

A circulação internacional de cavalos promovida pela coroa portuguesa entre finais do século XV e inícios do XVI *

La circulación internacional de caballos promovida por la corona portuguesa entre finales del siglo XV y principios del XVI

The International Circulation of Horses Fostered by the Portuguese Crown between the Late 15th and Early 16th Centuries

Afonso Soares de SOUSA

Master en Historia. Instituto de Estudos Medievais, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Universidade Nova de Lisboa, Avenida de Berna 26-C, 1069-061 Lisboa; Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Largo da Porta Férrea, 3004-530 Coimbra. Portugal.

C. e.: afonso.sousa1@hotmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7634-7559>

Recibido/Received: 19/12/2024. Aceptado/Accepted: 14/07/2025.

Cómo citar/How to cite: (Chicago) Sousa, Afonso Soares de. “A circulação internacional de cavalos promovida pela coroa portuguesa entre finais do século XV e inícios do XVI.” *Edad Media. Revista de Historia* 27 (2026): 551-590.

(Harvard) Sousa, Afonso Soares de (2026). “A circulação internacional de cavalos promovida pela coroa portuguesa entre finais do século XV e inícios do XVI.” *Edad Media. Revista de Historia*, 27, 551-590.

DOI: <https://doi.org/10.24197/rctnmw98>

* Este artigo enquadra-se no âmbito do financiamento concedido pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (2023.01596.BD). Agradecemos as indispensáveis sugestões e revisões de: António Oliveira, Diana Martins, João Gouveia Monteiro, João Nisa, Paulo C. Lopes, Paulo M. Dias, Rita Costa Gomes, Saul Anónio Gomes e Tiago Viúla de Faria. O mesmo agradecimento é extensível aos revisores científicos deste artigo.

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumo: Este artigo traz uma visão renovada e abrangente sobre a circulação internacional de cavalos, a partir do contexto medieval português. Perceber a sua frequência, os diferentes contextos em que sucedeu e, sobretudo, o impacto desta circulação serve-nos, por um lado, para dar mais um passo na compreensão da influência que o ser humano teve no desenvolvimento e difusão deste animal e, por outro, perceber o peso que estes quadrúpedes tiveram no processo de expansão e colonização, nos diferentes moldes, períodos e contextos em que sucedeu.

Palavras chave: Cavalos; Circulação; Monarcas; Portugal.

Resumen: Este artículo presenta una nueva y completa visión de la circulación internacional de caballos a partir del contexto medieval portugués. Comprender su frecuencia, los diferentes contextos en que se desarrolló y, sobre todo, el impacto de esta circulación sirve, por un lado, para dar un paso más en la comprensión de la influencia que el ser humano tuvo en el desarrollo y difusión de este animal y, por otro, para entender el peso que estos cuadrúpedos tuvieron en el proceso de expansión y colonización, en las diferentes maneras, periodos y contextos en que se desarrolló.

Palabras clave: Caballo; Circulación; Monarcas; Portugal.

Abstract: This article offers a renewed and comprehensive analysis of the international circulation of horses in the Portuguese medieval context. Understanding its frequency, the different contexts in which it took place and, above all, the impact of this circulation contributes, on the one hand, to a deeper understanding of the influence that human beings had on the development and diffusion of this animal and, on the other, to an assessment of the importance that these quadrupeds had in the process of expansion and colonization across different forms, periods and contexts.

Keywords: Horse; Circulation; Monarchs; Portugal.

Sumário: Introdução; 1. A circulação internacional de cavalos no Portugal medieval; 2. A circulação de cavalos no período manuelino (1495-1521); 2.1. Entre Portugal e outros espaços Europeus; 2.2. Entre Portugal e o Norte de África; 2.2.1. Do Norte de África para Portugal; 2.2.2. Casos concretos; 2.3. Entre Portugal e a África Ocidental; 2.4. Entre a Pérsia e Arábia e as possessões portuguesas na Índia; 2.5. A introdução do cavalo no Brasil; 3. Conclusão.

Sumario: Introducción; 1. La circulación internacional de caballos en el Portugal medieval; 2. La circulación de caballos en el periodo manuelino (1495-1521); 2.1. Entre Portugal y otros territorios europeos; 2.2. Entre Portugal y el Norte de África; 2.2.1. Del Norte de África a Portugal; 2.2.2. Algunos casos específicos; 2.3. Entre Portugal y el África Occidental; 2.4. Entre Persia y Arabia y las posesiones portuguesas en la India; 2.5. La introducción del caballo en Brasil; 3. Conclusión.

Summary: Introduction; 1. The international circulation of horses in medieval Portugal; 2. The circulation of horses in the Manueline period (1495-1521); 2.1. Between Portugal and other European territories; 2.2. Between Portugal and North Africa; 2.2.1 From North Africa to Portugal; 2.2.2 Some specific cases; 2.3. Between Portugal and West Africa; 2.4. Between Persia and Arabia and the Portuguese possessions in India; 2.5. The introduction of the horse in Brazil; 3. Conclusion.

INTRODUÇÃO

Os equídeos tiveram, indubitavelmente, um papel fulcral nos mais variados setores da sociedade medieval e inícios da moderna, cujo protagonismo só viria a cair com a massificação dos motores de combustão interna e externa, muitos séculos mais tarde.¹ Foram a base dos abastecimentos, no plano civil e militar, no transporte de pessoas, bens e notícias e auxiliares nas mais diversificadas tarefas do quotidiano. O cavalo, em particular o de guerra, foi muitas vezes protagonista nos campos de batalha, mas também um indiscutível símbolo da superioridade de quem o possuía.

É por isso que pensar as sociedades humanas daquele período não pode ser feito sem ter em conta os animais domesticados que sustentavam o desenvolvimento económico e o sucesso político-militar.

Não tendo sido feita, até ao presente, uma análise aprofundada sobre esta temática, procuramos explorar – em linhas gerais – como a circulação internacional de equídeos se processou ao longo da Idade Média portuguesa, até chegarmos ao reinado de D. Manuel I (1495-1521) – altura em que a influência da coroa portuguesa passou a estender-se desde o continente asiático ao americano. Nesse contexto, analisaremos as principais rotas desta circulação, identificando os contextos e particularidades de cada uma, com o intuito de fazer uma leitura geográfica global desta circulação. Quais eram as principais rotas? Quais foram as suas motivações, contextos e impactos?

1. A CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL DE CAVALOS NO PORTUGAL MEDIEVO

Ao longo do período medieval, os equídeos sempre circularam entre territórios através da ação humana. Contudo, dada a sua relevância militar, a passagem destes animais de uns domínios para outros era muitas vezes interdita, ficando circunscrita a contextos muito particulares.

Em Portugal, os monarcas eram os maiores interessados na existência de muitos e bons cavalos no reino,² e embora as fontes não nos permitam

¹ Sobre este assunto veja-se: William Taylor, *Hoof Beats: How Horses Shaped Human History* (University of California Press, 2024), 214-224.

² João Gouveia Monteiro, *A guerra em Portugal nos finais da Idade Média* (Editorial Notícias, 1998), 153; Miguel Gomes Martins, *'Para Bellum': organização e prática da*

precisar e quantificar o impacto que teriam na reprodução cavalares seriam, provavelmente, dos maiores criadores.³ A eles juntavam-se os grandes senhores,⁴ as Ordens Militares,⁵ as instituições monásticas e conventuais⁶ e outros (provavelmente poucos) que, muitas vezes por incentivo régio, conseguiam dedicar-se a esta atividade.⁷ Pelo menos parte deles (talvez quase todos) teria interesse em criar bons espécimes, de elevado valor económico e aptos para combate, através da reprodução seletiva, cuja prática no “território português” já remonta ao século X.⁸

Para esta atuação ser eficaz imperava a ação dos monarcas não só como criadores (enquanto nobres senhores que também eram), mas sobretudo como legisladores, incentivando a posse deste dispendioso animal e proibindo a sua saída do reino⁹ – exportações essas que já aconteciam, naturalmente, há vários séculos, conforme alguns vestígios escritos deixam indiciado.¹⁰

guerra em Portugal durante a Idade Média: 1245-1367 (Imprensa da Universidade de Coimbra, 2007), 269; Afonso Soares de Sousa, “O Cavalo na Idade Média,” *Medievalista* 32 (2022): 178, <https://doi.org/10.4000/medievalista.5658>; Carlos Filipe Afonso, *A guerra cristã na formação de Portugal (1128-1249)* (Edições Colibri; Comissão Portuguesa de História Militar, 2022), 278-9.

³ Martins, ‘*Para Bellum*’, 269.

⁴ Martins, ‘*Para Bellum*’, 269-70; Sousa, “O Cavalo na,” 184. Veja-se, por exemplo, que o concelho de Pinhel se queixava ao monarca, em meados do século XV, das 80 a 100 éguas que o então Conde de Marialva tinha num couto que lhe doara D. Duarte (*Cortes Portuguesas. Reinado de D. Afonso V: Cortes de 1441-1447*, ed. João José Alves Dias e Pedro Pinto (C.E.H./UNL, 2017), 298-9).

⁵ Martins, ‘*Para Bellum*’, 270; Miguel Gomes Martins, “Armas e cavalos: os arsenais e as coudelarias das Ordens Militares,” in *Castelos das Ordens Militares. Atas do Encontro Internacional*. vol. 1. ed. Isabel Cristina Ferreira Fernandes e António Faria (DGPC, 2013), 419-22.

⁶ Sousa, “O Cavalo na,” 181-4.

⁷ Vejam-se os exemplos destacado em: Martins, ‘*Para Bellum*’, 270-1.

⁸ Sousa, “O Cavalo na,” 179-80.

⁹ Monteiro, *A guerra*, 153-8 e 160-2; Martins, ‘*Para Bellum*’, 286-8.

¹⁰ A exportação de cavalos da Península Ibérica é algo que deverá estar relacionado com a qualidade natural dos mesmos, incrementada ainda pelo cruzamento que tiveram durante séculos com cavalos trazidos do Norte de África (Monteiro, *A guerra*, 154). Assim, não admira que esta região fosse uma grande exportadora de montadas na Idade Média (Ann Hyland, *The Horse in the Middle Ages* (Sutton Publishing, 1999), 14). São reflexo desta fama, por exemplo: o cavalo chamado Iberus, “a stallion so beautiful that even the King coveted him”, documentado na *Vita Corbiniani episcopi Baiuvariorum* (século VIII) (Ralph H. C. Davis, *The Medieval Warhorse* (Thames and Hudson, 1989),

O poder régio português acabava por enfrentar, sobretudo nos finais da Idade Média, o enorme desafio de manter a atratividade na posse de um cavalo para a guerra – que cada vez mais se tornava uma pesada obrigação –, ainda que o final da “Reconquista” motivasse o contrário¹¹ e muitas das regiões portuguesas não reunissem condições favoráveis para a manutenção destes animais (pelo menos em grande número).¹² Assim, tendo em conta esta conjuntura, em que contextos se dava a circulação destes animais?

Desde logo, a guerra levava estes equídeos a ultrapassar as zonas limítrofes, podendo os mesmos ficar (por força do contexto) do outro lado da fronteira. Isto sucedia, naturalmente, não só em grandes movimentações militares, mas também nas cavalgadas (fossem elas algaras, azarias, almofalas ou fossados),¹³ cujos proveitos podiam ser, inclusivamente, gado cavalar roubado ao inimigo. Disto, talvez seja um recuado exemplo (do ano de 1110), a contrapartida (pela entrega de 5 casais) que o Conde

49; Afonso, *A guerra cristã*, 275); os equídeos hispânicos com os quais Carlos Magno presenteou Haroun el Raschid, rei da Pérsia; um dos três cavalos de guerra utilizados na batalha de Hastings por Guilherme, duque da Normandia, proveniente da Hispânia; ou o também cavalo hispânico, com fama de ser mais rápido do que muitas aves, utilizado em torneio por Geoffrey de Anjou, em 1128 (Hyland, *The Horse*, 1 e 14; Afonso, *A guerra cristã*, 274-5). Note-se que, mesmo durante o século XIII, a importação de cavalos hispânicos continuou a ser de grande importância para Inglaterra (Davis, *The Medieval*, 85).

¹¹ Martins, ‘*Para Bellum*’, 284-5. É importante destacar que, no reino vizinho de Castela, após a conquista de Granada, os Reis Católicos se viram confrontados com um problema semelhante que os seus sucessores procuraram combater (Kathryn Renton, *Feral Empire: Horse and Human in the Early Modern Iberian World* (Cambridge University Press, 2024), 38).

