

OS PORTUGUESES E O TRÁFICO DE CAVALOS NO MAR DA ÁRABIA

RUI MANUEL LOUREIRO*

Introdução

O comércio de cavalos tem merecido escassa atenção no âmbito da moderna historiografia indo-portuguesa.¹ Contudo, trata-se de um tema da maior importância: os cavalos eram uma das mais valiosas e mais estratégicas mercadorias que circulavam nos mares orientais, e os portugueses envolveram-se no seu tráfico desde os primeiros anos do século XVI. Mas as fontes quinhentistas e seiscentistas não são especialmente ricas em informações sobre o assunto, por uma razão óbvia: os portugueses pertenciam a um mundo cultural onde os cavalos estavam constantemente presentes na vida quotidiana. Muitos dos homens que embarcavam para Oriente, qualquer que fosse o seu estatuto social, tinham tido contactos prévios com cavalos, por motivos de transporte, de trabalho, de entretenimento ou de guerra. A arte de bem cavalgar era comum entre a nobreza e entre homens com experiência militar. E os temas equestres faziam mesmo

* Câmara Municipal de Lagos; CHAM.

¹ Em anos recentes, para além de referências genéricas em Jean Aubin, “Le Royaume d’Ormuz au début du XVI^e siècle” in Jean Aubin, *Le Latin et l’Astrolabe*, Lisboa-Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian/CNCDP, 1996-2006, vol. 2, pp. 117-118 e 168-170, e em M. N. Pearson, *Coastal Western Índia – Studies from the Portuguese Records*, Nova Delhi, Concept Publishing Company, 1981, pp. 78-80 e 90-91, apenas um artigo de R. R. S. Chauhan, “The Horse Trade in Portuguese India” in *Purabhilekh-Puratatva*, Pangim, Goa, vol. 2, n.º 1, 1984, pp. 14-24, foi dedicado ao tema. João Manuel Teles e Cunha, entretanto, dedicou aos cavalos algumas páginas da sua dissertação, ainda inédita, *Economia de um Império: economia política do Estado da Índia em torno do Mar Árábico e Golfo Pérsico (elementos conjunturais, 1595-1635)*. Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas-Universidade Nova de Lisboa, 1995 (dissertação policopiada), pp. 405-416.

parte de uma tradição literária bem estabelecida, que tivera num dos primeiros monarcas da dinastia de Aviz um destacado cultor. Nos séculos XV e XVI, através de largas porções da Eurásia, a “arte de cavalgar era uma língua franca”.²

Os portugueses viajaram para a Índia nos anos finais de Quatrocentos em busca de “cristãos e especiarias”. Ao menos foi essa uma das explicações fornecidas por um dos tripulantes da armada de Vasco da Gama à chegada a Calicute,³ e não há razões para duvidar que esta fórmula resumia devidamente as intenções dos recém-chegados. Mas o extraordinário sucesso náutico e mercantil da expedição de 1498 convenceu a Coroa portuguesa de que seria perfeitamente viável estabelecer um entreposto permanente no litoral ocidental do Indostão, para, a partir daí, desviar em direcção à rota do Cabo uma parte significativa do tráfico de produtos asiáticos que na Europa eram considerados de luxo, como as especiarias, as sedas e as porcelanas. A empresa oriental portuguesa, contudo, rapidamente se expandiu, não apenas envolvendo um volume crescente de recursos humanos e materiais, mas também alargando-se em todas as direcções geográficas.

Os portugueses desde logo entenderam que qualquer intervenção pontual ou local nas redes mercantis orientais dificilmente poderia ser lucrativa. Por um lado, a mecânica das monções e a distribuição geográfica dos principais centros produtores e distribuidores de mercadorias forçou-os a desenvolver projectos globais, à escala de todo o oceano Índico. Por outro lado, descobriram as imensas potencialidades dos tráficos regionais, que, com investimentos limitados, poderiam produzir resultados muito mais significativos e muito mais rápidos do que aqueles que eram obtidos através da longa e perigosa carreira da Índia, na qual uma viagem de ida e volta nunca demorava menos de 18 meses. Quinze anos depois de Vasco da Gama ter chegado à Índia, os portugueses já tinham contactado com as mais importantes cidades portuárias do Oriente, desde Sofala, na costa Suaili, até Cantão, no sul da China; fortalezas portuguesas tinham sido estabelecidas em locais de importância estratégica, como Ormuz, Goa e Malaca; uma força naval permanente operava no Índico Ocidental, tentando controlar as mais significativas rotas marítimas; e uma estrutura administrativa começava a ser organizada para gerir uma crescente rede de estabelecimentos permanentes e de interesses políticos e económicos. O Estado da Índia lançava as suas bases no mundo oriental.⁴

