

# LISBOA MUÇULMANA. UM ESPAÇO URBANO E O SEU TERRITÓRIO\*

por

Cláudio Torres\*\*

**Resumo:** A cidade islâmica de Lisboa, pólo agregador de um vasto território de boas terras e águas mansas, atingiu no século XI um desenvolvimento urbano sem paralelo no Garbe al-Andalus. A sua localização, traçado e topografia, denunciando as suas origens mediterrânicas, fazem antever uma vocação atlântica em simbiose com os mares do Norte.

**Palavras-chave:** Lisboa islâmica. Continuidade mediterrânica. Al-Andalus.

A arqueologia do Al-Andalus tem sido fundamentalmente uma arqueologia da cidade. Da cidade, como marco definitivo das civilizações mediterrânicas. Nos últimos tempos, porém, e por virtude dos estudos pioneiros da equipa de Miquel Barceló, o camponês e o trabalho da terra, começam a afirmar-se como intervenientes e mesmo actores principais de uma relação económica e cultural que, finalmente define a forte dependência e interacção dos mundos rural e urbano na civilização andalusá.

Seria impensável a rápida afirmação e crescimento da cidade de Lisboa, a partir de finais do primeiro milénio, sem compreender a importância e riqueza do seu termo.

## I. UM TERRITÓRIO

O Cabo da Roca com as suas alcantiladas arribas batidas pelo vento, hoje apenas ponto simbólico do extremo ocidental da Europa, foi na antiguidade um limite para os navegadores mediterrânicos que arriscavam dobrar o cabo de São Vicente. Para norte, estendia-se um mar inseguro e uma costa agreste e brumosa

---

\* Texto publicado na sua primeira versão no catálogo da exposição "Lisboa Subterrânea", Lisboa, 1994, pp. 80-85.

\*\* Campo Arqueológico de Mértola.

onde os abrigos de Óbidos ou Alcobaça, já em processo de assoreamento na alta Idade Média, apenas acolhiam populações lagunares que pouco se aventuravam no mar aberto. Protegidos por este promontório que se alonga nas praias amenas do Estoril, abrem-se e penetram profundamente pela terra dentro os dois estuários do Tejo e do Sado, formando no seu conjunto um vasto e sinuoso mar interior. Desde os limites navegáveis do Tejo, para além de Abrantes, até ao alto Sado em Porto de Rei, incluindo as duas grandes enseadas de Cascais e de Sesimbra, este pequeno mediterrâneo espreado por mais de cinco mil quilómetros quadrados de águas mansas formava a rede de artérias vitais do termo de Lisboa. Um dia curto de navegação a favor da maré bastava para perfazer os 80 quilómetros que separam Santarém ou Coruche do Mar da Palha. Uma rápida *canoas ou varinos*, sem ter de se fazer ao mar para contornar o perigoso cabo Espichel, levaria o mesmo tempo a atingir Alcácer do Sal, seguindo pelos esteiros do interior que por essa altura ainda ligavam os sapais da Moita - Montijo às praias do Sado. Uma extensa rede de vias fluviais com algumas incursões fora da barra, ligava estreitamente e nunca a mais de um dia de viagem, a cidade de Lisboa a uma série de outros centros urbanos dela dependentes económica e politicamente. Podemos citar, entre outras, Tomar, Torres Novas, Abrantes, Santarém, Coruche, Alenquer, Almada, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Alcácer do Sal e Sines - Santiago do Cacém. Excluindo a cidade de Santarém, que no século XI poderia alcançar os 4 mil habitantes, e Alcácer, com um pouco mais de 2.000, as outras povoações, embora atingindo raramente o milhar de cidadãos, administravam a região certamente mais densamente povoada de todo o Garb-al-Andalus.

