

# UN ACTO DE PIRATERIA EN EL PUERTO DE MÁLAGA (1331)

*Carmen María MARUGAN VALLVE*  
*Universidad de Barcelona*

## 1. INTRODUCCION.

Esta comunicación tiene como propósito aproximarnos al estudio de las relaciones entre el Reino de Granada y el Reino de Mallorca, mediante el análisis de un documento, que aunque conocido por Dufourcq, no fue estudiado en profundidad por el autor francés (1).

El documento pertenece al Archivo Histórico de Mallorca y es un proceso en el que se pide al rey de Granada una indemnización por los daños causados a la tarida de Guillem de Orts que fue asaltada en el puerto de Málaga por una coca genovesa cuyo capitán era Manuel de Negro. El acontecimiento tuvo lugar en un momento en que todavía era válido un tratado de paz firmado entre el Reino de Mallorca y el Reino de Granada por los antecesores de los actuales soberanos. El documento reproduce dos cláusulas de este tratado que se relacionan directamente con las características del ataque; la primera de ellas se refiere al respeto a los navíos de ambos reinos tanto en el mar como en los puertos —recordemos que el ataque tiene lugar en el puerto de Málaga—; y la segunda trata de las disposiciones que se habían de tener en cuenta en caso de fallecimiento de un mercader en uno de los dos territorios. Esta última cláusula es traída a colación porque, como veremos, el patrón de la tarida perdió la vida durante el ataque.

El relato del viaje y de sus circunstancias es muy interesante. Sabemos que la tarida viajaba, en invierno, desde Ciutat de Mallorca hacia el puerto de Salé, y, en su escala en Málaga, fue asaltada y destruida por la coca genovesa, que se apropió de sus mercancías y desmanteló la tarida para reparar los defectos de la coca. En este navío genovés el rey de Granada era propietario

de la mitad (2). Desde el primer momento, la diplomacia fue muy activa: Ot de Parets Tortes, representante del rey de Mallorca en la isla, escribió una serie de cartas al rey de Granada, Muhammad IV, reclamando la devolución de la tarida y de sus mercancías, y tomó como primera medida de presión la requisa, por parte de los jurados de Mallorca, de mercancías de propiedad del rey de Granada que se encontraban en el puerto de Mallorca esperando, seguramente, la devolución a su dueño. Posteriormente el propietario de la tarida, Guillem de Orts, viajaría al Reino de Granada para conseguir la devolución del navío, que le sería entregada en muy mal estado, por lo que su dueño tendría que acondicionarla mínimamente para emprender el viaje de retorno a Ciutat de Mallorca.

Guillem de Orts presenta en este proceso a siete testigos que debían probar los hechos, y ellos respondieron a siete capítulos en los que se intentaba demostrar que la tarida que se encontraba entonces en el puerto de Mallorca, destruída y desmantelada, era de su propiedad; que era la misma que emprendió viaje a Salé; que había sido construída en Mallorca; que era la misma que, después del asalto, fue devuelta por el rey de Granada; y que antes de emprender el viaje valía 800 libras mientras que en el momento de realizarse el proceso apenas debía valer 100 libras.

Los testigos fueron: Guillem Torner constructor de remos (*remolarius*), Tomas Tortosa constructor de naves (*magister axie*), Joan Sanç calafateador (*calafatus*), Bernart Constansi y Domingo Abril marineros, Pere Pellicer pescador, y Bernart Ameula técnico profesional de navegación (*noxerius*) (3). De todos ellos solo el último, Bernart Ameula, fue testigo directo de los hechos puesto que era miembro de la tripulación de la tarida. Los demás testigos participaron en la construcción del navío o conocían lo ocurrido por otras referencias.

Para realizar la petición concreta al rey de Granada se realiza una estimación de los daños de la tarida, llevada a cabo por una comisión de expertos formada por: Frances Bofiy, Bernart de Frexenet y Galcerà de Soler. La estimación ascendió a 750 libras frente a las 800 libras que reclamaba el propietario de la tarida; más 402 doblas de los gastos que realizó Guillem de Orts para conseguir la devolución de la tarida, que tenemos detallados en una cédula que se adjunta al proceso; más 340 doblas que Guillem de Orts hubiera obtenido del contrato de nolit si el viaje se hubiera realizado sin problemas (4).

## 2. EL VIAJE.

Los dos barcos que aparecen en este documento, una coca y una tarida, ambas cristianas, tienen características muy diferentes. La coca pertenece a la

«familia» de la nave, de barcos redondos y veleros, mientras que la tarida responde a la «familia» de la galera, barco más alargado propulsado por remos y velas.

