



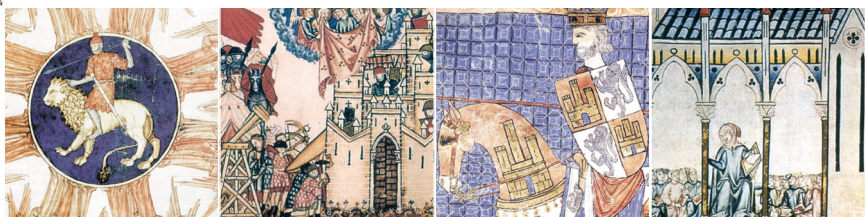
CÁTEDRA
ALFONSO X EL SABIO
CASTILLO D SAN MARCOS



ALCANATE

REVISTA DE ESTUDIOS ALFONSÍES

VOLUMEN XII
2020-2021



Caballero

ALCANATE

REVISTA DE ESTUDIOS
ALFONSÍES
XII

2020-2021

DIRECTOR:

Dr. Manuel González Jiménez (Universidad de Sevilla, España)

SECRETARIO DE REDACCIÓN:

Dr. Carlos de Ayala Martínez (Universidad Autónoma de Madrid, España)

SECRETARIO TÉCNICO DE REDACCIÓN:

D. Daniel Ríos Toledano (Universidad de Cádiz, España)

CONSEJO DE REDACCIÓN

Dr. Rafael Sánchez Saus (Universidad de Cádiz, España)

Dr. Manuel García Fernández (Universidad de Sevilla, España)

Dr. Rafael Cano Aguilar (Universidad de Sevilla, España)

D. Luis Suárez Ávila (Instituto Seminario Menéndez Pidal, Madrid, España)

CONSEJO ASESOR

Dr. Carlos Alvar (Universidad de Alcalá de Henares, España)

Dr. Vicens Beltrán (Universidad de Barcelona, España)

Dr. Rafael Cómez Ramos (Universidad de Sevilla, España)

Dra. Ana Domínguez (Universidad Complutense de Madrid, España)

Dr. Luís Miguel Duarte (Universidade de Porto, Portugal)

Dr. Inés Fernández-Ordóñez (Universidad Autónoma de Madrid, España)

Dra. María Estela González de Fauve (Universidad de Buenos Aires, Argentina)

Dr. Ariel Guiance (CONICET – Universidad de Córdoba, Argentina)

Dr. Aquilino Iglesia Ferreirós (Universidad de Barcelona, España)

Dr. Alfonso Franco Silva (Universidad de Cádiz, España)

Dr. Philippe Josserand (Université de Nantes, Francia)

Dr. Miguel Ángel Ladero Quesada (Universidad Complutense de Madrid, España)

Dr. Peter Linehan (Saint John's College, Cambridge, Reino Unido)

Dr. Georges Martin (École Normal Supérieure Lettres et Sciences Humaines, Lyon, Francia)

Dr. Félix Martínez Llorente (Universidad de Valladolid, España)

Dr. Pascual Martínez Sopena (Universidad de Valladolid, España)

Dr. Joseph K. O'Callaghan (Forham University, New York, Estados Unidos de América)

Dr. Luis Filipe Oliveira (Universidade do Algarve, Portugal)

Dr. Stephen Parkinson (Oxford University – Taylor Institution, Reino Unido)

Dra. Paula Pinto (Universidade de Porto, Portugal)

Dr. Martín Ríos Saloma (Universidad Nacional Autónoma de México, México)

Dr. Teófilo Ruiz (University of California, Estados Unidos de América)

Dr. Nicasio Salvador Miguel (Universidad Complutense de Madrid, España)

Dr. Ismael Sánchez de la Cuesta (Real Conservatorio de Madrid, España)

Dra. Nieves Sánchez González de Herrero (Universidad de Salamanca, España)

Dra. Connie Scarborough (Texas Tech University, Estados Unidos de América)

Dr. Giuseppe di Stefano (Università di Pisa, Italia)

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad, ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso de la Cátedra Alfonso X el Sabio y la Editorial Universidad de Sevilla

Ética en la publicación. La revista *Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes* sólo publicará artículos originales y de calidad científica contrastada. Se velará estrictamente para que no se produzcan malas prácticas en la publicación científica, tales como la deformación o invención de datos, el plagio o la duplicidad. Los autores tienen la responsabilidad de garantizar que los trabajos son originales e inéditos, fruto del consenso de todos los autores y cumplen con la legalidad vigente y los permisos necesarios. Los artículos que no cumplan estas normas éticas serán descartados. Las opiniones y hechos consignados en cada artículo son de exclusiva responsabilidad de sus autores. El Consejo de Redacción de *Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes* no se hace responsable, en ningún caso, de la credibilidad y autenticidad de los trabajos.

Declaración de privacidad. Los nombres, direcciones de correo-e, o cualquier otro dato de índole personal introducidos en esta revista se usarán solo para los fines declarados por esta revista y no estarán disponibles para ningún otro propósito.

Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes se reseña en:

Repertorio de Medievalismo Hispánico y CSIC - ISOC

© Cátedra Alfonso X el Sabio, 2021
C/ San Francisco, 32
11500 El Puerto de Santa María (Cádiz)
Correo electrónico: alcanate@catedraalfonsox.es

© Editorial Universidad de Sevilla, 2021
C/ Porvenir, 27
41013 Sevilla
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <https://www.editorial.us.es>

© De los textos: los autores, 2021

Printed in Spain - Impreso en España
I.S.S.N. 1579-0576
Depósito Legal: SE-4.266-2003

Diseño: Cortijo y Asociados
Maquetación: Archivos y Publicaciones Scriptorium, S.L.

SUMARIO

XII SEMANA DE ESTUDIOS ALFONSÍES

Alfonso X y el Mar

- 13 La *Costeira do gran Mar de España* en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X
Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA
Universidad de Cantabria
- 57 A estrategia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)
Amélia Aguiar ANDRADE
Universidade Nova de Lisboa-NOVA FCSH e IEM
- 101 La cuenca del Guadalete y los fallidos proyectos de expansión marítima de Alfonso X
Enrique José RUIZ PILARES
Universidad de Cádiz
- 125 *Ad terram regis Castelle*. Comercio, navegación y privilegios italianos en Andalucía en tiempos de Alfonso X el Sabio
Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO
Universidad de Granada
- 163 La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X (1240-1285)
José Manuel RODRÍGUEZ GARCÍA
UNED
- 183 Las actividades marítimas en Andalucía durante el reinado de Alfonso X
Eduardo AZNAR VALLEJO
Universidad de La Laguna

VARIA

- 211 La poesía de Alfonso X el Sabio: una bibliografía anotada (2012). Segundo suplemento
JOSEPH T. SNOW
Michigan State University, Emeritus

RESEÑAS

- 271 Rafael CÓMEZ RAMOS,
El urbanismo durante el reinado de Alfonso X El Sabio,
Daniel Ríos Toledano
- 275 Normas para la presentación de originales en la revista *Alcanate. Revista de estudios alfonsíes*
- 281 Compromiso ético para publicación de artículos
- 287 Ethical commitment for the publication of articles



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

Amélia Aguiar ANDRADE

Universidade Nova de Lisboa-NOVA FCSH e IEM

Resumen: Desde el final de la reconquista peninsular, en la segunda mitad del siglo XIII, y la consiguiente reanudación de la dinámica de la conexión marítima entre el Atlántico y el Mediterráneo, los monarcas portugueses comenzaron a considerar las conexiones comerciales y marítimas como un elemento importante en su estrategia de afirmación y consolidación del reino tanto interna como externamente. Esto implicó una estrategia interna para la implementación y consolidación de la construcción naval, la adquisición de habilidades en el arte de la navegación, la adquisición de toda una experiencia de navegación en el Atlántico que demostrará ser fundamental en los viajes realizados en el siglo XV en el Atlántico Sur. El texto pretende aclarar esta estrategia, así como enfatizar como tal se llevó a cabo teniendo en cuenta los contextos culturales, políticos y económicos más amplios del espacio costero portugués.

Palabras clave: Portugal, siglo XIII, poder regio, estratégia marítima.

Abstract: With the end of the Portuguese Reconquista in the second half of the thirteenth century, Portugal's commercial contacts between the Atlantic and the Mediterranean resumed, and enthused the monarchs to consider overseas trade and maritime connections as an important element in the kingdom's strategy of consolidation and assertion. As part of this strategy, Portugal developed shipbuilding and competences in the art of shipping and promoted port development which would reveal utterly important for the voyages of exploration in the southern Atlantic in the fifteenth century. This paper aims at discussing this strategy by taking into consideration political, economic and cultural contexts of the Portuguese coastal space.

Keywords: Portugal, 13th century, royal power, maritime strategy, shipping.

1. Introdução

Os estudos sobre temáticas marítimas, sobretudo os relativos aos séculos XII e XIII, não têm merecido a atenção da historiografia medieval portuguesa. Tal pode ser explicado por duas razões distintas mas complementares. Por um lado, o enorme protagonismo historiográfico que os Descobrimentos dos



séculos XV e XVI assumiram desde sempre, antes encarados como período de engrandecimento de Portugal e por isso alvo de interpretações de cariz ideológico incentivadas pelo regime político que vigorou em Portugal até 1974 e, mais recentemente, devido ao processo de re-leitura historiográfica motivado por agendas de investigação mais actualizadas e problematizantes¹.

Assim e até ao momento, os estudos de cronologia estritamente medieval, sobretudo os relativos aos dois primeiros séculos da independência portuguesa caracterizam-se pelo seu carácter parcelar ou mesmo muito específico. Outros, não tendo sequer como questão central a História Marítima mas antes outras problemáticas, como por exemplo o estudos de história urbana que contemplam cidades portuárias, fornecem informações úteis, se bem que relativas sobretudo à centúrias finais da Idade Média². Predomina assim a dispersão temática, a escassa reflexão sobre as fontes utilizadas e/ou sobre conceitos e léxico, bem como uma débil inserção nos debates mais actuais da História Marítima europeia, uma situação que se tem vindo lentamente a reverter no século XXI, mas todavia ainda de uma forma insuficiente³.

A outra razão prende-se com a carência de documentação que, sendo notória para toda a cronologia medieval, é mais evidente para os dois primeiros séculos da independência portuguesa. Com efeito, circunstâncias diversas ainda pouco estudadas, geraram a perda de documentação fundamental para o estudo das actividades marítimas, como é o caso da produzida pelos diferentes organismos de enquadramento fiscal, administrativo e judicial, casos da Casa dos Contos, das Alfândegas, do Armazém Régio, entre outras⁴. Ou ainda, de

¹ Vd como exemplo: FRANCISCO BETHENCOURT, Diogo Ramada CURTO (eds.), *Portuguese Oceanic Expansion. 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.

² Vd como exemplos M.^a João Violante Branco Marques da SILVA, *Aveiro medieval*, Aveiro, Câmara Municipal, 1991 e Manuela Santos SILVA, “Salir do Porto: um exemplo dos pequenos portos da Estremadura durante a Idade Média” em *A região de Óbidos na época medieval. Estudos*, Caldas da Rainha, 1994, 33-44.

³ Significativamente, numa obra de reflexão sobre a medievística mais recente publicada em 2011, as temáticas relativas à História Marítima não mereceram capítulo autónomo, distribuindo-se as referências e comentários pelos capítulos reservados a aspectos económicos e fiscais ou a História Urbana, entre outros. No entanto, a obra inclui um capítulo dedicado aos denominados «The beginnings of the Portuguese overseas expansion», no que se atesta, uma vez mais, o peso da expansão marítima de finais da Idade Média em qualquer reflexão sobre História Marítima medieval. Vd. João Paulo COSTA, “The beginnings of the Portuguese overseas expansion” em José Mattoso (dir), *Historiography of Medieval Portugal c. 1950-2010*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, 2011, 591-605.

⁴ Podem ainda referir-se as criadas em Lisboa no século XV, como a Casa de Ceuta ou, as Casa da Guiné e da Mina. Leiam-se as considerações sobre as instituições de gestão económica da expansão marítima portuguesa em Vitorino Magalhães GODINHO, *Os descobrimentos e a economia*



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

outra documentação a partir da qual, nas localidades portuárias, se podia esperar grande riqueza informativa, decorrente da documentação privada ou da gerada pelas instituições políticas locais, como é o caso dos livros de notas de tabeliães, dos livros de acórdãos camarários ou, da documentação das confrarias ligadas aos homens do mar⁵. Em resultado dessas perdas, a documentação régia torna-se preponderante, especialmente a proveniente dos *Livros de Registo da Chancelaria*, disponíveis desde os primórdios do século XIII ainda que com perdas difíceis de detalhar e avaliar⁶, algo que contribui para a atribuição de um peso, porventura excessivo, ao protagonismo dos monarcas na condução e enquadramento das questões marítimas, uma acção necessariamente norteadas por interesses e preocupações de afirmação da sua autoridade sobre o mar, sobre as zonas litorâneas e as suas gentes, bem como de usufruto dos réditos que lhe estavam associados. Investigações mais recentes sugerem que, sobretudo para cronologias medievais mais tardias, levantamentos documentais em arquivos estrangeiros podem ajudar a minorar as lacunas apontadas e a matizar o protagonismo régio⁷.

Ocorrências que determinam que a aproximação a temáticas marítimas tenha de recorrer a dados esparsos, por vezes apenas a indícios, contidos em

mundial, vol. IV, Lisboa, Presença, 1983, 227-231. A centralização administrativa que desde sempre caracterizou o reino medieval português, implicou que as instituições administrativas centrais tivessem a sua sede em Lisboa. Localizadas, na sua maioria, na frente ribeirinha do Tejo foram destruídas pelo terramoto de 1755 e pelo subsequente tsunami, o que originou a perda praticamente total da documentação de cariz económico e fiscal bem como a ligada às actividades marítimas.

⁵ Esta última ocorrência obliterou o papel destas associações de base profissional no controle da actividade piscatória, algo fundamental para outros espaços ibéricos com revelam os estudos de Beatriz Arízaga ou de Javier Aníbarro para a costa biscaína. Espera-se que a tese de doutoramento de Gonçalo Melo da Silva sobre os núcleos urbanos do Algarve medieval venha revelar o papel desempenhado pelas confrarias de homens do mar nas actividades associadas à pesca, ultrapassando assim a função meramente assistencial que lhe era atribuída pelo medievística portuguesa.

⁶ Vd. Cândida Fernanda Antunes RIBEIRO, *O acesso à informação nos Arquivos*, Porto, Faculdade de Letras, 1998. Tese de Doutoramento, 80, 102, 112. Em Portugal, o início da prática de registo da Chancelaria data de 1217. Para a cronologia em análise, subsistem 11 livros, dos quais parte substancial já se encontra publicada, nomeadamente os correspondentes aos reinados de Afonso III e D. Dinis. Cf. bibliografia no final deste texto.

⁷ Vd. como exemplos, embora para cronologias mais tardias, Flávio MIRANDA, “Before the empire: Portugal and the Atlantic trade in the late Middle Ages”, *Journal of Medieval Iberian Studies*, 5 (2013), 69-85; Flávio MIRANDA, Hilário CASADO ALONSO, “Comércio entre o porto de Bristol e Portugal no final da Idade Média, 1461-1504” em *Anais de História de Além-Mar*, Vol. 19 (2018), 11-36; Ana Clarinda CARDOSO, *Os livros de contas do mercador Michele da Colle (1462-63): do registo contabilístico à atividade comercial e financeira na praça de Lisboa*, Porto, Faculdade de Letras, 2016. Dissertação de Mestrado.



fontes diversas tais como documentação avulsa, legislação, textos narrativos, a que se vai podendo acrescentar dados provenientes de trabalhos arqueológicos recentes realizados em localidades portuárias⁸. Por vezes, alguma dessa informação pode estar contida em documentação produzida em cronologias mais tardias, como acontece com os livros de registo das chancelarias régias, uma vez que a introdução progressiva da prática de confirmação de doações de direitos e propriedades efectuados pelos monarcas, implicou a cópia de documentação que, de outra forma estaria completamente perdida⁹. Informações que, no seu conjunto, têm de ser submetidas a uma interpretação perspectivada, sempre que possível, em termos comparativos, antes de mais com outros reinos ibéricos e, inserida em espaços mais globais, especialmente os de feição atlântica.