² Thomas F. Arnold, “Diverging Military Cultures of East and West – The Very Long Sixteenth Century” in *Mare Liberum* 20 (2000), p. 62: “Horsemanship was a língua franca”.

³ Álvaro Velho, *Relação da viagem de Vasco da Gama*. Luís de Albuquerque (ed.), Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, p. 51.

⁴ Vd. Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700 – A Political and Economic History*. Londres, Longman, 1993, pp. 55-79.

O tráfico de cavalos no Mar da Arábia

A estratégia imperial portuguesa envolvia a recolha de informações sobre as mais importantes artérias marítimas e sobre as mais lucrativas mercadorias que por elas circulavam. Os primeiros observadores portugueses das realidades orientais, como Tomé Pires e Duarte Barbosa, que redigiram tratados geográficos globais sobre a Ásia marítima por volta de 1515-1516, desde logo se aperceberam da extraordinária importância do movimento de cavalos que regularmente cruzavam o Mar da Arábia, em termos dos enormes rendimentos e das significativas vantagens políticas que podiam gerar.

O subcontinente indiano tinha permanente necessidade de cavalos, que eram utilizados em quantidades impressionantes, nas constantes guerras que opunham diversas unidades políticas indianas, nomeadamente os sultanatos islamizados do Decão e o reino (ou império) hindu de Vijayanagar. Para avaliar a extraordinária importância dos mercados indianos, bastará referir que não era invulgar as forças de cavalaria dos potentados indianos ascenderem às dezenas de milhares. Tomé Pires refere que o “Regno de Daquem he cavaleiroso tera de cavallo trinta mjll”.⁵ E um mercador português de cavalos que visitou Bisnaga na década de 1520 referiu que o soberano local podia mobilizar mais de “trinta e cimco mill de cavallo”.⁶ Para além dos conflitos militares permanentes, que consumiam quantidades impressionantes de equídeos, as condições ecológicas de grande parte da Índia eram pouco adequadas à criação e à manutenção de cavalos, contribuindo ainda mais para a elevada mortalidade destes animais. Por isso mesmo escrevia Tomé Pires na sua *Suma Oriental* que os “tem os cavallos no Reino de Guoa & de Daquem & Narsingua grade vallia pollo quaall cadano Hormuz acode a estes Reinos com elles”.⁷

Embora existisse produção de cavalos em algumas regiões do Gujate, a respectiva qualidade era bastante inferior à dos animais originários da Pérsia e da Arábia. Nas palavras de Tomé Pires: “os melhores sam arabios segumdos perseanos terceiros de Cambaia estes valem pouço”.⁸ Alguns autores portugueses mais tardios confirmam de forma veemente esta avaliação. O experiente soldado Francisco Rodrigues da Silveira, referindo-se precisamente ao Gujate na década de 1590, escreveu sobre “os cavallos que aquellas terras produzem que nen pera fugir são bons”, sublinhando de seguida que “Somente os cavallos

⁵ Tomé Pires, *The Suma Oriental of Tomé Pires*, Armando Cortesão (ed.), Nova Delhi, Asian Educational Services, 1990, vol. 2, p. 372.

⁶ David Lopes (ed.), *Chronica dos Reis de Bisnaga*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897, p. 14.

⁷ T. Pires, *Suma Oriental...*, vol. 2, p. 338.

