

EL ISLAM, LA ESPAÑA MUSULMANA Y LA MAR

F. Fernando DE BORDEJÉ MORENCOS (*)

La mentalidad continental del Islam

En sus comienzos, el Islam, con los poderes civil, religioso y militar, concentrados en una sola mano y desarrollado sin ningún tipo de amenazas en los confines de Arabia, lugar muy apartado del antiguo mundo romano, e incluso de las invasiones bárbaras de Europa, concibió poner en marcha esos impulsos que en el Corán asoman y que hoy podríamos llamar nacionalistas o imperialistas, de dominio y conquista de los restantes pueblos de la Tierra.

Pero al igual que las invasiones germánicas de los siglos V y VI, que habían coincidido con la decadencia del Imperio romano, la expansión árabe incidió también con un mundo mediterráneo, fragmentado en diversos reinos, donde convivían multitud de tribus étnicamente muy dispares que al no fundirse produjeron esa conocida descomposición, discordias y desuniones que contrastaban vivamente con un Islam firmemente unificado.

Todo ello va a explicar las causas de la conquista árabe que, como dice el almirante Belot, «se extenderá como una mancha de aceite sobre tres continentes y en poco tiempo, de una forma que no ha vuelto a repetirse en la Historia, a lo que ayudará, en gran parte, la movilidad de sus huestes y el fanatismo y la frugalidad de sus hombres». Así quedará excluido el lastre logístico del que cada vez y en mayor grado iban a depender los ejércitos de todo el mundo.

Tratábase, de otra parte, de un pueblo que por salir del Próximo Oriente constituía, en opinión de Vicens Vives y según la experiencia geohistórica demostró, una de las encarnaciones del Poder continental. De ese modo la expansión árabe, muy de acuerdo con las tendencias de los poderes terrestres, trató de buscar una salida hacia el mar, y si bien es verdad que, en general, la lucha entablada entre cualquier Poder continental con la mar, ésta suele salir casi siempre victoriosa en el caso árabe, tuvieron la inmensa suerte de no encontrar en el Mediterráneo ningún adversario en sus aguas, disponiendo de un poder naval y, por tanto, con un espacio marítimo prácticamente desierto por no decir muerto.

Para los árabes la mar constituía un obstáculo por ellos mismos considerado como muy peligroso, por lo que evitarán, en lo posible, llevar a él la lucha en sus conquistas asiáticas y africanas. Y aunque, como bien se sabe, los asaltos a la Península ibérica, a las Baleares, Cerdeña y Sicilia les obligó a uti-

(*) F. Fernando de Bordejé Morencos es contralmirante e historiador naval.

lizar la mar, y a pesar de la ayuda que en el aspecto naval les suministraron los pueblos berberiscos, ya de gran tradición marinera, el dominio musulmán del Mediterráneo no tendrá nunca una base esencialmente marítima, pues para ellos sus aguas representarán permanentemente un foso hasta que, con el tiempo, el poder turco se desarrolle y se asome a la Historia.

Bien es verdad que en ese juego, trátase de grupos continentales en su expansión sobre el mar, como de poderes marítimos en busca de tierras periféricas desde donde consolidar su fuerza, no dejan de producirse a la larga unos cambios fundamentales en sus propias estructuras. Cuando como resultado de esa íntima fusión con los pueblos de signo contrario a los que les conduce su expansión nacen otros nuevos poderes con señalado carácter mixto, es decir, continental y marítimo a la vez, según fue el del Imperio turco, el poder preponderante, sea de mar o de tierra, no será capaz de mantener por mucho tiempo esa constante hibridez y esto, aún más, cuando se trata de poderes esencialmente terrestres.

Por todo ello, era natural que en la lucha de los musulmanes por el dominio del mundo y tratándose justamente del mar en el que se condensaba la civilización del tiempo, cerrado en sus dos extremos por dos estrechos, la dirección de sus conquistas se encauzara hacia ambas puertas intercontinentales, ya que como es bien sabido, quien aún no poseyendo flotas considerables tuviera en sus manos esos pasos podía no solamente atenzar al *Mare Nostrum*, sino influenciar su estrategia de modo considerable.

Desde entonces el estrecho de Gibraltar o, si se quiere, sus dos orillas, Iberia y Mauritania, así como los futuros Dardanelos, iban a ser los objetivos hacia los que inicialmente habría de dirigirse la expansión islámica.

Esas dos líneas de acción en las que se encuadraba totalmente al mar Mediterráneo, se nos muestran así claramente cuando a los dos años de la muerte del Profeta, sobre el 632, los árabes atacan Siria, haciendo capitular a Jerusalén en el 637, para marchar después sobre Egipto y en el 642 apoderarse de Persia, desde donde penetraron sin ser destruidos hasta el Turquestán y los bordes de la India. Hacia el norte, en el 649 ocupan Chipre y Rodas en el 651, prosiguiendo su marcha triunfal hasta el mismo Bósforo que alcanzan en el año 673, poniendo sitio a Constantinopla.

Si su expansión hacia los estrechos del Helesponto y el mar Negro fue muy rápida, la línea de acción del Oeste fue a cambio larga y llena de dificultades, de suerte, que una vez dueños de Egipto su penetración hacia el Atlántico se efectuó a lo largo de la costa mediterránea, siempre tributarios de las vías terrestres, hasta que lograron alcanzar las antiguas provincias romanas de las actuales Túnez y Argelia, a las que tras una tenaz pero efímera resistencia de sus habitantes pudieron dominar. Esa corta oposición fue en gran parte debida a la sugestión que sobre dichos naturales había de ejercer el Islam, al que se sometieron y con el que se identificaron hasta el punto de que en muy pocos años dichos pueblos norteafricanos habrían de constituir las vanguardias árabes que, luego de la conquista de Marruecos, se lanzarían y conseguirían el desembarco y la sujeción de la España visigoda.

Esa fácil islamización del Africa del norte la atribuye Gsell a la influencia púnica que sobrevivía en las costumbres, e incluso en la lengua, de tal modo que «desde siglos Cartago había preparado a los africanos a recibir el Corán», como antes habían recibido el arrianismo impuesto por los vándalos. Esta tesis de la que George Marcais disiente es también sostenida por Gautier, quien aún va más lejos y llega a ver en dichos tiempos una gran afinidad mental y artística entre árabes y norteafricanos.

Sea cual fuere la verdad, de lo que no se puede dudar es del ambiente que en la época de la invasión árabe existía en el futuro Mogreb como consecuencia del paso de los vándalos, quienes indirectamente favorecieron la difusión de una religión muy sensual e impulsiva, muy de acuerdo con su idiosincracia, siendo el factor militar, es decir, la conquista, el aglutinante de tan distantes pueblos.

