

Marco Oliveira Borges*

Em torno da preparação do cerco de Lisboa (1147) e de uma possível estratégia marítima pensada por D. Afonso Henriques

R E S U M O

Este estudo gira em torno de uma possível estratégia marítima pensada e operada por D. Afonso Henriques antes e durante o cerco a Lisboa de 1147. Com efeito, reforçamos a ideia do envolvimento das forças cruzadas desde muito cedo para o cerco desse ano e que a historiografia tem vindo a defender. Teria de ter existido um plano prévio do rei para uma operação militar que se sabia que seria demorada, conjugando a vinda do auxílio cruzado com a necessidade do domínio territorial para Sul, mormente do triângulo geo-estratégico Sintra-Cascais-Lisboa, de modo a dominar as estruturas de vigilância, os postos defensivos do sistema de defesa costeira islâmico e as vias de comunicação (terrestres e marítimas) que permitiam o acesso à cidade e uma retirada mais segura.

Palavras-chave: Cerco de Lisboa de 1147 – D. Afonso Henriques – Estratégia Marítima – Cruzados

A B S T R A C T

This essay revolves around a possible maritime strategy designed and operated by D. Afonso Henriques before and during the siege of Lisbon in 1147. In fact, we reinforce the idea of the crusading forces early involvement for the siege of that year, which has been defended by historiography. It would have existed a prior plan from the king for a military operation that he knew it would be time consuming, combining the coming of the crusading forces with the need for a territorial domination to the South, especially the geo-strategic triangle Sintra-Cascais-Lisbon to dominate the structures of surveillance, the defensive positions of the Islamic system of coastal defence and the communication paths (overland and sea) that allowed the access to the city and a safer retreat.

Keywords: Siege of Lisbon of 1147 – D. Afonso Henriques – Maritime Strategy – Crusaders

Introdução

Durante a elaboração da parte II de um estudo sobre a defesa costeira de Sintra-Cascais durante a época islâmica¹, tivemos oportunidade de tocar no tema que agora apresentamos.

* Mestre em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (2013).

¹ “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais durante a Época Islâmica. II – Em torno do Porto de Cascais”. O estudo será publicado brevemente (*on-line*) no domínio do CITCEM – Universidade do Minho.

Porém, o mesmo acabou por se alongar demasiado, razão pela qual tivemos de desenvolver este novo ensaio com as questões que aí seriam abordadas. Inicialmente queríamos problematizar apenas a possível ancoragem da frota cruzada no porto de Cascais e abordar as condicionantes geográficas próprias desta área que limitavam o desenrolar das navegações para al-Ushbuna. Todavia, mediante a leitura dos dados documentais que íamos reunindo para levar a cabo um melhor enquadramento da preparação do cerco de 1147 e dos acontecimentos antecedentes, várias questões foram surgindo permitindo assim considerar – no âmbito da necessidade de domínio do território para a realização de uma investida militar mais segura e prolongada – uma possível estratégia marítima operada por D. Afonso Henriques para o assédio a Lisboa e que não consistia apenas na chegada dos cruzados por mar.

Apesar dos dados documentais referentes à actividade marítima e naval portuguesa para esta época serem escassos e fragmentários, existem informações que ainda estão por explorar e que, uma vez conjugadas com recurso ao reconhecimento da geografia costeira, permitem traçar novas problemáticas e possíveis cenários para as operações militares concernentes à tomada de Lisboa. A vertente marítima, aliás, é algo que parece estar muito pouco perspectivada no âmbito da “Reconquista” cristã².

Por fim, importa sublinhar que, face à certa ousadia que este estudo requereu para a sua elaboração e ao carácter arriscado de certas interpretações, tentámos caminhar apoiados – sempre que possível – em expressões que indicam e reforçam o carácter hipotético e dedutivo das questões que foram sendo levantadas, de modo a que sejam tidas como meras hipóteses de trabalho, verificáveis, sujeitas a revisão mediante a adição de outros argumentos ou do seguimento de outros enfoques metodológicos.³

*
* *
*

Embora Lisboa só tenha sido tomada aos Mouros em 1147, D. Afonso Henriques e as suas forças, pelo menos uma vez anteriormente a esta data, já tinham posto cerco à cidade com auxílio das forças cruzadas: 1140 ou 1142.

A *Crónica dos Godos* remete para 1140 uma investida sobre Lisboa feita por uns 70 navios cruzados que vieram apoiar D. Afonso Henriques num cerco à cidade, isto após terem

² “O processo de conquista e consolidação do território português levado a cabo pelos primeiros sete reis da Primeira Dinastia é normalmente associado às campanhas terrestres, sendo a componente naval muito pouco valorizada. Embora se conheçam, de modo geral, as acções marítimas empreendidas nesse período, são estas, por norma, apresentadas como feitos isolados, sem o enquadramento numa política consistente. No entanto, o Mar foi, desde sempre, um factor indissociável da sustentação de Portugal como estado independente e, provavelmente, o país jamais teria viabilidade se os nossos primeiros reis não tivessem seguido uma estratégia marítima coerente e dado a devida importância ao emprego de forças navais, não apenas em apoio das operações terrestres mas também como um indispensável vector de projecção de força” (Jorge Moreira da Silva, “Operações Navais e Estratégia Marítima na Reconquista e Consolidação do Território Nacional (1147-1349)”, *Revista Militar* (n.º 2487, Abr. de 2009), (disponível em <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/article.php?id=469> – consultada em 01/02/2013). Para uma breve síntese relativa aos principais estudos desenvolvidos sobre portos portugueses, métodos aplicados e problemáticas em questão, vide Marco Oliveira Borges, “O Porto de Cascais durante a Expansão Quatrocentista. Apoio à Navegação e Defesa Costeira” (Diss. Mestrado, Universidade de Lisboa, 2012), 21-31.

³ Sobre estas questões vide José Mattoso, *D. Afonso Henriques* (Lisboa: Temas e Debates, 2007), 13-23.

feito escala no Douro quando seguiam a caminho de Jerusalém e de terem sido convencidos pelo rei a atacar al-Ushbuna. Porém, “nada puderam contra ela, porque ainda não chegara a ocasião de ser entregue às mãos dos Cristãos, mas atacaram os arredores, destruiriam muitas vinhas, incendiaram as casas e fizeram grande dano naquela terra. Vendo então que não era fácil a sua tomada nem durante longo espaço de tempo, embora permanentemente cercada, pois estava bem fornecida de provisões, era muito populosa e não lhe faltavam animosos defensores”⁴.

Para 1142, ano em que D. Afonso Henriques deu foral a Leiria, existe a informação que vem mencionada no célebre relato do enigmático “R.”, identificado como sendo Raul de Glanville⁵, cruzado inglês que participou no cerco de 1147, o qual alude à presença de combatentes oriundos de Northampton, Hastings e de outros locais “para porem cerco à cidade” cinco anos antes⁶. Abordando as negociações entre D. Afonso Henriques e os cruzados para o cerco a Lisboa nesse ano de 1147, Raul remete para a expedição de 1142 evocando que os combatentes ficaram desiludidos pelo rei português não ter cumprido a sua promessa⁷. Costuma-se ligar esta expedição fracassada de 1142⁸ a Lisboa com a que a *Crónica dos Godos* refere para 1140⁹.

Fossem quais fossem as condicionantes que impediram a tomada de Lisboa¹⁰, somente cinco anos mais tarde, após a tomada de Santarém (15 de Março) e com o apoio de uma

⁴ “Crónica dos Godos”, in Fr. António Brandão, *Monarquia Lusitana* (Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, pt. III, 1973), 134. Face a essas circunstâncias, D. Afonso Henriques voltou para Norte com o seu exército e os cruzados seguiram viagem rumo a Jerusalém.

⁵ Seguiremos esta proposta com base no que a crítica historiográfica mais recente propõe, apresentando doravante o nome do cruzado que faria parte do contingente inglês como Raul (Maria João V. Branco, “Introdução”, in *A Conquista de Lisboa aos Mouros. Relato de um Cruzado*. Ed., trad. e notas de Aires A. Nascimento (2.ª ed., Lisboa: Vega, 2007), 28-30).

⁶ *A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 85.

⁷ *Ibidem*, 85.

⁸ Um dado curioso, ainda para este ano de 1142, está no facto da “Crónica dos Godos” referir que os Mouros “pagavam [um] tributo e o censo das cidades e castelos de Santarém, de Lisboa e de seus vizinhos” a D. Afonso Henriques para que este não devastasse e assolasse as suas terras (“Crónica dos Godos”, 135). Quando teria sido celebrado tal pacto? Antes, durante ou depois do cerco de 1142? É difícil responder a esta questão, no entanto, a informação deixa vislumbrar que o rei mantinha operações militares frequentes a estes locais.

⁹ Durante o relato de Raul é referido um dado a entender de forma indirecta que, por mais do que uma vez, os cristãos já ali tinham estado para tomar Lisboa sob auxílio de outras gentes de fora. Isso é visível sobretudo no discurso do alcaide de Lisboa e do bispo do Porto, que indiciam um aumento de ataques a Lisboa nos anos anteriores a 1147 (*A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 81, 97-99, 164, n. 97, 167, n. 121). Em 1142 o conde Thierry de Flandres comandou uma expedição à Terra Santa, sendo de pensar que esta poderá estar relacionada com o cerco que se havia feito a Lisboa cinco anos antes da tomada daquela cidade (José Mattoso, *D. Afonso Henriques*, 197). Para além disso, Ibn Idari menciona um ataque normando de 150 navios de grande e pequeno porte a Ceuta em 538 (16 de Julho de 1143 a 3 de Julho de 1144), tendo havido um confronto naval e muitas baixas de ambas as partes, pelo que terá sido mais uma expedição cruzada a passar pela actual costa portuguesa antes de chegar àquelas paragens (Ibn Idari, *Al-Bayan al-Mugrib. Nuevos Fragmentos Almorávides y Almohades*. Trad. por Ambrosio Huici Miranda, (Valencia: [Anubar], 1963), 236).

¹⁰ Sobre esta questão vide os argumentos aduzidos por Maria João V. Branco, “Introdução”, in *A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 25; Pedro Gomes Barbosa, *Conquista de Lisboa 1147. A Cidade Reconquistada aos Mouros* (Lisboa: Tribuna, 2004) 11-12; *idem*, *Reconquista Cristã. Séculos IX-XII* (Lisboa: Ésquilo, 2008), 142-143; Miguel Gomes Martins, *De Ourique a Aljubarrota. A Guerra na Idade Média* (Lisboa: A Esfera dos Livros, 2011), 79-80.

poderosa frota de cruzados que rumava à Terra Santa no seguimento da Segunda Cruzada, proclamada pelo papa Eugénio III (no âmbito da queda de Edessa) e pregada por Bernardo de Claraval (entre Julho de 1146 e Janeiro de 1147), é que D. Afonso Henriques conseguiu finalmente conquistar aquela cidade. É, aliás, através do envolvimento pessoal de Bernardo de Claraval que D. Afonso Henriques vai conseguir o apoio armado necessário para tomar Lisboa¹¹, aproximando “ainda mais a guerra de reconquista à guerra santa de Cruzada”¹².