⁸ T. Pires, *Suma Oriental...*, vol. 2, p. 338.

arábios e persianos são de efeito”.⁹ E o cronista António Bocarro, nas primeiras décadas do século XVII, concluía: “Os cavallos desta província de Arábia se tem pellos milhores e mais fortes que há em todo o Oriente”.¹⁰

Um tráfico regular tinha-se desenvolvido no Mar da Arábia, originando de diversos portos vizinhos ao estreito de Ormuz, como a cidade de Mascate e a própria ilha de Ormuz, onde, respectivamente, cavalos árabes e persas eram concentrados, para serem exportados para a Índia por via marítima. Inúmeros relatórios portugueses das primeiras décadas do século XVI confirmam a extraordinária importância de Ormuz no contexto do comércio de cavalos. Tomé Pires escreve que naquela ilha, mais que todas as outras mercadorias, valem “cavallos árabios e parses”.¹¹ Duarte Barbosa, por seu lado, afirma que da Arábia ali vem ter grande quantidade de cavalos, que são exportados para a Índia.¹² E acrescenta que os mercadores de Ormuz demandam muitos portos da Arábia para adquirirem cavalos, nomeadamente na costa omanita, onde excelentes espécimes abundam, para depois os despacharem para a costa ocidental da Índia.¹³ Os portos indianos de Chaul, Dabul, Goa e Baticala tinham prosperado com este tráfico antes da chegada dos portugueses ao Oriente. Por volta de 1512, Afonso de Albuquerque, num dos seus regulares relatórios para el-Rei Dom Manuel I, escrevia que: “O trato dos cavalos é um ganho desordenado, porque se ganha trezentos por cento e quatrocentos por cento e quinhentos por cento d’Ormuz e da costa d’Arábia a Goa, afora os direitos que pagam os cavalos na Índia”.¹⁴

A importância do trato de cavalos estava decerto na mente de Afonso de Albuquerque quando decidiu conquistar o território de Goa em 1510, para aí estabelecer uma base de operações para a empresa portuguesa oriental. Várias das cartas que depois escreveu ao monarca lusitano confirmam esta suposição, nomeadamente uma longa missiva redigida em Dezembro de 1513, na qual explica os vários passos tomados para assegurar para a Coroa portuguesa o monopólio das importações de cavalos para a costa ocidental do Indostão. Em primeiro lugar, diversos navios portugueses tinham sido despachados para o Mar da Arábia, para obrigarem “todas as naus de Ormuz com os cavalos” a apor-

⁹ Francisco Rodrigues da Silveira, *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental*. Benjamim N. Teensma, Luís Filipe Barreto & George Davison Winius (eds.), Lisboa, Fundação Oriente, 1996, pp. 207-208.

¹⁰ António Bocarro, *O Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades e Povoações*, Isabel Cid (ed.), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. 2, p. 51.

¹¹ T. Pires, *Suma Oriental...*, vol. 2, p. 338.

¹² Duarte Barbosa, *The Book of Duarte Barbosa*, Mansel Longworth Dames (ed.), Londres, Hakluyt Society, 1918-1921, vol. 1, p. 94.

¹³ D. Barbosa, *The Book...*, vol. 1, p. 70.

¹⁴ *Cartas de Afonso de Albuquerque e Documentos que as Elucidam*, Henrique Lopes de Mendonça & Raimundo António Bulhão Pato (eds.), Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1884-1935, vol. 1, p. 410.

tarem a Goa; em consequência desta acção, nesse mesmo ano para ali haviam sido trazidos mais de “quatrocentos cavalos mui formosos e de mui grã preço”. Depois, Albuquerque ordenou a construção de grandes cavaleriças nas cercanias do porto, contratando 300 homens para tratarem dos animais. Em terceiro lugar, todos os mercadores que trouxessem cavalos para Goa eram tratados com enorme deferência, sendo-lhes dada prioridade na aquisição de bens de primeira necessidade e de mercadorias de exportação.¹⁵