La difusión del Islam en Marruecos se debe al caudillo Ben Nafir, quien irrumpió a través del Atlas hasta alcanzar luego de Taza el Atlántico, en tanto que otros grupos descendían hacia Tafilite con idéntico fin. Esa primera aparición fue poco después reforzada y llegó a ser la definitiva por la presencia en tierras marroquíes de Muza Ben Noseir, quien entre los años 704 y 707 y con la sola excepción de Septem Frates, la última posición occidental de Bizancio, consiguió apoderarse de los centros urbanos hasta el punto de que en 710 pudo consolidar su posesión con la creación del Waliato marroquí dependiente del de Egipto, cuya capitalidad estableció en Tánger y al que, según Cordero Torres estima, organizó mediante su adaptación a la antigua organización territorial romana, que había perdurado a través de la invasión vándala.

Así fue como en tan poco tiempo ambos estrechos, Gibraltar y el Helesponto, fueron alcanzados. Y cómo la historia de los pueblos constantemente nos demuestra, el establecimiento árabe en Marruecos frente al Estrecho iba a encaminarles más que hacia el Sur, donde el desierto les era ya familiar y conocían sus escasas posibilidades hacia España para crear en la costa opuesta una faja territorial que, además de servirles de zona protectora o, si se quiere, de glacis de seguridad podía permitirles el control de las derrotas marítimas canalizadas por sus aguas, como una primera etapa de ese deseo repetido por todos los pueblos continentales de llegar a alcanzar el dominio del mar. A eso se puede añadir la atracción del opulento reino visigodo y de sus ricas tierras y ciudades, tan celebradas por los escritores árabes, que las describían como las «ciudades del César», de igual modo que Alejandría les había deslumbrado, según lo enseñan las palabras de su conquistador Ibn el Aci al califa sucesor de Mahoma, al decirle, «he conquistado la ciudad de Occidente y no podría enumerar todo cuanto encierra, contiene 4.000 baños, 4.000 judíos que pagan tributos, 4.000 músicos...».

Ello da claro ejemplo del valor general e inmanente de los Estrechos, que mucho más tarde será permanentemente confirmado por los posteriores ejemplos de Pedro el Grande de Rusia y los ininterrumpidos intentos de invadir Inglaterra por quienes en la Edad Moderna dominaron el canal de la Man-

cha, así como las ambiciones del Japón sobre Corea, y hasta en nuestros mismos días puede apreciarse idéntica tendencia si recordamos las tensiones y deseos de control que originan los canales y estrechos de Beagle, Panamá, Suez, Ormuz, Bad el Mandeb, etc.

Claro es que las áreas o zonas de tal naturaleza obligan a quienes las poseen a ser continuamente fuertes y a permanecer en una constante vigilancia porque, como advierte el almirante Belot, aquellas son demasiado solicitadas, obligando por lo mismo a una serie de esfuerzos que se traducen muy especialmente en el plano naval, a fin de frenar peligrosas ambiciones. Imposición que, como indicamos, se eleva por encima de todos los tiempos y cuya no observación por los visigodos españoles les hizo atentar gravemente contra las leyes inmutables de la Estrategia, con la que al final labraron y facilitaron su propia ruina.

Cuando en el siglo VIII el Islam alcanza el vértice de su potencia, Muza ben Noseir prepara el plan que algunos autores le atribuyen de atacar simultáneamente a Europa por sus dos extremos, vía Balcanes y España, para converger en Roma que en el fondo era su supremo objetivo. Ello equivalía a una especie de pinza, uno de cuyos brazos luego de conquistar Constantinopla debía proseguir por el Danubio, en tanto que el otro, tras el dominio de España, podría franquear los Pirineos.

Es muy posible que la concepción de este plan obedeciera en Muza ben Noseir, de ser cierto, al recuerdo del plan de Aníbal en su marcha sobre Roma, a no ser que los citados autores hayan imaginado por derivación en el mismo Muza tal supuesto que personalmente no compartimos. Ni la época, ni la mentalidad, ni los medios estaban preparados para tan grandioso proyecto, si bien pudiera ser más factible que intuitivamente y aún sin coordinación los avatares de la expansión musulmana coincidieran en llevar a cabo ese gigantesco plan, tan sólo realizable en nuestros días.

Los autores a quienes tan sugestivas perspectivas se ofrecen, debieron muy bien verse influenciados por las coincidentes circunstancias del rápido hundimiento de España, de la descomposición interior de los francos y de estar por entonces regido el trono de Bizancio por unos reyes marionetas que no recordaban en nada al emperador Constantino IV, el primero en detener en el año 674 el primer asalto árabe a Constantinopla por medio de una guerra esencialmente marítima, en la que jugaron un gran papel, tanto el rápido «dromon» de dos rangos u órdenes como la aparición del «fuego griego», cuyo empleo constituyó una sorpresa táctica y técnica que, de momento, les concedió una ventaja decisiva.

Sea cual fuere la verisimilitud de tales proyectos, no puede negarse que las presiones musulmanas sobre ambos estrechos tuvieron consecuencias muy distintas, pues si lograron un éxito completo en la Puerta Occidental del Mediterráneo, en la Oriental su expansión fue detenida porque Bizancio tuvo la suerte de encontrar en la figura del emperador León III a un hombre enérgico y capaz, que dio al mar su verdadero valor con lo que pudo detener el tercer y último intento árabe de conquista del Imperio, obligándoles no sola-

mente a levantar en el 718 el bloqueo de Constantinopla; sino que aniquiló a su ejército y a la casi totalidad de su flota, puesto que más de 800 naves árabes fueron destruidas, permitiendo así a los bizantinos el desembarco en la orilla opuesta de Anatolia y la persecución de las huestes y restos de las flotas egipcia y africana.

Fue así como por medio de la mar pudo ser salvado el Helesponto para la cristiandad, al mismo tiempo que la mar constituía también su más eficaz protección ante el continuo temor del Islam a exponerse más allá de las costas del Asia Menor, temiendo siempre verse envuelto en luchas sobre un termitero insular como era el mar Egeo.

Desde entonces se marcará ya el claro declive del califato establecido en Bagdad, e indirectamente ello servirá para que ciertas ciudades mediterráneas, encabezadas por Pisa y Venecia se lancen a dominar el comercio del Mare Nostrum que se encontraba muy debilitado, formando sobre sus aguas la base de su futuro engrandecimiento.

