

## **Interações Atlânticas entre Salvador da Bahia e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII<sup>1</sup>**

As interações atlânticas entre Brasil, Portugal e suas possessões na África têm sido há muito objeto de estudos. As relações políticas, sociais, culturais, econômicas e administrativas entre a metrópole e áreas de influência cultural e comercial, como a Senegâmbia – através dos portos de Cacheu e Gâmbia –, na Alta Guiné, e Angola, na África Centro Ocidental, vêm sendo discutidas há anos, tendo ganhado novo frescor nas últimas décadas.<sup>2</sup> O mesmo não pode ser dito, no entanto, a respeito das relações entre a

- 
- 1 Esta comunicação faz parte um projeto mais amplo que por ora desenvolvo sobre a presença baiana no Golfo do Benim no século XVIII, através do projeto A European Initial Training Network on the History, Archaeology, and New Genetics of the Transatlantic Slave Trade (Eurotast), Marie Curie Actions, ITN, FP7-PEOPLE-2011-ITN. Agradeço ao Prof. Dr. Pedro Cardim pelo convite para apresentar nesse workshop que faz parte do projeto *Bahia 16-19: Salvador da Bahia: American, European and African forging of a colonial capital city*, Marie Curie Actions.
  - 2 A bibliografia sobre esse tema é extensa. Para alguns títulos, ver Joseph Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730–1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988. Roquinaldo Ferreira, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Nova York: Cambridge University Press, 2012., Mariana P. Candido, *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*. Nova York: Cambridge University Press, 2013. Sobre o tráfico com a Alta Guiné, cf. Boubacar Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997. Ver também Walter Hawthorne, *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. Nova York:

Bahia – ou mais estritamente a cidade de Salvador da Bahia, capital da América portuguesa até 1763 – e a Costa da Mina, na África Ocidental no século XVIII.

Um eminente historiador português escreveu que “a [C]osta da Mina ligava-se muito diretamente ao Brasil”.<sup>3</sup> Luiz Felipe de Alencastro, importante historiador brasileiro, foi além, argumentando que “[o]s baianos transformaram a Salvador setecentista em metrópole da Costa da Mina”.<sup>4</sup> Metrópole não em sua acepção vernacular, uma vez que não havia controle de Salvador *stricto sensu* sobre o Golfo do Benim, mas em termos de sua influência política, econômica e social na região. A partir do final do século XVII e nos dois séculos seguintes, uma combinação de fatores geográficos – a relativa proximidade entre as duas áreas atlânticas – e econômicos – uma oferta elástica de um produto altamente apreciado no litoral da África Ocidental, o tabaco – converteu a Bahia no principal parceiro comercial da Costa da Mina, malgrado a competição com outras potências europeias.

O trabalho de fôlego de Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos*, enfatizou as conexões atlânticas entre a Bahia e esta porção da África Ocidental.<sup>5</sup> Em que pese a importância da obra, ainda faz-se necessário trabalhos mais direcionados às conexões que uniam estas duas partes do Atlântico. Verger focou seu estudo sobre Uidá, no Golfo do Benim, principal porto negreiro da África Ocidental, responsável pela deportação de mais de 50% dos africanos escravizados do Golfo do Benim.<sup>6</sup>

O estudo dos portos africanos de embarque revela alianças e disputas entre portos rivais pela primazia no comércio atlântico.<sup>7</sup> Neste texto, proponho-me a discutir as

---

Cambridge University Press, 2010, e mais recentemente, Toby Green, *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.

- 3 Joaquim Romero Magalhães, *No Portugal Moderno* (Miuções 3), Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012, p. 182.
- 4 Luiz Felipe de Alencastro, “Desagravo de Pernambuco e a glória do Brasil: a obra de Evaldo Cabral de Mello” In: Lilia Moritz Schwarcz (Org.), *Leituras críticas sobre Evaldo Cabral de Mello*. Belo Horizonte: Editora da UFMG/São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008, p. 43. Veja ainda ainda Idem, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 29, 63, 353.
- 5 Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*. Salvador: Ed. Corrupio, 4. ed., 2002 [1987].
- 6 Isto significa mais de um milhão de pessoas enviados às Américas através do “porto” de Uidá. A palavra “porto” encontra-se entre aspas pois, na verdade, Uidá encontrava-se a uma distância de 3-4 quilômetros do litoral. Robin Law, *Ouidah: The Social History of a West African Slaving ‘Port’, 1727-1892* (Western African Studies). Athens: Ohio University Press, 2004, p. 1-2. Ver ainda Patrick Manning, “The Slave Trade in the Bight of Benim, 1640-1890”, In: Henry A. Gemery e Jan S. Hogendorn (Org.), *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*. Nova York: Academic Press, 1979, p. 114.
- 7 Ver Robin Law e Silke Strickrodt (Org.), *Ports of Slave Trade (Bights of Benim and Biafra)*. Centre of Commonwe-

relações entre Porto Novo – Hogbonu em gbe, Adjasé em iorubá – e Salvador da Bahia no século XVIII.<sup>8</sup> Porto Novo era mais um dos denominados “portos de baixo” da Costa da Mina, os portos de comércio que se encontravam a leste de Uidá, como Ekpe, Porto Novo, Badagri, Apa e Lagos.<sup>9</sup> A partir da década de 1750, Porto Novo e Badagri começaram a representar uma forte ameaça ao quase monopólio do Daomé na Costa da Mina através de Uidá. E nas últimas duas décadas do século, Porto Novo se consolidou como o principal rival daomeano no tráfico negreiro na região, principalmente após a destruição de Badagri, em 1784.

De uma perspectiva diaspórica, Porto Novo foi o terminal de saída de milhares de africanos de diferentes grupos étnicos, como os haussás, iorubás, baribas, falantes de gbe etc. Assim, a história das relações entre esse porto e Salvador conta mais um capítulo da presença afro-ocidental na Bahia setecentista.

## Sobre a fundação de Hogbonu/Porto Novo

Tradições orais do Daomé e de Porto Novo atribuem a Tê Agbanlin, da linhagem de Alada, a fundação de Hogbonu, embora haja certa disputa sobre os motivos do seu estabelecimento. Tradições daomeanas afirmam que uma disputa entre príncipes de Alada resultou na migração de dois deles em busca de novas terras. Um seguiu para o norte, dando origem ao reino do Daomé, enquanto Tê Agbanlin migrou para o sudeste, criando a vila de Hogbonu. A tradição corrente em Porto Novo, por outro lado, afirma que após a morte de Kokpon, primeiro rei de Alada, um de seus filhos (Tê Agbanlin) decidiu construir uma cidade à semelhança de Tado – local para onde grande

---

alth Studies, University of Stirling: Ocasional Paper n 6, 1999; Robin Law, “A Lagoonside Port on the Eighteenth-Century Slave Coast: The Early History of Badagri”. *Canadian Journal of African Studies*, vol. 28, n 1, p. 32-59, 1994; Caroline Sorensen-Gilmour, “Badagry 1784-1863. The Political and Commercial History of a Pre-Colonial Lagoonside Community in South West Nigeria”. Tese de Doutorado em História, University of Stirling, 1995. Mais recentemente, ver: Ferreira, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World*; Candido, *An African Slaving Port and the Atlantic World*; William St. Clair, *The Door of No Return: The History of Cape Coast Castle and the Atlantic Slave Trade*. Nova York: BlueBridge, 2007; Kristin Mann, *Slavery and the Birth of an African City: Lagos, 1760-1900*. Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press, 2007; Randy J. Sparks, *Where the Negroes Are Masters: An African Port in the Era of the Slave Trade*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2014.

8 A área dos *gbè* falantes, ou área *gbè*, compreende a região setentrional do atual Togo, República do Benim e sudoeste da Nigéria. Nessa área habitavam povos conhecidos como *adja*, *ewe*, *fon*, *hula*, *hueda*, *mahi*, *aizo*, *gun*. Ver: Luis Nicolau Parés, *A formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006, p. 14.

9 Sobre os “portos de baixo”, ver: Carlos da Silva Jr., “The Ports of the Bight of Benim and the Legal Slave Trade to Bahia, 1750-1815”. In: *Canadian Association of African Studies*, Carleton University, Ottawa, maio de 2013.