Todavia, as limitações antes apontadas, que têm deixado as cronologias medievais e sobretudo os séculos XII e XIII numa obscuridade não desejável, não podem impedir a formulação de questões, o levantar de problemas e a tentativa de lhes dar resposta. Na verdade, é fundamental determinar de uma forma mais segura, informada e problematizante, o contributo medieval para o processo de desenvolvimento de competências e de elementos materiais para o estabelecimento de uma presença regular dos portugueses na circulação mercantil, na guerra naval, no avanço em direcção ao Atlântico sul, bem como na navegação marítima sem referentes anteriormente conhecidos¹⁰. Torna-se também relevante procurar determinar o papel desempenhado pelos monarcas nesse processo e bem como o seu peso na articulação dos poderes em presença, uma vez que as circunstâncias da formação do reino português lhes

⁸ Vd. como um exemplo entre muitos outros, Artur ROCHA, “Muralha, tercenas e judiaria. Evidências arqueológicas medievais”, em Amélia Aguiar Andrade *et all* (ed.), *Espaços e poderes na Europa Urbana Medieval*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais e Câmara Municipal de Castelo de Vide, 2018, 537-552. Leia-se ainda a aproximação de conjunto com extensa informação bibliográfica em Maria Luísa de B. H. Pinheiro BLOT, “Arqueologia do meio aquático e a problemática portuária em arqueologia do meio húmido: Um elo de ligação entre dois territórios de investigação”, *O tempo resgatado ao mar*, Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, 2014, 75-92.

⁹ Vd. como exemplos em *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, ed. Leontina Ventura e António Resende de Oliveira Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006, 265-266 e *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III, ed. Rosa Marreiros, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2019, vol. 2, 192-193. Esta ocorrência torna-se mais evidente nos livros de Chancelaria produzidos nos séculos XIV e XV.

¹⁰ Vd. Vitorino Magalhães GODINHO, *A expansão quatrocentista portuguesa*, Lisboa, Ed. Dom Quixote, 2008 (reed.) e ainda Luís Adão da FONSECA, “Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos: a formação da fronteira marítima nos séculos XIV-XV e a noção de espaço político descontínuo”, *População e sociedade*, 17 (2009), 45-60.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

conferiram um papel determinante no exercício do poder e na condução das políticas de consolidação territorial e de afirmação do reino no contexto peninsular e europeu.

Assim, relacionando indícios documentais coevos com informações provenientes de estudos parcelares já realizados pretende-se desenvolver uma reflexão em torno de um conjunto de questões que interligam os aspectos antes enunciados, tendo porém a percepção de que, uma cabal resposta a todas elas exige investigações de cariz mais aprofundado do que este texto permite, muitas das quais ainda em aberto, como é por exemplo o caso, do estudo das estratégias implementadas pelas ordens militares e pelas instituições religiosas no controle e exploração dos seus domínios litorâneos¹¹.

Assim, tendo presente preocupações mais vastas da historiografia europeia em torno das problemáticas associadas ao estudo do papel desempenhado pelo mar e pelas regiões litorais na estratégia dos poderes¹², o texto a desenvolver terá como linhas norteadoras as seguintes questões:

- em que medida as estratégias régias medievais relativas ao controle do mar e das regiões litorâneas, sobretudo as implementadas nos dois primeiros séculos da independência portuguesa, foram determinantes para o papel desempenhado por Portugal no eixo de de contacto marítimo Atlântico /Mediterrâneo?
- Em que medida as medidas implementadas permitiram o aprofundamento e/ou a absorção de conhecimento e experiência determinantes para o desenvolvimento e eficácia das actividades marítimas portuguesas?
- tais estratégias régias medievais são específicas do reino português ou, podemos encontrar paralelos em outras monarquias europeias, nomeadamente nas peninsulares?

Sem se ter a pretensão de responder cabalmente a estas questões num texto necessariamente curto pretende-se aqui deixar pistas que possam ajudar a compreender a importância que o mar foi adquirindo progressivamente no exercício do poder dos monarcas portugueses dos séculos XII e XIII.

¹¹ Vd. uma aproximação às problemáticas associadas às ordens militares em Luís Filipe OLIVEIRA, “As ordenes militares e o mar: problemas e perspectivas”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 127-146.

¹² Vd. Gérard LE BOUEDEC, “Une trajectoire de recherche collective pour des nouveaux chantiers en Histoire maritime” em *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, Paris, Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2016, 21-27.



2. Quadro geográfico e heranças culturais

Reflectir sobre as questões antes enunciadas implica uma prévia percepção do enquadramento geográfico do território português medieval, nomeadamente quanto à sua evidente posição geo-estratégica em relação aos continentes europeu e africano e ainda, no contexto das possibilidades de navegação no Atlântico e no Mediterrâneo. Acresce ainda a necessidade de considerar, as características apresentadas pela linha de costa portuguesa no período medieval bem como a sua conexão com a rede fluvial, as quais garantiam então características e potencialidades hoje desaparecidas, que se expressavam na existência de uma rede mais densa de pontos portuários estuarinos, associados a uma possibilidade mais ampla de navegabilidade dos cursos fluviais em direcção a montante, dinamizando assim as ligações entre o litoral e o interior do reino¹³. Uma situação que se alterou, devido ao profundo assoreamento do curso final de alguns rios, documentado desde o século XV, concentrando tendencialmente a dinâmica marítimo-portuária aos pontos mais favoráveis e menos afectados por esses processos transformativos, como foram os casos de Viana, do Porto, de Vila do Conde, de Aveiro, de Lisboa, de Setúbal e dos portos do Algarve¹⁴.

Tal permite compreender melhor as razões que vão conferir a Portugal, mais tarde, a partir do século XV, a possibilidade de passagem de uma periferia europeia para a condição de espaço de centralidade na progressão em direcção ao Atlântico sul e, entender ainda como a cidade de Lisboa, mercê das suas características geográficas excepcionais, se pôde constituir como o principal espaço portuário do reino e centro de uma região de indiscutível protagonismo nas actividades marítimas portuguesas. Neste último caso, a existência de um porto natural de grande envergadura, associado a um rio navegável numa extensão considerável do seu curso final, permitiu que tivesse assumido, desde muito cedo, uma posição de charneira entre o Atlântico e o Mediterrâneo bem

¹³ Vd. J.M. Alveirinho DIAS, “A história da evolução do litoral português nos últimos vinte milénios” em *Evolução Geohistórica do Litoral Português e Fenómenos Correlativos. Geologia, História, Arqueologia e Climatologia: actas do Colóquio, Lisboa, 3 e 4 e Junho de 2004*, Lisboa, Universidade Aberta, 2004, 157-170 e Amélia Aguiar ANDRADE, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica”, em Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzano Telechea (org.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, 62-65.

¹⁴ Vd. Orlando RIBEIRO, *Introduções geográficas à história de Portugal. Estudo crítico*. Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1977, 101-108.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

como de paragem, quase sempre obrigatória, nas rotas de navegação medievais que ligavam estes dois espaços marítimos¹⁵.

Entendidos os elementos ordenadores básicos do quadro geográfico do reino medieval português, convém ainda determinar factores que possam ser considerados como propiciadores do conhecimento da arte de navegar e do desenvolvimento das actividades ligadas ao mar, já presentes nos tempos que precederam a afirmação política de Portugal, ocorrida no século XII. Antes de mais a continuidade, detectável desde a Antiguidade¹⁶, da exploração dos recursos piscícolas e salineiros, que permitiu que estes se constituíssem como ocupações tradicionais das populações costeiras, ainda que muitas vezes em complemento da prática agrícola, e que podem ser associadas à transmissão de saberes ligados ao mar como seria, por exemplo, a experiência de navegação de cabotagem nas difíceis costas atlânticas ou, as actividades de pesca e extracção de sal que a pesquisa arqueológica vem confirmando¹⁷.

Uma permanência que se plasma nas referências documentais disponíveis desde pelo menos o século XI e que referem a prática da pesca e da extracção de sal, nas áreas litorais do Norte e Centro do actual território português¹⁸. Uma continuidade que se confirma, quando se analisa o texto das *Inquisitiones* levadas a efeito pelos monarcas numa parte considerável do reino entre 1220 e ao limiar do século XIV, uma vez que se multiplicam as menções a essas actividades, revelando situações já com algum relevo fiscal, sinal pois da sua importância¹⁹.

¹⁵ Vd. Amélia Aguiar ANDRADE, Flávio MIRANDA, “Lisbon. Trade, Urban Power and the King’s visible hand” em Wim Blockmans, Mikhail Markovich Krom, Justina Wubs-Mrozewicz, *The Routledge handbook of maritime trade around Europe: 1300-1600*, Londres, Routledge, 2017, 333-351.

¹⁶ Vd as reflexões de Carlos FABIÃO, “A dimensão Atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira do Império Romano?”, em *Lusitânia Romana – entre o mito e a realidade. Actas da VI Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2009, 53-74.

¹⁷ Vd entre outros Carlos FABIÃO, “Uma história resgatada ao mar: Vestígios das rotas marítimas romanas nas costas portuguesas”, *O tempo resgatado ao mar*, Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, 2014, 99-104.

¹⁸ Vd. exemplos em *Livro Preto da Sé de Coimbra*, ed. Avelino de Jesus da Costa, Leontina Ventura, M. Teresa Veloso Coimbra, Universidade de Coimbra, 1977-1978, vol. 1, 159-161, 166-169, 208-212, 248-249; Virgínia RAU, *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Presença, 1984, 54-58 e M^a Helena da Cruz COELHO, *O baixo Mondego nos finais da Idade Média*, Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1988, 254-255.

¹⁹ Para a região entre os rios Ave e Leça consulte-se Alcina Manuela de Oliveira MARTINS, *O mosteiro de S. Salvador de Vairão na Idade Média: o percurso de uma comunidade feminina*, Porto, Universidade Portucalense, 2001, 107-135 e para o litoral a sul do Douro, José MATTOSO, Luís KRUS, Amélia ANDRADE, *O castelo e a feira. A terra de Santa Maria nos séculos XII e XIII*, Lisboa, Estampa, 1989, 88-91. E ainda Fernanda ESPINOSA, “Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia”, em *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972, 52-56 e 64.



Outro elemento a considerar, ainda que escassamente estudado até tempos mais recentes, assenta nos contactos —se bem que nem sempre pacíficos— do litoral que veio a integrar Portugal, com a experiência de navegar quer no Mediterrâneo quer no Atlântico protagonizada, no tempo longo medieval, pela presença islâmica, pelas passagens de vikings²⁰ e ainda, pelas movimentações de navios cruzados em direcção à Terra Santa²¹. Estas últimas, apresentam especial vigor nos séculos XII e XIII, através das frotas que apoiaram as conquistas de Lisboa em 1147, as de Alvor e de Silves em 1189 e a de Alcácer do Sal, em 1217²². No caso dos cruzados, é de assinalar que muitos eram provenientes de zonas de forte tradição de navegação atlântica como a Frísia, a Flandres, a Inglaterra e a França e que é possível comprovar que nem todos seguiram viagem, pois noticia-se a permanência de indivíduos ou até de grupos, em Portugal. Situações que se referenciam no caso da concessão por Afonso Henriques em 1148 de Atouguia da Baleia, uma localidade associada à pesca de cetáceos, ao franco Guilherme de Cornibus e aos seus companheiros, em recompensa dos serviços prestados na conquista de Lisboa²³ ou, na autorização concedida pelo papa Honório III aos cruzados que participaram na conquista de Alcácer do Sal em 1217, para permanecerem em Portugal, a fim de procederem à reparação ou reconstrução das suas embarcações, danificadas ou destruídas no contexto do assédio a essa localidade²⁴. Escusado será recordar o possível impacto desta última situação na transmissão de técnicas de construção naval provenientes da Europa atlântica.

Por mais longa e profunda no tempo, a herança islâmica deve ter sido mais significativa. Tal como é sabido, no Garb al Ândalus, desde o século VIII até bem adiantada a centúria de Duzentos, o Islão controlou a navegação costeira e

²⁰ Sobre as incursões vikings no território que veio a constituir Portugal consulte-se Hélio PIRES, *Incursões Nórdicas no Ocidente Ibérico (844-1147): Fontes, História e Vestígios*, Lisboa: NOVA FCSH, 2012, Tese de Doutoramento, e ainda Mário Jorge BARROCA, Armando Coelho Ferreira da SILVA (coords.), *Mil Anos da Incursão Normanda ao Castelo de Vermoim*, Porto, CITCEM, 2018.

²¹ A costa portuguesa era por certo, sobretudo depois da conquista de Lisboa, ponto de escala dos navios provenientes das costas do Atlântico norte em direcção à Palestina.

²² Vd um sintético ponto da situação bem como a bibliografia aí citada em Pedro Nuno Medeiros de HENRIQUES, *Os portugueses e as cruzadas (séculos XII-XIV)*, Porto, FLUP, 2011, dissertação de mestrado, 29-72. Para uma visão de conjunto das informações da cronística alemã sobre estas presenças na península Ibérica veja-se Bruno MAYER, “El papel de los cruzados alemanes en la Reconquista de la Península Ibérica en los siglos XII y XIII”, *En la España Medieval*, 23 (2000): 41-66.

²³ Cf. Texto da doação em *Documentos medievais portugueses. Documentos régios: documentos dos Condes Portucalenses e D. Afonso Henriques (1095-1185)*, ed. Rui Pinto de Azevedo, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1958-1962, vols. 1-1, 256.

²⁴ Cf. Pedro Nuno Medeiros de HENRIQUES, *Os portugueses e as cruzadas (séculos XII-XIV)*, 72.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

a construção naval, em estreita ligação com o Mediterrâneo, flagelando ainda o litoral norte atlântico peninsular cristão com incursões piratas, tal como confirmam alguns relatos e/ou referências documentais esparsas²⁵. A investigação de Christophe Picard sobre a actividade marítima no Islão ibérico, salientou a riqueza informativa de relatos geográficos árabes para o conhecimento do mar, dos ventos e da costa e chamou a atenção para os saberes, que nem sempre considera meramente fantasiosos, contidos em relatos marítimos como o dos aventureiros de Lisboa, que teriam partido para explorar o oceano no século X ou, a viagem marítima citada por Idrisi, supostamente empreendida pelos Almorávidas para chegarem às Canárias no século XII²⁶. Relatos que revelam informação que, muito possivelmente, a par de outra²⁷, poderia ter circulado entre as populações costeiras quer cristãs quer islâmicas, pois a porosidade era evidente entre estas duas sociedades instaladas na Península Ibérica²⁸.

Mas, permanece ainda por equacionar, de uma forma mais detalhada, a possível continuidade, no pós-conquista portuguesa, da utilização de conhecimento proveniente dessa tradição mediterrânica/islâmica sobre a arte de navegar e/ ou sobre a construção naval, nos espaços litorâneos localizados a sul do rio Tejo, ou seja, no território de mais profunda e longa permanência islâmica e de ancestral proximidade ao Mediterrâneo, tanto mais que a par da existência de uma intensa navegação, se noticia a presença de estaleiros navais em localidades como Alcácer do Sal e Silves, entre outras²⁹. Os estudos que apontam para o recurso à proficiência de arquitectos islâmicos nas campanhas

²⁵ Vd. Amélia Aguiar ANDRADE, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica” in *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media, Nájera. Encuentros Internacionales del Medioevo-Actas*, 65 e especialmente nota 35.

²⁶ Vd. Christophe PICARD, *L’océan atlantique musulman, de la conquête arabe à l’époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d’al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, Maisonneuve & Larose, 1997, 31-34.

²⁷ Vd José MATTOSO, “Antecedentes medievais da expansão portuguesa”, em Francisco Bethencourt, Kirti Narayan Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, 20-22 e José António GONZÁLEZ MARRERO e Carlos MEDINA-HERNÁNDEZ, “Técnicas astronómicas de orientación e instrumentos náuticos en la navegación medieval”, *FORTVNATAE*, vol. 20 (2009), 17-29.

²⁸ Sobre a herança cultural islâmica no Gharb e a sua continuidade no pós conquista leia-se António Borges COELHO, *Tópicos para a história da civilização e das ideias no Gharb Al-Ándalus*, Lisboa Instituto Camões, 1999, 51-63.

