

O Estreito de Gibraltar e o seu valor simbólico e estratégico

Vasco Gil Mantas*

Recordar o valor do Estreito de Gibraltar, nas suas múltiplas facetas ao longo de muitos séculos de história movimentada, pareceu-nos adequado no contexto proporcionado pela efeméride da conquista de Ceuta pelos portugueses, em 1415. Se existem sítios que conservaram de forma perene simultaneamente valor simbólico e estratégico, circunstância aliás particularmente rara, um deles é o Estreito de Gibraltar, *locus celeberrimus* de todas as geografias, imaginárias ou reais¹. O episódio de 1415, para além do que representou na época, destaca-se pela sua *longue durée* e pelo que tem representado no jogo político das potências interessadas de uma ou de outra forma no bósforo que separa, ou liga, a África e a Europa. Os muitos problemas que na actualidade perturbam este portal de mares e de culturas², mesmo abstraindo dos que, pela sua natureza política, se inserem em grande parte no terreno complicado do imaginário, desde logo os da soberania em Ceuta e em Gibraltar, são suficientes, como os do radicalismo, do narcotráfico e da dramática imigração clandestina, para garantir a actualidade estratégica do Estreito de Gibraltar, mesmo ignorando o caldeirão de paixões em ebulição ao longo do Mediterrâneo.

Na verdade, o Estreito representa um espaço de transição, um cruzamento de rotas comunicando, em latitude, a África com a Europa, e, em longitude, o Mediterrâneo com o Atlântico. Esta verdade geográfica é, do ponto de vista histórico, bastante mais complexa, embora os historiadores privilegiem frequentemente o eixo entre o Mediterrâneo e o Oceano, um tanto cativos da visão herdada da Antiguidade Clássica. Se valorizarmos uma interpretação especificamente ibérica, não podemos deixar de considerar fundamental aquele espaço marítimo de pouco mais de 14 quilómetros pela relevância de acontecimentos que marcaram a história peninsular, a maior parte dos quais teve origem na margem africana. Como sempre acontece, a visão do outro lado depende muito da posição do observador, o qual nem sempre nos deixou testemunhos seguros sobre a concepção do espaço que defrontava. É possível reconstituir o que pensavam os mediterrânicos, em especial púnicos e greco-romanos, sobre o que se encontrava a ocidente do Estreito, mesmo descontando a parte fabulosa, mas como podemos imaginar o que os indígenas estabelecidos no litoral atlântico acreditavam existir a nascente das míticas Colunas? Não seria aí o Eldorado que os escritores da Antiguidade situavam, com profusão de pormenores, do lado oceânico?

Outro aspecto a ter em conta é o de que os eixos que referimos conheceram fluxos e refluxos durante séculos, consoante o poder que se projectava através do Estreito se encontrava a norte ou a sul, ou a ocidente ou oriente do mesmo. Nos últimos séculos, e a conquista de Ceuta pode considerar-se o ponto de partida deste processo, o Norte e o Ocidente têm dominado a estratégia regional, o que não significa que os actores tenham sido sempre os mesmos e, menos ainda, que se procure alguma justificação para a dinâmica histórica, que se explica por si mesma.

* Universidade de Coimbra / Academia de Marinha.

¹ Scott Truver, *The Strait of Gibraltar and the Mediterranean. International Straits of the World*, IV, Alexandria (VA), 1980; Lewis Alexander / Joseph Morgan, *Choke points of the world ocean: a geographic and military assessment*, *Ocean Yearbook*, 7, 1988, p. 340-355. Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das figuras desta comunicação.

² Roland Breton, *Géographie des civilisations*, Paris, p. 1991², p. 76-84.

Esta circunstância confirma, sobretudo nos períodos em que as duas margens não caíram sobre o mesmo domínio, a importância estratégica do Estreito de Gibraltar como chave da passagem entre mares e continentes, sempre ciosamente guardada por quem deseja conservar ou dificultar esse movimento (Fig. 1).



Fig. 1 – Aspecto de Gibraltar e do seu porto, cerca de 1939 (desenho de Júlio Amorim).

Para que tenhamos uma ideia menos abstracta do valor deste *choke point* no que toca ao tráfego marítimo basta recordar que, por ano, atravessam o Estreito cerca de 85000 navios, movimento que uma força naval relativamente modesta pode prejudicar ou bloquear com

alguma facilidade³, mesmo sem o apoio de bases nas duas margens do canal. Depararemos com esta factor estratégico referido várias vezes nesta comunicação, pois ele é central na história do Estreito, como o foi noutros locais, inclusivamente em Ormuz e Malaca, como muito bem entendeu Afonso de Albuquerque, muito antes do almirante inglês John Fisher desenvolver a sua tese sobre estes pontos de bloqueio⁴. Como é evidente, a evolução dos armamentos determinou a forma possível de estabelecer o controlo do Estreito, nem sempre fácil, apesar de tudo. Não esqueçamos, e este aspecto parece-nos particularmente importante, que o Estreito de Gibraltar não se limitou a representar apenas uma barreira, antes teve uma função essencial como charneira entre realidades diferentes, mas que conheceram relevantes períodos de integração e de intercâmbio cultural e étnico.

A geografia do Estreito de Gibraltar não se restringe, porém, apenas ao reduzido espaço entre os dois continentes, pois se lhe deve associar a ocidente o vasto Golfo de Cádiz e a oriente o Mar de Alborão (Fig. 2), alargando significativamente a zona de influência do Estreito ao



Fig. 2 – O Golfo de Cádiz, o Estreito de Gibraltar e o Mar de Alborão (missão STS-59 / NASA).

³ Joseph Morgan, *Small Navies*, Ocean Yearbook, 6, 1988, p. 362-389.

⁴ J. Nascimento Rodrigues / T. Devezas, *Pioneers of Globalization. Why the Portuguese Suprised the World*, Vila Nova de Famalicão, 2007, p. 148-149; Arthur Marder, *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, Nova Iorque, 1940, p. 473.

constituir duas zonas exteriores em relação ao Mediterrâneo e ao Oceano, espécie de vestíbulos de passagem facilitando a defesa afastada do Estreito e, simultaneamente, permitindo o desenvolvimento de realidades económicas e culturais com características próprias, particularmente visíveis desde muito cedo no chamado Círculo do Estreito, e ciclicamente repetidas de uma ou de outra forma durante os séculos posteriores. Esta circunstância aconselha a não estabelecer rigidamente os limites do Mediterrâneo e do Atlântico, o que, neste último caso, permite considerar Lisboa, e não apenas na Antiguidade, como último porto de características mediterrânicas⁵. Este facto em nada limitou, ou limita, o valor simbólico do Estreito, naturalmente reinterpretado ao longo dos tempos. A chave, no brasão de Gibraltar, as colunas com a legenda *Plus Ultra* no brasão de Espanha (Fig.3), que remontam a Carlos V, as armas reais portuguesas mantidas no brasão de Ceuta, explicam, implicitamente, os imaginários cultivados ao longo de séculos nas margens do Estreito, privilegiado local de encontros e desencontros.

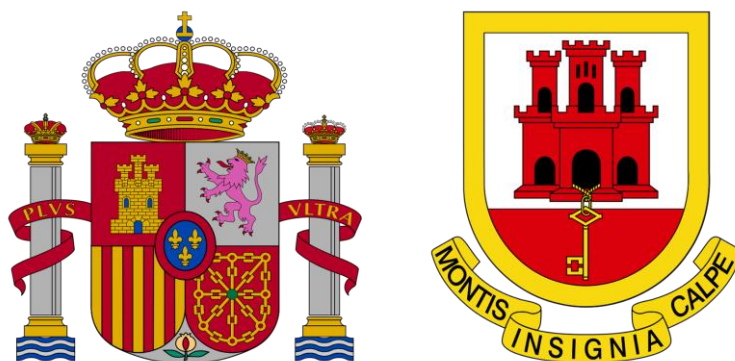


Fig. 3 – Armas da Coroa Espanhola e da Cidade de Gibraltar.

Como é sabido, a denominação actual do Estreito deriva do nome do chefe muçulmano Tárique, que se instalou junto ao rochedo gibraltino, *Jebel Tariq* (Monte de Tárique), ao iniciar a invasão da Península Ibérica, em 711. Recordemos um pouco Alexandre Herculano: *Dai a pouco, toda a frota velejou para o lado de Calpe, e, quando anoiteceu, as faldas da montanha apareceram alumeadas por muitos fachos. Os árabes tinham desembarcado*⁶. Assim, o antiquíssimo nome do Estreito foi, como tantas vezes sucede na histórias, substituído pelo de um recém-chegado, marcando o início de um novo e longo episódio orientalizante. A identificação de Gibraltar com *Calpe* não levanta dúvidas, o que não se verifica com o segundo elemento das *Ηράκλειοι στήλαι*, o *Mons Abyla*, na costa africana, para alguns investigadores o Monte Hacho, a oriente de Ceuta, para outros o *Jebel Musa* (Monte Moisés), um pouco a ocidente, topónimo provavelmente derivado do nome do comandante muçulmano Musa Ibn Nusair. Substituir os nomes herdados da Antiguidade pelos dos conquistadores islâmicos da Península Ibérica não deixa de ser um acto de forte simbolismo, anunciando uma realidade cultural e política na qual as míticas colunas ganham novo significado.

