

ESTRATÉGIA POLÍTICA E LIMITAÇÕES GEOGRÁFICAS NO AL-GARB LUSITANO A PARTIR DA RECONQUISTA CRISTÃ (SÉC. XIII)

Alessia Amato¹

RESUMO

O estudo aqui apresentado é parte dos resultados da Tese de Doutorado conduzida na Universidade de Coimbra, FL, na área de História Especializada em Arqueologia, com bolsa individual financiada pela Fundação Ciência e Tecnologia, Ministério da Educação e Ciência, União Europeia. A compilação global do trabalho define o limite da pesquisa dentro da acepção de *Meio Aquático*, tanto no sentido Topográfico quanto Geomorfológico, junto com os Literários e Históricos e mais propriamente Arqueológicos. Quanto ao presente texto quer manter-se o foco sobre um pormenor na passagem da Reconquista Cristã no séc. XIII., ou seja, a prioridade administrativa do reino de Portugal em remodelar os limites costeiros e transferir competências portuárias dos principais centros islâmicos do sul para as cidades do litoral norte-central.

Palavras-chave: Meio Aquático, período islâmico, portos medievais

ABSTRACT

The written document is the product of the Research Doctorate Project, completed for the University of Coimbra, FL, Department of Archeology, financed by the FCT, Ministry of Education and Science, European Union. This collection is prepared from the documentation previously referred embraces several fields of the definite research of the *Meio Acquático* (Water World), Topography and Geomorphology, Literature and History and not for last, Archeology. In this text will be enunciate the administrative priority of the Portuguese Kingdom in remodeling of coastal boundaries, manifested whit a transfer of port competences from the main Islamic centers to the north central coastal cities. The establishment of southern ports might have been a menace for an Islamic determination to control the seas.

Keywords: Water World, Islamic period, medieval arbors

RESUMEN

El estudio que aquí se presenta es parte de los resultados de la tesis doctoral realizada en la Universidad de Coimbra, FL, en la área de historia especializada en Arqueología, con la concesión individual financiada por la Fundación de Ciencia y Tecnología, Ministerio de Educación y Ciencia, de la Unión Europea. Una compilación global del trabajo define el límite de la investigación en el sentido del medio Acuático, tanto en el sentido topográfico como geomorfológico, junto con el literario e histórico y arqueológico con más propiedad. En el presente texto se quiere mantener la atención en un paso de la Reconquista cristiana en el siglo. XIII., es decir, la prioridad administrativa del reino de Portugal en la remodelación de los límites costeros y la transferencia de conocimientos portuarios de los principales centros islámicos del sur de las ciudades costeras de la costa norte-central.

¹ Doutora pela Universidade de Coimbra. Via dei Parietai 9, 70056, Molfetta, Italia. Contato: aleia.80.aa@gmail.com - alessia.amato@student.fl.uc.pt

Palabras Clave: Medio Acuático, época islâmica, puertos medievales

INTRODUÇÃO E BASES DA PESQUISA DO MEIO AQUÁTICO

A análise dos componentes da Arqueologia do Meio Aquático do Gharb lusitano surge com a finalidade de organizar os inúmeros testemunhos existentes dentro das dinâmicas históricas peninsulares, para assim sublinhar a clara vocação marítima e naval portuguesa. A pesquisa baseia-se na continuidade e evolução dos diversos elementos que pertencem às clássicas designações de *Arqueologia Subaquática*, *Naval*, *Marítima* ou *Submersa*. Em particular, a escolha deste texto é a de salientar e referir as várias facetas dos portos, lugares de partida comercial e fruidores culturais.

A abordagem, claramente interdisciplinar, destaca a interação marítima ou fluvial com a linha de costa. Tal interação é caracterizada por sua utilização na geografia física dos lugares, na evolução geomorfológica dos mesmos, na interação com o ambiente urbano e a interdependência dos dois espaços.