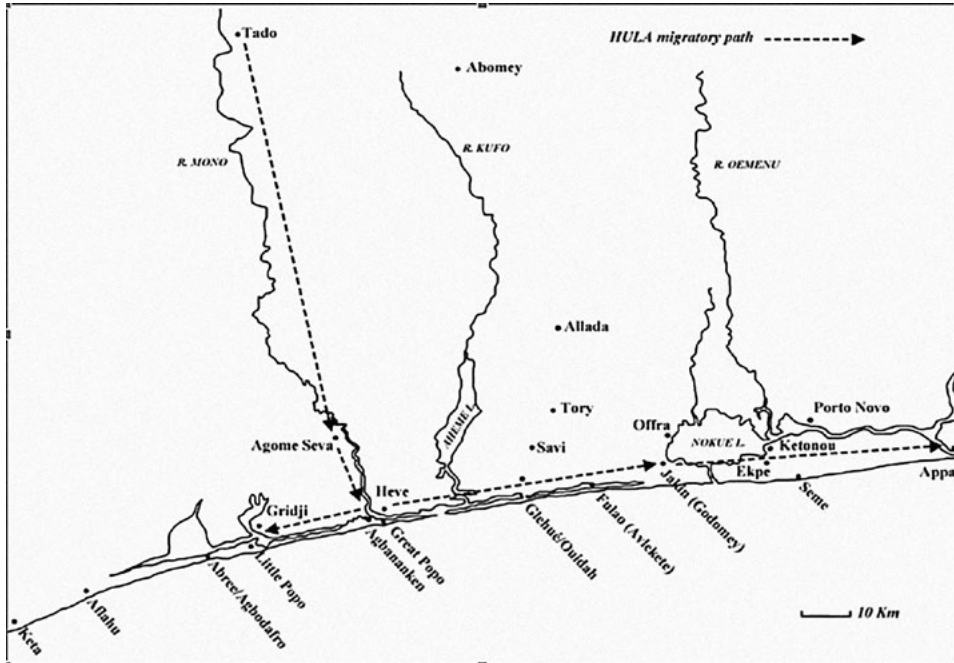
parte dos povos da área gbe reivindicam suas origens –, governando Hogbonu por 41 anos (1688-1729).<sup>10</sup>

A historiografia africanista, por sua vez, estabelece a fundação de Hogbonu no século XVIII, após a conquista de Alada pelas tropas daomeanas em 1724.<sup>11</sup> Segundo essa interpretação, um príncipe da linhagem de Alada, fugitivo do ataque do Daomé, estabeleceu-se na margem norte da laguna a leste do Lago Nokoué, por volta de 1730, fundando um novo reino de Alada ou, como ficaria posteriormente conhecido, Porto Novo.<sup>12</sup>

Os refugiados de Alada que se estabeleceram na área deram ao local o nome de Hogbonu (ou Xogbonu), enquanto os vizinhos iorubás, a leste, chamavam de Adjatché (Adjasé). Somente em meados do século XVIII, com a chegada do traficante português Eucaristus Campos, que por acaso encontrara o local, em 1752, é que o local passa a ser conhecido como Porto Novo.<sup>13</sup>

- 
- 10 Ver Alfred Burton Ellis, *The Ewe-Speaking Peoples of the Slave Coast of West Africa: Their Religion, Manners, Customs, Laws, Language, & c.* Londres: Chapman and Hall, 1890, p. 281; Auguste Le Herissé, *L'Ancien Royaume du Dahomey: Moeurs, Religion, Histoire.* Paris: Émile Larose, Libraire-Éditeur, 1911, p. 277; A. Akindélé & C. Aguessy, *Contribution à l'étude de l'histoire de l'ancien royaume de Porto Novo.* Dakar, 1953, p. 17, 67; Yves Person, "Chronologie du royaume gun de Hogbonu (Porto Novo)". *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 15, n. 58 (1975), p. 20; Alberto da Costa e Silva, *A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700.* Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira/Fundação Biblioteca Nacional, 2002, p. 546; Luís Nicolau Parés, *A formação do Candomblé*, p. 32, 33. Da dispersão de Tado surgiram diversos reinos como Alada, Hueda, Grande Popô e Notsé. Ver: Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society.* Oxford: Oxford University Press, 1991, p. 26.
- 11 Para uma versão detalhada do ataque do Daomé a Alada, ver Law, *The Slave Coast*, p. 312 e Idem, *The Kingdom of Allada.* Leiden: Research School CNWS, 1997, p. 107-125.
- 12 O historiador Akinjogbin apresenta versão um pouco diferente para o estabelecimento dos refugiados de Alada na região. Para esse autor, Oyó teve participação direta nesse processo, estabelecendo esses grupos no território chamado de Ajase Ipo, e em sua capital, Ajase. Ver: I. A. Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours, 1708-1818.* Cambridge: Cambridge University Press, 1969, Apêndice 1, p. 214. Essa ênfase no papel desempenhado por Oyó na migração a sudeste sugere uma tentativa de Akinjogbin de reforçar um certo controle exercido por Oyó sobre Alada, especialmente após o incidente diplomático de 1698. Ver: William Bosman, *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea, Divided into the Gold, the Slave, and the Ivory Coasts.* Londres: Printed for James Knapton, at the Crown, and Dan. Midwinter, at the Role and Crown, in St. Paul's Church-Yard, 1705, p. 396-398. Robin Law, no entanto, não identifica prova razoável de nenhum controle formal de Oyó sobre Alada. Para este autor, o ataque de 1698 representou nada mais do que uma "razão punitiva". Robin Law, *The Oyo Empire, c. 1600-c. 1836: A West African Imperialism in the Era of the Slave Trade.* Oxford: Oxford University Press, 1977, p. 155-57 (citação à página 157). Ver ainda Idem, *The Slave Coast*, p. 237.
- 13 Akindélé & Aguessy, *Contribution à l'étude de l'histoire de l'ancien royaume de Porto-Novo*, p. 17, 67; Cf. Roberto Pazzi, "Aperçu sur l'implantation actuelle et les migrations anciennes des peuples de l'aire culturelle aja-tado". In: François de Medeiros (Org.), *Peuples du Golfe du Bénin (Aja-Ewé).* Paris: Karthala, 1984, p. 15. Yves Person, "Chronologie du royaume gun de Hogbonu (Porto Novo)". *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 15, Cahier 58 (1975), p. 20; Law, *The Slave Coast*, p. 312.

Mapa 1 – Golfo do Benim, século XVIII



Extraído de Luís Nicolau Parés, “The Hula ‘Problem’: Ethnicity on the Pré-Colonial Slave Coast”. In: Toyin Falola e Matt Childs (Org.), *The Changing Worlds of Atlantic Africa: Essays in Honor of Robin Law*. Durham: North Carolina, Carolina Academic Press, 2009, p. 304.

O tráfico de escravos tornou-se a porta de entrada de Porto Novo para o mundo atlântico.<sup>14</sup> Porém, foi somente na segunda metade do século XVIII, após a chegada dos portugueses em seu litoral, quando Porto Novo tornou-se um importante fornecedor de cativos para os mercados atlânticos. Convém examinar, portanto, as condições que conduziram os navios baianos ao seu litoral.

## A economia política baiana do tráfico de escravos no Golfo do Benim

Na década de 1740, o tráfico de escravos com a Costa da Mina enfrentava um período de dificuldades. Segundo reclamações dos *homens de negócio* da Bahia, o número

14 Michel Videgla, “Le royaume de Porto-Novo face à la politique abolitionniste des nations européennes de 1848 à 1882”. In: Law and Strickrodt (Org.), *Ports of the Slave Trade*, p. 135; Catherine Coquery-Vidrovitch, *The History of African Cities South of the Sahara: From the Origins to Colonization*. Princeton: Markus Wiener Publishers, 2009, p. 188.

excessivo de navios das capitanias da Bahia e de Pernambuco em direção a Uidá desorganizava o comércio naquela área.<sup>15</sup> Por essa razão, escreveram ao rei de Portugal, D. João V, propondo uma série de medidas, entre elas que: 1) apenas 24 navios (chamados “navios do número”) pudessem realizar o comércio na Costa da Mina – número já previsto no alvará de 1699; 2) que o tráfico fosse organizado em comboios de oito navios; e, finalmente, 3) que os navios autorizados partissem a cada três meses. O rei aceitou suas demandas, conforme provisão de 8 de maio de 1743. Como resultado, os donos dessas embarcações – que eram, não por acaso, os mesmos *homens de negócio* mencionados acima –, passaram a controlar o tráfico com a Costa da Mina.<sup>16</sup> Essa decisão beneficiava diretamente os traficantes baianos, pois apenas seis navios de Pernambuco e um navio do Rio de Janeiro receberam permissão para traficar na Costa da Mina.<sup>17</sup>

Ao controlar o comércio de escravos na Costa da Mina, os homens de negócio controlavam também o preço dos cativos no mercado baiano. Em 1747, o vice-rei do Brasil, Conde das Galvêas, informava ao rei, com algum exagero, que esse comércio, que poderia ser tão vantajoso para a Coroa, ficava resumido “ao proveito de 7 ou 8 homens”, gerando aumento no preço dos escravos. Para resolver esse problema, o vice-rei aconselhava que “assim como são 24 Navios do número fossem também 24 os

---

15 Os *homens de negócio* da Bahia eram um grupo de comerciantes cujo interesses abarcavam diversos setores da economia colonial, entre eles o tráfico transatlântico de escravos. Para uma distinção entre os diferentes tipos de comerciantes na Bahia colonial, cf. Rae Jean Flory, *Bahian Society in the Mid-Colonial Period: The Sugar Planters, Tobacco Growers, Merchants, and Artisans of Salvador and Reconcavo, 1680-1725*. Tese de Doutorado em História, University of Texas at Austin, 1978, p. 220, 221; A. J. R. Russell-Wood, *Fidalgos e filantropos: a Santa Casa de Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Brasília: Editora da UNB, 1981, p. 49; Alexandre Vieira Ribeiro, “O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial”. In: João Luís Ribeiro Fragoso, Carla Maria de Carvalho Almeida, Antônio Carlos Jucá Sampaio (Org.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 326, 328; Carlos da Silva Júnior, “Tráfico, escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738)”. In: João José Reis e Elciene Azevedo (Org.), *Escravidão e suas sombras*. Salvador: EDUFBA, 2012, p. 150.

16 Para conhecer o nome dos proprietários destes navios, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 118. Cf. Corcino Medeiro dos Santos, “A Bahia no comércio português da Costa da Mina e a concorrência estrangeira”. In: Maria Beatriz Nizza da Silva (Org.), *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 221-238; e Alexandre Vieira Ribeiro, “O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680-c. 1830”. Dissertação de mestrado em História, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005, p. 118. Sobre o tráfico de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina, ver: Gustavo Acioli Lopes, “Negócio da Costa da Mina: Tabaco, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)”. Tese de doutorado em História de Universidade de São Paulo, 2008.