¹² Veja-se, por exemplo, que no Porto, em Lisboa e Tavira, por (alegada) falta de condições para criar cavalos, os acontiadados em cavalo podiam substituí-lo pela posse de dois arneses. As queixas apresentadas pelas gentes de Tavira não escondem que já na época se reconheciam as diferentes condições (naturais e antrópicas) que cada região propiciava para a criação e manutenção de equídeos, *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Afonso V: Cortes de 1441...*, 195 (1442); Monteiro, *A guerra*, 157-8.

¹³ José Mattoso, *Identificação de um País. Oposição, Composição: Ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325* (Círculo de Leitores, 2015), 492; Mário Jorge Barroca, “Organização territorial e recrutamento militar,” in *Nova História Militar de Portugal*. vol. 1. dir. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira (Círculo de Leitores, 2003), 84.

D. Henrique pede a Bernaldo Francês: um bom cavalo que *adduxisti de terra maurorum*.¹⁴

Para mais longe viajaram os 45 a 50 equídeos (*inter equos et bestias mulares*)¹⁵ que Lourenço Martins, lugar-tenente do mestre da Milícia do Templo no reino de Portugal, mais 4 irmãos (com alguns escudeiros) da referida Ordem, levaram de Portugal para Barcelona, onde embarcaram em direção a Acre.¹⁶ Este é apenas um exemplo de uma prática que deverá ter acontecido de forma regular.¹⁷

Não só para dar combate se passavam cavalos de uns domínios para outros. Também em fuga isto poderia suceder. Exemplo paradigmático disso é o caso de Vasco de Oliveira que, depois de ter acompanhado o infante D. Pedro na batalha de Alfarrobeira, fugira para Castela com cavalo, armas e cartas.¹⁸

Não podemos, igualmente, ignorar as atividades de contrabando ou a “passagem de cousas defesas”.¹⁹ Esta esteve sempre presente, sobretudo, nas áreas fronteiriças – tanto por terra como por mar.²⁰ Entre os bens cuja exportação estava proibida, encontramos os cavalos, cuja passagem ilícita aconteceria, mormente, na comarca de Entre Tejo e Guadiana, mas também com aparente frequência nas Beiras, Trás-os-Montes e Algarve.²¹

¹⁴ *Documentos medievais portugueses*. vol.1, t.1: *Documentos régios: documentos dos condes portugueses e de D. Afonso Henriques, A.D. 1095-1185*. ed. Rui de Azevedo (Academia Portuguesa de História, 1958), 27 (1110); A. de Almeida Fernandes, *Viseu, Agosto de 1109, nasce D. Afonso Henriques* (Governo Civil do Distrito de Viseu, 1993), 38; Sousa, “O Cavalo na,” 176.

¹⁵ Philippe Josserand, *Jacques de Molay. Le dernier grand-maître des Templiers* (Les Belles Lettres, 2019), doc. 3.

¹⁶ Sousa, “O Cavalo na,” 184-5.

¹⁷ Ainda que sem recorrer a este caso documentado, esta possibilidade já tinha sido avançada em: Martins, “Armas e cavalos”, 320.

¹⁸ *CR, Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 15, f. 43 (08.02.1454).

¹⁹ Luís Miguel Duarte, “Contrabandistas de Gado e Passadores de Coisas Defesas para Castela e Terra de Mouros,” *Revista da Faculdade de Letras: História (2ª série)* 15 (1998): 451.

²⁰ Sobre a passagem (ilegal) de cavalos para fora do reino veja-se: Monteiro, *A guerra*, 161-2; Duarte, “Contrabandistas de”, 451-73.

²¹ Duarte, “Contrabandistas de”, 462; Veja-se, por exemplo, a doação régia a Martim Afonso de Melo das rendas da alcaidaria de Olivença onde são referidos os cavalos “*que tiram pera fora destes regnos por o dicto lugar d oliuença*”, ainda que fossem defesos, *Chancelarias Portuguesas. D. João I*. vol. 4, t. 2. ed. João José Alves Dias (Centro de

Apesar de não ser possível quantificar o número de animais que circulavam para lá (e para cá) das fronteiras, percebemos que esta prática sucedia com frequência, por exemplo, pela carta de nomeação dada por D. Afonso V a Manuel Pessanha (camareiro-mor do infante D. Henrique e comendador de Castro Marim) para guarda dos portos do reino do Algarve, na qual é referido:

Sabede que, por auermos enformaçom que pollos portos do dicto rregno pasam muytas cousas per nos defesas, asy ouro e prata, armas, cauallos, guados (...) as quaees, em se asy passarem e leuarem, som contra nosso seruiço e dapno de nosos rregnos.²²

Mais específicas são algumas cartas que apresentam casos concretos em que a passagem de cavalos, mais ou menos justificada pelos seus perpetradores, foi notada pelas autoridades e mereceu a produção escrita das chancelarias régias.²³

Apesar da proibição de saída, não parece que existissem restrições à entrada.²⁴ Por esse motivo, é natural que os locais de fronteira, como Arronches, fossem conhecidos pela venda de bons cavalos, como fica indiciado numa carta outorgada por D. Fernando ao concelho de Coimbra. Nela, o monarca pedia que o concelho assegurasse melhores cavalos para o servir, informando que não seriam constrangidos a tê-los até à seguinte

Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 2006), 211; Monteiro, *A guerra*, 183-4 (especialmente as notas 223 e 226).

²² *Monumenta Henricina*. vol. 10. ed. António Joaquim Dias Dinis (Atlântida, 1969), 243; Monteiro, *A guerra*, 184 (nota 226).

²³ Vejam-se os exemplos elencados em: Duarte, “Contrabandistas de”, 468-9.

²⁴ Em Castela também existia um combate à saída de cavalos, pelo menos, desde o reinado de Alfonso X de Castela. Sobre esta questão veja-se: Fernando Arias Guillén, “À propos des cosas vedadas. Les limites à la circulation des chevaux en Castille pendant la première moitié du XIV siècle,” in *Objets sous contrainte Circulation des richesses et valeur des choses au Moyen Âge*, dir. Laurent Feller e Ana Rodríguez (Éditions de la Sorbonne, 2013), 345-63; Juan Carpo Elías, “Comercio ilegal: el contrabando de caballos en el siglo XVI,” in *Comercio y cultura en la Edad Moderna actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, ed. Juan José Iglesias Rodríguez, Rafael M. Pérez García e Manuel F. Fernández Chaves (Editorial Universidad de Sevilla, 2015), 746; Ignacio Ezquerro Revilla, “Espacio cortesano, dominio eminente del rey y administración en la Castilla moderna: Las licencias de saca,” in *Las caballerizas reales y el mundo del caballo*, ed. Aranda Docel e José Martínez Millán (Córdoba: IULCE; Córdoba Ecuestre, 2016), 233-81; Renton, *Feral Empire*, 39-42.

feira de Arronches.²⁵ Mandado em tudo semelhante foi outro que o mesmo rei fez, mas dirigindo-se às gentes de Santarém que teriam *ataa a ffeyra deste mes de mayo que fazem em Aronches*.²⁶

Num outro registo, referente ao concelho de Elvas, a propósito das Cortes de 1439, é referido que *muytos castellaños e outros estrangeiros veem a esta ujilla continuamente em suas bestas*, ficando em seguida registado explicitamente que, entre eles, vinham vendedores de cavalos castelhanos.²⁷

Da mesma forma que os de lá os conseguiam trazer, os de cá, aparentemente, também os conseguiam ir buscar. Seria esse o caso de Martim Afonso (morador na Vidigueira) que, alegando falta de armas, dizia ter passado gado (bovino e ovino) para fora do reino, mais de uma vez, e *em companhia d'outros quysso meesmo pasavam pera Castella*.²⁸ Em troca, dizia ter trazido um “muy bom” cavalo de Castela para servir o monarca. D. João II perdoou-o pelo transporte dos animais levados (que eram defesos), estipulando apenas que pagasse 1000 reais para a Arca da Piedade, provavelmente, em boa parte, pelo regozijo da contrapartida, alegada pelo alentejano.²⁹

Num extremo oposto do reino podemos encontrar, numa carta concedida pelo *Eloquente*, a isenção do pagamento de dízima, sisa ou portagem dos cavalos que Afonso Lopes (besteiro de cavalo, morador no

²⁵ CR, *Chancelaria de D. Fernando I*, Liv. 2, f. 12 (25.07.1377). Conforme destacou Miguel Gomes Martins: “Muitos destes cavalos eram comercializados directamente aos criadores, mas uma boa parte era transacionada nos mercados e nas feiras – como as que tinham lugar em Guimarães, em Beja, ou em Torres Novas (...) onde afluíam criadores e comerciantes, como era o caso de Afonso Martins, “mercador das bestas” em Beja”, Martins, *‘Para Bellum’*, 279.

²⁶ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383)*. vol. 1, ed. A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Pinto Dias (Instituto Nacional de Investigação Científica; C.E.H./UNL, 1990), 75; Paulo Morgado e Cunha, “As Feiras no Portugal Medieval (1125-1521): Evolução, Organização e Articulação” (Diss. Mestrado, Universidade do Porto, 2019), 104.

²⁷ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Afonso V: Cortes de 1439*, ed. João José Alves Dias e Pedro Pinto. (C.E.H./UNL, 2016), 238.

²⁸ CR, *Chancelaria de D. João II*, Liv. 1, f. 54v (16.03.1486).

²⁹ Apresentando contornos muito similares surge uma carta, outorgada por D. Afonso V, no ano de 1475, a Martim Nogueira, escudeiro de Gonçalo Vasques (conselheiro do rei e vedor da fazenda), na qual autoriza o escudeiro a passar bois para Castela porque os “*quaaes booyss assy passou pera aver delles per compra huum cavallo pera nos servir*”, CR, *Chancelaria de D. Afonso V*, Liv. 30, f. 160v (19.03.1475).

Porto) dizia *que costumaua trazer pera nossos Regnos [vindo] de Castella*.³⁰ Trabalho semelhante saberia executar João Afonso (escudeiro do infante D. Pedro) que, na contemporaneidade do anterior, tinha trazido um rocim da Galiza pelo qual, passados 7 ou 8 anos, ainda não tinha pagado.³¹

Fora destes circuitos marginais, o contexto diplomático também propiciava a circulação de bestas muares e cavalares. Desde logo, aquelas que eram utilizadas em viagem, por exemplo, pelos núncios que partiam do reino de Portugal. Embora nem sempre rastreáveis na documentação que se conservou nos arquivos nacionais, podemos encontrar estas comitivas (e os seus animais) em salvo-condutos, outorgados por outros monarcas que sentiam a necessidade de validar a sua passagem.

Assim, chegaram até nós importantíssimos registos conservados no *Archivo de la Corona de Aragón* como é exemplo um salvo-conduto, concedido por Jaime II de Aragão, em 1326, no qual identifica a passagem de Pedro Gonçalves, capelão da rainha D. Isabel, que seguia em direção à Cúria papal (em Avinhão) com 1 cavalo branco e outro negro *cum uno pede posteriori balsano*;³² ou outro em que identifica Pedro (cónego de Coimbra) e João Lourenço (*milites*) que, em outubro de 1318, se dirigiam para Avinhão com 6 cavalos (com pelagens de várias cores).³³ Estes animais serviriam tanto para a viagem como, eventualmente, para facilitar o acesso ao diálogo com determinadas personalidades.³⁴

³⁰ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. 3, ed. João José Alves Dias (C.E.H./UNL, 2002), 153-4.

³¹ *CR, Chancelaria de D. Afonso V*, Liv. 2, f. 70-70v (22.08.1441).

³² Sebastião Antunes Rodrigues, *Rainha Santa: cartas inéditas e outros documentos* (Coimbra Editora, 1958), 167.

³³ Barcelona, ACA, Cancilleria, *Registros*, Reg. 216, f. 90 (15.10.1318). Estes e outros exemplos foram explorados num texto intitulado “Riding beyond the borders: the realities of the Portuguese diplomatic travel in the 14th century”, apresentado por Diana Martins e Afonso Soares de Sousa, que se prepara para publicação.

³⁴ Um dos animais utilizados com este propósito terá sido o cavalo que Ramón de Cardona (talvez em representação do rei de Portugal), ofereceu ao Cardeal Raymond del Got (sobrinho de Clemente V) para garantir uma audiência com o papa: Vicente Salavert y Roca, *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón, 1297-1314*. vol. 2: *Documentos* (CSIC, 1956), 237.