A principal dificuldade da pesquisa é caracterizada pelo duplo silêncio que o período medieval islâmico apresenta, em particular ao falar da sua vertente marítima, contrariando a afirmação de “inferioridade baratiana” (BARATA, 1987, vol.I: 15), e levando a uma percepção crítica de falta de testemunhos, ou seja os navios. Pertence ao período em questão, no território do estudo, obras de vanguarda até poucas décadas atrás, fortemente caracterizadas por temas históricos e historiográficos. No campo específico da disciplina são muitos os relatos de ações bélicas e as compilações marítimas fiéis àquela visão de tráficos e contatos de cunho literário, para passar diretamente ao período das Conquistas além Oceano e do surgimento quase espontâneo da Caravela.

Nesse sentido, a Arqueologia Subaquática lida com as dificuldades intrínsecas relacionadas com o meio onde se desenvolve - sem ser forçadamente o Oceano aberto - zonas assoreadas, antigas lagoas, rios, estuários e a tudo o que concerne à evolução das orlas aquáticas, nas quais o material de proveniência antrópica, principalmente a madeira - material perecível - se altera de acordo com as condições do sítio. Quanto aos naufrágios, o problema também é agravado pela pouca caracterização concedida, sem ponderar muitos naufrágios medievais, muito menos diferenciando os islâmicos e ainda limitando ao espaço geográfico moderno os elementos da área atlântica em estudo. Desta maneira, antepassadas ausências bibliográficas e dos vestígios, ou na interpretação destes, parecem indicar uma constante decadência da política talassocrática islâmica.

Enfim, a urbanização do mundo medieval islâmico, parece ter-se desenvolvido em analogia com a construção das realidades portuárias, estabelecendo as evoluções de caráter antrópico e geomorfológico dessas regiões. Em outras palavras, caracteriza o estudo todos aqueles fatores da ciência que auxiliam as formas de interação do Homem junto com o espaço aquático envolvente (BLOT, 2003: 78).

Em particular nas últimas décadas, muitos dos trabalhos arqueológicos tem vindo a evidenciar parte de bairros e estruturas portuárias islâmicas. O objetivo do estudo das realidades portuárias portanto, é detectar a existência de vestígios arqueológicos e perceber a organização e datação dos mesmos, pois no caso de realidades marítimas, a continuidade ocupacional dos espaços é inegável. Alguns dos casos que possam ser

levados a exemplo, são as três casas do Arrabalde na Hospedaria do Rio Guadiana em Mértola, ou os vestígios em obra murária e madeira entre as zonas da Praça do Comércio, o Cais do Sodré e a Praça D. Luís na Ribeira do Rio Tejo em Lisboa.

ENSEADAS FELIZES DO GARB AL-ANDALUS EM TERRITÓRIO PORTUGUÊS

As indicações do rico *corpus* geográfico árabe medieval indicam os limites da *estraboniana* “Mesopotâmia” (Geografia III, 2, 4) entre os rios Tejo e o seu vale, com o constante problema evolutivo do estuário olisiponense, o rio Guadiana e seus afluentes utilizados para alcançar as ricas minas do *hinterland*. O momento cronológico entre os séculos VIII e XIII, período que cobre a chegada Omíada e a Retomada Cristã, cobre inteiramente o tempo de presença Islâmica da região sul portuguesa. As informações disponíveis levantam questões relativas à provável localização dos portos mencionados e ao conceito de cidade fluvio-marítima ou marítimo-costeira, na delimitação de seções regionais, igualmente favoráveis por características físicas e muito celebradas literariamente. Este sistema territorial também é um Sistema de Intercâmbio Marítimo, no qual o rio Guadiana, o Sotavento onde se localizam as Ilhas Barreiras, o Barlavento algarvio, o rio Sado e o vale fluvial do Tejo representam recursos hídricos funcionais.