Largando do porto de Dartmouth (Sul de Inglaterra) a 23 de Maio de 1147, uma frota cruzada dividida em três frentes e composta por perto de 164 navios chegou ao Porto a 16 de Junho, se bem que boa parte deles tenha ficado para trás durante uma tempestade e cinco navios partidos anteriormente de Inglaterra (18 de Maio) já ali tivessem chegado pelo dia 8, dois dias depois de D. Afonso Henriques ter partido para Lisboa com as suas forças. Recebidos pelo bispo do Porto, D. Pedro Pitões, que sabia de antemão da chegada dos navios cruzados e que, para além disso, havia sido alertado na véspera para a possibilidade da chegada dos “navios dos francos” por intermédio de uma carta do próprio D. Afonso Henriques, os cruzados foram incitados a colaborar no cerco a Lisboa¹³. Acabariam por partir rumo a Lisboa no dia 26 ou, mais provavelmente, já no dia 27, na companhia dos restantes navios que se tinham dispersado durante a viagem, do bispo do Porto e de D. João Peculiar, arcebispo de Braga. Esta é a versão dos acontecimentos que Raul nos dá.

Enquanto os navios desciam a costa do Garb al-Ândalus, já no litoral de Sintra-Cascais, Raul refere que “*o vento que caía da Serra de Sintra se abateu com temporal tão fora do vulgar que uma parte dos batéis foi apanhada com os seus homens. Manteve-se o temporal até à entrada do porto do rio Tejo. Quando entrávamos no porto, porém, apareceu nos ares um prodígio extraordinário. Foi o caso que umas nuvens grandes e resplandecentes que vinham conosco dos lados das Gálias nos apareceram a irem ao encontro de outras grandes nuvens de farrapos negros que vinham de terra firme; eram como fileiras em linha de batalha e juntando cada qual as suas alas esquerdas entraram em luta com ímpeto extraordinário [...]*”¹⁴. Portanto, Raul aproveita a ocorrência de um fenómeno meteorológico – típico daquela área – para, no seu seguimento, dar azo a uma descrição literária maniqueísta de uma luta travada entre as nuvens cristãs e as nuvens islâmicas em que as primeiras acabam por vencer, cessando assim “toda a fustigação do temporal”, afastando-se as impurezas do ar, acabando o céu por se tornar límpido e azul. Posto isto, e “algum tempo depois, por volta da hora décima do dia, chegámos à cidade que não fica muito distante da foz do rio Tejo”. Segue-se uma descrição do rio Tejo, Lisboa e arredores¹⁵.

Ora, estas passagens levantam algumas questões relacionadas com a intencionalidade do relato, o qual, como observou Maria João Branco, “ainda apresenta muitas facetas por

¹¹ Sobre a autenticidade da carta (n.º 308) que Bernardo de Claraval havia enviado a D. Afonso Henriques e tentativa de fazer com que os cruzados participassem na tomada de Lisboa, vide Maria João V. Branco, “Introdução”, 26-27, 34; José Mattoso, *D. Afonso Henriques*, 232-236; Miguel Gomes Martins, *De Ourique a Aljubarrota*, 80-81.

¹² Maria João V. Branco, “Introdução”, 25.

¹³ *A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 61.

¹⁴ *Ibidem*, 74-75.

¹⁵ *Idem*, 75-77.

explorar”¹⁶. Pensamos que o factor geográfico é um elemento fulcral para aclarar as possíveis omissões que julgamos constarem nesta parte do relato onde a intencionalidade é claramente a de fazer prevalecer a apologia da luta e vitória do bem contra o mal, do cristão contra o mouro. Como tivemos oportunidade de ver, o cruzado alude ao tal “temporal tão fora do vulgar” que ganhava forma com base nos ventos vindos da serra de Sintra, mas logo de seguida já está a aludir à “entrada do porto do rio Tejo”. Ou seja, o cruzado não refere a necessidade de se fugir ao temporal e procurar abrigo¹⁷, situação que não é de aceitar tendo em conta as dificuldades e as particularidades da navegação nesta área costeira, acrescendo o facto de que alguns navios já tinham ido ao fundo e que o porto de Cascais estava na rota dos cruzados, estava ali mesmo a oferecer abrigo.

Na verdade, as dificuldades maiores até estavam na entrada da barra do Tejo. Os cachopos (ou seja, os perigosos baixios de areia que se formavam à entrada da barra e que estavam em constante alteração), o desconhecimento e a falta de “domínio dos ciclos das marés, do movimento das correntes e do regime dos ventos, assim como do funcionamento hidrológico e das características topográficas da barra”¹⁸, poderiam aumentar o risco de naufrágio. Acresce que se estava em pleno temporal e que desse jeito aumentavam as dificuldades no trabalho realizado a bordo, ampliando ainda mais os perigos. Mas mais: quando aprofundamos estas questões sob o ponto de vista marítimo, sob o ponto de vista do desenrolar do processo náutico, evidentemente que seria impensável que c. 170 navios, isto se não fossem 200, entrassem pela barra do Tejo sem qualquer tipo de coordenação ainda para mais sob forte nortada, característica típica desta área nos meses de Verão. Certamente que ocorreriam mais naufrágios, seria a morte de mais tripulações¹⁹. Portanto, a aportagem teria que ter lugar a Cascais, tal como indicam algumas crónicas tardias, e, aos poucos, passando a fúria dos ventos, os navios começariam a entrar no Tejo.

De facto, embora Raul se limite a abordar o temporal e a tal luta entre as nuvens, omitindo a continuação das dificuldades náuticas por que os navios teriam passado já nas imediações da barra do Tejo, algumas crónicas tardias, baseadas numa memória antiga²⁰, mencionam a aportagem da frota cruzada no porto cascalense.

Segundo a *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, já depois de tomado o castelo de Mafra e antes da tomada de Lisboa, D. Afonso Henriques foi cercar Sintra acabando mesmo por a tomar embora não se saiba “como [ele] a ouue se foi per força se por preitesia ou de que guisa naõ o achamos escrito senaõ tamsoomente que a tomou”²¹. Depois disso, estando no alto do

¹⁶ Maria João V. Branco, “Introdução”, 12.

¹⁷ Na versão descritiva de Arnulfo, cruzado germânico que também participou no cerco, nem sequer existe a referência à área costeira de Sintra e ao temporal vindo da serra. Logo depois da saída do Porto, os navios já estão a entrar no leito do Tejo (cfr. *Fontes Medievais da História de Portugal*. Selecç., pref. e notas de Alfredo Pimenta (2.ª ed., Lisboa: Livraria Sá da Costa, vol. I, 1982), 135-136).

¹⁸ *Cascais na Rota dos Naufrágios. Museu do Mar – Rei D. Carlos. Exposição. Catálogo* (Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 2006), 3-4.

¹⁹ Sobre as condicionantes e perigos para a navegação nesta área geográfica, vide Marco Oliveira Borges, “O Porto de Cascais durante a Expansão Quatrocentista”, 61-81.

²⁰ Fr. António Brandão, *Monarquia Lusitana*, XXV, 112; Visconde de Juromenha, *Sintra Pinturesca, ou Memória Descritiva da Vila de Sintra, Colares e seus arredores* (Sintra: Câmara Municipal de Sintra, 1989-1990), 14-15.

²¹ *Crónica dos Cinco Reis de Portugal* ([Porto]: Civilização, vol. I, 1945), XXI, 91-92. Semelhante informação, embora divirja em alguns aspectos, essencialmente no número de navios, podemos encontrar nas *Crónicas dos*

castelo com os seus senhores, o rei avistou uma frota de 180 naus a aproximar-se da Roca de Sintra (cabo da Roca). Espantados com a dimensão de tal frota, o rei mandou logo quatro cavaleiros que fossem à ribeira²² para saber que gente era aquela. Quando chegaram a Cascais já “a frota toda pousava” e ali mesmo entraram em contacto com as gentes cristãs que tinham vindo às “espanhas pa guerrear com os mouros” e fazer serviço a Deus. Continuando, o autor da *Crónica* diz que nessa frota vinham muitos condes e grandes senhores, mas que a escritura, ou seja, o documento que terá dado origem a tal informação, somente apresentava o nome de quatro²³. Em Cascais, os mensageiros apresentaram os argumentos do rei para se fazer um cerco a Lisboa e, depois de um vaivém de recados, acertou-se que juntamente iriam tomar Lisboa à condição que, ao ser tomada, metade da cidade ficaria para o rei e a outra para os estrangeiros. O rei e as suas forças acabaram por seguir para a cidade por terra e a frota por mar²⁴.

Posteriormente, na sua *Monarquia Lusitana*, Fr. António Brandão refere que D. Afonso Henriques, “*estando em Sintra, do monte alto virão passar caçadores grande frota de naos de longo da terra. Foi dito a el Rey [e este] Mandou ver qve caminho leuauão. Trouxerão-lhe recado que se amarraraõ no porto grande na entrada do rio de Lisboa [Cascais]. Veio logo em pessoa, & achou que erão Ingreses que hião pelejar pella Fè de Christo contra os Mouros, se concertou com elles, que tomassem Lisboa, q seria de ambos, por so se não atreuer, por ser muito populada, & forte de guisa, q se não podia tomar se não por muita gente, por ser abon[a]dos de agoas & mantimentos*”²⁵.

Como se pode observar, nesta versão dos acontecimentos narrados por Fr. António Brandão não há qualquer alusão à conquista de Mafra e de Sintra por parte das forças de D. Afonso Henriques²⁶. Todavia, à semelhança da *Crónica dos Cinco Reis de Portugal* e das de linha semelhante, o rei estava no alto de Sintra (ainda que não estivesse na posse efectiva do castelo) quando viram passar uma grande frota de naus – neste caso avistada por caçadores – que amarrou no porto grande, isto é, em Cascais. Depois do(s) enviado(s) do rei retornar(em)

Sete Primeiros Reis de Portugal (2.^a ed., Lisboa: Academia Portuguesa da História, vol. I, 2009), XXII, 76-78; *Crónica de Portugal de 1419* (Aveiro: Universidade de Aveiro, 1998), 46-48; Duarte Galvão, *Crónica de El-Rei D. Afonso Henriques* (Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995), XXXIII, 119-121; acrescenta-se ainda Duarte Nunes de Leão, “Chronica del Rei Dom Afonso Henriquez”, in *Crónicas dos Reis de Portugal* (Porto: Lello & Irmão – Editores, 1975), 71, ainda que sem alusão directa à apertagem em Cascais.