La tarida es un barco de gran capacidad utilizado preferentemente en el ámbito mercantil, sobre todo para el transporte de caballos y tropas (5).

La coca disponía de una capacidad similar a la de la nave, podía transportar unos 500 hombres y las más pequeñas de su tipología podía desplazar unas 25 toneladas (6).

A bordo de estos barcos, sobre todo si son de cierta importancia, podemos encontrar algunas chalupas que sirven en caso de naufragio, para trasladarse de un barco a otro o para desembarcar en las playas que no están bañadas por aguas bastante profundas.

No sabemos el nombre de la coca, pero si conocemos el nombre de la tarida: *Santa Caterina*. (7). Este tipo de nombres es muy frecuente, puesto que los marineros se sienten dominados por Dios y se colocan bajo su protección, así muchos navíos llevarán nombres de santos, y el nombre de Santa Caterina será bastante abundante en los barcos cristianos, e incluso en los genoveses y venecianos.

La tarida había sido construida en el puerto de la Ciutat de Mallorca, hacia más o menos tres años antes del proceso, por Joan de Cotlliure, quien probablemente habría fallecido puesto que no se encuentra entre los testigos (8). Tendríamos pues, un barco todavía relativamente joven, puesto que aunque los barcos se desgastaban con rapidez, podían utilizarse durante unos diez años, aunque a veces solo cinco ó seis (9).

Los barcos catalanes eran normalmente de propiedad colectiva, aunque en algunos casos eran de propiedad individual, como en el de la citada tarida de Guillem de Orts (10). Normalmente se alquilaban por un contrato de nolita a mercaderes que abonaban una cantidad fija según el viaje que deseen realizar, e incluso pueden ser por varios viajes o por un tiempo fijo. Llegados a su destino, en el caso del contrato por un solo viaje, el barco buscaba otros mercaderes y se realizaba otro contrato, En cada uno de estos barcos el capitán era normalmente fijo, como en el caso de Pere Cogmar que es el yerno del propietario del barco, mientras que los mercaderes se renuevan en cada viaje (11).

El texto no nos indica cuales eran las mercancías que la tarida transportaba hacia Salé, unicamente menciona que en el viaje de regreso deberían haber cargado grano (12).

El cargamento de la tarida podía ser de cualquier tipo, pese a que existían prohibiciones sobre la exportación de ciertos productos a tierras del Islam

—hierros, metales, armaduras, caballos y mulos— puesto que no eran tenidas en cuenta por los mercaderes. Pero podemos concretarlos un poco más si consideramos que los productos europeos más vendidos en el Norte de Africa eran los tejidos, artículos de quincallería, algunas materias primas de tintorería, frutos secos, aceite, etc.

En los viajes mallorquines los navíos se dirigen a las ciudades atlánticas del Norte de Africa realizando siempre diversas escalas, antes de llegar al Atlántico recalán en los puertos andaluces o en los puertos del litoral Mediterráneo de Marruecos (13). La escala en Almería o en Málaga era muy frecuente y la zona entraba dentro de la conocida como *Yspanie*. En cambio, la zona del Norte de Africa se denominaba *playas*, puesto que no tenían puertos con muelles para descarga. Este hecho podemos comprobarlo en este documento, ya que uno de los testigos afirma que la tarida de Guillem de Orts salía de Mallorca muy bien preparada porque viajaba hacia Anfa —podemos suponer que es un error y que el testigo se refiere a Salé— lugar que no dispone de puerto, sino de playa (14).

El nivel del comercio era muy intenso, aunque fuera en invierno siempre había dos o tres pequeños barcos que partían del puerto de Mallorca, aunque descendía el nivel del comercio con el Norte de Africa. La duración de estos viajes era muy variable, dependía de diversos factores, el estado del mar, el clima, etc. Podía tardarse unas tres semanas desde Mallorca a Túnez.

### 3. EL ATAQUE.

La presencia de una coca genovesa, capitaneada por Manuel Negro (15), en el puerto de Málaga y las relaciones de los genoveses con el rey de Granada, y con los mercaderes mallorquines, se insertan en la política genovesa de la época con respecto al Mediterráneo occidental.

El documento no especifica las características del ataque, únicamente expresa que el asalto a la tarida mallorquina fue llevado a cabo en el puerto de Málaga y realizado al «uso pirático», contraviniendo el Tratado de Paz vigente en el que se incluía la obligación de prestar protección a los barcos, incluso en el interior de los puertos (16).