Percebe-se a integração nos diferentes circuitos portuários das trocas de caráter comercial e as relações com um meio náutico mais amplo, estas últimas associadas às peregrinações ao longo de todo o período medieval. Os peregrinos da Ibéria Ocidental movem-se em direção à Meca, cruzando o estreito de *Gibel Tariq*, favorecendo assim uma forma casual na troca de produtos. Al Razí nos refere

(...) e Ossónoba encontra-se em terras muito boas e de solo muito bom; com árvores muito ricas que abundam em frutos. No seu território há muitas grandes montanhas onde se podem obter prolíficas pastagens. É solo de numerosas águas correntes. Tem uma terra muito vantajosa para a caça, seja na montanha ou na planície. Tem o mar como vizinho, por toda a sua extensão. Há muitas ilhas bonitas onde a navegação resulta agradável. Existem muitas hortas bem regadas e muita fruta boa e de bom aspecto. No território circundante há muitas árvores exploráveis. As suas riquezas transformam-na num dos melhores lugares do mundo. Na costa de Ossónoba há muito apreciável âmbar. Sob o seu controlo há muitas vilas e castelos, um dos quais é Silves, que é a melhor vila do Algarve. Silves está sob o braço que sai do mar²(BORGES COELHO, 1988: 72).

Também sobre a Xelb islâmica refere-se o conhecido Al-Himiari: “Possui ancoradouro no rio e um estaleiro de construção naval (...)”³(BORGES COELHO, 1988: 62).

Estas indicações literárias são relativas ao território ocidental da Península Ibérica, entre os paralelos 42°09’N e 36°58’N e os meridianos 9°30’W e 6°11’W, aberto as condições meteóricas pouco favoráveis para uma costa aberta aos ventos. Por esta razão os geógrafos sublinham a importância dos sistemas fluviais, única oportunidade de entrada nos portos e colonização do território na sua aceção *blotiana* “fluvio-marítima”.

² Ahmene Arrazí séc. X, tradução em B. Coelho, 1988.

³ Al-Himiari séc. XIII e Al-Bakri séc. XI, em B. Coelho, 1989, vol. I, p.62.

Neste sentido Xelb, a Silves islâmica, é o emblema da importância alcançada a nível político e ao mesmo tempo da limitação hidrogeológica proporcionada pelo fenómeno do assoreamento do leito do Rio Arade. A navegabilidade desde a praia da Rocha, e cronologicamente até o século XIII, faz com que a rica vila e capital do Reino utilizasse este caminho aquático desde o seu estuário até o ramo SE da Serra de Monchique, mantendo vivo o comércio com produtos agrícolas, florestais e artesanais da zona. Tanto Silves em favor de Vila Nova de Portimão quanto Tavira com as suas ilhas Barreiras sofrerão o afastamento gradual da linha de costa até o século XVI.

DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS NA POLÍTICA DA PÓS RECONQUISTA

As alcaçarias do Gharb islâmico narram uma realidade contrária à dos testemunhos árabes, pelo menos desde meados do séc. XIII, pois na fase da dita Reconquista Cristã as entidades portuárias sofrem restrições político-sociais, presumivelmente com o objetivo de limitar os contatos com a restante orla islâmica do Norte de África. Esta fase histórica evidencia a vontade do Reino de Portugal em redimensionar uma talassocrática dedicação política desde sempre presente. A mesma estratégia utilizada no momento da conquista-colonização do século VIII, perspectivando a conquista ibérica, a região da Andaluzia e Garb, mais logicamente manteve-se abordável por mar também com a presença Cristã do séc. XIII. Como exemplo fica o porto de Almeria no momento de maior decadência, posterior ao século XIII, quando apertado é o cerco em torno do reino único de Granada (MOLINA, 1986: 559-608). O porto, embora os fatos, continua impassivelmente a funcionar apesar da disputa pelo seu domínio entre os islamitas que se encontram no extremo da sua resistência e os pressionantes cristãos, sancionando desta forma a inevitabilidade das funções marítimas, independentemente do tipo de conquistadores.