²⁹ Vd. Christophe PICARD, *Le Portugal musulman (VIIIe-XIIIe siècle). L’Occident d’al-Andalus sous la domination islamique*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2000, 195-196, 201-204. Sobre estes e ainda outros casos de existência de estaleiros e frotas no Garb, leia-se Inês Lourinho, *1147, uma conjuntura vista a partir de fontes muçulmanas*, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2010. Dissertação de Mestrado, 57-62.



construtivas e de reparação de castelos empreendidas no reinado de D. Dinis, bem como os vestígios da continuidade de soluções construtivas praticadas no Alentejo medieval³⁰, permitem adiantar a hipótese de que o mesmo poderia ter acontecido, pelo menos nos primeiros decénios pós-conquista, no caso dos saberes ligados ao mar, tanto mais que no sul de Portugal se regista a presença de mourarias nas cidades portuárias até aos finais do século XV³¹, enquadradas na sua maioria por textos foralengos concedidos pelos monarcas, os chamados forais dos mouros forros.³²

3. Primórdios

Mas, se a influência de distintas heranças culturais na relação dos portugueses com o mar –que assim podia aliar a tradição atlântica e a mediterrânica– continua a ser um campo de investigação em aberto, parece ser inequívoco que, desde o século XII, para os monarcas, o mar, para além do seu valor económico anteriormente assinalado, já se tinha assumido como um factor importante na guerra com o Islão³³. Tal se depreende de referências a combates marítimos entre portugueses e muçulmanos na década de oitenta dessa centúria, na presença de frotas régias juntamente com as armadas cruzadas nos assédios que permitiram a conquista de cidades do Garb e de forma clara já no século XIII e, o relevo assumido pela componente marítima no relato da conquista de Faro, em 1249³⁴. Porém, está ainda por estudar a conexão entre

³⁰ Vd. Mário Jorge BARROCA, “D. Dinis e a arquitectura Militar Portuguesa”, *Revista da Faculdade de Letras – História*, vol. 15 (1998), 813 e 817. Recorde-se ainda que D. Dinis promoveu a realização de traduções de árabe para português de importantes textos islâmicos. Vd. António Borges COELHO, *Tópicos para a história da Civilização e das Ideias no Gharb Al-Ándalus...*, 21.

³¹ A distribuição das mourarias medievais portuguesas pode ser conferida em M.^a José Ferro TAVARES, “Judeus e mouros no Portugal dos séculos XIV e XV (tentativa de estudo comparativo)”, *Revista de História Económica e Social*, n.º 9, Lisboa, 1982, 75-89.

³² Vd. José Augusto OLIVEIRA, “Vigiar o Tejo, vigiar o mar: a definição dos concelhos de Almada e de Sesimbra” em Isabel Cristina Fernandes, Maria João Branco (coord.), *Da conquista de Lisboa à conquista de Alcácer. 1147-1217. Definição e dinâmicas de um território de fronteira*, Lisboa, Colibri, 2019, 297. Cf. Foral dos mouros forros de Silves, Tavira, Loulé e Faro atribuído por Afonso III em 1269, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I..., vol.2, 20-21.

³³ Vd o caso da conquista de Lisboa em Marco Oliveira BORGES, “Em torno da preparação do cerco de Lisboa (1147) e de uma possível estratégia marítima pensada por D. Afonso Henriques”, *História. Revista da Faculdade de Letras*, vol. 3 (2013), 129-132.

³⁴ Vd. Joaquim Romero de MAGALHÃES, “Para uma interpretação da Crónica da Conquista do Algarve”, in *O Algarve na época moderna*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, UAlg, 2012, 15-26.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

as táticas militares terrestres e as marítimas, o que permitiria avaliar melhor o entendimento dos primeiros monarcas em relação ao elemento marítimo para a sua estratégia militar.

Infelizmente, as fontes disponíveis não permitem conhecer as condições em que se constituiu essa força naval portuguesa, capaz de sustentar, ainda que com grau de sucesso variável, esses confrontos. Uma frota à qual alguns relatos cronísticos atribuem, por vezes, um número elevado de embarcações a par de uma considerável mobilidade³⁵ mas que são omissos sobre o seu processo de formação. Talvez se possa adiantar a possibilidade de que, uma tradição pré-existente de conhecimento da arte de navegar e de construir embarcações utilizada na pesca e na cabotagem, tenha sido re-orientada para uma função bélica em situações de conflito, conforme o clausulado de cartas de foral conferidas a comunidades litorâneas parece sugerir, ao atribuir o privilégio de foro de *milites* a membros da tripulação de embarcações, tais como o arrais, os remadores, os proeiros e mesmo, os calafates³⁶. Uma adenda de Afonso II (1211-1223) na confirmação do foral de Lisboa de 1179, estabelecia que os peões não podiam ser constrangidos a embarcar em navios, o que pode também sugerir essa capacidade de adaptação³⁷.

Por outro lado, no século XII tinha começado a desenhar-se, de forma ainda que incipiente, uma preocupação de controle régio das zonas litorâneas mediante a outorga de forais para promoção do povoamento e/ou da exploração de recursos marítimos como a pesca de cetáceos, ou a extração de sal³⁸.

Se bem que a escassez documental possa estar a condicionar a visão obtida, não parece ser ainda clara uma linha estratégica à escala do reino de defesa dos interesses régios sobre o mar e as actividades que lhe estavam associadas, pois o recurso pelos monarcas à rede monástica para a promoção da ocupação e exploração de zonas litorâneas mediante doações ou cartas de couto ainda estava muito presente, como aconteceu, por exemplo, em 1144, com a doação ao mosteiro de Tarouca de um ermo com as suas pesqueiras e salinas

³⁵ Vd Tiago João Queimada e SILVA, “Os feitos de D. Fuas Roupinho na *Crónica de 1419*”, *Revista Portuguesa de História*, tomo 43(2012), 91-104; Pedro Nuno Medeiros de HENRIQUES, *Os portugueses e as cruzadas (séculos XII-XIV)*..., 49, 51, 53.

³⁶ É o caso do foral de Lisboa de 1179, que foi modelo para os forais atribuídos posteriormente a localidades portuárias do sul do reino. Vd António Matos REIS, *Origens dos municípios portugueses*, Lisboa Livros Horizonte, 1990, 209.

³⁷ Cf. António Matos REIS, *Origens dos municípios portugueses*..., 209.

³⁸ Vd Amélia Aguiar ANDRADE, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica” em *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media*..., 76-77.



ou, em 1158, com a doação da ilha de Aveiró na foz do Mondego ao mosteiro de Santa Cruz de Coimbra ou ainda, a carta de couto concedida ao litorâneo mosteiro de Vairão em 1141, entre outras³⁹. No entanto, era já evidente a preocupação de garantir para a órbita régia os proventos fiscais sobre a pesca e a extracção de sal, mediante cobrança de dízimas e/ou do navão, este último um imposto exigido aos pescadores exteriores às comunidades portuárias fluviais e marítimas de Entre Douro e Minho, esitão a zona mais povoada do reino, sobre o pescado que aí fossem vender⁴⁰.

Atente-se ainda que primeiros monarcas portugueses tinham já protagonizado o fomento do culto de S.Vicente, um santo protector das viagens marítimas e capaz, na crença do homem medieval, de acalmar e dominar as águas. Em 1173, Afonso Henriques (1143-1185) promoveu, de acordo com relatos amplamente difundidos durante toda a Idade Média e mesmo depois⁴¹, o transporte por mar das relíquias deste santo desde o actual cabo de S.Vicente onde então se encontravam, para Lisboa, onde o seu culto conheceu grande expansão⁴² como padroeiro da cidade, vindo a inserir-se a simbólica desse percurso marítimo –a barca e os corvos– na heráldica da cidade⁴³. O monarca patrocinou, na mesma cidade, a fundação de um cenóbio de invocação deste santo que não tardou a adquirir grande protagonismo na cidade, muito devido ao favor régio: o mosteiro de cónegos regrantes de S.Vicente de Fora⁴⁴. A associação deste culto não só ao maior e melhor porto do reino mas também ao cabo situado no local mais

³⁹ Cf. *Documentos medievais portugueses. Documentos régios: documentos dos Condes Portucalenses e D. Afonso Henriques (1095-1185)*..., vol. 1-1, respectivamente 251-252, 341 e 228-229.

⁴⁰ Consulte-se Humberto Carlos Baquero MORENO, “A navegação e a actividade mercantil no Entre-Douro-e-Minho”, *Cadernos Históricas - Lagos*, nº 6, 1995, pp. 65-80 e Maria Fernanda Espinosa Gomes da SILVA, “Navão”, em Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1989, vol. IV, 374.

⁴¹ Vd. Isabel Rosa DIAS, *Culto e memória textual de S. Vicente em Portugal (Da Idade Média ao século XVI)*, Faro, Universidade do Algarve, 2003, Dissertação de Doutoramento, versão revista, Lisboa, 2011, 30-39, 190-192.

⁴² A importância deste culto foi recentemente confirmada pela descoberta de um fragmento de um Ofício comemorativo da transladação das relíquias de S.Vicente para Lisboa ou seja, de um ofício próprio e específico deste santo, que tinha lugar no dia 15 de Setembro. Vd. as considerações sobre este elemento musical e sua importância em Manuel Pedro FERREIRA, “São Vicente em Lisboa: dois protagonistas (leitura histórica de um fragmento musical)” em João Luís Inglês Fontes, Luís Filipe Oliveira, Catarina Tente, Mário Farelo, Miguel Gomes Martins (coords.), *Lisboa Medieval: Gentes, Espaços e Poderes*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, 2017, 205-222.

⁴³ Vd. Luís KRUS, “S. Vicente e o mar: das relíquias à moeda”, em *Passado, memória e poder na sociedade medieval portuguesa. Estudos*, Redondo, Patrimonia, 1994, 143-148.

⁴⁴ Cf. Manuel Fialho SILVA, *Mutação Urbana na Lisboa Medieval. Das Taifas a D. Dinis*, Lisboa, Faculdade de Letras, 2016, Tese de Doutoramento, 456-457.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

meridional da costa atlântica portuguesa, ou seja, no que podia ser o limiar do oceano desconhecido que se estendia para sul, sinalizava a presença da protecção divina através da mediação do mártir e santo Vicente, para marinheiros e pescadores que o teriam de sulcar.⁴⁵

4. Novas estratégias

A conquista de Faro em 1249 marcou o fim da conquista portuguesa. Os *fossados* seriam agora cada vez mais um assunto marítimo, tendo como cenário o mar, hierarquizado pelo estreito de Gibraltar, que ligava as costas da Península Ibérica ao continente africano e que este se assumisse como elemento chave no contacto entre Mediterrâneo e Atlântico⁴⁶, que os distintos reinos ibéricos vão disputar entre si e com outros poderes extra-peninsulares durante toda a Idade Média, tendo já em perspectiva, ainda que afastada, a navegação em direcção ao Atlântico sul⁴⁷. Para Portugal, tal significou ainda o afastamento da pirataria muçulmana e o conseqüente proporcionar de condições favoráveis para a afirmação da costa portuguesa como espaço de passagem no cada vez mais dinâmico tráfego marítimo que ligava o norte e o sul da Europa, circunstâncias que tornaram premente uma maior atenção dos monarcas aos assuntos ligados ao mar a partir da 2ª metade do século XIII.



Figura 1. 1346. Selo do concelho de Lisboa representando a procissão da chegada das relíquias de S. Vicente à cidade no reinado de Afonso Henriques. Torre do Tombo (Lisboa), *Mesa da Consciência e Ordens, Mosteiro de Santos-o-Novo*, doc. 245 (Casa Forte).

⁴⁵ Luís KRUS, “S. Vicente e o mar: das relíquias à moeda” em *Passado, memória e poder na sociedade medieval portuguesa. Estudos...*, 143-144.

⁴⁶ Vd. A. H. de Oliveira MARQUES, *A Expansão Quatrocentista*, em Joel Serrão, A. H. de Oliveira Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Editorial Estampa, vol. II, 1998, 13, 15, 21.

⁴⁷ Luís Adão da FONSECA, “Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos: a formação da fronteira marítima nos séculos XIV-XV e a noção de espaço político descontínuo”, *População e sociedade*, n.º 17 (2009), 48-50 e Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO, “Visiones italianas del Estrecho de Gibraltar” em Fr. Des Boscs-Plateaux, Yann Dejugnat, Arthur Haushalter (coords.), *Le détroit de Gibraltar (Antiquité-Moyen Age). I. Representations perceptions, imaginaires*, Madrid, Casa de Velázquez, 2019.



Um reino saído de uma ancestral guerra com o Islão e de uma difícil conjuntura interna que se estendera entre 1190 com a chegada em força dos Almóadas e o fim da guerra civil em 1245⁴⁸, teria agora portanto, de desenvolver estratégias que viessem a propiciar o fomento das actividades marítimas, nomeadamente a construção naval, a promoção da circulação marítima de mercadorias e pessoas e, o desenvolvimento de uma armada régia que pudesse garantir o controle eficaz da linha de costa e a sua defesa face a possíveis disputas e confrontos e, que colocasse Portugal nos cenários de disputa marítima peninsulares. Com efeito, a costa portuguesa, com os seus 943 quilómetros de extensão assumia-se como elemento fulcral na definição do território de exercício do poder dos monarcas portugueses.

As inquirições levadas a efeito pelos reis Afonso II em 1220 e Afonso III (1248-1279) em 1258 em vastas regiões do reino, se bem que pretendendo avaliar prioritariamente o grau de usurpação dos direitos e bens régios pelo clero e pela nobreza⁴⁹, tinham também revelado as potencialidades económicas e fiscais dos recursos marítimos e a necessidade de garanti-los, o mais possível, para a órbita da coroa⁵⁰. A lei de almotaçaria estabelecida por Afonso III em 1253, por seu lado, ainda que aplicada à região norte do reino e por isso privilegiando o relacionamento atlântico, apontava para circuitos já bastante alargados de contactos comerciais –Inglaterra, Flandres, França– que urgia ampliar, diversificar e sobretudo, controlar fiscalmente⁵¹.

Tais objectivos implicaram o desenvolvimento e aplicação de um amplo e diversificado conjunto de estratégias, em que não só se retomaram e aprofundaram linhas de intervenção abertas no século XII pelos primeiros monarcas portugueses mas sobretudo, se introduziram importantes inovações, algumas delas em consonância com o que então se difundia nos restantes reinos europeus.

A introdução de elementos novos na estratégia marítima dos monarcas portugueses manifestou-se a partir da 2ª metade do século XIII e teve como principais e quase exclusivos protagonistas os reis Afonso III e Dinis (1279-1325), uma vez que os seus antecessores viveram conjunturas político-militares

⁴⁸ Sobre a guerra civil de 1245 consulte-se Leontina VENTURA, *D. Afonso III*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006, 73-83.

⁴⁹ Vd, Luís KRUS, “Inquirições” em José Costa Pereira (coord.), *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*, vol. 1, Lisboa, Alfa, 1986, 343-344.

⁵⁰ Amélia Aguiar ANDRADE, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica” in *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media...*, 57-89.

⁵¹ Cf. *Lei da Almotaçaria. 26 de Dezembro de 1253*, introdução, tradução e notas de Aristides Pinheiro e Abílio Rita, Lisboa, Banco Pinto & Sotto Mayor, s.d.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

complexas e difíceis, associadas a um território ainda instável e sem a dimensão obtida no final da primeira metade desta centúria.

De escopo mais limitado espacialmente, podem apontar-se outras iniciativas, associáveis a ordens militares, a autoridades episcopais ou, a instituições monásticas, que não cabe aqui desenvolver, mas que serão referidas na medida que se ligavam ou colidiam com os interesses régios. Na sua maioria tratava-se de casos de situações decorrentes da gestão de senhorios territoriais adquiridos em conjunturas anteriores, algumas mesmo anteriores à independência portuguesa. Assim acontecia com as ordens militares, que tinham desempenhado um decisivo papel na conquista do território a sul do Tejo na 1ª metade do século XIII, recebendo por isso vastas doações que incluíam, no caso da ordem de Santiago, áreas costeiras⁵². Ou, as relacionadas com a reorganização religiosa subsequente à ocupação cristã no tempo longo da *Reconquista*, como acontecia por exemplo, com o senhorio episcopal da cidade portuária do Porto⁵³ ou, com o controle dos pequenos portos da Estremadura central por potentados monásticos da região como Santa Cruz de Coimbra e o mosteiro cisterciense de Alcobaça, instituições de grande proximidade à monarquia e por esta amplamente dotadas⁵⁴.

Tal como mencionado anteriormente, a política marítima de Afonso III e de D. Dinis deve ser contextualizadas em função das conjunturas políticas vividas não apenas em Portugal – trata-se de dois monarcas que têm como comum objectivo primordial da sua governação a afirmação da sua autoridade perante os poderes concorrentes no interior do reino⁵⁵ – mas também nos restantes reinos peninsulares, uma análise que falta aprofundar no seu contexto mais global, mas em que são detectáveis sinais da influência de ritmos das disputas políticas entre reinos ibéricos, da continuidade de confronto com o Islão agora na costa magrebina, da disputa pela supremacia na navegação no Estreito. E que não ficaram imunes às consequências de conjunturas político militares mais distantes como as vividas no Mediterrâneo central e oriental e/ou no Atlântico norte, as quais, ao afectarem dinâmicas marítimas e seus protagonistas revelavam a

⁵² Cf. Luís Filipe OLIVEIRA, “As ordens militares e o mar: problemas e perspectivas” em em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448)*... 2019, 141.

⁵³ Vd Amélia Aguiar ANDRADE, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica” em *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media*..., 69.