²² Alusão à ribeira das Vinhas, também conhecida por rio de Cascais, a qual desaguaria em delta na praia da Ribeira (Guilherme Cardoso, “Escavações eventuais na vila de Cascais”, *Trabalhos de Arqueologia. I Encontro Nacional de Arqueologia Urbana. Setúbal – 24 a 26 de Maio de 1985* (Lisboa: Instituto Português do Património Cultural, 1986) 50 e 53).

²³ Vide infra, n. 55.

²⁴ *Crónica dos Cinco Reis de Portugal*, I, 92-93. João de Barros, em obra fantasiada, dando voz às profecias de Clarimundo que aludem à tomada de Santarém e de Lisboa aos Mouros, apresenta a seguinte passagem: “*E com fim taõ glorioso, dando-o a estas cousas, vir-se-ha ao longo do Téjo, e como a victoria se vir favorecida na tomada de Cabilicrasto (que depois por causa da Virgem Sancta se chamará Santarem) virá correndo pela agoa abaixo mui ufana té parar nas ondas do grande mar Occeano, tomando a populosa Lisboa. E do que eu sou mais contente, he que da minha geração virá grande armada ao Porto de Cascaes, que será na destruição dos Mouros, que á espada haõ de perecer [...]*” (João de Barros, *Chronica do Emperador Clarimundo, Donde os Reis de Portugal Descendem* (Quinta Impressão, Lisboa: Na Officina de João António da Silva, t. III, 1791), cap. IV, 41-42).

²⁵ Fr. António Brandão, *Monarquia Lusitana*, 170-170v.^o.

²⁶ Aliás, Brandão mostra que conhecia essa versão de “nossos autores” que aludiam à conquista de Mafra e Sintra antes de Lisboa, embora não lhe tenha dado crédito (*ibidem*, 167).

para o informar que naquele porto os navios tinham amarrado, o próprio deslocou-se ao local para falar com os “Ingreses”.

Muito embora não nos possamos fiar totalmente nestes dados como possibilidade do que poderá ter acontecido, visto que divergem em muito do relato do cruzado, visto que terão sido inventados pormenores eventualmente para dar um conteúdo necessário à pouca informação que se continha num documento primitivo e até porque, por outro lado, D. Afonso Henriques sabia bem quem eram aqueles homens e os próprios cruzados já sabiam para o que vinham, não nos parece que essa presença cristã no litoral de Sintra e a ancoragem em Cascais fosse forjada. É verdade que as crónicas não são coevas dos acontecimentos ocorridos em 1147, daí que se tenha de ter cautela redobrada quando pensamos estas questões com fontes que surgem séculos depois, mas já vimos também que o próprio relato do cruzado é lacónico e omissivo nesta parte fulcral das navegações rumo a Lisboa. Para além disso, é preciso ter em conta que as crónicas, por vezes, conservam reflexos de documentos e obras perdidas no tempo, sendo “o único testemunho” para a “reconstituição de acontecimentos muito anteriores” à época em que são escritas²⁷. Neste sentido, pensamos que, depois de um exercício de confrontação de dados e de pensado o território na sua vertente marítima, poderemos trazer algumas achegas que possam levar a novos problemas e à orientação de possíveis hipóteses de trabalho.

Em 1093, numa tentativa de fazer face à invasão dos exércitos almorávidas, o rei de Badajoz, al-Mutawakkil, entregou as cidades de Santarém e Lisboa juntamente com Sintra a Afonso VI de Leão em troca de protecção militar. Porém, Lisboa e Sintra seriam retomadas pelo Islão em finais de 1094, ficando sob domínio almorávida, enquanto que Santarém só cairia em 1111²⁸. Chegados a 1147 vivia-se uma grande instabilidade no Garb al-Ándalus. Santarém havia sido tomada pelas forças de D. Afonso Henriques (Março) e Lisboa encontrava-se isolada a nível político e militar, sendo a única cidade que não teria reconhecido o poder almóada, mantendo-se sob domínio almorávida²⁹. Ademais, neste ano também se deu a conquista almóada de Sevilha, a qual foi tomada por terra e mar, presumindo-se que as frotas do Garb, pelo menos as de Cacela e de Silves, tenham sido mobilizadas para aquela cidade³⁰. Toda esta conjuntura era favorável às ambições de D. Afonso Henriques e à futura tomada de Lisboa³¹.

Estamos mal informados sobre as acções ofensivas levadas a cabo por D. Afonso Henriques contra os Mouros. Não obstante, é possível que após o confronto militar de Ourique (1139) estas tenham ocorrido com frequência³². Como observara José Mattoso, a *Notícia da Fundação do Mosteiro de S. Vicente de Lisboa* refere que em 1147, altura em que D. Afonso

²⁷ José Mattoso, “Notas críticas às notas de fim de volume”, in Alexandre Herculano, *História de Portugal. Desde o começo da Monarquia até o fim do Reinado de Afonso III* (Amadora: Livraria Bertrand, I, 1980), 694; André de Oliveira-Leitão, “Povoamento no Baixo Vale do Tejo: entre a territorialização e a militarização (meados do século IX – início do século XIV)” (Diss. Mestrado, Universidade de Lisboa, 2011), 102.

²⁸ Mário Jorge Barroca, “Da Reconquista a D. Dinis”, in *Nova História Militar de Portugal*. I Vol., dir. de Manuel Themudo Barata; Nuno Severiano Teixeira, coord. de José Mattoso (Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2003), 34-35.

²⁹ Inês Lourinho, “1147. Uma Conjuntura vista a partir das Fontes Muçulmanas” (Diss. Mestrado, Universidade de Lisboa, 2010), 44 e 63.

³⁰ *Ibidem*, 57.

³¹ Sobre a instabilidade no Garb vide *idem*, 44, 63-65, 101-102 e *passim*.

³² José Mattoso, *D. Afonso Henriques*, 196.

Henriques tinha 40 anos, o rei havia reunido o seu exército contra os Sarracenos, tal como era costume fazer todos os anos, tomando assim direcção a Lisboa³³.

Depois de surpreendentemente ter tomado Santarém aos Almorávidas durante uma operação militar nocturna, ficando ali uma força de templários a defender “as ainda instáveis linhas do Tejo”³⁴, certamente que D. Afonso Henriques teve a necessidade de tomar outros locais e fortificações aos muçulmanos, preparando assim com maior segurança uma possível investida sobre Lisboa nos tempos seguintes, algo que só veio a ser possível com ajuda exterior. Num primeiro momento, após a tomada de Santarém, seguramente que D. Afonso Henriques dedicou tempo a tentar consolidar a presença cristã no território, não só com a própria manutenção daquela praça de guerra mas também com a submissão de outras povoações e fortificações das proximidades, desbravando caminho rumo a Lisboa³⁵. Posteriormente, temos o momento que decorre entre a viagem dos cruzados rumo ao Porto até à sua chegada a Lisboa. Como o rei terá partido para Sul no dia 6 de Junho e o encontro com os cruzados em Lisboa só se deu no dia 29, temos 23 dias em que não se sabe exactamente o que D. Afonso Henriques andou a fazer.

Tem dado que pensar aos investigadores este hiato de tempo e a forma como D. Afonso Henriques terá sido informado sobre a vinda dos navios cruzados. Como se viu anteriormente, Raul refere que, quando os cruzados chegaram ao Porto (16 de Julho), o bispo local, por um lado, sabia de antemão da chegada dos navios e, por outro, havia recebido a tal carta do rei na véspera alertando-o para a possível chegada dos cruzados àquele lugar. Todavia, segundo Raul, por essa altura o rei já se ausentara há uns 10 dias em direcção a Lisboa “com o seu exército, a enfrentar os mouros”³⁶.

Embora alguns investigadores aceitem que o rei havia sido alertado para a suposta vinda dos cruzados já depois de partir para Sul, situação que requeria que a fonte de informação que trazia a mensagem percorresse um longo caminho rumo ao seu encontro, pensamos que isso terá ocorrido ainda antes da partida. Costuma-se dizer que, ao saber da exequível chegada dos navios cruzados, o rei terá mesmo enviado a tal carta ao bispo alertando-o para a possível chegada dos combatentes ao Douro. É verdade que já teriam chegado ao Porto, pelo dia 8 de Junho, 5 navios partidos anteriormente de Inglaterra (18 de Maio) que antecederam a saída do grosso da frota, mas, por essa altura, o rei já havia partido com as suas forças fazia dois dias, possivelmente de Coimbra e não do Porto³⁷, pelo que estes não poderiam ter informado o rei. Para além disso, durante essa provável chegada dos 5 navios ao Douro – dizemos provável pois não se sabe em concreto aonde aportaram –, D. Pedro Pitões já teria sido informado da vinda

³³ *Monarquia Lusitana*, pt. III, XXI, [170]; *A Conquista de Lisboa aos Mouros*, [179].

³⁴ A expressão é de Inês Lourinho, “1147. Uma Conjuntura vista a partir das Fontes Muçulmanas”, 64.

³⁵ Naturalmente que os precedentes fracassos de 1140 ou 1142 terão levado D. Afonso Henriques a pensar melhor o território e a planear um acesso mais seguro à cidade lisboeta e que pudesse prolongar a sua presença nessa área por mais tempo e com maior solidez. José Mattoso sugere que o rei terá ficado na área de Santarém “dois ou três meses [após a sua tomada] para consolidar a sua posição e bater os arredores” (José Mattoso, *D. Afonso Henriques*, 237). Sobre o problema das bolsas muçulmanas a Norte e a Oeste de Santarém, vide André de Oliveira-Leitão, “O Povoamento no Baixo Vale do Tejo”, 113-116 e 127.

³⁶ *A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 61.

³⁷ Pedro Gomes Barbosa, *Conquista de Lisboa 1147*, 32. Teria sido por volta de 1130 que o rei havia mudado “o seu local de maior permanência para Coimbra, onde a canónica regrante muito em breve surgiria, para desempenhar um papel de destaque no apoio a Afonso Henriques e sua descendência” (Maria João V. Branco, “Introdução”, 23). No entanto, não é de excluir que o rei possa ter partido de Santarém com as suas forças.

dos contingentes militares que partiriam de Dartmouth, daí que Raul referisse que o bispo já sabia de “antemão” da chegada dos cruzados³⁸.