Durante séculos a interpretação do Estreito como portal foi sempre expressa a partir do Mediterrâneo, de acordo com aquilo que vários historiadores denominaram correctamente como *Extremo Occidente*. As riquezas minerais da Ibéria justificavam o entusiasmo que a região despertava entre os Estados orientais, sequiosos de metais, trazendo até ao Estreito e para além

⁵ J. R. Vanney / L. Menanteau, *Géographie du Golfe ibéro-marocain*, Lisboa-Madrid, 2004; A. Siegfried, *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, 1940, p. 31.

⁶ Alexandre Herculano, *Eurico, o Presítero*, Lisboa, s/d, p. 57.

dele, Fenícios⁷, seguidos por outros interessados no mesmo comércio, estabelecido nos *ports of trade*, durante muito tempo dificilmente aceites como uma realidade na costa atlântica além de Cádiz. Infelizmente, os relatos que nos ficaram de autores não clássicos, ainda que estes os aproveitem por vezes, como acontece na *Ora Marítima*⁸, não são muito esclarecedores. Na literatura hebraica e em inscrições assírias encontramos fortemente enraizada a tradição referente a Tárzis (*Tarshish*) como um território situado no Ocidente, eventualmente na zona do Estreito, ainda que a discussão permaneça em aberto⁹.

As fontes clássicas são mais claras, ou menos obscuras, quanto a Tartesso (*Τάρτησος*), região provavelmente correspondente a Tárzis, pelo menos nas suas versões ocidentais, que se situaria na actual Andaluzia, em torno do curso inferior do Guadalquivir. Talvez seja interessante referir que Avieno identificou Tárzis com Cádiz, fundação fenícia (*Gadir / Gades*) cuja influência na região foi decisiva, sem esquecer que os relatos míticos transmitidos pelas fontes greco-latinas acerca do fabuloso reino de Tartesso indiquem que Norax, neto do célebre Gerião fundador da dinastia tartéssica, conquistou a Sardenha¹⁰, ilha que ocorre também como uma das possíveis identificações com *Tarshish*. Seja como for, o Sudoeste hispânico conheceu, até ao século VI a.C., uma cultura com características orientalizantes, de que não faltam testemunhos noutras áreas peninsulares, com achados importantes, como o excelente vaso encontrado em Torres Vedras¹¹, confirmando relações com a região do Guadalquivir. A ocidente do Estreito existia, portanto, um mundo cheio de potencialidades, de que o mito rapidamente se apoderou.

É a mitologia greco-latina a que produziu mais relatos sobre o Estreito e o que estava para além dele, embora sem esconder os perigos do Oceano, transmitindo, de uma maneira geral, uma visão otimista, característica das utopias da Antiguidade¹². Recordamos que esta atitude cultural face ao desconhecido ou quase desconhecido se prolongou até muito tarde, na realidade até ao desenvolvimento das explorações marítimas portuguesas. Um dos grandes mitos relacionados com o mundo para além do Estreito, o da Atlântida, enorme ilha onde teria existido uma avançada civilização, destruída por uma catástrofe natural que provocou a sua submersão, continua a agitar a imaginação nos nossos dias (Fig. 4), não se limitando a inspirar relatos de banda desenhada ou estimulantes romances de aventuras, como *A Atlântida*, de Pierre Benoit, mas incursões mais complicadas, onde não faltam aspectos político-esotéricos, sem esquecer naturalmente o charlatanismo travestido de abordagem científica que se tornou epidémico desde há alguns anos. O mito ocorre em dois diálogos de Platão, que situa a Atlântida a ocidente do mundo conhecido e não no Mediterrâneo, textos redigidos cerca de 360 a.C., o *Timaeus* e o *Critias*¹³, e desde então, sobretudo a partir do Renascimento, constitui um lugar-comum da geografia fantástica.

Com estas referências entramos de novo no âmbito das viagens míticas, temática inesgotável na qual privilegiaremos apenas dois heróis cujas deambulações os trouxeram até às paragens do Estreito: Hércules e Ulisses. Como quase sempre acontece com este tipo de narrativas pode

⁷ Fernand Braudel, *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*, Paris, 1985, p. 104-107.

⁸ Avieno 341-355; J. Ribeiro Ferreira, *Orla Marítima. Avieno*, Coimbra, 1992², p. 27-28.

⁹ Edward Lipiński, *Itineraria Phoenicia*, Orientalia Lovaniensia Analecta, 127, Lovaina, 2004, p. 225-266.

¹⁰ José Pedro Machado, *Tartesso*, Dicionário Onomástico e Etimológico da Língua Portuguesa, 3, Lisboa, 1994, p. 1387-1388; Jaime Alvar, *Tartessos-ciudad = Cádiz. Apuntes para una posible identificación*, Anejos de Gerión, II, 1989, p. 295-305.

¹¹ Leonel Trindade / O. Veiga Ferreira, *Acerca do vaso piriforme tartéssico de bronze do Museu de Torres Vedras*, Boletim Cultural da Junta Distrital de Lisboa, 63-64, 1965, p. 175-183; A. García y Bellido, *Algunas novedades sobre la arqueología púnico-tartéssica*, Archivo Español de Arqueología, 43 (121-122), 1970, p. 28-31.

¹² John Ferguson, *Utopias of the Classical World*, Londres, 1975.

¹³ R. Waterfield, *Timaeus and Critias (with introduction and notes by A. Gregory)*, Oxford, 2008.



Fig. 4 – Vinheta final da série *Através do deserto*, no original *Hic sunt leones*, com referência à Atlântida (Franco Caprioli, 1953).

existir alguma verdade reflectindo navegações arcaicas, naturalmente muito difíceis e embelezadas por quem as relatava. O Estreito de Gibraltar ocupa lugar proeminente nas viagens míticas de Hérakles / Hércules, sucessor nestas paragens ibéricas do púnico Baal / Melkart, cujos principais locais de culto se localizavam no Cabo de S. Vicente e em Cádiz, cidade onde o templo, ou o farol (Fig. 5), era valorizado por uma enorme estátua do deus, destruída no período islâmico¹⁴.

Dos célebres doze trabalhos atribuídos ao semideus, dois têm como cenário uma região ocidental atlântica, circunstância que foi aproveitada pelos humanistas da Idade Moderna para enriquecer a longevidade das histórias pátrias ou tecer complicadas interpretações políticas. São esses episódios a luta contra o gigante Gerião e a busca do Jardim das Hespérides, oportunamente localizados fora do Mediterrâneo. De acordo com o mito, Hércules teria aberto o Estreito de Gibraltar, delimitado pelos célebres Pilares de Hércules, correspondentes às duas elevações, *Calpe* e *Abyla*, que ladeiam o Estreito¹⁵. Todavia, a interpretação do mito é fluante, em especial nas fontes islâmicas que o transmitem, sobretudo quando os autores conheciam as grandes ruínas romanas peninsulares. Assim, Ibn Hauqal, de forma mais historicista que al-Bakri ou al-Himiari, atribui a abertura do Estreito a Alexandre Magno, referindo mesmo vestígios de trabalhos na zona de Tarifa, com toda a probabilidade restos de construções romanas submersas: *Destas obras, a que foi construída sobre a costa andaluza é ainda perfeitamente visível nos dias em que o mar está claro, perto do lugar chamado aç-Çafihá. Estende-se em linha recta e ar-Rabi fê-la medir. Nós vimo-la com os nossos olhos e navegámos, ao longo do Estreito, ao lado desta construção*

¹⁴ A. Rodríguez Ferrer, *El templo de Hercules-Melkart. Un modelo de explotación económica y prestigio político*, Actas del I Congreso Peninsular de Historia Antigua, II, Santiago de Compostela, 1988, p. 101-110; A. T. Fear, *The Tower of Cadiz*, Faventia, 12-13, 1990-1991, p. 99-211.

¹⁵ Roger Dion, *Tartessos, l'Océan homérique et les travaux d'Hercule*, *Revue Historique*, 224, 1960, p. 27-44; Carlos Mon, *Panorama mitológico de Ceuta*, Cuadernos del Archivo Municipal, 1, 1988, p. 17-30; M. H. Rocha Pereira, *O jardim das Hespérides*, Estudos sobre a Grécia Antiga, Coimbra, 2014, p. 25-35.



Fig. 5 – Grafito de Cádiz representando o monumental farol da mesma cidade (Museu de Cádiz).

*que os habitantes das duas ilhas chamam al-Kantara*¹⁶. Como muitas vezes sucede, o mito e os relatos fantasistas apoiam-se em vestígios materiais mal compreendidos ou cuja envergadura ultrapassa a capacidade de execução de uma determinada época, relacionando-os com figuras excepcionais, imaginadas ou reais. Assim sucede também com a atribuição da edificação fabulosa de Lisboa inserida no quadro das navegações atlânticas de Ulisses, apoiadas seriamente por Estrabão e Tácito, que as leva até à Alemanha. Estrabão não hesitou mesmo em considerar que Homero transferira para o Mediterrâneo as viagens atlânticas do herói, por uma questão poética¹⁷.

¹⁶ Ibn Hauqal, *Configuration de la Terre: Kitab surat al-Ard* (trad. J. Kramers / G. Wiet), I, Beirute-Paris, 1964, p. 198-199.

¹⁷ Vasco G. Mantas, *Ulisses e Penélope na Lusitânia*, Congresso Penélope e Ulisses, Coimbra, 2003, p. 149-152.