Além deste complexo sistema fluvial, Lisboa era também a plataforma natural de encontro e redistribuição de uma série de grandes vias terrestres já utilizadas durante o Império Romano. A estrada do Norte partia da zona portuária do actual Rossio, atravessava os campos e hortas de Alvalade — cujo topónimo *albalat* significa em árabe *o caminho* — dirigindo-se a Santarém, com passagem por Arruda. Da antiga Scalabis, utilizando a calçada romana de Tomar, seguia para Coimbra, Gaia e Braga. Duas outras importantes estradas convergiam na margem esquerda do estuário do Tejo, provavelmente em Alcochete. Uma delas, vinda do extremo sul, com origem em Mértola e Beja divergia para Alcácer ou seguia directamente para Évora onde entroncava na calçada principal oriunda de Mérida e Badajoz. Esta grande estrada Leste-Oeste, por alturas do actual Montemor o Novo, bifurcava-se em dois ramais: um que prosseguia em direcção ao Mar da Palha, e um outro que se encaminhava aos portos fluviais de Coruche e Santarém. Além destas vias principais, desdobrava-se um denso reticulado de caminhos secundários convergentes em Lisboa com destaque para um outro eixo norte-sul que até há pouco mais de uma centúria, era ainda a grande artéria de escoamento

agrícola de Leiria, Alcobaça, Óbidos, e Torres Vedras. Num arco mais reduzido de 30 a 40 quilómetros e onde podemos incluir as terras férteis de Mafra, Malveira, Sintra e Colares, pequenas veredas eram percorridas por dezenas de muares que diariamente abasteciam com fruta e legumes frescos os mercados da capital.

O termo de Lisboa, devido a esta complexa e eficaz rede de comunicações terrestres e fluviais, parece ter sido bastante extenso em época islâmica. Em meados do século XII, quando da entrega da cidade e purificação da mesquita, o recém empossado bispo inglês Gislebert Hasthings passa a ter sob o seu domínio, além da cidade, todos os seus termos que vão do castelo de Alcácer ao de Leiria e do mar ocidental até à cidade de Évora. (Oliveira, 1936, p. 109).

Se a extensão territorial do termo de Lisboa era considerável, nos seus 15 mil quilómetros quadrados e com uma população peri-urbana a rondar os 40.000 habitantes, a sua riqueza não era menor. Por alturas do século XI, nenhuma outra cidade ou região do Garb-al-Andalus se lhe podia comparar em importância económica. Todos os autores árabes, desde al Razi do século X, até Edrisi do séc. XII, são unânimes em destacar as férteis terras de pão da *Balata* (Ribatejo), onde, desde Estrabão, as éguas emprenham com o vento; a frescura das hortas e jardins das terras saloias; o tamanho anormal dos melões de Almeirim ou das maçãs e pêras de Sintra.

A exploração do ouro retirado do Mar da Palha e das minas de Almada são também uma referência constante em todos os autores da época, assim como umas pedras semi-preciosas (a pedra judaica) e os açores da serra de Sintra.

Porém era das águas que vinha a maior riqueza. No seu relato da conquista de Lisboa, dizia Osberno - Ranulfo do rio Tejo: "*Há nele tanta abundância de peixe, que os habitantes acreditam que dois terços da sua corrente são de água e o outro terço de peixes*". (Oliveira, 1936, p. 58). De facto, os estuários do Tejo e do Sado, se excluirmos os últimos anos de poluição industrial, podem certamente comparar-se às maiores bolsas piscatórias da Europa.

Na Lisboa muçulmana, além do sempre citado âmbar, extraído do cachalote (em língua árabe este grande cetácio chamava-se precisamente *âmbar*), com utilização muito difundida na farmacopeia e cosmética da época, seria muito intensa a actividade pesqueira, dada a variedade de barcos, apetrechos e artes da pesca ajustadas a estas águas e que ficaram na nomenclatura naval e no vocabulário marítimo<sup>1</sup>. Aliás, seguindo uma velha tradição mediterrânica ainda vivaz em época islâmica, no estuário do Tejo várias embarcações conservaram antigos nomes de animais e mantinham em finais do século passado as mesmas formas e funções