Las consecuencias inmediatas del ataque son mejor conocidas. En primer lugar los genoveses se apropiaron de las mercancías de la tarida y encarcelaron a los marineros mallorquines, que fueron maltratados y retenidos durante quince días. Pero quizás una de las consecuencias más importantes fue la destrucción de la tarida, que fue despojada de sus elementos para emplearlos posteriormente en la reparación de la coca genovesa. Además el documento menciona la muerte de Pere Cogmar, patrón de la tarida. Pero esta muerte parece ser que no tuvo lugar al iniciarse el asalto, sino que ocurrió en un

momento posterior, ya que sabemos que Pere Cogmar realizó gestiones en Málaga para la liberación de la tarida (17).

El rey de Granada liberó a los marineros y entregó la tarida a su dueño, Guillem de Orts, pero en muy mal estado, por lo que hubieron de realizarse reparaciones para que pudiera navegar en condiciones mínimas hacia el puerto de Mallorca. Allí se encontraba anclada la tarida en el momento de realizarse el proceso, pues su dueño hubo de efectuar nuevas reparaciones para retornarla a su estado anterior.

Aparte de la demostración de éste último hecho no conocemos el resultado de la petición de Guillem de Orts al rey de Granada. Petición que se encuentra en la línea de las reivindicaciones de diversa índole realizadas por los gobiernos cristianos a los gobiernos musulmanes por diversos ataques piráticos; como el ejemplo que nos explica Dufourcq de una indemnización de dos mil dinares de oro pagados por Bugia a Mallorca por un ataque de piratas bugiotas (18).

#### 4. CONCLUSION.

Esta comunicación se ciñe al estudio de un documento, y por este motivo no podemos profundizar en un aspecto concreto respecto a las relaciones del Reino de Granada y el Reino de Mallorca, sino que únicamente podemos tener en cuenta los diversos e importantes datos que el documento nos ofrece sobre variados temas.

En primer lugar el documento se inserta en el movimiento comercial de la época mostrándonos rutas, ya conocidas, y la importancia de los contratos de nolit para el desarrollo del comercio de Mallorca. Nos indica la presencia de genoveses en los puertos del Reino de Granada y remarca la rivalidad existente entre mercaderes genoveses y los mercaderes de la Corona de Aragón, y en el caso concreto que nos ocupa, con los mercaderes mallorquines.

Es muy interesante la referencia a un Tratado de Paz entre el Reino de Granada y el Reino de Mallorca, firmado por los antecesores de los actuales gobernantes de ambos reinos. Este Tratado no ha podido ser localizado y no hemos podido comprobar si es conocido o no, por lo que creemos que este tema puede ser objeto de estudio en futuros trabajos.

El documento también nos demuestra la situación de guerra constante y de total falta de seguridad en la navegación de todos los navios y mercaderes, fuera cual fuera su bandera, situación que es detalladamente explicada por Dufourcq (19).

También resulta importante la aportación de diferentes precios que conocemos por una cédula que se adjunta al documento, en ella se indican los precios de diferentes elementos de la nave (20) y de los gastos efectuados en Granada por Guillem de Orts (21).

