

COSTAS ALICANTINAS Y COSTAS MAGREBÍES: EL ESPACIO MARÍTIMO MUSULMÁN SEGÚN LOS TEXTOS ÁRABES

Por
MÍKEL DE EPALZA

Alicante árabe es definida por las fuentes musulmanas como ciudad y como fortaleza (EPALZA, 1985), pero en sus relaciones exteriores se caracteriza por ser cabeza de fortalezas en la Vía Augusta (RUBIERA, 1985a) y por ser puerto y atracadero (*marsà, minā'*). El texto fundamental de Al-Idrisi, a mediados del siglo XII, menciona especialmente sus exportaciones marítimas (de productos del esparto) y sus atarazanas para la fabricación de diversas clases de naves.

En este trabajo se va a estudiar, en una primera parte, un texto poco conocido del geógrafo onubense del siglo XI *Ubayd Allāh Al-Bakrī*, sobre las costas de Sharq Al-Andalus (Oriente o Levante de la Península Ibérica) en relación con sus vecinas costas del Mágreb. En una segunda parte, se traerán a colación una serie de textos árabes paralelos (*Al-Ya'qūbī* del siglo IX; *Ibn Hawqal*, del X; *Al-Idrisi*, del XII; *Ibn Sa'īd Al-Magribī*, del XIII), para mejor comprender los rasgos fundamentales de este espacio marítimo. Finalmente, se harán algunas consideraciones geográficas generales, para mejor comprender el alcance de estos textos.

Excluimos la zona o espacio marítimo del Estrecho (*az-zuqāq*) y sus costas adyacentes, que suelen tener un tratamiento especial en las fuentes geográficas árabes —aun dentro de la conocida oposición de «las dos orillas» (*al-udwatān*)—, y la zona actualmente andaluza de Almería, que tuvo siempre en la Edad Media, por su posición geográfica, una situación común a todas las costas andaluzas y a las de Sharq Al-Andalus, donde se le colocó a menudo, al menos hasta el siglo XIII.

Este texto de Ubaidāllah Al-Bakrī ha sido a veces utilizado por su descripción de las costas del Levante de la Península de Al-Andalus (RUBIERA, 1985b), dentro de los muchos estudios sobre las costas levantinas (LA CHICA, 1974), que recuerdan los más detallados portulanos cartográficos bajomedievales (EPALZA, 1986). Lo he utilizado yo mismo para la historia árabe de Santa Pola (SÁNCHEZ-BLASCO-GUARDIOLA, 1986, 19). Aquí lo queremos presentar como la mejor expresión, en época árabe, del espacio marítimo entre la costa levantina y la magrebí, dentro de una doble

tradición del período árabe: la de la navegación mediterránea entre esas costas y la de los textos árabes que, durante casi cuatro siglos, se refieren en particular a esta zona marítima y su navegabilidad.

Es evidente que gracias a esos textos podemos ponderar esa «vía prioritaria hacia Oriente», que indica la importancia de este «Canal de la Mancha del Mediterráneo» (Braudel) y la función geopolítica de las costas de Sharq Al-Andalus como «puerta de Al-Andalus hacia Oriente» (EPALZA, 1984).

El texto de Ubaidállah Al-Bakri

La edición clásica de lo que nos ha llegado de la obra de este geógrafo andalusí de fines del siglo XI se debe a Mac Guckin De Slane (Argel, 1911-1913, reimpresión 1965). Es la que vamos a seguir. Eliseo Vidal Beltrán tradujo al castellano la parte referente a España (VIDAL, 1982), pero como el texto que aquí se va a presentar estaba en la parte magrebí de la obra, no lo incluyó en su libro.

He aquí la traducción castellana del texto, con transcripción intercalada y alguna nota de identificación de algunas palabras árabes (véanse mapas 1 y 2):

«En cuanto a la relación de los puertos (*marāsi*, plural de *marsà*, ‘‘fondeadero’’), a partir del puerto de *Aslan* hacia el este, el que está más cerca es el puerto de *Al-Mā’ Al-Madfūn* (‘‘el agua enterrada’’). Sus casas están sobre un cementerio. Tiene fuentes de agua que corren hacia el mar. Entre esos dos puertos hay trece millas. Tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus (*barr Al-Andalus*), *Marsà Ar-Rāhib* (‘‘el puerto del cura, del monje’’). Del uno al otro hay dos etapas (*maʿrayān*) y un tercio.