<sup>1</sup> Entre os vocábulos ainda hoje geralmente utilizados, podemos citar entre tantos outros, o *arraís* e a *fateixa*. Para as artes da pesca, são bem conhecidas as *almadravas*, a *xávega* e a *tarrafa*.

de carga ou de pesca. Entre outros exemplos, destacam-se a *muleta* (pequena mula) com a sua forma e velame característicos, bem adaptada aos ventos instáveis do estuário e especializada nas artes da pesca por arrasto lateral, assim como a ágil *falua* (potra em árabe dialectal), que a sua enorme vela latina fazia chegar a todos os portos do interior.

Esta actividade pesqueira desenvolvera desde tempos antigos uma próspera indústria salineira representada em época romana pela própria designação de Salacia para a actual Alcácer do Sal. Dessa época e espalhadas pelas margens dos dois estuários, datam algumas dezenas de grandes salinas e várias centenas de tanques para o fabrico de salmoura. O peixe em pasta ou simplesmente salgado foi durante vários séculos, quase até aos nossos dias, uma importante mercadoria e apreciado alimento das zonas mais afastadas do interior. Descarregados em Coruche, Alenquer ou Tomar os potes e anforetas do peixe alimado, os cestos e seirões da sardinha salgada, as *catraias* e os *barcos de riba-Tejo* embarcavam, de regresso a Lisboa, além de rezes e gado miúdo para o abate diário nos açougues, cal, tijolo e telha para as obras da cidade, lenha e carvão para alimentar as forjas, ferrarias e fornos, armações de madeira, tabuado e breu para a construção naval.

Desde meados do século X, quando os califas omíadas reorganizam a sua marinha de guerra para responder aos ataques dos normandos, que há referência expressa a estaleiros navais no estuário do Sado. No entanto, não quer isso dizer que as tradições construtivas de barcos mercantes e de pesca não fossem anteriores a essa época. Devido à endémica escassez de boas madeiras no Mediterrâneo seriam certamente procuradas as matas de pinheiro manso que nessa altura rodeavam os dois estuários e, também, as boas madeiras de sobro e carvalho que desciam o Tejo. Aliás, na Lisboa muçulmana, ao fundo do esteiro que então chegava às imediações da Praça da Figueira, há notícia de estaleiros navais, as *Tercenas* (dâr-as-sinã), que no século XIV viriam a localizar-se à beira rio no local ainda hoje chamado de Arsenal.

## II. TOPOGRAFIA HISTÓRICA

Na história das cidades do Ocidente Mediterrânico e nomeadamente no Al-Andalus Ocidental, a viragem dos séculos IX e X é quase tão decisiva como a revolução urbana de finais do século III. Com um notável desenvolvimento comercial e maior segurança das grandes rotas marítimas com o Oriente, é sensível por todo o lado uma aproximação urbana das zonas portuárias. Como já sucedera anteriormente com o abandono de Itálica a favor de Sevilha, o mesmo acontece pelos finais do primeiro milénio com a escolha de Almeria em detrimento de

Pechina, ou de Coimbra às custas da moribunda Conímbriga.

Na bacia do Tejo o fenómeno é semelhante. Os caminhos da romanização destas terras do sol poente pouco arriscaram sobre as rotas oceânicas, optando quase sempre pelo interior, ao longo da pré-romana *Via da Prata*. Desta forma não admira que quase todas as grandes cidades romanas da Lusitânia tenham surgido viradas para o interior, onde se localizava Mérida, a sua capital. Assim sucedeu com Mértola, Beja, Évora, Moron e Scalabis-Santarém. Mérida, implantada neste eixo Norte-Sul, foi também o cruzamento de uma outra via que, bordejando o vale do Tejo ou navegando sobre as suas águas, vem desembocar nos grandes estuários do Ocidente. Em parte beneficiando da decadência do transporte terrestre dos minérios, que até ao século III, justificou as rotas do Norte, o interesse pelo eixo Leste-Oeste começa por manifestar-se no abandono da antiga e pré-romana Moron, (plausivelmente apertada na ilha de Almourol), com uma fixação em Scalabis, mais a jusante, ao encontro das grandes águas e marés do Tejo<sup>2</sup>. Durante muito tempo, foi Scalabis-Santarém a capital de todo o território dos estuários até que, no decurso dos séculos IX-X, Lisboa começa a afirmar-se como pólo regional.