Manter as vias marítimas abertas teria sido pelos conquistadores cristãos de Portugal, no mínimo, uma limitação objetiva. Em outros termos e a partir de uma perspectiva náutica, fica aqui revelada a falta invertida de um rival com poder organizativo capaz de pôr empecilho a este processo em crescimento e limitar por meios náuticos, uma conquista preparada com forças de terra.

Existem neste sentido alguns Forais e Cartas do Reino de Portugal dos quais se podem deduzir informações ligadas a um momento de acentuado assoreamento geomorfológico, altura em que a prioridade administrativa visa ao controle das orlas aquáticas. O evidente afastamento geográfico das realidades regionais em direção aos fulcros do islamismo norte africanos é somente o primeiro passo para uma local redistribuição de competências portuárias para zonas mais longínquas dentro do território português. Nota-se, portanto, um aumento das competências nas cidades do litoral centro setentrional do recém-formado Portugal, e um afrancamento militar a favor de uma sempre viva preferência marítimo-comercial, também explicável com a constante ameaça que o transporte terrestre vive⁴. No *Foral 3 -1210 Dezembro 7*, entrega-se à Lisboa a herdade de Válida, concedendo o tráfico por mar de bens comuns tais como pão, vinho ou vinagre⁵.

⁴ *Lei 9 – 1253 Dezembro 26*, Silva Marques, 1944, vol. I, documento nº: 6.

⁵ Marques 1944, vol. I, documento nº 3: 1.

Foral 3 -1210 Dezembro 7

Mandado del Rei (Carta de) sobre o tempo de relego em Lisboa, solução das jugadas e almotaçaria na mesma cidade; divisão da herdade de Valada; permissão de levar por mar, da cidade para lugares do reino, pão, vinho, vinagre e quaisquer outras vitualhas; etc.-Publ. em 61, IV, 170, nota, E em 75, Nº2, p.55, e.s., Arq. da Câmara M.de Lx.^a, “Livro dos Pegos”, fl.3, da numeração moderna, fl.69 da antiga⁶

Na *Carta 16 – 1271 Maio 22*, decreta-se o pagamento das dízimas das “coisas em entrada e saída” dos portos do Sul mantêm como base dos preços os mesmos da cidade de Lisboa⁷, já crescente centro portuário e fortemente caracterizado por obras de renovação ribeirinha, a contrastar desta forma as prováveis tentativas de independência do Gharb.

É este também conteúdo da *Carta 19 – 1282 Março 23*, quase uma repreensão do monarca ao governador de Tavira por causa da falta de pagamento dos tributos sobre o tráfico marítimo e ameaça de duplicar os impostos caso assim continuasse⁸.

A liberdade entregue à cidade de Lisboa é ainda mais evidenciada pelo seguinte documento:

Lei –1253 Dezembro 26

Lei que taxa os preços de numerosos produtos venais, soldados e serviços, e institui as penalidades aplicáveis aos que comprarem ou venderem por maiores preços. Aos mercadores estrangeiros seria proibido exportar do reino mercadoria, sem importar outra de igual valor; e essa exportação não poderia fazer-se por via terrestre, mas só pelos portos do mar, sob pena da sua perda.

Enumeram-se mantimentos, gado, panos, vestuários, armas, metais, especiarias, moedas, baldadas e serviços. São de fabricação estrangeira muitos dos artefatos mencionados: escarlatas, flamengo e inglesas; panos de Gaude, Bruges, Ipre, Ruão, Lila, Abaxila, Arras, Tournai, Saint Omer, etc; alfres de Toledo, Londres, Segóvia, etc. Publ. em 102, III, 2^a p., 59 e ss.; e em 94, I, 192 e s., em lição mais correcta (Leis, m^o 1, n^o 14. Orig.)⁹

As limitações sobre as mercadorias na importação e exportação marítima estão sujeitas a total perda do cargo, caso comercializadas por via terrestre. A longa lista que segue é interessante sob o perfil da tipologia de mercadoria introduzida no território, indicando uma regular difusão de dados produtos .

