



Imagen 1.- Antiguo grabado donde se representa la invasión árabo-beréber.

Aproximación al desembarco beréber en Gibraltar el año 711.

Manuel López Fernández

Introducción

La invasión de los musulmanes en la Península comenzó con el desembarco de un ejército beréber en Gibraltar al mando del norteafricano Tarik ibn Ziyad.

Las fuentes que seguimos y los trabajos de numerosos tratadistas apuntan a que fue una maniobra bien planificada, después de varios intentos previos. Los islamistas, en un momento de pocos recursos navales en ambas orillas del Estrecho a consecuencia de variadas causas, aprovecharon que los visigodos tenían un escaso potencial terrestre en la zona, ocupados como estaban en una guerra civil.

Con anterioridad, la estrategia de los visigodos con respecto al peligro africano parecía basada en una defensa en profundidad -más que en frenar pequeñas incursiones litorales-, seguros como estaban de su potencial terrestre. Unas y otras circunstancias hicieron posible que el pequeño grupo transportado desde África en el primer viaje, sin caballería y fortificados en el Peñón, fuese reforzado con una continuada

secuencia de desembarcos hasta constituir un ejército considerable.

Se puede decir que la habilidad de los jefes invasores y la tardía e insuficiente reacción de los invadidos hizo el resto.

Antecedentes histórico-militares.

La invasión de la Hispania visigoda vino precedida de la expansión del Islam por el norte de África y de la misma cabe destacar la relativa rapidez con que se efectuó, aunque no por ello quedó exenta de momentos difíciles para los musulmanes. Dueños de Egipto al comienzo de la cuarta década del siglo VII¹, no fue hasta el año 670 cuando los árabes fundaron Qayrawan². En su avance hacia occidente a lo largo de la costa mediterránea el siguiente objetivo fue Cartago -la principal base naval bizantina en la región³- ciudad que conquistaron en año 695 y volvieron a perder un par de años más tarde para recuperarla definitivamente en el año 698⁴. Asentados en Túnez, los musulmanes iniciaron el asalto a las tierras del actual Marruecos⁵ en el

¹ - LADERO QUESADA, Miguel Ángel: *Historia Universal. Edad Media*. Editorial Vicens Vives, Barcelona, 2004, p. 170. En el año 640 montaron un campamento en lo que luego sería El Cairo y dos años más tarde se hicieron con Alejandría.

² - El origen de esta ciudad fue un campamento fundado por Uqba ibn Nafi. Véase esto en LIROLA DELGADO, Jorge: *El poder naval de al-Andalus en la época de del Califato de Córdoba*. Universidad de Granada, 1993, p. 65.

³ - *Ibidem*, p. 66.

⁴ - *Ibidem*, p. 66. También en WATT, Montgomery: *Historia de la España islámica*. Cambio 16. Madrid, 1992, p.10.

⁵ - WATT, Montgomery: *Historia de...*, pp. 10 y 11.

año 700, derrotando a los ejércitos bereberes en el 702⁶. A partir de aquí muchos de los vencidos pasaron a formar parte de los ejércitos vencedores mediante acuerdos y tratados, constituyendo en el futuro el grueso de las fuerzas que habían de llegar hasta las orillas del Atlántico y cruzar después el estrecho de Gibraltar.

Por la fecha antes señalada entra en escena Muza ibn Nusayr como delegado del gobernador de Egipto en la provincia de Yfriqiya. A pesar de la importancia naval de Cartago, en el año 703 Muza termina el arsenal de Túnez⁷ y desde allí comienzan las expediciones marítimas sobre las islas del Mediterráneo occidental⁸; Sicilia fue la primera en sufrir las consecuencias el año 704 y dos más tarde le tocaría el turno a Cerdeña, para sufrir una nueva incursión en el año 707, fecha en que las naves musulmanas también atacaron la isla de Mallorca en busca de botín. Para entonces ya había iniciado Muza su campaña terrestre contra el Magreb después de desligarse de la tutela del gobernador de Egipto, al recibir del califa al-Walid el nombramiento de gobernador de la provincia de Yfriqiya⁹. En el año 708 Muza alcanzaba las costas atlánticas con un ejército mayoritariamente beréber y sólo Ceuta (Septem) pudo resistirse a su dominio.

Intentos que precedieron al desembarco del 711.

