



Imagen 1.- Grabado antiguo sobre una carga del ejército musulmán.

## Comentarios a diversas cuestiones relativas a la invasión árabe del año 711

Joaquín Cestino

### Introducción

La primera crónica que se refiere a la invasión árabe de la Hispania visigoda, la crónica mozárabe, se escribió en el año 754, es decir, 43 años después de la fecha, abril-mayo del 711, en que dio comienzo la invasión referida.

La segunda de las crónicas que relata la conquista árabe, la crónica de Ibn Abd al-Hakam, se escribió hacia el año 860.

Es evidente que fueron demasiados los años transcurridos entre los hechos ocurridos y su posterior narración.

Sin duda por ello, esas crónicas, y las que después se escribieron – que en su mayor parte repiten con pocas variantes lo dicho en las primeras – no son ni extensas ni precisas en los detalles de lo acaecido. Surgen por eso numerosas preguntas de difícil respuesta: ¿Cómo las fuerzas invasoras, bajo el mando del walí de Tánger llamado Tarik, compuestas en su mayor parte por beréberes, pudieron derrotar al ejército visigodo? ¿Cómo se hizo el traslado de esas tropas a través del estrecho de Gibraltar? ¿Cómo aceptar que esos siete mil combatientes pudieran llegar en solo cuatro embarcaciones, como las crónicas señalan? ¿Cuáles, aparte del repetidamente citado Gibraltar, pudieron ser los puertos o lugares de desembarco? ¿Cómo eran las naves? ¿Cuáles las dificultades?

Los párrafos que siguen tratan de acercarse a esas cuestiones planteadas, y desean esbozar, con todas las reservas que procedan, las posibles respuestas.

### Los combatientes beréberes.

La palabra berébere es una deformación del nombre latino barbarus que significa extranjero. Así denominaban los romanos a los pueblos exteriores a sus fronteras. Los pueblos beréberes están constituidos por varios diferentes grupos étnicos, y sus fronteras, en la antigüedad, llegaban al Níger por el sur, a Egipto por el Este y al Atlántico por el Oeste. En las zonas cercanas al estrecho de Gibraltar los beréberes senhayas se encuentran al sur de Tánger y en el Fahs, los majmuda en la zona de Al Ksar es-Seguir, y los ghomárah en las cabilas de Anyera y el Hauz.

El idioma de los beréberes es una lengua más antigua que el latín y el árabe, y se la considera relacionada con las lenguas arcaicas de Egipto y Abisinia, y con otras también muy antiguas como las etrusca, minoica, euskara y guanche. Los beréberes son físicamente parecidos a los europeos mediterráneos, y algunos de sus tipos son de cabellos rubios y ojos azules. Eran pastores nómadas aunque eventualmente se convertían en ganaderos estables o agricultores cerealistas. Las poblaciones beréberes siempre trataron de mantener su autonomía frente a los pueblos invasores (romanos, vándalos, bizantinos o árabes).

Es sabido que las poblaciones del norte de África se resistieron a las sucesivas oleadas

de la invasión árabe que se inició en la primera mitad del siglo VII. Pueden recordarse las sublevaciones de Kusayla, en el año 687, y de la princesa Al-Kahina en el 689, que fueron finalmente dominadas.

Pero las tropas del emir Musa, entre los años 705 y 707, sometieron a los beréberes del noroeste, tomaron Tánger, y llegaron a Tafilatet y el Sus.

La citada ocupación del Tánger visigodo en el año 707 fue llevada a cabo por el general y walí Tarik ibn Ziyad al frente de 2.000 soldados árabes, 12.000 beréberes y 700 africanos de raza negra.

Puede pues aceptarse, respecto a la posterior invasión del reino visigodo de Hispania, que los 7.000 hombres, la mayor parte beréberes, que llegaron conducidos por Tarik en mayo de 711, cuatro años después de la toma de Tánger, eran ya combatientes experimentados, adiestrados y disciplinados.

No puede olvidarse que en Tánger se abrieron entre 17 y 25 escuelas coránicas, y que la conversión al Islam de la mayor parte de los rifeños probablemente se había producido ya en años anteriores.