No documento que segue, mais um com características fiscais, também há uma referência explícita à dízima parte sobre as “coisas de mar e terra” por parte de Lisboa e do seu território:

⁶ Marques 1944, vol. I, p. 1, doc. n^o 3.

⁷ Marques, 1944, vol. I, documento n^o 16: 10

⁸ Marques, 1944, vol. I, documento n^o 19: 13

⁹ Marques 1944, vol. I, p. 6, documento n^o 9.

-1271*Testamento de D.Afonso III*

Para ampliação das numerosas e importantes legados nele instituídos, e para as despesas de execução do mesmo, o testador consigna e obriga todas as rendas e direitos da cidade de Lisboa e seu termo, tudo o que naquela e nesta lhe pertence, tanto em terra como em mar, e todas as dízimas do mar e da terra. (.....) [... 4 linhas] Publ. em 121, Provas, 1, 547, com pouca execução paleográfica refr. do mesmo <Estudos de Paleografia portuguesa> I, 1017. (Gaveta 16, mº2, nº7; orig. Em leitura nova: Lº 1º de reis, fl.79 1º ed.)¹⁰.

O documento Carta Regia -1272 Maio 22, é caracterizado por uma ordem de taxar produtos de uso cotidiano, extremamente limitativa, ao fim de impor o regime fiscal, ainda uma vez, de Lisboa já com toda a evidência, o modelo administrativo a seguir:

-1272 Maio 22

Pagamento de dízimas e portagens, devidas pelas coisas que entram e saem pelas fozes do Algarve (Carta aberta sobre o), nomeadamente pão, vinho, linho, alhos, cebolas, pescado, madeira e ferro lavrado. Deveria aplicar-se o foro e costume de Lisboa.

Dirigida aos alcaides, alvazis e conselhos do Algarve, e dada ao arrabi e aos que forem almoxarifes em seu lugar.

Inserta na carta de 1288, Março 15, dirigida ao almoxarife a alvariz de Tavira, mandando que a façam cumprir e guardar (V o nº 24).

(Gaveta 13, mº 1, nº 2. Em leitura nova: Direitos Reais, 1º, 2, fl 181, 1ª ed).

Don Afonso pela graça de Deus Rey de Portugal e do Algarve a todo os alcaides e aluaxiz e conselhos de algarve. Sabe que o almoxarife do algarve me disse que não queriam das as dezimas nen as portagées no algarve assi como as dan em Lixbõa onde emedes fforo e custume. e eu mandey o enquerer como sse husauam as dizemas e as portagées em Lixbõa daquele que entra pela ffoz e que sal (sic) pela ffoz. [... 10 linhas]

E sse pelautura uen do algarue ou doutro logar qual quer de ffora do Reyno de Portugal aner e entra pela ffoz: da eade a dizema. unde eu mando que todos aqueles que non dizerem me algarae e sacarem aueres pelas ffozes do algarue: que lhes deu ende ssa portagem aos porteyros. Outrosai mando que todos aqueles que dizemarem ao algarue e comprarem algúús aueres desse auer dizemado e ó meterem pelas ffozes: non den dizema e de todos outros aueres que dizemados ãõ son eno algarue. sse entrarem pelas fozes dem a dizema. E de pan e de vio que comprarem e esses dinheiros dizemados e sacarem pelas ffozes: den ende sa portagem aos porteyros. [...11 linhas]¹¹.

Todo o território do Algarve já não se encontra sujeito a decisões de caráter político estratégico, a não ser no sentido negativo do termo. Os casos de Tavira, Silves ou Mértola parecem significar uma vontade de afastamento destas, declarando algum medo em manter a marca territorial conquistada desde 1248.

¹⁰ Marques 1944, vol. I, p. 9, documento nº 15.

¹¹ Marques 1944, vol. I, p. 10, documento nº 16.

Um perfil cultural de outro corte é relevado pela ordem **-1274 Fevereiro 3**, em efetuar pagamentos sobre as coisas que “entram e saem” dos territórios da Ordem de Santiago, entre as fozes do Sado e do Tejo, genericamente ligadas tanto ao comércio de importação ou exportação, quanto à atividade de pesca¹².