17 Ana Emília Staben, “Negócio dos escravos: O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)”. Dissertação de mestrado em História, Universidade Federal do Paraná, 2008, 91-94.

donos deles”, sugerindo ainda a abolição do sistema de comboios. Em 1750, o rei estabeleceu que cada navio tivesse apenas um proprietário – com exceção do capitão de Mar e Guerra Teodózio Rodrigues de Faria, que ficaria com duas embarcações –, mas manteve o sistema de frotas.<sup>18</sup>

Anos de debates seguiram-se acerca da manutenção ou extinção do *numerus clausus* e do sistema de comboios. Em 1755, parecer do Conselho Ultramarino ao novo rei de Portugal, D. José I, reforçava o entendimento pela extinção do sistema de comboios. O rei acatou o parecer, extinguindo as viagens em frotas a cada três meses, para no ano seguinte por fim definitivamente ao sistema de 24 navios, abrindo espaço para outros traficantes no comércio com a Costa da Mina.<sup>19</sup> Entretanto, determinava o limite de três mil rolos de tabaco por navio e, mais importante, proibia que dois navios parassem simultaneamente em Uidá. Com essa última medida, evitava-se a competição, e como resultado, a desvalorização do valor de compra do tabaco baiano e o aumento do preço das “peças”.<sup>20</sup>

Após as novas diretrizes do comércio de escravos na Costa da Mina, os negreiros baianos buscaram novos portos de tráfico na região, como Apá, ativo porto negreiro depois da destruição de Jakin (Djeken), em 1732. Mas a ascensão de Apá provou-se curta, e em 1736 Badagri, que era uma antiga dependência de Apá, assumiu essa condição.<sup>21</sup> Ademais, as constantes invasões da cavalaria de Oyó em território daomeano impediam – ou pelo menos dificultavam – o bom andamento do outrora hegemônico tráfico em Uidá. Acrescente-se ainda o porto de Ekpe, onde negreiros da Bahia realizavam operações comerciais já na década de 1730.

Vale frisar que até meados da década de 1750, Porto Novo não era nem mesmo mencionado nas fontes oficiais portuguesas. No entanto, a partir de segunda década de 1750, Porto Novo passaria a desempenhar um papel estratégico nesse negócio.

18 Sobre o aumento do preço dos escravos, ver: “Carta do vice rei do Brasil ao rei de Portugal” de 10 de outubro de 1747, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Seção Colonial e Provincial (CP), *Ordens Régias*, vol. 47, doc. 27. Ver ainda: “Carta do vice-rei do Brasil ao Secretário de Estado”, de 30 de junho de 1751, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Conselho Ultramarino (CU), Bahia, Castro e Almeida (CA), doc. 124-125. Cf. ainda Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 230-31; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 118-19.

19 “Carta do vice rei do Brasil ao rei de Portugal” de 1755, APEB, CP, *Ordens Régias*, vol. 53, doc. 12A; “Carta do rei de Portugal ao vice-rei do Brasil”, de 29 de janeiro de 1755, APEB, CP, *Ordens Régias*, vol. 53, doc. 12; Carta do rei de Portugal ao vice-rei do Brasil” de 30 de março de 1756, APEB, CP, *Ordens Régias*, vol. 55, doc. 39.

20 “Carta do rei de Portugal ao vice-rei do Brasil” de 30 de março de 1756, APEB, CP, *Ordens Régias*, vol. 55, doc. 39; “Carta do vice rei do Brasil ao rei de Portugal”, 9 de agosto de 1756, APEB, CP, *Ordens Régias*, vol. 55, doc. 39A; Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 116-17. Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 131.

21 Law, *The Slave Coast*, p. 310-11; Robin Law, “A Lagoonside Port on the Eighteenth-Century Slave Coast”, p. 38-9; Sorensen-Gilmour, “Badagri 1784-1863”, p. 39-40.

Porém, antes de examinar a presença portuguesa, algumas palavras são necessárias sobre o contexto africano que permitiu o desenvolvimento do tráfico naquele entreposto negroiro.

## De Uidá a Porto Novo

Desde a década de 1730, a Costa da Mina tornara-se um local inseguro para o comércio de escravos. As constantes guerras movidas por – ou contra – Agajá (1716-1740), rei do Daomé, após a conquista de Uidá em 1727, tornava o tráfico de escravos uma atividade perigosa naquela região, comprometendo o fornecimento de escravos. Em 1728, Vasco Fernandes César de Menezes, vice-rei do Brasil (1720-1735), admitiu que o atraso no retorno das embarcações era resultado da guerras “em que estão envoltos aqueles negros [do Daomé]”.<sup>22</sup>

Tegbesu (1740-1774), seu filho mais novo e sucessor, assumiu o trono em condições bastante delicadas, e por isso buscou a paz com os reinos vizinhos, promovendo o florescimento do tráfico negroiro. Firmou, em 1748, um acordo de paz com Oyó – poderoso reino iorubá no interior do Golfo do Benim e principal ameaça ao Daomé – visando atrair novamente os navios europeus ao litoral de Uidá. Entretanto, invasões de outros grupos, como os huedas – grupo étnico predominante em Uidá no tempo do ataque daomeano – e de Pequeno Popó, sobretudo a partir de 1752, terminaram por converter novamente Uidá em local pouco seguro para o comércio de escravos.<sup>23</sup>

A política de Tegbesu – o “comércio antes da guerra” – fê-lo descuidar-se do exército, meio de defesa contra o ataque dos inimigos e principal instrumento para aquisição de escravos. “O exército tinha deteriorado grandemente, tanto em número quanto em treinamento, desde os gloriosos dias de Agajá”, escreveu o historiador Isaac Akinjogbin.<sup>24</sup> Em última instância, a desatenção com o aspecto militar significava, por um lado, que a armada daomeana não podia garantir a segurança dos navios em Uidá; por

---

22 “Carta do vice-rei do Brasil ao rei de Portugal”, de 17 de julho de 1728, APEB, CP, *Ordens Régias*, vol. 23, doc. 48; ver Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 169.

23 Archibald Dalzel, *The History of Dahomy, an Inland Kingdom of Africa* [1793]. Segunda edição com introdução de J. D. Fage. Londres: Frank Cass & Co., 1967, p. 74. Dalzel, seguindo Robert Norris, *Memoirs of the reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an inland country of Guiney, to wich are added the author’s journey to Abomey, the capital, and a short account of the African slave trade*, Londres: W. Lowndes, N 77, Fleet-Street, 1789, p. 16, afirma que o tratado de paz foi celebrado em 1747. Sobre o reino de Oyó, conferir Law, *The Oyo Empire*. A respeito de suas investidas sobre o Daomé, ver, principalmente, p. 157-169; Idem, *The Slave Coast*, p. 323; Sobre os ataques dos Huedas e do exército de Pequeno Popo, além de Dalzel, *op. cit.*, p. 78-90, ver: Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 137-139.

24 *Ibid.*, p. 147.



outro lado, implicava na diminuição dos cativos de guerras e de raides, afastando cada vez mais os traficantes luso-baianos daquele porto.<sup>25</sup>

Sem condições de suprir totalmente a demanda por escravos, o Daomé passou a depender do suprimento de escravos trazidos por entidades políticas vizinhas. O principal fornecedor de escravos para Uidá era Oyó, que já em 1754 respondia pela maioria dos escravos exportados por aquele porto.<sup>26</sup> Nos anos seguintes – principalmente a partir da década de 1760 – Oyó decidiu estabelecer seus próprios portos de comércio, traficando diretamente com as potências europeias, privando o Daomé de sua principal fonte de escravos. O resultado óbvio foi a migração de navios para outros portos da Costa da Mina, entre os quais Porto Novo.<sup>27</sup>

A presença francesa em Uidá constituiu-se em fator adicional para o êxodo de navios luso-baianos para o litoral leste da Costa da Mina. O *Atlas of the Transatlantic Slave Trade* mostra que, entre 1727 e 1863, navios da Bahia e de Nantes disputavam a primazia do tráfico de escravos naquela localidade. Estima-se que 26,2% das embarcações ancoradas em Uidá tiveram a Bahia como local de origem, enquanto 25,7% saíram de Nantes, principal porto negreiro francês.<sup>28</sup> A lei de 30 de março de 1756 sobre o limite de rolos de fumo permitidos restringia-se aos navios oriundos da Bahia; os franceses, que não estavam sujeitos a tal proibição – embora seu fumo não fosse tão apreciado quanto o da Bahia – inundaram o litoral de Uidá com tabaco. A oferta abundante encareceu o preço dos cativos naquele porto, de modo que os traficantes da Bahia buscaram outras alternativas viáveis para o comércio de africanos escravizados. É nesse contexto que Porto Novo surge para o tráfico atlântico.

## A abertura do tráfico em Porto Novo

Tradições locais afirmam que o primeiro navio negreiro – provavelmente português – ancorou em Porto Novo durante o reinado de Dè Houyi (1757-1761).<sup>29</sup> Têm-se notícias de um embarque de escravos em Porto Novo no ano de 1760 – o primeiro identificado no banco de dados *Voyages*. Nesse ano, a sumaca Nossa Senhora da Conceição e Almas, capitaneada por José Lopes de Siqueira, carregou 335 escravos em Porto Novo

25 Ibid, p. 138, 148. Sobre o ataque dos Huedas que aparece na documentação como Popos, cf. Public Record Office (PRO), T70/1158, Day Book, William Fort, set./out. de 1756.

26 Law, *The Slave Coast*, p. 341.

27 Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 132, 145-46.

28 David Eltis e David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010, p. 122, mapa 80. Segundo esses mesmos dados, navios de Nantes transportaram cerca de 542.000 pessoas de diferentes regiões da África para as Américas. Ibid., p. 39.