Infelizmente, nestas cartas é omissa a presença de gado muar. Provavelmente, por não existirem restrições à sua circulação.³⁵ Ainda assim, sabemos que as mulas também circulavam entre reinos. Não será de ignorar que, em registos testamentários de membros do alto clero medieval, podemos encontrar a menção a espaços geográficos, provavelmente respeitantes aos locais de criação ou compra das respetivas bestas: *mulam zamorense* (de Zamora)³⁶, *mulam ledesmam* (de Ledesma)³⁷, *mulam meam leridam*, (de Lérida)³⁸.

Este seria, muito possivelmente, o animal de sela mais utilizado, pelo menos até os monarcas o proibirem de forma (mais ou menos) generalizada.³⁹ Mesmo olhando para a estrebaria régia de D. Manuel, que analisaremos de forma mais aprofundada adiante, podemos perceber que, entre os vários equídeos de sela, existiam mulas e machos.⁴⁰ Ademais, também viajavam enquanto oferta diplomática. São exemplo disso as mulas que o monarca castelhano ofereceu aos embaixadores de D. João I de Portugal, Fernando de Castro e Fernando Afonso da Silveira, descritas na *Crónica de Don Juan II*;⁴¹ ou, ainda antes disso, as doze mulas (*as melhores que sse escolher poderam, selladas e enfreadas assaz nobremente*⁴²) que D. Fernando I de Portugal ofereceu à condessa de Cambridge, presenteando o conde com um regalo (mais próprio de um cavaleiro) de doze cavalos. Entre eles seguia um grande e formoso cavalo – *o melhor que entonce deziã que avia na Espanha* – que já tinha sido oferecido anteriormente por D. Henrique II de Castela ao monarca português.⁴³

³⁵ María de los Desamparados Cabanes Pecourt e Cristina Monterde Albiac, “Aragón en las cartas reales de Jaime II (1290-1300),” *Aragón en la Edad Media* 16 (2000): 525.

³⁶ *Testamenta Ecclesiae Portugaliae: 1071-1325*, ed. Maria do Rosário Morujão (UCP/CEHR, 2010), 497.

³⁷ *Testamenta Ecclesiae*, 488.

³⁸ *Testamenta Ecclesiae*, 56.

³⁹ Monteiro, *A guerra*, 156-8.

⁴⁰ Além disso, realçamos que D. Manuel I, possuidor de uma extensa cavalaria, apenas despendeu duas mulas de sela - a Mestre Escola e a Mula Pardilha - para oferecer a um embaixador de França, aquando da visita deste a Portugal. *LCCev* 845, fl. 3v, 5.

⁴¹ *Monumenta Henricina*, vol. 3: *1421-1431*, ed. Manuel Lopes de Almeida, Idalino Ferreira da Costa Brochado e António Joaquim Dias Dinis (Atlântida, 1961), 69-70.

⁴² Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, ed. Giuliano Macchi (INCM, 2004), 457.

⁴³ Lopes, *Crónica*, 457.

Sensivelmente na mesma altura, este mesmo rei conseguiu que Ricardo II de Inglaterra permitisse que o embaixador português Lourenço Anes Fogaça (então chanceler-mor) trouxesse quantos cavalos desejasse sem o pagamento de qualquer imposto ou finta.⁴⁴ E deste reino viriam ainda, já no tempo de D. João I de Portugal, em dois navios portugueses partindo de Southampton, um número indeterminado de cavalos, entre lanças e arneses.⁴⁵

Assim, percebemos que a par de presentes diplomáticos, surgiam pedidos excepcionais (que não deixavam de estar relacionados com a diplomacia), tendo muitas vezes na sua base carências relacionadas com a guerra. Outro desses casos é o pedido feito por D. João I ao monarca de Aragão, poucos anos depois da conquista de Ceuta, para lhe dar autorização “de saca” para os portugueses poderem ir buscar cavalos à Sicília (onde lhe constava haver muitos),⁴⁶ por forma a continuarem a guerra no Norte de África.⁴⁷

Pedido semelhante poderá ter sido feito ao rei castelhano uma vez que terão chegado a Ceuta 14 cavalos vindos de Castela, que o cronista Zurara descreve “com algum entusiasmo”.⁴⁸ Esta questão levou até o papa Martinho V, a conceder ao monarca português uma declaração de que todos os que quisessem participar na defesa da cidade de Ceuta pudessem comprar e levar cavalos, entre outras coisas, de qualquer reino da cristandade.⁴⁹

Para lá das “razões de estado” (da guerra ou da diplomacia régia), circulavam ainda, entre reinos, números consideráveis de equídeos nas comitivas de grandes senhores, laicos ou eclesiásticos, ou fora delas, mas por vontade dos mesmos. Vejam-se os seguintes exemplos relativos ao abade D. Gomes Eanes, onde encontramos diversos indícios da sua ação na movimentação destes animais: em data incerta, antes de dezembro de 1426, desejava obter uma “faca de Inglaterra”, pertencente a Álvaro

⁴⁴ Monteiro, *A guerra*, 161.

⁴⁵ *Monumenta henricina*, vol. 3, 22; Monteiro, *A guerra*, 161.

⁴⁶ Os cavalos sicilianos seriam, aparentemente, reconhecidos pelas suas qualidades. Veja-se, por exemplo, que o rei de Navarra ofereceu ao infante D. Pedro (em 1428), quando regressava a Portugal, dois cavalos sicilianos: *Monumenta henricina*, vol. 3, 238.

⁴⁷ *Monumenta henricina*, vol. 2, 309; Monteiro, *A guerra*, 161.

⁴⁸ Monteiro, *A guerra*, 155.

⁴⁹ *Monumenta henricina*, vol. 2, 315; Monteiro, *A guerra*, 161.

Ferreira, embora, por força das circunstâncias, não tenha ficado com ela;⁵⁰ Foi-lhe enviado por Iacopo di Lapo Niccolini, em 1427, um cavalo que Afonso Nogueira deixara em Pisa;⁵¹ Nos inícios da década de 30, mandou João Dias a Flandres e Inglaterra, com o objetivo de lá comprar uma faca⁵² que serviria de prenda para o Papa;⁵³ Segundo registo de 1435, trazia 30 cavalos quando veio para Portugal.⁵⁴ Toda esta circulação foi identificada nos pequenos indícios escritos que chegaram aos dias de hoje sobre este indivíduo.

Assim, apesar das frequentes proibições que existiam para a circulação de cavalos, que relegava esta prática a determinados contextos, muitas vezes claramente excepcionais, existiam formas de fazer estes animais passarem fronteiras. Uma atividade que parece nunca ter cessado ao longo de todo o período medieval.

2. A CIRCULAÇÃO DE CAVALOS NO PERÍODO MANUELINO

Entre finais do século XV e inícios do XVI, dada a grande dispersão geográfica das possessões portuguesas, criaram-se condições (e existiu a necessidade) para que a circulação de equídeos vivesse momentos de franco crescimento. Assim, reuniam-se, além de espaços ocupados no Norte de África, territórios dispersos desde a Índia ao Brasil, pelos quais circulavam equídeos sem que tivessem de contornar as apertadas restrições impostas pela coroa.

⁵⁰ A justificação que Álvaro Ferreira apresenta é bastante curiosa. Não querendo assumir a culpa por não ter deixado a égua ao abade antes de partir, aponta como responsável um tal Rodolfo, que lhe terá dito para não o fazer porque “*tinha maos cascos*”, *A Portuguese Abbot in Renaissance Florence. The Letter Collection of Gomes Eanes, 1415-1463*, ed. Rita Costa Gomes (Leo S. Olschki Editore, 2018), 119.

⁵¹ *A Portuguese Abbot*, 167-8.

⁵² Tal como apontou Cristina Oliveros Calvo, “*jaca* comes from the Old Spanish form *haca*, derived from the Old French *haque*, which in turn derives from *hack*, a short form for *Hakeney* (a village next to London, famous for its horses)”. Cristina Oliveros Calvo, “*Straight from the Horse’s Mouth: A Study of Horse Type Terms in English, French and Spanish*,” in *The Liminal Horse: Equitation and Boundaries*. ed. Rena Maguire e Anastasija Ropa (Trivent Publishing, 2021), 175. Sobre isto, veja-se também: José Pedro Machado, *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa* (Livros Horizonte, 1977), 8.

⁵³ *A Portuguese Abbot*, 328-30.

⁵⁴ *Serto di documenti attenenti alle reali case di Savoja e di Braganza per le auspicatissime nozze di sua A. R. la principessa Pia di Savoja con Sua Maestà Don Luigi I. re di Portogallo* (Stamperia Reale di Francesco Cambiagi, 1862), 123-4.

Para este contexto, podemos contar com uma fonte especialmente detalhada: os Livros de Contas da Cevadaria.⁵⁵ Esta apresenta-nos o conjunto de equídeos, de sela e carga, que povoavam as estrebarias régias e espelha a internacionalização dos espécimes que então estavam no Portugal peninsular. As principais rotas de circulação de equídeos, apresentadas em seguida na figura 1, são precisamente o que pretendemos explorar neste artigo.

Mapa 1. Principais rotas de circulação de cavalos no reinado de D. Manuel I (1495-1521)



Fonte: Cartografia elaborada pelo autor através do *Datawrapper* (www.datawrapper.de/maps). As setas não representam as rotas exatas, servindo como indicadoras dos pontos de partida e chegada.

⁵⁵ *LCCev* 834-859.

2.1. Entre Portugal e outros espaços Europeus

Existiam em Portugal, desde logo, equídeos oriundos de outros espaços Ibéricos. Algo que transparece da denominação que estes animais assumiam no seio das estrebarias régias – embora, em alguns casos, além do indício sugerido pelo nome, seja explícita a proveniência. Assim, podemos encontrar animais de carga como o Sevilhano (documentado na estrebaria régia entre fevereiro de 1513 e outubro de 1517),⁵⁶ o Navarro (entre janeiro de 1519 e agosto de 1521)⁵⁷ e o Castelhana Branco (entre janeiro de 1519 e janeiro de 1521);⁵⁸ e também de sela como a Faca Galega (entre janeiro de 1519 e agosto de 1521).⁵⁹

Estavam igualmente presentes animais de outros espaços europeus. Vejam-se, por exemplo: a Faca Francesa e a Faca Ruça Francesa;⁶⁰ a Faca Inglesa e a Faca Inglesa Rodada.⁶¹ Além destas, cuja proveniência geográfica apenas deduzimos pelo nome, surgem outras 15 que, declaradamente, resultaram de compra – em Inglaterra ou Flandres – conforme se vê no seguinte excerto de uma carta anexa constante no Livro de Contas da Cevadaria de outubro de 1519: *ja [fi]quam caregados em receita per mim Yoham Rodriguez (...) quinze facas que el rej noso señor mandou comprar a Yngraterra ou Frandes.*⁶²

Olhando para a lista de animais de sela desse mesmo mês podemos, efetivamente, encontrar estas montadas junto das restantes que já compunham a estrebaria, com a indicação *veo ao primeiro dia* sobre o nome de cada uma delas. As suas denominações, que em boa parte dos casos não remetem para a sua proveniência geográfica (embora saibamos que vinham de fora), demonstram que muitos outros equídeos de D. Manuel I podiam provir de outros reinos, sem que isso transparecesse, necessariamente, na sua identificação.⁶³

⁵⁶ *LCCEv* 842, f. 6v; *LCCEv* 847, f. 9.

⁵⁷ *LCCEv* 850, f. 6v; *LCCEv* 857 f. 5v.

⁵⁸ *LCCEv* 850, f. 6v; *LCCEv* 858, f. 9v.

⁵⁹ *LCCEv* 850, f. 3; *LCCEv* 857, f. 4.

⁶⁰ *LCCEv* 837, f. 3; *LCCEv* 835, f. 5v.

⁶¹ *LCCEv* 841, f. 1; *LCCEv* 845, f. 3v.

⁶² *LCCEv* 841, (carta anexa entre) f. 4-4v.

⁶³ Entre as facas que entraram encontramos (mantendo a grafia original): *Faqua Baya*; *Faqua Abatardada*; *Faqua Pegua*; *Faqua Ruça Queymada*; *Faqua Murzella*; *Faqua Murzela* (segunda); *Ruca [sic] Grande*; *Faqua Ruça da Coma?*; *Ruça de Coma?*

Apesar da declaração de que estas vinham de Inglaterra e Flandres, o mais provável é que esses locais representassem apenas o entreposto comercial, não configurando o local de criação desses animais, cujas origens são difíceis (para não dizer impossíveis) de rastrear. Não podemos esquecer que a Antuérpia era – fiando nas palavras do castelhano Pero Tafur, que visitara diversas feiras durante a década de 30 do século XV – a maior que vira, vendendo-se nela diversos tipos de bestas cavaleares.⁶⁴ Não deixa de ser relevante relembrar que Inglaterra e Flandres são, precisamente, os locais por onde andou o já referido enviado do abade D. Gomes Eanes quando fora em busca de uma faca para oferecer ao papa.