Medidas mais duras foram também tomadas pelos portugueses. Uma política de emissão de cartazes aos navios orientais foi implementada, num esforço para controlar de forma eficaz as rotas marítimas que ligavam a Índia ao Golfo Pérsico. Navios mercantes que não possuíam a necessária autorização, ou que demandavam portos indianos diferentes de Goa, podiam ser interceptados pelas forças portuguesas, sendo os cavalos transportados a bordo confiscados.¹⁶ Quaisquer navios oriundos de Ormuz que trouxessem cavalos a Goa recebiam um cartaz gratuito para a jornada de regresso. Além disso, os mercadores ormuzianos eram isentos de taxas alfandegárias em todos os têxteis que em Goa fossem trocados pelos cavalos trazidos. E se um navio vindo de Ormuz trouxesse 10 ou mais cavalos para Goa, as outras mercadorias transportadas a bordo estavam isentas de direitos. Esta isenção era concedida mesmo se alguns dos animais morressem durante a viagem marítima.¹⁷

Sob autoridade portuguesa, Goa cedo se tornou no principal porto de entrada na Índia do Sul para cavalos originários da Arábia e da Pérsia, em detrimento de outros portos. Referindo-se a Dabul e a Chaul por volta de 1515, Tomé Pires escrevia: “soprados amdam os seguidores De Mafamede vaise gastamdo o Redicall a estes q tanto prosperarom”.¹⁸ Referia-se, obviamente, ao tráfico de cavalos. O estabelecimento de um protectorado português sobre o reino de Ormuz em 1515 facilitou as coisas, pois agora as autoridades portuguesas podiam controlar e monitorizar o movimento de cavalos nas duas extremidades de uma das mais importantes rotas marítimas, auferindo daí proveitos muito consideráveis. A partir de então, e ao longo de todo o século XVI, os portugueses envolveram-se activamente no comércio de cavalos que circulavam pelo Mar da Arábia. Em Ormuz e em Goa, um corretor-mor dos cavalos subordinado à Coroa lusitana controlava e taxava todas as compras e vendas de cavalos; feitores da Coroa portuguesa estavam estabelecidos em Chaul, Dabul e Baticala, para venderem

¹⁵ Afonso de Albuquerque, *Cartas para el-Rei D. Manuel I*, António Baião (ed.), Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1957, pp.152-154.

¹⁶ Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara (ed.), *Archivo Portuguez Oriental*, Nova Delhi, Asian Educational Services, 1992, vol. 5, pt. 1, pp. 18, 29-30, 53.

¹⁷ Vitorino Magalhães Godinho, *Les Finances de l'État Portugais des Indes Orientales (1517-1635)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1982, p. 127.

¹⁸ T. Pires, *Suma Oriental...*, vol. 2, p. 373.

cartazes aos mercadores locais; e as alfândegas de Ormuz e de Goa recebiam um regular rendimento dos direitos cobrados sobre o trato de cavalos. Um anónimo funcionário português que em 1527 escrevia a el-Rei Dom João III dizia que “a maior cousa que Vosa Alteza tem na India he o rendymento dos cavalos que vem d’Ormuz a Guoa”.¹⁹

A logística do tráfico de cavalos

O transporte de cavalos por via marítima levanta problemas interessantes, mas que são de difícil resolução, pois as fontes portuguesas raramente contemplam estas questões de natureza prática. Que navios seriam utilizados para transportar cavalos de Ormuz para os portos indianos? Afonso de Albuquerque, numa carta escrita a el-Rei Dom Manuel I em 1514, esboçou um dos seus mais arrojados projectos: saquear as cidades santas de Meca e de Medina com uma força de cavalaria portuguesa, para “roubar todos os thesouros que havia nella[s], que eram muitos” e também “o corpo do seu mão Profeta”, que depois seria usado para “com elle se resgatar a Casa Sancta” de Jerusalém. Para executar este mirífico plano, o Governador “determinava de levar quatrocentos cavallos em taforeas” para um dos portos árabes do Mar Vermelho.²⁰

A taforeia era uma espécie particular de nau, provida de uma porta num dos lados da ré, à qual podia ser ligada uma ponte móvel, para permitir o embarque de cavalos.²¹ A palavra já estaria em uso em finais do século XV, no contexto da presença portuguesa em Marrocos, pois surge mencionada em fontes portuguesas dessa época.²² Documentação quinhentista variada menciona as taforeias, a propósito de navegações efectuadas no Mar da Arábia, mas nenhuns detalhes são acrescentados, excepto a respeito de uma “taforea de quinhentos toneis”

¹⁹ António Dias Farinha, “Os Portugueses no Golfo Pérsico (1507-1538)” in *Mare Liberum* 3 (1991), p. 25.