Si más tarde Bizancio cae deshecha ante los turcos será debido en su mayor parte a las conocidas disensiones y corrupción de la Corte de Constantinopla, pero eso no obsta para reconocer que en el siglo VIII y después cumplió abnegadamente con su misión, y su victoria fue quizá más importante que la de Poitiers, la que salvó a toda Europa y a nuestra actual civilización del dominio total del Islam, porque cuando el Imperio sucumba en el siglo XV los turcos se hallarán con una Europa Occidental fuerte y compacta que opondrá un firme valladar ante sus nuevos intentos de expansión y conquista.

Si se tiene en cuenta la similitud geoestratégica del Bósforo y de Gibraltar, puede pensarse en lo que hubiera significado que en el mar de Alborán y en el mismo Estrecho la monarquía visigoda hubiera obrado de forma parecida, lo que le hubiera sido seguramente factible, dado el ya mencionado carácter antinaval de los invasores.

Así fue como el Mediterráneo, que con los fenicios había servido de vía para su colonización y expansión comercial, que para los griegos había significado un medio de defensa y para Roma la base de su dominio absoluto fue a su vez un foso apenas franqueable cuando el Islam trató de asomarse a sus costas, ratificándose la total separación de dos culturas y conceptos de vida que tan diverso y profundo desarrollo iban a tener en los siglos posteriores y que todavía perdura. Esa nueva crisis del mar Latino se traducirá en una mayor decadencia de la técnica, lo que supondrá una regresión al tener que volver después cada pueblo a una economía cerrada o autárquica, por lo que en cierto modo puede decirse que en muchos aspectos el mundo del siglo VIII volvió a los tiempos de las primeras civilizaciones egeas.

La invasión árabe de España y el estrecho de Gibraltar

Parece ser que desde los tiempos del rey Wamba las costas meridionales de España fueron periódicamente reconocidas por elementos africanos. En general, esas pequeñas expediciones llevadas lógicamente a cabo por los pri-

meros berberiscos al servicio de los árabes respondían más bien a un espíritu de rapiña que a planes preconcebidos con vistas a la invasión.

La facilidad de la inesperada irrupción agarena, compuesta en principio de muy escasas huestes ante tan importante y enorme objetivo, ha sido objeto de innumerables tesis que se apoyan, tanto en leyendas bellas pero arbitrarias como la de la Cava y su padre el Conde Don Julián, como en las intrigas y ambiciones del obispo Don Oppas y de los hijos del rey Witiza. En el fondo todo ello no sirve más que para encubrir la verdadera realidad que fue una total falta de espíritu de resistencia por parte de los peninsulares.

Esa falta de espíritu pudo ser conocida por Muza ben Noseir por varios medios, es decir, tanto por propias y directas observaciones, cuya realidad no conocemos, como por otros informes indirectos, interesados o no, que le hicieron ver el divorcio existente entre los primitivos habitantes hispano-romanos y la oligarquía visigoda, erigida en casta superior, regida por principios germánicos que abiertamente chocaban con las costumbres y usos, incluso jurídicos, de los naturales. Cabe, además, y esto ha sido ya repetidamente apuntado por ciertos historiadores como Diehl o Waldteufel, que los íberos peninsulares, pese a su intensa latinización, se sintieran más afines con los semitas, cuyo contacto se remontaba hasta los tiempos de la colonización púnica, aunque estas presunciones son difícilmente admisibles por las grandes diferencias en el orden cultural y religioso habido entre ambos contendientes, esto es, entre invasores y peninsulares.

De uno u otro modo esos factores debieron ser quizá lo que con mayor fuerza impulsaron a Muza a plantear ante el califa de Damasco, Walid I, su decisión o deseo de intentar llevar sus algaradas sobre España. Es curioso advertir cómo el califa en su adhesión a cuanto significara contacto con la mar le recomendará que mandara «a ese país algunos destacamentos de tropas ligeras para que exploren y tomen informes exactos, pero no expongas a los musulines a un mar embravecido por las olas». Para tranquilizarle, Muza se limitó a decirle que «no era mar sino estrecho», pero el califa volvió a insistirle que «aunque sea así, infórmate por medio de exploradores», frases o mandatos que explican con más fuerza que ningunos otros el continuo temor que el líquido elemento inspiraba en general al pueblo árabe.

Es un hecho concreto que la primera expedición a España fue la efectuada en el año 710 por el bereber Tarif ben Malluk, aunque según Menéndez Pidal el año anterior el legendario Conde Don Julián, último gobernador de Ceuta, traspasó el Estrecho con positivos resultados. Esta acción pudo servir de base al reconocimiento armado de Tarif, quien en cuatro naves, precisamente prestadas al parecer por el mismo Don Julián se embarcó con 400 hombres, de ellos 100 de caballería, arribando a la isla de las Palomas, en Tarifa, llamada «Andalus», la cual según Sánchez Albornoz era un arsenal visigodo.

El actual nombre de Tarifa, dada a la población más meridional de la Península, parece asegurar la veracidad de dicho desembarco, cuyo caudillo dejó allí eternamente su nombre. Tarif, devastó a todo el territorio hasta la bahía de Algeciras, regresando sin novedad a su punto de partida, decidiendo

con sus informes las vacilaciones que pudieran existir en Muza, quien ya sin titubeos fijó para el año siguiente la invasión.

Ésta tuvo lugar en el año 711 y fue llevada a cabo por Tarik ben Ziyak, gobernador de Tánger, con unos 7.000 hombres, en su mayor parte berberiscos y libertos, los cuales fueron transportados en las antedichas cuatro naves de Don Julián en sucesivos viajes o barqueos.

Basta considerar la escasez, tanto en los medios navales como los militares empleados en la invasión, para cerciorarse de la falta capital cometida por los visigodos con su abandono de la mar, pues el reducirse los teatros de operaciones por la limitación de los medios y escasa movilidad con una débil fuerza de vigilancia marítima y terrestre en el Estrecho, Don Rodrigo hubiera podido interceptar y ahogar en sus propios orígenes el conato de invasión.

Sobre los lugares en que se efectuaron el embarque y desembarque, esto es, los puntos de salida de África y de arribada a España, existe bastante oscuridad,* pues en general los diversos autores se contradicen. Si la salida tuvo lugar desde Ceuta, en opinión de gran número de historiadores, por lo que respecta a la situación del punto de desembarco nos dan contradictorias opiniones, mientras unos apuntan a Tarifa otros se inclinan por Algeciras, e incluso por Gibraltar, que como se sabe tomó a partir de allí el nombre de Djebel Tarik, al igual que el Estrecho.