Cádiz teve sempre uma função simbólica largamente unida ao Estreito e à navegação nos mares ocidentais, que o seu domínio garantia. Uma lenda gaditana transmitida por al-Himiari a partir de um texto anterior, provavelmente de al-Bakri, sugere, ao estilo oriental, esta realidade estratégica que muitos, antes e depois experimentaram: *Conta-se que nunca se pôde chegar ao centro do Mar Ocidental até ao dia em que caiu em terra a chave que tinha na mão a personagem representada na estátua. A partir de então foi possível ir por mar até Salé, ao Sus e a outros lugares. Assim se admite vulgarmente no país*¹⁸. A negação do uso do mar implícita nesta historieta parece ter sido cuidadosamente observada no âmbito do Círculo do Estreito púnico, limitando o acesso às rotas ocidentais através do controlo da passagem do Estreito. A navegação helénica foi nitidamente excluída do acesso ao Atlântico, devendo a cerâmica grega que ocorre em numerosos sítios ocidentais, nomeadamente em Portugal, ser atribuída a comerciantes fenício-púnicos e, nalguns casos, provavelmente etruscos. Esta exclusão explica a importância atribuída à muito discutida viagem do massiliota Píteas, nos finais do século IV a.C., o qual, segundo alguns comentadores, teria atingido a Islândia, o que nos parece exagerado.

A preocupação com o controlo do comércio marítimo atlântico ao longo da costa europeia e da costa africana parece ter causado nos últimos tempos da presença cartaginesa, no século III a.C., atritos entre Cartago Nova (Cartagena) e Cádiz, uma vez que os interesses da nova cidade se centravam na região mediterrânica a oriente do Estreito, enquanto os gaditanos geriam interesses nitidamente relacionados com actividades atlânticas, justificando a adesão da cidade, em 206 a.C., à causa romana. Com este acto de grande importância política e naval, o Estreito, embora mantendo todo o seu valor como símbolo divisório de duas realidades naturais, vai confirmar a união, no vasto mundo romano em crescimento, de uma estrutura sócio-económica específica, gradualmente romanizada e integrada no âmbito da economia republicana e imperial e conferindo ao Golfo de Cádiz uma renovada função como zona de transição.

Passar o Estreito ganha novo significado, afastando para cenários mais longínquos as façanhas dos heróis míticos e os medos e *mirabilia* que as acompanhavam. Eis como, em meados do século II, o retórico Élio Aristides descrevia esta normalização da travessia: *São muitos os que agora navegam para além das Colunas de Hércules. Sem dúvida alguma em número não menor que noutros tempos. E não um ou dois barcos num amplo lapso de tempo, senão em cada dia os transportes e os mercadores passam de uma a outra parte do mar, como se fosse um só, já que aquela parte (Atlântico) está totalmente aberta e existe uma grande segurança na navegação devido à nossa hegemonia*¹⁹. Desta forma, o efeito barreira do *choke point* gibraltino foi anulado e o *Fretum Gaditanum* transformado, durante séculos, num corredor por onde fluíam os interesses económicos romanos, com intensa participação, note-se, dos hispano-romanos, desde logo a magnífica cidade de *Gades*.

O valor simbólico do Estreito e da mitologia a ele associada não foi, todavia, perdido, antes pelo contrário, pois o Atlântico ganha um novo significado no quadro da ideologia imperial desenvolvida por Augusto, em que constituía um elemento fundamental. O Oceano é agora considerado como o limite natural do Império, coincidindo com a fronteira da *Οικομένη*, fronteira oceânica que se estendia sem solução de continuidade desde o Estreito até ao Mar do Norte e cuja fixação o imperador apresentará nas *Res Gestae* como um dos seus grandes triunfos, fazendo-a coincidir com os limites das viagens míticas de Hércules e de Ulisses, o que tinha a vantagem de salvaguardar o conceito de império ilimitado concedido aos Romanos, tal como ele foi enunciado na *Eneida* de Vergílio²⁰. A ligação de *Gades* ao Oceano e o excepcional valor simbólico desta associação, estão presentes na inusitada fórmula *Ad Oceanum* como os miliários da *Via Augusta* indicam o destino da estrada, conferindo a Cádiz o estatuto ímpar de interface de

¹⁸ C. Sánchez-Albornoz, *La España Musulmana*, II, Madrid, 1977, p. 264.

¹⁹ Élio Aristides, *Or. Rom.*, 36.

²⁰ *Res Gestae*, 26,2; Virgílio, *Aen.*, I, 286-287.

dois mundos²¹. Os notáveis da cidade tiveram uma acção importante no estabelecimento do Império, com realce para os famosos Balbos²², comprovando o prestígio da cidade, a ponto dos representantes da sua oligarquia disporem de lugares reservados no Coliseu de Roma (Fig. 6), como está comprovado epigraficamente no monumento.



Fig. 6 – Bloco epigrafado do Anfiteatro Flávio, indicando a zona reservada para os notáveis de *Gades*.

A grande força económica concentrada na área do Estreito foi reforçada com a anexação da Mauritânia, conferindo renovada unidade a uma comunidade de interesses envolvendo territórios hispânicos e africanos, a qual permitiu interessantes intercâmbios culturais e materiais entre eles, bem testemunhados pela antroponímia e pela arqueologia²³, se nos faltassem as fontes escritas, o que não é o caso. Recordamos, a título de exemplo, o cognome *Seneca*, bem representado em sítios tão distintos como a região de Sintra, a cidade de *Volubilis* ou a capital da Bética, Córdova. Neste último caso não podemos esquecer Lúcio Aneu Séneca, notável figura hispano-romana do século I, que na sua tragédia *Medeia* afirma a crença na existência de mundos novos para lá do Oceano²⁴, contrariando a tese proposta pela retórica imperial augustana. Embora num contexto literário, é significativo que tenha partido de um cordovês esta visão de um mundo maior, seguramente pressentido desde há muito pelos navegantes do círculo do Estreito, onde o pretendido *nec plus ultra* das Colunas perdia progressivamente sentido.

A unidade das regiões a sul e a norte do Estreito, facilitada por ligações marítimas muito frequentes e rápidas entre as duas margens, tal como sucede na actualidade, ainda que, agora, com a grande diferença de se tratar de áreas pertencentes a entidades políticas distintas, constituindo o Estreito uma consistente fronteira moral, cuidadosamente vigiada dos dois lados, levou a uma situação na altura considerada normal, quando a reforma administrativa de

²¹ Pierre Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1990, p. 582-583, 791-793.

²² J. F. Rodríguez Neila, *Confidentes de César. Los Balbos de Cádiz*, Madrid, 1992.

²³ Jean-Marie Lassère, *Ubique Populus*, Paris, 1977, p. 195-197, 289, 391-393; E. Gozalbes Cravioto, *Observaciones acerca del comercio de época romana entre Hispania y el Norte de África*, *Antiquités Africaines*, 29, 1993, p. 163-176.

²⁴ Séneca, *Med.*, 374-379.

Diocleciano integrou a reduzida Tingitana romana na *Diocesis Hispaniarum*, justificando plenamente a denominação de *Hispania Transfretana* atribuída a estas terras africanas. Mais uma vez encontramos o Estreito como referência central, ainda como traço de união. O progresso da dinâmica histórica vai, com o declinar do poderio romano, transformar esta terra, ou as poucas praças de soberania que bordejavam o litoral, em cidadela do Ocidente, impotente tanto contra os que vieram do Norte no século V, como contra os que vieram do Oriente dois séculos depois, com consequências decisivas. Em ambos casos a travessia parece ter sido auxiliada por quem devia assegurar a defesa, demonstrando, uma vez mais, que o cansaço ou a fraqueza moral podem anular as defesas mais elaboradas. O domínio do Estreito não foi suficiente para impedir os desastres, aos nossos olhos, de 455 e de 711.

A invasão árabe-berbere iniciada com o apoio do governador afro-romano de Ceuta, o conde Julião, no cenário da anarquia visigótica, teve consequências inesperadas. Talvez possamos ser menos críticos em relação ao chefe visigodo se tivermos em conta, como o fez há muitos anos atrás Émile-Félix Gautier²⁵, as condições de perigo iminente em que se encontrava *Ad Septem Frates* ou *Αβίλα*, como a cidade foi nomeada durante o breve domínio bizantino, cidade que depois da perda de Tânger (*Tingis*) em 702 para Musa Ibn Nusair, era o último bastião visigótico do Estreito. Em breve a Península Ibérica, ou pelo menos uma grande parte dela, voltará a fazer parte de um quadro cultural orientalizante e, episodicamente, do mesmo quadro político. A história do Estreito, cujos relatos míticos vão sendo reelaborados pela literatura árabe²⁶, vai conhecer vários poderes, o dos califados Omíada e de Córdova (Fig. 7), seguindo-se a incessante alteração de soberania provocada pela sucessão de estruturas políticas que controlaram a região, de um e de outro lado ou na totalidade, como a dos Almóadas, até que a Reconquista atingiu as suas margens no século XIV, prelúdio de um final que se arrastará até ao desaparecimento do Reino de Granada²⁷.

Desta forma, embora integrado num cenário em que o passado pré-romano da margem africana teve alguma influência na aceitação do Islamismo, da mesma forma que as regiões urbanizadas se prestaram mais facilmente à aceitação de uma nova ordem política que lhes garantisse um mínimo de estabilidade, a área do Estreito vai conhecer com frequência uma função fronteiriça, o que não significa que os contactos, oficiais ou mais ou menos clandestinos, não continuassem, através de um mar de vizinhança, mesmo nessas condições. Na ausência de um poder forte e estável verificou-se um aumento da pirataria indiscriminada, visando quer navios cristãos, quando eles começaram a aventurar-se de novo nestas águas, quer navios islâmicos, pirataria que se transforma em actividade de corso, oficializada e tornada base económica de muitos portos da costa africana e mediterrânica, fortemente reforçada pelas consequências da queda de Granada e pelo posterior domínio otomano na Argélia, confirmando a tese de Pirenne quanto à transformação do Mediterrâneo numa verdadeira e definitiva fronteira, fazendo coincidir o início da Idade Média com a invasão muçulmana da Península Ibérica²⁸.