⁵⁴ Vd Pedro Gomes BARBOSA, “O litoral estremenho na primeira dinastia”, em *Documentos, lugares e homens. Estudos de História medieval*, Lisboa, Cosmos, 1991, 81-86.

⁵⁵ Vd. José MARTOSO, “O triunfo da monarquia portuguesa (1258-1264): ensaio de uma história política”, *Análise Social*, vol. 35, n. 157, 2001, 899-935.



relação sistémica entre Mediterrâneo e Atlântico, que se tornará mais evidente nas centúrias seguintes⁵⁶.

Uma mais profunda interpretação das estratégias associadas ao mar empreendidas por Afonso III e D. Dinis, implicaria ainda investigar de forma mais aprofundada circunstâncias específicas associadas a estes monarcas, em busca de possíveis paralelos ou influências, provenientes de outros espaços peninsulares e/ou europeus. Por um lado, a estadia de Afonso III em França entre data imprecisa nos finais da década de vinte do século XIII e 1245, e por outro, a proximidade diplomática e familiar de D. Dinis à Coroa de Aragão. Afonso, enquanto estanciou em França, rodeado de um círculo de fiéis vassalos que depois o acompanhou no regresso ao reino e na governação⁵⁷, para além de frequentar a corte de seu primo S. Luís, o que lhe teria permitido conhecer orientações aplicadas por este monarca na gestão do seu reino⁵⁸ acedeu, através do casamento com Matilde, viúva de Filipe de Hurepel, bastardo do rei Filipe Augusto, ao título de conde de Boulogne ou seja, de uma região de forte vocação marítima, localizada numa costa determinante nas rotas marítimas frequentadas pelos portugueses⁵⁹. D. Dinis, por seu lado, cimentou uma intencional e forte aproximação política à Coroa de Aragão, que encontrou um importante nexu no seu casamento com Isabel de Aragão em 1281, filha do rei Pedro III e ainda, pela a relação com seu cunhado Jaime II⁶⁰. Tal proximidade, que pretendia obter dividendos no sempre complexo xadrez político ibérico em que Castela procurava obter a hegemonia política, significaria, por certo, também o acesso a

⁵⁶ Amélia Aguiar ANDRADE, Flávio MIRANDA, “Lisbon. Trade, Urban Power and the King’s visible hand”... *The Routledge handbook of maritime trade around Europe: 1300-1600*, London, Routledge, 2017, 333-351.

⁵⁷ Vd. Leontina VENTURA, *D. Afonso III...*, 44-51, onde esta autora refere ainda uma possível estadia, ainda que episódica, de Afonso na Flandres, junto de seu tio Fernando Sanches.

⁵⁸ Atente-se às considerações de Mário Barroca sobre as intervenções promovidas por Afonso em castelos e a introdução da solução francesa do uso de matacões em Mário Jorge BARROCA, “D. Dinis e a arquitetura militar portuguesa” em *Revista da Faculdade de Letras – História...*, 804. No entanto, a estadia de Afonso não coincidiu com a fase mais dinâmica da estratégia interna de S. Luís, ocorrida depois de 1254. Vd Jacques LE GOFF, *Saint Louis*, Paris Gallimard, 1996, 249-276.

⁵⁹ Mathias TRANCHANT, *Les ports maritimes de la France Atlantique (XIe-XVe siècle). 2 – Territoires de la fortune*. Université de La Rochelle, 2017, 39-40, 80. Os vestígios documentais sobre a estadia do infante Afonso em França são muito escassos, impedindo a avaliação das influências que possa ter colhido.

⁶⁰ Vd. José Augusto PIZARRO, “D. Dinis e o Mar”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 30-31.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

informações sobre o funcionamento de uma das mais dinâmicas áreas portuárias do Mediterrâneo e de um porto de referência: Barcelona⁶¹.

As estratégias relacionadas com o mar, empreendidas por estes dois monarcas parecem já levar em conta uma perspectiva mais global sobre o território do reino que deveria resultar não apenas do facto de o terem percorrido e visitado com frequência⁶² mas porque também dispunham de inquéritos ocorridos de forma regular entre 1258 e 1311⁶³, os quais, apesar de terem outros objectivos, não deixavam de lhes facultar uma panóplia extraordinária de informação sobre a organização do reino, sobre as disponibilidades de recursos naturais e humanos, sobre os poderes em presença, sobre réditos, etc, o que lhes facultou uma especial apreensão sobre as situações e locais em que deviam actuar.

A intervenção régia incidiu, como era de esperar, sobre as zonas litorais e estuarinas bem como sobre as comunidades aí instaladas ou a instalar, com grande protagonismo para a cidade de Lisboa e para a região do Algarve. Lisboa, cujas potencialidades económicas e vantagens portuárias já foram enunciadas anteriormente, era para estes monarcas a cidade onde estanciavam acompanhados pela sua corte cada vez com mais frequência, e onde se implantavam as estruturas administrativas de enquadramento do reino, então em claro desenvolvimento. Progressivamente óbvia *caput regnum*, a cidade assegurava uma multiplicidade de funções, sobretudo de natureza política e económica, que estes monarcas, senhores da cidade, pretendiam incentivar, pois aí encontravam um importante apoio político.

O Algarve por seu lado, com uma forte tradição ancestral de ligação ao mar e uma predisposição para a instalação de pontos portuários, assumia-se como uma linha costeira fundamental às acções que podiam vir a dar continuidade à missão cruzadística dos monarcas portugueses, a qual desde sempre era suporte da sua autoridade e prestígio quer nacional quer internacionalmente⁶⁴.

⁶¹ Leia-se mais à frente o que se escreve sobre as intervenções deste rei na frente ribeirinha de Lisboa.

⁶² Cf. João Alves DIAS, “Itinerário de D. Afonso III (1245-1279)”, *Arquivos do Centro Cultural Português*, 15 (1980), 453-519 e Virgínia RAU, *Itinerários régios medievais: elementos para o estudo da administração medieval portuguesa, Itinerário del Rei D. Dinis (1279-1325)*, Lisboa, Universidade de Lisboa, 1962, vol. 1. Em 1258, o rei estanciou em Guimarães enquanto decorriam inquirições no Entre Douro e Minho e foi na mesma altura que concedeu foral a Viana –ver mais à frente nota nº 91– bem como outros textos a outras localidades da região.

⁶³ Vd. Luís KRUS, “Inquirições”, em José Costa Pereira (coord.), *Dicionário Ilustrado da História de Portugal...*, 343-344.

⁶⁴ Vd. José MARTOSO, “O triunfo da monarquia portuguesa (1258-1264): ensaio de uma história política”, *Análise Social...*, 899-935.



Fronteiro do Magreb islâmico, surgia como primordial nos possíveis e desejáveis horizontes de intervenção destes monarcas.

Os interlocutores dessas acções, nem sempre pacíficas e sobre as quais as informações podem ser avaras, tanto podiam exigir complexas acções diplomáticas como aconteceu no caso da coroa castelhana como processar-se no quadro da relação entre um monarca e os seus súbditos, como acontecia com as comunidades litorâneas ou ainda, com simples particulares. Mas também podiam adquirir os contornos da sempre complexa negociação entre poderes, como sucedia quando intervinham autoridades episcopais, membros da nobreza, comunidades monásticas ou ordens militares. O tempo necessário para as concretizar foi também diverso, detectando-se ritmos de actuação mais ou menos intensos, em função situações conjunturais. Tal acontece com as intervenções da Afonso III na década subsequente ao fecho da conquista portuguesa em 1249, quando empreendeu estratégias de consolidação territorial da sua autoridade e/ou de recompensa por apoios recebidos no seu conturbado processo de ascensão ao trono⁶⁵. Ou então, a eventual correlação entre algumas acções protagonizadas por D. Dinis no dealbar do século XIV e os conflitos que começavam a ter lugar com o infante Afonso, seu filho e herdeiro⁶⁶. Por menorizem-se então os contornos da política marítima destes monarcas, num tempo longo da 2ª metade do século XIII que, por razões óbvias, vai considerar a totalidade da duração do reinado de D. Dinis, pelo que tem como ponto de chegada o ano de 1325.

5. O controle régio das zonas costeiras

No jogo de interesses que caracterizou o reinado de Afonso III, as zonas litorâneas e com elas a linha de costa, constituíam-se não só como espaços de grande potencialidade económica mas também de grande significado político, pois tendiam já a constituir um limite da soberania régia esta cronologia ainda

⁶⁵ Um exemplo desse tipo de actuação é a doação do castelo de Porches em 1250 a Estevão Anes, seu chanceler, assim como outros bens fundiários situados em Faro e em outras localidades, que tinham pertencido a um mouro. Cf. Respectivamente, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I..., vol.2, 63-64 e 64-65.

⁶⁶ Vd. Giulia Rossi VAIRO, "A guerra civil portuguesa, o almirante Manuel Pessanha e a criação da ordem de Cristo", em *Entre Deus e o Rei. O mundo das Ordens Militares. Atas do VII Encontro internacional sobre Ordens Militares*, Palmela, GeSOS e Câmara Municipal de Palmela, 2018, 436.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

está longe conhecer a noção de fronteira marítima que se irá afirmar mais tarde-, ainda que impreciso e difícil de controlar⁶⁷.

Não admira pois que Afonso III tenha atribuído a maior atenção –corroborada pela disponibilidade das fontes escritas– ao controle das zonas costeiras do reino e muito especialmente às do Algarve, cuja finalização do processo de conquista era recente. A tomada de Faro tinha sido, para o monarca, um episódio de consequências complexas, pois se constituiu um óbvio momento de prestígio –a realeza surgia novamente a chefiar ações militares de envergadura contra o Islão– não deixou de ser a constatação de que se tratava de um território que, mercê de circunstâncias anteriores, não se encontrava, de uma forma plena na órbita da coroa, uma vez que o rei Portugal devia aí reconhecer a submissão vassálica ao rei Castela⁶⁸. Simultaneamente, amplas doações dos reis seus antecessores às ordens militares, especialmente à Ordem de Santiago, cujo ramo português ainda não se autonomizara, faziam temer uma falta de solidariedade da região com os interesses régios⁶⁹.

Uma situação que implicou a ação do monarca através de duas vertentes distintas mas complementares: a obtenção do reconhecimento da parte de Afonso X da soberania portuguesa sobre o Algarve e o refrear do protagonismo das ordens militares, sobretudo de Santiago, no controle das zonas costeiras da região, dos seus portos e da navegação no baixo Guadiana, sendo que este último curso fluvial constituía um tramo da linha divisória entre os reinos castelhano e português.

Não cabe aqui detalhar a primeira destas questões, amplamente glosada e interpretada por especialistas como Manuel González Jimenez⁷⁰ e José Mattoso⁷¹, mas apenas chamar a atenção para o facto de que esse conflito se insere num contexto mais vasto de definição, entre as duas monarquias, das suas zonas de contacto e dos seus consequentes âmbitos de soberania⁷². Um processo sobre

⁶⁷ Vd. Amélia Aguiar ANDRADE, “A importância da linha costeira na estruturação do reino medieval português. Algumas reflexões”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 35 (2008), 13-14.

⁶⁸ Vd. Manuel GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Alfonso X el Sabio*, Madrid, Ariel, 2004, 52.

⁶⁹ Vd. Hermenegildo FERNANDES D. *Sancho II*, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2006, 204-208. Cf. Sandra Virgínia Pereira Gonçalves BERNARDINO, *Sancius Secundus Rex Portugalensis. A Chancelaria de D. Sancho II (1223-1248)*. Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2003. Dissertação de mestrado, documentos 67, 73, 74, 81.

⁷⁰ Vd. Manuel GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Alfonso X el Sabio...*, 52-58 e “Alfonso X y Portugal”, *IV Semana de Estudios Alfonsís*, Alcanate IV, 2004-2005, 19-34.

⁷¹ Vd. José MATTOSO, “As relações de Portugal com Castela no reinado de Afonso X, o Sábio” em *Fragmentos de uma composição Medieval*, Lisboa, Editorial Estampa, 1987, 73-94.

⁷² Em documento datado de 5 de Junho de 1264, Afonso X menciona a existência de contenda e de dúvidas que justificavam a realização de um inquérito: «... asaber de Sabvgal fata en la foz de



o qual a informação é muito escassa para as cronologias do Rei Sábio e de Afonso III, mas que tem uma continuidade melhor documentada em décadas posteriores ao tratado de Badajoz, prolongando-se até à assinatura do tratado de Alcanises em 1297.

O reconhecimento dos interesses portugueses sobre o Algarve por parte de Afonso X foi o culminar de anos de negociação e potencial conflito, veio a permitir a Afonso III o consolidar linhas interventivas já em andamento numa área predisposta às actividades marítimas e à constituição de núcleos urbanos portuários, associáveis à produção salineira, à pesca de cetáceos e ao escoamento para mercados estrangeiros de uma intensa produção regional de frutas como a amêndoa, o figo e as uvas passas⁷³. E ainda abrir caminho à constituição de pontos estratégicos de apoio à navegação portuguesa no Estreito e às rotas marítimas entre o Mediterrâneo e o Atlântico, estas últimas em clara expansão⁷⁴. A costa algarvia mercê da sua proximidade ao norte de África –facto primordial nas futuras acções marítimo-militares relacionadas com a implantação portuguesa no Magreb a partir da conquista de Ceuta em 1415– aproximava os portugueses do *lucro sarracénico* referido nos textos foralengos ou seja, dos proventos provenientes das presas resultantes de acções contra a navegação islâmica, muito prestigiantes para os intervenientes e, altamente lucrativas, sobretudo para a Coroa, que passara a garantir o direito de quinto⁷⁵.

A acção de Afonso III materializou-se logo em 1266, mesmo antes da assinatura do tratado de Badajoz, através da concessão de forais às localidades de Silves, Faro, Loulé e Tavira, que seguiram o modelo do foral de Lisboa de 1179, garantindo assim a tutela das comunidades aí instaladas, ou a instalar⁷⁶.

Caia E di por mis partidores de Sabvgal fata en Mino...». Cf. *Chancelaria de D. Afonso III*, Livros II e III, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2011, 270.

⁷³ Vd. Gonçalo Melo da SILVA, “A coroa, as vilas e o mar: a rede urbana portuária do Algarve (1266-1325)”, Adelaide Millán Costa, Amélia Aguiar Andrade, Catarina Tente, (eds.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa Medieval*, Lisboa, IEM e Câmara Municipal de Castelo de Vide, 553-554.

⁷⁴ Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO, “Visiones italianas del Estrecho de Gibraltar” em Fr. Des Boscs-Planteaux, Yann Dejugnat, Arthur Haushalter (coords.), *Le détroit de Gibraltar (Antiquité-Moyen Age). I. Representations perceptions, imaginaires*, Madrid, Casa de Velázquez, 2019, 268-270 e Dominique VALÉRIAN, *Ports et réseaux d’échanges dans le Maghreb medieval*, Casa de Velázquez, Madrid, 2019, 211-216.

⁷⁵ Vd. Luís Filipe OLIVEIRA, “As ordens militares e o mar: problemas e perspectivas”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448)*... 2019, 142.

⁷⁶ Vd. Gonçalo Melo da SILVA, “A coroa, as vilas e o mar: a rede urbana portuária do Algarve (1266-1325)”, Adelaide Millán Costa, Amélia Aguiar Andrade, Catarina Tente, (eds.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa Medieval*, ..., 559-560.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

Textos, cujo conteúdo não apenas revela a pré-existência de recursos humanos e actividades económicas diversificadas mas ainda uma evidente preocupação fiscal, tendo esta última como corolário uma cuidada explicitação de impostos e taxas a cobrar sobre a pesca, a entrada de mercadorias, o sal e de qualquer actividade em conexão com o mar, esclarecendo-se o seu âmbito e beneficiários⁷⁷. O monarca procurou ainda garantir o contributo dessas localidades para o esforço naval atribuindo-lhes, tal como acontecia em Lisboa, o privilégio de foro de *milites* para certas categorias de tripulantes de navios, como os petintais, os proeiros e os espadeiros⁷⁸. Num contexto posterior à assinatura do tratado de Badajoz, seguiram-se outras concessões destinadas a atrair novos povoadores e/ou beneficiar os já aí estabelecidos, tais como a quitação de jugada aos povoadores de Faro, de Silves, de Loulé, de Tavira, de Paderne e de Aljezur em 1268⁷⁹ e a concessão de foral aos mouros forros de Silves e de Tavira, em 1269, este destinado a enquadrar comunidades islâmicas que tinham permanecido depois da conquista cristã⁸⁰.

