



MEDIEVALISTA

N.º33 | Janeiro – Junho 2023

ISSN 1646-740X

Vilas e Cidades Portuárias do Algarve na Idade Média (1249-1521): fontes, resultados e desafios*

**Algarve port towns in Late Middle Ages (1249-1521): sources,
results and challenges**

Gonçalo Melo da Silva

Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas,
Instituto de Estudos Medievais
1070-312 Lisboa, Portugal

gmsilva@fcs.unl.pt

<https://orcid.org/0000-0003-4880-094X>

Data recepção do artigo / Received for publication: 11 de Novembro de 2022

DOI: <https://doi.org/10.4000/medievalista.6324>

* Este texto apresenta uma síntese de: SILVA, Gonçalo Melo da Silva – *As Portas do Mar Oceano: Vilas e Cidades Portuárias do Algarve na Idade Média (1249-1521)*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 2021. Tese de Doutoramento. Esta investigação foi realizada sob orientação da professora Doutora Amélia Aguiar Andrade e financiada pela Fundação para a Ciência e Tecnologia com uma bolsa de doutoramento, com a referência SFRH/BD/85931/2012.



Nas últimas décadas, algumas historiografias europeias elegeram os centros urbanos portuários como um dos campos mais interessantes para a compreensão da génese, desenvolvimento e transformações das redes urbanas, das relações comerciais ou da circulação e difusão de ideias e práticas culturais. De acordo com vários autores como Maryanne Kowaleski, Beatriz Arízaga, Michel Bochaca, Louis Sicking e Mathias Tranchant², as vilas e cidades portuárias da Europa Atlântica medieval caracterizam-se por serem núcleos populacionais urbanizados localizados em zonas litorais, muito frequentemente em associação com cursos fluviais. Estes núcleos urbanos funcionavam como pólos de instalação de instituições e sociedades com perfis socioeconómicos específicos, nomeadamente a presença de ofícios ligados às atividades flúvio-martímas, como pescadores, mareantes e calafates.

De igual modo, existiam edifícios e espaços que distinguiam e destacavam estas vilas e cidades das restantes, como o próprio porto. No período medieval e, frequentemente, em épocas posteriores, os centros urbanos portuários que dispunham de um cais construído eram raros, existindo antes infraestruturas precárias, quando as havia, ou simples ancoradouros que nem sempre garantiam o desembarque e armazenamento apropriado das mercadorias e a segurança das embarcações. Assim, como frisaram Beatriz Arízaga, Michel Bochaca e Mathias Tranchant, o porto medieval deve ser entendido como um sítio natural ou transformado pelo homem, onde os navios descarregavam mercadorias e procuravam abrigo e no qual ocorria um intercâmbio entre os transportes terrestres, marítimos e, não raras vezes, fluviais. Nestes espaços se exercia toda uma fiscalidade

² KOWALESKI, Maryanne – “Port towns: England and Wales 1300-1540”. In PALLISTER, David M. (ed.) – *The Cambridge Urban History of Britain*. Vol. 1. 600-1540. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, pp. 467-494; ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; BOCHACA, Michel – “Caractères généraux des villes portuaires du nord de la Péninsule Ibérique au Moyen Âge”. In *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*. Paris: Publications de la Sorbonne, 2005, pp. 63-78; SICKING, Louis – “Portas para o mar: infraestruturas portuárias nos Países Baixos na Baixa Idade Média”. In POLÓNIA Amélia; OSSWALD, Helena (eds.) – *European Seaport Systems in the early modern age: a comparative approach: proceedings*. Porto: Universidade do Porto, Instituto de História Moderna, 2007, pp. 96-107; TRANCHANT, Mathias – *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*. Vol. I. *Tableau géohistorique*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2018.

da qual beneficiavam distintos poderes, desde a Coroa aos concelhos ou a outros senhores leigos ou eclesiásticos.