Independentemente do local de origem, sabemos que eram animais importados, parecendo-nos relevante destacar que apenas os 15 equídeos desta remessa, representaram cerca de 22% do total de equídeos de sela das cavalições de D. Manuel I. Conforme veremos nos pontos seguintes, a estes somar-se-iam muitos outros equídeos oriundos de outras paragens distantes, que faziam estas estrebarias “lusas” muito pouco nacionais.

2.2. Entre Portugal e o Norte de África

Desde a conquista portuguesa de Ceuta, em 1415, que a circulação de cavalos entre Portugal e o Norte de África ganhou uma dimensão que até então nunca teria tido. De Portugal para o Norte de África passavam centenas e, por vezes, milhares de equídeos (podendo parte deles ficar do outro lado).⁶⁵ Para Portugal vinham, pelo menos, aqueles que encontramos nos estábulos de D. Manuel I.⁶⁶

Encontramos, desde logo, diversos animais cujos nomes remetem para Marrocos, Safim, Anafé e Azamor.⁶⁷ Mas também equídeos que foram

(segunda); *Ruça*; *Rosylha*; *Rosto de Cabryto*; *Faqua Pequena*; *Faqua Ingresa*; *Faqua Ingresa* (segunda). *LCCev* 834, f. 5.

⁶⁴ Pero Tafur, *Andanzas y viajes*, ed. Miguel Ángel Pérez Priego (Ediciones Cátedra, 2018), 290-1; Ann Hyland, *The Warhorse 1250-1600* (Sutton Publishing, 1998), 57.

⁶⁵ Vejam-se, apenas a título de exemplo, os cerca de 2000 cavalos que serviram na campanha de Arzila (1471): Paulo M. Dias, “A conquista de Arzila pelos Portugueses: 1471” (Diss. Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2015), 48.

⁶⁶ Isto não era uma novidade do reinado de D. Manuel. Veja-se, por exemplo, que D. João II deu 243.500 reais a Álvaro Frade, seu moço da câmara, para ir à “Berberia” (Marrocos) comprar duas dezenas de cavalos: Lisboa, ANTT, Leitura Nova, *Livro dos Extras*, f. 12 (15.10.1490).

⁶⁷ *LCCev*, 834-859.

enviados ao monarca cuja proveniência geográfica é denunciada pelo facto de o animal assumir o apelido (ou primeiro nome) do seu remetente. Assim, espelhados nos nomes dos equídeos que faziam chegar às mãos do rei, surgem desde conhecidos fidalgos portugueses ao serviço da Coroa – como Nuno de Mascarenhas, capitão e governador de Safim –, a, aparentemente, novos vassallos que tomavam o partido D. Manuel I – como “*Moley Naçer*” ou “*Meleque*”.

Se por um lado a circulação de cavalos de Portugal para o Norte de África facilmente se explica com as incursões militares que assolavam aquele território, por outro, a circulação inversa parece-nos carecer de algumas explicações.

2.2.1. Do Norte de África para Portugal

Ainda no século XV, podemos ver que D. Manuel I pedia aos habitantes de Massa (ou Meça), como sinal da sua lealdade e vassalagem à coroa, dois cavalos por ano, os quais deveriam ser embarcados nos navios portugueses;⁶⁸ estipulando, ainda nessa mesma carta, que os feitores portugueses colocados em Meça pudessem comprar cavalos – produto, então, defeso pelos muçulmanos⁶⁹ – para serem enviados ao rei.⁷⁰ Encontramos vontade semelhante num documento de 1514, mas desta vez dirigido ao soberano de Marraquexe, a quem era exigido, anualmente, como reconhecimento da sua vassalagem, cinco cavalos – *os melhores que se poderem aveer*.⁷¹ Entende-se, portanto, que existiriam tributos regulares pagos em cavalos.⁷²

⁶⁸ (*Les Sources inédites de l'histoire du Maroc. Archives et bibliothèques de Portugal*. t. 1: *Juillet 1486-Avril 1516*, ed. Pierre de Cenival (Paul Geuthner, 1934), 31-3.

⁶⁹ Mohammed Nadir, *As relações Luso-Marroquinas no século XVI* (Imprensa da Universidade de Coimbra, 2023), 144.

⁷⁰ Além disso, segundo Mohammed Nadir, foi autorizada a construção de uma fortaleza (e feitoria) e dada isenção aos navios do rei do pagamento de quaisquer direitos: Nadir, *As relações*, 96.

⁷¹ (*Les Sources inédites...*, t. 1, 592. Esta prática já existiria, pelo menos, desde o reinado de D. João II, (*As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. 4: *Gaveta 15, maços 1-15*, ed. António da Silva Rego (Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964), 175.

⁷² Talvez seja por esse motivo que, entre 1512-13, surge na estrebaria de D. Manuel I um cavalo denominado Trabuto. *LCCEv* 841, f. 1v; *LCCEv* 840, f. 3v; *LCCEv* 842, f. 3v; *LCCEv* 843, f. 3v.

Parte destes animais poderia nunca chegar às estrebarias régias, ficando ao serviço daqueles que lutavam pela coroa portuguesa no Norte de África.⁷³ Contudo, noutros casos que em seguida aprofundaremos, está seguramente documentado que chegaram.⁷⁴

Mapa 2. Identificação dos locais do Norte de África particularmente relevantes na circulação de cavalos com Portugal.



Fonte: Cartografia elaborada pelo autor através do Datawrapper (www.datawrapper.de/maps).

Além de tributos, ou obrigações, também chegavam equídeos como presente daqueles que pretendiam agraciar o monarca. É algo que encontramos patente, por exemplo, numa carta de Nuno Fernandes de Ataíde, capitão e governador de Safim, para D. Manuel I, do ano de 1512,

⁷³ Veja-se o caso de João da Cunha que, por ordem de D. Manuel, terá recebido um cavalo dos que tinham sido pagos em tributo: *CCI*, mç. 16, n. 1 (1514-1515).

⁷⁴ Destacamos que estes cavalos também podiam ser fruto de saque de guerra. Veja-se o seguinte excerto: “*homde lhe coreeo o campo e catevou vimte e nove almas e moreram muitos moiros e se tomou muitos cavalos e eygoas (...)*”, (*Les Sources inédites...*, t. 1, 289).

onde podemos ler que *Hamar bem Mira manda esse cavalo a Vossalteza. Aynda que não he muy fremosso*.⁷⁵ Mas que animais em concreto (enviados do Norte de África) podemos encontrar nas estrebarias do rei?

2.2.2. Casos concretos

1) Segundo uma carta de 20 de julho de 1521, D. Álvaro de Noronha, capitão e governador de Azamor,⁷⁶ mandava pagar a Diogo Pereira (mestre de navio) meio frete de dois cavalos para o rei (no valor de 2500 reais) que iam fazer a travessia Azamor-Lisboa.⁷⁷ Depois de um intervalo de 13 dias, a 3 de agosto, surgem dois novos animais na lista dos cavalos de sela da estrebaria de D. Manuel I, identificados como “Castanho d’Azamor novo” e “outro castanho d’Azamor”.⁷⁸ No mesmo livro, encontra-se ainda uma carta anexa com o seguinte conteúdo:

*Oje tres dias d’agosto careguei dous cavalos em receita a Nicolao de Farya. Podes lhe mandar sua sevada [sic]. Os cavalos se c[h]amam [sic] este [sic] <castanho> e outro se c[h]amam [sic] Azamor Baio.*⁷⁹

Percebe-se, portanto, que estes dois equídeos, (1. Castanho de Azamor novo/Castanho; e 2. Castanho de Azamor/Azamor Baio), terão sido aqueles que D. Álvaro de Noronha enviou para o monarca, sendo denunciados pela altura em que chegaram e pelas denominações que assumiram. A imprecisão do nome, no momento de chegada dos animais é algo natural⁸⁰ e, por falta de livros de contas da cevadaria nos anos imediatamente seguintes, não conseguimos apurar como terão cristalizado.

⁷⁵ Note-se a preocupação que existia em enviar espécimes de qualidade ou, neste caso, de alertar para a falta de beleza do animal, talvez compensada por outros atributos, (*Les Sources inédites...*, t. 1, 307).

⁷⁶ Aqueles que acediam a este cargo teriam, provavelmente, um vasto número de equídeos na sua posse. Simão Correia – antecessor de Álvaro de Noronha no cargo de capitão e governador de Azamor – terá pago, em outubro de 1517, a Gonçalo Camelo (ferreiro), para fazer 45 argolas para a estrebaria que tinha nos seus aposentos: CC2, mç. 72, n. 36 (23.10.1517).

⁷⁷ CC2, mç. 97, n. 54 (20.07.1521).

⁷⁸ LCCev 857, f. 3.

⁷⁹ LCCev 857, f. 3-3v.

⁸⁰ O mesmo sucede, por exemplo, com o Farminhão, um animal deixado pelo bispo de Viseu e cujo nome evolui de “*Forminhom*” para “*Formilham/Farmylham/Farmilhão*”.

Já no dia 23 de agosto, o referido Diogo Pereira (mestre do navio, agora identificado como *navio Sam Vicente*), estando de volta a Azamor, terá recebido o restante pagamento (outros 2500 reais) pelo frete dos dois cavalos.⁸¹

Não será de ignorar que, no dia 10 de outubro de 1521, surge numa outra carta escrita em Azamor e a mando de D. Álvaro de Noronha, um pagamento da despesa feita com a alimentação de dois cavalos enviados para o rei. Nesta, podemos entender que foram despendidos 12 alqueires de cevada (c. 157,2 kg)⁸² *pera os dytos cavalos comerem no mar*⁸³ e outros quatro (52,4 kg) que *comeram dous dyas em tera amtes que hos embarquarem*.⁸⁴

Realçamos uma outra carta de 13 de setembro de 1521, mas por certo referente a outro caso. Nela declaram-se 25 alqueires de trigo (c. 327,5kg) *pera comerem os dytos cavallos no caminho*⁸⁵ (sendo o número de cavalos que seguiam para D. Manuel I indeterminado) e apresentam o feno (no valor de 400 reais) e a estiva – tudo dado para a embarcação de *Bemçala*⁸⁶ que levaria os cavalos.⁸⁷

Todas estas informações permitem-nos ter uma noção bastante pormenorizada sobre as viagens de equídeos entre Azamor e Lisboa. Acreditando que a carta de 10 de outubro corresponde ao envio dos dois

Esta variação deve-se, certamente, ao desconhecimento do topónimo Farminhão, situado na região de Viseu, por parte daqueles que serviam nas estrebarias régias. *LCCev* 851, f. 6-6v; *LCCev* 848, f. 7; *LCCev* 834, f. 9; *LCCev* 852, f. 6; *LCCev* 855, f. 6.

⁸¹ *CC2*, mç. 97, n. 118 (23/24.08.1521).

⁸² As conversões apresentadas em quilogramas (kg) têm por base os valores apresentados em: Luís Seabra Lopes, “Medidas portuguesas de capacidade do alqueire de Coimbra de 1111 ao sistema de medidas de Dom Manuel,” *Revista Portuguesa de História* 32 (1997-1998): 557-558.

⁸³ *CC2*, mç. 98, n. 70 (10.10.1521).

⁸⁴ *CC2*, mç. 98, n. 70 (10.10.1521).

⁸⁵ *CC2*, mç. 98, n. 4 (13.09.1521).

⁸⁶ É possível que este indivíduo tivesse alguma ligação familiar ao “*Senhor e Capitão Çala Bemçala*” que surge identificado na Crónica de D. Duarte: *Crónicas de Rui de Pina*, ed. M. Lopes de Almeida (Lello e Irmão, 1977), 558; Carla M. Figueiredo Rosa, “A Alma da Batalha. A vivência da guerra no Portugal Medieval” (Diss. Mestrado, Universidade de Coimbra, 2019), 91 e 191.

⁸⁷ Curiosamente, segundo esta carta, o muçulmano Bemçala terá fugido, não se dirigindo para Lisboa: *CC2*, mç. 98, n. 4 (13.09.1521).

cavalos que chegaram às estrebarias régias a 3 de agosto,⁸⁸ podemos perceber que: seguiram para o embarque a 20 de julho; esperaram cerca de 2 dias em terra (onde cada um comeu 13,1kg/dia de cevada); estiveram cerca de 11 dias em viagem por mar (tendo comido cada um 7,1kg/dia de cevada); no dia 3 de agosto já entraram nas cavalariças reais onde começaram a ser alimentados com 9,8kg/dia de cevada.