²⁰ Afonso Brás de Albuquerque, *Comentários de Afonso de Albuquerque*. Joaquim Veríssimo Serrão (ed.), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973, pt. 4, cap. 7, pp. 39-40.

²¹ Humberto Leitão & J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974, p. 495.

²² Cf. Garcia de Resende, “Vida e feitos d’el-Rey Dom João segundo”, in Evelina Verdelho (ed.), *Livro das Obras de Garcia de Resende*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1994, cap. 76, p. 267: “mandou el-rey entam o dito Fernam Martinz Mazcarenhas, com trinta caravellas e taforeas e com elle cento e cincoenta de cavalo homees fidalgos e cavaleyros de sua guarda”. João Pedro Machado, *Influência árabe no vocabulário português*. Lisboa, Edição da Revista de Portugal, 1958-1961, vol. 2, p. 246, menciona o árabe ‘taifuriâ’, mas também a provável origem catalã da palavra portuguesa. Cf. Henry & Renée Kahane, «El término mediterráneo tafurea ‘buque para caballos’» in *Estudios dedicados a Menéndez Pidal*, vol. 1, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1950, pp. 75-89.

usada pelo governador Lopo Vaz de Sampaio na década de 1520.²³ Por vezes, determinados navios em serviço nos mares orientais são designados como “Taforeia grande” ou “Taforeia Pequena”, mas sempre em referência a embarcações portuguesas, o que leva a supor que se trataria de uma embarcação de origem europeia, utilizada pelos portugueses sempre que pretendiam transportar cavalos com objectivos militares.²⁴

Outra fonte portuguesa, de 1546, menciona “uma cotia com cavalos” que vinha de Ormuz para a Índia.²⁵ A terminologia náutica portuguesa da época é assaz confusa, pois as características técnicas dos diferentes tipos de navios raramente ou nunca são apresentadas. A cotia é definida em algumas fontes como uma embarcação à vela ligeira, com dois mastros,²⁶ mas mais detalhes são fornecidos num desenho incluído no *Itinerário* do viajante holandês Jan Huygen van Linschoten. Com efeito, no grande mapa de Goa impresso com a primeira edição da obra (Amsterdão, 1595), diversas “champanas & cotias de gentios” são representadas no rio Mandovi.²⁷ Outra fonte, um regimento da alfândega de Goa de 1522, menciona vários tipos de embarcações utilizadas no transporte de cavalos entre Ormuz e a Índia, nomeadamente: “naaos”, um tipo indiscriminado de navio; “terradas” e “zambucos”, embarcações ligeiras à vela, usadas no transporte de homens e de mercadorias ao longo da costa indiana; as já referidas “cotias”; e ainda dois outros navios não identificados, “uqueres” e “tavos”.²⁸

Nada se sabe sobre o processo de embarque e desembarque dos cavalos nestes navios desprovidos de uma porta ou ponte móvel. Textos de origem portuguesa relativos à costa do Omã nos primeiros anos do século XVI afirmam que os cavalos eram carregados a bordo de navios com destino à Índia em Calaiate e em Mascate, onde as condições de ancoragem proporcionavam condições suficientemente calmas.²⁹ Talvez as embarcações tivessem de ancorar junto a um cais, a partir do qual seria possível colocar qualquer espécie de pranchas. Talvez outros métodos fossem usados. Uma tapeçaria flamenga, encomendada por clientes portugueses nos anos iniciais do século XVI apresenta um possível método de

²³ Francisco de Andrade, *Crónica de D. João III*, Manuel Lopes de Almeida (ed.), Porto, Lello & Irmão, 1976, pt. 2, cap. 46.

²⁴ João de Barros, *Ásia – Segunda Década*, António Baião & Luís Filipe Lindley Cintra (ed.), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1974, dec. 2, liv. 3, cap. 5.