También conviene recordar que a lo largo de la historia, los beréberes, fuertes y combativos, fueron contratados como soldados mercenarios por las legiones cartaginesas y romanas. Los franceses lo hicieron en el curso de las dos guerras europeas del siglo XX, y en España estuvieron presentes, en el llamado bando nacional, mientras duró la guerra civil del año 1936.

### Las embarcaciones.

La índole de los barcos utilizados en las travesías, y las condiciones en que estas se desarrollaron, parece un asunto mucho más difícil de aclarar.

Como se sabe, la navegación a través de las aguas del estrecho de Gibraltar no está exenta de dificultades. Existe una corriente superficial desde el Atlántico al Mediterráneo - hasta Port Said- con velocidad media de 2 a 2,5 nudos que suele aumentar con viento del Oeste. En los intervalos de mareas entrantes esa velocidad puede llegar a los 4 o 4,5 nudos. Con mareas salientes, sin embargo, la corriente fluye con lentitud o se detiene. Por otra parte, los llamados hileros de corrientes (producidos por el encuentro de mareas y corrientes) aparecen inesperadamente en las proximidades de puntas o bancos. Estos hervideros, a veces peligrosos, son frecuentes en lugares como Trafalgar, la isla de Tarifa, los Cabezos y la Perla, punta Europa, punta Carnero, cabo Espartel y punta Al Boasa entre otros.

En los meses de invierno las borrascas, que traen lluvias importantes, entran al Estrecho

procedentes del Atlántico. Se alternan con situaciones de predominio de vientos de levante, fuertes y persistentes, que habitualmente producen temporales que llegan a impedir la navegación. A partir del mes de mayo, y en los meses de verano, las condiciones climáticas se modifican al desaparecer las altas presiones atlánticas. Las lluvias son escasas, los levantes amainan, y se impone un régimen de brisas de mar y de tierra.

En principio, el viaje de 7.000 soldados y un cierto número de caballos (crónica Ajbar maymu'a del siglo XI), posiblemente unos mil, parece imposible de realizar con sólo cuatro embarcaciones (citadas en casi todas las fuentes) en un tiempo razonable y acorde con las circunstancias.

Sin embargo, podemos hacer algunas conjeturas: se sabe que eran naves de comercio habitual entre las dos orillas del Estrecho, conseguidas por el conde Julián en Ceuta o en la costa peninsular. Los marinos serían hombres expertos en atravesar el Estrecho en diferentes situaciones de clima y de mar, y por otra parte, la presencia de estas embarcaciones habría de ser frecuente - de día o de noche - en esas aguas. Debe tenerse además en cuenta que las travesías se efectuaron en el mes de mayo, época del año en que las condiciones meteorológicas mejoran. Corrientes, mareas, oleajes y vientos, eran sin duda asuntos bien conocidos para los marinos de la zona.

Es posible suponer en consecuencia que se emplearon buques ligeros (no naves de guerra) de remos con uno o dos palos - fustas o galeras - que ya utilizaban la vela triangular o latina, adoptada por árabes y bizantinos desde finales del siglo V.

Aunque el timón central o de codaste aún no existía (se impuso a partir de finales del siglo XIII), era común el uso de espadillas o timones dobles a cada costado. Con velas triangulares - usuales en las galeras - era posible ceñir o navegar de bolina.

Sabemos por Herodoto que las antiguas naves fenicias o griegas a remo, empleaban dos jornadas para navegar desde el monte Calpe (Gibraltar) hasta Tartessos (posiblemente Trafalgar), distanciados unos 65 kilómetros. También se conoce que las naves cartaginesas podían alcanzar una velocidad de hasta 8 nudos (14,8 km. por hora).

Por ello, tal vez se podría deducir que embarcaciones como las indicadas serían capaces de realizar dos travesías diarias, relevando los remeros, entre Ceuta y Gibraltar cuya separación es de 25 kilómetros.

Las fustas o galeras pueden suponerse con esloras de 16 a 20 metros, y con 15 remeros a cada costado. Así, siguiendo con las conjeturas

y admitiendo que cada nave pudiera transportar en cada viaje unos ochenta hombres, las cuatro embarcaciones trasladarían 640 soldados al día (dos viajes, uno de día y otro de noche). Se necesitarían por tanto unos once días para traer las tropas, a los que habría que añadir algunos días más para los caballos. Serían quince días, aproximadamente, los requeridos.