Le sigue a seis millas (*amyāl*, plural de *mil*) el puerto del monte de Orán (*Wah-rān*), puerto grande (*marsà kabir*, Mazalquivir), protegido de toda clase de vientos. Tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus, el puerto antiguo de *Aškūbiraš*, donde los marinos fondeaban antes de desembarcar en *Baʿyāna* (Pechina, antigua capital de Almería). Del uno al otro hay dos etapas y media.

Le sigue, también hacia el este, a cuarenta millas por tierra, el puerto de *ʿAin Furrūy* (‘‘Fuente de Pollos’’, actual Bethioua). Es un puerto seguro, de invierno. Tiene pozos de agua. Sus casas están sobre un cementerio. Tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus, el puerto de Aguilas (*Āqila*), que es el puerto de la ciudad de Lorca (*Lūrqa*). Del uno al otro hay tres etapas.

Le sigue, hacia el este, el puerto de *Qašr Al-Fulūs* (‘‘Fortaleza de las Monedas’’), que es una ciudad junto al mar, que no está habitada. Tiene agua traída artificialmente y que se saca hurgando en el suelo. Corresponde, en tierras de Al-Andalus, al puerto de Cartagena (*Qartaʿanna*).

Le sigue, a treinta y cinco millas, el puerto de *Magila Bani Hāšim* (fracción Maguila de los Hāšim). Es un puerto de verano, que no está protegido de los vientos. Tiene una fortaleza religiosa (*ribāt*) a orillas del mar, con gente. Tiene mucha agua. Tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus, a Capitel de Tudmir (*Qabṭil Tudmir*, en la parte norte del Mar Menor, según Al-Idrisi, llamado ‘‘de Tudmir’’ para diferenciarlo de su homónimo de la desembocadura del Guadalquivir).

Le sigue el puerto de la ciudad de Tenes, con los puertos de *liṭābi* (‘‘poco importantes’’, según traducción de De Slane) entre los dos. Es puerto de verano, protegido por el este y por el oeste. Tiene agua que surge a la superficie. El puerto de Tenes tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus, Santa Pola (*Sant Būl*).

Sigue al puerto de Tenes, hacia el este, a más de veinte millas, el puerto de la isla de *Wuqūr* (‘‘Las Cavidades’’). Tiene un pequeño río que vierte sus aguas en el

mar. La isla está cerca de tierra firme (*barr*, también "la costa" como opuesta a "mar", como en la ya mencionada expresión *barr Al-Andalus*, "tierras, tierra firme o costa de Al-Andalus"). Tiene enfrente, en tierras de Al-Andalus, el puerto de Alicante (*Laqant*). Se corta el mar, entre los dos, en cinco etapas.

Después está el puerto de Cherchel, que tenía una ciudad que fue importante antiguamente y que no está habitada. Se puede sacar agua del suelo. Está protegida por el este y el oeste. La ciudad de Cherchel tenía un puerto construido (*minā'*), que ahora está relleno. Hay fortalezas religiosas (*ribāṭāt*) en las que se reúne cada año mucha gente. Tiene enfrente, a cinco jornadas y media, el puerto de *Mudaira* (Moraira, por mala transcripción del texto árabe).

Le sigue el monte Šanwa (Chenoua). Tiene un puerto llamado *Al-Baṭāl*. No está habitado. Está protegido de los vientos del oeste. Tiene agua que corre. Tiene enfrente, a cinco jornadas, en la orilla opuesta de Al-Andalus, el monte *Qarūn* (hay que leer *Qawūn*, como Al-Idrisi, el Montgó de Denia).

Después está el puerto de *Hūr*. Después, hacia *Anf Al-Qanāṭir* ("Cabo de los Arcos"). Después, hacia *Marsà Aḍ-Ḍubbān* ("Puerto de las Moscas").

Le sigue el puerto de *Ŷanabiya* (lectura dudosa). Tiene una isla. Aquí había antiguamente una ciudad. No está habitada. Tiene un río que se echa al mar. Tiene enfrente, en las tierras de Al-Andalus, a seis jornadas, el puerto de Denia (*Dāniya*).