29 Akindélé & Aguessy, *Contribution à l'étude de l'histoire de l'ancien royaume de Porto-Novo*, p. 72.

com destino à Bahia. Durante a travessia atlântica, nove africanos pereceram, sendo desembarcados 326 no porto de Salvador.<sup>30</sup>

Embora o primeiro registro documental do comércio luso-baiano tenha ocorrido em Porto Novo ocorreu em 1760, Teodózio Rodrigues da Costa, diretor da fortaleza portuguesa em Ajudá, já dava notícia ao vice-rei do Brasil sobre o florescimento do comércio no “novo porto” em março de 1758.<sup>31</sup> É provável, portanto, que o tráfico de escravos em Porto Novo tenha se iniciado em 1757, no reinado de Dé Mèssè (1755-1790), em cujo reino o primeiro navio português – provavelmente da Bahia – chegou a Porto Novo, recordam as tradições orais. É ainda possível que as primeiras atividades negreiras tenham ocorrido durante os anos de Dé Houyi, sucessor de Dé Mèssè.<sup>32</sup>

As tradições locais compiladas por Akindélé e Aguessy sugerem que a abertura de Porto Novo para o comércio atlântico foi obra de Eucaristus Campos (ou Eucaristus de Campos). Ele era um traficante português que ancorou em Semé, a praia de Hogbonu, após forte neblina. Durante seu curto período na região, Eucaristus teve uma audiência com o rei e cabeceiras locais. Mesmo tendo partido sem escravos, sua chegada teria desencadeado o comércio negreiro na região.<sup>33</sup>

Fontes portuguesas, no entanto, apresentam outra versão para o início do comércio de escravos em Porto Novo. O diretor do forte português Teodózio Rodrigues da Costa atribuiu a um certo João de Oliveira a abertura do “novo porto”.<sup>34</sup> Esse João

30 David Eltis, Stephen Behrendt, David Richardson e Manolo Florentino, *Voyages: The Transatlantic Slave Trade Database (Voyages)*, <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>. *Voyages* # 50820 (acessado em 14 de novembro de 2016).

31 “Carta do diretor da Fortaleza de Ajudá ao vice-rei do Brasil”, de 10 de março de 1758, AHU, CU, Bahia, CA, cx. 19, doc. 3528.

32 Akindélé & Aguessy, *Contribution à l'étude de l'histoire de l'ancien royaume de Porto-Novo*, p. 71-2; Ainda segundo as tradições, o primeiro trato negreiro ocorreu no reino de Dé Houyi, quando um navio vindo de Lagos parou em Porto Novo. A cronologia das dinastias de Porto Novo é bastante controversa. Para a mais aceita, ver: Person, “Chronologie du royaume gun de Hogbonu (Porto Novo)”, que, no entanto, equivoca-se em algumas datas, como veremos adiante. Sigo aqui a cronologia proposta por Michel Videgla, “Un Etat Ouest-Africain: Le Royaume Goun de Hogbonou (Porto-Novo) des Origines a 1908”. Tese de doutorado de Estado em História, Université de Paris I – Sorbonne, 1999, vol. I, p. 163.

33 Alberto da Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004, p. 35-36, sugere que Eucaristus Campos poderia ser “um daqueles ‘portugueses brasileiros’, que já se distinguiram na Costa, dos portugueses europeus, conforme indicaria menção que fez aos *Brazilian Portuguese*, em 1773, Robert Norris”. Após leitura do manuscrito de Norris, não resta dúvida que esse autor fazia referência aos capitães negreiros da Bahia estacionados em Uidá. Isto, por sua vez, permitiria indicar que Eucaristus de Campos era um negreiro – capitão ou agente – da Cidade da Bahia. Cf. Norris, *Memoirs of the reign of Bossa Ahádee*, p. 78. Akindélé & Aguessy, *op. cit.*, p. 19, 71.

34 “Carta do diretor da Fortaleza de Ajudá ao vice-rei do Brasil”, de 10 de março de 1758, AHU, CU, Bahia, CA, cx. 19, doc. 3528; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 217, 233.

de Oliveira era um ex-escravo africano, nascido provavelmente na virada do século XVII para o XVIII, e que criança foi escravizado e vendido para um senhor em Recife. Ainda escravo, começou a participar do tráfico com a Costa da Mina, provavelmente como marinheiro. Mais tarde, já liberto, estabeleceu-se em Porto Novo, tornando um dos principais “cabeceiras” da região, auxiliando na organização do tráfico nessa localidade e também em Onim (Lagos, atual Nigéria), segundo o próprio contou em depoimento às autoridades baianas – e também atestado pelos homens de negócio da Bahia, em 1770.<sup>35</sup>

Malgrado o silêncio das tradições orais sobre João de Oliveira, existe certa complementaridade entre as narrativas. Eucaristus de Campos e João de Oliveira podem ter se conhecido durante a passagem do capitão pela área. De fato, embora não mencione o nome de João de Oliveira, as tradições informam que as conversações entre Eucaristus e as autoridades locais ocorreram através de um intérprete, que poderia ser o nosso personagem. O encontro com Eucaristus de Campos pode ter sinalizado para João de Oliveira as potencialidades de um porto como Semé, longe do controle do Daomé, que àquela altura intensificava a fiscalização sobre mercadores particulares.<sup>36</sup> Nos anos seguintes, João de Oliveira pode ter utilizado os recursos guardados ao longo de duas décadas na Costa da Mina para criar uma estrutura física em Semé para receber navios.

O preço dos cativos era razão adicional para o trato negreiro em Porto Novo. O diretor do forte português informava que os cativos custavam entre 13 e 16 rolos de tabaco em Uidá entre 1757-1758. Em Porto Novo, por sua vez, comprava-se um escravo por algo entre 8 e 12 rolos do fumo baiano.<sup>37</sup>

Do ponto de vista do volume do tráfico em Porto Novo, dados do *Voyages: The Transatlantic Slave Trade Database* avaliam que entre 1750 e 1760, cerca de 54.558 escravos desembarcaram na Bahia, vindos do Golfo do Benim. Àquela altura, Uidá exportava

---

35 Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 233. “Requerimento do negro João de Oliveira, no qual pede lhe sejam restituídos os escravos e bens, que injustamente lhe haviam sequestrado”, de 16 de julho de 1770, AHU, CU, Bahia, CA, cx. 44, doc. 8246. No Golfo do Benim, o termo “cabeceira” era aplicado a oficiais de alta patente e dignitários, sugerindo a importância de João de Oliveira na Costa da Mina. Robin Law, “Slave-Raiders and Middlemen, Monopolists and Free Traders: The Supply of Slaves for the Atlantic Trade in Dahomey, c. 1715-1850”. *The Journal of African History*, Vol. 30, n. 1 (1989), p. 47. Ver ainda: Pierre Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*. São Paulo: Corrupio, 1992, p. 9-13.

36 ANF, C6/25 Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 107; Law, “Slave-Raiders and Middlemen, Monopolists and Free Traders”, p. 49-54.

37 “Carta do diretor da Fortaleza de Ajudá ao vice-rei do Brasil”, de 10 de março de 1758, AHU, CU, Bahia, CA, cx. 19, doc. 3528. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 217, 233.

algo em torno de 8.000-9.000 anualmente.<sup>38</sup> Um relatório francês de 1765 informava que Uidá exportava anualmente 5.000 africanos, enquanto a participação de Porto Novo era de 1.200 cativos por ano, superior aos já estabelecidos portos de Ekpe e Badagri.<sup>39</sup> Duas décadas mais tarde, as exportações de Uidá alcançaram 4.500 escravos por ano, enquanto os portos de Badagri e Porto Novo respondiam por 3.500 africanos.<sup>40</sup> No último quartel do século XVIII, Porto Novo emergiu como um importante fornecedor de escravos para os mercados atlânticos. Estima-se que de Porto Novo saíram 37% dos escravos que deixaram o Golfo do Benim entre 1776-1800, ao passo que Uidá exportou 29% dos africanos deportados da região para as Américas.<sup>41</sup>

## O Porto Novo da Bahia

Franceses e luso-baianos praticamente controlavam o comércio de escravos no litoral de Hogbonu. Em 1775, o rei de Hogbonu enviou uma carta ao governador da Bahia na qual o convidava a estabelecer uma fortaleza em Porto Novo, nos mesmos moldes da de Uidá, visando o “bem comum do Comércio”. Na correspondência, o rei de Porto Novo jactava-se de ter “um dos melhores [portos] de negócio pela grande ocorrência que a ele vem de escravos”.<sup>42</sup>

Obviamente, o rei de Hogbonu se referia ao suprimento de cativos vindos do interior via Oyó. A historiografia africanista tem destacado as relações entre Oyó e Porto Novo. Além de local de redistribuição de escravos, Porto Novo ainda encontrava-se sob a proteção do reino iorubá. Após uma investida daomeana contra Porto Novo, Abiodun, *aalafin* (rei) de Oyó, advertiu ao Daomé que Porto Novo era sua “cabaça”, e somente ele era permitido “comer” nela, indicando que aquele reino estava sob sua proteção.<sup>43</sup> Ademais, Porto Novo funcionava como um entreposto para os produtos

---

38 Eltis, Behrendt, Richardson e Florentino, *Voyages* (acessado em 19 abr. 2013).

39 ‘Côte d’Afrique’, 1765 (AN. C6/26) *apud* Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 139-140. Juntos, os portos de Grande Popo, Pequeno Popo, Ekpe, Porto Novo Badagri e Lagos exportavam 5 mil escravos, o mesmo número de Uidá.