Pondo de lado a hipótese de que D. Afonso Henriques tenha vindo para a região de Lisboa em fossado e que ao saber da vinda dos cruzados aproveitou a situação para comunicar a D. Pedro Pitões, no intuito de se convencer, mais uma vez, os combatentes a colaborarem num assédio a al-Ushbuna caso os ditos largassem ferro no Porto, custa a acreditar que o bispo tenha sido alertado tão tardiamente. Parece não fazer sentido que o rei tivesse partido para Sul (dia 6) com a ideia de tomar Lisboa sem que as conversações com Bernardo de Claraval lhe tivessem dado garantias da vinda de apoio armado (se bem que as negociações sobre as compensações ainda tivessem de ser ultimadas directamente entre o rei português e os chefes dos contingentes envolvidos³⁹), que se estavam a aprestar navios no Norte e que estava para breve a sua vinda. De facto, faz mais sentido que houvesse um plano prévio para a expedição que passaria pela costa portuguesa e que culminaria com o ataque a Lisboa, sendo lógico que a participação dos cruzados no cerco tivesse sido planeada desde a fase inicial⁴⁰ mediante um pedido de D. Afonso Henriques a Bernardo de Claraval, daí que o rei pareça ter antecipado claramente a chegada dos cruzados sob várias formas⁴¹.

³⁸ Só mais tarde é que as gentes dos 5 navios viriam a ter contacto com D. Afonso Henriques, nunca antes do dia 9 de Junho. O percurso marítimo do Porto a Lisboa poderia ser feito em 24 horas de navegação contínua e com ventos favoráveis, ou então em dois dias, isto caso se aportasse para pernoitar algures, tal como aconteceu com o grupo de cruzados que saiu do Porto a 27 de Junho e que escalou em Peniche (A. H. de Oliveira Marques, “A Circulação e a Distribuição dos Produtos”, in *Nova História de Portugal*. IV Vol., *Portugal na Crise dos séculos XIV e XV*, dir. Joel Serrão; [...] (Lisboa: Editorial Presença, 1986), 132 e n. 3). Assim, uma vez chegada ao Porto no dia 8 de Junho, possivelmente ainda de manhã, e partindo ainda nesse dia rumo ao Sul, seria possível que a armada de 5 navios tivesse aportado algures pelo dia 9, provavelmente em Cascais (pelos vários argumentos que invocaremos adiante), e informado D. Afonso Henriques. Porém, se a ligação terrestre de Lisboa ao Porto, à escala dos séculos XIX-XV, levava pelo menos uma semana, seria muito difícil aceitar que a suposta carta que D. Afonso Henriques escreveu ao bispo, possivelmente nas imediações de Lisboa, tenha sido motivada por informação vinda por esses cinco navios. Aliás, não faria sentido que a mensagem da chegada dos navios andasse a viajar de Norte para Sul e de Sul para Norte, a não ser que o bispo não tivesse sido devidamente informado sobre todas as operações, apenas parcialmente, ou que o conteúdo da carta fosse outro.

³⁹ Se Bernardo de Claraval teria conseguido o apoio dos combatentes vindos da França, do Sacro Império Romano e, sobretudo, da Flandres, com os quais as negociações estavam praticamente tratadas, com os Ingleses e Normandos ainda havia que negociar as recompensas materiais (Miguel Gomes Martins, *De Ourique a Aljubarrota*, 80-81).

⁴⁰ Partindo de Colónia a 27 de Abril de 1147, o contingente alemão chegou a Dartmouth a 19 de Maio.

⁴¹ Cf. Pedro Gomes Barbosa, “São Bernardo e a independência de Portugal”, *IX Centenário do Nascimento de S. Bernardo. Encontros de Alcobaça e Simpósio de Lisboa*, (Braga: Universidade Católica Portuguesa, 1991), 348; Matthew Bennett, “Military aspects of the conquest of Lisbon, 1147”, in *The Second Crusade. Scope and consequences*, ed. by Jonathan Phillips; Martin Hoch (Manchester: Manchester University Press, 2001), 73; Maria João V. Branco, “Introdução”, 34 e 51, n. 101; Jonathan Phillips, *The Second Crusade. Extending the Frontiers of Christendom* (London: Yale University Press, 2007), 140. Costa Veiga, embora sem ter em conta o papel de Bernardo de Claraval, afirmou a possibilidade de que o rei estivesse ao corrente das movimentações dos cruzados desde início de Maio, altura em que o aprestamento da frota cruzada já estava em fase avançada (Costa Veiga, “Lisboa na Política e na Estratégia de Afonso Henriques”, sep. do *Boletim da Academia das Ciências de Lisboa* (vol. XIX, Out-Dez. de 1947), 12). As importantes ligações familiares que o rei tinha português tinha – não esqueçamos que o seu tio, o duque Odo I da Borgonha, havia participado na expedição cruzada de 1001 e o seu pai, o conde D. Henrique, havia rumado em peregrinação a Jerusalém em 1103 –, poderiam muito bem ter

Toda esta situação ganha maior fundamento se tomarmos como exemplo o que terá ocorrido sete ou cinco anos antes (1140 ou 1142), com os navios cruzados a fazerem igualmente escala no Douro quando se dirigiam a Jerusalém e com D. Afonso Henriques a ter conhecimento de tal acontecimento, conseguindo assim convencê-los a rumar a Lisboa para cercar a cidade⁴². Neste seguimento, faz todo o sentido que as operações de 1147 possam ter sido pensadas, de certo modo, com base nesse exemplo e que o bispo estivesse ao corrente das negociações com Claraval, sendo assim de questionar o conteúdo que o cruzado dá à suposta carta enviada por D. Afonso Henriques a D. Pedro Pitões. Se o bispo soube de antemão da vinda de combatentes, isso teria sido, em primeiro lugar, por intermédio de D. Afonso Henriques (que já saberia da vinda dos navios) e, só depois, pela boca dos próprios cruzados que chegaram misteriosamente ao Porto em 5 navios antecedendo em 5 dias a saída da frota, se bem que estes lhe devam ter dado novidades sobre as movimentações e o número de navios que ali chegaria brevemente.

É lógico que o cruzado não estaria informado sobre todos os pormenores das movimentações e intenções de D. Afonso Henriques, sendo que, da informação a que teve acesso, certamente que alguma teve de tentar adaptar à sua maneira para completar lacunas e tentar dar um sentido e valor à sua narrativa, situação que faz com que não possa ser seguido à risca⁴³. Talvez essa carta, se tivesse de facto sido enviada pelo rei, deva ser entendida na medida em que o seu conteúdo não seria exactamente o mesmo que Raul lhe dá. Mediante o fracasso de 1142, o decorrer das negociações com Claraval e a partida do rei para os arredores de Lisboa, era fulcral que o bispo soubesse *a priori* da importância da chegada dos contingentes cruzados, até para fazê-los crer na palavra do rei (o que não veio a revelar-se nada pacífico), daí que aquela carta não pudesse conter uma mensagem de iniciação ao bispo para a possível chegada dos navios.

Alguns investigadores têm aceite que à partida da frota cruzada do Porto, ou seja, pelo dia 26 ou 27⁴⁴, já a hoste régia portuguesa (partida pelo dia 6) se encontraria em Lisboa à espera dos cruzados, os quais haveriam de chegar no dia 28 desse mês de Junho. Para Miguel Gomes Martins, embora se estranhe os cerca de 15 dias que D. Afonso Henriques tenha levado a chegar a Lisboa, isso poderá ter ocorrido por se estar perante “uma força de grandes dimensões e que arrastaria atrás de si um pesado trem de apoio onde seriam transportadas, essencialmente, munições, armas e alguns mantimentos, mas também tendas de campanha e tudo o mais que fosse necessário para uma empresa que poderia vir a revelar-se demorada”⁴⁵.

facilitado os contactos no Norte da Europa desencadeados por Bernardo de Claraval em prol de D. Afonso Henriques (Jonathan Phillips, *The Second Crusade*, 140).

⁴² Vide supra, n. 4 e 6. Para além dos dados fornecidos pela “Crónica dos Godos”, seguramente que o bispo teria sido interlocutor entre ambas as partes, isto caso o rei não estivesse próximo, o que pressupõe, evidentemente, algum tempo de paragem da frota no Douro entre os necessários vaivéns de mensagens, razão pela qual, em 1147, e antes de partir para Sul já devidamente informado, tal cenário não teria escapado a D. Afonso Henriques.

⁴³ “Afonso, rei de Portugal a Pedro, Bispo do Porto, saudações. Se, por ventura, os navios dos francos chegarem junto de vós, recebei-os com solicitude, com benignidade e mansidão, e, segundo o acordo que estabelecerdes para ficarem comigo, dai-lhes como garantes desse acordo a vossa própria pessoa e todos aqueles que eles quiserem convosco e assim vinde ter comigo juntamente com eles a par de Lisboa. Adeus!” (*A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 61).

⁴⁴ *Ibidem*, 73, 161, n. 71.

⁴⁵ Miguel Gomes Martins, *De Ourique a Aljubarrota*, 82.

Certamente que viajando nestas condições o tempo de viagem teria a sua morosidade. Porém, teria D. Afonso Henriques plena confiança que as forças recrutadas por Bernardo de Claraval chegariam para tomar Lisboa quando, aliás, parece que ainda não havia acordo com todos os contingentes? Não estaria já prevenido para que as operações de cerco ambicionadas pudessem vir a ser abortadas como parecem ter sido cinco anos antes? Não seria mais prudente esperar pela confirmação da chegada daquelas forças e ver se realmente eram suficientes para tomar a cidade e só depois avançar directamente para Lisboa? Não teria tido a necessidade de controlar os acessos a Lisboa, de neutralizar e tomar os postos de vigilância terrestres e costeiros mais importantes das imediações? Não teria a preocupação de preparar a própria chegada dos cruzados que vinham por mar? Não teria, afinal, uma estratégia marítima que se conciliasse com o ataque terrestre?

Estas são algumas das principais questões que, mediante os argumentos que estamos a invocar, pensamos que precisam de ser colocadas ou recolocadas. Embora o objectivo central fosse Lisboa não é de crer que as forças cristãs tenham seguido directamente para a cidade. O próprio cruzado, pelo dia 29 de Junho, refere que o rei estava na região de Lisboa há mais de 8 dias à espera dos contingentes cruzados⁴⁶, o que remete para algures nas proximidades e não concretamente na cidade.

Uma vez partindo para Sul, o que importaria a D. Afonso Henriques seria desbravar terreno rumo a al-Ushbuna neutralizando as “fortificações secundárias, assegurando, assim, a defesa da sua linha de fuga”⁴⁷. Para além disso, era de extrema importância saber o momento exacto da chegada daquelas forças estrangeiras, algo que requeria a colocação de sentinelas junto à linha de costa. Sintra, embora ainda sob posse islâmica, sempre fora um posto fulcral no sistema de defesa costeira inimigo e o mais adequado nas proximidades de Lisboa para avistar a chegada de navios. É neste sentido que, necessitando de um apoio costeiro para vislumbrar a aproximação dos navios, D. Afonso Henriques certamente terá ordenado a colocação de vigias nalgum local elevado daquela costa, possivelmente na Peninha⁴⁸. Ademais, e face à sua proximidade, talvez o rei tenha mesmo levado a cabo uma incursão a Sintra, ainda que esta não tenha sido conquistada como as crónicas sugerem, podendo ter sido, entretanto, surpreendido com o avistamento dos navios cruzados ao longo do litoral enquanto se dava alguma investida militar, possivelmente com o intuito de destruir as áreas agrícolas ou de neutralizar possíveis estruturas de vigilância e de alerta.