No Algarve Afonso III teve ainda de levar a cabo um esforço de reversão de anteriores doações às ordens militares, especialmente as que tinham resultado do papel preponderante que a Ordem de Santiago tinha desempenhado na conquista territorial da zona a sul do Tejo. Mercê dessas doações-protagonizadas por Afonso II, Sancho II e, pelo próprio Afonso III nos primeiros anos do seu reinado em recompensa pelo apoio recebido para o fecho da conquista da região —a instituição dispunha de comendas sediadas ao longo da costa algarvia, que lhe garantiam o controle de populações de amplos proventos provenientes das actividades ligadas ao mar⁸¹. A documentação disponível não deixa transparecer se a renúncia aos direitos sobre Tavira, Cacela e Castro Marim que a Ordem protagonizou em 1272 em favor do rei, foi precedida de alguma resistência por esta perda de direitos anteriormente adquiridos⁸². Talvez para esta instituição fosse na altura mais vantajoso manter suas áreas portuárias na costa a sul de Lisboa, mais articuladas com algumas das suas mais importantes comendas e mais

⁷⁷ Cf. Forais de Silves, Faro, Loulé e Tavira respectivamente em *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I..., vol. 1, 414-418, 418-419, 419-420 e 420-421.

⁷⁸ Vd. António Matos REIS, *Origens dos municípios portugueses...*, 209.

⁷⁹ Cf. *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I..., vol. 1, 432-433 e 433.

⁸⁰ Cf. *Chancelaria de D. Afonso III*, Livros II e III..., 2011, 20-21. Recorde-se o papel destas comunidades na transmissão de saberes e de práticas culturais.

⁸¹ E em menor escala a presença de outras ordens. Para uma visão de conjunto ler Luís Filipe OLIVEIRA, “Da defesa da fronteira à guerra no mar: A Coroa e as Ordens Militares”, em Carlos de Ayala Martínez, J. Santiago Palacios Ontalva, Martín Ríos Saloma (eds.), *Guerra santa y cruzada en el Estrecho: El occidente peninsular en la primera mitad del Siglo XIV*, Madrid, Sílex, 2016, 275-296.

⁸² Cf. *Chancelaria de D. Afonso III*, Livros II e III..., 2011, 308-309.

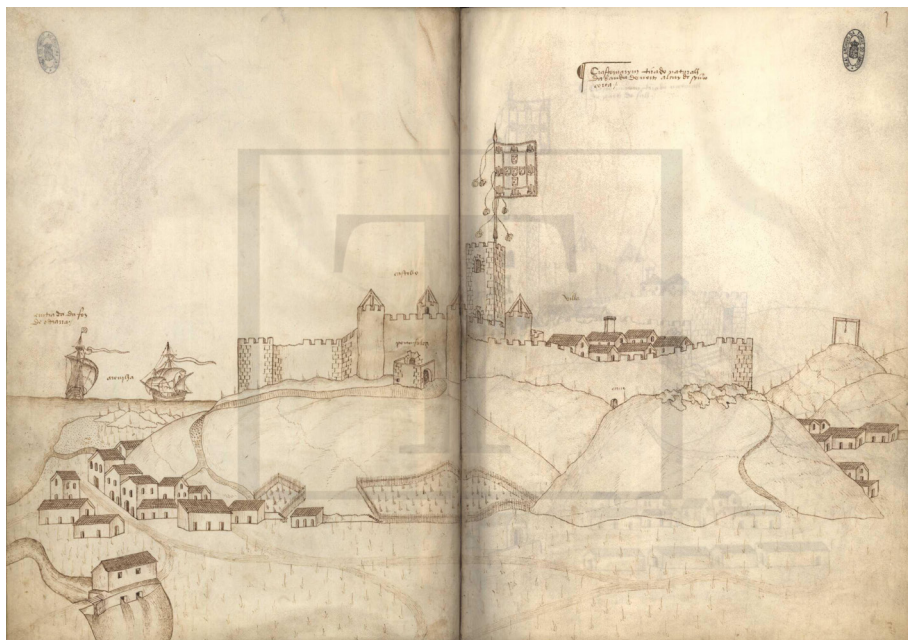


Figura 2. Representação vila e castelo de Castro Marim na foz do rio Guadiana a partir do lado norte, Torre do Tombo (Lisboa), *Livro das fortalezas situadas no extremo de Portugal e Castela por Duarte De Armas, escudeiro da casa do rei D. Manuel I*, (c. 1509).

adequadas ao escoamento da produção cerealífera das suas vastas propriedades, a que se acrescentavam significativos réditos pesqueiros e as potencialidades da circulação marítima⁸³. Um reforço da presença do poder régio no Algarve, passou pela outorga de uma carta de foral a Castro Marim em 1277⁸⁴, que veio garantir para a Coroa, a estratégica foz do Guadiana⁸⁵.

D. Dinis não necessitou de ser tão assertivo nesta região como seu pai, tanto mais que a soberania portuguesa estava garantida e, simultaneamente, encontrava-se em andamento o processo de autonomização progressiva do ramo

⁸³ Vd. José Augusto OLIVEIRA, “Vigiar o Tejo, vigiar o mar: a definição dos concelhos de Almada e de Sesimbra” em Isabel Cristina Fernandes, Maria João Branco (coord.), *Da conquista de Lisboa à conquista de Alcácer. 1147-1217...*, 2019.

⁸⁴ Cf. *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I..., vol. 2, 241-245.

⁸⁵ Enquanto se espera pela tese de doutoramento de Gonçalo Melo da Silva sobre a rede portuária do Algarve em que muitos destes aspectos são aprofundados e detalhados consulte-se do autor, “A coroa, as vilas e o mar: a rede urbana portuária do Algarve (1266-1325)”, Adelaide Millán Costa, Amélia Aguiar Andrade, Catarina Tente, (eds.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa Medieval...*, 547-576.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

português da ordem de Santiago que este monarca muito apoiou⁸⁶. Esta última circunstância minorava os riscos de uma possível falta de sintonia com a autoridade régia e sustinha a canalização para fora do reino, de réditos provenientes dos seus domínios territoriais no reino português⁸⁷. Mas o rei não deixou de retomar a estratégia anteriormente empreendida por seu pai e concedeu cartas de foral às localidades de Aljezur em 1280, Cacela em 1283 e Porches em 1286 e, já no dealbar do século XIV, em 1304, promoveu, no baixo Guadiana, a norte de Castro Marim, a vila e castelo de Alcoutim, através da concessão de um texto foralengo⁸⁸.

As intervenções nos sistemas defensivos de duas vilas portuárias algarvias –Tavira e Castro Marim– que D. Dinis concretizou respectivamente em 1293 e 1279⁸⁹ não só reforçaram a sua segurança como materializaram, de forma mais evidente, a tutela régia em dois pontos fulcrais, pois Tavira, assumia cada vez uma posição charneira no contexto da costa algarvia. A obra empreendida em Castro Marim, quando associada à acção semelhante concretizada em Alcoutim, podem ser inseridas num contexto mais amplo de um ciclo de obras dionisinas em fortalezas raianas⁹⁰, destinado a melhor consolidar a linha de oposição com o vizinho reino de Castela e mas que, neste caso, também assegurou a consolidação dos interesses portugueses na navegação do curso final do rio Guadiana e na sua foz, na sequência do foral antes atribuído por seu pai.

No século XIV, as intervenções deste monarca na região revelavam que a Coroa já considerava as ordens militares próximas da sua órbita –lograra-se a autonomização do ramo português da Ordem de Santiago–, não hesitando por isso em confiar-lhe novamente o desempenho de um papel importante

⁸⁶ Carlos AYALA MARTÍNEZ, “La escisión de los santiaguistas portugueses: algunas notas sobre los establecimientos de 1327”, *Historia. Instituciones. Documentos*, vol. 24 (1997), 53–67 e também Giulia Rossi VAIRO, “A guerra civil portuguesa, o almirante Manuel Pessanha e a criação da ordem de Cristo”, em *Entre Deus e o Rei. O mundo das Ordens Militares. Atas do VII Encontro internacional sobre Ordens Militares*, Palmela, GeSOS e Câmara Municipal de Palmela, 2018, 441–454.

⁸⁷ Contudo, essa preocupação ainda se mantinha nos inícios do século XIV, como se pode detectar numa exposição apresentada ao papa João XXIII pelos embaixadores de D. Dinis, solicitando que fosse concedido ao reino de Portugal um Mestre Provincial da Ordem de Santiago, a fim de não serem despendidos, em interesses estrangeiros, os recursos portugueses, como já antes sucedera. Cf. *Monumenta Henricina*, ed. António J. Dias Dinis, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960–1970, vol. 1, pp. 90–94.

⁸⁸ Vd. António Matos REIS, *História dos municípios [1050-1383]*, Lisboa, Horizonte, 2007, 379.

⁸⁹ Vd. Mário Jorge BARROCA, “D. Dinis e a arquitectura Militar Portuguesa”, *Revista da Faculdade de Letras – História*, vol. 15 (1998), 811.

⁹⁰ Vd. Mário Jorge BARROCA, “D. Dinis e a arquitectura Militar Portuguesa”..., 811–813.



no enquadramento da região, como bem comprovam algumas doações, entre as quais se salienta a do senhorio da vila de Castro Marim à recém formada Ordem de Cristo em 1320, na sequência de um processo, protagonizado por D. Dinis, de transição dos bens da extinta ordem do Templo para uma instituição de raiz portuguesa⁹¹.

Mas, o Algarve não esgotou a estratégia marítima de Afonso III e D. Dinis, uma vez que ambos tiveram a preocupação de colocar, de uma forma mais sistemática, sob a égide da coroa, as principais zonas estuarinas do reino. Assim, Afonso III, em 1258 outorgou foral à povoação de Átrio localizada na foz do rio Lima, mudando-lhe o nome para Viana. Nesse texto, que seguia o modelo de foral de Salamanca, ficava evidente a vontade de controlar o sector terminal de um importante eixo fluvial que estabelecia conexão com zonas de grande fertilidade e densidade populacional e ainda, captar serviços de carácter militar e promover o amuralhamento de um ponto portuário estratégico. A instituição de um *cautum* de apoio à comunidade e, mais tarde, em 1265, a outorga do privilégio de exclusão de privilegiados do perímetro urbano, reforçou para a vila, o estatuto de ponto de consonância com a autoridade régia numa região de forte predomínio senhorial como era o Entre Douro e Minho⁹².

Bem significativo da valorização deste tipo de estratégia e do seu alcance para a Coroa, foi o confronto empreendido por Afonso III com o bispo do Porto, senhor desta cidade, pelo controle fiscal da foz do rio Douro. Depois de várias actuações fortemente hostis aos interesse episcopais ocorridas em 1254⁹³, o monarca acabou por promover em 1255, o desenvolvimento um pólo alternativo na margem sul do rio, através da atribuição de uma carta de foral a Vila Nova de Gaia, de modo a garantir a recolha de direitos sobre a entrada e saída de mercadorias⁹⁴. Quase uma década mais tarde, em 1264, o monarca irá impôr uma composição ao bispo portuense para partilha dos direitos de pesca na zona estuarina do rio Douro⁹⁵.

⁹¹ Vd. Gonçalo Melo da SILVA, “A coroa, as vilas e o mar: a rede urbana portuária do Algarve (1266-1325)”, Adelaide Millán Costa, Amélia Aguiar Andrade, Catarina Tente, (eds.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa Medieval...*, 561.

⁹² Detalhar o processo da formação de Viana em Amélia Aguiar ANDRADE, *Vilas, poder régio...*, 331-333.

⁹³ Cf. José MATTOSO, Luís KRUS, Amélia Aguiar ANDRADE, *A terra de Santa Maria no século XIII. Problemas e documentos*, Santa Maria da Feira, 1993, 132-133.

⁹⁴ Vd José MATTOSO, Luís KRUS, Amélia Aguiar ANDRADE, *O castelo e a feira. A terra de Santa maria nos séculos XII e XIII*, Lisboa, Estampa, 1989, 115-116.

⁹⁵ Cf. *Chancelaria de D. Afonso III*, Livros II e III..., 2011, 279-280.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

A intervenção na costa norte do território e nos rios Lima e Douro enunciadas de forma sumária, não podia ser alheia ao conhecimento que Afonso III detinha sobre as potencialidades económicas e portuárias da região, conforme fica evidenciado no tabelamento que emitiu para o Entre Douro e Minho em 1253, como antes foi referido⁹⁶. Seu filho Denis consolidou a presença régia na região mediante a atribuição, em 1284, de carta de foral à povoação de Caminha, situada na foz do rio Minho, o que permitiu consolidar a defesa da oposição fronteiriça com o reino vizinho consubstanciada no curso do rio Minho e, simultaneamente garantir os proventos da circulação marítimo-fluvial que lhe estavam associados⁹⁷. Em 1308⁹⁸, a instituição de uma póvoa na localidade de Varzim, na imediata proximidade de Vila do Conde, a vila senhorial que controlava a foz do rio Ave, seguia objectivos semelhantes aos da fundação de Vila Nova de Gaia por seu pai: encontrar um pólo de cobrança fiscal alternativo ao concorrente poder senhorial que minorasse as perdas fiscais que a Coroa aí conhecia⁹⁹.

A procura de uma maior amplitude e eficácia para este controle das foz dos rios mais importantes do reino, levou D. Dinis a desenvolver uma efectiva política de escambos que pudesse contrariar situações resultantes de doações, por vezes dos seus antecessores mas outras vezes sem origem precisa, a particulares e instituições, como acontecia no já citado caso da foz do Ave mas também na da rio Vouga e na margem sul do estuário do Tejo. Aí, outros senhores tutelavam pequenos portos que, para além do seu valor económico, eram também pontos importantes para a segurança da linha de costa e o controle desses estuários. Essas trocas –não é possível confirmar se amigáveis ou forçadas– envolveram um variável volume de bens e/ou direitos, que tinham como denominador comum a sua substituição por outros, com localizações interiores. A maior ou menor dimensão dos elementos envolvidos nessas compensações e as suas oscilações de valor, ajudam a compreender a

⁹⁶ *Lei da Almotacaria. 26 de Dezembro de 1253*, introdução, tradução e notas de Aristides Pinheiro e Abílio Rita,...

⁹⁷ Detalhar este processo em Amélia Aguiar Andrade, *Vilas...*, 340-341. Mais tarde, em 1291 atribuiu carta de feira a esta vila com as mesmas condições e por certo objectivos, da concedida por seu pai a Viana. Vd. Virgínia RAU, *Feiras Medievais portuguesas – Subsídios para o seu estudo*, Lisboa, Editorial Presença, 1982, 93.

⁹⁸ Vd. Rosa MARREIROS, *Propriedade fundiária e rendas da coroa no reinado de D. Dinis-Guimarães*, Coimbra, Faculdade de Letras, 2 vols., 1990, Dissertação de Doutoramento, 126.

⁹⁹ Amélia Aguiar ANDRADE, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica”, em Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzano Telechea (org.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media...*, 76.



importância que a Coroa atribuiu à recuperação de algumas dessas localidades portuárias¹⁰⁰.

No caso de Almada, uma vila que a Ordem de Santiago senhoreava na margem sul do Tejo em frente a Lisboa, o rei recuperou a sua jurisdição em 1297, por troca pelas vilas de Almodôvar e Ourique no interior do Alentejo, mais os costeiros castelos de Aljezur e de Marachique e a igreja de S. Clemente de Loulé, no Algarve¹⁰¹. Os elementos envolvidos nesta troca são reveladores do valor que atribuiu a um porto que lhe garantia um mais efectivo domínio do estuário do Tejo e das rotas flúvio-terrestres de ligação ao sul do território no reino, especialmente ao Alentejo, uma zona cada vez mais vital no abastecimento alimentar de uma Lisboa em crescimento. A integração de Almada no senhorio régio, garantiu ainda um fortalecimento da capacidade de vigilância e defesa da barra do Tejo, decisiva para a segurança da cidade politicamente mais importante do reino e mais decisivo apoio às políticas régias¹⁰².

Um processo idêntico foi levado a cabo na foz do rio Vouga para a recuperação de parte do senhorio da vila de Aveiro em 1306, promovendo um escambo com os mosteiros de Celas e de Tarouca¹⁰³, garantindo assim o controle da saída de uma importante zona produtora de sal, já então fundamental nas exportações desse produto¹⁰⁴.

A valorização da zona da Baixa Estremadura, na imediata proximidade de Lisboa, e sobretudo da sua linha de costa no contexto das actividades piscatórias e nomeadamente na captura de cetáceos era evidente desde tempos muito

¹⁰⁰ Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III, ed. Rosa Marreiros, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2019, vol.1, 84-86.

¹⁰¹ Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III, ed. Rosa Marreiros, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2019, vol.1, 109, 110. A Ordem manteve, no entanto, o padroado das igrejas da vila.