El apartado anterior, aunque breve, habrá servido para poner de manifiesto varias cosas: la rápida expansión y dominio de los musulmanes en Yfriqiya y en el Magreb; la extinción aquí de la civilización latina en un tiempo muy corto; el ambiente militar reinante en la región y, sobre todo, la utilización del poder naval de los dirigentes árabes en los años que precedieron a la invasión de la Península, a pesar de que en sus orígenes las artes marineras fuesen algo relativamente ajeno a la mayoría de ellos. Parece meridianamente claro que su contacto con los marinos del litoral Mediterráneo les había llevado a valorar en su justa medida la capacidad

de los medios navales y no desaprovecharon la ocasión de utilizar éstos para atacar a sus rivales asentados en otras orillas de dicho mar, hasta el punto que en el año 655 fueron capaces de derrotar a los bizantinos en una batalla naval¹⁰. Por otro lado, su asentamiento en Túnez y los ataques que desde aquí dirigieron sobre las islas occidentales del Mediterráneo, demuestran que dominaban las artes náuticas de la época;

No sorprende que la Crónica de Alfonso III diga que en el reinado de Wamba , los musulmanes intentaran invadir la Península

utilizando éstas superaron las corrientes marinas que en esta parte de ese mar se mueven de Este a Oeste a lo largo de la costa norteafricana, y aprovecharon también los vientos dominantes de la zona a pesar de que los mismos soplen aquí del Noroeste, o en dirección Norte- Sur. Por tanto, es seguro que a principios del siglo VIII, sus naves comerciales y de guerra surcaban el Mediterráneo con los mismos medios y las mismas técnicas que habían utilizado antes los navegantes fenicios, griegos, cartagineses, romanos, vándalos y bizantinos.

Considerando lo que precede, no sorprende que la Crónica de Alfonso III diga que en el reinado de Wamba (672-680), probablemente en el año 675¹¹, los musulmanes intentaran invadir la Península siendo

⁶ - LIROLA DELGADO: *El poder naval* ..., p.66

⁷ - *Ibidem*, p. 67.

⁸ - *Ibidem*, p. 71.

⁹ - CHALMETA, Pedro: *Invasión e islamización. La sumisión de Hispania y la formación de al-Andalus*- Editorial Mapfre, Madrid, 1992, p.100. También en WATT: *Historia de...*, p. 10.

¹⁰ - LIROLA DELGADO: *El poder naval*..., p. 60. La batalla, llamada "de los Mástiles", se dio en las costas de Licia, en la actual Turquía.

¹¹ - GÁRATE CÓRDOBA, José María: *Historia del Ejército español*. Servicio Histórico Militar. Madrid, 1981, tomo I, p. 328. También en LIROLA DELGADO: *El poder naval*..., p. 74 -75.

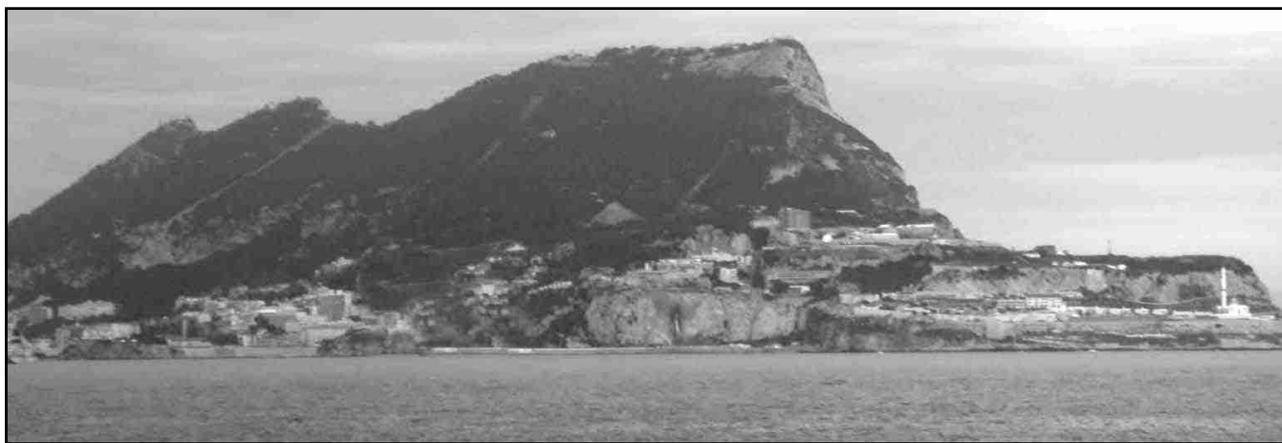


Imagen 2.- Vista general del Peñón.

rechazados en un lugar impreciso; aunque poco después hubo otro intento posterior en tiempos de Égica (697-702)¹² -en este caso los invasores fueron bizantinos- que en tierras levantinas fue repelido por el duque Teodomiro. Teniendo en cuenta esto último, debemos pensar que los visigodos confiaban más en su capacidad militar terrestre que en la naval, y por ello no creemos desacertado decir, en sintonía con algunos tratadistas¹³, que por aquellos tiempos existía por su parte un abandonado generalizado de la construcción naval, debido tal vez a la falta de recursos económicos en la Hacienda real¹⁴.