## NOTAS

- (1) DUFOURCQ, *Chrétiens et musulmans durant les derniers siècles du Moyen Age*, «Anuario de Estudios Medievales» 10 (1980), pp. 207-225.
- (2) DUFOURCQ, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècles. De la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abou-l-Hasan (1331)*, Paris 1966.
- (3) DUFOURCQ: *Chrétiens et...* pp. 222-223.
- (4) GARCIA SANZ, *Historia de la Marina Catalana*. Barcelona, 1977, p. 84.
- (5) ...«in trescentis quadraginta duplis auri quas prefatus Guillelmus debebat habere de naulo, si dictum viaticum perfecisset...» f. 31r. GARCIA SANZ, *Op. cit.* p. 180.
- (6) Sobre la tarida véase: GARCIA SANZ, *Op. cit.* p. 69; DUFOURCQ *L'Espagne...* p. 24; SEVILLANO COLOM, *Mercaderes y navegantes mallorquines (siglos XIII-XIV)*, «Historia de Mallorca», coordinada por J. Mascaró, Palma de Mallorca, 1971. EBERENZ: *Schiffe an den kusten der Pyrenaeenhalbinsel. Eine kultur geschichtliche untersuchung zur schiffstypologie und-terminologie in den iberomanischen sprachen bis 1600*, Frankfurt, 1975, pp. 271-274.
- (7) Sobre la coca véase: GARCIA SANZ, *op. cit.* pp. 71-73; DUFOURCQ: *L'Espagne...* pp. 27-30; SEVILLANO COLOM: *Op. cit.* p. 452; EBERENZ: *Op. cit.* pp. 98-107.
- (8) Sobre los nombres de los barcos véase: KEDAR: *Merchants in crisis. Genoese and Venetian men of affairs and the fourteenth century depression*, New Haven and London 1976. DUFOURCQ: *L'Espagne...* p. 32.
- (9) SEVILLANO COLOM: *Historia del Puerto de Mallorca*, Palma de Mallorca, 1974.
- (10) DUFOURCQ, *L'Espagne...* p. 28.
- (11) Sobre la financiación de los navíos véase, entre otros: COLL JULIA, *Aportación al estudio de los patrones y de la propiedad de las naves en Cataluña en la Baja Edad Media*, «Homenaje a Vicens Vives», Barcelona, 1965, pp. 377-393.
- (12) Conocemos el contrato de nolit firmado entre Pere Cogmar, patrón de la tarida y Bernart Ferrer, mercader, ambos ciudadanos de Mallorca. «...te levare debeo apud Salé cum dicta tarita apud Malicham vel Monecham vel Almeriam...» El precio del nolit fue calculado en cuatro doblas por cada cafis en medida de Salé, por lo que podemos decir que la capacidad de la tarida sería de 85 cafisos. Sobre los precios del nolit véase: DUFOURCQ, *L'Espagne...* pp. 144-146.
- (13) Recordemos que el grano en Mallorca era muy escaso. Sobre las importaciones de grano véase: DUFOURCQ, *L'Espagne...* p. 494; SEVILLANO COLOM, *Mercaderes y navegantes...*, p. 466; GARCIA SANZ y MADURELL, *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Barcelona, 1973. Sobre las expectativas véase: DUFOURCQ: *L'Espagne...* pp. 45, 58, 475; SEVILLANO COLOM: *Mercaderes y navegantes...* pp. 465-471.
- (14) Sobre las rutas véase: DUFOURCQ, *L'Espagne...* pp. 31, 221, 284, 316, 332, 425; SEVILLANO COLOM, *Mercaderes y navegantes*. pp. 482-485.
- (15) ...«quare aliat ibat ad partes barbaricas scilicet Niffe ubinon sunt portus sed solum sunt ibi plagie...», f. 32v.
- (16) Sobre la familia de Negro véase: LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales entre Gènes, la Belgique et l'autremont. D'après les archives notariales génoises (1320-1400)*, Bruxelles-Rome, 1969. «Études d'histoire économique et sociale».
- (17) DUFOURCQ, *Chrétiens...*, pp. 213-214.
- (18) ...«pague a Malica per messions que avien fetes los mariners e en Pere Cogmar con foren estat preses per la nau den Manuel de Negro...» (cédula adjunta al documento).
- (19) DUFOURCQ, *L'Espagne...*, p. 385.
- (20) DUFOURCQ, *Chrétiens...*
- (21) Ocho anclas 70 libras; cuatro giumeres 24 libras; una vela 16 libras; dos mástiles, dos

- piezas de antena, dos timones y dos barcas 250 libras.
- (21) En Granada un moro y una bestia 1 dobla de oro; gastos en Granada media dobla; un moro y una bestia de Granada a Málaga 1 dobla y media; comida en Málaga 2 doblas; cuatro palomeras 2 doblas; veinticuatro libans 5 doblas; al oficial que navegó la tarida 8 doblas; al comit y al noxer 4 doblas; bescuit y vinagre 6 doblas.

APENDICE

1331, julio 27, Ciudad de Mallorca.

*Guillem de Orts denuncia ante el lugarteniente de Jaime II de Mallorca el asalto, por el genovés Manuel de Negro, de una tarida de su propiedad en el puerto de Málaga.*  
AHM, Suplicacions, 8, ff. 31r-32v.

VI kalendas augusti anno domini MCCCXXX primo.

Supplicacio Guillelmi de Orts super damnis sibi datis occasione depredacionis cuiusdam tarite sue.