Os centros urbanos portuários são ainda percecionados, na opinião de muitos investigadores, como elementos de articulação de espaços marítimos, terrestres e fluviais e de redes económicas e urbanas de amplitude geográfica variável. Seguindo as propostas de historiadores como Paul M. Hohenberg, Lynn Hollen Lees, Wim Blockmans, Lex Heerma van Voss ou Michel Bochaca³, as redes urbanas⁴ portuárias podem definir-se como sistemas que integram vilas e cidades portuárias de pequena, média⁵ ou grande dimensão localizadas num determinado espaço e que possuem relações flexíveis e diferenciadas entre si, mas interligadas a tal ponto que a alteração de um indicador político, social, económico ou cultural ocorrido numa delas pode repercutir-se nas restantes. Numa rede urbana portuária existem portos que se assumem como portas de entrada e saída da rede (*gateways*) e que se afirmam perante os restantes, enquanto outros representam apenas nós que asseguravam a ligação entre os vários elementos da rede e entre esta e o *hinterland*.

³ HOHENBERG, Paul; LEES, Lynn – *The making of urban Europe, 1000 – 1994*. 2ª Edição. Cambridge/Massachusetts: Harvard University Press, 1996, pp. 62-73; BLOCKMANS, Wim; VAN VOSS, Lex – “Urban networks and emerging states in the North Sea and Baltic Areas: a maritime culture?”. In RODING, Juliette; VAN VOSS, Lex (eds.) – *The North Sea and culture (1550-1800)*. Hilversum: Verloren, 1996, pp. 10-20; BOCHACA, Michel – *Villes et organisation de l'espace en Bordelais: vers 1300-vers 1550*. Paris: Indes savantes, 2015.

⁴ Leia-se sobre a incorporação do conceito geográfico de “rede” ou “sistema urbano” e o seu enriquecimento por outras ciências sociais, como a história e a sociologia: HOHENBERG, Paul; LEES, Lynn – *The making of urban Europe, 1000 – 1994*, pp. 55-73; SCOTT, Tom; SCRIBNER, Robert – “Urban Networks”. In SCRIBNER, Bob (ed.) – *Germany: a new social and economic history*. Vol. 1. 1450-1630. Londres: HEP, 1996, pp. 119-140; FRAY, Jean-Luc – *Villes et bourgs de Lorraine réseaux urbains et centralité au Moyen Âge*. Clermont-Ferrand: Presses Universitaires Blaise Pascal, 2006, pp. 25-33; NEAL, Zachary – “Urban Networks”. In BARNETT, George A. (ed.) – *Encyclopedia of Social Networks*. Vol. 1. Davis: Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 2011, p. 913; ASENJO GONZÁLEZ, María – “Grandes, moyennes et petites villes du royaume de Castille à la fin du Moyen Âge. Intégration ou concurrence”. In COSTA, Adelaide Millán da (ed.) – *Petites villes européennes au bas Moyen Âge: entre l'histoire urbaine et l'histoire locale*. Lisboa: IEM, Universidade Aberta, 2013, p. 14.

⁵ Leia-se sobre o conceito de pequenas cidades: DYER, Christopher – “Small towns 1270-1540”. In PALLISTER, David M. (ed.) – *The Cambridge Urban History of Britain*, vol. 1, p. 505; CLARK, Peter – “Introduction”. In CLARK, Peter (ed.) – *Small towns in early modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002, pp. 5, 9-17, 20; FRAY, Jean-Luc – *Villes et bourgs de Lorraine*; CHITTOLINI, Giorgio – “Urban Population, Urban Territories, Small Towns: Some Problems of Urbanization in Northern and Central Italy (Thirteenth–Sixteenth Centuries)”. In HOPPENBROUWERS, Peter; JANSE, Antheun; STEIN, Robert (eds.) – *Power and persuasion essays on the art of state building in honour of W.P. Blockmans*. Turnhout: Brepols, 2010, pp. 238-239; COSTA, Adelaide Millán – “Quand les médiévistes arrivent aux petites villes”. In COSTA, Adelaide Millán (ed.) – *Petites villes européennes au bas Moyen Âge: perspectives de recherche*. Lisboa: IEM, FCSH/NOVA, 2014, pp. 145-148.