En esta situación, el cruce del Estrecho desde África no creemos que resultara un serio problema técnico para los mandos musulmanes de haber tenido medios navales suficientes y contando, además, con el conocimiento que de la zona tenían los marineros de Tánger y Ceuta¹⁵. La dificultad estribaba en las dudas que planteaba a los posibles invasores el mantener el terreno ganado en la Península, dado el potencial militar terrestre de los visigodos; por ello no puede sorprender que en el 682 el jefe de las primeras oleadas árabes fuese convencido por el *comes julianus* -Julián en las crónicas árabes y Urbano en la Crónica Mozárabe¹⁶- que la empresa tenía sus dificultades y Uqba ibn

Nafi viera menos arriesgado dirigir sus ataques hacia el interior del Magreb¹⁷. Sin embargo, la postura de Julián cambió diametralmente cuando Muza llegó a dominar la zona meridional del Estrecho y asentó sus fuerzas en Tánger, aunque recientemente el gobernador de Yfriqiya hubiera fracasado frente a Ceuta a consecuencia de la resistencia opuesta por el citado Julián.

Parece ésta una señal inequívoca de que Muza carecía en aquellos momentos del poder naval necesario para bloquear Ceuta y, menos todavía, si ésta había recibido ayuda por mar desde la Península como dicen algunas fuentes musulmanas¹⁸. En esta situación el gobernador de Ifriqiya abandonó la zona del Estrecho y salió para Qayrawan en el año 708 dejando en Tánger a su liberto, Tariq ibn Ziyad, al mando de un ejército formado por bereberes. Todo apunta a que este último siguió presionando a Julián mientras el duque Rodrigo -gobernador de la Bética- temiendo un previsible salto de los islamitas a su provincia, retiró su confianza al conde Julián y le despojó de sus dominios en las tierras del litoral norte del Estrecho¹⁹. Este agravio debió resultar definitivo para que Julián cambiara de aliados a finales del año 709, viviendo todavía el rey visigodo Witiza²⁰. Sin demora alguna, Julián inició una razia contra la costa visigoda del

¹² - GARCÍA MORENO, Luis: *Las invasiones, la ocupación de la Península y las etapas hacia la unificación*. Historia de España Menéndez Pidal, dirigida por José María Jover Zamora. Editorial Espasa Calpe. Madrid, 2001, tomo III, p. 261. También en LIROLA: *El poder naval...*, p. 74

¹³ - CERVERA PERY, José: *El poder naval en los reinos hispánicos*. Editorial San Martín. Madrid, 1992, p. 22.

¹⁴ - Más detalles en GARCÍA MORENO, Luis: *Las invasiones...* p. 262.

¹⁵ - GARCÍA MORENO, Luis: *Ceuta y el Estrecho de Gibraltar durante la Antigüedad tardía (siglos V-VIII)*. Actas del Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar. Madrid, 1988, pp. 1095-1114.

¹⁶ - *Ibidem*, pp. 1.113-1.114. Estamos de acuerdo con la hipótesis de Enrique García Moreno, relativa a que Julián tenía por entonces el control del Estrecho y de sus litorales al señorear el triángulo Tánger- Ceuta- Julia Transducta. Más detalles sobre lo mismo en CHALMETA, Pedro: *Invasión e islamización...*, p. 114.

¹⁷ - CHALMETA, Pedro: *Invasión e islamización...*, p. 116.

¹⁸ - Esta situación queda recogida en los *Ajbar*. Véanse en la recopilación de fuentes hechas por SEGURA GONZÁLEZ, Wenceslao: *Inicio de la invasión árabe de España. Fuentes documentales. Al-Qantir* 10. Tarifa, 2010, documentos 11 y 12. También habla de ella al-Maqqari; podemos verlo en el documento nº 35 de la colección de fuentes documentales aquí citadas.

¹⁹ - Las fuentes árabes, para explicar esta situación política, hablan de la leyenda de la Cava, hija de Julián, ultrajada por el mismo rey Rodrigo.

²⁰ - CHALMETA, Pedro: *Invasión e islamización...*, pp. 119-120.