Le sigue el puerto de Argel (*Al-Ŷazā'ir*, "Las Islas"), conocido por Las Islas de los Banu Mazganna. Ya hemos mencionado anteriormente esta ciudad. Es un puerto seguro, tanto del este como del oeste, para invernar, entre la isla *Saṭufula* y la tierra firme. Hay en el puerto una fuente de agua dulce. Tiene enfrente, en las tierras de Al-Andalus, a siete jornadas, el puerto de Peñíscola (*Baniškula*).

Segue a este puerto, entre los puertos más famosos, *Marsà Ad-Daḡḡāy* ("Puerto de las Gallinas"). Es para el verano y no es seguro. Tiene enfrente, por parte de la península de Al-Andalus, la isla de Mallorca.

Después viene el puerto de la ciudad de Bujía (*Biḡāya*, actualmente transcrito en Argelia Bidjaia), antigua, poblada, bien construida, con gente de Al-Andalus. Al este, tiene un río grande (la Soumam) en el que pueden entrar las naves cargadas. Es un puerto seguro, para invernar. A partir de aquí no hay correspondencia con la Península de Al-Andalus» (DE SLANE, 1911-13, 81-82).

Es evidente que este texto se merece ya algunos comentarios, para sacarle la información que contiene y que supera ampliamente las meras afirmaciones de la traducción.

En primer lugar, se trata de la descripción de todo un espacio marítimo, entre las dos orillas, del Mágreb y Al-Andalus, abundantemente mencionadas como opuestas. Los árabes tenían una expresión acuñada: *al-udwatān*, «las dos orillas», como si se tratara de las dos orillas de un río, el pasadizo de mar que separa las costas del Mágreb y de Al-Andalus, consideradas estas tierras también como dos islas o dos penínsulas, la «Isla del Al-Andalus» separada de todo lo que le rodeaba por el mar y los Pirineos, y la «Isla de Mágreb», también aislada, por el mar y el desierto del Sáhara. La oposición de las dos orillas (el texto de Al-Bakri utiliza la expresión explícitamente en la referencia Cherchel-Montgó) es mucho más que una referencia geográfica y se utilizará continuamente después del siglo XI, cuando aumenten las relaciones políticas de Al-Andalus con los almorávides, almohades y Mariníes del Mágreb.

Es significativo, aunque complejo, el hecho de que esta relación entre las dos

costas se describa sólo a partir del Mágreb y no cuando se habla de las costas de Al-Andalus.

El espacio marítimo se describe con una doble medida: las etapas o jornadas, para atravesar el mar, y las millas, para las distancias por tierra, entre los diversos puntos costeros. Es evidente que estos textos están basados no sólo en la distribución ptolemaica de los espacios sino también en la experiencia marinera de los viajeros marítimos.

En medidas decimales, la distancia entre la ciudad de Alicante y la costa magrebí más cercana es de unos 200 kms. y de la ciudad de Orán, unos 250, según cálculos que me ha facilitado amablemente el profesor José Costa Mas, de la Universidad de Alicante.

La experiencia marinera es sobre todo, en el Mágreb, de navegación de cabotaje, sin relaciones con el interior de las tierras: los datos fundamentales costeros para los autores árabes como Ubaidállah Al-Bakri son la protección y seguridad de los fondeaderos contra las tempestades y la capacidad de abastecerse en agua. Sólo se mencionan villorrios, con algún «castillo fortificado» que atraía a las gentes del interior para cumplir con los deberes de la «guerra santa» o *ÿihād* en las costas fronteras del Islam. No hay ciudades costeras (el texto subraya repetidas veces que están deshabitadas). Sólo tienen la categoría de ciudad (*madina*) Bujía, Argel y Tenes.

La ciudad de Tenes adquiere en esa costa magrebí opuesta a la alicantina un relieve especial, durante toda la Edad Media: se le llama en nuestro texto una vez «ciudad» y tres más «puerto». Era realmente, como dos siglos antes en el texto de *Al-Yaʿqūbī*, el punto final del cabotaje magrebí proveniente de Oriente. Desde allí se bifurcaban las vías: por tierra, hacia el sur, hacia Tiaret y las zonas comerciales del Mágreb medio y el Sáhara; por mar, hacia Al-Andalus, por las costas de Tudmir, ahora alicantino-murcianas; eventualmente, seguían el cabotaje hacia el Mágreb extremo y El Estrecho (*Al-Magrib Al-Aqṣà wa-z-Zuqāq*). De esta situación estratégica de Tenes y de su calidad de cruce de caminos sacaría ese puerto costero riqueza comercial y su estructura claramente urbana.