Na verdade, não se pode excluir que tenha havido mesmo a intenção de tomar o castelo dos Mouros visto que controlar esta estrutura significaria controlar um posto de observação oceânica fulcral nesta *Finisterra* atlântica. De facto, integrado no sistema de defesa costeira islâmico na vertente de vigilância e de alerta, o castelo dos Mouros tinha a particularidade de ser um local de onde se podiam avistar os navios que vinham de Norte e de Sul e de onde se podiam estabelecer comunicações a longa distância com outros postos defensivos e de vigilância: Cascais, Lisboa, Almada, Palmela⁴⁹, ainda que o nevoeiro constante que se abate

⁴⁶ *A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 81.

⁴⁷ A expressão é de Pedro Gomes Barbosa, *Conquista de Lisboa 1147*, 33.

⁴⁸ Manuel A. P. Lourenço, “História de Cascais e do seu Concelho”, *A Nossa Terra* (n.º 44, 27 de Jun.1953), 2.

⁴⁹ Catarina Coelho, “O Castelo dos Mouros (Sintra)”, in *Mil Anos de Fortificações na Península e no Magreb (500-1500)*. *Actas do Simpósio Internacional sobre Castelos*, coord. de Isabel Cristina Ferreira Fernandes (Lisboa: Edições Colibri, 2002), 393-394.

sobre a serra de Sintra prejudicasse frequentemente a operatividade do sistema defensivo⁵⁰. Portanto, todas estas razões eram mais que suficientes para que o rei tivesse, efectivamente, em conta a importância estratégica de tomar aquele castelo, de neutralizar uma peça importante do sistema defensivo islâmico e de colocar ao seu dispor todas as suas potencialidades.

Realmente, tornava-se estratégico fazer uma gestão do território controlando os eixos de comunicação neste triângulo Sintra-Cascais-Lisboa, não só do ponto de vista terrestre como também do ponto de vista marítimo, pelo que algum tempo dos – pelo menos – 8 dias que o rei esteve nas imediações de Lisboa à espera dos cruzados teria sido bem aproveitado nesse sentido. É preciso ver que de Mafra partia uma via para Sintra, daí uma outra seguia para Lisboa e ainda outra para o porto de Cascais (com passagem por Alcabideche). Em Cascais também havia uma via para Lisboa muito próxima da linha de costa⁵¹.

Acrescia que Cascais tinha o único porto nesta área que poderia oferecer abrigo a uma frota antes de se entrar na barra do Tejo, algo que tornava previsível ou, para sermos mais realistas, praticamente forçosa uma escala naquelas águas até porque se estava perante uma frota de enormes dimensões e em pleno temporal. Daí que os primeiros navios cruzados ao chegarem às imediações de Cascais tivessem logo procurado abrigo no porto e os outros seguido o exemplo⁵².

Neste enquadramento, estando os vigias algures no litoral sintrense, as forças militares nas proximidades e controlados os acessos viários desta área, seria perfeitamente plausível o tal avistamento da frota cruzada que as crónicas referem e que D. Afonso Henriques enviasse os seus homens à “ribeira”, ou seja, a Cascais, para chegarem à fala com os cruzados.

Ao ter em conta esta mais que provável aportagem da frota cruzada em Cascais, como se teria efectuado a sua chegada? Os navios teriam chegado em simultâneo? Quanto tempo havia ali ficado a frota? O que se teria passado naquele porto? Como se teria processado a entrada na barra? Como interpretar as divergências de informação em relação ao relato do cruzado?

Em primeiro lugar, e mesmo tendo em conta que o relato do cruzado indique que D. Afonso Henriques havia solicitado ao bispo para que os cruzados se dirigissem a Lisboa, ponto de encontro entre todos, é preciso reforçar que a escala no porto de Cascais era estratégica, essencial e quase inevitável, fossem os navios para Lisboa ou para Sul. Na verdade, e como já tivemos oportunidade de focar acima, ao aproximar-se da entrada da barra sob forte temporal a frota de c. 170 navios corria enorme perigo. Naquelas condições, e perante tal turbulência, é lógico pensar que tenha havido enorme confusão, medo e pânico a bordo, até porque alguns dos navios de menores dimensões já tinham ido ao fundo juntamente com as suas tripulações e os outros continuavam em perigo. Perante tal situação o instinto de sobrevivência de qualquer mareante levava-o a procurar um porto de abrigo e, neste caso particular, não existia mais algum em condições do que a enseada de Cascais.

⁵⁰ Marco Oliveira Borges, “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra-Cascais durante o Garb al-Ándalus. I – Em torno do Porto de Colares”, *História. Revista da FLUP Porto* (IV série, vol. 2, 2012), 111-112.

⁵¹ Sobre as vias vide o mapa publicado por A. H. de Oliveira Marques; João José Alves Dias, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português* (Lisboa: Centro de Estudos Históricos, 2003), 45.

⁵² A ampla extensão de ancoragem de Cascais – que se estendia meia légua em arco para Leste – permitia receber uma frota daquelas dimensões (Marco Oliveira Borges, “O Porto de Cascais durante a Expansão Quatrocentista”, 50-53).

Para D. Afonso Henriques era fundamental que se estabelecesse contacto com os cruzados, porquanto ainda não havia acordo selado com todos, para além de ainda faltarem discutir as compensações directamente com os chefes dos contingentes envolvidos, sendo que estas, aliás, vieram a revelar-se bastante exigentes⁵³.

Por esta altura o porto de Cascais já estaria sob controlo das forças de D. Afonso Henriques⁵⁴, pelo que seria lógico que os homens que ali teriam ficado destacados soubessem bem o que estava para acontecer e o que teriam de fazer quando os navios chegassem. Mesmo assim, e para além de poderem ter prestado auxílio a alguns dos navios e tripulações ali chegadas, o problema que agora se colocaria estaria em lidar com o estado de espírito dos combatentes, que então deveriam estar mais preocupados em abrigar-se, contar as baixas sofridas e verificar o estado dos navios, do que propriamente em negociar no momento e seguir rapidamente para Lisboa⁵⁵.

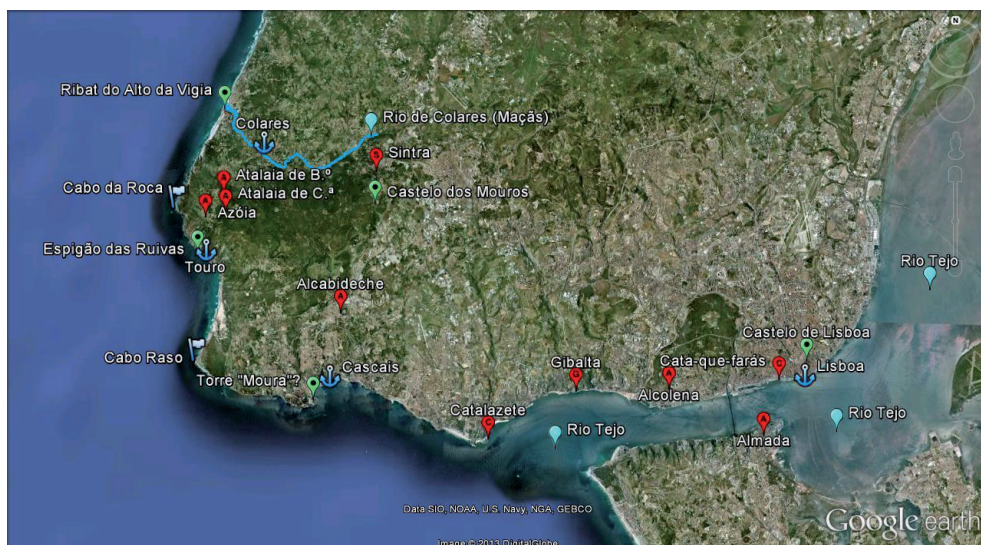


Figura 1 – O complexo geográfico Sintra-Cascais-Lisboa⁵⁶.

⁵³ Cf. *A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 165, n. 103.

⁵⁴ Manuel A. P. Lourenço, “História de Cascais e do seu Concelho”, 2.

⁵⁵ A “croniqua” ou “escritura” refere quatro dos combatentes que teriam aportado a Cascais: Guilham de Longua Espea, conde de Limcol, Chill de Roolim, D. Leberche e D. Ligeli ou Ligelusia (*Crónica de Portugal de 1419, 47-49*). Messem Guilhaõ de Longa Septa, conde de Leuitol, Gil de Rolim, D. Libenshe e D. Gil (*Crónica de Cinco Reis de Portugal, 92-94*). Mosem Gujllham de Longua Espea, conde de Limcol, Childe Roolim, D. Leberche (Libarche) e D. Le Geli (Ligelusia) (*Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal, XXII-XXIII, 77-80*). Guilhem de Lomgua Espea, conde de Limcoll, Chill de Rololim, D. Liberche e D. Ligell (Duarte Galvão, *Crónica de El-Rei D. Afonso Henriques, XXXIII-XXXV, 120 e 125*). Para Duarte Nunes de Leão o primeiro era Guilherme de Longa Espada (Duarte Nunes de Leão, “Chronica del Rei Dom Afonso Henrriquez”, 71). Fr. António Brandão apresenta Guilherme de Longa Espada como suposto irmão de Guilherme, duque da Normandia e rei de Inglaterra, sendo os três seguintes “capitães de muito nome” (Fr. António Brandão, *Monarquia Lusitana*, pt. III, 167v.). Fr. António Brandão, citando outros autores, refere mais combatentes que teriam participado no cerco.

⁵⁶ A presença destes topónimos e micro-topónimos (a vermelho), bem como dos sítios arqueológicos referidos, é justificada no nosso estudo sobre “A Defesa Costeira do Litoral de Sintra Cascais durante a Época Islâmica. II – Em torno do Porto de Cascais” (vide supra, n. 1).

Mas há ainda, perante tanta incerteza que se tenta problematizar, compreender e completar com hipóteses explicativas, um dado mais incerto no meio de tantas questões: os cinco navios que tinham partido mais cedo de Inglaterra. Qual a razão para a partida isolada destes 5 navios antecedendo em cinco dias a frota cruzada? Qual a sua origem? Traziam alguma mensagem, alguma informação urgente? Qual o local em que aportaram? Aonde teriam ido ao encontro do rei? Teria sido mesmo em Lisboa como se julga?