Em Portugal, o estudo das localidades portuárias insere-se num movimento mais alargado de renovação da investigação sobre os núcleos urbanos medievais iniciado nos anos 80 do século XX na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, com os trabalhos de Oliveira Marques e Iria Gonçalves. Este processo verificou-se também em outras universidades, como Coimbra, com os estudos de Maria Helena da Cruz Coelho, e no Porto, com os de Humberto Baquero Moreno. Todavia, os núcleos urbanos portuários apresentaram dificuldade em afirmarem-se como objeto de estudo específico e privilegiado dentro da história urbana medieval portuguesa, ao contrário do que seria de supor, tendo em conta que a extensa fachada marítima do reino possibilitou às vilas e cidades portuárias assumirem um papel importante na exploração económica dos recursos marítimo-fluviais, na navegação do Atlântico e, no século XV, na expansão marítima europeia.

Na verdade, e tal como Amélia Aguiar Andrade afirma, os trabalhos monográficos realizados sobre os centros urbanos, quando têm como protagonistas as cidades litorais ou de implantação flúvio-marítima, não têm tido como preocupação dominante estudar a sua identidade marítimo-portuária⁶, o seu papel em redes urbanas portuárias ou a tipologia das infraestruturas portuárias e o seu impacto na organização do espaço. Uma realidade partilhada, até recentemente, com outras historiografias peninsulares, como a castelhana⁷.

Assim, optamos por orientar a tese para dar resposta a três questões fundamentais: (I) Como se forma, evolui e funciona uma hierarquia e rede urbana portuária? (II) Como se forma e se desenvolve a paisagem urbana das vilas e cidades portuárias? (III) Qual o impacto do porto e das atividades marítimas na configuração da paisagem urbana?

⁶ ANDRADE, Amélia Aguiar – “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica”. In ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; TELECHEA SOLÓRZANO, Jesus (eds.) – *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*. Logroño, IER, 2004, pp. 57-58; A investigadora sistematizou algumas das especificidades dos centros urbanos portuários portugueses, conhecidas até ao momento. ANDRADE, Amélia Aguiar – “A importância da linha costeira na estruturação do Reino medieval português. Algumas reflexões”. *Historia, Instituciones. Documentos* 35 (2008), pp. 9-24.

⁷ Leia-se sobre isso para o caso de Castela: AZNAR VALLEJO, Eduardo; GONZÁLEZ ZALACAÍN, Roberto – “Prólogo”. In AZNAR VALLEJO, Eduardo; GONZÁLEZ ZALACAÍN, Roberto (coords.) – *De mar a mar: Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna: SPUL, 2015, pp. 11-13.

O espaço escolhido foi o Algarve, uma vez que, depois de Lisboa e do Porto, era o terceiro polo marítimo-portuário do reino, devido às suas condições naturais e à sua tradição marítima e urbana. Além disso, apesar da sua indiscutível importância, o seu estudo continuava ainda por fazer, pois apresentava um número de trabalhos reduzido e muito disperso sob o ponto de vista espacial, cronológico e temático. Em 2013, aquando do início da investigação, definimos como localidades de observação: Aljezur, Lagos, Silves, Alvor, Portimão, Albufeira, Loulé, Faro, Tavira, Cacela, Castro Marim e Alcoutim (**Fig. 1**). A sua escolha foi nesse momento justificada por serem os únicos núcleos populacionais algarvios que detinham o estatuto de vila ou cidade durante a Idade Média, desempenhando funções urbanas, usufruindo de monumentalidade do seu edificado como, por exemplo, a presença de muralhas, e que se encontravam localizados na costa, ou que possuíam aquilo que as fontes referem como *porto de mar* ou, ainda, que podiam ser facilmente alcançados por embarcações de calado marítimo. O prosseguimento dos trabalhos de investigação, contudo, tornou pertinente incorporar as localidades de Porches, Sagres e Arenilha, uma vez que também reuniam estas condições e as relações que estabelecem com as restantes localidades contribuem para ajudar a esclarecer questões tão significativas como, por exemplo, o entendimento das distintas escalas urbanas e da sua consequência sobre as diferentes problemáticas a considerar.