Sin negar el hecho, en lo que al embarque se refiere, de que Ceuta fuera uno de los lugares de concentración y de salida hay que reconocer que el paso de las huestes árabes no pudo limitarse exclusivamente a ese puerto, sino que algunas fuerzas combatientes tuvieron que partir de Tánger, porque si se atiende al terreno y se conocen las reglas de la estrategia de la época Tarifa descuella por su proximidad al litoral marroquí unos 14 kilómetros, y es realmente aún en nuestros días el sitio más lógico e idóneo como punto terminal para los navíos procedentes de Tánger y hasta de Ceuta y, por esa razón, en nuestro sentir, ambos puertos debieron ser los puntos de embarque de las fuerzas de invasión.

En lo que concierne al lugar del desembarco, en general, viene afirmándose que luego de la batalla de la Janda, cuyo exacto emplazamiento produce todavía enconadas controversias, las fuerzas musulmanas se dirigieron a Sevilla, Écija, Córdoba, Mérida, Málaga y Granada, convergiendo en Toledo. Dada la posición geográfica de esas ciudades es lógico pensar que no podían ser las mismas fuerzas las que se dirigieron a unas y otras y, por ello, también nos atrevemos a pensar que los puntos de desembarco tuvieron que ser dos, Tarifa y Carteya.

Tarifa ofrecía un emplazamiento ideal para bifurcarse hacia Occidente, a fin de envolver a Gades y otras ciudades litorales y proseguir luego por el valle del Guadalquivir hacia Sevilla y Écija. En cuanto a Carteya era otro lugar lógico de partida por la vía romana de la costa para dirigirse a Málaga y remontarse desde allí hacia el norte.

Por todo ello, estimamos que hay que descartar a Algeciras y Gibraltar que en el tiempo no tenían vida propia y únicamente adquieren nombre a par-

tir de la invasión. Aunque en ellas no se efectuara directamente, desde antiguo la isla Verde parecía poseer cierto valor y si más tarde la llamada Villa Vieja llegó a desarrollarse como base para los navíos de vigilancia de la bahía y del Estrecho, las excavaciones no han hallado hasta ahora ningún vestigio anterior al período musulmán, por lo que no parece lógico que fueran elegidos por Muza como punto de arribada.

Por otra parte, si algunos dan a Carteya como destruida por los vándalos entre el 409 y 411, otros indican que la conquista de Tarik no pudo ser la del enhiesto Peñón, de momento inútil y despoblado, sino la misma Carteya que podía serles más útil que un monte aislado. Una de las varias pruebas que existen sobre la supervivencia de la ingente ciudad púnica y su preponderancia sobre la bahía nos la proporciona Levy Provençal, cuando afirma que el origen de la futura omnipotencia de Almanzor residió en la importancia adquirida por su propio antepasado directo, tronco de su linaje, en el asalto y conquista de Carteya.

Será mucho después cuando Tarik haya pasado ya a las sombras en que los árabes se fijen en las condiciones estratégicas que ofrecía la Roca y decidan establecerse en sus inmediaciones, del mismo modo que la isla Verde será igualmente aprovechada para emplazar otras nuevas posiciones. Entonces Carteya se convertirá en la providente cantera de las restantes fundaciones y las poblaciones y fortalezas de Gibraltar e isla Verde nacerán definitivamente, bautizada la primera a modo de homenaje con el nombre de aquel lejano caudillo que fue el primero en poner en la bahía y Estrecho sus pies.

En realidad es muy poco lo que puede decirse sobre la influencia del mar en esas primitivas campañas de Tarik, Muza ben Noseir y su hijo Abdelarik el posteriormente casado con Egilona, la viuda de Don Rodrigo. En general lo concerniente a los primeros tiempos de la invasión del dominio y de la reacción peninsular está todavía envuelto en plenas nebulosas que pese a todo lo que se afirme no están aclaradas ni resueltas por pruebas concretas y terminantes.

Durante unos cuantos siglos el Estrecho fue musulmán y éstos adquirieron un dominio relativo del mismo y de sus accesos, debido en gran parte a los marinos andaluces, aunque jamás supieron explotarlo. Tiempos, por tanto, en que el Estrecho y en especial su fortaleza de Gibraltar adquirirán un verdadero valor militar, si bien su misión no consistirá precisamente en proteger y controlar la navegación, sino en desempeñar un papel que pudiera asegurarles, entre otras cosas, una eventual retirada hacia África, es decir, concediendo a la Roca una estimación estratégica completamente distinta de la que tendrá a partir del siglo XVI.

Por otro lado, Gibraltar no desempeñará tampoco por entonces la función a que posteriormente será destinada, la de servir de enlace y control de las comunicaciones entre el Mediterráneo y el Atlántico, porque las únicas corrientes humanas que en ese sentido se realizarán serán las incursiones promovidas por los normandos, quienes inaugurarán las corrientes oceánicas hacia el mar latino que, salvo esas expediciones accidentales, será durante

siglos una cuenca cerrada a todo contacto con el Oeste. A cambio las corrientes de todo género, Norte-Sur, dominarán esta época hasta el punto de que el historiador Gilberto Freyre ha llamado al Estrecho, África del norte y España en el período musulmán, el «bicontinente».

El emirato cordobés en su acción sobre el mar

Si se exceptúa en algunos períodos de la Alta Media a Bizancio y anteriormente a los vándalos, el poder naval desde la batalla de Actium había languidecido y así va a continuar en lo que se refiere a su papel fundamental en los planos militar, e incluso económico, sumergido en una completa penumbra que perdurará durante los primeros siglos del dominio musulmán en el Mediterráneo, ajeno, por tanto, a las luchas y ambiciones que crecen y se desarrollan en el interior de las tierras de su cuenca.

Era por ello evidente que ese mar debilitado aunque siempre dispuesto a convertirse en lo que se le exigiera alcanzara también a la España musulmana, sin que ésta apenas le concediera el positivo valor que encerraba. De ahí la inmovilidad política de los árabes españoles en el plano marítimo y naval, si bien ese inmovilismo sea esporádicamente sacudido por sus luchas intestinas, en las que el mar será una de las vías que les permitirán en ocasiones reforzar y defender sus posiciones e intereses peninsulares y de las tierras norteafricanas, ante las amenazas que pudieran sobrevenir. Cuando ello llegue, en el siglo IX, la necesidad les impondrá la creación de unas fuerzas a flote estrictamente defensivas porque en la realidad no han de jugar ningún papel fundamental, tanto en sus luchas contra los reinos cristianos como para dirimir sus rivalidades. Prueba de ese cierto desapego hacia lo marítimo y naval, será que, salvo algunas aisladas creaciones, en todas sus actividades en ese orden, desde la arquitectura naval hasta sus estructuras orgánicas, los árabes no aportaran nada propio, limitándose a copiar cuanto, en tal aspecto, detentan los pueblos por ellos dominados o alcanzados.