Textos paralelos sobre este espacio marítimo

La significación esencial de este texto de Ubaidállah Al-Bakri como expresión de la importancia de este espacio o vía marítima queda más evidente al cotejarlo con otros textos medievales árabes, que indican todos ellos unas constantes.

El primero sería el del oriental *Al-Yaʿqūbī* (finales del siglo IX), con el itinerario desde Cairuán, capital de Ifriqiya o Mágreb oriental, a Córdoba, capital de Al-Andalus.

«Salga de *Qairawān* hacia Túnez. Allí se embarca y viaja por mar durante diez días, siguiendo la costa y sin penetrar tierra adentro, hasta que se encuentra enfrente de la Península de Al-Andalus, en un lugar llamado Tenes, que está en la costa a cuatro jornadas de la ciudad de Tahert (por aquel entonces capital de los Rustumíes, en el interior de la Argelia actual o Mágreb medio). Se dirige entonces a la Península de Al-Andalus cortando la alta mar durante un día y una noche, hasta que llega al país de Tudmir, región amplia y habitada, en la que hay dos ciudades llamadas respectivamente *Al-ʿAskar* y Lorca, ambas con mezquita mayor. Después se sale hacia... Córdoba... (por) Elbira...» (DE GOEJE, 1892, 353-354; EPALZA, 1984, 94).

Tres elementos se pueden destacar en este texto: el punto de vista del autor, que escribe desde Oriente Medio e inicia, por tanto, su relación desde Oriente; el que señala muy claramente las dos grandes regiones que se enlazaban por ese itinerario marítimo, Ifriqiya (Mágreb oriental con su capital Cairuán, la zona más arabizada y

orientalizada del Norte de África) y Al-Andalus, en su totalidad, con su capital Córdoba, en situación central, y sus costas de acceso directo desde Oriente, las de Tudmir o zona alicantino-murciana. Ya he analizado con más pormenor la función de «Puerta de Al-Andalus» que los árabes atribuyeron con razón a esas costas (EPALZA, 1984).

El texto de Ibn Hawqal (también oriental, de mediados del siglo X^o, que viajó personalmente a Al-Andalus) no sólo realiza un itinerario de este a oeste, siguiendo la costa magrebí, sino que describe las principales poblaciones costeras. Encontramos así tres referencias explícitas de relaciones del Mágreb medio con las costas de Sharq Al-Andalus (ver mapa 3).

«TABARQA. Es un pueblo, que está enfrente para la gente de Al-Andalus (*'ud-watan li-ahl Al-Andalus*), que allí llegan y de allí se embarcan hacia Al-Andalus... Se hizo famosa porque allí llegaban muchas naves con andalusíes y comerciantes, que allí se detenían y se asociaban antiguamente. Está orientada hacia las primeras tierras de Al-Andalus (*lawā'il Al-Andalus*), desde donde está. También está enfrente de algunos territorios de los *franġ* (francos, catalanes)» (IBN HAWQAL, 1979, 76).

Este primer texto de Ibn Hawqal sitúa más al este que Al-Bakri (que empezaba en Bujía) la relación de las costas magrebíes con las andalusíes, tanto del punto de vista geográfico como comercial, un elemento fundamental de su libro (Tabarca está en la actual frontera tunecino-argelina). Desde el punto de vista comercial, Ibn Hawqal se refiere a una época pasada, seguramente al siglo IX^o, antes de la ocupación de las costas del Mágreb oriental y central por los fatimíes, enemigos de los omeyas de Al-Andalus.

«TENES. Es una ciudad con murallas y con muchas puertas... Es la ciudad a donde más van los andalusíes, desde la otra orilla, con sus barcos para comerciar, y de allí van a otros sitios...».

Ibn Hawqal confirma aquí la riqueza del centro comercial que representa Tenes para los navegantes y comerciantes de Al-Andalus, y su situación de nudo de comunicaciones (norte-sur, este-oeste), en la costa magrebí frente al Sharq Al-Andalus, como ya lo advirtiera Al-Yacubi, medio siglo antes.