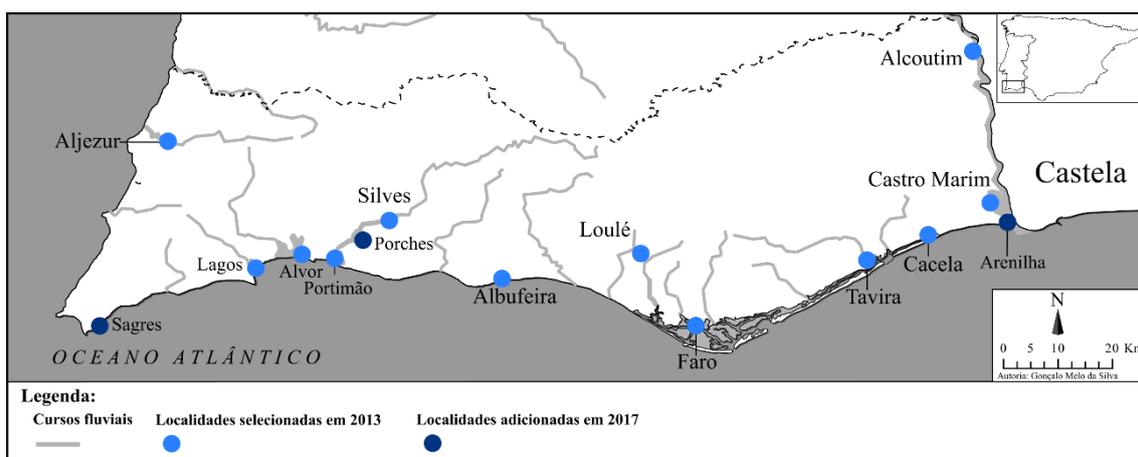


Figura 1 – Localidades alvo de estudo no Algarve.

O *terminus a quo*, 1249, ano da conquista dos últimos bastiões do poder muçulmano no Algarve, foi escolhido por marcar o encerramento do processo de *Reconquista* no sul do reino português e o aprofundamento das estratégias levadas a cabo pela Coroa a fim de organizar o território do reino e, por conseguinte, fortalecer o poder régio, no qual as vilas, como as portuárias, desempenharam um importante papel. O *terminus ad quem* fixa-se no final do reinado de D. Manuel, em 1521, por ser um momento crucial na passagem da cidade medieval para a moderna. Também porque este período é ainda associável à reforma do poder concelhio através, por exemplo, da realizada nos forais, a qual ditou o fim de um paradigma de organização administrativa concelhia baseado em especificidades locais, notando-se uma clara diminuição do peso político dos concelhos e das suas instituições. O final do reinado do *Venturoso* pode ainda ser considerado um momento de profundas transformações na rede portuária portuguesa, devido a reorientações estratégicas mais globais da expansão marítima subsequentes à chegada à Índia e ao Brasil.

A escolha do arco temporal também foi determinada de forma a permitir a observação na longa duração, mais propícia à compreensão de algumas das problemáticas que se pretendeu analisar, como, por exemplo, a correlação entre os aspetos geográficos e as estratégias dos poderes em presença e o seu papel no desenvolvimento e nas características da implantação humana na região.

A construção de um *corpus* documental que viabilizasse o estudo global das vilas e cidades do Algarve implicou não só a consulta dos arquivos locais, mas também dos centrais, como a Torre do Tombo e a Biblioteca Nacional. Assim o obrigavam os importantes acervos de vários poderes presentes no Algarve medieval aí conservados, como a Coroa ou as Ordens Militares, bem como de algumas famílias da pequena nobreza que mantiveram interesses e contactos com a região durante a cronologia em estudo. Foi ainda recolhida informação em arquivos estrangeiros, sobretudo andaluzes, dadas as ligações importantes que o Algarve manteve com este espaço ao longo de todo o período. Um percurso que permitiu recensear cerca de 4000 documentos. A reflexão produzida sobre o conteúdo da documentação compulsada permitiu identificar alguns problemas, nomeadamente assimetrias: temporais (a maioria data dos séculos XV e XVI); espaciais (existe mais informação

para os principais núcleos urbanos do que para os mais pequenos); e de produtores (forte predomínio da documentação régia). Estas circunstâncias levam-nos a levantar a hipótese de uma possível visão enviesada de algumas problemáticas decorrentes das disponibilidades documentais e do predomínio da visão régia.