Embora esta tese clássica mereça alguma revisão, a interpretar de forma mais alargada no contexto da discussão que se vai desenvolvendo sobre o significado da Antiguidade Tardia, quanto a nós desviada com demasiada frequência do discurso histórico, a função fronteiriça

²⁵ E. F. Gautier, *Le passé de l'Afrique du Nord. Les siècles obscurs*, Paris, 1952, p. 305-306; E. Gozalbes Cravioto, *El Comes Iulianus (Conde Julián de Ceuta), entre la historia y la literatura*, Al-Qantir, 11, 2011, p. 3-35.

²⁶ A. Baeza Herrazti, *La fundación de Ceuta y la fabula de Noé*, Cuadernos del Archivo Municipal, 1, 1988, p. 11-16.

²⁷ Jean Servier, *Les Berbères*, Paris, 1994, p. 55-63.

²⁸ Henri Pirenne, *As cidades da Idade Média*, Lisboa, 1973, p. 9-48; Richard Hodges / David Whitehouse, *Mohammed, Charlemagne and the Origin of Europe: Archaeology and the Pirenne Thesis*, Ithaca (USA), 1983, p. 1-19.

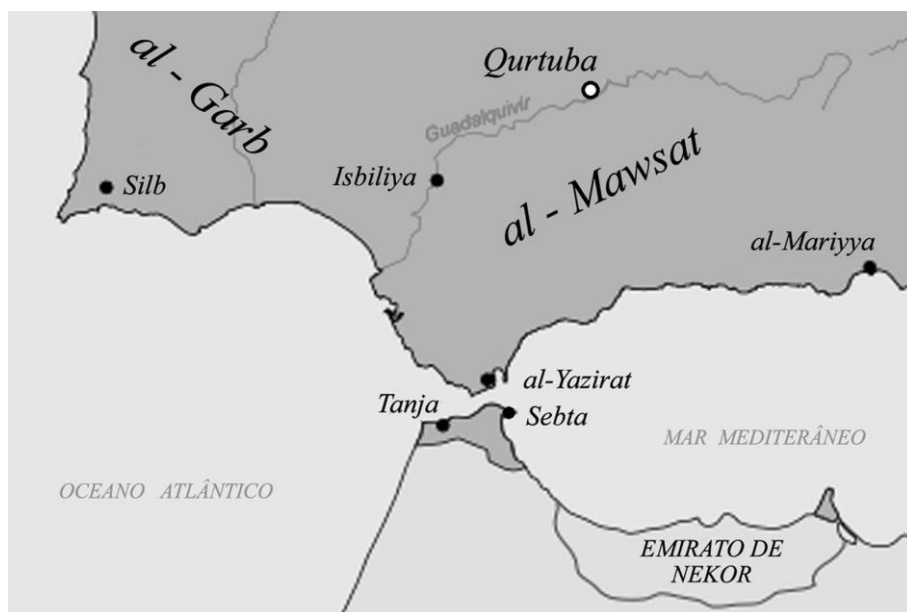


Fig. 7 – O Califado de Córdoba e o Estreito de Gibraltar nos finais do século X.

surge de forma muito evidente depois de 711. Se os pequenos poderes cristãos peninsulares não exibiam inicialmente veleidades agressivas com algum significado militar no mar, já o mesmo não sucedia com as incursões vindas da Europa setentrional, por iniciativa viquingue ou normanda, sobretudo no século IX, quando se verificaram poderosos ataques a cidades marítimas ou fluviais, como Lisboa, Sevilha, Cádiz e Arzila, a que se sucederam múltiplas incursões contra o litoral cristão, nos dois séculos seguintes²⁹.

As medidas empreendidas pelos emires omíadas para contrariar estas incursões, que se estenderam também pelo Levante hispânico, foram bem-sucedidas. As águas do Estreito passaram a ser guardadas por uma numerosa frota, mandada construir pelo emir Maomé I, enquanto outra esquadra guardava as costas da Marca Superior, esta da iniciativa de Abderramão III, califa de Córdoba. Não faltam achados na Escandinávia comprovando o resultado dos saques obtidos nestes ataques, tornados cada vez mais difíceis pelo dispositivo naval muçulmano, entretanto implantado, que contava também com numerosos postos de vigia e *ribāt* ao longo da costa³⁰. A travessia do Estreito tornou-se difícil, o que é sugerido pelo facto da maioria dos principais ataques se situar a ocidente, concentrando-se nos séculos X e XI sobre objectivos na Galiza, onde por duas vezes atacaram Santiago de Compostela. Esta prolongada actividade nórdica nos litorais peninsulares, que terá também possibilitado a fixação nos territórios cristãos e muçulmanos de gente da mesma origem, contribuiu, cremos, para introduzir ou desenvolver técnicas de construção naval, sobretudo no que se refere aos navios atlânticos, assunto que merece uma investigação desenvolvida.

Não podemos considerar que o Estreito tenha possuído especial valor simbólico durante a maior parte da Idade Média, sobretudo depois da queda do Califado de Córdoba, a não ser talvez para os nórdicos (*al-Urdumāniyyūn*), que viam na colossal estátua de Hércules em Cádiz a

²⁹ Jesús Riosalido, *Los Vikingos en al-Andalus*, Al-Andalus Magreb. Estudios Árabes e Islámicos, 5, 1997, p. 335-344.

³⁰ Holger Arbman, *Os Vikings*, Lisboa, 1967, p. 93-97; Jorge Lirola Delgado, *El poder naval de al-Andalus en la época del califado Omeya*, Granada, 1993, p. 110-119, 257-260.

indicação de que perto se abria um mar repleto de presas incontáveis, como sucedeu com a aventureira expedição do dinamarquês Hasteinn, que em 863 foi repellido no al-Andalus, atacando depois Tânger e Ceuta, antes de se internar no Mediterrâneo onde acabaria por saquear Luna, crendo ser Roma. A região do Estreito vai ser afectada pelas vicissitudes históricas que acompanharam o período dos impérios berberes Almorávida e Almóada e as suas tentativas de unificar o Magrebe³¹, contrariadas pela instabilidade interna e pela luta permanente com os reinos cristãos peninsulares.

É neste cenário que se insere a primeira referência a actividades navais portuguesas na zona do Estreito, centradas na figura nebulosa de D. Fuas Roupinho, o qual teria atacado Ceuta, acabando por ser vencido pela frota almóada, que contava nesta zona com um esquadrão em Ceuta e outro em Sevilha, numa segunda incursão, em 1180 ou 1181, eventualmente na costa algarvia³². Em 1160, o sultão almóada Abd al-Mumin mandara fortificar a povoação de Gibraltar (*Medinat al-Fath*) para controlar, juntamente com Ceuta (*Sebta*), as duas margens do Estreito. A fortaleza de Gibraltar foi tomada pelos cristãos em 1304, voltando a perder-se, para ser ocupada definitivamente em 1462. A função que lhe foi atribuída está bem definida na chave representada no brasão que recebeu. É evidente, todavia, que a eficácia destes pontos de apoio terrestres dependia em larga medida, da existência de forças navais operacionais, estacionadas nos portos assim protegidos ou cruzando nas proximidades. A posse de Gibraltar e de Ceuta, esta assegurada décadas antes, não foi suficiente para garantir a segurança que se desejava para a navegação comercial e para as populações ribeirinhas, o que, recordamos, também se aplicava ao lado muçulmano.

A chegada das armas cristãs à zona de Estreito pertence à fase final da Reconquista e, naturalmente, foi vista simbolicamente como preparação de uma cruzada a expandir para o lado africano. A tomada de praças-fortes, porém, não foi suficiente para assegurar o domínio em profundidade de territórios em Marrocos, se é que alguma vez esse projecto, que só se concretizaria penosamente no século XX, fez parte das verdadeiras intenções dos governantes peninsulares, atendendo às reais dificuldades que implicava. Não parece descabido considerar que o objectivo principal da expansão iniciada com a tomada de Ceuta tenha sido, antes de mais, o controlo do mar, que D. Francisco de Almeida proporia de forma muito clara como modelo estratégico ideal para dominar o Oceano Índico, apoiando-se no poder naval e em boas relações com os potentados regionais. Cremos que esta fórmula seria impossível de aplicar no Norte de África, onde não faltou algum espírito revanchista, equilibrado pela forte resistência das populações locais à intromissão europeia. Os símbolos valem o que valem e os objectivos proclamados publicamente ficam, por vezes, muito aquém do desejado ou apenas em parte reflectem as intenções subjacentes. Em 1513, um século depois de Ceuta, uma tragicomédia de Gil Vicente representada em Lisboa antes da partida da expedição a Azamor, no qual o autor apela de forma descarada a um esforço financeiro colectivo para sustentar as despesas da guerra, proclama o pretendido objectivo das expedições africanas: *África foi de cristãos / mouros no-la tem roubada / capitães ponde-lh'as mãos*³³.

A expedição a Ceuta levanta alguns problemas, sobretudo se considerarmos que se colocou a possibilidade de abandonar a cidade considerando as dificuldades que a sua manutenção implicava. A tese defensora do valor de Ceuta como grande centro comercial e abastecedor de cereais de que Portugal era deficitário não resiste a uma análise realista, mesmo superficial, pois, como é lógico, o

³¹ Marcel Peyrouton, *Histoire générale du Maghreb*, Paris, 1966, p. 91-106; J. Páez López / I. Cortés Martínez (dirs), *Mauritania y España. Una historia común. Los Almorávides unificadores del Magreb y Al-Andalus*, Granada, 2003.