A partida antecipada e isolada destes 5 navios indicia claramente a necessidade de deslocação rápida e essa mesma deslocação teria ocorrido possivelmente no intuito de dar a conhecer alguma mensagem importante à qual o cruzado não teve acesso. Recorde-se que os 5 navios tinham partido de Inglaterra a 18 de Maio, chegando ao Porto pelo dia 8, dois dias depois de D. Afonso Henriques ter partido para Lisboa, pelo que não poderiam ter informado prontamente o rei. Depois de uma provável ancoragem no Porto, onde deveriam ter informado o bispo sobre o estado das operações e, possivelmente, alertado o mesmo para as condições e necessidades que se impunham para muito breve, a armada deve ter feito vela rapidamente para Sul ao encontro do rei.

Faz todo o sentido que os 5 navios cruzados tivessem aportado a Cascais, devendo ter sido ali mesmo que informaram os homens de D. Afonso Henriques, sendo que as informações recolhidas rapidamente teriam chegado aos ouvidos do rei. Não é de crer que ao chegarem às imediações da barra tivessem partido sozinhos para Lisboa, era mais seguro que tivessem esperado pelo resto da frota⁵⁷, evitando assim possíveis confrontos com os navios islâmicos que poderiam pôr a armada cruzada em desvantagem numérica.

Por essa altura o porto de Cascais já estaria sob domínio das forças de D. Afonso Henriques. Aliás, tomar o porto de Cascais seria garantir um ponto fulcral do sistema de defesa costeira e das comunicações para Lisboa, um ponto de observação privilegiado do movimento de aproximação e saída da barra do Tejo. Seria facilitar a chegada dos cruzados e ter informantes para avisarem o rei sobre aquilo que se passava naquela parte costeira, sobretudo em relação ao desenrolar das navegações para Lisboa e à possível chegada de navios vindos de Sul.

⁵⁷ Contudo, não deixa de ser curiosa uma passagem de Raul que poderá pôr a nu a fragilidade da nossa hipótese. Diz o cruzado que no dia da vigília de S. Pedro (28 de Junho), quando alguns combatentes desembarcaram na praia, vieram logo ao seu encontro os mouros mas estes acabaram por fugir sendo perseguidos pelas forças cruzadas. “No entanto, Saério de Archelles, suspeitando de alguma cilada dos inimigos, manda suste a arremetida aos nossos, dando graças a Deus porque no início da nossa intervenção experimentávamos situações diferentes das que haviam sofrido os que haviam chegado antes” (*A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 79 e 81). Quem eram estes que haviam chegado antes? Quando haviam chegado? Tal alusão remete-nos automaticamente para os 5 navios partidos isoladamente de Inglaterra. Porém, para Aires Nascimento, tal alusão de Raul teria sido feita à expedição de 1142. Em todo o caso, não é de rejeitar que alguns dos c. 170 navios que largaram do Porto, e perante a confusão que terá sido desencadeada pelo tal temporal na costa de Sintra-Cascais, tenham entrado directamente na barra de Lisboa apartando-se assim do resto da frota, sendo que Raul só teria chegado a Lisboa posteriormente.

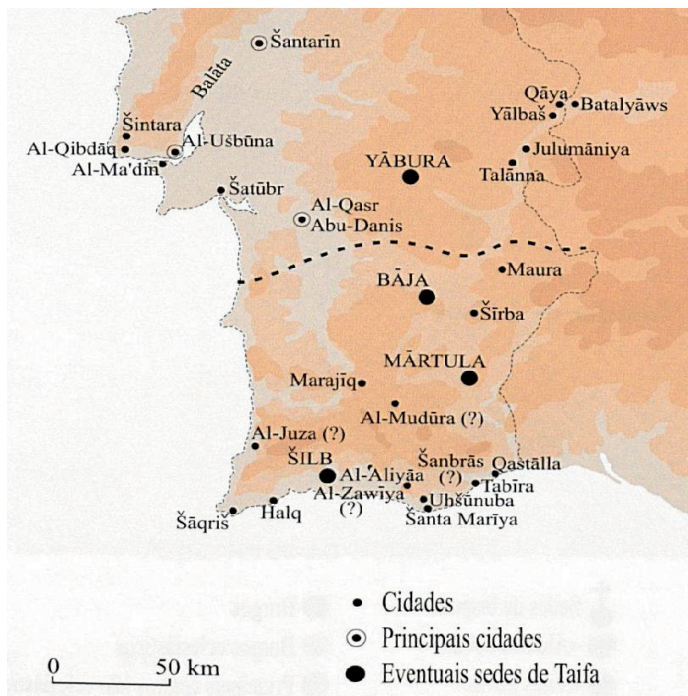


Figura 2 – “Portugal” muçulmano entre Santarém e o Sul do território (séculos XII-XIII)⁵⁸.

Noutros estudos já tínhamos focado a importância estratégica do porto de Cascais, a forte possibilidade de poder estar fortificado durante a época islâmica e de ali haver uma guarnição permanente, tanto para defesa daquele local e evitar o desembarque inimigo como para fazer funcionar o sistema de alerta costeira com o envio de mensagens para Lisboa e para as cidades a Sul. Todavia, Raul não refere a necessidade de se abrigar do temporal e aportar antes da entrada no Tejo, não há nenhuma alusão a uma estrutura fortificada⁵⁹, à presença de navios muçulmanos nas imediações (nem em Lisboa), acabando os cruzados por terem livre acesso ao estuário e à cidade. Isto não deixa de ser estranho visto que desde meados do século IX teria começado a ganhar forma um sistema de defesa costeira (passivo e activo) nesta área – ou, pelo menos, havia sido reforçado após os primeiros ataques viquingues – e porque Lisboa estaria dotada de navios de guerra.

Por volta de 1115, segundo a *Historia Compostelana*, “*los de Sevilla, los de Saltés, los Castellenses, los de Silves, los de Lisboa y otros sarracenos que habitan en las costas desde Sevilla hasta Coimbra, acostumbraban a construir naves y viniendo en barco con gente armada devastaban y saqueaban las regiones costeras desde Coimbra hasta los Pirineos*”⁶⁰.

⁵⁸ Adaptado de A. H. de Oliveira Marques; João José Alves Dias, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*, 60.

⁵⁹ Ainda que existam indícios de que algumas tenham existido (cf. fig. 1).

⁶⁰ *Historia Compostelana*. Introd., trad., notas e índices de Emma Falque (Madrid: Ediciones Akal, 1994), 244-245. Semelhante passo pode ser seguido em 339-341.

Cruzando estes dados com os que apresentam al-Idrisi, Ibn Sahib al-Salah e Ibn Idari, Inês Lourinho refere que em 1147, no que respeita ao actual território português, existiam frotas de guerra islâmicas em *Qastalla* (Cacela)⁶¹, Silves e Lisboa⁶², sendo possível que as duas primeiras tivessem sido mobilizadas para Sevilha meses antes.

Contudo, por quantos navios seriam compostas essas frotas? As expedições a território cristão seriam isoladas, ou seja, feitas por determinado núcleo naval portuário ou, por outro lado, combinadas entre os vários focos navais islâmicos, sendo mobilizados os navios de vários locais a cada expedição, formando-se assim uma frota?

Segundo a *Historia Compostelana* os piratas islâmicos assediavam o seu “mar Océano con no menos de veinte naves”⁶³. A certa altura, noutra passagem, refere-se mesmo que os Sarracenos de Sevilha e de Lisboa atacaram Santiago com vinte navios⁶⁴. De facto, nas várias alusões aos ataques islâmicos nunca são referidos mais do que vinte navios envolvidos. Pelo que se infere, por altura do episcopado de D. Diego Gelmírez, estes ataques não seriam levados a cabo pela totalidade das unidades navais que formariam uma frota própria dos portos onde se pensa que existiam, mas possivelmente por um número mais reduzido de navios oriundo dos vários locais portuários⁶⁵.

Em todo o caso, é possível que pela altura do cerco de Lisboa o poder naval islâmico já não tivesse o fulgor de outros tempos, pelo menos no que diz respeito a Lisboa. Na verdade, é preciso ver que em 1147 o sistema de defesa costeira islâmico que teria começado a ganhar forma com os primeiros ataques nórdicos já estaria bastante fragilizado uma vez que nos anos precedentes esta área costeira fora sistematicamente visitada pelos homens do Norte. De facto, é preciso enfatizar que esta costa estava bastante exposta ao perigo e irremediavelmente na rota do movimento marítimo das cruzadas. Os actos de violência e a destruição inerentes a todas estas passagens iriam debilitando o sistema de comunicação e de alerta, tornando assim bastante insegura a própria presença de forças no porto de Cascais⁶⁶.

⁶¹ Assim identificam Alberto Sampaio, *Estudos Históricos e Económicos*. Vol. II – *As Póvoas Marítimas* (Lisboa: Editorial Vega, 1979) 39, n. 3; Ambrosio Huici Miranda (Ibn Idari, *Al-Bayan al-Mugrib*, 401, n. 10); Antonio Ubieto Arteta (Idrisi, *Geografía de España* (Valencia: Anubar, 1974) 168). Sobre esta questão vide ainda Inês Lourinho, “1147. Uma Conjuntura vista a partir das Fontes Muçulmanas”, 57-58.

⁶² *Ibidem*, 57-58, 61-63.

⁶³ *Historia Compostelana*, 304 e 340.

⁶⁴ *Ibidem*, 340.

⁶⁵ Neste seguimento, é possível pensar em expedições combinadas em que um pequeno grupo de navios de determinado porto se juntava a outros, razão pela qual teríamos de falar em armadas e não propriamente em frotas, sendo necessário fazer a distinção entre estes dois agrupamentos de navios: um grupo grande de navios de guerra é denominado por “frota”, um grupo pequeno é designado por “armada” (*Ordenações Afonsinas*. Nota de apres. de Mário Júlio de Almeida Costa. Nota text. de Eduardo Borges Nunes (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, lv. I, 1984), LIII, 322).