Acaba sendo mais específico, e quase inquisitório, o tom utilizado no segundo pedido régio apresentado a Tavira, em Março de 1282, após a mais genérica carta das terras de Algarve, 22 Março 1272, a seguir inserida na Carta Regia de 15 Março 1288¹³.

-1282 Março 23

Mandado del Rey ao alcaide, almoxarife, alvariz e falelião de Tavira: sobre o pagamento das dízimas de pão e de pescado e da portagem dos mercadores da mesma vila, que se não se fazia como era devido.

(Gaveta 12, mº 5, nº 17,; orig. Em Leitura nova: Direitos reais, 2º, 151, 1º ed.)

Dom Denis pela graça de deus rey de Portugal e do algarue. A aos Alcayde e aleazijis e almoxarife e Tabelliõ de Taura saude. Sabede que o meu porteyro dessa uila mj disse que pescadores uossos uizios uam pescar ao mar, e, tiram uiandas cum que ala estam, e que nõ pagam a mjm dizima, nem ao meu porteyro, vade uos mando que costregades todos aqueles que y forem uizios que paguem a mjm ou ao meu porteyro a dizima. Doutra parte mj disse que a y mercadores que compam casas e paradeeyros e nõ nas moram e querem se escusar per i que mj nõ paguem a portagem. vnde aos mando aqueles que os nõ morarem nem teuerem uiziãça [con]uosco per si ou per seus homees mayor parte do ano que paguem a portagem. Da outra parte mj disse que a hy uizios que lauram fora de uosso termho e aduzem o pã pela foz e uendem no e nõ mj dam do que uendem a dizima. vnde uos mando que os costregades per quanto llia achardes ata que paguem a mjm ou ao meu porteyro a dizima. ca assi o pagam em Lixbõa pois que o uendem. Da outra parte mj disse que ante que dizime o pescado que llo arrauatam, e que perço eu por i o meu deryto que ey dauer. vnde nos mando e deffendo que nõ sofrades a nengû que arrauate nem fille pescado atã que o meu porteyro o dezime, e depois que o meu porteyro dezimar mando que o compre quem quiser, assi comé uso e costume dessa uila. Da outra mj disse que os mouros llij furtauam o pescado per razõ de llijnõ darem a dizima del . vnde nos mando que aaquele a que o acharem fartado que o anouee come de farto. E mando a uos que façades en tal gisa quo o meu porteyro nõ perca nemhũa rem do seu deryto, ca se o el perde , eu o perço. Senõ peytar medes quinhentos quinhentos soldos, e de mais quanta perda e quanto mascabo el uos almoxarife / tenades esta carta. Dada em Taura, xxij, dias de março. El Rey mandou per sa corte. ffrancisqueanes a fez. Era Mª CCCª xxª

Tavira e o seu governo local deve estar a sufocar uma última resistência de independência, não querendo se submeter à nova fórmula administrativa que, desde o

¹² Marques 1944, Supl. vol. I, p.11, documento nº 6.

¹³ Marques, 1944, Supl. vol. I, p.13, documento nº7.

período islâmico, lutava contra os numerosos corsários, favorecidos pela conformação física do lugar.

Mais uma documentação fortemente repreensiva por parte do Rei aos locais *alcaide, almoxarife, alvariz e falelião de Tavira*, para o não efetuado pagamento de taxas relativas ao tráfego marítimo, atividade de pesca e falsificação da residência a fim de evitar as ditas taxas. As penas descritas declaram toda a força com que o Reino pode impor o seu definitivo controle¹⁴.

Frente quanto explicado, ressalta toda a magnânima leitura por parte dos reinantes, das zonas do Norte

I) –1281 Abril 28

Avença e composição celebrada entre el-Rey e o Bispo e Cabido de Porto, sobre a divisão entre a cidade do Porto e a vila de Gaia, dos navios e barcas que entravam pela foz ou vinham do Riba Douro, bem assim sobre o lugar onde deveriam aportar, descarregar e vender as mercadorias que trouxessem.