³² Christophe Picard, *L'Océan Atlantique musulman: de la conquête arabe à l'époque almohade*, Paris, 1997, p. 125, 351-359; Tiago Queimada e Silva, *Os feitos de D. Fuas Roupinho na Crónica de 1419*, Revista Portuguesa de História, 43, 2012, p. 91-104.

³³ Gil Vicente, *Obras completas (com prefácio e notas do prof. Marques Braga)*, IV, Lisboa, 1942, p. 153.

tráfico que por ali se fazia foi desviado para outros portos magrebinos³⁴. Ceuta terminou por se transformar numa cidadela cercada³⁵, mantida do exterior (Fig. 8), sobretudo depois de falhada a tentativa de tomar Tânger, o que levou a atrasar significativamente os planos de expansão em Marrocos, só retomados por D. Afonso V com a conquista de várias outras praças, entre as quais, finalmente, Tânger. Para além de obrigar os Marroquinos a dispersar as suas forças no ataque às fortalezas portuguesas, estas permitiam um maior controlo da pirataria, endémica no Estreito e na costa atlântica³⁶, cada vez mais importante para a navegação portuguesa.



Fig. 8 – A cidade de Ceuta e as suas fortificações medievais, vendo-se à direita a cerca de al-Manşūra (*Civitates Orbis Terrarum*, 1572).

Por outro lado, o curso a partir das praças lusas, inclusive na zona do Estreito de Gibraltar, curso que subsistiu em Ceuta até ao século XVIII, constituía uma importante fonte de rendimento para a Coroa e para os particulares que o exerciam, obrigando a considerá-lo, na verdade, como uma das principais razões económicas da sustentação das praças em Marrocos³⁷, sem esquecer os

³⁴ L. Miguel Duarte, *África*, Nova História Militar de Portugal, I, Lisboa, p. 392-409; Attilio Gaudio, *Les civilisations du Sahara*, Verviers, 1967, p. 197-209; Vallvé Bermejo, *Descripción de Ceuta musulmana en el siglo XV*, *Al-Andalus*, 25, 1962, p. 398-442.

³⁵ Fernando Villala Paredes, *al-Manşūra: historia de una ciudad olvidada (s. XIV-XVIII)*, al-Manşūra. La Ciudad Olvidada, Ceuta, 2013, p. 25-41.

³⁶ José Rodrigues Pereira, *Grandes batalhas navais portuguesas*, Lisboa, 2009, p. 173-195.

³⁷ C. Gosalbes Cravioto, *Un episodio de corsarismo português contra una aldea nazari de Marbella en el siglo XV*, *Isla de Arriarán*. Revista Cultural y Científica, 13, 1999, p. 7-20; E. Martín Corrales, *Ceuta base corsaria en el siglo XVIII*, Cuadernos del Archivo Municipal, 1, 1988, p. 79-93.

efeitos positivos na defesa afastada da costa portuguesa, por dificultarem os assaltos perpetrados pelos navios mouriscos. Seja como for, por meados do século XVI a presença portuguesa encontrava-se em declínio acelerado. Existe, todavia, um problema ideológico sempre presente nesta questão africana, como já referimos, e que levou, inclusive, no Tratado de Alcáçovas, em 1479, a definir as respectivas zonas de influência luso-espanhola em Marrocos, à luz de uma pretendida anexação portuguesa do Reino de Fez, governado pelos Oatácidas, o que se conformava com os interesses atlânticos portugueses, bem patentes nas diversas Bulas papais, como a *Romanus Pontifex*, interesses alheios a qualquer expansão a oriente de Ceuta³⁸. Numa época em que surgia a Espanha moderna e se preparava o acto final da Reconquista, o controlo de Ceuta constituía uma inegável mais-valia diplomática e estratégica para Portugal e um símbolo eloquente de triunfo, no ponto de encontro do antigo mundo mediterrânico e do novo mundo atlântico, ponto de partida para ir mais além na expansão africana, orgulhosamente ostentada na titulação real portuguesa depois de 1471: *Rei de Portugal e dos Algarves, d'Aquém e d'Além Mar em África*³⁹.

Apesar da presença europeia no Estreito permanecer ininterrupta desde o século XV, o problema do corso e da pirataria não foi resolvido convenientemente, pois esta sobreviveu longamente na costa atlântica marroquina, onde o célebre Raisuli esteve activo até aos inícios do século XX, e como em 1895 teve ensejo de verificar o célebre navegador solitário Joshua Slocum⁴⁰. Como o flagelo renascido da pirataria provou nos nossos dias, só o controlo do mar pode travá-la com alguma eficácia, quando não se quer ocupar ou destruir os portos de abrigo da mesma. Isso mesmo foi rapidamente compreendido pelos portugueses, levando D. Manuel a criar a chamada Armada do Estreito, em 1520, inicialmente destinada a cruzar no Golfo de Cádiz, entre o Algarve e o Mediterrâneo, e constituída por um número variável de navios⁴¹, entre os quais caravelas redondas, modelo de navio que poderás ter influenciado a transformação dos xavecos barbarescos em navios mais eficientes, dotados de velame redondo e latino.

O estabelecimento dos turcos em Argel teve grande impacte no desenvolvimento da actividade corsária⁴², multiplicando-se os ataques no Estreito e no Atlântico (Fig. 9), enquanto o desastre de Mamora (*Mehdia*), em 1515, determinara já uma viragem na estratégia portuguesa, remetida doravante a uma situação defensiva, cujos efeitos negativos se fizeram sentir longamente na costa portuguesa. A nossa Armada do Estreito manteve-se até à retirada da corte para o Brasil, em 1807, embora nem sempre estivesse activa. As crónicas dificuldades financeiras da Coroa portuguesa fizeram-se sentir também no armamento desta frota, sucedendo a propósito um episódio curioso, que talvez seja conveniente recordar no actual ambiente português. Trata-se do parecer expedido pelo Doutor João Afonso de Beja em 1565, acerca do pedido de uma Bula de subsídio eclesiástico para sustentar a frota, cuja concessão dependia, entre outras condições, do uso das armas pontifícias junto às armas reais portuguesas, do qual transcrevemos o último parágrafo: *O que for consentidor, ou autor, que na Bandeira, onde estiverem as Armas Reais, se ponham outras iguais de outra parte, faz em Portugal outro Senhor superior dos Portugueses igual a El-Rei, pelo que comete traição*⁴³.

³⁸ Gautier, p. 299-316; Peyrouton, p. 102-111; Carmen Radulet, *Os descobrimentos portugueses e o tratado de Alcáçovas*, Portugal e o Mundo, II, Lisboa, 1989, p. 13-25; C. R. Boxer, *O império colonial português*, Lisboa, 1977, p. 42-44.

³⁹ O título, apesar do abandono de Mazagão em 1769, continuou a ser usado pelos monarcas portugueses até 1910.

⁴⁰ Barbara Tuchman, *Perdicaris alive or Raisuli dead*, American Heritage, 10 (5), 1959, p. 18-21, 98-101; Joshua Slocum, *Navegador solitário. Navegando sozinho à volta do mundo*, Lisboa, 2005, p. 77-79.

⁴¹ Rui Godinho, *A Armada do Estreito no século XVI*, Colóquio Vasco da Gama, os Oceanos e o Futuro, Alfeite, 1998, p. 182-190; J. Semedo de Matos, *O corso mediterrânico e a Esquadra do Estreito*, Revista da Armada, 384, 2005, p. 21.

⁴² Peyrouton, p. 126-134.

⁴³ José Silvestre Ribeiro, *Beja no ano de 1845*, Funchal, 1847, p. 35.



Fig. 9 – O Estreito de Gibraltar no Atlas de Pedro Teixeira, cerca de 1634 (Österreichische Nationalbibliothek).

A segurança no Estreito, até ao estabelecimento do domínio francês em Argel, foi sempre periclitante, apesar dos frequentes bombardeamentos aos principais portos de abrigo da pirataria, tanto mais que os interesses europeus em confronto contribuíam, não poucas vezes, para um *laissez faire* nada favorável à tranquilidade da navegação. Em 1802 a fragata portuguesa *Cisne*, pertencente à Armada do Estreito, em rota de Gibraltar para Lisboa, foi atacada por um navio argelino semelhante, sucumbindo depois de um prolongado combate em que a equipagem sofreu meia centena de mortos, sendo os restantes levados prisioneiros para Argel, onde ficaram até 1812, tendo o regresso dos cativos inspirado ao poeta Costa e Silva uma pouco condescen-

dente ode⁴⁴. A actividade dos barbarescos não era, seguramente, um conto para crianças, e a travessia do Estreito, mesmo para navios de guerra, podia revelar-se perigosa. É significativo que algumas das primeiras acções ultramarinas da *United States Navy* tenham sido dirigidas contra a pirataria barbaresca, perante falta de escolta portuguesa aos navios no Estreito, retirada, talvez por sugestão inglesa, a força naval que ali mantínhamos. Em virtude desta circunstância, muito gravosa para o comércio americano, o Congresso decidiu, em 1796, construir as seis primeiras fragatas da Marinha dos Estados Unidos, a qual muito rapidamente entrou em acção no Mediterrâneo⁴⁵.