⁶⁶ Hélio Pires colocou a possibilidade de que o ataque de Sigurd a Sintra e a Lisboa (1109) tenha cerceado, temporariamente, “o ímpeto almorávida no ocidente ibérico”. No primeiro caso, isso poderia ter feito com que o conde D. Henrique, nesse mesmo ano, mais facilmente pudesse ter tomado e mantido Sintra durante algum tempo (Hélio Pires, “Incursoes Nórdicas no Ocidente Ibérico (844-1147): Fontes, História e Vestígios” (Diss. Doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, 2012) 219 e 221). Ademais, nos anos precedentes a 1147 as forças cristãs já tinham, pelo menos uma vez, tentado tomar a cidade de Lisboa com auxílio externo. Para além disso, existem dados que indiciam a passagem de mais duas frotas cruzadas por esta costa: uma em 1142, comandada pelo conde Thierry da Flandres, se bem que pudesse estar relacionada com a frota que veio pôr cerco a Lisboa

A tudo isto acrescia a divisão interna que se vivia no Garb, com Lisboa sujeita a uma situação política de isolamento, as frentes de batalha internas que se iam multiplicando, situações essas que no seu computo geral teriam gerado a falta de recursos humanos e materiais propiciando assim a estagnação do sistema de defesa costeira e a segurança de Lisboa. Estes são indicadores fundamentais a ter em conta para a formulação de uma possível resposta à questão do silêncio que se faz sentir nas fontes sobre uma suposta frota de guerra islâmica que existia em Lisboa pela altura da conquista de 1147, que não operou e que muito tem intrigado os investigadores. É possível também que a “frota” lisboeta, se é que assim a podemos chamar, e que já deveria estar bastante limitada por essa altura, pudesse ter sido mobilizada para Sevilha em auxílio almorávida. Porém, a tomada de Sevilha por parte dos Almóadas deu-se em Janeiro de 1147, pelo que em finais de Junho já há muito que a frota almorávida (ou o que restava dela) teria regressado a Lisboa, isto se não tivesse sido destruída ou tomada e incorporada (ou parte dela) nas forças do novo império almóada. Os poucos navios que fortuitamente estivessem em Lisboa aquando da chegada dos cruzados não poderiam fazer frente a uma tamanha frota de perto de 170 navios.

Somente com ajuda externa al-Ushbuna conseguiria fazer face à frota cruzada. Contudo, como refere Inês Lourinho, parece fora de hipótese que Alcácer do Sal (seja verdadeira ou não a intenção de Lisboa ter pedido auxílio ao rei de Évora, Sidray Ibn Wazir, com quem D. Afonso Henriques teria então um pacto de não agressão) pudesse vir ajudar aquela cidade. É que, para além de se duvidar que tivesse uma marinha de guerra, “a *fitna*, a partir de 1144, veio separar as regiões, que assumiram interesses diferentes. Alcácer, que reconheceu o poder almóada por meio de Ibn Wazir, não fazia parte da órbita de Lisboa, que se terá mantido almorávida”⁶⁷. Ademais, mesmo que Alcácer tivesse uma marinha de guerra estruturada, “a possui-la, teria participado da tomada de Sevilha, em Janeiro de 1147, situação que teria contribuído para um desgaste e menor capacidade de resposta”⁶⁸.

Apesar destes indicadores, será que a retaguarda marítima cruzada se teria dado ao luxo de estar desprotegida? Teriam sido apenas os navios cruzados a participar nas operações navais e no assalto a Lisboa? Não teria D. Afonso Henriques ao seu dispor, eventualmente, um determinado número de navios tendo-os disponibilizando para coadjuvar no ataque ou para outro tipo de operações navais?

Muito embora o cruzado fale somente em 8 batéis dispostos no Tejo com gente armada para estar de vigia ao que se passava no rio durante o cerco⁶⁹, a verdade é que estamos a falar de uma operação militar, não de dois ou três dias, mas que durou 17 longas semanas a uma cidade que seria concorrida pela navegação e cujas ligações comerciais se estendiam ao Norte de África, ainda que alguns investigadores tenham desacreditado a importância de Lisboa

nesse mesmo ano, e a outra entre 1143-1144, composta por 150 navios e que viria a atacar Ceuta conforme revela Ibn Idari, embora também não se possa excluir que fosse a frota que havia estado no cerco a Lisboa de 1147, tendo havido um erro quanto à data dada pelo autor muçulmano.

⁶⁷ Inês Lourinho, “1147. Uma Conjuntura vista a partir das Fontes Muçulmanas”, 63.

⁶⁸ *Ibidem*, 63.

⁶⁹ *A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 103.

durante a “Reconquista” relegando-a para um plano secundário a vários níveis⁷⁰. Fosse qual fosse a situação, porém, seria impensável que a retaguarda marítima não estivesse protegida por uma força estacionada nas águas de Cascais, controlando assim aquele porto e a entrada da barra do Tejo, de modo a proteger os combatentes que sitiavam Lisboa da possível vinda de uma frota muçulmana de Sul e que os apanhasse de surpresa.

Apesar das reservas em se aceitar a existência de uma marinha de guerra organizada anteriormente ao reinado de D. Dinis, é preciso recuar no tempo e revisitar alguns dados que permitem explorar a hipótese de que, pela altura da tomada de Lisboa e mais de trinta anos antes das pretensas investidas navais de D. Fuas Roupinho⁷¹, D. Afonso Henriques já teria uma estrutura naval desenvolvida ao seu dispor ao ponto de Raul fazer uma alusão explícita ao comandante das galés do rei, ou seja, de navios de combate.

Na verdade, anteriormente, nos tempos de governação do condado Portucalense por D. Teresa, já existia uma componente naval ainda que modesta. Sabe-se mesmo da ocorrência de um combate naval no rio Minho, o qual terá ocorrido no Verão de 1121, opondo as forças de D. Urraca às de D. Teresa. Neste combate intervieram “naves” contra “carinas”, respectivamente⁷². Porém, é o caso específico de 1147 que nos importa.

⁷⁰ Cfr., por exemplo, Gérard Pradalié, *Lisboa. Da Reconquista ao fim do século XIII*. Trad. de Maria Teresa Campos Rodrigues (Lisboa: Palas Editores, 1975), 20-22 e *passim*; João Carlos Garcia, *O Espaço Medieval da Reconquista no Sudoeste da Península Ibérica* (Lisboa: Centros de Estudos Geográficos, 1986), 43.

⁷¹ Figura questionada desde cedo pela historiografia portuguesa, porquanto surge pela primeira vez referida apenas no século XV (cf. Marco Oliveira Borges, “Brito Rebelo”, *Dicionário de Historiadores Portugueses. Da Academia Real das Ciências ao final do Estado Novo*, coord. de Sérgio Campos Matos (in http://dichp.bnportugal.pt/historiadores/historiadores_rebelo.htm – consultada em 22/06/2012), D. Fuas Roupinho foi, recentemente, alvo de novo estudo onde se coloca em causa a sua existência e a suposta identificação com “Farroupim”. Ainda que as fontes muçulmanas refiram a ocorrência de ataques navais a Lisboa e as consequentes represálias portuguesas (1179-1180), confirmando-se assim certos passos da *Crónica de Portugal de 1419*, nada referem quanto à existência de D. Fuas Roupinho (cfr. Tiago João Queimada e Silva, “Os feitos de D. Fuas Roupinho na *Crónica de 1419*”, *Revista Portuguesa de História* (t. XLIII, Coimbra: Faculdade de Letras, 2012), 91-104).

⁷² «*nec mora, Compostellani & Irienses cum electissimus militum naves concendunt. Portugalensium, quae per Mineum discurrebant, invadunt carinas, & paedictam insulam audaci occupant congressu*» (apud Alberto Sampaio, *Estudos Históricos e Económicos*, 44). Porém, na tradução da *Historia Compostelana* de Emma Falque, os tipos de navios envolvidos em confronto surgem descritos como “naves”: “*los compostelanos y los irienses subieron a las naves con los soldados más escojidos, atacaron las naves de los portugueses que iban por el Miño y ocuparon la mencionada isla con audaz acometida*” (*Historia Compostelana*, 361). Aethicus distingue o termo “carina” em relação às trirremes e às canoas, além de referir a sua agilidade e capacidade para navegar em mar tempestuoso (*Mittelateinisches Wörterbuch. Bis zum Ausgehenden 13 Jahrhundert*, (München: 1969), 284). O termo “carina” vem definido também como (1) quilha de um navio, (2) ou somente como navio ou barco (cfr. “Carina”, *Oxford Latin Dictionary*, ed. by P. G. W. Glare (2.º ed., Oxford: Oxford University Press, vol. I, 2012), 304), pelo que parece difícil conseguir definir uma tipologia exacta para os navios envolvidos do lado de D. Teresa, se bem que Herculano tenha traduzido “carinas” por barcas. De qualquer forma, e apesar de na *Historia Compostelana* ser feita uma distinção expressa entre os dois tipos de navios envolvidos de ambas as partes, as barcas de D. Teresa não seriam simples embarcações de navegação fluvial, estariam aptas para a navegação oceânica. Alberto Sampaio já havia argumentado que os navios de D. Teresa não seriam “simples barcaças de transporte fluvial, mas embarcações capazes de efectuarem uma navegação costeira com segurança; doutro modo seria irrisório o oferecimento” do seu préstimo a D. Diego Gelmírez (Alberto Sampaio, *Estudos Históricos e Económicos*, 44-45). Este argumento seria retomado por Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, in *Nova História Militar de Portugal*. I Vol., 294. Por outro lado, importava saber que tipo de navios estavam ao

Jaime Cortesão, na senda de Fr. António Brandão e seguido por Orlando Ribeiro, salienta que as fustas da armada real acompanharam as forças navais cruzadas à conquista de Lisboa⁷³. Pedro Gomes Barbosa, conjecturando sobre os diferentes números de navios cruzados que as fontes apresentam, variando entre os 164, 170 e 200, admite que alguns navios de D. Afonso Henriques possam ter sido mobilizados para o ataque a Lisboa⁷⁴. Porém, nenhum destes investigadores focou a questão do comandante das galés do rei.

José Augusto de Oliveira, para além de ter em conta a necessidade de protecção costeira contra piratas e as supostas acções navais protagonizadas por D. Fuas Roupinho (ocorridas pouco mais de 30 anos depois), admite a existência de navios de guerra pela altura do cerco de Lisboa ainda que o rei desse primazia a outros assuntos mais urgentes, certamente às manobras militares terrestres. Todavia, o dado decisivo que apresenta para fundamentar a possibilidade da existência de uma estrutura naval já desenvolvida na altura do cerco, está, precisamente, na curiosa passagem do relato do cruzado que menciona a morte do “rector galeata regis” numa porta do castelo de Lisboa durante os combates com os Mouros. O significado dessa passagem “nada mais é que o «comandante das galés, ou da armada do rei»”⁷⁵.

Ulteriormente, vários autores retomaram esta passagem embora sem lhe atribuírem grande crédito⁷⁶. Porém, para Luís Miguel Duarte, “A expressão, curta mas preciosa, parece autorizar-nos a supor que, em meados do século XII, o primeiro rei de Portugal podia mobilizar uma esquadra de galés, certamente pouco numerosa. Mais não é lícito concluir”⁷⁷. Posteriormente, Jorge Manuel Moreira Silva retoma a tal passagem interrogando-se se essa figura, “eventualmente identificada como o célebre Martim Moniz”, não seria “o comandante de uma verdadeira esquadra de galés do Rei”⁷⁸. Mais recentemente, José António Rodrigues

dispor de D. Urraca já que os mesmos surgem descritos como “naves” e, várias vezes, a *Historia Compostelana* se reporta às galés de D. Diego Gelmírez como “naves”.