²⁵ *Colecção de São Lourenço*, Elaine Sanceau, Maria de Lourdes Lalande & Filomena Gonçalves Gomes (eds.), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1973-1983, vol. 3, p. 189.

²⁶ Sebastião Dalgado, *Glossário Luso-Oriental*, Nova Delhi, Asian Educational Services, 1988, vol. 1, pp. 316-317.

²⁷ Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*, Arie Pos & Rui Manuel Loureiro (eds.), Lisboa, CNCDP, 1997, gravura 6.

²⁸ V. Magalhães Godinho, *Les Finances...*, p. 127.

²⁹ A. Brás de Albuquerque, *Comentários...*, pt. 1, cap. 21, p.69.

embarcação de cavalos, através de um guindaste.³⁰ Mas o processo seria demasiado lento para utilização em Ormuz, onde todos os anos eram embarcados centenas e centenas de cavalos.

As condições a bordo das embarcações que transportam cavalos são também pouco claras nas fontes portuguesas. Existe, contudo, um curioso testemunho de frei Agostinho de Azevedo, baseado em experiência prática de tais navios. O missionário agostinho refere que os cavalos eram sangrados antes do embarque, assim ficando “muy manso[s], e sem nenhuma ruim manha”. No interior dos navios que partiam de Ormuz ou de Mascate, segundo o mesmo informador, os cavalos seguiam tão “juntos e atados, que não pode hum bolir, que o não fação muitos”. Enquanto estavam “no mar sempre vem em pee e nunca se deitão em toda a viagem, e assi dormem”, pois os “sostentão com fundas”.³¹ Esta curiosa descrição relembra de imediato um desenho efectuado pelo viajante alemão Christoph Weiditz na Península Ibérica, na década de 1520, que representa um cavalo a bordo de uma embarcação, mantido de pé por uma armação com faixas em volta da barriga.³²

Outros detalhes sobre o transporte de cavalos no Mar da Arábia podem ser recolhidos nas obras de alguns naturalistas portugueses com experiência oriental. O celebrado Garcia de Orta, nos seus *Colóquios dos simples e drogas da Índia* (Goa, 1563), menciona o esquinanto, uma planta que “Nasce em Mascate e Calaiate (terras da Arábia) onde há tanto como erva comum”. Os portugueses chamam-lhe “palha de Mequa” ou “erva de Mascate”. Grandes quantidades desta planta “trazem nas náos os mercadores de cavalos”, para deitarem aos pés dos animais, “pera que nam cheire mal a orina e esterco delles”. Durante as viagens marítimas, trazem-se muitos “fardos” a bordo das embarcações, “porque como se molha e dana a erva, deitamna ao mar, e tornam a deitar outra aos pés dos cavallos”.³³ Esta informação é confirmada quinze anos mais tarde por Cristóvão da Costa, no seu *Tractado de las drogas e medicinas de las Indias orientales* (Burgos, 1578), que acrescenta que esta planta, à qual os árabes chamam “Cacabar e haxis Caçule”, também é utilizada para alimentar os cavalos.³⁴

³⁰ Vd. Maria Antónia Gentil Quina, *À Maneira de Portugal e da Índia – Uma Série de Tapeçaria Quinhentista*, Lisboa, Meribérica/Liber, Editores, 1998, p.29.

³¹ Agostinho de Azevedo, “Estado da Índia e onde tem seu principio” in António da Silva Rego (ed.), *Documentação Ultramarina Portuguesa*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1967, vol. 2, p. 114.

³² Vd. Christoph Weiditz, *Authentic Everyday Dress of the Renaissance*, Theodor Hampe (ed.), Nova Iorque, Dover Publications, 1994, gravura lxii.

³³ Garcia de Orta, *Colóquios dos simples e drogas da Índia*. Conde de Ficalho (ed.), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1982, vol. 2, pp. 311-312 (o esquinanto é o *Andropogon laniger*, Desf.).

³⁴ Cristóvão da Costa, *Tratado das drogas e medicinas das Índias Orientais*, Jaime Walter (ed.), Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1964, p. 115.