Mesmo que estes animais não tenham sido comprados – sendo em alternativa, por exemplo, fruto de um tributo – não deixamos de notar a enorme despesa de 5000 reais (para o frete), aos quais se somam: o valor da cevada,⁸⁹ do feno (no caso dos cavalos levados por *Bemçala*, 400 reais), das estivas e, possivelmente, do mantimento de indivíduos enviados para cuidarem e guardarem os animais.⁹⁰ Tudo somado resultaria num custo que não estariam muito longe do que valeria o próprio animal, em contexto temporal e geográfico semelhante.⁹¹

2) É um contexto em tudo semelhante que justifica os cavalos de nome “Mascarenhas” nas estrebarias régias. Neste caso, destacamos três cavalos de páreas (isto é, tributo de vassalagem) que Nuno de Mascarenhas, capitão e governador de Safim, enviou para o monarca a 12 de fevereiro de 1519, num frete orçamentado em 1650 reais.⁹² Nesse mês, o *Livro de Contas da Cevadaria* começou a ser escrito em Almeirim, onde estaria a Corte, e talvez por esse motivo não surjam ainda estes animais enviados de Safim. Contudo, no livro seguinte, de entre aqueles que chegaram aos dias de hoje, com referência ao mês de maio do mesmo ano, constam três equídeos que não estavam nos registos anteriores: o “*Mascarenhas*

⁸⁸ Mesmo que não correspondam aos mesmos equídeos, não deixam de apresentar o alimento despendido por 2 cavalos, numa viagem a bordo de uma nau entre Azamor e Lisboa, servindo perfeitamente para comparação com os documentos citados anteriormente.

⁸⁹ O valor monetário dos 16 alqueires de cevada gastos nesta viagem é muito difícil de calcular. Se seguirmos os valores apresentados, para diferentes geografias do território português, entre 1518 e 1520, encontramos uma variação entre 4,3 e 20 reais. Isto colocaria o valor da cevada gasta com estes dois cavalos entre os c. 69 e 320 reais: Mário Viana, “Alguns preços de cereais em Portugal (séculos XIII-XVI),” *Arquipélago-História* (2ª série) 11/12 (2007-8): 241.

⁹⁰ Veja-se, por exemplo, que no ano de 1524 se declarava um total de 720 reais despendidos com três indivíduos (durante 12 dias) que, a mando de Moley Naçer, levavam dois cavalos para D. João III: CC2, mç. 119, n. 85 (22/24.09.1524).

⁹¹ Estão documentados, por exemplo, cavalos avaliados em 3000, 6000 e 7500 reais: CC2, mç. 49, n. 76 (13.07.1524); CC2, mç. 49, n. 100 (15.07.1524).

⁹² CC2, mç. 80, n. 15 (12.02.1519).

Fouveiro”, o “*Mascarenhas Tosam*” e o “*Masquarenhas Castanho*”.⁹³ Certamente, aqueles que o capitão de Safim enviara ao monarca.

3) Um seu antecessor, no comando desta praça-forte, já tinha também enviado cavalos para Lisboa, conforme podemos ver numa carta que enviou ao monarca em agosto de 1514. Nesta, Nuno Fernandes de Ataíde, informava D. Manuel I que lhe enviava os cavalos “das penas de Xarquia”, apesar do pedido do monarca em contrário (possivelmente por estar ciente da falta que os cavalos faziam no Norte de África).⁹⁴ Ainda assim, o capitão enviou-os – porque já os tinha embarcados, com os fretes pagos e outras despesas feitas – e não será por acaso que só encontramos um cavalo de nome Ataíde nas estrebarias régias em data posterior à desta carta.⁹⁵

4) Também podemos encontrar, refletidos nas cavaliças reais, nomes de indivíduos muçulmanos. Um desses casos é o de “Moley Naçar” que, já no decorrer do reinado de D. João III, segundo uma carta de 1524, terá enviado 2 cavalos ao monarca.⁹⁶ Estes não seriam os primeiros a ser oferecidos, uma vez que, já desde 1511, encontramos um cavalo de D. Manuel I chamado “Muley Naaçar”⁹⁷ e que, a 5 de junho de 1512, chegaram outros equídeos entre os quais consta um outro “Moley Naçar”.⁹⁸

5) Outro exemplo é o cavalo chamado Meleque (provavelmente do árabe Malik), documentado desde janeiro de 1519 na estrebaria régia.⁹⁹ O indivíduo que enviou este equídeo, talvez fosse Malik bem Daoud – que se intitulava *alcayde de Vosa Alteza e de todo o Izarrar* – que em 1517 enviou uma carta ao monarca na qual lhe pedia três cavalos para parentes

⁹³ LCCev 848, f. 4-4v.

⁹⁴ Curiosamente, Nuno Fernandes de Ataíde, alerta nesta carta: “*e aynda que naao sejam pera amostrar agora aynda o seraa e bem vos ha vos 'alteza la mester pera caçadores*”, (transcrição própria com algumas diferenças em relação ao texto editado em: *(Les) Sources inédites...*, t. 1, 603; CCI, mc. 15, n. 129 (30.08.1514).

⁹⁵ LCCev 845, f. 3. Este capitão de Safim terá montado, pelo menos durante alguns anos do seu serviço, enquanto capitão de Safim, um cavalo de nome Borba, enviado das estrebarias da Coroa especificamente para Nuno Fernandes de Ataíde: LCCev 839, f. 7v.

⁹⁶ CC2, mc. 119, n. 85 (22/24.09.1524).

⁹⁷ LCCev 835, f. 5.

⁹⁸ LCCev 840, f. 23v.

⁹⁹ LCCev 850, f. 2v.

seus que os tinham perdido em combate,¹⁰⁰ e o mesmo indivíduo que, em 1516, recebera cevada para alimentar 15 cavalos, segundo mandado de D. Francisco de Castro, governador de Santa Cruz.¹⁰¹

6) Para concluir estes exemplos destacamos, ainda, o Barayxa – um cavalo que surge na estrebaria régia apenas em dois livros de 1513¹⁰² – que poderá ter pertencido a um indivíduo identificado pelas fontes portuguesas como Cyde Ale Baraxa. Este, em inícios de quinhentos, enviou uma carta ao rei português na qual se queixava, sobretudo, de D. João de Sousa (capitão de Alcácer Ceguer) que teria mandado prender *doois mouros de minha* [sua] *casa* que levavam dois cavalos para vender e que, depois disso, enviou os cavalos para a estrebaria de D. Manuel I.¹⁰³

2.3. Entre Portugal e a África Ocidental

No decorrer dos avanços marítimos na costa da África Ocidental, em tempos ainda bastante anteriores ao reinado de D. Manuel I, rapidamente se percebeu que o cavalo seria um bem valioso para as trocas comerciais. Era um animal já conhecido naquelas paragens, mas o acesso ao mesmo era bastante escasso,¹⁰⁴ sendo importado do Norte de África – de onde era levado por terra, algo que encarecia muito o seu valor – e a sua adaptação ao clima equatorial não era a melhor.¹⁰⁵ O seu valor prendia-se, acima de tudo, pela forte conotação simbólica deste animal que servia como forma de distinção social. Mesmo depois de morto, as suas caudas eram ostentadas como símbolo de riqueza, estatuto e autoridade.¹⁰⁶

¹⁰⁰ *Les sources inédites de l'histoire du Maroc. Archives et bibliothèques de Portugal*. t. 2/1: *Mai 1516-Décembre 1526*. ed. Pierre de Cenival, David Lopes e Robert Ricard (Paul Geuthner, 1939), 128-31.

¹⁰¹ CC2, mç. 66, n. 65 (23.09.1516).

¹⁰² LCCev 842, f. 3; LCCev 843, f. 3.

¹⁰³ Lisboa, ANTT, Coleção de cartas, *Núcleo Antigo 877*, n.º 10 (17.02.1501?).

¹⁰⁴ Bertelina Maria do Rosário de Brito, “Comércio de Algodões e de Cavalos em Cabo Verde (1460-1535)” (Diss. Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2013), 25.

¹⁰⁵ Brito, “Comércio de Algodões”, 27-8; António Correia e Silva, “Espaço, Ecologia e Economia Interna,” in *História Geral de Cabo Verde*. vol. I, ed. Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos (Instituto de Investigação Científica Tropical; Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1988), 188; Brito, “Comércio de Algodões”, 29-30.

¹⁰⁶ Silva, “Espaço, Ecologia”, 187. Maria Manuel Torrão, “Atividade Comercial Externa de Cabo Verde: organização, funcionamento, evolução,” in *História Geral de Cabo*

Neste contexto, as embarcações europeias que, sensivelmente, a partir de meados de quatrocentos aportavam na costa da África Ocidental conseguiam, antes de 1460, trocar um cavalo por 25 a 30 escravos.¹⁰⁷ Estes valores foram reduzindo, gradualmente, para uma proporção de 5 escravos por um cavalo, nos inícios do século XVI,¹⁰⁸ embora em certos casos esse valor pudesse ser superado.¹⁰⁹ Talvez para colmatar a perda de valor destes animais no mercado da costa da África Ocidental, os equídeos criados em Cabo Verde terão começado a ser exportados, em data incerta, para o Brasil, conforme constatado por Pêro de Magalhães Gândavo, já entre meados e finais do século XVI.¹¹⁰

Certo é que, no início do reinado de D. Manuel I, o gado cavalari encontrava-se já a ser criado em territórios insulares, junto daquela costa. Isto porque, algures entre meados e finais do século XV a espécie equina terá sido introduzida, pelo menos, na ilha de Santiago.¹¹¹ São prova da sua presença (e comércio com os mesmos) naquele arquipélago, e indício da sua criação, alguns documentos que, apesar de escassos em número, apresentam uma quantidade considerável de animais.

Numa carta de quitação de fevereiro de 1496, por exemplo, que remete para um período entre 1491 e 1493, podemos ver que passaram (de forma legal) pelas contas do então *almoxarife da nossa* [de D. João II] *ilha do Cabo Verde*, 16 cavalos bem como *seillas ginetas guarnecidas de cilhas*

Verde. vol. I, ed. Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos (Instituto de Investigação Científica Tropical; Direção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1988), 271.

¹⁰⁷ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. vol. 2 (Presença, 1981), 16.

¹⁰⁸ Godinho, *Os Descobrimentos*, vol. 2, 16. Sobre este assunto vejam-se também os dados apresentados em: Torrão, “Atividade Comercial”, 271-272.

¹⁰⁹ Vejam-se os 7 escravos trocados por um cavalo, nas regiões dos rios Gâmbia e Senegal, entre 1505 e 1508, ou os 8 escravos no rio Grande na mesma cronologia, apontados em: Brito, “Comércio de Algodões”, 90-6. Apesar desta diminuição, os cavalos continuariam a ser trocados nestas regiões muito após o reinado de D. Manuel I, conforme é visível pelos dados apresentados por Maria Manuel Torrão em: Torrão, “Atividade Comercial”, 261-263.

¹¹⁰ Pedro de Magalhães Gandavo, *Tratado da Terra do Brasil: História da Província de Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil*, ed. Afrânio Peixoto, Rodolfo Garcia e Capistrano de Abreu (Senado Federal; Conselho Editorial, 2008), 113.

¹¹¹ Brito, “Comércio de Algodões”, 72.