¹⁰² Vd José Augusto OLIVEIRA, “Vigiar o Tejo, vigiar o mar: a definição dos concelhos de Almada e de Sesimbra” em Isabel Cristina Fernandes, Maria João Branco (coord.), *Da conquista de Lisboa à conquista de Alcácer. 1147-1217...*, 109.

¹⁰³ O senhorio de Aveiro tinha sido doado em 1187, em troca pela *villa* de Avô, por Sancho I a sua irmã Urraca Afonso e por morte desta foi repartido entre os seus três filhos. Vicissitudes várias fizeram com que um terço estivesse nas mãos do mosteiro de S. João de Tarouca, outro terço nas do mosteiro de Celas e o terceiro com o nobre Pedro Anes de Riba de Vizela. O rei apenas recuperou os 2/3 mantidos na posse monástica. Cf Rosa MARREIROS, *Propriedade fundiária e rendas da coroa no reinado de D. Dinis-Guimarães...*, vol 1, 39-41.

¹⁰⁴ Vd. Amélia Aguiar ANDRADE, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica”, em Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Ángel Solórzano Telechea (org.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media...*, 76-77.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

recuados¹⁰⁵. Mas, a região estava a ganhar ainda mais importância, pois Lisboa aí encontrava recursos humanos bem como produtos alimentares e matérias primas de que precisava cada vez mais.

A fundação, cerca de 1318, ainda que sem êxito devido a posteriores contendas legais, do Porto Novo de S. Dinis constituiu um elemento revelador dos objectivos da Coroa para a região. A presença de D. Dinis e do seu filho e herdeiro no acto de início da construção da igreja paroquial torna evidente a valorização dessa decisão¹⁰⁶, com a qual se pretendia contrariar os interesses do poderoso mosteiro de Alcobaça na zona e incentivar os interesses régios no complexo portuário da Baixa Estremadura, constituído por pequenos portos, alguns dos quais ainda associados à lucrativa baleação, porém integrados na órbita senhorial¹⁰⁷. Melhor sucedida foi concessão em 1282 e 1286, por D. Dinis, de foral à localidade de Paredes¹⁰⁸, destinado a instituir uma póvoa pesqueira na costa estremenha com um número de pescadores nunca inferior a trinta, a quem competia, em troca de numerosos privilégios, manter pelo menos seis caravelas aparelhadas e prontas a serem utilizadas, o que confirma o recurso ancestral das populações piscatórias para serviço na armada real¹⁰⁹.

As intervenções régias na zona costeira do reino até agora explicitadas revelaram, sobretudo no reinado D. Dinis, um monarca muito cioso da afirmação das prerrogativas régias, o que gerou uma panóplia de conflitos que tiveram como corolário a execução de inquirições, composições e acordos em torno de uma efectiva e correcta aplicação das partilhas de direitos estabelecidas nos textos foralengos e/ou em doações –sobretudo em torno da pesca, da extracção de sal e da entrada e saída de mercadorias– bem como na defesa dos

¹⁰⁵ Vd. Maria Luísa de B. H. Pinheiro BLOT, “Arqueologia do meio aquático e a problemática portuária em arqueologia do meio húmido: Um elo de ligação entre dois territórios de investigação”..., 77.

¹⁰⁶ Sobre esta fundação consulte-se Ana Maria RODRIGUES, “O “porto Novo” de D. Dinis e o “porto do Carro” de D. Fernando”, em *Espaços, gentes e sociedade no Oeste. Estudos sobre Torres Vedras Medieval*, Cascais, 1996, 17-24.

¹⁰⁷ No mesmo sentido aponta a doação de D. Dinis a sua esposa, de Atouguia e de Peniche em 1307, depois de obter uma sentença favorável num pleito com a sua detentora, Joana Dias, viúva do nobre Fernão Álvares Cogominho. Cf *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III, Coimbra, ed. Rosa Marreiros, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2019, vol 1, doc 307 e *Livro das Lezírias D’El-Rei Dom Dinis*, leitura, estudo introdutório e notas de Bernardo de Sá Nogueira, Lisboa, Centro de História, 2003, 198. Antes, em 1278, Afonso III tinha doado a vila e castelo da Lourinhã a seu filho Afonso. Cf *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I..., vol 2, 256-257.

¹⁰⁸ Vd. Pedro Gomes BARBOSA, “O litoral estremenho na primeira dinastia”, em *Documentos, lugares e homens. Estudos de História medieval...*, 84-85.

¹⁰⁹ Cf, Rosa MARREIROS, *Propriedade fundiária e rendas da coroa no reinado de D. Dinis-Guimarães...*, volume 1, 185.



monopólios régios já então estabelecidos, como o da produção e venda de sal¹¹⁰, o da baleação e o das armações da pesca do atum, sem esquecer a prerrogativa régia sobre as presas marítimas¹¹¹.

Mercê das estratégias enunciadas, no final dos reinados destes dois monarcas e tal como acontecia na fronteira terrestre com Castela, a linha de costa apresentava uma densificação dos pontos de apoio portuário sendo que a Coroa tutelava os mais estratégicos e potencialmente mais valorizados sob o ponto de vista económico e fiscal¹¹². Os monarcas tinham reforçado o controle do que as fontes mais tardias vão denominar de *costeira* ou *costa do mar* ou seja, de uma linha de costa que sustentava a noção de que, quem exercia a soberania sobre ela, tinha também direito a controlar o mar que lhe era adjacente, ainda que não sejam claros os contornos e a amplitude dos seus limites.

Décadas depois, uma parte substancial destas localidades de promoção régia localizadas na costa e sobretudo, nos estuários dos rios, assumiram a posição de pólos importantes na construção naval, na pesca e navegação de cabotagem e, alguns deles, a de elos fundamentais de rotas de navegação mercantil internacional¹¹³. Nesses portos, nas duas centúrias finais da Idade Média localizavam-se estaleiros –ocorrências sobre as quais as fontes disponíveis são muito omissas– e aí se recrutavam homens experimentados para o serviço nas armadas régias¹¹⁴ ou, para as tripulações das embarcações utilizadas na circulação mercantil¹¹⁵.

¹¹⁰ Vd como um exemplo a inquirição às salinas de Cabanões empreendida por D. Dinis em 1284 em José MATTOSO, Luís KRUS, Amélia Aguiar ANDRADE, *A terra de Santa Maria no século XIII. Problemas e documentos...*, 219–224.

¹¹¹ Cf um excelente exemplo da atitude do monarca na defesa dos seus direitos está expresso num documento datado de 1308 associado a conflitos com o bispo do Porto: “...E eles en este comeys o facam a saber ao dicto bispo e per este espacamento [que] eu non entendo a leixar rem do que acharem que e meu direito...”. Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III..., vol. 1, 531. Vd exemplos destes conflitos em José MATTOSO, Luís KRUS, Amélia ANDRADE, *O castelo e a feira. A terra de Santa Maria nos séculos XII e XIII...*, 1989, *passim*.

¹¹² Na costa ocidental, para norte de Lisboa, esses portos abrigavam-se no interior da foz dos rios, em locais de fácil passagem e em ligação com a via meridiana natural terrestre que estruturava o reino. Vd Suzanne Daveau, *Portugal geográfico*, Lisboa, Sá da Costa, 1995, 63.

¹¹³ Experiência e saber em grande parte adquiridos através da longa continuidade das actividades piscatórias, sobretudo quando os seus circuitos de pesca se alargaram para rotas que abrangiam todo o reino ou áreas bem mais longínquas como por exemplo, a costa inglesa, sendo que estas últimas mereceram o apoio dos monarcas mas de forma mais clara, mais tarde, no século XIV. Vd Fernanda ESPINOSA, “Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia”, em *Escritos Históricos...*, 1972, 37–133.

¹¹⁴ Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III..., vol. 2, doc. 463.

¹¹⁵ A vila portuária de Atouguia da Baleia, em 1280, já tinha de fornecer trinta remadores para a frota régia durante 6 semanas com armas comida e bebida à sua custa, de acordo com o acordado com monarcas anteriores. Cf. *Monumenta Henricina...*, vol. 1, 87–88.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

6. A promoção da construção naval

O fomento portuário estava associado inevitavelmente, à promoção da construção naval, elemento vital para a sua sustentação e função. Daí a preocupação dos monarcas portugueses, à semelhança dos seus congéneres de outros reinos¹¹⁶, com a criação de condições humanas, materiais e técnicas para a construção de embarcações que sustentassem a actividade pesqueira, a navegação de cabotagem, e a de curso mais amplo que garantisse os circuitos de comércio marítimo e contribuísse ainda, quando necessário, para o aparelhamento de uma frota régia ao serviço da guerra marítima.

Para a cronologia aqui analisada, os dados são lacunares, até porque uma parte considerável dessa actividade tinha lugar em contextos de âmbito limitado, associados a portos de reduzida envergadura. Mas, os sinais de uma dinâmica marítima e portuária revelada por pequenas menções em textos coevos e sobretudo, pelo conteúdo dos forais, só podiam ter como corolário a existência de construção naval, um pouco por toda a costa, ainda que em pequena escala, como por exemplo acontecia no porto de Vila do Conde em 1258, para o qual se refere a existência de mais de sessenta pinaças¹¹⁷ ou, o da anteriormente referida póvoa piscatória de Paredes, para a qual se previam seis caravelas. Uma escassez de dados que contrasta com a informação mais numerosa sobre as distintas acções que D. Dinis empreendeu para fomentar a construção naval na cidade de Lisboa e na zona da sua imediata proximidade, ou seja, na propícia região da Baixa Estremadura.

A cidade já devia ter conhecido uma estrutura edificada destinada construir, reparar e albergar embarcações de maior calado tanto mais que esparsas e lacónicas referências assinalam a existência de umas taracenas em 1237¹¹⁸, bem como de construção de embarcações na cidade¹¹⁹. Porém, a construção de umas novas taracenas na cidades de Lisboa por iniciativa de D. Dinis implicou um esforço que se dilatou, devido à sua envergadura, num tempo que não é

¹¹⁶ Amélia Aguiar ANDRADE, Beatriz ARIZAGA BOLUMBURU, Eduardo AZNAR VALLEJO, Michel BOCHACA, Laurence JEAN-MARIE, Maryanne KOWALESKI, Frédérique LAGET, et. al., “Sociétés, mer et littoraux de l’Europe Atlantique au Moyen Âge: enjeux, objets et methodes de la recherché depuis les années 1990”, em *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, Paris, Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2016, 47-48.

¹¹⁷ Carlos da Silva TAROUCA, *O cartulário do mosteiro de Santa Maria de Vila do Conde*, Vila do Conde, s.d., ed. fac-similada, 39.

¹¹⁸ Fernanda ESPINOSA, “Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia”, em *Escritos Históricos...*, 112.

¹¹⁹ Cf. uma ordem de Afonso III em 1260 a esse respeito em *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I..., vol. 1, 220.



Figura 3. Proposta de Reconstituição das Terceiras Régias de Lisboa em 1300. Reproduzido de M. F. Silva, *Mutação Urbana na Lisboa Medieval. Das Taifas a D. Dinis*, tese de doutoramento, Lisboa, 2016, p. 377.

possível precisar, pois tratou-se de uma obra que provocou alterações profundas na frente ribeirinha da cidade conforme a investigação arqueológica de Artur Rocha e a arquivística de Manuel Fialho Silva comprovaram recentemente¹²⁰. Na opinião deste último autor, o modelo teria sido o das taracenas de Sevilha e de Barcelona –revelador da circulação de informação e da procura de soluções semelhantes para o mesmo problema num quadro espacialmente alargado– e a estrutura teria capacidade para conter 13 galés, um pouco menos do que a capacidade das existentes em Barcelona¹²¹.

O volumetria atingida pelas taracenas de Lisboa revelava a ambição do monarca não apenas em dispor, na cidade mais importante do reino e seu principal porto, de um número significativo de embarcações susceptíveis de serem utilizadas em situação de confronto militar mas também em obter uma dinâmica construtiva de embarcações muito considerável. Tal implicou para a sua sustentação, a implementação de medidas de apoio diversificadas, traduzidas por exemplo, na promoção de melhores condições de atracção de mão de obra especializada através da concessão de privilégios¹²², a facilitação do acesso

¹²⁰ Em 1294 já se encontram menções à casa das Galés em Lisboa. Vd Manuel Fialho SILVA, Nuno FONSECA, “As terceiras régias de Lisboa: D. Dinis a D. Fernando”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 263.

¹²¹ Vd Manuel Fialho SILVA, Nuno FONSECA, “As terceiras régias de Lisboa: D. Dinis a D. Fernando”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha...*, 261-262.

¹²² Amélia Aguiar ANDRADE, “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica”, em Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzano Telechea (org.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media...*, 85-86.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

a matérias primas e até a criação de um tributo novo, o denominado calabre de Lisboa, que impôs aos judeus da cidade o pagamento de uma âncora e de um calabre novos por cada galé régia aí construída.

O fomento da construção naval por D. Dinis em Lisboa deve ter tido grande impacto pois constituiu até tema glosado na lírica trovadoresca produzida e divulgada na sua corte, como é o caso de duas cantigas da autoria do jogral João Zorro¹²³, que tinham como assunto central a construção de barcas pelo rei na cidade e talvez, também em outras localidades da Estremadura:

Em Lixboa, sobre lo mar
barcas novas mandei lavrar,
ai mia senhor veelida!

Em Lixboa, sobre lo lez,
barcas novas mandei fazer,
ai mia senhor veelida!

Barcas novas mandei lavrar
e no mar as mandei deitar,
ai mia senhor veelida!

Barcas novas mandei fazer
e no mar as mandei meter,
ai mia senhor veelida!¹²⁴

El-rei de Portugale
barcas mandou lavrare,
e lá irá nas barcas sigo,
mia filha, o voss'amigo.

El-rei portuguese
barcas mandou fazere,
e lá irá nas barcas sigo,
mia filha, o voss'amigo.

Barcas mandou lavrare
e no mar as deitare,
e lá irá nas barcas sigo,
mia filha, o voss'amigo.

Barcas mandou fazere
e no mar as metere,
e lá irá nas barcas sigo,
mia filha, o voss'amigo.¹²⁵

¹²³ Sobre este jogral, sua produção e sua presença na corte dionisina ler António Resende de OLIVEIRA, *Depois do espectáculo trovadoresco. A estrutura dos cancioneiros peninsulares e as recolhas dos séculos XIII e XIV*, Lisboa, Edições Colibri, 1994, 376.

¹²⁴ LOPES, Graça Videira, FERREIRA, Manuel Pedro, et. al., *Cantigas Medievais Galego Portuguesas [base de dados online]*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais. [Consulta em 19.06.2020]. Disponível em: <<http://cantigas.fcsh.unl.pt>>. Atente-se que o jogral coloca este poema na boca do próprio rei que aqui assume o protagonismo na construção naval, dando especial ênfase à palavra *mandei* que é repetida 6 vezes.

¹²⁵ LOPES, Graça Videira, FERREIRA, Manuel Pedro, et. al., *Cantigas Medievais Galego Portuguesas [base de dados online]*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais. [Consulta em 19.06.2020]. Disponível em: <<http://cantigas.fcsh.unl.pt>>.



7. A reorganização da armada régia

Em grande proximidade a uma estratégia em disseminação por um conjunto significativo de reinos europeus¹²⁶, D. Dinis introduziu uma profunda alteração nos objectivos, qualidade e gestão da armada régia, no sentido de garantir não só a sua maior eficácia, mas também uma melhor identificação com os interesses régios, recorrendo para isso à proficiência de especialistas genoveses mediante a contratação do genovês Manuel Pessanha em 1217 como almirante. O processo tem sido amplamente tratado pela historiografia portuguesa, sobretudo em anos mais recentes, depois de ter sido divulgado um conjunto significativo de documentação, que o ilumina de uma forma bastante detalhada¹²⁷. Não se irá, por isso, analisar o assunto pois existe abundante bibliografia esclarecedora, limitando-se a chamar a atenção para os aspectos mais significativos e inovadores, na óptica de uma estratégia régia em relação ao mar.

Não sendo a figura do almirante uma novidade em Portugal pois a sua existência está documentada anteriormente¹²⁸, o que D. Dinis vai reconhecer é que a amplitude e importância do mar e das actividades que lhe estavam associadas implicavam que a frota régia fosse conduzida de forma profissional e de acordo com a tecnologia mais avançada então conhecida. Só assim se poderia garantir a segurança da linha costeira, a eficácia nas situações de conflito marítimo e a defesa dos interesses portugueses face a outros poderes em espaços marítimos necessariamente partilhados. Na conjuntura da assinatura deste acordo tal era especialmente importante, pois o clima de tensão entre o rei e o seu filho e herdeiro Afonso que condecireu mais tarde à guerra civil era já uma realidade.