Quando em meados do século IX os emires omeias de Córdova lançam as primeiras campanhas de centralização do poder, encontram no Garbe algumas cidades já consolidadas na sua autonomia, assim como vários e intermitentes movimentos regionalistas cujo paradigma é a família dos Ibn Marwan. Este poderoso clã familiar de *muladis* (convertos ao islamismo) certamente originário do povoado de Marvão<sup>3</sup> que durante quase cem anos impôs o seu movimento autonomista às zonas de Idanha, Évora e mesmo Alcácer do Sal, foi o fundador da cidade de Badajoz. Esta transferência para Oeste da futura capital Aftássida, confirma e acentua uma maior aproximação aos grandes estuários. A vizinha Mérida imperial, ao entrar nessa altura em decadência, acompanha o declínio das outras duas capitais de *conventus* do Ocidente, Pax Julia - Beja e Scalabis - Santarém. A partir do século XI todos os caminhos do interior convergem nos acessos ao mar, numa aproximação das grandes rotas de navegação marítima que, neste período da civilização islâmica ocidental, determinam o apogeu das cidades-

---

<sup>2</sup> Ao propôr a localização da mítica Moron na pequena ilha do Tejo, nas imediações de Tancos, baseio-me nas suas excepcionais condições defensivas, nas ressonâncias familiares do topónimo e principalmente nas evidências arqueológicas ainda perceptíveis apesar de uma intensa reutilização de materiais de construção nas obras templárias do século XII.

<sup>3</sup> Assim como o povoado de Marvão - de toponímia antiga - deve ter dado origem e nome a esta célebre família de senhores locais, também a antiga cidade de Ossónoba - Santa Maria - Faro, terá sido a terra de nascimento da família de conversos Ibn al Harun que, no século XI governa a região. Um caso semelhante terá ocorrido em Alcácer do Sal, cujo nome em época islâmica de Abidanis ou Budanis não deve, a meu vêr, ser relacionado com um antropónimo árabe, como tem sido afirmado e sim com a sua denominação pré-romana ainda hoje não esclarecida. Se nas regiões do Norte, de

-estado. É o tempo em que Lisboa começa a afirmar o seu poderio regional.

### III. A CIDADE

Se excluirmos os Maios ou Magos, como chamavam os andaluzes aos piratas normandos dos séculos IX e X e que, certamente, nunca escreveram as suas impressões de viagem, a memória dos primeiros olhares de um nórdico sobre Lisboa chegou-nos do suposto cruzado Osberno (provável clérigo Ranulfo de Granville) que acompanhou os vencedores durante as operações de cerco e conquista da cidade: *“Ao norte do rio está a cidade de Lisboa, no alto dum monte arredondado e cujas muralhas, descendo a lanços, chegam até à margem do Tejo, dela separado apenas pelo muro. Ao tempo que a ela chegámos, era o mais opulento centro comercial de toda a África e duma grande parte da Europa... tinha a cidade sessenta mil famílias que pagavam tributos, incluídos os dos subúrbios em volta, mas excluídos os homens que não estavam sujeitos à tributação de ninguém.”* (Oliveira, 1936, pp. 58 e 60)

Este normando chega certamente pela primeira vez a uma cidade do sul, a uma cidade mediterrânica e fica impressionado com a concentração arquitectónica e principalmente com o formigueiro de tantas e desvairadas gentes. Só desta forma é justificável o número exagerado de 60.000 famílias que pensava habitarem o aglomerado urbano.