Coincidiendo con el nacimiento del emirato de Córdoba, por Abderramán I, uno de los raros supervivientes de la dinastía califal de los Omeyas depuesta y perseguida por la de los persas Abassidas, que trasladan a Bagdad el poder y la hegemonía del Islam, aparece en la orilla opuesta del estrecho de Gibraltar el estado de los Aglabies, tributarios, en cierto modo, de los Abassidas de Bagdad y, por ello, en franca oposición con los emires cordobeses. Dichas rivalidades y su política de expansión mediterránea, influirá sobre los emires andaluces en sus intentos de proyección naval sobre el Mediterráneo.

Alrededor del 827 los Aglabies inician sus campañas con la conquista de Sicilia en poder de los bizantinos, solamente terminada cerca del siglo X y su desembarco en Calabria, por el que amenazan las costas del Adriático, operaciones en las que se distinguieron los piratas independientes de Andalucía, quienes en 831 asaltan Palermo y en el 843 Mesina, en los tiempos de Abde-

ramán II de Córdoba, piratas que habían sido combatidos y contenidos por las flotas bizantinas de Sicilia durante los siglos VII y VIII y que se organizarán plenamente, como tales, bajo Alhaken I y, a partir del siglo IX, su nombre se hará temible de un extremo a otro del Mediterráneo, perdurando, incluso, hasta la época de los Reyes Católicos.

A esos anárquicos navegantes, integrados en buena parte por los desterrados por Alhaken I, luego de la sangrienta rebelión del arrabal del sur cordobés en 814, se deberá, entre otras cosas, el asedio de Alejandría y la posesión de Creta, donde en 827 se instala el rebelde y exilado cordobés Abu Hafs al Balluli, isla que permanecerá en manos árabes hasta el año 961, en que bajo Romano II será por la fuerza recuperada por los bizantinos. Esos mismos piratas españoles serán también los que en el 891, después de desembarcar en las costas meridionales de Francia, fundarán en plenos Alpes una especie de reducto, del cual solamente podrán ser expulsados en el año 972, casi un siglo más tarde.

Pero tales operaciones o campañas, conducidas por anónimos capitanes, demuestran una vez más la mentalidad árabe frente a la mar, en la que no solamente faltó una dirección capaz de coordinar las diversas acciones sobre los objetivos que la época tan fácilmente ofrecía, sino que enseña la falta del dominio efectivo de ese mar y con ello la ausencia de un órgano de conducción y unos medios o fuerzas a flote capaces de alcanzar y asegurar para el Estado, lo que de forma muy fácil conseguían los independientes marinos andaluces.

Pero además, la piratería sobre el Mediterráneo provocaría indirectamente, y a la larga, la reducción del intercambio comercial en el mar latino en fuerte contraste con el que se desarrollaba en el océano Índico y en el mar Rojo, con la consecuente cancelación del tráfico norte-sur, que prácticamente quedaría cerrado por varios siglos, de donde saldría que algunas ciudades italianas, especialmente Venecia, que en el año 991 se aseguraba ya mediante un tratado con Bagdad la posibilidad de sostener algún tráfico con Oriente, se erigieran con el tiempo en declarados y temibles adversarios del Islam.

Tales consecuencias se harán sentir al final de la Edad Media y en los comienzos de la Moderna, en donde ya se adivinan unas zonas fértiles y unos puntos terminales del tráfico, los cuales por radicar en la península itálica permitirán a Venecia, Pisa, Génova y otras pasar del campo económico o, si se quiere, comercial sobre los que se fundan sus comunicaciones marítimas, al militar y político, que les permitirá contribuir a las diversas Ligas Marítimas que, como los actuales Pactos Oceánicos, habían de unirles en unos mismos intereses comerciales y políticos. Además, según nos muestra la Historia y exige la Estrategia, dichas ciudades italianas se dirigirían a lograr la protección de sus derrotas, lo que tratándose de un mar cerrado como el mar Latino equivalía casi a pretender, a la vista del formidable impulso dado a sus respectivas flotas, al dominio total de dicho mar, lo que aunque no lograrían, sí pesarían decisivamente en sus futuras luchas con los turcos cuando éstos se conviertan a su vez en el máximo exponente del Islam.

Volviendo a la Córdoba de los siglos VIII al X, y pese a la posesión de las islas Baleares, la marina musulmana continúa su desarrollo de modo muy incipiente, a pesar de que algunos autores como Fernando de Carranza, Marcel Herubel o Gsell, atribuyen ya a Abderramán I un gran poderío naval.

Esos mismos autores nos hablan de grandes fuerzas de vigilancia, basadas en las costas de Málaga, Almería y Tarragona, achacando a estas últimas la destrucción de una escuadra africana que había desembarcado en Tortosa ciertas fuerzas. Tanto estas afirmaciones como las que se refieren a la creación y mejora de los astilleros o atarazanas de Sevilla, Tortosa y Cartagena, que en realidad fueron obra de Abderramán II y III, así como lo que el historiador Lafuente escribe respecto a la construcción «de un gran número de barcos de los mayores, según planos traídos de Constantinopla, que fueron adscritos a los puertos de Tarragona, Almería, Almuñécar, Algeciras, Cádiz, y Huelva» y la atribución al emir Alhaken I del envío de una flota a Barcelona, asediada por Carlomagno, son sin duda puras fantasías que suponen un pleno desconocimiento de las circunstancias históricas en que se desarrollaron los primeros tiempos del establecimiento de los Omeyas en España, harto empeñados en consolidar su poder y en reducir los núcleos rebeldes que absorbieron por completo sus medios y energías.

Como Levi Provenzal afirma, no parece probable que hasta el siglo IX los musulmanes españoles pudieran efectuar ningún esfuerzo naval y es, precisamente, en dicha época cuando ciertos autores árabes comienzan a hablar de escuadras armadas por los emires andaluces, pero no dan ninguna clase de detalles sobre la estructura, tipos y armamento de las naves.

Lo que realmente hizo despertar en la corte cordobesa las inquietudes sobre el mar fueron las expediciones de los aglabíes a Sicilia y Calabria, y seguramente, más aún, la inesperada irrupción de los normandos en la desembocadura del Guadalquivir, si bien parece que lo primero fue lo que hizo ver a Abderramán II lo que podía significar la creación de una fuerza naval en manos de un adversario sobre la que se había basado su expansión y que pudiera algún día amenazarle, dada la completa inferioridad que en ese orden o esfera se encontraba.