Estrecho con ánimo de demostrar a sus nuevos socios políticos que la empresa era militarmente factible²¹. Animados por el éxito de la misma, se realizó otra provechosa incursión en julio del año 710 que tomó como base la isla de Tarifa²², e incluso hay historiadores que hablan de una tercera en la misma zona a cargo de un viejo beréber²³ en la cual participan hasta mil hombres.

El definitivo desembarco en Gibraltar

Todos la historiografía, proceda del bando que proceda, coincide en que el asalto definitivo a la Península desde la orilla meridional del Estrecho se produjo en el año 711; relacionada con la misma, trataremos de dar nuestra personal opinión sobre el desarrollo de la invasión definitiva apoyándonos en las fuentes y en trabajos de un variado número de tratadistas, cargando las tintas en matices de carácter militar.

Entrando ya en materia, comenzaremos por tener en cuenta la situación en torno al Estrecho. Respecto a su orilla africana todas las fuentes apuntan a que había en ella un ejército respetable que carecía de medios navales para ser transportado a la Península y que Muza, además, se había retirado a Qayrawan donde sí tenía reservas de hombres y de embarcaciones con el potencial peligro que aquello significaba. No podemos admitir que los visigodos ignoraran estas circunstancias y tal vez para prevenir un posible desembarco en las costas levantinas -desdeñando la amenaza de Tánger y seguros de su potencial terrestre en caso de que se produjera algún incursión en pequeña escala por el Estrecho-, las naves de guerra disponibles en nuestra zona las retiraran hacia otro puerto del Mediterráneo -quizá Cartagonova (Cartagena)- todavía en tiempos del rey Witiza. Por esa razón creemos que cuando se produjo la incursión de Julián, a finales del 709, éste no encontró oposición naval alguna; ni la encontró Tarif ibn Malluk, cuando en julio del año 710 utilizó como base de operaciones la isla de Tarifa. Lo llamativo en este último caso

es que, debiendo prolongarse esta incursión más que la de Julián²⁴, tampoco encontrara oposición terrestre; la razón tal vez radique en que para esas fechas las guarniciones de la Bética estuvieran casi sin efectivos cuando el duque Rodrigo tuvo que disputar a otros rivales políticos su acceso al trono, ya fallecido el rey Witiza, a comienzos del año 710²⁵.

Esta carencia de naves en ambas orillas del Estrecho resulta llamativa y en ella coincide la bibliografía a nuestro alcance; así lo parece cuando de las embarcaciones visigodas nadie habla y las que a su disposición tenían los musulmanes quedan reducidas a cuatro barcos en manos de Julián. Puede que este número sea simbólico, pero si tenemos en cuenta que la vida media de una embarcación de madera -como

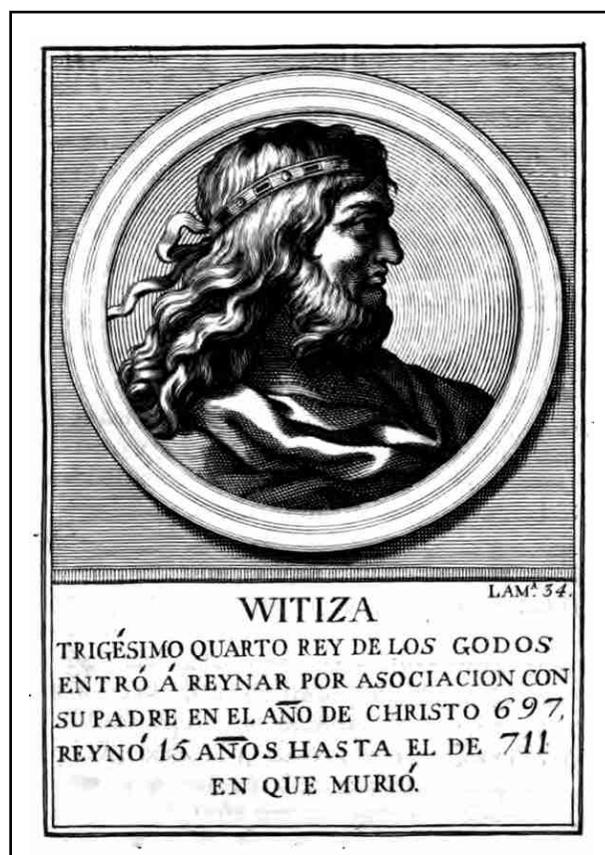


Imagen 3.- Witiza. Biblioteca Universidad de Oxford.