Em meados do século XII, Lisboa não era, com certeza, uma cidade do tamanho e importância de Córdova, Sevilha ou Granada, porém, não há dúvida que desde inícios da anterior centúria, já era, claramente, o maior aglomerado populacional do Garb-al-Andalus. Apenas Coimbra e Badajoz com cerca de uma dezena de hectares muralhados e, talvez, Santarém com os seus arrabaldes da Ribeira e Alfange, atingissem os 4 ou 5 mil habitantes. As outras cidades principais do Garbe — Elvas, Alcácer, Évora, Beja, Aroche, Mértola, Silves e Faro — nunca ultrapassam os 7 hectares de perímetro urbano, com 2 a 3 mil habitantes. Em Lisboa, se juntarmos os 15 hectares de espaço intra-muros com os dois arrabaldes da Alfama e do Ocidente teremos um total aproximado de 30 hectares para a sua área urbana. Contando com um denso povoamento espalhado pelos subúr-

---

sedentarização urbana mais recente, a época feudal impôs a generalização de alguns fenómenos antroponímicos, nas zonas mediterrânicas, uma forte e tradicional implantação urbana, toma muito rara a mudança de nome das cidades. Quando tal ocorre, não há exemplo da adopção de um antropónimo. No Al-Andalus, quando da fundação de novas cidades - os dois únicos casos conhecidos são Almeria e Badajoz - e quando tudo permitia prevê-lo, os nomes escolhidos não se relacionam com os seus fundadores. Almeria vem da palavra árabe *al mariya* - a atalaia. Badajoz, adopta, aparentemente, um velho topónimo.

bios e beira-rio, não será descabido admitir uma concentração populacional a rondar as 20 ou 25. 000 pessoas. A Lisboa islâmica, no seu apogeu, aproxima-se dos grandes portos de Málaga e Almeria.

A estrutura urbana de Lisboa enquadra-se perfeitamente nas tradições mediterrânicas, tendo absorvido no seu emaranhado viário ou reutilizado para novas funções, os teatros, pórticos e plataformas artificiais da anterior cenografia imperial romana. Como nas outras cidades-porto semelhantes, são claramente perceptíveis os dois pólos geradores principais: no ponto mais elevado do cerro e sobre uma possível acrópole, refúgio dos antigos deuses e senhores, erguia-se uma alcáçova — palácio residência de uma elite de funcionários e militares. Na beira rio foi-se acumulando uma profusão de pescadores, artesãos e comerciantes, formando a cidade baixa. Se em povoados urbanos do mesmo tipo como Almeria, Alcácer ou Santarém, devido ao abrupto das encostas, os dois pólos geradores nunca chegam a unificar-se, nos casos de Coimbra e Lisboa a aproximação é facilitada pelo aproveitamento de uma plataforma central como pequeno *forum* — *suq* — mesquita e, finalmente, sé catedral. No caso de Lisboa, a fusão num único casco foi confirmada com os dois quilómetros de sólida muralha da chamada cerca moura.

A Alcáçova, com amuralhamento próprio, ocupava o topo da colina numa área de 4 hectares. Além dos paços do alcaide ou do senhor e dependências da sua corte, o resto do espaço, hoje bairro de Santa Cruz, seria ocupado pelas habitações de funcionários e militares.

A Medina do século XI, no seu apertado emaranhado urbano, seria, toda ela, bem povoada, embora certamente com maior densidade nas proximidades do rio. Diz Osberno - Ranulfo: "*Os seus edifícios estão aglomerados tão apertadamente que, a não ser entre as dos comerciantes, dificilmente se achará uma rua com mais de oito pés de largura*" (Oliveira, 1936, pp. 60/61).

Da parte do Ocidente, nas imediações da grande mesquita saía-se da Medina pela monumental Porta Férrea e penetrava-se num outro labirinto urbano que descaía rapidamente pela encosta até ao esteiro que servia de porto de abrigo da cidade. Nos seus areais, carpinteiros e calafates construíam e reparavam embarcações. Ladeando os caminhos íngremes que davam acesso à Porta da Alfafa (do Postigo), sobre um possível templo funerário paleo-cristão, mais tarde substituído pela ermida de S. Mamede, deveria localizar-se um dos cemitérios cristãos-muçárabes da cidade.