---

**De hecho, llegaron en ese  
intervalo de  
tiempo otros 5.000  
combatientes enviados por  
Musa**

---

La crónica de Ibn Qutayba del siglo IX cita seis o siete bajeles. Tal vez fueran más. Aunque parezca que fueron muchos días los empleados en las travesías, puede también considerarse que hubo tiempo, unos dos meses y medio (entre la primera arribada en Gibraltar, y el día inicial de la batalla en la laguna de la Janda), para transportar holgadamente las tropas. De hecho, llegaron en ese intervalo de tiempo otros 5.000 combatientes enviados por Musa.

### Los puntos de desembarco.

Muchas de las crónicas antiguas se refieren al desembarco junto a una elevada y escarpada montaña. Otra fuente (la citada crónica de Ibn Qutayba, escrita en el siglo IX) menciona una montaña roja y sin vegetación.

Pero en cualquier caso, aparecen con cierta claridad dos circunstancias:

a). La más fácil travesía del Estrecho era la de Ceuta a la bahía de Algeciras, zonas ambas sujetas al gobierno del conde Julián y donde la población le era afecta. Las embarcaciones de comercio a utilizar, conseguidas por Julián, probablemente tenían su base en Ceuta. Puede dudarse además de que la zona de Tarifa estuviera bajo el control del conde.

Las costas visigodas del Estrecho, por la proximidad de los conquistadores árabes en la otra orilla, quizás estaban entonces poco pobladas. Además, no se conoce que en las fechas de la invasión Algeciras y Tarifa existieran como tales. Carteya y Mellaria habían sido destruidas por los vándalos en el 409, y Baelo (Bolonia) tal vez lo fue en el 429.

La partida de las naves desde el puerto de Tánger, de donde procedían las tropas,

seguramente habría despertado sospechas. No así desde Ceuta.

b). El monte Calpe, Gibraltar, por su configuración, era sin duda el mejor lugar para un desembarco poco visible de las naves.

Gibraltar, la segunda columna de Hércules, remonta sus orígenes a los tiempos mitológicos. Su primera denominación se cree que fue la de monte de Saturno, y más tarde fue la montaña Calpe. La palabra calpe, según algunos, era fenicia e indicaba altura. Según otros se trataba de una palabra de origen hebreo que significaba cavernoso.

En sus cuevas hoy denominadas Gorham y Vanguard habitaron los neanderthalenses, y en la cueva llamada de San Miguel, elevada y con amplios espacios, existe un pequeño lago interior. Las escarpadas cumbres de Gibraltar, que llegan a una altura máxima de 424 metros, se alinean de norte a sur a lo largo de unos 2 kilómetros. Estos elevados lugares, y las abundantes y rocosas laderas configuran un paisaje extremadamente abrupto e inexpugnable.

Hay en Gibraltar varias calas bien protegidas (Cala Rosia, Camp Bay y Little Bay) en su litoral de poniente, y debe señalarse que cualquier movimiento en las proximidades de punta Europa es difícilmente detectable desde cualquier punto de la costa o el interior.

Gibraltar, como se ha dicho, es prácticamente inexpugnable, y las tropas transportadas por Tarik podrían hacer frente allí, concentradas en sus alturas y refugios, a cualquier ataque imprevisto. A esta hipotética defensa contribuiría evidentemente la existencia del istmo que separa la montaña de la península. En la impunidad del monte Calpe, las tropas de Tarik, en complicidad con las del conde Julián, pudieron ultimar con tiempo todas las medidas preparatorias para la campaña prevista de enfrentamientos armados.

El posible mareo de los soldados como consecuencia de las travesías no se considera significativo si se tiene en cuenta que no debieron producirse enfrentamientos o combates en los desembarcos, puesto que el conde Julián controlaba la bahía de Algeciras.