²¹ Esta operación queda admitida en toda la bibliografía que manejamos. Algunos autores hablan que sólo duró un día.

²² Lo último que conocemos sobre la misma es el trabajo de BENEROSO SANTOS, José: *La incursión de Tarif ibn Mallik en 710. Preludio de una invasión*. Conferencia pronunciada en Tarifa con ocasión de la conmemoración del XIII centenario de la primera incursión árabe en España. El texto de esta conferencia ha llegado a nuestro poder por gentileza de su autor.

²³ El caso es confuso ya que algunas fuentes musulmanas hacen coincidir a este viejo beréber, Abu Zarah, con Tarif ibn Malluk. Más detalles en CHALMETA, Pedro: *Invasión e islamización...*, p. 122.

²⁴ No olvidemos que llevaba un centenar de caballos y el embarque de estos animales es más lento que el de las personas; por otro lado, el transporte de este número de animales necesitaría al menos cuatro barcos de la época.

²⁵ Luis A. García Moreno habla hasta de un interregno mayor a seis meses en: "Los últimos tiempos del reino visigodo". *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CLXXXIX (1992) 432.

eran todas las de aquella época- rondaba entre los ocho y diez años como mucho²⁶ por la fatiga y desarticulación del ensamblaje²⁷, se hacía necesario la llegada a los arsenales de abundante material de este tipo para renovar la flota.

Ahora bien, si la obtención de madera resinosa –la idónea para construir la obra viva de las embarcaciones- ya resultaba difícil en Yfriqiya, en Ceuta lo tenían realmente complicado porque debían traerla de Sicilia²⁸, de Hispania, o de la cordillera del Atlas²⁹. De modo que si a partir de los últimos años del siglo VII el reino visigodo descuidó la renovación de su flota por motivos político-económicos, la dependiente Ceuta pudo encontrar

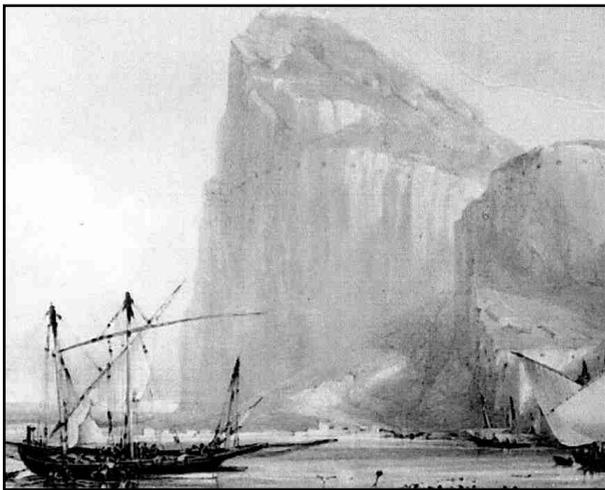


Imagen 4.- Gibraltar, uno de los puntos del desembarco árabo-bereber.

dificultades para el aprovisionamiento de madera al no contar con bosques donde cortar árboles con la suficiente envergadura para las partes vitales de sus barcos de guerra y de comercio³⁰. Por tanto, puede que esta última sea la respuesta

a la escasez de barcos disponibles en Ceuta con capacidad para cruzar el Estrecho con ciertas garantías, atendiendo a lo que señalan las fuentes musulmanas.

Después de justificar la escasez de barcos en la zona del Estrecho, debemos dedicar unas líneas a la tipología de aquellas embarcaciones que Julián puso a disposición de Tariq. Si éstas eran de guerra, diremos que la eslora de las mismas podía ser inferior a 30 metros si las comparamos con las bizantinas de aquellos tiempos; de la más caracterizada y larga de éstas, el dromón, nos dice Juan Vernet³¹ que tenían poco calado, 40 metros de eslora, 7 de manga y alcanzaba velocidades entre 5 y 6 nudos. El dromón era un navío con impulsión mixta -rémica y de vela- una sola cubierta donde se colocaban unos 50 remeros por borda y utilizaba vela cuadrada sobre un solo mástil³²; fue el antecesor de las galeras y, como éstas, se utilizaron especialmente para la guerra dotándolos de castillos a proa y popa donde se solían colocar unos 50 hombres para combatir. Ahora bien, aunque ésta era la dotación de una nave de guerra, no correspondía su número con el de hombres que en ella podían transportarse en un trayecto corto como era el cruce del Estrecho; y menos todavía si tenemos en cuenta que los mismos soldados expedicionarios podían remar en el trayecto de ida y la dotación de remeros podía quedar reducida a la mitad en el viaje de vuelta³³ al ser ayudados también por el impulso de las velas. Por tanto, no sería extraño que para la ocasión que estamos hablando cada embarcación tipo dromón pudiera poner en tierra cerca de 100 hombres por viaje.