*freos esporas estribos e looros*¹¹² que seguiram para o comércio com a Guiné. Noutro documento, que remete para o ano de 1498, é referido que foram recebidos na ilha de Santiago, por Percival Machado (escudeiro da Casa Real), 27 cavalos e éguas *ferrados e por ferrar*.¹¹³ Outras cartas – que contêm a vontade régia de arrendar direitos e rendas das ilhas de Santiago, Fogo e Maio – parecem não deixar grandes dúvidas quanto à criação de cavalos em Cabo Verde. Naquela que é outorgada a António Rodrigues Mascarenhas é mencionado: *E com condiçam que elle posa armar pera os trautos de Guine, como vyzinho da ilha de Santyaguo, com todallas cousas que hoverem das rendas das ditas ilhas, a saber, algodões e cavallos*.¹¹⁴ Excerto que vai ao encontro do que, cerca de três anos antes, era referido numa carta régia, de igual propósito, mas afeta a Afonso Lopes dos Couros.¹¹⁵

Assim, tal como aponta António Correia e Silva, a criação de equídeos terá sido fortemente impulsionada pela procura africana por este animal e pelas qualidades naturais que aqueles territórios insulares apresentavam, mas também pela posição geoestratégica daquele arquipélago, que permitia diminuir as viagens a que os equídeos eram submetidos, reduzindo a probabilidade de acidentes (naturais ou antrópicos), a mortalidade dos animais e os custos com a sua manutenção.¹¹⁶

A estes fatores parece-nos importante acrescentar o próprio interesse régio em não deixar sair cavalos do reino. Não podemos ignorar que a documentação agora elencada está intimamente relacionada com a vontade dos monarcas portugueses. Estes, em última análise, foram ativos promotores da introdução da espécie equina naquele território, sabendo certamente dos benefícios provenientes da venda de equídeos criados em Cabo Verde, que dificultavam a concorrência de quem tentasse enviá-los desde territórios europeus (incluindo Portugal).

¹¹² *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. 2, ed. Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos (Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses; INCM, 1995), 237; Brito, “Comércio de Algodões”, 79.

¹¹³ *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. 5, ed. Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos (Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses; INCM, 2002), 723; Brito, “Comércio de Algodões”, 79.

¹¹⁴ *História Geral de Cabo Verde. Corpus Documental*, vol. 2 (Instituto de Investigação Científica Tropical, Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1990), 42.

¹¹⁵ Silva, “Espaço, Ecologia”, 186; Brito, “Comércio de Algodões”, 73, 78 e 81.

¹¹⁶ Silva, “Espaço, Ecologia”, 186-7.

2.4. Entre a Pérsia e Arábia e as possessões portuguesas na Índia

É um facto que o domínio do comércio de cavalos na Índia teve sempre duas dimensões, a estratégica e a económica.¹¹⁷ Esta migração animal, por ação antrópica, já era corrente antes da chegada dos portugueses, em 1498, tendo sido notada desde cedo.¹¹⁸

O seu potencial económico foi claramente reconhecido por Afonso de Albuquerque que, em 1512, reportava a D. Manuel I que os lucros desta atividade podiam rondar 400 ou 500 por cento!¹¹⁹ E já numa carta de outubro de 1513 referia:

*O ano pasado vierom aquy por força cinco naos durmuz com cavalos (...) e acho por minhas comtas questas cymquo naos vos remderom cjmquo mil pardaos, pouco mays ou menos o direito so dos caualos; veja vosa alteza que fara camdo vierem aquy totalas naos.*¹²⁰

Este, segundo Rui Manuel Loureiro, já teria em mente o negócio que podia advir da circulação destes animais quando conquista Goa (em 1510) – cidade que seria, a partir desse momento, o principal porto para a entrada de equídeos.¹²¹

Do ponto de vista estratégico o domínio do fluxo de equídeos, árabes e persas, que entravam na Índia possibilitava, consequentemente, controlar quem podia (ou não) ter acesso aos mesmos. Isto, numa sociedade em que o cavalo era uma peça essencial nas guerras entre as elites políticas locais – possuidoras (e dependentes) de muitos milhares de cavalos – e onde as

¹¹⁷ João A. Teles e Cunha, “Economia de um império. Economia política do Estado da Índia em torno do mar Arábico e golfo Pérsico. Elementos conjunturais: 1595-1635” (Diss. Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 1995), 387.

¹¹⁸ R. S. Chauhan, “The horse trade in Portuguese India,” *Purabhilekh-puratatva* 2 (1984): 14-5; Rui Manuel Loureiro, “‘Todas sortes de mercadorias e per todas as partes daqui vão e vêm’: o comércio do Golfo,” in *Os portugueses no Golfo 1507-1650: uma história interligada*, ed. Delfim F. Leão, José Pedro Paiva e Roger Lee de Jesus (Imprensa da Universidade de Coimbra, 2023), 180.

¹¹⁹ Loureiro, “‘Todas sortes’”, 182.

¹²⁰ *Cartas de Afonso de Albuquerque: seguidas de documentos que as elucidam*, t. 3, ed. Raymondo Antonio de Bulhão Pato (Academia das Ciências de Lisboa, 1904), 68-9.

¹²¹ Rui Manuel Loureiro, “Os portugueses e o tráfico de cavalos no mar da Arábia,” in *O Estado da Índia e os desafios europeus: Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, ed. João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues (CHAM; CEPCEP, 2010), 506-7.

condições naturais (ou ecológicas) não propiciavam a criação de espécimes de boa qualidade.¹²²

Assim, o domínio do comércio de cavalos – que após o estabelecimento de um protetorado português sobre o reino de Ormuz (1515) passou a estar controlado nas duas extremidades da rota¹²³ e que, segundo João Paulo Oliveira e Costa “seria uma das principais fontes de riqueza do Estado da Índia”¹²⁴ – viveu momentos de enorme sucesso e expansão durante o reinado de D. Manuel I.¹²⁵

Pelos dados apurados, esta circulação não terá resultado numa frequente passagem destes animais para Portugal (em território Europeu). Provavelmente devido aos imensos problemas logísticos que a longa travessia (c. de 6 meses)¹²⁶ – que ligava, por mar, a Ásia a Portugal – acarretava no que concerne ao transporte destes animais, carentes de uma enorme quantidade diária de alimento e água potável. Ainda assim, podemos encontrar algumas menções à passagem de um número reduzido de animais, talvez apenas dois, durante o reinado de D. Manuel I.¹²⁷

Os primeiros, e talvez únicos, a fazerem este percurso por mar, chegaram a Lisboa a 24 de agosto de 1504, trazidos por Afonso de Albuquerque. Segundo o cronista Damião de Góis eram dois cavalos da Pérsia, grandes, formosos e ligeiros, que agradaram muito ao monarca por serem os primeiros daquele tipo a chegarem ao reino de Portugal.¹²⁸

¹²² Rui Manuel Loureiro, “Portuguese Involvement in Sixteenth Century Horse Trade through the Arabian Sea,” *Pferde in Asien: Geschichte, Handel und Kultur / Horses in Asia: History, Trade and Culture*, ed. Bert G. Fagner, et al. (Österreichische Akademie der Wissenschaften, 2009), 138; João Paulo Oliveira e Costa, *D. Manuel I (1469-1521): Um Príncipe do Renascimento* (Círculo de Leitores, 2011), 159-160.

¹²³ Loureiro, “Todas sortes”, 182.

¹²⁴ Costa, *D. Manuel I*, 159.

¹²⁵ Toda esta circulação terá passado por cima das proibições que, então, existiriam em vários locais do Médio Oriente: Martha Chaiklin; Philip Gooding, “Introduction: Investigating Animals, Their Products, and Their Trades in the Indian Ocean World,” in *Animal Trade Histories in the Indian Ocean World*, ed. Martha Chaiklin, et al. (Palgrave Macmillan, 2020), 9.

¹²⁶ Loureiro, “Portuguese Involvement”, 137.

¹²⁷ Destacamos que, além de cavalos, detetámos nos registos da estrebaria régia a presença muito curiosa daquilo que então denominaram “veado da Índia”. Um animal levado para a Corte, provavelmente, pelo seu exotismo. *LCCEv* 850, f. 3.

¹²⁸ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel I*, Parte 1, ed. Joaquim M. T. de Carvalho e David Lopes (Imprensa da Universidade, 1926), 173.

Talvez fosse um destes animais, ou outro, entretanto trazido, que integrou a embaixada de Portugal ao papa Leão X – enviada por D. Manuel I em 1513 e que desfilou, em Roma, no dia 12 de março do ano seguinte.¹²⁹ Este equídeo era também um cavalo persa que, segundo Damião de Góis, tinha sido oferecido pelo então rei de Ormuz a D. Manuel I.¹³⁰

Apesar desta exceção, talvez única no reinado manuelino, os equídeos persas e árabes que, frequentemente, faziam a travessia Ormuz-Goa não foram introduzidos com frequência na estrebaria do *Venturoso*. Pelo menos, naquela que deambulava com a Corte no reino de Portugal. Isto porque, o mesmo monarca possuía também outras estrebarias, como aquela que foi edificada em Goa.¹³¹ Podemos encontrar despesas referentes a esta estrebaria e ao seu pessoal em registos de pagamento, pelo menos, desde 1512;¹³² e, poucos anos depois da morte de D. Manuel I, encontramos ainda um pedido de *dezoito argollas pera estrebarria* requeridas, talvez, para obras de ampliação de outra estrebaria régia que, entretanto, surgiria em Ormuz.¹³³

Pequenos “recibos”, como aqueles que agora citámos, ajudam-nos a perceber que a quantidade de equídeos que circulavam entre Ormuz e Goa seria crescente e requeria uma adaptação das estruturas que albergavam, ainda que temporariamente, estes animais. Da cidade de Goa – onde desembarcariam a maior parte dos equídeos – seriam depois distribuídos

¹²⁹ Sobre esta embaixada e o contexto em seu torno veja-se: Costa, *D. Manuel I*, 164-65; e Paulo Catarino Lopes, “Nas margens da diplomacia portuguesa quinhentista. O singular testemunho de Roma por um criado de D. Jaime, 4º duque de Bragança (1510-1517),” *Lusitania Sacra* 33 (2016): 220-32.

¹³⁰ Damião de Góis, *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel I*, Parte 1, ed. Joaquim M. T. de Carvalho e David Lopes (Imprensa da Universidade, 1926), 185.

¹³¹ Nas palavras de Afonso de Albuquerque, “mandei lhe fazer estrebarias muy grandes, e trezemos homeens da terra que continuadamente lhe acarretava a erva e o mantimento pera eses cavalos”: *CCI*, mç. 14, n. 15 (04.12.1513). Publicado em: *Cartas de Affonso de Albuquerque: seguidas de documentos que as elucidam*, t. 1, ed. Raymondo Antonio de Bulhão Pato (Academia das Ciências de Lisboa, 1884), 199-200.

¹³² Veja-se a seguinte despesa: “Reçebeu Palo Çyrveyra de Francisco Corvinell feytor de Guoa dezasete pardaos e doze favoys pera despesa da estrebaria”: *CC2*, mç. 34, n. 171 (12.10.1512); ou o pagamento de quatro farazes (isto é, moços de estrebaria), que serviam na referida cavalaria: *CC2*, mç. 62, n. 10 (01.11.1515). Sobre o significado da palavra faraz: Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-Asiático* (Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919), 390-91.

¹³³ *CC2*, mç. 133, n. 63 (18.05.1526).

cavalos por outros espaços ocupados pelos portugueses na Índia, como Cochim.¹³⁴

Algumas notas de pagamento apresentam um número de equídeos reduzido, nos primeiros anos após a conquista de Goa. Vejam-se, por exemplo, os *çynquo cavalos e duas facas e duas eguas que vyeram de Batycala que mandou Ypocraçom mercador de Cananoor*, recebidas pelo estribeiro João Lourenço a 1 de setembro de 1511, em Goa;¹³⁵ os oito cavalos e uma égua recebidos, pelo mesmo, a 3 de janeiro de 1512;¹³⁶ ou o cavalo que Manuel de Lacerda (capitão-mor de Goa) mandou tomar para as estrebarias régias, no valor de 20 pardaus, que terá chegado em abril de 1512.¹³⁷

Apesar do aparente reduzido fluxo de animais refletido por estes pagamentos – que serão apenas a “ponta do iceberg” – outros registos dão sinais (algo contraditórios) de uma atividade que começava a ter um considerável peso económico. É exemplo disso uma carta, de outubro de 1513, onde consta que Lançarote Fróis (feitor na cidade de Goa) recebeu de Rui Gonçalves (tesoureiro e recebedor dos direitos dos cavalos) quatrocentos pardaus de ouro.¹³⁸ Numa carta de dois anos mais tarde, mas que remete para uma compra de 1513, já encontramos 22 cavalos e uma égua *que o dito feitor [Francisco Corvinel] quõmprou aos mouros d’aramuz*.¹³⁹

De 1515 em diante (ano em que se estabeleceu o protetorado de Ormuz), as pequenas notas de pagamento já não escondem o grande número de equídeos que faziam a travessia Ormuz-Goa. Em outubro de 1515 chegavam a Goa 87 cavalos *das quores e synays e ydade que estã asentados nos lybros da sua rreceita*,¹⁴⁰ encomendados para a estrebaria

¹³⁴ Isto é visível, por exemplo, numa carta em que Diogo Mendes Vasconcelos, então capitão de Cochim, pedia ao almoxarife que pagasse o mantimento de “*quatro cavalos d’el rey noso senhor que agora vyeram de Goa*”: CC2, mç. 67, n. 79 (26.12.1516).