«ORÁN... Hay allí negociantes hábiles. Es puerto (*farġa*) de Al-Andalus.»

Esta zona específica, la de Orán, será señalada como centro de exportaciones hacia Al-Andalus, dos siglos después, por Al-Idrisi.

En efecto, este autor de mediados del XII (y, por tanto, posterior a Ubaidallah Al-Bakri, al que debe muchas informaciones) también habla de relaciones de las costas, a partir de la costa magrebí, como Al-Bakri.

«ORÁN... Está enfrente de la ciudad de Almería, en la costa marítima de Al-Andalus. La anchura del mar entre las dos es de dos jornadas. De allí sobre todo se proveen las costas de Al-Andalus de cereales» (PETTI SUMA, 1972, 252).

La palabra árabe *mira* («aprovisionamiento de grano») indica una de las riquezas constantes de las llanuras oranesas, frente al déficit cerealístico endémico de la Península.

Acabaremos la serie de textos paralelos al de Al-Bakri con dos del siglo XIII, del antólogo literario y geógrafo *Ibn Sa'id Al-Magribi*. En su obra geográfica nos describe la ciudad de Tenes y la relaciona —es una constante de las costas del Mágreb medio— con la costa de Al-Andalus (AL-ARABI, 1970, 142).

«La ciudad de Tenes es muy conocida por su abundancia de trigo. De allí se lo llevan con barcos a las costas de Al-Andalus y a otros sitios...

Desde Mostaganem, la anchura del mar hasta la costa de Denia, en Al-Andalus, es aproximadamente de tres jornadas y media (*maḡāri*, también "etapas", "jornadas")...

...Y la anchura del mar por Bujía (*Biḡāya*) en dirección a Tortosa, en Al-Andalus, es de tres jornadas».

El texto de Ibn Saíd, aparte de un error de distancia (pone tres jornadas de Bujía a Tortosa, donde Al-Bakri había puesto, más de acuerdo con la realidad y los otros textos árabes, siete desde Argel a Peñíscola), confirma el límite septentrional de la costa levantina de Al-Andalus: Peñíscola-Tortosa. A partir de ahí, se considera que el «Canal de la Mancha del Mediterráneo» sólo tiene, frente a las costas magrebíes, las islas Baleares y Cerdeña.

Ibn Saíd Al-Mágribi, en su antología literaria, obra de varias generaciones de antólogos, agrupa a sus literarios por su lugar de nacimiento, que describe con unas frases tópicas. Al hablar de Alicante, confirma la naturaleza de este espacio marítimo, descrito casi cuatro siglos antes por Al-Yacubi.

«ALICANTE. Tiene un territorio (*amal*) grande, especializado en la producción de higos secos y aceite. Sus vinos son proverbiales (*maḡkūra*), excelentes (*mufaddala*) y famosos por su fuerza (*mašhūra bi-l-quwwa*). Esta ciudad tiene puerto fondeadero (*minā'*) para los barcos. Es el puerto atracadero (*marsà*) de Murcia, donde se embarca la gente para Ifriqiya. Tiene una fortaleza (*qaḡ'a*) que parece una punta de lanza hacia el cielo; no he visto en todo Al-Andalus una fortaleza mejor fortificada (*amna'u min-hā*)» (DAYF, II, 274).

Esta referencia a Alicante «puerto de Murcia» (en Al-Yacubi se mencionaba no la capital de la región, sino todo Tudmir) para ir a Ifriqiya (en vez de mencionar su vieja capital Cairuán, en plena decadencia frente a Túnez, en el siglo XIII) muestra algunas de las variantes políticas entre el siglo IX^o y el XIII^o. Pero indica un mismo espacio vial marítimo, entre el Oriente de Al-Andalus y el Mágreb oriental, por el constante camino marítimo árabe que unía a Al-Andalus con Oriente por el espacio marítimo que unía las costas de Sharq Al-Andalus con las del Mágreb medio.