²⁶ - Conocemos el caso de un contrato en 1253 en el que la Orden de Santiago se obliga a renovar cada siete años una galera que le había sido donada por Alfonso X, en Sevilla. Véase nuestro trabajo: *Pelay Pérez Correa. Historia y leyenda de un maestre santiaguista*. Diputación de Badajoz. Badajoz, 2010, p. 594.

²⁷ - CASADO SOTO, José Luís: *Construcción naval y navegación*. En “Historia de la Ciencia y de la Técnica en la Corona de Castilla. Edad Media”. Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura, 2002, p. 458.

²⁸ - Esta isla fue la fuente de suministro de madera para toda la costa norteafricana, tanto en tiempo de los bizantinos como de los árabes.

²⁹ - TURIENZO VEIGA, Gustavo: *Observaciones sobre el comercio en al-Andalus*. Universidad Complutense. Madrid, 2002, pp. 85-89.

³⁰ - Los bizantinos dominaban en Sicilia y los árabes le habían cortado el acceso a la cordillera del Atlas. Así las cosas el aprovisionamiento más lógico podía hacerse desde la Península, pero también cabe la posibilidad de que los visigodos no quisieran potenciar la capacidad naval de Ceuta estando rodeada de musulmanes; de aquí que prefirieran apoyarle, como lo hicieron, desde sus puertos en caso de peligro.

³¹ - VERNET, Juan: *El Islam en España*. Editorial Mapfre. Madrid, 1993, p. 226.

³² - TYLER, Frank: *Historia de la navegación a vela*. Ultramar Editores. Barcelona, 2000, p.73.

³³ - En una embarcación sólo bogaba toda la tripulación en circunstancias especiales; generalmente solían hacerlo la mitad de los remeros mientras los otros descansaban.

Pero además de estas naves utilizadas especialmente para la guerra por su movilidad e independencia de los vientos, también existían embarcaciones comerciales más cortas y panzudas que al no emplear remeros tenían un mayor velamen para aprovechar al máximo el viento reinante; pero estos barcos, al utilizar velas cuadradas³⁴ no podían ceñir -navegar contra el viento-, necesitando que éste le soplara de popa o abierto de ésta unos ochenta grados³⁵, casi de través. Esta impulsión lateral era gobernada por dos remos con mucha pala que llevaban en popa haciendo las veces de timón; así que no navegaban con todos los vientos, pero debían cruzar el Estrecho con cierta facilidad por soplar aquí vientos dominantes con dirección Este-Oeste. En estos barcos de vela, con mayor capacidad de carga por ser más anchos y más altos de borda - con mayor vaso- era donde normalmente se transportaban los caballos y la impedimenta o bagaje de los ejércitos, aunque también se emplearan otras veces para transportar hombres y en este caso el número de personas embarcadas podía ser ligeramente mayor que los embarcados en naves con remeros, pero la rapidez del transporte dependía de la dirección e intensidad de los vientos. No se sabe con exactitud si los barcos utilizados en la invasión del 711 fueron de guerra, comerciales, o hubo de ambos tipos. Lo que sí nos parece seguro es que, dándose las condiciones que se daban, el transporte del contingente militar se hiciera con nula comodidad para los hombres tratándose de viajes relativamente cortos; por tanto, puede que los soldados -sin necesidad de caballería en estos momentos iniciales³⁶- embarcaran en Ceuta utilizando los muelles de madera disponibles al efecto; sin embargo, en los lugares de desembarco se debió hacer acercando las naves tanto como se pudo a las playas y desde allí descender directamente a aguas con poco calado, o a tierra directamente utilizando largas planchas de madera. Con los medios navales descritos se podían transportar en cada viaje, considerando cuatro naves tipo dromón, unos 400 hombres con el armamento e impedimenta de éstos alojada en las bodegas³⁷. Si se utilizaron naves de carga,



Imagen 5.- Rodericus. Biblioteca Nacional de España. Reyes visigodos de Hispania.

en las más grandes de este tipo podía ser mayor el número de personas transportadas al utilizarse la cubierta y la bodega.