Para os lados de nascente, a chamada Porta do Sol abria para o *almocavar* muçulmano que se estendia pelas encostas fronteiras de S. Vicente, certamente ladeando e sobrepondo-se a outras antigas necrópoles paleo-cristãs. Ainda da parte oriental, mas junto ao rio, uma grande torre albarrã protegia a porta da Alfama, onde se situavam as lojas dos prateiros e ourives, das sedas e brocados. Eram as *alcaçarias*, onde também eram cobradas as taxas alfandegárias. Aqui

começava um outro e populoso arrabalde.

A norte da cidade e fronteiro à Alcáçova, no actual cerro da Graça, então conhecido pelo topónimo de *Almofala* — do árabe *almahalla* que tanto pode significar acampamento como aldeamento ou bairro — não é improvável a existência de um outro arrabalde. A sua protecção estaria a cargo de uma torre atalaia erguida na colina da actual Penha de França e cujo topónimo medieval era *Alvorge*, ou seja torre ou pequeno forte — *bordj* em árabe. Nas vertentes das colinas de Almofala e de S. Gens — dada a sua persistência até finais do século XV — haveria, certamente, mais campos mortuários, um muçulmano e outro judaico.

Sobre estes bairros periféricos de Lisboa diz-nos o sempre atento clérigo normando: *“Ao sopé dos muros existem arrabaldes alcandorados nos rochedos cortados a pique, e são tantas as dificuldades que os defendem, que se podem ter em conta de castelos bem fortificados”*. (Oliveira, 1939, p. 60).

#### IV. CONCLUSÃO

A Lisboa muçulmana, em finais do século XI, era a mais importante cidade do Ocidente Ibérico e não era das mais pequenas de todo o al Andalus. No entanto, através das referências das crónicas árabes, nunca o seu papel político parece ter-se ajustado a essa imagem. Entre outros factores, creio que todo o Garbe — e de um modo particular a região de Lisboa — sempre beneficiou de uma certa autonomia em relação aos grandes centros de decisão política do al-Andalus. Desde as convulsões sociais e militares da primeira metade do século VIII, quando foi acelerado o processo de concentração de poderes sob o pendão muçulmano, que estas paragens do Ocidente, de Coimbra a Lisboa, parece terem acordado com os vencedores uma série de pactos de autonomia. Como sucedeu por essa altura na região de Múrcia (as antigas terras de Tudmir), os territórios do Garbe teriam mantido uma parte considerável dos seus poderes políticos e principalmente religiosos. Ainda em meados do século XII, quando o processo de islamização há muito fora concluído noutras cidades do Andalus, a população de Lisboa seria maioritariamente cristã. Supondo tratar-se de uma milagrosa conversão provocada pelo massacre em que foi vítima o próprio bispo da cidade, constatava Ranulfo - Osberno: *“...outros mouros, vivos, mas semelhantes a cadáveres, arrastavam-se por terra, e suplicantes abraçavam e beijavam o sinal da cruz e proclamavam boa a Santa Maria Mãe de Deus, de modo que em todos os seus actos e palavras, e até mesmo nos extremos da sua agonia, misturavam e proclamavam comovidamente: Maria boa, boa Maria!”* (Oliveira, 1936, p. 109). Para este observador privilegiado dos acontecimentos, este banho de sangue justificava-se pela demasiada liberalidade religiosa que era autorizada na cidade:



“A causa de tamanha aglomeração de homens era que não havia entre eles nenhuma religião obrigatória; e como cada qual tinha a religião que queria, por isso de todas as partes do mundo os homens mais depravados acorriam aqui como a uma sentina, viveiro de toda a licenciosidade e imundície”. (Oliveira, 1936, p. 61).