Num acto vassalático de grande simbolismo conforme realçou Mário Viana¹²⁹, Pessanha foi investido na função de almirante, numa condição passível de ser transmitida, como o foi, aos seus descendentes e comprometendo-se

¹²⁶ Vd. Luís Miguel DUARTE, “Zaccaria, Pessagno, Boccanegra: os almirantes genoveses nos primórdios das marinhas de guerra de Castela, França e Portugal” em Luciano Gallinari (coord.), *Genova: una “porta” del Mediterraneo*, Genova, Istituto di Storia dell’Europa mediterranea, 2005, 259-294 e Filipe Themudo Barata, “Manuel Pessanha e um outro olhar sobre o mar. A construção de novas linhas da política externa de Portugal”, em José dos Santos Maia, Luís Couto Soares (coord.), *700 Anos Almirante Pessanha*, Lisboa, Academia da Marinha, 2017, 22, onde se enumeram situações semelhantes, mas todas prévias, ocorridas em outros reinos europeus.

¹²⁷ Cf. Luis Tomás BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno Genovesi ammiragli del Portogallo”, em *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. 15 (1881), 241-316.

¹²⁸ José Augusto de Sotto Mayor PIZARRO, *D. Dinis*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005, 274 e 276.

¹²⁹ Vd. Mário VIANA, “O almirantado português nos séculos XIII a XV contextos e linhas de força”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a pro-*



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

a manter fidelidade ao rei e a garantir a instalação e permanência em Lisboa de especialistas genoveses na arte de marear e de guerrear no mar. Proveniente de uma família que, para além dos seus interesses mercantis associados às cidades italianas, se tinha distinguido pelos serviços prestados às coroas inglesa e francesa em contextos que não se esgotavam nas actividades ligadas ao mar¹³⁰, Pessanha garantia assim a associação da Coroa portuguesa a uma rede mais ampla de conhecimento e práticas de entendimento com o mar. Um interessante conjunto de documentação produzida depois da efectivação do acordo com D. Dinis permite esclarecer melhor o que monarca esperava obter e o que estava disposto a ceder para o conseguir. É assim possível conhecer o âmbito das vastas doações concedidas ao almirante bem como a possibilidade de o genovês poder compatibilizar o serviço ao monarca com a continuidade das suas actividades marítimas e com a lucrativa prática do corso¹³¹. Rapidamente esta resolução deu os seus frutos materialmente favoráveis à Coroa quando em 1321, Pessanha levou a cabo lucrativas acções de corso na costa marroquina¹³².

A atribuição de um espaço na zona lisboeta da Pedreira –posteriormente conhecido por bairro do Almirante– para instalação dos genoveses,¹³³ materializou a sua presença em grande proximidade à zona destinada à construção naval, vindo não só reforçar a sua identidade marítima mas também garantindo uma maior expressão e reconhecimento das prerrogativas do almirante, pois aí exerceu uma verdadeira autoridade senhorial, propiciadora de futuros conflitos com o concelho de Lisboa¹³⁴.

A documentação disponível, infelizmente não é tão esclarecedora do processo de instalação e de actuação do almirante na imediata sequência desta

pósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 73.

¹³⁰ Nomeadamente nas de carácter diplomático tal como aconteceu em Portugal. Vd. Nunziatella ALESSANDRINI, Luís Miguel DUARTE, “Porquê os Pessagno? novos dados para o conhecimento desta família genovesa”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 35-48; Giulia ROSSI VAIRO, “O genovês micer Manuel Pessanha, almirante d’el-rei D. Dinis”, *Medievalista [Em linha]*, 13 (2013), 2-14.

¹³¹ Vd. Mário VIANA, “O almirantado português nos séculos XIII a XV contextos e linhas de força”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha...*, 73-75.

¹³² Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III... vol. 2, 409-410.

¹³³ Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III..., vol. 2, 213-217.

¹³⁴ Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III..., vol. 2, 422-425.



investidura¹³⁵ e da consequente outorga de significativas doações territoriais, algumas de âmbito costeiro, nomeadamente no Algarve ou seja, numa zona onde tinha de actuar, por certo com frequência¹³⁶. Na verdade, apenas podem ser conhecidos os processos de recrutamento de remeiros e outros servidores das galés da armada organizada e tutelada por Pessanha visto implicarem, na sua execução, prerrogativas reservadas aos reis, necessitando portanto da sua autorização. A informação disponível também permite entender que a instalação de marinheiros e outros profissionais genoveses não implicou necessariamente, a sua instalação definitiva em Lisboa, pois o Almirante ficava responsável por garantir que o número acordado se mantinha estável, podendo fazer vir, para esse efeito, substitutos provenientes de Génova¹³⁷. Uma continuidade que por certo assegurou a absorção a nível local, de soluções construtivas e da arte de marear de raiz mediterrânica. Mas, a experiência profissional da família Pessanha não se limitava ao seu mar de origem abrangendo também os contextos atlânticos pelo que se pode levantar a hipótese de uma absorção de conhecimento mais diversificada.

8. Outras intervenções

Se até agora foi visível, que os monarcas dos séculos XII e XIII consideravam os interesse ligados ao mar como um elemento importante das suas estratégias políticas e territoriais há, no entanto, aspectos para os quais a sua acção foi discreta e até pouco significativa: o enquadramento das actividades associadas ao comércio internacional e a falta de investimento na melhoria das estruturas portuárias, se bem que, neste último caso, Lisboa possa constituir uma excepção como a investigação de Manuel Fialho Silva para a cronologia

¹³⁵ Autores como Mário Viana e Giulia Rossi Vairo consideram a hipótese de textos normativos de emissão dionisina sobre as funções do almirante, terem sido influenciados por textos de Afonso X e que, por sua vez, influenciaram o texto disponibilizado nas Ordenações Afonsinas. Cf. Mário VIANA, “O almirantado português nos séculos XIII a XV contextos e linhas de força”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha...*, 70-71 e Giulia Rossi VAIRO, “O rei D. Dinis, Manuel Pessanha e o regimento do almirante”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha...*, 57-68.

¹³⁶ Cf. a outorga do senhorio de Odemira em 1321. Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III..., vol. 2, 401-402.

¹³⁷ Cf. *Chancelaria de D. Dinis*, Livro III, ..., vol. 2, 217-218.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

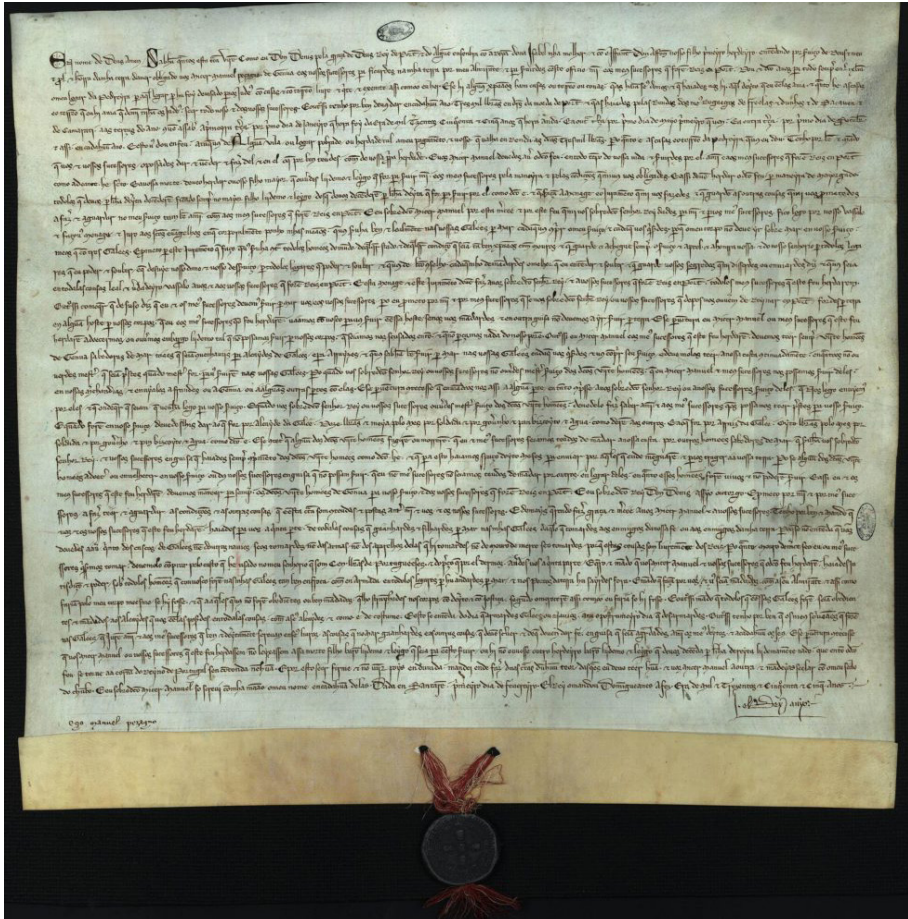


Figura 4. 1317,02,01 –carta de doação perpétua e hereditária a título de feudo do lugar da Pedreira em Lisboa e de uma tença anual de 3000 libras de rei D. Dinis ao genovês Miçer Emanuele Pessagno com a condição de este assumir a função de almirante de Portugal e garantir a presença de 20 genoveses experientes em navegação. Torre do Tombo (Lisboa) , Gaveta 3, maço 1, documento 7.

em apreço demonstrou¹³⁸. No primeiro caso, parece que o protagonismo ainda era dos mercadores envolvidos no comércio internacional, especialmente os provenientes de Lisboa e do Porto e que já frequentavam circuitos alargados

¹³⁸ Vd Manuel Fialho SILVA, Nuno FONSECA, “As tercenas régias de Lisboa: D. Dinis a D. Fernando”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha...*, 257-274.



de contactos no Atlântico, que os tinha levado a procurar apoio e protecção junto dos reis de França e Inglaterra. Mais do que a promoção de iniciativas novas, D. Dinis parece ter-se limitado a procurar enquadrar as já existentes num âmbito mais diplomático-institucional ou então, a dar a sua aprovação às que entendia serem de utilidade, tal como aconteceu com a bolsa de mercadores criada 1293 pelos próprios mercadores¹³⁹.

Menos surpreendente é a falta de interesse pela promoção de estruturas portuárias –apesar da já referida excepção de Lisboa– pois tal pode ser explicado pelas características da rede de portos portugueses, que se caracterizava pelo predomínio de uma muito pequena escala, que não justificavam tais iniciativas, numa Idade Média em que tais iniciativas eram raras mesmo em portos de maior dimensão. Também é de estranhar que o esforço legislativo destes monarcas que contemplou de forma ampla variados sectores como bem demonstrou Armando Carvalho Homem¹⁴⁰ não pareça ter atribuído importância às actividades ligadas ao mar, sendo preciso esperar pelas centúrias seguintes para encontrarmos legislação enquadradora do comércio e da circulação marítima.

9. Conclusões

Actuando sobre um território instável até ao final da 1ª metade da centúria de Duzentos que apresentava uma clara feição litoral e marítima e tinha absorvido heranças culturais capazes de propiciarem as actividades flúvio-marítimas, os monarcas portugueses, sobretudo Afonso III e D. Dinis, conseguiram protagonizar o processo de passagem de um cenário de guerra e de uma linha costeira hostil para a ocupação humana para uma utilização do mar e da costa como espaço de afirmação da sua autoridade e como elemento fundamental de articulação dos espaços do reino e destes com as entidades exteriores e lançando as bases para que se afirmassem como espaços de exercício de actividades marítimas como a navegação e o comércio, se afirmaram como determinantes nas centúrias seguintes.

A relação dos monarcas portugueses com o mar durante o século XIII parece pois revelar sinais de uma progressiva adaptação de uma realeza e de uma

¹³⁹ Vd. Fernanda ESPINOSA, “Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia”, em *Escritos Históricos*, 125-133.

¹⁴⁰ Vd. Armando Luís de Carvalho HOMEM, “Dionisius et Alfonsus, *Dei gratia reges et communis utilitatis gratia legiferi*”, *O Rei e a lei. Estudos de História institucional da Idade Média portuguesa (1279-1521)*, Porto, Universidade do Porto, 183-196, 206-237.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

sociedade a novas circunstâncias propiciadas pelo fim da *Reconquista*, nas quais os contactos e a inserção num mundo mais vasto e sistémico encontravam no mar um poderoso elemento de contacto. Dando continuidade a antigas estratégias dos monarcas seus antecessores que se tinham mostrados eficazes no controle do seu território tiveram, no entanto, a perspicácia suficiente para lhe acrescentar outras soluções que permitiram inserir o reino, de uma forma mais adequada, em contextos mais alargados de relação e usufruto com o mar, criando assim condições para que, nas centúrias subsequentes, se consolidasse o papel de Portugal na navegação e na exploração dos recursos marítimos. Um processo que revela que, apesar da sua posição periférica, o reino português se inseria em processos de actuação mais vastos, seguidos por outras monarquias europeias.

Bibliografia

- ALESSANDRINI, Nunziatella, DUARTE, Luís Miguel: “Porquê os Pessagno? novos dados para o conhecimento desta família genovesa”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 35-48.
- ANDRADE, Amélia Aguiar: “A importância da linha costeira na estruturação do reino medieval português. Algumas reflexões”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 35 (2008), 9-24.
- ANDRADE, Amélia Aguiar: “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica”, em Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzáno Telechea (org.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, 57-89.
- ANDRADE, Amélia Aguiar: *Vilas, poder régio e fronteira: o exemplo do Entre Lima e Minho*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1994. Tese de Doutoramento.
- ANDRADE, Amélia Aguiar, MIRANDA, Flávio: “Lisbon. Trade, Urban Power and the King’s visible hand” em Wim Blockmans, Mikhail Markovich Krom, Justina Wubs-Mrozewicz, *The Routledge handbook of maritime trade around Europe: 1300-1600*, Londres, Routledge, 2017, 333-351.
- ANDRADE, Amélia Aguiar, ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, AZNAR VALLEJO, Eduardo, BOCHACA, Michel, JEAN-MARIE, Laurence, KOWALESKI, Maryanne, LAGET, Frédérique, et. all.: “Sociétés, mer et littoraux de l’Europe Atlantique au Moyen Âge: enjeux, objets et methodes de la recherché depuis les années 1990”, em *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, Paris, Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2016, 29-50.