Lo más probable es que la invasión del año 711 se planeara sin transportar caballería en sus primeros desembarcos y contando además con la falta de reacción por parte de las más cercanas guarniciones visigodas; eso sin olvidar que en Ceuta se contaba con efectivos suficientes como para reforzar el contingente puesto en unos primeros momentos en la orilla norte del Estrecho. Todo apunta a que la idea de maniobra era transportar el máximo de hombres posibles en el viaje inicial y, una vez desembarcados, hacerse fuertes en un punto de la costa para proteger la llegada de sucesivas oleadas expedicionarias; todo ello hasta el momento que el contingente puesto en tierra tuviera la entidad suficiente como para pasar a la ofensiva con ciertas garantías, tal y como debió hacerse cuando se utilizó como base la isla de Tarifa en el

³⁴ La vela latina se introdujo en el Mediterráneo en el siglo IX. Así en MARTÍNEZ HIDALGO, José María: *Las naves del Descubrimiento y sus hombres*. Editorial Mapfre. Madrid, 1992, p. 24.

³⁵ MANERA REGUEIRA, Enrique: *La marina de Castilla*. El buque en la Armada Española. Editorial Silex. Madrid, 1981, p. 25. TURIENZO VEIGA: *Observaciones...*, p. 104.

³⁶ El embarque y desembarque de estos últimos era una tarea dificultosa, pero ya rancia en las técnicas militares por ser frecuente y muy antiguo el transporte de equinos; ganado al que previamente había que taparle los ojos antes de hacerlos subir o bajar por las pasarelas dispuestas al efecto. Pasarelas que conducían al interior de las naves a través de portones laterales, o bien a cubierta donde se encerraban en jaulones preparados para la ocasión.

³⁷ Aunque el dromón tenía poco calado, debajo de la cubierta existía una bodega.

710³⁸. Con respecto a las reservas no había problemas en el norte de África; considerando el éxito de las expediciones precedentes, entre las miembros de las tribus *gomaras* –antes dependientes de Julián- debía existir gente suficiente para iniciar la operación, incentivada por los botines obtenidos con anterioridad; por otro lado, Tariq contaba con un ejército que superaba los 12.000 hombres³⁹ y parte de ellos debían estar próximos a Ceuta; pero lo más probable es que estos últimos efectivos no se emplearan hasta que la cabeza de puente estuvo asegurada. Por ello creemos que Tariq no puso en conocimiento de Muza el comienzo de la maniobra hasta que no se vio en serios aprietos, después de la tardía reacción visigoda.

Así que contando con los medios suficientes para iniciar la operación y darle continuidad en el tiempo si las circunstancias se presentaban favorables, a los dirigentes de la operación -Tariq y Julián- sólo les quedaba elegir el sitio donde instalar la cabeza de playa. Pero la elección era bien sencilla porque este último debía saber que había un punto en la costa norte del Estrecho que reunía las condiciones óptimas para una operación de este tipo, lugar que estaba relativamente cerca del lugar de embarque y, sobre todo, era muy fácil de defender de un ataque proveniente de las fuerzas visigodas. Este punto era el peñón de Gibraltar; por ello parece lógico que casi todas las fuentes musulmanas coincidan en reconocerlo como el lugar donde desembarcaron las fuerzas invasoras al mando de Tariq, ni sorprende tampoco que el monte pasara a ser denominado desde entonces con el nombre de éste: *Gabal Tariq* (monte de Tarik).

Pero antes de continuar analizando los primeros pasos que debieron darse al comienzo de la invasión, debemos señalar que el banco arenoso –tómbolo- que une sierra Carbonera con el Peñón debía ser forzosamente más estrecho y menos elevado sobre el nivel del mar que lo es

en nuestros días. Existen abundantes indicios y referencias⁴⁰ para asegurar que esto era así, de modo que la Roca estaba casi aislada y el tránsito entre ésta y el continente no debía ser fácil porque el agua afloraría entre la arena formando lagunas más o menos extensas rodeadas de cañaverales. Así que con un mínimo esfuerzo por parte de los invasores se podía proteger, mediante amplias zanjas⁴¹, el acceso a la zona de desembarco y a las alturas del peñón, lugar éste a donde podían efectuar la retirada en caso de un fracaso inicial.

La Roca estaba casi aislada y el tránsito entre ésta y el continente no debía ser fácil

Según algunas fuentes, el primer desembarco se hizo en los días finales del mes de abril y no debe extrañar que de Ceuta se saliera de noche⁴² para aprovechar al máximo el efecto sorpresa. Los cuatrocientos o quinientos hombres desembarcados inicialmente en las playas situadas a levante del Peñón, con las primeras luces del día, no emprendieron una rápida algara ni tomaron posesión de las alturas del mismo, sino que debieron organizar la defensa de la zona de desembarco cavando las correspondientes zanjas en el banco arenoso para dificultar los efectos de un posible ataque. Pero éste no debió producirse, tal vez porque no había preparados efectivos suficientes –no olvidemos que por esas fechas el rey don Rodrigo estaba

³⁸ -No de otra manera se pudieron transportar 400 hombres y 100 caballos en cuatro naves.