Voltemos um pouco atrás no tempo para referirmos dois acontecimentos de grande relevância e que marcaram a história do Estreito de Gibraltar e a sua utilização estratégica até hoje: a mudança da soberania em Ceuta e em Gibraltar. A presença militar portuguesa em Marrocos sobreviveu, apesar de enfraquecida, mesmo depois do descalabro sofrido em Alcácer Quibir, jornada a merecer interpretação diferente daquela sugerida pela infeliz estátua de D. Sebastião, em Lagos. Reduzido a Ceuta, Tânger, Arzila e Mazagão, o dispositivo luso foi-se mantendo, cumprindo funções de vigilância e, quando possível, comerciais, num cenário de guerra frequente cujo ritmo dependia bastante da dinâmica interna marroquina e no qual os portos de curso marroquinos, como o de Salé⁴⁶, continuavam a representar forte ameaça. Arzila foi abandonada em 1589 e Mazagão manter-se-á até 1769, quando o Marquês de Pombal decidiu o seu abandono e a transferência coerciva da população para a Amazónia⁴⁷.

A praça de Ceuta seguiu rumo muito diferente, a que não foi seguramente alheia a proximidade física com as terras andaluzas. Em 1640, aquando da Restauração, o governador Francisco de Almeida manteve a sua fidelidade a Filipe III, passando a soberania *de facto* para Espanha, em 1641⁴⁸, vindo a ser ratificada pelo tratado de Lisboa, em 1668. Esta circunstância concorreu para limitar o interesse português pelo Estreito, tanto mais que as renovadas relações com o Reino Unido alteraram a estratégia em relação ao controlo da pirataria. A cedência de Tânger, aos ingleses, em 1661, como parte do dote de Dona Catarina de Bragança, aponta claramente nesse sentido, apesar de a cidade ter resolutamente aderido à Restauração em 1643. Os britânicos, todavia, apesar de um largo investimento na cidade e no porto⁴⁹, acabaram por abandonar Tânger em 1684. Durante um breve período, a Espanha vai controlar as duas margens do Estreito, sustentando Ceuta diversos cercos nos finais do século XVII e ao longo do século XVIII. A afirmação da Grã-Bretanha como primeira potência naval levou o Almirantado, apesar do abandono de Tânger, a interessar-se progressivamente pelo Mediterrâneo, visto como um tabuleiro de xadrez onde se poderia prejudicar com facilidade qualquer poder concorrente, recorrendo a uma política de tolerância para com os actos hostis dos barbarescos, como em 1816 reconhecia, o britânico Edward Pellew, responsável por uma das mais violentas acções contra Argel⁵⁰, política defendida por parte da classe mercantil inglesa, mais interessada no enfraquecimento económico dos países do Sul, sobretudo França e Espanha.

A tomada de Gibraltar pelos britânicos (Fig. 10), em 1704, ano em que também atacaram, aliados aos Holandeses, a cidade de Ceuta, acabou por ser aceite pela Espanha, de acordo com o

⁴⁴ Pereira, p. 247-248; José da Costa e Silva, *Poesias*, I, Lisboa, 1843, p. 245-246.

⁴⁵ Chester G. Hearn, *The illustrated directory of the United States Navy*, Londres, 2003, p. 40-42, 48-53.

⁴⁶ Leïla Maziane, *Salé et ses corsairs, 1666-1727: un port de course marocain au XVII^e siècle*, Ruão, 2007.

⁴⁷ José Azevedo e Silva, *Mazagão. Uma cidade luso-marroquina deportada para a Amazónia*, Viseu, 2007, p. 126-134.

⁴⁸ Josefina Castilla Soto, *Algunas consideraciones sobre la lealtad de Ceuta a la Corona Hispánica en 1640*, Espacio, Tiempo y Forma, Serie IV, 4, 1991, p. 125-136.

⁴⁹ Martin Malcolm Elbl, *Portuguese Tangier (1471-1662)*, Toronto, 2013; Enid Routh, *Tangier. England's lost Atlantic outpost*, Londres, 1912.

⁵⁰ Sam Willis, *Fighting Ships. 1750-1850*, Londres, 2007, p. 184-185.

artigo décimo da Paz de Utreque, assinada em 1713 para pôr fim à Guerra da Sucessão de Espanha⁵¹. Na verdade, a Coroa espanhola tentou recuperar Gibraltar por várias vezes, destacando-se os cercos de 1727 e de 1779-1783. Desde então, Gibraltar passou a constituir um elemento essencial da estratégia marítima britânica, garantindo um controlo eficiente do Estreito e do movimento marítimo que o atravessava. A posse de Gibraltar apesar de algumas vezes contrárias, motivadas pelos custos envolvidos, que levaram William Pitt a propor a Espanha a troca do *Peñon* pela ilha de Minorca⁵², permitia dificultar significativamente a operacionalidade da esquadra espanhola, nomeadamente a concentração de forças que se encontrassem separadas no Mediterrâneo e no Atlântico, nos grandes portos de Cádiz e Cartagena.

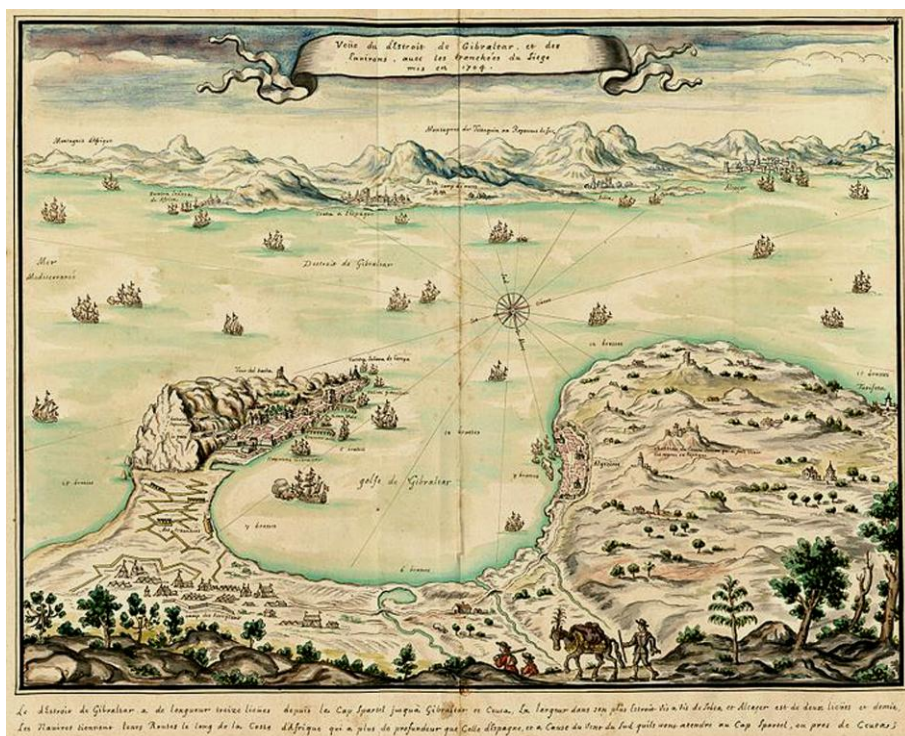


Fig. 10 – Gravura representando o cerco anglo-holandês a Gibraltar, em 1704 (Louis Boudan, Bibliothèque Nationale de France, Paris).

Na questão de Gibraltar os britânicos contaram com o apoio logístico dos portos portugueses e com a eventual colaboração da nossa frota, nomeadamente no período entre 1794 e 1796. As guerras napoleónicas vieram comprovar a importância estratégica de Gibraltar como base operacional, ainda que as forças combinadas franco-espanholas tivessem conseguido a sua junção no Atlântico para iniciar uma complicada manobra estratégica, terminada com a derrota na batalha de Trafalgar (Fig. 11), em 1805, que estabeleceu a supremacia naval britânica por mais de um século⁵³. A presença permanente de forças navais e a melhoria crescente das técnicas de fortificação e da eficiência da artilharia preludivam a importância decisiva de Gibraltar nos futuros conflitos, à medida que o mapa político do Mediterrâneo se ia alterando ao longo do

⁵¹ A. Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History. 1660-1783*, Nova Iorque, 1987, p. 219; Melissa Jordine, *The dispute over Gibraltar*, Nova Iorque, 2007, p. 43-48.

⁵² Basil William, *Life of William Pitt, Earl of Chatam*, Oxon, 2014, p. 339-340.

⁵³ Mahan, p. 11, 47.

século XIX. Os efeitos estratégicos da Revolução Industrial, com a introdução da navegação a vapor e consequente necessidade de bases de aprovisionamento em carvão⁵⁴, valorizaram grandemente a posse de Gibraltar, tanto mais que a abertura do Canal do Suez, em 1869, criou a rota imperial britânica por excelência e o consequente protectorado sobre o Egipto em 1882.



Fig. 11 – O *Victory* a reboque, após a batalha de Trafalgar, aproxima-se de Gibraltar. (Stanfield Clarkson, National Maritime Museum, Greenwich).

Esta situação coincidiu com o reforço da posição europeia no Norte de África, iniciada com a ocupação de Argel pela França em 1830, naturalmente mal vista pelo Reino Unido, verificando-se a mesma atitude em relação aos objectivos pretendidos por Espanha por altura da guerra com Marrocos, em 1860, no sentido de assim conservar o domínio do Estreito a partir de Gibraltar. O processo acelerou-se, quer com o envolvimento crescente das grandes potências europeias em Marrocos, sob o olhar atento dos Estados Unidos da América e activo protagonismo germânico, quer devido à dissolução do Estado Xerifino, preparando-se o estabelecimento dos protectorados na conferência internacional de Algeciras⁵⁵, em 1906, na qual o nosso país esteve representado pelo Conde de Tovar (Fig. 12). Quatro anos depois o Estreito assistiu ao último momento da monarquia portuguesa, quando a Família Real aportou a Gibraltar a bordo do iate real *Amélia*, para iniciar o exílio⁵⁶.