Contudo, a leitura da informação disponível tornou evidentes as suas potencialidades e, em alguns casos, aspetos singulares para o estudo das problemáticas que se pretendia desenvolver, como por exemplo: o papel dos poderes em presença, como a Coroa, no desenvolvimento dos núcleos urbanos; as relações entre os concelhos e destes com outros poderes (tanto de cooperação como de conflito); a reconstituição e estudo da evolução da paisagem urbana e o papel das confrarias no enquadramento religioso, social, profissional e político dos grupos ligados às atividades relacionadas com o mar. Recolhida a documentação, as bases de dados em *Access*, o desenho digital (*Inkscape*) e os SIG apresentaram-se como os melhores instrumentos para organizar, trabalhar e sintetizar os diferentes dados recolhidos.

No decorrer do percurso de investigação organizámos a tese em dois volumes. O primeiro divide-se em seis capítulos a fim de responder às questões que formulamos. Com efeito, começamos por apresentar o trabalho heurístico desenvolvido nos arquivos locais e centrais, as características do *corpus documental* reunido e a metodologia seguida no seu tratamento. Dedicámo-nos no capítulo seguinte a esclarecer a correlação entre os aspetos geográficos e as estratégias dos poderes em presença e o seu papel no desenvolvimento e articulação dos núcleos urbanos. A nossa atenção recaiu, num terceiro e quarto momentos, na análise do processo de formação e desenvolvimento das vilas e cidades portuárias ocorrido nos finais do século XIII e a sua evolução e afirmação nas centúrias seguintes. Dedicámo-nos, então, a explorar a hierarquia urbana e a cooperação entre os concelhos e a refletir sobre a implantação de uma rede portuária urbana na região. Uma vez clarificados estes aspetos, concentramos o nosso olhar sobre a paisagem urbana das localidades, os seus elementos e a sua evolução (capítulo cinco). Dedicámo-nos, por fim, a estudar os portos algarvios e as suas características, assim como o seu papel e das atividades marítimo-fluviais na configuração do espaço urbano, o que nos

permitiu refletir sobre a existência de *idades portuárias* e *idades com portos* no Algarve. Por sua vez, o segundo volume reúne 16 quadros, 3 gráficos e 119 figuras (mapas regionais, reconstituições hipotéticas das plantas das vilas e cidades em estudo e materiais infográficos sobre edifícios e espaços urbanos) que elaboramos para sintetizar a informação que sustenta as nossas observações. Detenhamo-nos, assim, sobre alguns dos principais resultados obtidos.

Foi possível demonstrar que a malha urbana do Algarve foi forjada e evoluiu numa relação entre: as potencialidades e condicionantes geográficas da região, a herança urbana dos períodos romano e islâmico, os interesses e estratégias desenvolvidos pelos novos poderes em presença, sobretudo o da Coroa, e a capacidade dos habitantes de promoverem as atividades económicas, aliando as apetências agrícolas para o cultivo da vinha e das fruteiras, principalmente da figueira, com as potencialidades trazidas pelo mar, como a pesca, sobretudo dos cetáceos e do atum, e o comércio marítimo. O Algarve tornou-se assim, na sua rede de portos e vilas portuárias, uma plataforma de chegada e partida de gentes, alimentando uma economia que procurava ultrapassar as suas deficiências crónicas, como o abastecimento cerealífero, e o seu carácter periférico. O seu crescimento parece não cessar, sobretudo desde finais de Trezentos, implicando também importantes mutações na malha urbana pré-existente, ora pelo fortalecimento das principais urbes herdadas do período romano, como Faro, ou islâmico, como Tavira, ora pelo surgimento de outras, como Lagos e Portimão.