40 Law, *Ouidah*, p. 125-126.

41 David Eltis, “The Diaspora of Yoruba Speakers, 1650-1865: Dimensions and Implications”. In: Toyin Falola e Matt Childs (Org.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington & Indianapolis: Indiana University Press, 2004, p. 25, tabela 2.4.

42 “Carta do Rei de Ardra para o Governador da Bahia, em que lhe manifesta o desejo de construir nos seus Territorios uma fortaleza, semelhante á de Ajudá”, de 1775, AHU, CU, Bahia, CA, doc. 8942; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 234. Nessa correspondência, o rei de Porto Novo – Dé Meèssè ou Dé Houyi – assina como “o rei de Ardra”.

43 Dalzel, *The History of Dahomy*, p. 196; W. J. Argyle, *The Fon of Dahomey: A History and Ethnography of the Old Kingdom*. Oxford: Clarendon Press, 1966, p. 23, 25-26.

exportados por Oyó.<sup>44</sup> Entre esses produtos estavam não apenas os escravos – os mais importantes bens nos portos negreiros do Golfo do Benim –, mas também tecidos produzidos em Oyó, como notou o traficante inglês John Adams na década de 1780.<sup>45</sup>

Ainda na mesma carta, o rei de Porto Novo colocava seus súditos à disposição da Coroa portuguesa, solicitando apenas alguns poucos carpinteiros e o envio de madeiras para a construção da fortaleza. Pedia ainda 11 a 13 peças de artilharia, visando a proteção do forte, provavelmente para defender-se das ofensivas daomeanas. Em 1763, quando Porto Novo começa a despontar como rival de Uidá, Tegbesu mandou uma expedição punitiva contra aquele porto.<sup>46</sup> O rei solicitava ainda o abandono do forte de Ajudá e a concentração dos negócios em Porto Novo, por “serem muitos [os escravos] e por isso se comprarem por diminuto preço de Rolos”.<sup>47</sup>

Ao encaminhar a carta a Lisboa, o governador da Bahia, Manuel da Cunha Menezes, reconheceu que o porto de Semé era um dos mais modernos da Costa da Mina.<sup>48</sup> Isso se deve, sem dúvida, às obras realizadas por João de Oliveira naquele porto. Embora não tenhamos a resposta de Portugal, é de se duvidar que Portugal aceitasse as condições do rei de Porto Novo, especialmente quanto ao abandono do forte de Ajudá. Vale lembrar que quando Tegbesu enviou uma embaixada à Bahia, em 1750, sua proposta de tornar Uidá o único porto de comércio negreiro português na Costa da Mina foi rejeitada. Por sinal, o rei de Porto Novo fez convite semelhante à França, mas que, como os portugueses, não erigiram estabelecimento no local. Isso indica, por um lado, a necessidade de proteção contra os ataques daomeanos e, de outro, a importância dos franceses nos negócios na região.<sup>49</sup>

Uma avaliação da demografia do tráfico na região pode lançar alguma luz sobre a importância de Porto Novo no comércio de escravos na Costa da Mina. Na década de 1760, os navios brasileiros abundavam no litoral de Porto Novo em comparação com

44 Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 146; Paul E. Lovejoy, *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa*. 3. ed., Nova York: Cambridge University Press, 2012, p. 80, 97-98. Ver também Peter Morton-Williams, “The Oyo Yoruba and the Atlantic Trade, 1670-1830”. In: J. E. Inikori (Org.), *Forced Migration: The Impact of the Export Slave Trade on African Societies*. Londres: Hitchinson University Library, 1982, p. 167-186.

45 John Adams, *Remarks on the Country from Cape Palmas to the River Congo, Including Observations on the Manners and Customs of the Inhabitants, with Appendix Containing an Account of the European Trade with the West Coast of Africa* [1823]. Londres: Frank Cass and Co., 1966, p. 89; Law, *The Oyo Empire*, p. 208.

46 “Day Book William Fort”, de 3 de agosto de 1763, PRO, T70/1159. Law, *Ouidah*, p. 126.

47 “Carta do Rei de Ardra para o Governador da Bahia, em que lhe manifesta o desejo de construir nos seus Territórios uma fortaleza, semelhante á de Ajudá”, de 1775, AHU, CU, Bahia, CA, doc. 8942; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 234.

48 “Ofício do governador Manuel da Cunha Menezes para Martinho de Mello e Castro”, de 16 de outubro de 1775, AHU, CU, Bahia, CA, doc. 8941; Verger, *op. cit.*, p. 234.

49 Cf. Verger, *op. cit.*, p. 234, 238.

outras carreiras. Nesse período, no entanto, Inglaterra e França disputavam a hegemonia no quadro político internacional. A marinha das duas nações estava profundamente envolvida na Guerra dos Sete Anos (1756-1763). Os franceses perderam possessões na África Ocidental, principalmente seus fortes no Senegal e na Gâmbia.<sup>50</sup> Esse conflito também afetou o comércio na Costa da Mina, onde os navios com bandeira francesa eram amiúde fustigados pelas embarcações da Inglaterra.<sup>51</sup> Nestas condições, os mares do Atlântico tornaram-se pouco seguros para os navios dessas duas bandeiras. Nas décadas seguintes, no entanto, o tráfico baiano foi paulatinamente diminuindo, enquanto os navios franceses cresciam em número. Na década de 1780, estima-se que 41 embarcações francesas estivessem negociando em Porto Novo, contra uma de ingleses e brasileiros.

O *Atlas of the Transatlantic Slave Trade* mostra ainda que de 1760-1850, os portos franceses representam 58,8% dos navios que ancoravam no litoral de Porto Novo. Estes navios tiveram como local de origem os portos de La Rochelle, Nantes, Bordeaux, Saint Malo e Le Havre. As embarcações luso-brasileiras aparecem em segundo (31,9% dos registros), e na sequência ingleses (8,4%) e cubanos (0,9%). Entretanto, do total de navios brasileiros, mais de 97% tiveram origem no porto da Bahia. Embora a França fosse a principal carreira nacional em Porto Novo, o comércio luso-brasileiro naquela área era dominado pelos traficantes sediados na Bahia, como de resto nas outras partes da Costa da Mina.<sup>52</sup>

## Relações Daomé-Porto Novo-Bahia

No quinquênio 1781-1785, o tráfico em Porto Novo sofreu forte retração. Dos quase 18.000 africanos deportados entre 1776-1780, o número caiu para menos da metade. As razões para essa abrupta diminuição não são claras, mas é possível que a ascensão de Kpengla tenha estimulado mais uma vez o florescimento do tráfico em Uidá, cujas exportações aumentaram no mesmo período.<sup>53</sup> Ao assumir o trono, em 1774, Kpengla decidiu novamente investir em razias para obtenção de escravos exportados via Uidá, mas boa parte delas fracassou – seja por falta de armas de fogo, pólvora ou treinamento, este último reflexo dos tempos de Tegbesu, seu pai. Kpengla enviou grupos armados para as estradas entre Porto Novo e Uidá a fim de torná-las inseguras para os

---

50 Fred Anderson, *Crucible of War: The Seven Years' War and the Fate of Empire in British North America, 1754-1766*. Nova York: Vintage Books, 2000, p. 615-616.

51 “William Fort”, de 2 de outubro de 1762, PRO, T70/1159.

52 Eltis e Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, p. 124, mapa 82.

53 Eltis, “The Diaspora of Yoruba Speakers”, p. 25, tabela 2.4.

mercadores do interior, e novamente estimular a produção de escravos pelos daomeanos, como no tempo de seu avô, Agajá. Embora essa política tenha sido logo abandonada – o Daomé não conseguia produzir quantidade necessária de escravos –, é possível perceber a disposição de Kpengla no reavivamento do tráfico nas mãos do Daomé.<sup>54</sup> Prova maior do desejo de Kpengla em exercer liderança na exportação de escravos na Costa da Mina são os ataques movidos contra os portos concorrentes de Ekpe, em 1782, e Badagri, em 1783-84.<sup>55</sup>

Após eliminar a concorrência de Badagri, Kpengla voltou sua atenção para Porto Novo – a quem se aliara nos ataques contra Ekpe e Badagri –, a quem há muito observava com “olhar ciumento”.<sup>56</sup> Porto Novo exportava cerca de 41.9 mil africanos na década de 1780, o auge de suas exportações, enquanto no mesmo período Uidá deportou 33.8 africanos.<sup>57</sup> Em 1787 assistiu-se a um ataque daomeano sobre a praia de Semé, onde aguardavam 11 navios franceses e, provavelmente, alguns navios baianos – se acreditarmos nas queixas do rei Kpengla acerca da ausência de navios portugueses em Uidá –, e resultou na captura de dezenas de canoieiros, além de marinheiros franceses e portugueses.<sup>58</sup> A ofensiva do Daomé gerou um protesto veemente do rei de Porto Novo ao *alaafin* de Oyó, a quem, como vimos, ambos pagavam tributo.

O ataque daomeano sobre Porto Novo pode ser explicado pelas diversas vantagens do tráfico neste porto. Ao contrário do Daomé, onde os traficantes pagavam altas taxas para traficar em Uidá, em Porto Novo os negreiros encontravam taxas mais vantajosas. Outrossim, o comércio de escravos não era tão fortemente controlado pelo estado como no Daomé.<sup>59</sup> Além disso, o tempo de espera para o carregamento

54 Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 155-156.