En refuerzo de esa tesis hemos de considerar que la amenaza aglabí pesaba también en el otro extremo mediterráneo, esto es, sobre Bizancio, que después de haber perdido en los últimos cien años todos sus dominios en el litoral africano y Mediterráneo occidental vio con claridad en el siglo IX que su papel rector en el mar Latino se quebraba por las presiones directas que sobre la misma Bizancio ejercían los Abassidas, quienes con sus aliados aglabíes luego de su intalación en la Calabria y la Apulia, con la toma de Tarento, amenazaban sus más alejadas posesiones, e incluso los accesos y comunicaciones del Tirreno, Adriático y Egeo que por tal camino muy pronto podrían ser musulmanes.

En el conjunto del mundo mediterráneo se aprecia un peligro de inversión de poderes, que si fue apercebido por Bizancio no podía pasar inadvertido a Abderramán II que, como buen Omeya, era declaradamente insumiso al califato oriental.

Para contener esos peligros el emperador Teófilo, hacia el año 840, se aperció que su único y mejor aliado podría ser la rebelde dinastía de Córdoba, dirigiéndose a Abderramán para que ejerciera sobre las costas africanas una diversión que detuviera, e incluso aniquilara las presiones de Bagdad sobre el Mediterráneo central y oriental, tan peligrosas sobre ambos. Pero como para Abderramán II, por encima de toda clase de riesgos y por grandes que fueran sus diferencias con sus hermanos de fe y de raza, pesaba el imperioso mandato de esa afinidad que le prohibía la alianza con un príncipe cristiano para combatir, precisamente, a aquéllos, esos intentos bizantinos quedaron defraudados.

Esa fidelidad del emir de Córdoba a los imperativos naturales a que estaba obligado, no obsta para que siguiera advirtiendo que su litoral era una frontera abierta y, por ello, expuesta a cualquier desembarco, el cual solamente podía evitarse poseyendo una fuerte flota militar, de acuerdo con los imperativos estratégicos que tal litoral precisaba, razón de su decisión de crear una Armada potente, de la cual únicamente alcanzó a colocar sus cimientos pues la futura marina califal obtendría su mayoría de edad y franco desarrollo bajo el gran Abderramán III.

Ese esfuerzo va a hacer acto de presencia ante la rebelión en 848 de las Baleares, que desde su conquista y por el total apartamiento del mar de los primeros emires cordobeses habrán quedado como presa fácil, tanto para los asaltos de los piratas durante los siglos VII al IX como para hacer renacer el espíritu de su independencia en sus pobladores hasta entonces, muy poco islamizados. Aunque algunos autores hacen ascender a 300 unidades las fuerzas navales que utilizó Abderramán II contra los isleños, esa cifra no puede admitirse, dado que hasta el reinado de Abderramán III los cronistas árabes no hacen mención de grandes flotas y un conjunto de tal magnitud no hubiera dejado de ser registrada.

Así se explica que, pese a esos supuestos y exagerados esfuerzos, Abderramán II aunque logró reprimir los focos rebeldes no consiguió imponer su total soberanía en las islas, objetivo que solamente se alcanzará en el 903. A partir de allí la islamización de las Baleares fue perfecta hasta su conquista en 1229 por Jaime I de Aragón.

Fuera de esa acción que no puede llamarse ofensiva sino más bien de castigo, la acción en la mar de la incipiente marina de Abderramán II se polarizó a fines defensivos para poder responder a las iniciativas y espíritu agresivo que presiden las empresas aglabíes y normandas, aunque la primera amenaza pueda, por el momento, descartarse, dado que los aglabíes se encontraran demasiado empeñados en Sicilia y en sus luchas internas. A cuenta lo que forma uno de los sucesos de mayor impacto en el reinado de Abderramán II fueron las irrupciones normandas efectuadas en el Sur.

Las incursiones normandas, sin que se conozca bien las causas que les hicieron descender hasta latitudes tan bajas, produjeron en la mentalidad islámica una impronta muy profunda, verificándose la primera aparición el año 844, cuando penetran en el estuario del Tajo y atacan Lisboa, de donde son

rechazados como antes lo habían sido de Gijón y La Coruña por Ramiro I, rey de León, que les apartó de su inicial objetivo que por lo que pudiera deducirse de las expediciones sucesivas eran las costas cántabras y gallegas.

La derrota de Lisboa impuso a su caudillo Vinigur a proseguir hacia el Sur hasta la boca del Guadalquivir, en donde se dividieron, pues en tanto que un grupo continuó por el litoral gaditano hasta alcanzar posiblemente Conil o Zahara de los Atunes y no Medina Sidonia como erróneamente afirman algunos notables autores, confundiendo el distrito árabe de Sidonia con la ciudad, otros remontaron el río hasta establecerse en la isla Menor, por entonces denominada Captel, de la que hicieron la base de sus futuras correrías para proseguir aguas arriba saqueando Sevilla y sus alrededores, desembarcando en Coria del Río y amenazando directamente a Córdoba, lo que, según Sánchez Albornoz, obligó a sus moradores a recurrir a los celtíberos del Ebro, esto es, de la frontera superior con esas fuerzas y otras llegadas de las marcas fronterizas. Abderramán II pudo detenerlos, destruyendo sobre el citado río, cerca de la actual Tablada, unos treinta drakers de los 54 que parece formaban el grueso normando.

Esa derrota obligó a Vinigur a huir hacia el Estrecho por cuyas aguas navegaron durante cierto tiempo, pues se sabe que en el 858 desembarcaron en Nakur, en la costa marroquí del mar de Alborán y capital del estado, independiente de los Salihies, fundado según Menéndez Pidal a comienzos del siglo VIII en el Riff, aunque se desconoce si fueron los mismos que asolaron Andalucía u otras expediciones, pero lo que sí parece cierto es que al final retornaron hacia la Aquitania. Solamente algunos grupos dispersos, probablemente sorprendidos y que no lograron reembarcar, se dirigieron a Niebla para después instalarse en el valle del Guadalquivir, para constituir en lo sucesivo una colonia de muladíes de origen normando aunque ya totalmente islamizados.