Até finais do primeiro milénio, Lisboa mantém uma evidente dependência dos caminhos do interior, onde ainda são dominantes as antigas cidades de Beja, Santarém e a recém-criada e já poderosa Badajoz. Porém as suas riquezas e prosperidade nunca deixam de ser alvo constante da cobiça dos povos do norte que, durante os séculos IX e X, saquearam várias vezes as suas hortas e aldeias, chegando mesmo, esporadicamente, a apoderar-se do casco urbano.

A partir do insucesso das pretensões centralizadoras do califato de Córdoba e devido a um crescente intercâmbio marítimo entre o Mediterrâneo e o norte da Europa, Lisboa é uma das grandes beneficiárias das autonomias regionais do período das Taifas e atinge rapidamente as dimensões de uma grande cidade.

Desde sempre, terminus do mundo antigo e último porto de abrigo dos mares do sul, a cidade de Lisboa é também a primeira a abrir-se aos grandes oceanos de todas as tormentas. A partir do século XII, ao reverso de quase todas as outras cidades do al Andalus em que a “Reconquista” significou uma clara decadência urbana, Lisboa ganhou novo impulso com a pacificação das rotas marítimas de acesso ao Báltico. A Europa do norte, recém cristianizada, além do sal, necessita do vinho e do azeite para os seus rituais iniciáticos.

A partir dessa altura, a futura capital portuguesa, concentrando todas as vias fluviais e terrestres da sua região e em breve de todo o país, está apta a proceder à simbiose cultural e tecnológica entre o Norte e o Sul que permitiu e impulsionou a grande aventura da expansão quinhentista.

## BIBLIOGRAFIA SELECCIONADA

- Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985*, Città Portuali del Mediterraneo, Sagep Editrice, Genova, 1989.
- Concejos y ciudades en la Edad Media Hispanica*, Fundacion Sanchez-Albornoz, Madrid, 1990.
- FERNANDES, Hermenegildo, Uma cidade no Imaginário Medieval: Lisboa muçulmana nas descrições de Idrisi e de Ranulfo de Granville, in *Estudos Medievais* N. 7, Porto, 1986.
- GARCIA, João Carlos, *O espaço medieval da reconquista no Sudoeste da Península Ibérica*, Centro de Estudos Geográficos, INIC, 1986.
- LOPES, David, *Páginas Orlisiponenses*, Publicações da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1968.

- MARQUES, A. H. de Oliveira, *História de Portugal*, vol. 1, Das origens às revoluções liberais, Palas Editores, Lisboa, 1ª edição 1972.  
— *Novos Ensaios de História Medieval Portuguesa*, Ed. Presença, Lisboa, 1988.
- OLIVEIRA, José Augusto de, *Conquista de Lisboa aos mouros*, S. Industriais da C. M. L., Lisboa, 1936.
- PICARD, Christophe, *Les Mozarabes dans l'Occident ibérique (VIIIe-XIIIe siècles)*, in *Etudes Islamiques*, Tome LI, Paris, 1983.
- RIBEIRO, Orlando, *A Formação de Portugal*, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Lisboa, 1987.
- RITA, Abílio e Aristides Pinheiro, *Os Portugueses e o Mar nos Mais antigos Documentos*, Ed. do Banco Pinto & Sotto Mayor, Lisboa, 1990.
- RODRIGUES, Maria Teresa Campos, Aspectos da administração municipal de Lisboa no século XV, in *Revista Municipal*, N<sup>os</sup> 101 a 109, Lisboa, 1968.
- TORRES BALBAS, Leopoldo, *Ciudades Hispano-musulmanas*, 2ª Edición, Instituto Hispano-Arabe de Cultura, Madrid, 1985.
- TORRES, Cláudio, O Garb-al-Andalus, in *História de Portugal*, Círculo de Leitores, Lisboa, 1992.
- VALLVÉ, Joaquin, *La división territorial de la España Musulmana*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1986.