55 “Williams Fort Whydah”, 11 de agosto de 1783, PRO, T70/1545. Dalzel, *The History of Dahomy*, p. 179-185; Argyle, *The Fon of Dahomey*, p. 22; Akinjogbin, *op. cit.*, p. 165-66; Mann, *Slavery and the Birth of an African City*, p. 55. Segundo Law, “A Lagoonside Port on the Eighteenth-Century Slave Coast”, p. 42, além do Akran, o Davi, outro chefe político local, que àquela altura comandava a resistência em Badagri, acabou assassinado.

56 Dalzel, *The History of Dahomy*, p. 166.

57 Eltis, “The Diaspora of Yoruba Speakers”, p. 25, tabela 2.4; Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade (New Approaches to the Americas)*. 2. ed., Cambridge: Cambridge University Press, 2010, p. 64.

58 “Day Book, William Fort”, de 15 de março de 1786, PRO, T70/1162. Dalzel, *Op. Cit.*, p. 194; “Carta do diretor da fortaleza de Ajudá ao governador da Bahia”, de 20 de dezembro de 1787, APEB, CP, *Diretoria da Fortaleza de Ajudá*, maço 193, doc. 7. Cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 242. Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 170, afirma que 14 oficiais e marinheiros franceses foram capturados, além de 69 canoieiros e 30 habitantes de Hogbonu.

59 Michel Videgla, comunicação pessoal, 28 de setembro de 2015. O pagamento de taxas (chamadas “costumes”) para obter permissão para negociar escravos ocorria também em Alada, indicando que o Daomé provavelmente reproduzia a prática observada naquele reino. O reino de Uidá também cobrava “costumes”. Ver Law, *The Slave Coast*, p. 208-212.

de escravos – outro aspecto fundamental no cálculo negreiro, evitando doenças e a mortalidade dos escravos e da tripulação – era 30% mais curto em Porto Novo do que em Uidá.<sup>60</sup> Por fim, no que se refere ao preço dos cativos, fontes contemporâneas afirmam que os escravos exportados via Porto Novo eram mais baratos do que os do Daomé. O valor dos escravos em Porto Novo atraía os negreiros das diversas potências europeias, ainda que os cativos exportados via Uidá tivessem “melhor valor em toda a parte do Brasil”.<sup>61</sup>

O impacto do tráfico baiano via Porto Novo pode ser constatado pelas origens dos africanos na Bahia nas décadas finais do século XVIII. Em trabalho recente, João José Reis apontou que a Costa da Mina recebia gente escravizada do país haussá, no Sudão Central (norte da atual Nigéria), prisioneiros das guerras de Oyó sobre a região, embora outros grupos étnicos, como os Nupes (conhecidos na Bahia como Tapa) e os Baribas (nome dado por Oyó aos habitantes de Borgu) também caíssem na rede escravista do reino iorubá.<sup>62</sup> Patrick Manning estima que os haussás eram cerca de 6% do total de exportações do Golfo do Benim nos anos de 1780, e 10% na década de 1790, aumentando nas duas décadas seguintes (19% e 20%, respectivamente) como resultado do *jihad* fulani de 1804.<sup>63</sup> O conhecido negreiro John Adams afirmava que escravos de origem haussá chegavam a Porto Novo através de comerciantes de Oyó, e de lá eram deportados para as Américas – com destino quase certo na Bahia. Todavia, somente no final dos Setecentos os haussás tornaram-se os principais cativos exportados via Oyó para o tráfico atlântico.<sup>64</sup>

A crescente importância de Porto Novo no tráfico resultou em novas campanhas daomeanas durante os reinados de Agonglô (1789-1797) e Adandozan (1797-1818). Era um momento crucial para o tráfico negreiro na região, pois o mundo atlântico encontrava-se em convulsão durante a chamada “era das revoluções. No breve período de 39 anos (1776-1815), o Atlântico assistiu à independência dos Estados Unidos (1776), à Revolução Francesa, à revolta escrava em Saint-Domingue que pôs a pique a principal

---

60 Mann, *Slavery and the Birth of an African City*, p. 34-35.

61 “Carta do diretor da fortaleza de Ajudá”, de 26 de junho de 1780, AHU, CU, São Tomé, cx. 18, doc. 13.

62 João José Reis, “Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia”. *Topoi*, v. 15, n. 28, jan./jun 2014, p. 71.

63 Patrick Manning, *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1960*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982, p. 335-339, apêndice 2. Sobre o *jihad* de 1804 e seu impacto sobre a população escrava na Bahia, João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*. 2a ed. revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, capítulo 6, especialmente p. 158-180. Mais sobre os haussás na Bahia em João José Reis, “Resistência e controle dos escravos na Bahia: a Conspiração Haussá de 1807”. In: João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (Org.), *Na trama das redes: política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 549-599.

64 Adams, *Remarks*, p. 221-222. Ver Law, *The Oyo Empire*, p. 226-227.



colônia açucareira das Américas – abrindo novamente espaço para o incremento produção baiana de açúcar com o conseqüente aumento nas importações de escravos –, o *jihād* de 1804 em território haussá que resultou na deportação de milhares de africanos ocidentais para a Bahia e seu posterior desdobramento em o território iorubá, a abolição do tráfico inglês – outro duro golpe nos negócios do tráfico africano – e a proibição do tráfico português ao norte do Equador, em 1815.<sup>65</sup> Junte-se a isto as ofensivas militares do Daomé, que desorganizavam o comércio de escravos no Golfo do Benim.

Um ano após a ofensiva daomeana de 1787, o diretor do forte português Francisco Aragão reclamava da desorganização do tráfico e do aprisionamento de marinheiros dos navios baianos na Costa da Mina. Ele ainda afirmava que, embora o Daomé pressionasse Porto Novo e os portos vizinhos, buscando concentrar o tráfico em Uidá, seu exército mostrava-se incapaz de produzir número suficiente de escravos para os navios portugueses.<sup>66</sup>

Durante o reinado de Adandozan, intensificaram-se os ataques contra Porto Novo, desarticulando as redes negreiras naquela área. Em 1804, Adandozan enviou uma correspondência ao então príncipe regente, D. João, relatando seu ataque a Porto Novo naquele ano, justificando-o como retaliação ao ataque de Porto Novo a Abomé-Calavi, que deve ter ocorrido entre fins de 1802 e início de 1803. Esse não foi o último ataque, pois têm-se notícias que o Daomé continuava a pressionar Porto Novo e a sequestrar marinheiros europeus em Semé.<sup>67</sup>

Talvez em virtude das constantes investidas do Daomé e da incapacidade de Oyó em defender Porto Novo, devido a seus problemas internos, uma missiva de Ayikpé,

65 Para alguns títulos, ver Eric Hobsbawm, *A Era das Revoluções, 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009 [1962]; Ada Ferrer, *Freedom's Mirror: Cuba and Haiti in the Age of Revolution*. Nova York: Cambridge University Press, 2015; Murray Last, *The Sokoto Caliphate*. Nova York: Humanities Press, 1967; Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, p. 158-75; Laura de Mello e Souza e João José Reis, "Popular Movements in Colonial Brazil". In: Nicholas Canny e Philip Morgan (Org.), *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*. Oxford e Nova York: Oxford University Press, 2011, p. 563-64; Paul E. Lovejoy, "Jihad e escravidão: as origens dos escravos muçulmanos da Bahia". *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1 (2000), p. 12; Paul E. Lovejoy, "Jihad na África Ocidental durante a 'Era das Revoluções': em direção a um diálogo com Eric Hobsbawm e Eugene Genovese". *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 28 (jan./jun.2014), p. 22-67.

66 "Carta do diretor da fortaleza de Ajudá", de 6 de abril de 1788, AHU, CU, São Tomé, cx. 22, doc. 6.

67 Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 187-88; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 310-12, nota. 39. Informação adicional sobre o reinado de Adandozan pode ser encontrada em Elisée Soumonni, "The Compatibility of the Slave and Palm Oil Trades in Dahomey, 1818-1858". In: Robin Law (Org.), *From Slave Trade to 'Legitimate' Commerce: The Commercial Transaction in Nineteenth-Century West Africa*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995, p. 78-81; Luís Nicolau Parés, "Cartas do Daomé: uma introdução". *Afro-Ásia*, Salvador, 47 (2013), p. 314-15, 352-77 (Cartas 10, 11 e 12).

rei de Porto Novo,<sup>68</sup> solicitava um engenheiro português para avaliar a possibilidade de abertura (ou ampliação) de uma lagoa, distante “cinco braças” (11 metros) do mar. Com isto, visava-se vedar o acesso daomeano a Semé e o cativoiro dos “nacionais” bem como dos canoieiros a serviço dos portugueses.<sup>69</sup>

Em resposta à carta de Dé Ayikpé, um parecer de Lisboa sugeria o abandono do forte de Ajudá e o estabelecimento de uma fortaleza em Porto Novo. Este porto reunia as condições necessárias para a continuidade do comércio negreiro em bom termo, ao contrário de Onim (Lagos), que embora também pudesse acolher uma fortaleza, sofria da necessidade de “conciliar muitas vontades” e “interesses dos potentados”, tornando a construção naquele porto um “inconveniente”. As “muitas vontades” mencionadas no documento sem dúvida fazem menção a influência política do reino do Benim, a leste, sobre Lagos. Para Robin Law, Lagos converteu-se no centro do poder do Benim na área de lagunas. Os *obás* de Lagos enviavam tributos ao Benim e buscavam sua confirmação na disputa sucessória, mesmo após alcançar autonomia política, comercial e militar.<sup>70</sup>

No caso de Porto Novo, já havia o consentimento do rei Ayikpé para a construção da fortaleza – mais do que o consentimento, um pedido expresso do rei Ayikpé solicitando a construção em seus domínios.<sup>71</sup> Entretanto, para esse fim era preciso cortar a comunicação terrestre entre o Daomé e Porto Novo, através da retirada do banco de areia em Adjara, que ficava na margem norte da lagoa costeira entre Jakin e Uidá.<sup>72</sup>

68 Nicolau Parés, seguindo a transcrição de Pierre Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 297-98, e Yves Person, “Chronologie du royaume gun de Hogbonu (Porto Novo)”, acredita que Houffon era rei de Porto Novo em novembro de 1804, quando a carta foi escrita. Veja Parés, *op. cit.*, p. 316, 319, 321, 358, nota 123. Entretanto, o documento original, do Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, parece claro em demonstrar que tratava-se de Dè Ayikpé. Em sua tese de doutorado, Michel Videgla já havia percebido essa questão, atribuindo também a carta a Dé Ayikpé e propondo nova cronologia para as dinastias de Porto Novo. Ver Videgla, “Un Etat Ouest-Africain”, vol. 1, p. 161.