¹³⁵ CC2, mç. 99, n. 58 (30.09.1511).

¹³⁶ CC2, mç. 99, n. 58 (03.01.1512).

¹³⁷ CC2, mç. 46, n. 66 (12.04.1512).

¹³⁸ CC2, mç. 42, n. 146 (12.10.1513).

¹³⁹ *Cartas de Affonso de Albuquerque: seguidas de documentos que as elucidam*. t. 6. ed. Henrique Lopes de Mendonça (Academia das Ciências de Lisboa, 1915), 353.

¹⁴⁰ *Cartas de Affonso de Albuquerque...* t. 6, 354. Não conseguimos localizar, até ao momento, os livros de receita mencionados nesta carta. Contudo, cremos ter encontrado fragmentos dos mesmos onde estão diversas descrições físicas de equídeos adquiridos, os

régia, em Goa. Em dezembro do mesmo ano eram recebidos por Diogo Rodrigues (feitor de Goa), de Manuel da Costa (feitor de Ormuz), mais 28 cavalos: *a saber. per Ruy Medeiros doze cavalos e per Jorge Fernandez tres cavalos e per Martim da Silva treze cavalos (...) e o dito Martim da Silva dise que trazia quatorze cavalos e que lhe moreu hum deles.*¹⁴¹

Estes números representam apenas uma amostra do que, então, estaria a desembarcar no porto goês. Note-se que registos tardios, já da década de 40 do século XVI, apontam para cerca de 2000 cavalos comercializados anualmente, sendo taxado em 42 pardaus (ou 42,5) cada animal.¹⁴² É possível que, ainda no reinado de D. Manuel I, tenham sido atingidos estes impressionantes números.¹⁴³

2.5. A introdução do cavalo no Brasil

Muito diferente da dinâmica estabelecida na Índia, foi a que sucedeu no Brasil. No continente americano não existiam cavalos aquando da chegada de Cristóvão Colombo¹⁴⁴ e, no espaço onde se viria a formar o Brasil, terão sido os portugueses os responsáveis pela introdução desta espécie.

Se seguirmos as palavras que Pero de Magalhães Gândavo escreveu no seu *Tratado da Terra do Brasil*, percebemos que, entre meados e finais

respectivos valores monetários e os seus vendedores, *CC2*, mç. 62, n. 119 (22.12.1515); *CC2*, mç. 80, n. 19 (1519).

¹⁴¹ *CC2*, mç. 62, n. 113 (20.12.1515).

¹⁴² *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. 3: *Gavetas 13-14*, ed. António da Silva Rego (Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963), 213; *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. 5: *Gaveta 15, maços 16-24*. ed. António da Silva Rego (Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1965), 247. Estes negócios de cavalos, em finais do reinado de D. Manuel I, seriam de tal forma aliciantes que já motivavam alguns abusos por parte de portugueses que tentavam, de diversas formas, retirar ainda mais lucro desta atividade, recorrendo até à violência verbal e física, *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840*, vol. 6: *1519-1537* (Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969), 50-2.

¹⁴³ Vejam-se as palavras que Afonso de Albuquerque escrevia em novembro de 1514, numa carta enviada ao monarca: “*parece me, senhor, que iguallmente se podem pôr cada ano mill e duzmetos cavallos em goa, e se semtemder por vosalteza no trato deles, sempre se porám mill e quynhemtos cavalos, ou mill e seiscentos; e vedamdo se bem a todolos outros portos, igualmente podem entrar na imdia cadano dous mill cavalos darabia e persya*”, *Cartas de Affonso de Albuquerque...* t. 1, 343; Chauhan, “The horse trade”, 16.

¹⁴⁴ Sobre este assunto veja-se: Renton, *Feral Empire*, 56-72.

do século XVI, já existiam equídeos no Brasil – “dão-se muito bem na terra” –, ainda que não fosse em número muito abundante.¹⁴⁵ Mas quando foram introduzidos?

Conforme destacado no recente livro “Cavalos & jumentos do Brasil” (2023), há duas hipóteses que têm definido, até agora, a introdução de equinos no Brasil: “a primeira data de 1534, feita por Dona Ana Pimentel, esposa e procuradora de Martin Afonso de Souza, donatário da Capitania de São Vicente”;¹⁴⁶ e a segunda hipótese é que “foram introduzidos por Duarte Coelho em 1535, quando aportou em terras brasileiras para empossar-se de sua capitania, a de Pernambuco”.¹⁴⁷ Contudo, se atentarmos ao contido nos *Livros de Contas da Cevadaria* encontramos a seguinte anotação, escrita no dia 3 de setembro de 1517:

*Item quimta feira iij dias deu o çevadeiro ao diito trynta e seys alqueires e quarta de çevada porque neste dya mandou el rey dous cavallos pera o Brasyll.*¹⁴⁸

Um destes cavalos era chamado Ruço Pombo Gato, devendo as primeiras duas palavras do seu nome à coloração da sua pelagem e a terceira remetendo para o apelido Gato, talvez identificando que este animal teria sido enviado por Nuno Gato que então servia em Azamor – à semelhança de outros casos que já tivemos oportunidade de analisar neste texto. É possível, portanto, que fosse um animal proveniente do Norte de África.

O outro garanhão era denominado Meimão (“*Meimaam*”; “*Meymaao*”)¹⁴⁹ remetendo-nos para um nome de um indivíduo muçulmano¹⁵⁰ que, provavelmente, terá enviado este animal a D. Manuel I – tal como outros já apresentados. Desta forma, também é crível que fosse de proveniência africana.

¹⁴⁵ Gandavo, *Tratado da Terra*, 54 e 113.

¹⁴⁶ Neila Lidiany Ribeiro, *et al.*, *Cavalos e Jumentos do Brasil: Raças e Ecótipos* (Instituto Nacional do Semiárido, 2023), 44.

¹⁴⁷ Ribeiro, *Cavalos e Jumentos*, 44.

¹⁴⁸ *LCCev* 846, f. 4.

¹⁴⁹ *LCCev* 846, f. 3v-4.

¹⁵⁰ Veja-se este exato nome sendo utilizado para identificar um indivíduo influente no Norte de África em diversa documentação portuguesa desta época: *Les sources inédites...* t. 1, 221, 259, 351, 476, 513, 634-635, 646-647 e 756.

Não temos a certeza se estes chegaram ao local onde foram destinados, mas temos prova escrita da intenção régia de o fazer, em data muito anterior a 1534/1535. Estes dados parecem-nos de uma enorme relevância, sobretudo, por mostrarem que quase duas décadas antes da data que se tem considerado, já se promovia o envio de cavalos para o Brasil. Mais intrigante é entender que estes dois animais eram garanhões, algo que nos leva a acreditar que já existiriam, pelo menos, algumas éguas no Brasil. De outra forma, não faria mais sentido que fossem enviados um cavalo e uma égua?

Este recuar no tempo parece-nos, até, fazer mais sentido no contexto em causa. Conforme apresenta Kathryn Renton, os castelhanos terão introduzido a espécie equina em regiões insulares, junto ao continente Americano, em finais do século XV e, de 1508 em diante, iniciaram a sua passagem para “Tierra Firme”. Na década de 30 já teriam espalhado a espécie um pouco por toda a América Central e do Sul, transportando, inclusivamente, cavalos das Caraíbas para a Argentina.¹⁵¹ Neste contexto, faria pouco sentido que Portugal esperasse por 1534/1535 para introduzir os primeiros cavalos nas suas recentes possessões.

Também não devemos esquecer que, desde data incerta, eram levados cavalos de Cabo Verde (onde foram introduzidos pelos portugueses entre meados e finais do século XV) para o Brasil. Um processo sobre o qual possuímos pouquíssimos dados documentais, conforme já tivemos oportunidade de explorar. Teriam começado a ser enviados ainda antes de 1517?

3. CONCLUSÃO

Recuando ao início deste texto, é necessário frisar que apesar das frequentes proibições relativas à transmissão de cavalos, entre reinos, estes nunca pararam de entrar e sair das fronteiras do Portugal medievo. Ironicamente, embora as restrições à sua circulação se devessem à utilização bélica deste animal, boa parte da sua circulação deveu-se, precisamente, à guerra.

Ademais, entre contextos diplomáticos, atividades à margem da lei (e da fronteira) ou movimentações propiciadas pela vontade de ricos senhores, a circulação de cavalos parece ter vivido tempos de grande vigor. Pela documentação elencada parece-nos, até, que as proibições impostas

¹⁵¹ Renton, *Feral Empire*, 64-5.

pelos monarcas portugueses (no sentido de saída) procuravam apenas diminuir os impactos de uma atividade recorrente, que nunca conseguiram travar. Nisto, talvez Portugal seja apenas um pequeno reflexo (ou amostra) de uma imagem que se aplica, genericamente, a todo o contexto europeu.

Mas este fluxo de animais viveria momentos de intensidade (e impacto) muito superiores. De 1415 em diante, estavam criadas condições para um fluxo constante de novos espécimes que vinham do Norte de África para Portugal e as constantes tentativas de expansão territorial em Marrocos também significavam um avultado número de equídeos que faziam a mesma travessia, mas no sentido inverso.

De qualquer modo, ficou patente a frequente introdução de cavalos do Norte de África nas estrebarias régias e a elevada importação de outros exemplares de mercados internacionais europeus, como o da Flandres. Animais que, provavelmente, ajudaram a combater uma eventual consanguinidade excessiva dos animais do *Venturoso*. Certo é que tiveram um enorme impacto na “Cavalaria Real” que naquela época representava, em boa medida, o padrão da raça equina em Portugal, antes de sequer existirem os conceitos atuais de raça. Isto levou-nos a referir que as estrebarias “lusas” seriam muito pouco nacionais – algo que expressamos, de forma algo provocatória, com o intuito de despertar uma renovada reflexão sobre a evolução do cavalo em Portugal.

No percurso descendente pela costa da África Ocidental, o reinado Manuelino não parece ter marcado uma fase de transição, mas apenas a continuidade de um comércio lucrativo (embora decrescente) em que o cavalo era um protagonista, enquanto moeda de troca. Neste período, os equídeos que tinham sido recentemente introduzidos em Cabo Verde (pelo menos na ilha de Santiago) já estariam a reproduzir-se em número considerável e talvez tenham saído dali os primeiros espécimes introduzidos no Brasil – eventualmente as éguas que aguardavam os reprodutores enviados por D. Manuel I, em 1517.

No contexto dos locais ocupados pelos portugueses na Índia e do seu lucrativo comércio de equinos, apesar das aliciantes menções à compra de cavalos, identificados como árabes e persas, para as estrebarias régias (então fundadas na Índia pelos portugueses), não conseguimos afirmar que isso se tenha refletido, de forma frequente, na chegada desses animais ao reino de Portugal. Tal terá acontecido, provavelmente, apenas com dois equídeos que representam, claramente, uma exceção à regra. Assim, terão sido muito raros os equídeos que ultrapassaram o Cabo da Boa Esperança que, para a maioria deles, se manteve o das Tormentas.

Relativamente ao Brasil, parece-nos ser seguro afirmar que a introdução da espécie equina recua ao reinado de D. Manuel I. Atendendo não só ao que as fontes nos dizem de inédito – onde se destaca o envio de dois ganhões do monarca em 1517 –, mas também à interpretação desses mesmos dados num contexto mais alargado de “corrida” aos novos territórios, cremos ter deixado um contributo sólido para uma nova compreensão deste processo que terá iniciado muito antes de meados da década de 30 do século XVI. Além disso, é importante realçar que os dois ganhões introduzidos pelos portugueses eram, possivelmente, provenientes do Norte de África.

O cavalo, no contexto em apreço, não é apenas um animal domesticado. E a sua circulação (e introdução em sítios onde não existia) não foi um acaso ou uma mera vontade, desprovida de uma maior significância. Este animal foi um protagonista do desenvolvimento das sociedades humanas daquele tempo. Basearam-se nele, enquanto produtor de força motriz, para alimentar a produção económica; enquanto arma, para se sobreporem fisicamente ao inimigo; e enquanto símbolo de riqueza e poder, para se distinguirem socialmente.

É por esse motivo que não podemos compreender um período em que se caminhava para uma ligação total dos vários espaços do globo, sem ter em conta os esforços encetados para levar, trazer e reproduzir o animal que já vinha a moldar a nossa sociedade desde a sua domesticação.