⁷³ Cf. Jaime Cortesão, *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal* (4.^a ed., Lisboa: Livros Horizonte, 1984), 72; Orlando Ribeiro, *Introduções Geográficas à História de Portugal. Estudo crítico* (Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1977), 113.

⁷⁴ Pedro Gomes Barbosa, *Conquista de Lisboa 1147*, 27. É possível que já durante o cerco a Lisboa mais navios cruzados se tenham juntado à operação militar.

⁷⁵ Cf. *Conquista de Lisboa aos Mouros (1147). Narrações pelos Cruzados Osberno e Arnulfo, testemunhas presenciais do cerco*. Texto latino e sua tradução para o português pelo Dr. José Augusto de Oliveira. Pref. do Engenheiro Augusto Vieira da Silva (2.^a ed., Lisboa: S. Industriais da C. M. L., 1936), 156-158. José Augusto de Oliveira remete ainda para o documento intitulado *Indiculum [...]*, que, segundo o próprio, traduzindo para o português, refere que o rei “aportou a Lisboa” (“aplicuitque ad ulixbonam”), situação que levou o investigador a interrogar-se se D. Afonso Henriques não teria mandado “para o Tejo algumas das suas naus ou galés para surgirem em frente a Lisboa” (*Conquista de Lisboa aos Mouros (1147)*, 143-144, 158). Contudo, na tradução do texto latino feita por Aires Nascimento a passagem é apresentada como “acercou-se de Lisboa”, sendo que apenas os cruzados receberam ordens do rei para atacarem a cidade pelo lado do mar, acabando por ancorar ao largo e saltar em terra (*A Conquista de Lisboa aos Mouros*, 178-181).

⁷⁶ Como parece ser o caso de José de Vasconcellos e Meneses, *Armadas Portuguesas. Os Marinheiros e o Almirantado. Elementos para História da Marinha (século XII – século XVI)* (Lisboa: Academia de Marinha, 1989), 33.

⁷⁷ Cf. Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, 295.

⁷⁸ Jorge Moreira da Silva, “Operações Navais e Estratégia Marítima na Reconquista e Consolidação do Território Nacional (1147-1349)”, s/p. e n. 4.

Pereira referiu que essa alusão ao comandante das galés portuguesas “significa já existir então uma marinha militar portuguesa”⁷⁹.

Efectivamente, para haver um comandante de galés na altura do cerco de 1147 teria de haver uma estrutura naval com vários meios e navios de guerra envolvidos e que não seria propriamente elaborada nas vésperas do cerco a Lisboa, ainda que a mesma não devesse estar dotada de um grande número de navios.

Seguindo esta perspectiva, como teria D. Afonso Henriques adquirido tais navios? Como teria montado tal estrutura naval liderada por um comandante? Quais os meios envolvidos? Qual o local onde estariam sedeados os navios?

Antes de mais, a própria insegurança causada pelos ataques mouros, que se estendiam até à Galiza desde o século IX, deverá ter levado D. Afonso Henriques a necessitar de proteger o seu território pelo que seria natural que precisasse de ter navios de combate ao seu dispor⁸⁰. Conquanto se desconheçam combates navais travados no tempo de D. Afonso Henriques antes de 1179-1180, é de pensar que, após o cerco a Lisboa de 1142, os possíveis navios islâmicos que se encontravam no Tejo possam ter ficado sob poder cristão, muito possivelmente à disposição de D. Afonso Henriques, situação que teria feito alargar o poder naval do rei.

Quanto ao local onde estariam os navios, tal como refere Fr. António Brandão, certamente que seria o rio Mondego⁸¹. Foi em Coimbra que o monarca se fixou a partir de c. 1130, sendo que esse curso de água ainda era navegável para lá dessa cidade depois do século XVI, estando identificados vários focos portuários entre a foz do rio e a continuação do mesmo para montante até mesmo para lá de Coimbra: Buarcos (ainda que fora do Mondego), Santa

⁷⁹ José António Rodrigues Pereira, *Marinha Portuguesa. Nove séculos de História* (Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010), 27.

⁸⁰ Embora os combates navais entre cristãos e mouros peninsulares só nos venham referenciados a partir do tempo de D. Diego Gelmírez, altura em que o bispo e outros homens importantes da Galiza se viram obrigados a mandar construir galés para defesa da costa mas também para atacar o território inimigo e lucrar com os consequentes saques, é possível que as forças cristãs já levassem a cabo ataques à área do Tejo desde finais do século VIII. Em 798, liderados por Afonso II das Astúrias, os cristãos do Norte saquearam mesmo Lisboa no que se pensa ter sido uma expedição vinda por mar (A. H. de Oliveira Marques, “O «Portugal» islâmico”, in *Nova História de Portugal*. II Vol., *Portugal das Invasões Germânicas à Reconquista*, dir. Joel Serrão; [...] (Lisboa: Editorial Presença, 1993), 125).

⁸¹ “*Em quanto a Corte esteue em Coimbra, pella foz do Mondego sahião as armadas de fustas, & galés; depois que se ganhou Lisboa, nesta cidade, pela maior comodidade, se fabricarão as frotas, & edificarão terecenas para materiaes dellas*”. Fr. António Brandão baseia-se no facto de que o foral que Galdim Paez, Mestre do Templo, outorgou aos moradores de Pombal, altura em que povoou aquela vila e edificou o castelo, ordenava que “*todos aquellos que fosen obrigados à justiça, para satisfação de ferimentos, fosen condenados às fustas, conforme ao antigo costume de Coimbra*”. Com efeito, isto era sinal que antigamente o Mondego era navegável, frequentado por navios possivelmente até Coimbra, até porque em épocas recuadas o rio não estava “tão espraído, & areado” como já estava na época de Fr. António Brandão, sendo que “mais perto do mar teue sempre bom surgidouro” (Fr. António Brandão, *Monarquia Lusitana*, XII). Para além do Mondego, é possível que outros rios oferecessem abrigo aos navios do rei, mormente o rio Douro, isto se o bispo do Porto, à semelhança do que acontecia na Galiza com D. Diego Gelmírez, não tivesse as suas próprias plataformas de guerra para defesa costeira e lides piratas. É preciso ver que a actividade pirata poderia tornar-se bastante lucrativa e importante do ponto de vista militar naval, não só porque as riquezas tomadas nos *raids* poderiam mesmo vir a financiar possíveis expedições militares mas também porque a tomada de navios mouros enfraquecia o poder naval inimigo ao mesmo tempo que fortalecia o cristão.

Olaia, Montemor-o-Velho, Soure, Verride, Coimbra e Raiva, este último na confluência com o Dão⁸².

Conclusão

Várias questões colocadas ao longo deste estudo ficaram por responder. Outras poderão ser aduzidas e exploradas mediante a teorização desenvolvida, mormente em relação à importância estratégica de Sintra e do porto de Cascais para o desenrolar das operações, pelo que retomaremos em breve a questão do cerco de Lisboa de 1147.

Todavia, parece não haver dúvida que teria de existir uma estratégia marítima levada a cabo por D. Afonso Henriques no planeamento da tomada de Lisboa, ainda que, devido à escassez e ao carácter fragmentário dos elementos documentais existentes, seja de difícil empreendimento a sua tentativa de reconstituição.

Parece evidente, como alguns investigadores têm vindo a enfatizar, que a participação dos cruzados no feito militar de 1147 tivesse sido começada a preparar desde muito cedo e por influência de Bernardo de Claraval. A passagem dos cruzados pelo Porto teria de se saber de antemão e o bispo local já estaria devidamente informado antes do rei partir para os arredores de Lisboa. Porém, em vez de rumar directamente a Lisboa com as suas forças, faz mais sentido que D. Afonso Henriques tivesse tentado fazer uma gestão do território envolvente, mormente no triângulo Sintra-Cascais-Lisboa, tentando dominar estruturas de vigilância, postos defensivos islâmicos e as vias que permitiam o acesso à cidade e uma retirada mais segura. Para além disso, era primordial saber o momento exacto da chegada da frota cruzada. É nesse sentido, também, que o rei português terá colocado vigias no litoral de Sintra, isto se, de facto, por todas as questões de ordem geo-estratégica que fomos invocando, não houve mesmo uma tentativa para tomar o castelo dos Mouros. Dominar o porto de Cascais era também de extrema importância, ora porque seria peça indispensável no sistema defensivo islâmico, ora porque funcionava como antecâmara de Lisboa e, nesse sentido, poderia servir como base de apoio à navegação a vários níveis.

Quanto à partida dos cruzados do rio Douro rumo à cidade lisboeta e à passagem pelo litoral de Sintra-Cascais, não oferece grandes dúvidas que Raul omitiu dados e atenuou os problemas náuticos por que passaram os navios nesta área fulcral das navegações para Lisboa. É verdade que o cruzado aborda o tal temporal e os naufrágios dos batéis, mas isso acontece de forma bastante lacónica e logo depois muda por completo o tom do seu discurso entrando numa linguagem maniqueísta de luta do bem contra o mal e que, sem dúvidas, acabou por atenuar a real dimensão das dificuldades sentidas e dos naufrágios ocorridos. Ora, todos os problemas abordados, quando pensados de forma geográfica e do ponto de vista do desenvolvimento do processo náutico, mostram bem que é preciso procurar outras explicações para além daquelas que o cruzado nos dá e que é preciso repensar, nomeadamente, essa chegada da frota cruzada a Lisboa de uma forma distinta da que tem sido encarada até hoje. A procura por abrigo e aportagem dos navios teria de ter ocorrido na enseada de Cascais, conforme revelam algumas

⁸² Sobre a navegabilidade do Mondego vide, por exemplo, J. Pinto Loureiro, *Forais de Coimbra* (Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1940) 22 e *passim*; A. H. de Oliveira Marques; João José Alves Dias, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*, 92.

crónicas tardias, e, só depois do temporal ter passado e reunidas as condições para uma navegação mais segura, a frota de c. 170 navios teria rumado a Lisboa.

No que respeita à alusão ao comandante das galés de D. Afonso Henriques, essa é uma questão que parece não ter recebido ainda a devida atenção por parte da historiografia e que pode e deve ser melhor explorada até porque remete para a ideia da existência de uma marinha de guerra 30 anos antes da investidas navais de 1179-1180, as primeiras que se conhecem sob as ordens do rei. É possível que, pela altura do cerco de Lisboa, as galés de D. Afonso Henriques estivessem sedeadas no Mondego, devido à proximidade em relação a Coimbra, embora também não se saiba em que foco do complexo portuário desse curso de água.