- AYALA MARTÍNEZ, Carlos de: “La escisión de los santiaguistas portugueses: algunas notas sobre los establecimientos de 1327”, *Historia, Instituciones, Documentos*, vol. 24 (1997), 53-67.
- BARATA, Filipe Themudo: “Manuel Pessanha e um outro olhar sobre o mar. A construção de novas linhas da política externa de Portugal”, em José dos Santos Maia, Luís Couto Soares (coord.), *700 Anos Almirante Pessanha*, Lisboa, Academia da Marinha, 2017, 19-28.
- BARBOSA, Pedro Gomes: “O litoral estremenho na primeira dinastia”, em *Documentos, lugares e homens. Estudos de História medieval*, Lisboa, Cosmos, 1991, 75-104.
- BARROCA, Mário Jorge, SILVA, Armando Coelho Ferreira da (coords.): *Mil Anos da Incurção Normanda ao Castelo de Vermoim*, Porto, CITCEM, 2018.
- BARROCA, Mário Jorge: “D. Dinis e a arquitectura Militar Portuguesa”, *Revista da Faculdade de Letras – História*, vol. 15 (1998), 801-822.
- BELGRANO, Luis Tomás: “Documenti e genealogia dei Pessagno Genovesi ammiragli del Portogallo”, em *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. 15 (1881), 241-316.
- BETHENCOURT, Francisco, CURTO, Diogo Ramada (eds.), *Portuguese Oceanic Expansion. 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.
- BERNARDINO, Sandra Virgínia Pereira Gonçalves: *Sancius Secundus Rex Portugalensis. A Chancelaria de D. Sancho II (1223-1248)*. Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2003. Dissertação de mestrado.
- BLOCKMANS, Wim, KROM, Mikhail Markovich, WUBS-MROZEWICZ, Justina: *The Routledge handbook of maritime trade around Europe: 1300-1600*, Londres, Routledge, 2017.
- BLOT, Maria Luísa de B. H. Pinheiro: “Arqueologia do meio aquático e a problemática portuária em arqueologia do meio húmido: Um elo de ligação entre dois territórios de investigação”, *O tempo resgatado ao mar*, Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, 2014, pp. 75-92.
- BORGES, Marco Oliveira: “Em torno da preparação do cerco de Lisboa (1147) e de uma possível estratégia marítima pensada por D. Afonso Henriques”, *História. Revista da Faculdade de Letras*, vol. 3, 2013, 129-132.
- Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, ed. Leontina Ventura e António Resende de Oliveira Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006, vols. 1 e 2.
- Chancelaria de D. Afonso III*, Livros II e III, ed. Leontina Ventura e António Resende de Oliveira Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2011.
- Chancelaria de D. Dinis*, Livro II, ed. Rosa Marreiros, Coimbra, Palimage e Centro de História da Sociedade e da Cultura, 2012.
- Chancelaria de D. Dinis*, Livro III, ed. Rosa Marreiros, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2019, 2 vols.
- COELHO, António Borges: *Tópicos para a história da Civilização e das Ideias no Gharb Al-Ándalus*, Lisboa, Instituto Camões, 1999.
- COELHO, Maria Helena da Cruz: *O baixo Mondego nos finais da Idade Média*, Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1988.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

- CARDOSO, Ana Clarinda: *Os livros de contas do mercador Michele da Colle (1462-63): do registo contabilístico à atividade comercial e financeira na praça de Lisboa*, Porto, Faculdade de Letras, 2016. Dissertação de Mestrado.
- COSTA, João Paulo: “The beginnings of the Portuguese overseas expansion” em José Mattoso (dir), *Historiography of Medieval Portugal c. 1950-2010*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, 2011, 591-605.
- DAVEAU, Suzanne: *Portugal Geográfico*, Lisboa, Sá da Costa, 1995.
- DIAS, Isabel Rosa: *Culto e memória textual de S. Vicente em Portugal (Da Idade Média ao século XVI)*, Faro, Universidade do Algarve, 2003, Dissertação de Doutoramento, versão revista, Lisboa, 2011.
- DIAS, J.M. Alveirinho: “A história da evolução do litoral português nos últimos vinte milénios” em *Evolução Geohistórica do Litoral Português e Fenómenos Correlativos. Geologia, História, Arqueologia e Climatologia: actas do Colóquio, Lisboa, 3 e 4 e Junho de 2004*, Lisboa, Universidade Aberta, 2004, 157-170.
- DIAS, João Alves, “Itinerário de D. Afonso III (1245-1279)”, *Arquivos do Centro Cultural Português*, 15 (1980), 453-519.
- Documentos medievais portugueses. Documentos régios: documentos dos Condes Portucalenses e D. Afonso Henriques (1095-1185)*, ed. Rui Pinto de Azevedo, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1958-1962, vols. 1-1 e 1-2.
- Documentos medievais portugueses. Documentos régios: tábuas do vol. 1*, ed. Rui Pinto de Azevedo, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1945, vols. 1-3.
- DUARTE, Luís Miguel: “Zaccaria, Pessagno, Boccanegra: os almirantes genoveses nos primórdios das marinhas de guerra de Castela, França e Portugal” em Luciano Gallinari (coord.), *Genova: una “porta” del Mediterraneo*, Genova, Istituto di Storia dell’Europa mediterranea, 2005, 259-294.
- ESPINOSA, Fernanda: “Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia”, em *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972, 37-133.
- ESPINOSA, Fernanda: “Navão”, em Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1989, vol. IV, 374.
- FABIÃO, Carlos: “A dimensão Atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira do Império Romano?”, em *Lusitânia Romana – entre o mito e a realidade. Actas da VI Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2009, 53-74.
- FABIÃO, Carlos: “Uma história resgatada as mar: vestígeos das notas marítimas romanas nas costas portuguesas”, *O Tempo resgatado ao mar*, Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, 2014, 99-104.
- FERNANDES, Hermenegildo: *D. Sancho II*, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2006.
- FERREIRA, Manuel Pedro: “São Vicente em Lisboa: dois protagonistas (leitura histórica de um fragmento musical)” em João Luís Inglês Fontes, Luís Filipe Oliveira, Catarina Tente, Mário Farelo, Miguel Gomes Martins (coords.), *Lisboa Medieval: Gentes, Espaços e Poderes*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, 2017, 205-222.



- FONSECA, Luís Adão da: “Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos: a formação da fronteira marítima nos séculos XIV-XV e a noção de espaço político descontínuo”, *População e sociedade*, 17 (2009), 45-60.
- GODINHO, Vitorino Magalhães: *Os descobrimentos e a economia mundial*, vol. IV, Lisboa, Presença, 1983.
- GODINHO, Vitorino Magalhães: *A expansão quatrocentista portuguesa*, Lisboa, Ed. Dom Quixote, 2008 (reed.)
- GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl: “Visiones italianas del Estrecho de Gibraltar” em Fr. Des Boscq-Plateaux, Yann Dejugnat, Arthur Haushalter (coords.), *Le détroit de Gibraltar (Antiquité-Moyen Age). I. Representations perceptions, imaginaires*, Madrid, Casa de Velázquez, 2019.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: “Alfonso X y Portugal”, *IV Semana de Estudios Alfonsíes*, Alcanate IV, 2004-2005, 19-34.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: *Alfonso X, El Sábio*, Madrid, Ariel, 2004.
- González Marrero, José António, Medina-Hernández, Carlos: “Técnicas astronómicas de orientación e instrumentos náuticos en la navegación medieval”, *Fortunatae*, 20, 2009, 17-29.
- HENRIQUES, Pedro Nuno Medeiros de: *Os portugueses e as cruzadas (séculos XII-XIV)*, Porto, FLUP, 2011, dissertação de mestrado.
- HOMEM, Armando Luís de Carvalho: “Dionisius et Alfonsus, *Dei gratia reges et communis utilitatis gratia legiferi*”, *O Rei e a lei. Estudos de História institucional da Idade Média portuguesa (1279-1521)*, Porto, Universidade do Porto, 179-280.
- KRUS, Luís: “S. Vicente e o mar: das relíquias à moeda”, em *Passado, memória e poder na sociedade medieval portuguesa. Estudos*, Redondo, Patrimonia, 1994, 143-148.
- KRUS, Luís: “Inquirições”, em José Costa Pereira (coord.), *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*, vol. 1, Lisboa, Alfa, 1986, 343-344.
- Lei da Almotaçaria. 26 de Dezembro de 1253*, introdução, tradução e notas de Aristides Pinheiro e Abílio Rita, Lisboa, Banco Pinto & Sotto Mayor, s.d.
- LE BOUEDEC, Gérard: “Une trajectoire de recherche collective pour des nouveaux chantiers en Histoire Maritime” em *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, Paris, Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2016, 7-27.
- LE GOFF, Jacques, *Saint Louis*, Paris Gallimard, 1996.
- Livro das Lezírias D’El-Rei Dom Dinis*, leitura, estudo introdutório e notas de Bernardo de Sá Nogueira, Lisboa, Centro de História, 2003.
- Livro Preto da Sé de Coimbra*, ed. Avelino de Jesus da Costa, Leontina Ventura, M. Teresa Veloso, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1977-1978, vols. 1 e 2.
- LOPES, Graça Videira, FERREIRA, Manuel Pedro, et. al.: *Cantigas Medievais Galego Portuguesas [base de dados online]*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais. [Consulta em 19.06.2020]. Disponível em: <<http://cantigas.fesh.unl.pt>>.
- LOURINHO, Inês: *1147, uma conjuntura vista a partir de fontes muçulmanas*, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2010. Dissertação de Mestrado.



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

- MAGALHÃES, Joaquim Romero de: “Para uma interpretação da Crónica da Conquista do Algarve”, em *O Algarve na época moderna*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, UAlg, 2012, 15–26.
- MARQUES, A. H. de Oliveira: *A Expansão Quatrocentista*, em Joel Serrão, A. H. de Oliveira Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Editorial Estampa, vol. II, 1998.
- MARREIROS, Rosa: *Propriedade fundiária e rendas da coroa no reinado de D. Dinis-Guimarães*, Coimbra, Faculdade de Letras, 2 vols., 1990, Dissertação de Doutoramento.
- MARTINS, Alcina Manuela de Oliveira: *O mosteiro de S. Salvador de Vairão na Idade Média: o percurso de uma comunidade feminina*, Porto, Universidade Portucalense, 2001.
- MATTOSO, José: “O imaginário marítimo medieval”, em *Naquele Tempo. Ensaios de História Medieval*. Lisboa, Círculo de Leitores, Vol. I de *Obras Completas*, 2000, 231–244.
- MATTOSO, José: “Antecedentes Medievais da expansão Portuguesa” em Francisco Bethencourt, Kirti Narayan Chaudhuri (dir.), *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, vol. 1, 20–22.
- MATTOSO, José: “As relações de Portugal com Castela no reinado de Afonso X, o Sábio” em *Fragmentos de uma composição Medieval*, Lisboa, Editorial Estampa, 1987, 73–94.
- MATTOSO, José: “O triunfo da monarquia portuguesa (1258–1264): ensaio de uma história política”, *Análise Social*, vol. 35, n. 157, 2001, 899–935.
- MATTOSO, José, KRUS, Luís, ANDRADE, Amélia Aguiar: *A terra de Santa Maria no século XIII. Problemas e documentos*, Santa Maria da Feira, 1993.
- MATTOSO, José, KRUS, Luís, ANDRADE, Amélia Aguiar: *O castelo e a feira. A terra de Santa Maria nos séculos XII e XIII*, Lisboa, Estampa, 1989.
- MAYER, Bruno: “El papel de los cruzados alemanes en la Reconquista de la Península Ibérica en los siglos XII y XIII”, *En la España Medieval*, 23 (2000): 41–66.
- MIRANDA, Flávio: “Before the empire: Portugal and the Atlantic trade in the late Middle Ages”, *Journal of Medieval Iberian Studies*, 5 (2013), 69–85.
- MIRANDA, Flávio, CASADO ALONSO, Hilário: “Comércio entre o porto de Bristol e Portugal no final da Idade Média, 1461–1504” em *Anais de História de Além-Mar*, Vol. 19 (2018), 11–36.
- Monumenta Henricina*, ed. António J. Dias Dinis, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960–1970, vol. 1.
- MORENO, Humberto Carlos Baquero: “A navegação e a actividade mercantil no Entre-Douro-e-Minho”, *Cadernos Históricos - Lagos*, nº 6, 1995, pp. 65–80.
- OLIVEIRA, António Resende de: *Depois do espectáculo trovadoresco. A estrutura dos cancioneiros peninsulares e as recolhas dos séculos XIII e XIV*, Lisboa, Edições Colibri, 1994.
- OLIVEIRA, Luís Filipe: “Da defesa da fronteira à guerra no mar: A Coroa e as Ordens Militares”, em Carlos de Ayala Martínez, J. Santiago Palacios Ontalva, Martín Ríos Saloma (eds.), *Guerra santa y cruzada en el Estrecho: El occidente peninsular en la primera mitad del Siglo XIV*, Madrid, Sílex, 2016, 275–296.
- OLIVEIRA, Luís Filipe: “As ordens militares e o mar: problemas e perspectivas”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a*



- propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 127-146.
- OLIVEIRA, José Augusto: “Vigiar o Tejo, vigiar o mar: a definição dos concelhos de Almada e de Sesimbra” em Isabel Cristina Fernandes, Maria João Branco (coord.), *Da conquista de Lisboa à conquista de Alcácer. 1147-1217. Definição e dinâmicas de um território de fronteira*, Lisboa, Colibri, 2019, 285-317.
- PICARD, Christophe: *Le Portugal musulman (VIIIe-XIIIe siècle). L’Occident d’al-Andalus sous domination islamique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2000, 162-163.
- PICARD, Christophe: *L’océan atlantique musulman, de la conquête arabe à l’époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d’al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, Maisonneuve & Larose, 1997.
- PIRES, Hélio: *Incursões Nórdicas no Ocidente Ibérico (844-1147): Fontes, História e Vestígios*, Lisboa, NOVA FCSH, 2012, Tese de Doutoramento.
- PIZARRO, José Augusto de Sotto Mayor: *D. Dinis*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005.
- PIZARRO, José Augusto de Sotto Mayor: “D. Dinis e o Mar”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 25-34.
- RAU, Virgínia: *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Presença, 1984.
- RAU, Virgínia: *Feiras Medievais portuguesas – Subsídios para o seu estudo*, Lisboa, Editorial Presença, 1982.
- RAU, Virgínia: *Itinerários regiões medievais: elementos para o estudo da administração medieval portuguesa, Itinerário del Rei D. Dinis (1279-1325)*, Lisboa, Universidade de Lisboa, 1962, vol. 1.
- REIS, António Matos: *Origens dos municípios portugueses*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990.
- REIS, António Matos: *História dos municípios [1050-1383]*, Lisboa, Horizonte, 2007.
- RIBEIRO, Cândida Fernanda Antunes: *O acesso à informação nos Arquivos*, Porto, Faculdade de Letras, 1998. Tese de Doutoramento.
- RIBEIRO, Orlando: *Introduções geográficas à história de Portugal. Estudo crítico*. Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1977.
- ROCHA, Artur: “Muralha, tercenas e judiaria. Evidências arqueológicas Medievais”, em Amélia Aguiar Andrade et all (ed.), *Espaços e poderes na Europa Urbana Medieval*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais e Câmara Municipal de Castelo de Vide, 2018, 537-552.
- RODRIGUES, Ana Maria: “O “porto Novo” de D. Dinis e o “porto do Carro” de D. Fernando”, em *Espaços, gente e sociedade no Oeste. Estudos sobre Torres Vedras Medieval*, Cascais, 1996, 17-24.
- ROSSI VAIRO, Giulia: “O genovês micer Manuel Pessanha, almirante d’ el-rei D. Dinis”, *Medievalista [Em linha]*, 13 (2013), 2-14.
- ROSSI VAIRO, Giulia: “O rei D. Dinis, Manuel Pessanha e o regimento do almirante”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448):*



A estratégia marítima dos monarcas portugueses (1147-1325)

- a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 57-68.
- ROSSI VAIRO, Giulia: “A guerra civil portuguesa, o almirante Manuel Pessanha e a criação da ordem de Cristo”, em *Entre Deus e o Rei. O mundo das Ordens Militares. Atas do VII Encontro internacional sobre Ordens Militares*, Palmela, GeSOS e Câmara Municipal de Palmela, 2018, 441-454.
- SILVA, Manuel Fialho: *Mutação Urbana na Lisboa Medieval. Das Taifas a D. Dinis*, Lisboa, Faculdade de Letras, 2016, Tese de Doutoramento.
- SILVA, Manuel Fialho, FONSECA, Nuno: “As tercenas régias de Lisboa: D. Dinis a D. Fernando”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 257-274.
- SILVA, Gonçalo Melo da: “A coroa, as vilas e o mar: a rede urbana portuária do Algarve (1266-1325)”, Adelaide Millán Costa, Amélia Aguiar Andrade, Catarina Tente, (eds.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa Medieval*, Lisboa, IEM e Câmara Municipal de Castelo de Vide, 547-575.
- SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da: “Do actividade marítima portuguesa na primeira dinastia”. em *Escritos Históricos*, Porto, 1972, 37-133.
- SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da: “Navão”, em Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, Porto, Livraria Figueirinhas, 1989, vol. IV, 374.
- SILVA, Tiago João Queimada e: “Os feitos de D. Fuas Roupinho na *Crónica de 1419*”, *Revista Portuguesa de História*, tomo 43 (2012), 91-104.
- TAROUCA, Carlos da Silva: *O cartulário do mosteiro de Santa Maria de Vila do Conde*, Vila do Conde, s.d., ed. fac-similada.
- TAVARES, M.^a José Ferro: “Judeus e mouros no Portugal dos séculos XIV e XV (tentativa de estudo comparativo)”, *Revista de História Económica e Social*, 9, 1982, 75-89.
- TRANCHANT, Mathias: *Les ports maritimes de la France Atlantique (XIe-XVe siècle). 2 – Territoires de la fortune*. Université de La Rochelle, 2017.
- VALÉRIAN, Dominique: *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb medieval*, Casa de Velázquez, Madrid, 2019.
- VENTURA, Leontina: *D. Afonso III*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.
- VENTURA, Leontina: “A política governativa de Afonso III”, *III Congresso Internacional: as cortes e o parlamento em Portugal: 750 anos das cortes de Leiria de 1254: actas*, Lisboa, Assembleia da República e Câmara Municipal de Leiria, 2006, 41-57.
- VIANA, Mário: “O almirantado português nos séculos XIII a XV contextos e linhas de força”, em José dos Santos Maia (coord.), *O Mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448): a propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, Lisboa, Academia da Marinha, 2019, 69-82.
- VIANA, Mário: “O almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média”, em Jesús Ángel Solórzano Telechea, Michel Bochaca, Amélia Aguiar Andrade (coord.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012, pp. 313-344.



CÁTEDRA
ALFONSO X EL SABIO
CASTILLO DE SAN MARCOS

UNIVERSIDAD DE SEVILLA
u **eus**
Editorial Universidad de Sevilla

CASTILLO DE SAN MARCOS. EL PUERTO DE SANTA MARÍA (CÁDIZ)