Esos acontecimientos originaron la sucesiva creación de atarazanas o arsenales de donde saldrían las naves que iban a formar la base de la marina de los Omeyas, de Córdoba, fuerzas de las que se dice combatieron con éxito a los mismos navegantes del Norte en tiempos de Muhammed I, sucesor de Abderramán II, cuando después de haber sido rechazados en el NW peninsular trataron de irrumpir por segunda vez en las costas andaluzas, enfrentándose a una escuadra árabe a la altura del Algarve portugués que les obligó a entrar en el Mediterráneo, para después de numerosos ataques a puertos de ese litoral regresar al Atlántico, en cuyos accesos sufrieron otra acometida de las flotillas moras de vigilancia que, según Menéndez Pidal, patrullaban hasta el golfo de Gascuña.

Pese a tan insigne procedencia se hace difícil admitir esas actividades navales musulmanas, porque semejantes navegaciones y patrullas suponían un excesivo alejamiento de sus bases de Lisboa y Alcacer do Sal, lo que les obligaría a tener que vivir y establecer un apoyo logístico de los recursos de la costa gallega y cantábrica, de lo que no se tiene noticia. De otra parte, tan extensa vigilancia suponía unas navegaciones tan audaces en unos mares

totalmente inéditos para ellos, lo que estaba muy lejos de la capacidad de un pueblo sin vocación ni tradición marinera.

Pero es que además una tan constante exploración en esas altas latitudes cuyo objetivo parece ser se dirigía a la detección y destrucción de las flotillas normandas antes de que alcanzasen las costas españolas que no eran tampoco las del Andalus, exigía conocer previamente la situación del enemigo, sus derrotas de arribada, sus objetivos, época y año de su llegada, y especialmente información sobre un teatro de operaciones y de patrulla ignorado, de condiciones climatológicas e hidrográficas muy duras, conjunto de informaciones que el emirato cordobés estaba muy lejos de poder obtener, pues tan minucioso sistema y planificación de las patrullas equivalía a disponer de un avezado órgano de conducción de operaciones navales que hasta muchos siglos después ninguna nación dispondría. Para los musulmanes españoles lo más lógico era buscar el combate en las proximidades de sus bases y costas, ya que no pudiendo garantizar la victoria se hallaban al menos en situación de asegurar su retirada.

Alejado por segunda vez el peligro, únicamente merece reseñarse la diversión que con elementos navales llevó a cabo Muhammed I en el año 879 contra Alfonso III de León, intentando desembarcar en algún punto de Galicia, operación fallida al deshacer un temporal a la escuadra árabe y causa acaso de que hasta un siglo después no se volviera a intentar un ataque por mar contra aquel reino cristiano.

Pero en los siglos anteriores al X el aspecto más significativo de la España musulmana en sus relaciones con la mar lo constituye la extraña comunidad marítima surgida en el SE español, en los alrededores del cabo de Gata, conocida como la «Federación de los marinos de Pechina», constituida al principio por muladíes y cristianos, navegantes entre Escombreras y los puertos argelinos, estableciendo una gran corriente comercial y un estado independiente, cuyos límites se fueron posteriormente ensanchando con licencia y hasta protección de los emires, Federación que en el 922, bajo Abderramán III, será integrada en el califato.

Apogeo y declive de la Marina musulmana bajo el califato cordobés

Con Abderramán III la monarquía Omeya conseguirá alcanzar a mediados del siglo X la cumbre de su poder y esplendor, hasta el punto que el nombre de Al Nassir resonará con ecos profundos, tanto en el mundo oriental como en el occidental cristiano.

Bien es verdad que para lograrlo tendrá que resolver los tres grandes problemas que había heredado: el restablecimiento de la unidad del reino, rota desde la época de Muhammed I por la rebelión andaluza de Ibn Hafsum; la prosecución de la lucha contra el reino leonés y, por último, el conjurar la amenaza fatimi que había surgido y se desarrollaba en el norte africano, al haber sabido aprovecharse de la decadencia y de las ardientes rivalidades que

agitaban a los reinos Aglabita de Túnez, a los Idrisis del actual Marruecos y al Imanato Rustini en el Mogreb central.

Los Fatimís, nueva secta religiosa que en el 644 había roto la unidad religiosa, del Islam, bajo el pretexto de haber sido separados del califato en provecho de los Omeyas y luego de los Abassidas, pese a ser descendientes de Fátima la hija del profeta.

Dueños del norte de África pensaron en someter a la totalidad de los pueblos árabes, incluso, al Andalus español, donde poseían partidarios influyentes como el filósofo cordobés Abenmasarra y un núcleo armado del célebre rebelde Ibn Hafsum, que pronto iba a declararse vasallo del monarca fatimida, obligando a Abderramán III, al comienzo de su reinado, a dedicar la mayor parte de sus fuerzas y energías a extinguir el foco perturbador concentrado en los altos riscos de Bobastro.

De otro lado la fuerza alcanzada por sus adversarios fatimidas al ocupar Sicilia y heredar los antiguos arsenales de los aglabitas en el golfo de Sirte, movieron a Abderramán III para conjurar la gran amenaza marítima que pesaba sobre él a proyectar una poderosa acción en África para ahogar en su origen tan ambiciosos proyectos fatimidas, ordenando una permanente vigilancia del litoral andaluz por tierra y mar, al objeto de evitar que el rebelde Hafsum pudiera recibir refuerzos exteriores y para prevenir cualquier intento de desembarco, anulando de ese modo la posible ventaja que siempre supuso una invasión por sorpresa.

Se dice que a tal efecto el mismo Abderramán se trasladó el año 914 a Algeciras para inspeccionar a sus flotillas e impulsar la botadura y armamento de nuevas unidades, consiguiendo, según ciertos autores como Saavedra o Fernández Palencia, llegar a igualar a las fuerzas navales fatimidas. Las primeras alusiones a esas flotas califales cordobesas se deben a El Bayán, quien en el 931 las señala como formadas por 200 naves, cuya base principal era Almería, convertida definitivamente en el gran arsenal omeya, en espera de ser suplantado por Denia. Dichas escuadras fueron colocadas bajo el mando del wali de Pechina, Ibn Rumahis, quien seguirá ostentando tal rango en el reinado siguiente de Alhaken II, por el prestigio alcanzado en la época de ambos califas que constantemente le consultarán por el peso y valor que su opinión les merecía.

La posterior conquista fatimida de Nakur el año 917 y las luchas con los Idrisis de Marruecos decidieron al Omeya cordobés a llevar su acción ofensiva a la costa opuesta del Mediterráneo, ocupando Melilla el 927 y Ceuta el 931, plazas logradas por medio de una flota mandada por Farach Ben Ufayr, posiciones que permitirán a Abderramán III ejercer con eficacia una mayor presión política y militar sobre los diversos emires y reyezuelos de toda esa vasta área, e implantar el 931 una especie de protectorado sobre casi todas las regiones comprendidas entre Argelia y el Atlántico, donde el 951 ocupara Tánger, disponiendo así de un glacis defensivo que perdurará hasta el siglo XI.