BIBLIOGRAFÍA

Fontes Manuscritas

Barcelona, ACA, Cancillería, *Cartas Reales: Jaime II*, nº 10305.

Barcelona, ACA, Cancillería, *Registros*, Reg. 216; 229.

Lisboa, ANTT, Chancelaria Régia, *Chancelaria de D. Afonso V*, Liv. 2, 15, 30; *Chancelaria de D. Fernando I*, Liv. 2; *Chancelaria de D. João II*, Liv. 1.

Lisboa, ANTT, Códices e documentos de proveniência desconhecida, nº 159.

Lisboa, ANTT, Coleção de cartas, *Núcleo Antigo 877*.

Lisboa, ANTT, Contos do Reino e Casa, *Núcleo Antigo 834-859* [*Livros de Contas da Cevadaria*].

Lisboa, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mç. 14; 15; 16.

Lisboa, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 34; 42; 46; 49; 61; 62; 67; 72; 80; 97; 98; 99; 119; 133.

Lisboa, ANTT, Leitura Nova, *Livro dos Extras (Liv. 37)*.

Fontes Publicadas

Cartas de Affonso de Albuquerque: seguidas de documentos que as elucidam. 7 vols. Editado por Raymondo Antonio de Bulhão Pato. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1884-1915: vols. 1, 3, 6.

Chancelarias Portuguesas. D. Duarte. vol. 3. Editado por João José Alves Dias. Lisboa: C.E.H./UNL, 2002.

Chancelarias Portuguesas. D. João I. vol. 4, t. 2. Editado por João José Alves Dias. Lisboa: C.E.H./UNL, 2006.

Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383). vol. 1. Editado por A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Pinto Dias. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica; C.E.H./UNL, 1990.

Cortes Portuguesas. Reinado de D. Afonso V: Cortes de 1439. Editado por João José Alves Dias e Pedro Pinto. Lisboa: C.E.H./UNL, 2016.

Cortes Portuguesas. Reinado de D. Afonso V: Cortes de 1441-1447. Editado por João José Alves Dias e Pedro Pinto. C.E.H./UNL, 2017.

Crónicas de Rui de Pina. Editado por M. Lopes de Almeida. Porto: Lello e Irmão, 1977.

Documentos medievais portugueses. vol.1, t.1: *Documentos régios: documentos dos condes portugalenses e de D. Afonso Henriques, A.D. 1095-1185*. Editado por Rui de Azevedo. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1958.

Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840. 9 vols. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962-1969 [vol. 1: 1497-1506; vol. 6: 1519-1537].

Gandavo, Pedro de Magalhães. *Tratado da Terra do Brasil: História da Província de Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil*. Editado por Afrânio Peixoto, Rodolfo Garcia e Capistrano de Abreu. Brasília: Senado Federal e Conselho Editorial, 2008.

Gavetas da Torre do Tombo (As). 12 vols. Editado por António da Silva Rego. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963-1965 [vol. 3: *Gavetas 13-14*; vol. 4: *Gaveta 15, maços 1-15*; vol. 5: *Gaveta 15, maços 16-24*].

Góis, Damião de. *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel I*. 4 vols. Editado por Joaquim M. T. de Carvalho e David Lopes. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1926.

História Geral de Cabo Verde. Corpus Documental. 2 vols. Lisboa - Praia: Instituto de Investigação Científica Tropical - Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1988-1990.

Lopes, Fernão, *Crónica de D. Fernando*. Editado por Giuliano Macchi. Lisboa: INCM, 2004.

Monumenta Henricina. 15 vols. Editado por Manuel Lopes de Almeida, Idalino Ferreira da Costa Brochado e António Joaquim Dias Dinis. Coimbra: Atlântida, 1960-1969 [vol. 2: *1411-1421*; vol. 3: *1421-1431*; vol. 10].

Portugaliae Monumenta Africana. 5 vols. Editado por Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos. Lisboa: Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses; INCM, 1995: vol. 2, vol. 5.

Portuguese Abbot in Renaissance Florence. The Letter Collection of Gomes Eanes, 1415-1463 (A). Editado por Rita Costa Gomes. Florença: Leo S. Olschki Editore, 2018.

Serto di documenti attenenti alle reali case di Savoja e di Braganza per le auspiciatissime nozze di sua A. R. la principessa Pia di Savoja con Sua Maestà Don Luigi I. re di Portogallo. Florença: Stamperia Reale di Francesco Cambiagi, 1862.

Sources inédites de l'histoire du Maroc (Les). Archives et bibliothèques de Portugal. 4 vols. Editado por Pierre de Cenival. Paris: Paul Geuthner, 1934-1939 [vol. 1: *Juillet 1486-Avril 1516*; t. 2/1: *Mai 1516-Décembre 1526*].

Tafur, Pero. *Andanzas y viajes*. Editado por Miguel Ángel Pérez Priego. Madrid: Cátedra, 2018

Testamenta Ecclesiae Portugaliae: 1071-1325. Editado por Maria do Rosário Morujão. Lisboa: UCP/CEHR, 2010.

Estudos

Afonso, Carlos Filipe. *A guerra cristã na formação de Portugal (1128-1249)*. Lisboa: Edições Colibri; Comissão Portuguesa de História Militar, 2022.

Arias Guillén, Fernando. “À propos des cosas vedadas. Les limites à la circulation des chevaux en Castille pendant la première moitié du XIV siècle.” In *Objets sous contrainte Circulation des richesses et valeur des choses au Moyen Âge*, direcção de Laurent Feller e Ana Rodríguez, 345-363. Paris: Éditions de la Sorbonne, 2013.

Barroca, Mário Jorge. “Organização territorial e recrutamento militar.” In *Nova História Militar de Portugal*. vol. 1, direcção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, 69-94. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003.

Brito, Bertelina Maria do Rosário de. *Comércio de Algodões e de Cavalos em Cabo Verde (1460-1535)*. Diss. Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2013.

Cabanes Pecourt, María de los Desamparados, e Cristina Monterde Albiac. “Aragón en las cartas reales de Jaime II (1290-1300).” *Aragón en la Edad Media* 16 (2000): 521-54.

Carpo Elías, Juan. “Comercio ilegal: el contrabando de caballos en el siglo XVI.” In *Comercio y cultura en la Edad Moderna actas de la XIII*

Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna, editado por Juan José Iglesias Rodríguez, Rafael M. Pérez García y Manuel F. Fernández Chaves, 745-758. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2015.

Chaiklin, Martha e Philip Gooding. “Introduction: Investigating Animals, Their Products, and Their Trades in the Indian Ocean World.” In *Animal Trade Histories in the Indian Ocean World*, editado por Martha Chaiklin, Philip Gooding e Gwyn Campbell, 1-25. London: Palgrave Macmillan, 2020.

Chauhan, R. S. “The horse trade in Portuguese India.” *Purabhilekh-puratatva* 2 (1984): 14-24.

Costa, João Paulo Oliveira e. *D. Manuel I (1469-1521): Um Príncipe do Renascimento*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2011.

Cunha, João A. Teles e. *Economia de um império. Economia política do Estado da Índia em torno do mar Árábico e golfo Pérsico. Elementos conjunturais: 1595-1635*. Diss. Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 1995.

Cunha, Paulo Morgado e. *As Feiras no Portugal Medieval (1125-1521): Evolução, Organização e Articulação*. Diss. Mestrado, Universidade do Porto, 2019.

Dalgado, Sebastião Rodolfo. *Glossário Luso-Asiático*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919.

Davis, Ralph H. C. *The Medieval Warhorse*. New York: Thames and Hudson, 1989.

Dias, Paulo M. *A conquista de Arzila pelos Portugueses: 1471*. Diss. Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2015.

Duarte, Luís Miguel. “Contrabandistas de Gado e Passadores de Coisas Defesas para Castela e Terra de Mouros.” *Revista da Faculdade de Letras: História* (2ª série) 15 (1998): 451-473.

- Ezquerria Revilla, Ignacio. “Espacio cortesano, dominio eminente del rey y administración en la Castilla moderna: Las licencias de saca.” In *Las caballerizas reales y el mundo del caballo*, editado por Aranda Docel e José Martínez Millán, 233-281. Córdoba: IULCE - Córdoba Ecuestre, 2016.
- Fernandes, A. de Almeida. *Viseu, Agosto de 1109, nasce D. Afonso Henriques*. Viseu: Governo Civil do Distrito de Viseu, 1993.
- Godinho, Vitorino Magalhães. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. 2 vols. Barcarena: Presença, 1981.
- Hyland, Ann. *The Warhorse 1250-1600*. Stroud (Gloucestershire): Sutton Publishing, 1998.
- Hyland, Ann. *The Horse in the Middle Ages*. Stroud (Gloucestershire): Sutton Publishing, 1999.
- Josserand, Philippe. *Jacques de Molay. Le dernier grand-maître des Templiers*. Paris: Les Belles Lettres, 2019.
- Lopes, Luís Seabra. “Medidas portuguesas de capacidade do alqueire de Coimbra de 1111 ao sistema de medidas de Dom Manuel”. *Revista Portuguesa de História* 32 (1997-1998): 543-583.
- Lopes, Paulo Catarino. “Nas margens da diplomacia portuguesa quinhentista. O singular testemunho de Roma por um criado de D. Jaime, 4º duque de Bragança (1510-1517)”. *Lusitania Sacra* 33 (2016): 203-51.
- Loureiro, Rui Manuel. “Portuguese Involvement in Sixteenth Century Horse Trade through the Arabian Sea.” In *Pferde in Asien: Geschichte, Handel und Kultur / Horses in Asia: History, Trade and Culture*, editado por Bert G. Fagner et al., 137-142. Viena: Österreichische Akademie der Wissenschaften, 2009.
- Loureiro, Rui Manuel. “Os portugueses e o tráfico de cavalos no mar da Arábia.” In *O Estado da Índia e os desafios europeus: Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, editado por

- João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, 503-513. Lisboa: CHAM, CEPCEP, 2010.
- Loureiro, Rui Manuel. “‘Todas sortes de mercadorias e per todas as partes daqui vão e vêem’: o comércio do Golfo.” In *Os portugueses no Golfo 1507-1650: uma história interligada*, editado por Delfim F. Leão, José Pedro Paiva e Roger Lee de Jesus, 167-215. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2023.
- Machado, José Pedro. *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1977.
- Martins, Miguel Gomes. ‘*Para Bellum*’: *organização e prática da guerra em Portugal durante a Idade Média: 1245-1367*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2007.
- Martins, Miguel Gomes. “Armas e cavalos: os arsenais e as coudelarias das Ordens Militares.” In *Castelos das Ordens Militares. Atas do Encontro Internacional*, vol 1, editado por Isabel Cristina Ferreira Fernandes e António Faria, 311-328. Lisboa: DGPC, 2013.
- Mattoso, José. *Identificação de um País. Oposição, Composição: Ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2015.
- Monteiro, João Gouveia. *A guerra em Portugal nos finais da Idade Média*. Editorial Notícias, 1998.
- Nadir, Mohammed. *As relações Luso-Marroquinas no século XVI*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2023.
- Renton, Kathryn. *Feral Empire: Horse and Human in the Early Modern Iberian World*. Cambridge: Cambridge University Press, 2024.
- Ribeiro, Neila Lidiany, Geovergue R. de Medeiros, Severino Guilherme C. G. dos Santos, George V. do Nascimento, Ivan Luís C. Gomes. *Cavalos e Jumentos do Brasil: Raças e Ecótipos*. Campina Grande: Instituto Nacional do Semiárido, 2023.

Rodrigues, Sebastião Antunes, *Rainha Santa: cartas inéditas e outros documentos*. Coimbra: Coimbra Editora, 1958.

Salavert y Roca, Vicente. *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón, 1297-1314*. 2 vols. Madrid: CSIC, 1956.

Silva, António Correia e. “Espaço, Ecologia e Economia Interna.” In *História Geral de Cabo Verde*, editado por Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos, vol I, 179-236. Lisboa - Praia: Instituto de Investigação Científica Tropical - Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1988.

Sousa, Afonso Soares de. “O Cavalo na Idade Média.” *Medievalista* 32 (2022): 171-216. <https://doi.org/10.4000/medievalista.5658>

Torrão, Maria Manuel. “Atividade Comercial Externa de Cabo Verde: organização, funcionamento, evolução.” In *História Geral de Cabo Verde*. vol. I, ed. Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos, 237-345. Lisboa - Praia: Instituto de Investigação Científica Tropical - Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1988.

Viana, Mário, “Alguns preços de cereais em Portugal (séculos XIII-XVI).” *Arquipélago-História (2ª série)* 11/12 (2007-2008): 207-279.