O lado escuro do tráfico de cavalos

Apesar de ser tão importante, ou talvez por isso mesmo, o tráfico de cavalos foi repetidamente discutido pelos portugueses, na Índia e em outros lados. Bulas papais emitidas anualmente em Roma listavam casos específicos de acções que eram contrárias à fé cristã, normalmente num contexto mediterrânico, e entre elas contava-se o tráfico em mercadorias proibidas com não-cristãos. Alguns artigos mercantis eram objecto de amplo debate, nomeadamente os cavalos, uma vez que poderiam ser utilizados como armas contra os potentados cristãos. Em 1550, o jesuíta Nicolao Lancillotto alertava os seus correligionários europeus para a circunstância de “todos hos purtugueses, que andam nestas partes, tratam em armas e cavalos, e todolos mais generos de mercadorias com mouros e judeos, e todo o genero de infieis, asi em tempo de paz como em tempo de Guerra”. Perante a extraordinária importância de um tal comércio para a economia dos portugueses, sugeria que as autoridades jesuítas deveriam tentar obter do Papa uma dispensa especial autorizando esses homens a “tartar em toda a cousa que quisessem sem cair em peccado de iscumunham”.³⁵ A dispensa papal parece ter sido conseguida sem grandes problemas.³⁶

Contudo, anos mais tarde, em 1568, já num expresso contexto contra-reformista, o jovem rei D. Sebastião, impelido por um zelo cruzadístico, promulgou uma lei proibindo os seus súbditos, de “qualquer qualidade e condição”, de venderem a “mouros e gentios” mercadorias como “armas, cobre, e enxofre, e outros materiaes, e cousas defesas”, incluindo cavalos, “sob pena de morte”.³⁷ Os cidadãos de Goa viveram então uma enorme comoção, de forma que as várias autoridades civis e eclesiásticas prepararam documentos discutindo as alegadamente pecaminosas potencialidades do negócio de vender cavalos a não-cristãos. O cronista Diogo do Couto, que na época vivia na Índia, incluiu um sumário destes debates numa das suas *Décadas da Ásia*, num capítulo intitulado “Das duvidas que se moveram em Goa sobre se não passarem cavalos aos reynos do Balagate”, onde explicava que os portugueses, e especialmente “os moradores de Goa, e Chaul”, há muitos anos que “corrião com os tratos dos cavalos de Pérsia e Arábia” para muitos reinos indianos.

Os argumentos invocados tanto pelo poder civil como pelo poder religioso para justificar o tráfico de cavalos com potentados indianos eram variados, de certa forma sumariando a mecânica do trato. Primeiro, os portugueses vendiam cavalos há mais de meio século, entre 1500 e 2000 por ano, e esses cavalos, regra geral, não eram utilizados contra Goa. Pelo contrário, eram usados pelos

³⁵ *Documenta Indica*, Josef Wicki & John Gomes (eds.), Roma, Institutum Historicum Societatis Iesu, 1948-1988, vol. 2, p. 130.

³⁶ *Documenta Indica...*, vol. 2, pp. 186-188.

³⁷ *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente*, António da Silva Rego (eds.), Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1949-1958, vol. 10, p. 469.

soberanos indianos para se atacarem, e enfraquecerem, mutuamente, com evidente vantagem para os cristãos. Depois, os cavalos vendidos em Goa tinham um ciclo de vida relativamente curto, durando muito pouco, quer por condicionamentos climáticos, quer pelas “guerras em que sempre andão huns com outros”. Como poderia essa circunstância constituir uma ameaça para o Estado da Índia? E depois havia a questão dos rendimentos obtidos com o tráfico de cavalos, que era da maior importância para o orçamento régio, servindo nomeadamente para financiar soldados, fortalezas e navios. Como concluíam dialecticamente os teólogos, aliás em perfeito acordo com os vereadores da Câmara de Goa, “convem à necessária e natural defensão do Estado não se impedir a passagem e venda dos cavalos aos ditos infieis”.³⁸