Nos séculos XIV e XV, apesar de pequenos a nível português e, sobretudo, europeu, foi possível demonstrar que os núcleos urbanos do Algarve apresentavam hierarquias bem definidas entre si, atendendo às funções urbanas que desempenhavam a nível militar, administrativo, fiscal, económico, religioso e cultural. Enquanto Lagos, Silves, Loulé, Faro e Tavira se assumiram como núcleos urbanos de média dimensão no contexto da região, Aljezur, Portimão, Albufeira, Castro Marim e Alcoutim podem ser consideradas como pequenas vilas. Por sua vez, Sagres, Paderne, Porches e Alvor acabaram por se converter naquilo que podemos

designar como “vilas fracassadas”⁸. O lugar ocupado pelos núcleos urbanos nem sempre foi o mesmo, adaptando-se às conjunturas, como bem revelam os casos de Tavira, que suplantou Silves como a urbe mais importante da região de forma clara no século XV.

A reflexão produzida em torno do caso algarvio permitiu-nos verificar que o sucesso e afirmação de uma vila dependeu da associação de vários fatores: as funções urbanas que desempenhou, a localização geográfica do sítio de implantação da urbe, a acessibilidade ao núcleo urbano, as potencialidades económicas e dimensão do termo e a capacidade de obter o apoio do senhor da vila.

De igual modo, foi ainda possível demonstrar que as principais urbes do Algarve mantiveram um certo equilíbrio entre si e polarizaram a região, estabelecendo acordos e parcerias mútuas, que por vezes integraram também outras localidades de menores dimensões ou mesmo vilas e cidades situadas fora da região, como Beja e Lisboa, a fim de salvaguardarem e lograrem atingir os seus objetivos. A malha urbana transformou-se, assim, numa rede, aliando a dimensão económica à política e criando formas próprias de cooperação e de defesa dos seus interesses. Contudo, as alianças estabelecidas nunca assumiram um perfil mais institucional, como a constituição de irmandades, como em Castela e Aragão, ou ligas, como em alguns reinos da Europa Central, possivelmente devido aos acordos “informais” serem suficientes para atingir os seus objetivos e à presença forte e dissuasora do poder régio.

Por outro lado, foi possível reconstruir e fazer a análise comparativa da paisagem urbana de um número elevado de localidades, desde as mais importantes, como Loulé e Faro, às mais pequenas, como Albufeira e Castro Marim. Contudo, as limitações da documentação compulsada impossibilitaram, por vezes, o aprofundamento de alguns dos nossos objetivos, como a reconstituição da paisagem

⁸ Aglomerados humanos que foram fundados ou promovidos com o objetivo de se transformarem em verdadeiros núcleos urbanos, mas que, por causas várias, apenas desempenharam um papel residual no processo de urbanização da região. Leia-se sobre o conceito: MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sérgio – *Villas fracasadas en el desarrollo urbano medieval del País Vasco*. Santander: Universidad de Cantabria, 2015. Tese de Doutoramento.

urbana de algumas vilas, sobretudo das *fracassadas*, como Sagres e Cacela ou ainda, a perceção mais clara da transformação da paisagem urbana herdada do período islâmico após o domínio cristão. Na verdade, para avaliarmos com rigor as permanências ou as alterações suscitadas pela transição do período islâmico para o cristão, continuam ainda a ser necessárias mais informações que só poderão vir *grosso modo* da arqueologia.