D. Afonso III, pai del Rey, ao povoar o castro de Gaia, rogada ao Bispo D.Julião se dividissem os navios e barcos pequenos ou grandes, que transportassem mercadorias ou coisas venais, e tanto os que entrassem pela foz do rio como os que viessem de Riba Douro. Sem embargo de haver o Bispo recuado o seu consentimento, o rei mandou fazer a divisão dos navios e barcos como foi de sua vontade. [... 7 linhas]

Os cidadãos e vassalos da igreja do Porto, que moram ou moraram na dita cidade e seu conto e que trouxeram navios e barcos pequenos ou grandes com quaisquer mercadorias e coisas venais, quer entrem pela foz do rio, quer venham do Riba Douro, poderão aportar e vender tudo onde quiserem e considerarem mais proveitoso. [...18 linhas]

(Gaveta 12, m^o4, n^o 14, Orig; carta –partida por A B C. Em leitura nova: Direitos reais, 1^o, 2, fl. 232, 2^a col.)

Surpreende sem falta, a liberdade do comércio, a falta de qualquer taxa, a possibilidade aos moradores da zona de vender e comprar sem limitações. A frase conclusiva não deixa qualquer dúvida, cogitando penas para quem quisesse exigir qualquer tipo de imposto¹⁵.

É provável que entre estas linhas, se encontre um útil exercício que leva a compreender como, atrás das declaradas batalhas, se escondam atitudes cotidianas que visam humilhar e reduzir um povo, coisa que nunca poderá encontrar razão alguma nem causa suficientemente forte.

Percebe-se também quanto à documentação apresentada corresponda a um período politicamente delicado, o momento da Reconquista Cristã e as primeiras décadas

¹⁴ Marques 1944, vol. I, p.13, documento n^o 19.

¹⁵ Marques 1944, vol. I, p. 13, documento n^o 20.

de organização da identidade nacional. Neste contexto, os portos, portas do Sul, podem constituir uma clara ameaça de retorno islâmico e o controle do elemento aquático representa o único meio para lidar com as regiões hostis e limitar o perigo.

Ao mesmo tempo, sem nunca conseguir fechar as portas de contato entre os mundos da orla aquática, o espaço portuário mantém-se lugar de troca e informação. Com o árabe que é língua franca dos mercadores, e depois nas aceções dialectais vive a sua natural evolução etimológica, terá acontecido a passagem terminológica e tecnológica causada pelo contato constituído entre os antigos ocupantes do sudoeste peninsular e os novos, ou renovados, conquistadores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARATA, J. PIMENTEL DA GAMA, **Estudos de Arqueologia Naval**, 2 vols. Imprensa Nacional Casa da Moeda, (1987) II ed. Lisboa 1996.

BLOT Pinheiro, Maria Luísa, **Os Portos na Origem dos Centros Urbanos**, Trabalhos de Arqueologia n.28, IPA, Lisboa, 2003

BORGES COELHO, A. **Portugal na Espanha Árabe**. Lisboa: Editorial Presença. Lisboa. (1972-1975) 1989.

_____ Ibn Qasi, rei de Mértola e “mahdi” luso-muçulmano. **Arqueologia Medieval 1, Campo Arqueológico de Mértola**, Edições Afrontamento, Mértola, 1992: p. 209-215.

_____ **O domínio germânico e muçulmano**. O Livro de Lisboa, Lisboa, Livros Horizontes. 1994: p. 75-88.

MARQUES, J. M. D.S. **Descobrimientos Portugueses**, vol. I, supl. I, Instituto para a Alta Cultura, 4 vol., Lisboa. 1944.

MOLINA E. Almeria islâmica: Puerta de Oriente, objetivo militar, In: **al-Rusātī, Kitāb Iqtibās al-anwār**, AXIICUEAI, Madrid, 1986: p. 559-608.