69 “Carta do rei de Porto Novo ao Príncipe Regente de Portugal”, de 18 de novembro de 1804, AHU, CU, São Tomé, cx. 37, doc. 32. Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 188; Verger, *op. cit.*, p. 297-298.

70 Law, *The Oyo Empire*, p. 135; Robin Law, “Trade and Politics behind the Slave Coast: the Lagoon Traffic and the Rise of Lagos, 1500-1800”. *The Journal of African History*, vol. 24, n. 3 (1983), p. 328. Mann, *Slavery and the Birth of an African City*, p. 29. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 299. Os reis do Daomé costumavam dirigir-se a Alada para o ritual de entronização, assegurando a legitimação do seu direito de governar. Law, *The Slave Coast*, p. 331. J. Cameron Monroe, *The Precolonial State of West Africa: Building Power in Dahomey*, Nova York, Cambridge University Press, 2014, p. 81. Ver ainda Le Herissé, *L’Ancien royaume du Dahomey*, p. 112.

71 “Carta do rei de Porto Novo ao Príncipe Regente de Portugal”, de 18 de novembro de 1804, AHU, CU, São Tomé, cx. 37, doc. 32. Verger, *op. cit.*, p. 297.

72 “Carta de Francisco Álvares da Silva ao governador da Bahia”, de 20 de junho de 1805, AHU, CU, São Tomé, cx. 39, doc. 16. Sobre Adjara, ver Law, *The Slave Coast*, p. 268, 280. Atualmente, há uma pequena vila a oito quilômetros terra adentro de Porto Novo, também chamada de Adjara. Correspondência de outubro de 1807 menciona “Cutá Autó” como o provável local de ligação entre Uidá e Porto Novo; entretanto, não é possível afirmar

O parecer sobre a construção do forte e da retirada do banco de areia foi reforçado no ano seguinte, 1805, mas nenhum estabelecimento português foi construído no local.<sup>73</sup>

\*\*\*

Em setembro de 1810, uma embaixada de Porto Novo foi enviada à Bahia, seguramente para discutir questões do tráfico. Mas seu destino final era o Rio de Janeiro, capital do império português desde a transferência da família real para o Brasil, em 1808. Os embaixadores carregavam uma carta do rei de Porto Novo que devia ser entregue ao príncipe regente. Eles ficaram retidos na Bahia, para evitar gastos e prevenir um “espetáculo” entre a população africana do Rio de Janeiro, sobretudo aquela exportada do Golfo do Benim. Meses depois, o Daomé enviou sua embaixada ao Rio de Janeiro, também retida na Bahia.<sup>74</sup>

A embaixada de Porto Novo (e também do Daomé) deve ser entendida dentro do contexto atlântico mais amplo. Nesse caso, ela é uma das consequências das pressões inglesas sobre Portugal para assinatura de um tratado que acabasse – ou ao menos restringisse – o tráfico transatlântico luso. Desde 1807, pelo menos, o governo britânico instava a coroa portuguesa a seguir seu exemplo ou restringir o tráfico aos locais costumeiros de comércio de escravos. Mas foi somente em 1810 quando os ingleses conseguiram dos portugueses um primeiro compromisso com vistas à gradual redução do tráfico de escravos. Nesse tratado, de 19 de fevereiro, o tráfico português ficava restrito a Uidá. Naturalmente, o acordo entre a Inglaterra e Portugal afetava decisivamente o comércio de escravos em Porto Novo, onde os portugueses não tinham nenhum forte ou feitoria.<sup>75</sup> Enquanto isso, o Conde dos Arcos equilibrava-se entre os interesses do tráfico, ainda rentáveis para a Coroa portuguesa, e as pressões britânicas, sobretudo após a assinatura do tratado de fevereiro de 1810.<sup>76</sup>

Mariza Soares sugere que o conhecimento do tratado possa ter motivado o envio da embaixadas.<sup>77</sup> No caso do Daomé, para estreitar os laços com a Coroa portuguesa, garantindo a continuidade do tráfico em Uidá; para Porto Novo, é possível que

---

com certeza que se trata da mesma vila de Adjara. Ver: “Carta do governador da Bahia ao príncipe regente de Portugal”, de 14 de outubro de 1807, APEB, CP, *Registro de Correspondência expedida para o rei, 1806-1807*, vol. 144, doc. 148.

73 “Carta do governador da Bahia”, de 30 de julho de 1805, AHU, CU, São Tomé, cx. 39, doc. 29.

74 Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 302-303.

75 Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*. Cambridge: Cambridge university Press, 1970, p. 8, 9.

76 Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 302-303.

77 Soares, “Trocando Gallanterias”, p. 238.

a embaixada buscasse algum tipo de acordo de modo a manter o tráfico português ali, principalmente após o fim do tráfico francês, que como vimos, alimentava, juntamente com o tráfico da Bahia, o comércio naquele porto. A hipótese aventada por Mariza Soares é bastante convincente. Como observou Ana Lúcia Araújo, mais do que mera curiosidade, os reinos africanos acompanhavam atentos aos eventos que podiam afetar os mercados negreiros nas Américas bem como o tráfico de escravos nos portos africanos.<sup>78</sup>

As embaixadas não tiveram êxito, entretanto. Os embaixadores daomeanos retornaram a Uidá em novembro de 1812 no navio *Pistola*. A comitiva do rei de Porto Novo, por sua vez, foi informada, em fins de 1812, que voltariam à Costa da Mina no bergantim *Constante*, que tinha como mestre Francisco Xavier de Abreu, o que de fato aconteceu em fins de janeiro de 1813.<sup>79</sup> O fracasso nas negociações – ainda que o tráfico na Costa da Mina, agora ilegal, tenha continuado até 1850 – demonstra que a conjuntura atlântica em transformação afetava profundamente o tráfico na Costa da Mina.

## Conclusão

O movimento de navios baianos em Porto Novo envolveu diferentes conjunturas: a política do tráfico de escravos na Costa da Mina pelos traficantes de escravos sediados na Bahia; as determinações da Coroa portuguesa; as rivalidades entre os portos escravistas da Costa da Mina no século XVIII. Todos esses fatores, aliado ao controle excessivo do Daomé sobre o comércio de escravos impeliu os negreiros europeus para os portos a leste de Uidá.

Porto Novo, por suas ligações com Oyó, tornou-se um porto fundamental de embarque de escravos vindos do interior do Golfo do Benim, frequentado por navios de diferentes bandeiras, em especial por franceses e luso-brasileiros. Os últimos, representados sobretudo pelos negreiros baianos, estabeleceram laços comerciais duradouros em Porto Novo, mas nunca abandonaram Uidá. Os negreiros da Bahia traficaram em diferentes portos da Costa da Mina, transportando milhares de pessoas através do Atlântico para a América portuguesa. No caso de Porto Novo, seu suprimento de escravos era abastecido por Oyó, e ao lado de Onim (Lagos), foi responsável pelas transformações da configuração étnica da escravidão africana na Bahia do final do século XVIII e, principalmente, nas primeiras décadas do século XIX.

---

78 Ana Lúcia Araújo, "Dahomey, Portugal, and Bahia: King Adandozan and the Atlantic Slave Trade". *Slavery and Abolition*, vol. 33, n. 1, março 2012, p. 10; Soares, *op. cit.*, p. 246-247; Parés, "Cartas do Daomé", p. 378 (carta 13).

79 Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 305; Eltis, Behrendt, Richardson e Florentino, *Voyages # 47217 (1813)* (acessado em 14 out. 2015).

## Referências

ADAMS, John. *Remarks on the Country from Cape Palmas to the River Congo, Including Observations on the Manners and Customs of the Inhabitants, with Appendix Containing an Account of the European Trade with the West Coast of Africa* [1823]. Londres: Frank Cass and Co., 1966.

AKINDELE, Adolphe; AGUESSY, Cyrille. *Contribution à l'étude de l'histoire de l'ancien royaume de Porto Novo*. Dakar, 1953.

AKINJOGBIN, I. A. *Dahomey and its Neighbours, 1708-1818*. Cambridge: Cambridge University Press, 1969.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Desagravo de Pernambuco e a glória do Brasil: a obra de Evaldo Cabral de Mello. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz (Org.). *Leituras críticas sobre Evaldo Cabral de Mello*. Belo Horizonte: Editora da UFMG/ São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008. p. 35-55.

ARAÚJO, Ana Lúcia. Dahomey, Portugal, and Bahia: King Adandozan and the Atlantic Slave Trade". *Slavery and Abolition*, [S.l.], v. 33, n. 1, p. 1-19, Mar. 2012,

ARGYLE, William Johnson. *The Fon of Dahomey: A History and Ethnography of the Old Kingdom*. Oxford: Clarendon Press, 1966.