Conclusiones

El geógrafo enciclopedista sirio del XIII *Yāqūt Al-Ḥamawī* veía muy bien desde Oriente, según la tradición árabe y mencionando expresamente a Ibn Hawqal, ese extremo o final occidental del Mediterráneo o Mar de Siria (*al-baḡr aš-šāmi*). Lo veía evidentemente como un canal entre dos orillas: «El mercader de Mosul Ibn Hawqal, que había recorrido muchos países escribiendo lo que veía, dice... La tierra de Al-Andalus confronta por el mar con tierras del Mágreb, partiendo de Túnez y pasando por Tabarca, *Yazā'ir Banū Mazgannay, Ankūr* (Nakur), Ceuta y finalmente *Azilā* y mar océano» (ABD AL-KARIM, 1974, 91-92).

Pero esta visión no era puramente cartográfica. Representa un itinerario de navegación por el mar y una afinidad entre las dos orillas, por las particulares condiciones favorables de esta zona marítima.

En primer lugar, está la cercanía geográfica entre las dos costas. Además, pertenecían ambas, durante todo el período que va desde el siglo VIII^o al XIII^o, a un mismo mundo árabe islámico (a pesar de períodos de enfrentamiento político entre soberanos musulmanes, como el omeya-aglabí del VIII-IX o el omeya-fatimí del X). Pero sobre todo es un espacio marítimo bonancible, generalmente alejado de los vientos y corrien-

tes atlánticos de la zona del Estrecho y de las tempestades del golfo de León, al norte de las Baleares.

Por eso fue zona de acceso a la Península, ya en la antigüedad pre-islámica, de los cartagineses de Cartago a Cartagena y de los bizantinos del Bizanceno (ahora Sahel tunecino) al Levante de la Península, en el siglo VI^o. Este «canal» fue también aprovechado por la colonización francesa en Argelia (Conquista de 1830 desde Menorca; emigraciones españolas al Oranesado en el siglo XIX; hasta vuelos aéreos primitivos desde Francia, atravesando el Mediterráneo desde el aeropuerto alicantino de El Altet; etc.).

Con la Independencia argelina de 1962, este mar asume la condición política de frontera entre el Mágreb árabe y España. Pero esta frontera puede no ser ideológicamente enfrentada (Norte-Sur), sino complementaria y permeable, como lo era en la Edad Media árabe.

- ABD AL-KARIM, 1974: G. °ABD AL-KARIM, *La España musulmana en la obra de Yáqût (s. XII-XIII)*, Granada.
- DE GOEJE, 1892: M. J. DE GOEJE ed., *Al-Ya°qûbî. Kitâb al buldân*, Leiden, 2.^a ed.
- DE SLANE, 1965: MAC GUCKIN DE SLANE, *Description de l'Afrique septentrionale par Abou-Obeïd-El-Bekri*, Argel, 1911-1913, reimpr.
- EPALZA, 1984: M. de EPALZA, «Los beréberes y la arabización del País Valenciano», *Miscel.lània Sanchis Guarnier, Quaderns de Filologia Valenciana*, Valencia, I, 91-100.
- EPALZA, 1985: «Estudio del texto de Al-Idrisi sobre Alicante», *Sharq Al-Andalus. Estudios Árabes*, 2.
- EPALZA, 1986: «El portulano de Ibrahim de Murcia», *Sharq Al-Andalus. Estudios Árabes*, 3.
- IBN HAWQAL, 1979: IBN AWQAL, *Kitâb şûrat al-arḡ*, Beirut.
- LA CHICA, 1974: M. LA CHICA, «Referencias árabes a las costas de la Península Ibérica en la Edad Media», *Saitabi*, Valencia, XXIV, 55-63.
- PETTI SUMA, 1972: M. T. PETTI SUMA y otros, *Al-Idrisî. Opus Geographicum*, fasc. III, Nápoles-Roma.
- RUBIERA, 1985a: M. J. RUBIERA, *Villena en las calzadas romana y árabe*, Alicante.
- RUBIERA, 1985b: M. J. RUBIERA, *La Taifa de Denia*, Alicante.
- SÁNCHEZ-BLASCO-GUARDIOLA, 1986: M. J. SÁNCHEZ - E. BLASCO - A. GUARDIOLA, *Portus Illicitanus. Datos para una síntesis*, Santa Pola.
- VIDAL, 1982: E. VIDAL BELTRÁN, *Abû °Ubayd Al-Bakrî. Geografía de España (Kitâb al-masâlik wa-l-mamâlik)*, Zaragoza.