Em 1575 houve uma nova contribuição para esta polémica, quando o segundo Concílio Provincial de Goa se reuniu sob a direcção do intransigente Dom Gaspar de Leão para definir os princípios religiosos e morais que deveriam governar a vida quotidiana no Estado da Índia. Um dos decretos desta reunião estabeleceu que os cristãos de Goa não poderiam levar cavalos para os “infieis” do sertão indiano, uma vez que uma tal prática, até aí tão frequente, causava “muitos danos espirituais e físicos”. Os goeses que desobedecessem aos ditames do Concílio eram considerados indignos do nome cristão, vendo todos os seus cavalos serem confiscados. O comércio de cavalos com não-cristãos nem mesmo poderia ser realizado em parcerias com mercadores muçulmanos.³⁹

A Igreja portuguesa e as suas ramificações no Estado da Índia seguiam a reboque da Europa católica, adoptando posições mais conservadoras em todos os assuntos que envolvessem o relacionamento com o mundo não-cristão. Mas por esses anos, na Índia, o tráfico de cavalos com escala em Goa tinha diminuído consideravelmente, pois um dos maiores clientes desse comércio, o império de Vijayanagar, tinha abandonado a cena nos anos finais da década de 1560, depois da batalha de Talikota. Talvez por isso mesmo houvesse tanta discussão em Goa. Por volta de 1580 os rendimentos do tráfico de cavalos em Goa não ultrapassavam os 4% dos rendimentos totais da Coroa portuguesa,⁴⁰ quando nas primeiras décadas do século XVI tinham ascendido a cerca de metade das receitas.⁴¹ Como escrevia um anónimo observador em 1582, “o comércio de cavalos tem vindo a diminuir”.⁴²

³⁸ Maria Augusta Lima Cruz, *Diogo do Couto e a Década 8.ª da Ásia*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda & CNCDP, 1993, vol. 1, pp. 398-422.

³⁹ *Documentação...*, vol. 12, pp. 306-307.

⁴⁰ Artur Teodoro de Matos, *Na Rota da Índia – Estudos de História da Expansão Portuguesa*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1994, p.68.

⁴¹ M. N. Pearson, *Coastal Western India...*, p. 70.

⁴² Francisco Paulo Mendes da Luz (ed.), *Livro das cidades e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, fl. 13v.

De qualquer forma, os cavalos continuaram a afluir de Ormuz, pois os portugueses também eram consumidores exigentes e continuavam a comprar cavalos, quer para uso pessoal, quer para o serviço militar do Estado da Índia. Testemunhos contemporâneos confirmam que havia em Goa muitos “Cavalli di Arabia e Persia pretiosissimi ma cari”, como escrevia o jesuíta Francisco Pasio em 1578.⁴³ E o anónimo autor do *Livro das cidades e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia*, escrito em 1582, reafirmava que Ormuz, apesar do acentuado declínio, continuava a ser “escala muy grande de todos os cauallos que passão da Arábia e Pérsia para todas as partes da Índia, de que se prouem os Portugueses, e por sua mão todos os Reis Mouros della”.⁴⁴ Um frade agostinho que viveu em Ormuz nos últimos anos de Quinhentos escrevia por volta de 1600 que “ali vem todos os annos muitos ginetes da Pérsia e Arábia, dos quais se prove toda a Índia assi christãos como gentios e mouros”.⁴⁵ Enfim, uma fonte mais tardia, o relato do viajante francês François Pyrard de Laval, confirma que nos primeiros anos do século XVII, em Goa, os “homens de qualidade portugueses não andam senão a cavalo; e têm grande número de cavalos, que vêm da Pérsia e da Arábia, os quais são bonitos e bons”.⁴⁶ O relacionamento dos portugueses com os cavalos e com os mecanismos do seu tráfico constituem, sem dúvida, um tema de relevante importância, a merecer mais detalhado estudo. Aqui fica uma modesta contribuição.

⁴³ *Documenta Indica...*, vol. 11, p. 364.

⁴⁴ Francisco Paulo Mendes da Luz (ed.), *Livro das cidades e fortalezas...*, fl. 32v.

⁴⁵ A. de Azevedo, “Estado da Índia...”, p. 92.

⁴⁶ Francisco Pyrard de Laval, *Viagem*, Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara & A. de Magalhães Basto (eds.), Porto, Livraria Civilização, vol. 2, p. 58.