BARRY, Boubacar. *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

BOSMAN, William. *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea, Divided into the Gold, the Slave, and the Ivory Coasts*. Londres: Printed for James Knapton, at the Crown, and Dan. Midwinter, at the Role and Crown, in St. Paul's Church-Yard, 1705.

CANDIDO, Mariana P. *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*. Nova York: Cambridge University Press, 2013.

COQUERY-VIDROVICH, Catherine. *The History of African Cities South of the Sahara: From the Origins to Colonization*. Princeton: Markus Wiener Publishers, 2009.

DALZEL, Archibald. *The History of Dahomy, an Inland Kingdom of Africa* [1793]. 2. ed. Londres: Frank Cass & Co., 1967. Introdução de J. D. Fage.

ELLIS, Alfred Burton. *The Ewe-Speaking Peoples of the Slave Coast of West Africa: Their Religion, Manners, Customs, Laws, Language, &c*. Londres: Chapman and Hall, 1890.

ELTIS, David. et al. *Voyages: The Transatlantic Slave Trade Database (Voyages)*. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>>.

ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010.

- ELTIS, David. The Diaspora of Yoruba Speakers, 1650-1865: Dimensions and Implications. In: FALOLA, Toyin; CHILDS, Matt (Org.). *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington & Indianapolis: Indiana University Press, 2004. p. 17-39.
- FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Nova York: Cambridge University Press, 2012.
- FERRER, Ada. *Freedom's Mirror: Cuba and Haiti in the Age of Revolution*. Nova York: Cambridge University Press, 2015.
- FLORY, Rae Jean. *Bahian Society in the Mid-Colonial Period: The Sugar Planters, Tobacco Growers, Merchants, and Artisans of Salvador and Reconcavo, 1680-1725*. 1978. Tese (Doutorado em História) – University of Texas at Austin, 1978.
- GREEN, Toby. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.
- HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. Nova York: Cambridge University Press, 2010.
- HOBBSAWM, Eric. *A Era das Revoluções, 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009 [1962].
- KLEIN, Herbert S. *The Atlantic Slave Trade (New Approaches to the Americas)*. 2nd. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- LAST, Murray. *The Sokoto Caliphate*. Nova York: Humanities Press, 1967.
- LAW, Robin. *The Oyo Empire, c. 1600-c. 1836: A West African Imperialism in the Era of the Slave Trade*. Oxford: Oxford University Press, 1977.
- LAW, Robin. Trade and Politics behind the Slave Coast: the Lagoon Traffic and the Rise of Lagos, 1500-1800. *The Journal of African History*, Cambridge, v. 24, n. 3, p. 321-348, 1983.
- LAW, Robin. Slave-Raiders and Middlemen, Monopolists and Free Traders: The Supply of Slaves for the Atlantic Trade in Dahomey, c. 1715-1850. *The Journal of African History*, Cambridge, v. 30, n. 1, p. 45-68, 1989.
- LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*. Oxford: Oxford University Press, 1991.
- LAW, Robin. A Lagoonside Port on the Eighteenth-Century Slave Coast: The Early History of Badagri. *Canadian Journal of African Studies*, Ottawa, v. 28, n. 1, p. 32-59, 1994.
- LAW, Robin. *The Kingdom of Allada*. Leiden: Research School CNWS, 1997.
- LAW, Robin. *Ouidah: The Social History of a West African Slaving 'Port', 1727-1892* (West African Studies). Athens: Ohio University Press, 2004.
- LAW, Robin; STRICKRODT, Silke (Org.). *Ports of Slave Trade (Bights of Benim and Biafra)*. Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling. Stirling: Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling, 1999. (Ocasional Paper, n. 6).

- LE HERISSÉ, Auguste. *L'Ancien Royaume du Dahomey: Moeurs, Religion, Histoire*. Paris: Émile Larose, Libraire-Éditeur, 1911.
- LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina: Tabaco, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*. 2008. 262 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- LOVEJOY, Paul E. *Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa*. 3rd. Nova York: Cambridge University Press, 2012.
- LOVEJOY, Paul E. *Jihad e escravidão: as origens dos escravos muçulmanos da Bahia*. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1 p. 11-44, 2000.
- LOVEJOY, Paul E. *Jihad na África Ocidental durante a “Era das Revoluções”: em direção a um diálogo com Eric Hobsbawm e Eugene Genovese*. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 28, p. 22-67, jan./jun. 2014.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. *No Portugal Moderno (Miunças 3)*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012.
- MANN, Kristin. *Slavery and the Birth of an African City: Lagos, 1760-1900*. Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press, 2007.
- MANNING, Patrick. *The Slave Trade in the Bight of Benim, 1640-1890*. In: GEMERY, Henry A.; Gemery; HOGENDORN, Jan S. (Org.). *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*. Nova York: Academic Press, 1979. p. 107-141.
- MANNING, Patrick. *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1960*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.
- MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.
- MONROE, J. Cameron. *The Precolonial State of West Africa: Building Power in Dahomey*. Nova York: Cambridge University Press, 2014.
- MORTON-WILLIAMS, Peter. *The Oyo Yoruba and the Atlantic Trade, 1670-1830*. In: INIKORI, J. E. (Org.). *Forced Migration: The Impact of the Export Slave Trade on African Societies*. Londres: Hitchinson University Library, 1982. p. 167-86.
- NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996.
- NORRIS, Robert. *Memoirs of the reign of Bossa Ahádee, King of Dahomy, an inland country of Guiney, to wick are added the author's journey to Abomey, the capital, and a short account of the African slave trade*. Londres: W. Lowndes, N 77, Fleet-Street, 1789.
- PARÉS, Luis Nicolau. *A formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

- PARÉS, Luis Nicolau. Cartas do Daomé: uma introdução. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 47, p. 295-395, 2013.
- PAZZI, Roberto. “Aperçu sur l’implantation actuelle et les migrations anciennes des peuples de l’aire culturelle aja-tado” In: DE MEDEIROS, François de Medeiros (org.). *Peuples du Golfe du Bénin (Aja-Ewé)*. Paris: Karthala, 1984, p. 11-19.
- PERSON, Yves. “Chronologie du royaume gun de Hogbonu (Porto Novo)”. *Cahiers d’Études Africaines*, v. 15, n. 58, p. 217-238, 1975.
- REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*. 2. ed. revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- REIS, João José. Resistência e controle dos escravos na Bahia: a Conspiração Haussá de 1807”. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.). *Na trama das redes: política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 549-99.
- REIS, João José. Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 28, p. 68-115, jan./jun. 2014.
- RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680-c. 1830*. 2005. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
- RIBEIRO, Alexandre Vieira. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: João FRAGOSO, Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria de Carvalho; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá (Org.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 311-335.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Fidalgos e filantropos: a Santa Casa de Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Brasília: Editora da UNB, 1981.
- SANTOS, Corcino Medeiro dos. A Bahia no comércio português da Costa da Mina e a concorrência estrangeira. In: SILVA; Maria Beatriz Nizza da (Org.). *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000. p. 221-238.
- SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira: Fundação Biblioteca Nacional, 2002.
- SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.
- SILVA JR., Carlos da. Tráfico, escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738). In: REIS, João José; AZEVEDO, Elciene (Org.). *Escravidão e suas sombras*. Salvador: EDUFBA, 2012. p. 143-185.
- SILVA JR., Carlos da. The Ports of the Bight of Benim and the Legal Slave Trade to Bahia, 1750-1815. In: CANADIAN Association Of African Studies. Ottawa: Carleton University, maio de 2013.
- SOARES, Mariza de Carvalho. Trocando *Gallanterias*: a diplomacia do comércio de escravos, Brasil-Daomé, 1810-1812. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 49, p. 229-271, 2014.



- SORENSEN-GILMOUR, Caroline. *Badagry 1784-1863. The Political and Commercial History of a Pre-Colonial Lagoonside Community in South West Nigeria*. 1995. Tese (Doutorado em História) – University of Stirling, Stirling, 1995.
- SOUMONNI, Elisée. *The Compatibility of the Slave and Palm Oil Trades in Dahomey, 1818-1858*. In: LAW, Robin (Org.). *From Slave Trade to 'Legitimate' Commerce: The Commercial Transaction in Nineteenth-Century West Africa*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995. p. 78-92.
- SOUZA, Laura de Mello e; REIS, João José. *Popular Movements in Colonial Brazil*. In: CANNY, Nicholas; MORGAN, Philip (Org.). *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*. Oxford: Oxford University Press, 2011. p. 550-566.
- SPARKS, Randy J. *Where the Negroes Are Masters: An African Port in the Era of the Slave Trade*. Cambridge: Harvard University Press, 2014.
- ST. CLAIR, William. *The Door of No Return: The History of Cape Coast Castle and the Atlantic Slave Trade*. Nova York: BlueBridge, 2007.
- STABEN, Ana Emília. *Negócio dos escravos: O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008.
- VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*. 4. ed. Salvador: Corrupio, 2002 [1987].
- VERGER, Pierre. *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*. São Paulo: Corrupio, 1992.
- VIDEGLA, Michel. *Un Etat Ouest-Africain: Le Royaume Goun de Hogbonou (Porto-Novo) des Origines a 1908*. 1999. Tese (Doutorado de Estado em Historia) – Université de Paris I – Sorbonne, Paris, 1999.
- VIDEGLA, Michel. *Le royaume de Porto-Novo face à la politique abolitionniste des nations européennes de 1848 à 1882*. In: LAW, R.; STRICKRODT, S. (Org.). *Ports of the Slave Trade*, Stirling: Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling, 1999. p. 135-152.