Por eso, la pequeña resistencia a que se refieren algunas de las fuentes pudo ser el posterior encuentro, quizás en algún lugar no cercano, entre los hombres del conde Tudmir o Teodomiro enviados por el rey Rodrigo, y algunos destacamentos de Tarik desplazados para hacerles frente.

Admitido el desembarco inicial de Tarik y sus tropas en el monte Calpe, tal como se recoge en diversas crónicas, es posible sin embargo formular alguna hipótesis complementaria.

Parece evidente que los árabes y sus

aliados, el conde Julián y los parientes de Witiza, solo podían lograr sus respectivos objetivos mediante la derrota y derrocamiento del rey Rodrigo. Y resulta también claro que esto solo sería posible tras los asedios y tomas de la ciudad de Córdoba (capital de la Bética) y de Toledo (capital del estado visigodo).

La simple observación del mapa físico de la Península Ibérica nos descubre de forma inmediata que la única vía posible de penetración de las tropas de Tarik hacia esos objetivos habría de ser a través del valle del Guadalquivir. Las sierras béticas y penibéticas eran obstáculos insalvables para un rápido avance por cualquier trayecto diferente.

De hecho, tras la victoria de los árabes y sus aliados en la batalla de la laguna de la Janda, los soldados de Tarik fueron conquistando sucesivamente las poblaciones de Medina Sidonia, Morón, Carmona, Sevilla, Écija y finalmente Córdoba y Toledo. Surge por tanto la hipótesis de que, una vez realizado el desembarco inicial en Gibraltar, lugar de fácil defensa, y dominada la situación en el entorno de la bahía, se produjeran nuevos desembarcos - durante los meses de junio y julio del 711- en los caladeros de Tarifa (lugar ya conocido por haber sido invadido y saqueado por Tarif ibn Mallik en julio del 710) o de la ensenada de Barbate. En estos desembarcos habrían llegado los 5.000 soldados enviados como refuerzo por el emir Musa.

Además, conocida y demostrada la penetración de las tropas árabes victoriosas por el valle del Guadalquivir, varios argumentos pueden apoyar esta idea de los desembarcos en Tarifa y Barbate:

1.- El grueso de las tropas invasoras procedía de Tánger.

2.- El lugar donde acamparon las tropas árabes, previamente a la decisiva batalla contra las fuerzas del rey Rodrigo, fue la orilla sur de la laguna de la Janda, zona muy cercana y de fácil comunicación con los indicados puertos o caladeros naturales de Tarifa y Barbate.

3.- La aceptación posible de lo expuesto ayudaría a despejar los actuales puntos difíciles y oscuros que se presentan al tratar de explicar satisfactoriamente la versión más aceptada de que la invasión pudo realizarse por Gibraltar con solo cuatro embarcaciones de comercio.

4.- Es posible reforzar los supuestos anteriores si se tiene en cuenta que la primera crónica que se refiere a la invasión árabe de la Península - la llamada Crónica mozárabe - se escribió en el año 754, pasados 43 años desde que los hechos ocurrieron. En la misma no se menciona ningún lugar de desembarco. La siguiente crónica escrita en el año 860 por Ibn Abd al-Hakam describe el paso del Estrecho



Imagen 2.- Busto de Muza en Tudela.

por un monte llamado después Yébel Tarik, situado entre Ceuta y España.

Por los muchos años transcurridos entre los hechos y su relato, parece evidente que ambas crónicas y las que posteriormente se escribieron, resultaron imprecisas, cuando no contradictorias, respecto a los detalles de la invasión. Datos tales como el número de soldados y caballos transportados, la clase y número de las embarcaciones utilizadas, los puertos de desembarco, la duración de las travesías y los días empleados, las fechas reales de cada situación, etc. fueron obviados o reflejados solo de forma aproximada y poco fidedigna por tanto. La deseada y rigurosa reconstrucción de la invasión árabe de las tierras hispánicas en el año 711, un muy interesante y decisivo episodio de nuestra historia, puede decirse que no será empeño fácil.

*J. Cestino es autor de los libros "ESTRECHO DE GIBRALTAR- Costas y Ciudades" y "EL ESTRECHO- Treinta siglos de Historia en Gibraltar, Tánger, Tarifa, Ceuta y Algeciras"*