⁵⁴ Jacques Mordal, *25 siècles de guerre sur mer*, 1, Verviers, 1959, p. 249-275; Mahan, p. 31, 83.

⁵⁵ Peyrouton, p. 213-220; J. A. Valle Gálvez / J. Verdú Baeza (eds), *España y Marruecos: en el centenario de la Conferencia de Algeciras*, Madrid, 2007, p. 284-316.

⁵⁶ João Moreira de Sá, *Aclarando a verdade*, Ericeira, 1995.



Fig. 12 – Assinatura do Acordo de Algeiras por El-Hadj el-Mokri, embaixador do sultão de Marrocos, perante os delegados internacionais.

Em 1912, o Tratado de Fez estabeleceu formalmente que Marrocos ficaria na situação de protectorado, cabendo a maior parte do território à administração francesa e o Norte à administração espanhola. A cidade de Tânger, capital diplomática de Marrocos, foi excluída do acordo, pois o Reino Unido não estava interessado em conceder o uso deste porto excelente a qualquer potência que pudesse fazer perigar a posição de Gibraltar, desde logo a França, que assim foi afastada do Estreito. A cidade recebeu um estatuto internacional tripartido em 1923, alargado em 1928 a outros países⁵⁷. Apesar de Espanha ter ocupado Tânger em 1940, o regime franquista teve reservas na sua anexação, como era pedido por alguns elementos mais radicais, voltando a situação internacional a vigorar em 1945 (Fig. 13), assim se mantendo até à independência de Marrocos em 1956. Gibraltar e Ceuta continuavam a constituir as portas do *choke point* atlanto-mediterrânico.

Eis como, nas vésperas da II Guerra Mundial, o escritor Ferreira de Castro, numa obra que merece ser lida e meditada novamente, descrevia o poder latente de Gibraltar: *À hora do crepúsculo, esta pedra, que dir-se-á crispada por um remoto assomo de ira, veste-se de garridas cores e suaviza o seu rude perfil. As urzes que escondem, lá em cima, as peças de artilharia, parecem mais verdes e mais tenra; a baía enche-se de fulgurações e o grande dorso pético, ao recortar-se no céu, em rúbido clarão, adquire majestática imponência. E, nessas horas, o milagre da luz faz-nos completamente esquecer que o adusto promontório é um instrumento de guerra*⁵⁸. Antes que o conflito então pressentido se iniciasse, outro havia abalado as margens do Estreito, realçando, mais uma vez, o valor estratégico do seu domínio. Referimo-nos, naturalmente, à Guerra Civil de Espanha, cujas primeiras acções decorreram no Norte de África, em 17 de Julho de 1936.

Como a ponta de lança das forças nacionalistas era constituída pelas tropas de Marrocos, *Tercio* e Regulares, fazê-las desembarcar em Espanha era essencial para que não falhasse o *Alzamiento*. As forças navais republicanas tinham uma grande superioridade numérica na zona

⁵⁷ Graham Stuart, *The International City of Tangier*, Stanford, 1956², p. 75-108.

⁵⁸ Ferreira de Castro, *A volta ao mundo*, I, Lisboa, s/d, p. 30.



Fig.13 – Situação política da zona do Estreito de Gibraltar em 1936.

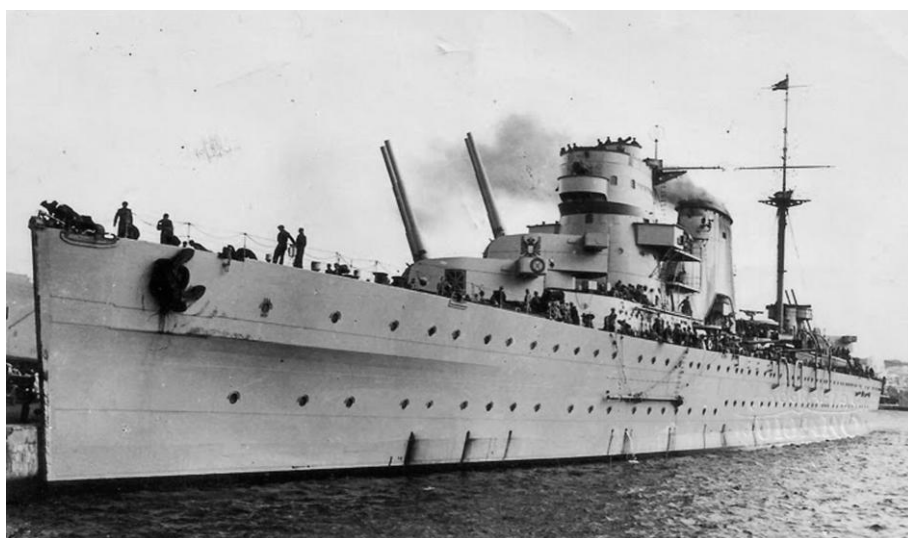


Fig. 14 – O cruzador nacionalista *Canárias* no porto de Ceuta, após a batalha do Cabo Espartel.

do Estreito⁵⁹, mas a sua eficácia, nesse momento, era mínima, em parte por razões disciplinares. Apesar do bombardeamento a Ceuta, efectuado por unidades governamentais, algumas das quais aportaram a Tânger, obrigando as autoridades internacionais a fazer cumprir o estatuto da cidade⁶⁰, a 8 de Agosto os nacionalistas conseguiram atravessar o Estreito, com apoio aéreo e com uma fraca escolta da qual a unidade principal era a canhoneira *Eduardo Dato*, desembarcando em Algeciras após vencer a resistência do contratorpedeiro republicano *Alcalá Galiano*. Estas forças revelaram-se decisivas na evolução dos acontecimentos, merecendo a operação a

⁵⁹ Maurício de Oliveira, *As duas Espanhas no mar*, Lisboa, 1937, p. 121-122; Michael Alpert, *La guerra civil española en el mar*, Madrid, 1987, p. 376-377.

⁶⁰ Gabriel Jackson, *The Spanish Republic and the Civil War*, Princeton, 1967, p. 249-250; Michael Alpert, *Gibraltar y la guerra civil española*, *Studia Historica. Historia Contemporanea*, 3, 1985, p. 91-101.

distinção oficial de *Convoy de la Victoria*⁶¹, simbolizando o domínio do Estreito pelos nacionalistas, confirmado definitivamente na batalha do Cabo Espartel, em Setembro de 1936 (Fig. 14). Existiu até há pouco, em Ceuta, um monumento recordando o êxito do comboio, monumento constituído pelo mastro da *Dato*, desmontado recentemente ao abrigo da Lei da Memória Histórica⁶², cuja aplicação, quanto a nós, deve atentar ao valor histórico e patrimonial de monumentos semelhantes, para evitar a simples iconoclastia.

O início da II Guerra Mundial deixou o Estreito entregue a dois Estados que desconfiavam um do outro. A situação tornou-se mais complicada depois do Armistício franco-alemão de 1940, que manteve a Armada e o Império sob o controlo de Vichy⁶³, com uma importante base naval não muito longe do Estreito, Mers-el-Kébir, na Argélia ocidental. A posse de Gibraltar revelava-se, portanto, decisiva para que os britânicos pudessem manter abertas as vias de comunicação marítimas com o Egipto, e através do Canal, com o Oriente. Esta exigência estratégica tornou-se imperativa depois que alemães e italianos juntaram forças no Mediterrâneo, sem todavia conseguirem anular a segunda base imperdível do dispositivo inglês, a ilha de Malta. Durante 1940 e 1941 a base de Gibraltar foi reforçada⁶⁴, ampliando simultaneamente o seu valor simbólico, enquanto os governantes do Eixo tentavam, sem êxito, convencer Franco a autorizar um ataque conjunto terrestre a Gibraltar, a conhecida Operação Félix, que também considerava uma intervenção em Portugal e a ocupação da Madeira e de Cabo Verde, se necessário⁶⁵. Esta possibilidade levou o Alto-Comando inglês a planear a ocupação de Ceuta em 1941, tanto mais que Espanha abandonou a situação de neutralidade e passou à de não-beligerante. A Ceuta acolheu-se nesse mesmo ano o submarino italiano *Cappellini*, depois do confronto com um *destroyer* inglês, submarino muito activo nas águas do Estreito, o que motivou uma vigorosa nota do embaixador britânico em Madrid⁶⁶. Sem aderir à moda das histórias alternativas, podemos imaginar o que poderia ter sucedido se Gibraltar caísse em poder do Eixo em 1941 ou 1942, quando as forças germano-italianas do marechal Rommel se aproximaram perigosamente de Alexandria⁶⁷. Sem os reabastecimentos facultados através do Mediterrâneo, a defesa do Egipto ter-se-ia tornado extremamente difícil, no mínimo. Por isso, Malta e Gibraltar ganharam renovada projecção como símbolos de vontade e de poder: *Britannia rule the waves*.

A guerra teve forte impacto na população gibraltina. Dos cerca de 20000 habitantes civis foram evacuados uns 14000, após uma série de peripécias que os levaram a Casablanca, de onde foram expulsos depois do ataque inglês à frota francesa em Mers-el-Kébir, voltando a Gibraltar para continuarem viagem para o Reino Unido, Jamaica e Madeira, que recebeu uns 2000⁶⁸. Os submarinos alemães e italianos conseguiam passar o Estreito em imersão, apesar da vigilância

⁶¹ Alpert, 1987, p. 91-96.