Semejante política fue coronada con una hábil propaganda de subversión culminada en la rebelión de la Berbería Oriental hacia el año 944, que afianzó

su ya firme posición sobre África y el Mediterráneo occidental, permitiéndole, quizá, pensar en prolongarla mediante una política de alianzas, incluso con el mundo cristiano a la que pudiera atribuirse las relaciones sostenidas con Bizancio, intenciones cuyos alcances no están suficientemente aclarados.

Era natural que para efectuar y consolidar dichas empresas sobre los fatimidas Abderramán se apoyara sobre la mar y de ahí que sus acciones fueran efectuadas por flotas que, como las de los marinos de Pechina, mandadas por Ahmed ben Ilyas y Yunnus ben Said, atacaron el litoral de la Ifriqiya, imprimiendo al adversario una guerra de desgaste por la que fue apartada de sus pretensiones respecto a la península. A través de la posesión de las mencionadas plazas de Ceuta, Tánger y Melilla, y con el protectorado que ejercía sobre los diversos emiratos y reinos africanos logró que éstos combatieran a los fatimidas, dispensando a las fuerzas andaluzas de intervenir directamente en esas luchas. Política, a su vez, que aseguraba su retaguardia y sus flancos, permitiéndole hacer frente a los briosos empujes de Ramiro II de León y del conde castellano Fernán González.

Las consecuencias de la política naval y militar de Abderramán III se resumen en el hecho de que durante su largo reinado (912-961), sus adversarios africanos no pudieron atacar el litoral peninsular musulmán sino en el año 955 en que Al Hasam ben Alí, gobernador fatimi de Sicilia, envió una flota contra Almería a la que saqueó y asoló. Pero la respuesta no se hizo esperar y ese ataque fue pronto compensado por el incendio del puerto tunecino de Marsa Al Jaraz, hoy La Calle, y la devastación de los campos de Susa y de Tabarca, llevados a cabo por el antiguo gobernador de Medinaceli y conquistador de Tánger, el célebre caudillo Galib ben Abd Al Rahman, quien al mando de 70 naves estableció el poder califal en aquellas aguas y territorios. Mas tarde, en los últimos años de Al Nassir, verá reducido su poder e influencia a la sola posesión de Ceuta y Melilla, plazas que servirán a su sucesor Alhaken II como cabezas de puente desde las que podrá proseguir las directrices africanas de su padre.

El poder naval y militar de Alhaken II, último escalón de la gloria del califato cordobés, que había heredado de su padre, le permitió hacer frente a la pretendida hegemonía fatimi, si bien fueron las nuevas irrupciones normandas las que pondrían en actividad a sus flotas.

Fue la tercera y última amenaza importante sufrida por el califato y materializada por 28 Drakers que, rechazados en el 968 de Galicia, se vieron obligados a descender hacia el Sur, siendo localizados por una flotilla de vigilancia sevillana que logró dispersarlo. A los tres años los normandos reaparecieron pero esta vez bastó con la concentración en la barra del Guadalquivir de las flotas de Sevilla y Almería, al mando de Al Rahman ben Rumahis, para que los piratas norteños se retiraran sin intentar siquiera aproximarse a las costas.

Esas limitadas operaciones fueron las únicas realizadas en las aguas territoriales del Andalus durante el reinado de Alhaken II, pues el resto de sus intervenciones navales, muy escasas, tuvieron por escenario las costas nortea-

fricanas en su intento de continuar la política de su padre y afianzar su prestigio. Alhaken II se vio favorecido por la conquista fatimida de Egipto y sus intentos de anexionarse Siria y, más aún, por la fijación de la corte en el Cairo, efectuada hacia el año 972, con lo que la Ifriqiya fue convertida en una simple provincia. Esas lejanas actividades fatimis facilitaron al califa cordobés ejercer de nuevo su poder en el Mediterráneo occidental y en el Estrecho, permitiéndole recuperar en 974 a Tánger, paso previo para dominar y pacificar nuevamente al Mogreb.

Con su sucesor Hixen II, cuya manifiesta incapacidad fue agravada por el poder dominante de Almanzor, el Andalus apenas conocerá ninguna actividad naval. Las flotas servirán a Almanzor como simples medios para el transporte de sus fuerzas y, en caso necesario, para su abastecimiento. El ejemplo más palpable, repetido continuamente a través del Estrecho, reside en el empleo de las naves basadas en Alcacer Do Sal para alimentar y sostener la gran ofensiva contra León y Santiago en el año 997.

La muerte de Almanzor en el 1002 y el derrumbamiento del califato en el año 1030, impondrán al poderío naval musulmán una completa decadencia, de la que ya difícilmente podrá resurgir.

BIBLIOGRAFÍA

- C. A. R. de Belot: *La Méditerranée et le destin de l'Europe*. París, 1961.
 J. Vicens Vives: *Geopolítica*. Barcelona, 1961.
 S. Gsell: *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*. París, 1947.
 E. F. Gautier: *Le passe de l'Afrique du Nord. Les siecles obscurs*. París, 1937.
 A. Pellegrín: *L'Islam dans le monde*. París, 1937.
 C. Diehl: *L'Afrique byzantine*. París, 1896.
 C. Sánchez Albornoz: *La España musulmana* (I y II). Buenos Aires, 1960.
 González Palencia: *Historia de la España musulmana*. Barcelona, 1932.
 E. Levi: *L'Espagne musulmane au X^e siecle*. Provençal. París, 1932.
 R. Dozy: *Histoire des musulmans d'Espagne jusqu'à la conquete de l'Andalusie par les Almohades* (I y II). Leiden, 1861.
 A. de Saavedra: *La marina militar musulmana en España*. Revista «Vida Marítima». Marzo, 1902.
 Ibn Khaldoun: *Histoire des Berberes et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*. Argel, 1852-56. Tradc. de Slane.
 F. de Carranza: *Ensayos históricos hispano-musulines*. 1945.
 M. Gaspar Remiro: *Cordobeses musulmanes en Alejandría y Creta*. Zaragoza, 1904.
 F. Bordejé Garcés: *Cartas a unos muchachos españoles*. Madrid, 1936.
 Abderramán I. Monografía histórica. Revista «Archivos, Bibliotecas y Museos». Madrid, 1910.