Não obstante, o itinerário percorrido permitiu confirmar que os centros urbanos algarvios apresentavam uma paisagem urbana e portos que encaixavam nos modelos já conhecidos, tanto para Portugal, como para outros reinos atlânticos, como Castela e França. Os núcleos urbanos registaram uma expansão, sobretudo nos séculos XV e XVI. Foi possível distinguir as “cidades portuárias” – como Lagos, Portimão, Silves, Faro, Tavira e Castro Marim – das “cidades com portos” – neste caso, Loulé. Enquanto nas “cidades portuárias” o porto foi o responsável por ditar e impulsionar o crescimento ou a contração do espaço urbano, nas “cidades com portos” esse papel foi assumido por outros elementos, servindo as infraestruturas portuárias apenas com um ponto de apoio para pescadores locais e um elemento que permitia a ligação com os portos mais pujantes da região. A diferença entre “cidades portuárias” e “cidades com portos” ficou ainda expressa no seu perfil socioeconómico, na presença de confrarias dos homens do mar ou, até mesmo, nos símbolos heráldicos com que se fizeram representar ou nos discursos que produziram sobre si mesmas. Contudo, quando observamos alguns dos núcleos urbanos em estudo, sobretudo as “vilas fracassadas”, como foram os casos de Sagres, Alvor, Porches e Cacela, somos levados a considerar a necessidade de criar outras tipologias de cidades portuárias, como “porto sem cidade”, uma vez que estas localidades nunca lograram converter-se em verdadeiros núcleos urbanos, não se diferenciando das aldeias.

Os portos algarvios mais importantes serviam os principais núcleos urbanos – Silves, Faro, Loulé, Tavira e, nos séculos XIV e XV, Lagos e Portimão – e as duas vilas situadas mais próximo da fronteira com Castela – Castro Marim e Alcoutim. Estavam dotados de um conjunto de infraestruturas, como edifícios e espaços ligados ao abastecimento (como os açougues), armazenamento, à fiscalidade (como a casa da

alfândega) e, por vezes, à defesa marítima (como as taracenas). Alguns foram específicos da região, como as Casas do Sal, uma vez que, na segunda metade do século XIII, os monarcas reservaram para si o monopólio tanto da produção, como da venda deste produto em quase todos os núcleos urbanos do Algarve. A Coroa assumiu o protagonismo no aperfeiçoamento dos portos algarvios, sendo a única exceção o caso de Loulé, onde esse papel foi desempenhado pelo concelho. No século XV, Lagos, Faro, Tavira e, na segunda metade da centúria, Portimão, parecem ser as *gateways* – os principais portos de entrada e saída – da rede portuária, sendo que uns parecem especializar-se mais na pesca, como Lagos, outros na venda de fruta, como Faro e Tavira, ou no transporte marítimo, como Portimão e Tavira.

Assim, foi possível contribuir para conhecer o processo de urbanização do Algarve, alargar o conhecimento sobre a rede urbana portuária portuguesa e, ainda, contribuir para uma discussão que se pretende mais alargada sobre questões como: *porto, cidade portuária, cidades com portos, vilas fracassadas, pequenas cidades e hierarquias e redes urbanas* no Portugal e na Europa Medieval. Tal como qualquer trabalho de investigação em história, o nosso implicou um conjunto de opções, umas de natureza teórica e metodológica, outras mais resultantes da natureza e potencialidades do *corpus* documental compulsado. Temos noção de que a documentação permitia o estudo de outras problemáticas equacionadas no esquema inicial do projeto: sociedade, economia e relações com o espaço envolvente. Temas que, a serem trabalhados, colocariam novas questões e completariam a imagem que pretendemos aqui traçar sobre as vilas e cidades portuárias do Algarve.

Referências bibliográficas

ANDRADE, Amélia Aguiar – “A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica”. In ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; TELECHEA SOLÓRZANO, Jesus (eds.) – *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*. Logroño: IER, 2004, pp. 57-89.

ANDRADE, Amélia Aguiar – “A importância da linha costeira na estruturação do Reino medieval português. Algumas reflexões”. *Historia, Instituciones. Documentos* 35 (2008), pp. 9-24.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; BOCHACA, Michel – “Caractères généraux des villes portuaires du nord de la Péninsule Ibérique au Moyen Âge”. In *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age*. Paris: Publications de la Sorbonne, 2005, pp. 63-78.

ASENJO GONZÁLEZ, María – “Grandes, moyennes et petites villes du royaume de Castille à la fin du Moyen Âge. Intégration ou concurrence”. In COSTA, Adelaide Millán da (ed.) – *Petites villes européennes au bas Moyen Âge: entre l’histoire urbaine et l’histoire locale*. Lisboa: IEM, Universidade Aberta, 2013, pp. 9-23.