⁶² J. E. Jarque Pérez, *El mástil del cañonero Dato. Un triste final?*, Revista General de Marina, 236 (1), 2012, p. 49-56.

⁶³ Françoise Berger, *L'Armistice de 1940: négociations et conséquences*, Revue de la Société des Amis du Musée de l'Armée, 2011, p. 57-65.

⁶⁴ Gibraltar recebeu a *Force H*, destinada a cumprir as missões anteriormente atribuídas à frota francesa, contra a qual executou uma das suas primeiras acções, em Mers-el-Kébir. Amplamente empenhada na escolta aos comboios para Malta, sofreu perdas graves em 1941, entre as quais o porta-aviões *Ark Royal*.

⁶⁵ Charles Burdick, *German Military Strategy and Spain in World War II*, 1968, Syracuse (N.Y.), p. 50-52; Jordine, p. 80-96.

⁶⁶ E. Umbria Cruz / V. Rivera Reyes, *La presencia del submarino Cappellini en el puerto de Ceuta: la supuesta neutralidad de España en la II Guerra Mundial*, Barcos, Puertos y Navegación en la Historia de Ceuta, Ceuta, 2008, p. 323-349.

⁶⁷ Eddy Bauer, *História polémica da Segunda Guerra Mundial*, IV, 1942, Lisboa, 1967, p. 129-180.

⁶⁸ Joseph Garcia, *Gibraltar. The Making of a People*, Gibraltar, 1994, p. 15-17.

permanente dos navios-patrolha ingleses, aproveitando as correntes que ali existem, operação que poderia estender-se por cerca de cinco horas. Dos 63 submarinos germânicos que entraram no Mediterrâneo ao longo do conflito, só um conseguiu regressar ao Atlântico, mas apenas alguns destes navios foram afundados no Estreito⁶⁹. Gibraltar sofreu também alguns ataques por parte de mergulhadores italianos, a partir da baía de Algeciras, assim como vários raids aéreos, dois dos quais de iniciativa francesa, após o ataque britânico a Mers-el-Kébir e a Dakar, como retaliação, a 24 e 25 de Setembro de 1940, o último dos quais envolveu 83 bombardeiros. A *Regia Aeronautica* italiana também bombardeou a base inglesa, com grande projecção propagandística (Fig. 15), ainda que as acções, em 1942 e 1943, tivessem envolvido poucos



Fig. 15 – Representação artística de um dos bombardeamentos italianos a Gibraltar em Novembro de 1942 (Aldo Raimondi, *Gazzetta del Popolo*).

⁶⁹ Lawrence Paterson, *U-Boats in the Mediterranean 1941-1944*, Londres, 2007, p. 19, 182.

aparelhos. Não deixa de ser significativo, e simbólico, que os ataques mais violentos tenham sido efectuados pela aviação da República Social Italiana, em Junho de 1944⁷⁰.

Gibraltar voltou a desempenhar um importante papel no decorrer da guerra quando os Aliados decidiram fazer o equivalente daquilo que Hitler não conseguiu induzir Franco a aceitar em relação a Gibraltar: o ataque contra os territórios franceses no Norte de África controlados por Vichy, plano que contava como alternativa o desembarque no Marrocos espanhol e na Andaluzia⁷¹. Em Novembro de 1942, quando a batalha de El-Alamein marcou a viragem da guerra contra os alemães em África, o general Eisenhower desembarcou em Gibraltar para assumir o comando da base e das forças envolvidas na Operação Torch, dirigida a partir de um abrigo subterrâneo no interior do Rochedo. O desembarque, que deparou com alguma oposição francesa⁷², decorreu da forma prevista, sendo decisivo o emprego das forças aéreas partidas de Gibraltar, onde se construiu um aeroporto de campanha com o material extraído da abertura de novos túneis. Um eco inesperado deste enorme esforço de fortificação, também planeado para Áden, encontra-se na banda desenhada de Edgar P. Jacobs, publicada em 1947, *O Segredo do Espadão*⁷³.

O final da guerra, a descolonização francesa e inglesa e o crescendo da Guerra Fria alteraram o valor do Estreito no contexto de uma nova situação em que os meios convencionais foram ofuscados pela ameaça nuclear. A retirada britânica de pontos de apoio importantes no Mediterrâneo e, simultaneamente, o desenvolvimento da NATO e da sua estratégia compensou, de alguma forma, a perda de valor militar de Gibraltar, não assim do Estreito como portal ou ferrolho do Mediterrâneo, onde a *6th Fleet* americana substituiu a *Royal Navy* como força preponderante (Fig. 16). Como é evidente, e apesar das restrições que Gibraltar sofreu



Fig. 16 – O porta-aviões *USS Harry S. Truman* atravessa o Estreito de Gibraltar em direcção ao Mediterrâneo (foto USN).

⁷⁰ Januz Piekalkiewicz, *Sea War: 1939-1945*, Londres-Nova Iorque, 1987, p. 90, 102; H. Werner Neulen, *In the Skies of Europe*, Ramsbury, 2000, p. 30.

⁷¹ Alejandro Ramirez, *El primero disparo*, Ceuta, 2012.

⁷² Bauer, p. 326-340.

⁷³ A série foi publicada em Portugal pela primeira vez em 1955, no semanário juvenil *Titã*, que interrompeu a publicação, seguindo-se várias edições em álbum desde 1970. Toda a narrativa está fortemente marcada pelas memórias da Segunda Guerra Mundial.

regularmente por parte das autoridades espanholas, o seu valor como base militar permaneceu, como se verificou na crise do Suez, em 1956, onde se evidenciaram as diferenças entre a política externa dos EUA e a dos europeus⁷⁴. Mesmo que simbólica, pois o símbolo num mundo de soberanias partilhadas e de alianças mútuas continua a pesar fortemente nas decisões político-militares, a importância de Gibraltar subsistiu.

A implosão da União Soviética, com as suas consequências largamente descuradas, e a instabilidade generalizada conhecida nos últimos anos pelos países muçulmanos da área mediterrânica, obrigam a manter o Estreito sob observação, sugerindo a manutenção do *status quo* actual, a bem da tranquilidade dos que ali habitam e da segurança da navegação neste ponto crucial do tráfico marítimo mundial, num cenário mediterrânico francamente volátil e onde as marinhas europeias ocidentais devem repensar a sua estratégia e os seus meios⁷⁵. Talvez seja interessante notar que os Estados directamente envolvidos na soberania do Estreito, o Reino Unido, a Espanha e Marrocos, são monarquias constitucionais, conferindo valor especial à tradição e, portanto, à simbologia. A manutenção da heráldica portuguesa em Ceuta, a valorização histórica de Gibraltar como possessão inglesa, ainda que ultimamente com alguma hesitação, e a reivindicação marroquina dos enclaves espanhóis, compreendem-se assim mais facilmente⁷⁶. Por outro lado, os impérios do passado gostam de manter algumas vitrinas de uma história triunfal, nem sempre com intenções pós-colonialistas, enquanto os que se sentem prejudicados de alguma forma por essa mesma história procuram anular os seus vestígios políticos. Mas a história existe e as suas consequências são tão reais como as pedras dos edifícios que a suportaram e que hoje a testemunham (Fig. 17).

Em Gibraltar e em Ceuta existem três monumentos interessantes, todos em torno do tema das Colunas de Hércules. O monumento de Gibraltar invoca os limites do Velho Mundo, enquanto em Ceuta, se um deles mantém a leitura tradicional, outro inova (Fig. 18), pois mostra o herói grego unindo as famosas colunas, mantendo-se no conjunto dos memoriais o factor fronteiro do Estreito. Lugar de fluxos e de refluxos, cujo real controlo passa agora por outros que não são os Estados que referimos acima, ali se continuará a representar o drama histórico com a sua carga habitual de contradições e desilusões, saibamos nós atenuá-lo valorizando o que nas duas margens do Estreito nos permite o entendimento mútuo, não os valores simplesmente ideológicos e económicos, quase sempre transitórios, mas os valores humanistas nos quais todos os homens se deveriam reconhecer.

⁷⁴ René Kalisky, *Le monde arabe. Le reveil et la quête de l'unité*, Verviers, 1968, p. 223-230.

⁷⁵ Alain Guillerm, *La marine de guerre moderne (1915-2015)*, Paris, p. 64-69, 104-107.

⁷⁶ Admitindo que a situação de Ceuta e de Gibraltar, a que podemos acrescentar a de Olivença, possam sofrer alterações no futuro, por via da consulta directa às populações, a verdade é que se trata de realidades com 600, 300 e 200 anos respectivamente. Não cremos que o recurso a referendos alterasse a situação, nos próximos tempos, ainda que em Ceuta o acentuado aumento da população muçulmana, que agora representa cerca de 50% do total, altere os dados do problema, levando a um reforço da linha política soberanista por parte da Espanha, eventualmente com a aceitação tácita, atendendo à ameaça de movimentos radicais, de Marrocos. A importância actual e futura do Estreito de Gibraltar ditará sempre as opções a seguir, não vindo que a ONU ou a UE possam intervir nesta questão.



Fig. 17 – Fortificações luso-espanholas de Ceuta (Baluarte da Bandeira), protegidas pelo fosso real de S. Filipe.



Fig.18 - Escultura de Ginés Pagán, no *Muelle del Poniente*, em Ceuta, representando Hércules unindo as Colunas.