³⁹ -CHALMETA, Pedro: *Invasión e islamización...*, pp. 100 y 102.

⁴⁰ -En 1561 el banco arenoso tenía en las proximidades del Peñón poco más anchura que el alcance de una ballesta. Véase esto en Pedro de Medina: *Crónica de los duques de Medina Sidonia*. “Colección de documentos inéditos para la Historia de España”. Tomo XXXIX. Madrid, 1861, p. 127.

⁴¹ -La defensa del lugar de desembarco mediante zanjas la utilizaron ya los romanos en el año 256 a.C. cuando trataron de llevar la guerra a las proximidades de Cartago. Véase en FERRERO, J. Albert: “Las campañas navales de la Primera Guerra Púnica”. *Revista de Historia Naval* 31 (1990) 35.

⁴² -Sirva como referencia que Julio Cesar, en las dos ocasiones que desembarcó en Bretaña, salió de los puertos de la Galia a media noche la primera ocasión y al ponerse el sol en la segunda. Véase así en *Guerra de las Galias*. Editorial Gredos. Madrid, 1996, pp. 52 y 100.

combatiendo a los vascones⁴³- o tal vez porque los visigodos pensaran que se trataba de una algará parecida a las anteriores y creyeran conveniente organizarse y esperarlos a la vuelta en algún lugar favorable para derrotarlos⁴⁴. Así que mientras los desembarcados se aprestaban a la defensa, los marineros debieron emprender otro viaje para potenciar los efectivos desembarcados. Con los medios navales utilizados antes, en unas doce horas –diez para cruzar en los viajes de ida y vuelta y dos para embarcar- un nuevo contingente de iguales proporciones que el precedente pudo ser puesto en Gibraltar. Con cerca de un millar de hombres situados en las arenas del Peñón, puestos a la defensiva detrás de fosos y con la posibilidad de retirada hasta las alturas de Gibraltar, se necesitaba un número tres veces superior para intentar desalojarlos de sus posiciones. Una fuerza de tal magnitud no debía estar disponible en las cercanías, ni siquiera en Medina Sidonia; así que cuando se reaccionó desde Sevilla, o tal vez desde Córdoba, y Sancho –al que algunos historiadores hacen sobrino del rey don Rodrigo- pudo alcanzar la zona de desembarco, los invasores habían tenido tiempo

más que sobrado para transportar y poner en Gibraltar varios miles de hombres de guerra. Desde luego, los desembarcados en la primera semana podían superar ligeramente el par de millares de hombres y eran más que suficientes para apoderarse de Carteya, por entonces un lugar con escasa entidad poblacional según demuestran las más recientes investigaciones arqueológicas⁴⁵. A medida que pasaban los días los expedicionarios pudieron acumular más efectivos humanos⁴⁶ y puede que la primera caballería llegara por entonces, al tener asegurada la zona de desembarco y pastos a su alcance para alimentar los animales. En estas condiciones, no resulta sorprendente la derrota de Sancho en algún lugar cercano a Julia Traducta a fines de la primera decena del mes de mayo; a la victoria campal de los musulmanes pudo seguir la toma de Traducta para extender luego sus movimientos por todo lo que hoy es el Campo de Gibraltar. Las playas de la Bahía pudieron servir entonces para desembarcar oleadas expedicionarias más numerosas. El decisivo choque del Guadalete se vislumbraba en el horizonte.



Imagen 6.- Armas musulmanas. (museo de la Historia de Valencia).

⁴³ · Toda la bibliografía a nuestro alcance habla de esta circunstancia.

⁴⁴ · Muchas veces se conseguía la derrota de una algará cuando sus componentes regresaban cargados con el botín.

⁴⁵ · Esta es la opinión del arqueólogo de la Diputación Provincial, Salvador Bravo Jiménez, a quien agradecemos la amplia información que nos proporciona y que no podemos incluir aquí por limitaciones de espacio.

⁴⁶ · Tengamos en cuenta que a un promedio de 400 hombres por viaje y día, en la primera decena del mes de mayo se pudo transportar un contingente más que suficiente, que tuvo además la ventaja de elegir el campo de batalla, para derrotar al ejército de Sancho.