AZNAR VALLEJO, Eduardo; GONZÁLEZ ZALACAÍN, Roberto – “Prólogo”. In AZNAR VALLEJO, Eduardo; GONZÁLEZ ZALACAÍN, Roberto (coords.) – *De mar a mar: Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna: SPUL, 2015, pp. 11-13.

BLOCKMANS, Wim; VAN VOSS, Lex – “Urban networks and emerging states in the North Sea and Baltic Areas: a maritime culture?”. In RODING, Juliette; VAN VOSS, Lex (eds.) – *The North Sea and culture (1550-1800)*. Hilversum: Verloren, 1996, pp. 10-20.

BOCHACA, Michel – *Villes et organisation de l’espace en Bordelais: vers 1300-vers 1550*. Paris: Indes savantes, 2015.

CHITTOLINI, Giorgio – “Urban Population, Urban Territories, Small Towns: Some Problems of Urbanization in Northern and Central Italy (Thirteenth–Sixteenth Centuries)”. In HOPPENBROUWERS, Peter; JANSE, Antheun; STEIN, Robert (eds.) – *Power and persuasion essays on the art of state building in honour of W.P. Blockmans*. Turnhout: Brepols, 2010, pp. 227-241.

CLARK, Peter – “Introduction”. In CLARK, Peter (ed.) – *Small towns in early modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002, pp. 1-21.

COSTA, Adelaide Millán – “Quand les médiévistes arrivent aux petites villes”. In COSTA, Adelaide Millán (ed.) – *Petites villes européennes au bas Moyen Âge: perspectives de recherche*. Lisboa: IEM, FCSH/NOVA, 2014, pp. 145-148.

DYER, Christopher – “Small towns 1270-1540”. In PALLISTER, David M. (ed.) – *The Cambridge Urban History of Britain*. Vol. 1. 600-1540. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, pp. 505-537.

FRAY, Jean-Luc – *Villes et bourgs de Lorraine réseaux urbains et centralité au Moyen Âge*. Clermont-Ferrand: Presses Universitaires Blaise Pascal, 2006.

HOHENBERG, Paul; LEES, Lynn – *The making of urban Europe, 1000–1994*. 2ª Edição. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1996.

KOWALESKI, Maryanne – “Port towns: England and Wales 1300-1540”. In PALLISTER, David M. (ed.) – *The Cambridge Urban History of Britain*. Vol. 1. 600-1540. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, pp. 467-494.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sérgio – *Villas fracasadas en el desarrollo urbano medieval del País Vasco*. Santander: Universidad de Cantabria, 2015. Tese de Doutoramento.

NEAL, Zachary – “Urban Networks”. In BARNETT, George A. (ed.) – *Encyclopedia of Social Networks*. Vol. 1. Davis: Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 2011, pp. 911-915.

SCOTT, Tom; SCRIBNER, Robert – “Urban Networks”. In SCRIBNER, Bob (ed.) – *Germany: a new social and economic history*. Vol. 1: 1450-1630. Londres: HEP, 1996, pp. 113-143.

SICKING, Louis – “Portas para o mar: infraestruturas portuárias nos Países Baixos na Baixa Idade Média”. In POLÓNIA Amélia; OSSWALD, Helena (eds.) – *European Seaport Systems in the early modern age: a comparative approach: proceedings*. Porto: Universidade do Porto, Instituto de História Moderna, 2007, pp. 96-107.

SILVA, Gonçalo Melo – *As Portas do Mar Oceano: Vilas e Cidades Portuárias do Algarve na Idade Média (1249-1521)*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 2021. Tese de Doutoramento.

TRANCHANT, Mathias – *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*. Vol. I. *Tableau géohistorique*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2018.

COMO CITAR ESTE ARTIGO / HOW TO QUOTE THIS ARTICLE:

SILVA, Gonçalo Melo da – “Vilas e Cidades Portuárias do Algarve na Idade Média (1249-1521): fontes, resultados e desafios”. *Medievalista* 33 (Janeiro – Junho 2023), pp. 373-386. Disponível em <https://medievalista.iem.fcsh.unl.pt>.



Esta revista tem uma Licença [Creative Commons - Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).