Vobis venerabili domino Othoni de Parietibus Tortis domicelo, locum tenenti domini regis in regno Maioricarum, supplicando asserit Guillelmus de Orts, civis Maioricarum, dicen quod nuper ipse nauleavit quadam suam taritam quibusdam mercatoribus Maioricarum causa eundi apud Almariam et Malicam ubi debebat exonerare aliquas merces et inde recedendo debebat ire apud Salé causa onerandi ibidem de grano et vehendi et ducendi ad terram Maioricarum. Et accidit quod, cum dicta tarita esset in portu Maliche sub fide et fiducia regis Granate et in eodem portu esset quedam cocha Manuelis de Negro, januensis, in qua dictus rex Granate medietatem pro indiviso habebat, qui quidem Manuel seu homines qui in dicta cocha erant, ducti eorum temeritate, contra pacem et treugam que est inter illustrisimum dominum nostrum et regem Granate, ceperunt more piratico dictam taritam et omnes res et merces que in eadem erant, et eciam interfecerunt Petrum Cogmar, generum suum dicti Guillelmi quem dictus Guillelmus pro patrono in dicta tarita constituerat, et omnes exarcias et apparatus, arborem et cetera alia que in dicta tarita erant ceperunt, et predicta posuerunt et converterunt in tarita eran ceperunt, et predicta posuerunt et converterunt in refeccione dicte coche et in castellis que ibi de novo construxerunt, sic quod ex toto destruxerunt dictam taritam, propter quod dictus Guillelmus de Orts damnificatus est ex una parte in octingentis libris regium Maioricarum et ex alia in trescentis quadraginta duplis auri quas prefatus Guillelmus debebat habere de naulo, si dictum viaticum perfecisset quod factum fuisset nisi dictus Manuel et eius marinarii fuissent. Quapropter, cum de dicto damno illato eidem Guillelmo de Orts debeat fieri restitucio et emenda iuxta pacem predictam per dictum regem Granate, sub fide et fiducia cuius prefatus Guillelmus amisit dictam taritam suam, et naulum et cetera que in ipsa erant, et nunc in Maioricis sint aliquas res et merces dicti regis Granate ex quibus iuxta tenorem pacis debet eidem fieri suplicantis satisfaccio est emenda, eapropter, vestre dominacioni supplicat quatinus placeat vobis de dictis rebus et mercibus sibi satisfacere satisfaccionem usque ad dictam quantitatem damni eidem Guillelmo illati et in sumptibus, interesse et expensis propterea factis et faciendis, noticie vestre requiringo quod dictas res et merces prout nunc sunt penes venerabils juratos Maioricarum, ad instanciam dicti Guillelmi, emparentur et nulli tradantur donech cognitum fuerit de iure dicti Guillelmi de Orts.

Et ad ostendendum quod dictus dominus rex Granate et est obligatus dicto Guillelmo in damno sibi illato per dictum Manuelem de Negro et eius marinarios in portu Maliche, pro eo quia dictus rex Granate, prout est notorium et manifestum, habeat medietatem in dicta cocha, tempore quo dictum damnun fuit illatum eidem Guillelmo seu Petro Cogmar generi suo, produxit dictus Guillelmus in modum probacionis sequens capitulum contentum et expressum in dicta pace:

«E d'assó que no gos fer negun leny mal de launa de les dues parts a negun leny de la altra parte per neguna manera, bé que, y ayan en aquel leny que ser enemich anos o a vos o amich de nos o de vos no deien fer dan als lenys de la nosta terrane nos no deiam fer dan als lenys de la vosta terra per neguna via ni en mar ni en negun porte tots seyls que hian en negú leny de nostra terra que sia assegurat de vosaltres sia donque sia a esguart de vos sia donque sia e de quealque lig que sia».

Item producit in modum probacionis aliud capitulum contentum in dicta pace:



«Ara son esplegatx los capitols de la pau que fo ferma entre nostre pare e vostre pare e anedim-hi en aquesta present carta convinenses que, si moria, negù de los vostres gentz, negù en nostra terra que deia ésser liurat lo del seu a son procurador e, si no avia procurador, sia dada al cònsol dels crestians que serà en aquel loch e axí matex sia fet d'aquel que morrà de les nostres gentz en les nostres terres que sia liurat a son procurador de sos hereus sense negun estrich en assò».

Secunda supplicacio ipsius Guillelmi.

Vobis domino Othono de Parietibus Tortis, domicelo, gerenti vices predicto, asserit supplicando dictus Ortis et vobis exponendo dixit quod dictus illustris rex Granate, ad instanciam et requisicionem dicti Guillelmi, restituit eidem dictam taritam, de qua supra habita est mencio, super qua quidem requisione vos eidem concessistis vestras litteras que dirigebantur dicto regi Granate mediantibus quibus dicta restitucio facta. Cumque, reverende domine, dicta tarita fuit sibi restituta destructra et consumpta et insuficiens ad navigandum et omnibus suis exarciis et apparatus et corredis destituta, nulla facta sibi restitucione seu emenda de dicto damno, propter quod dicta restitucio non est facta nec potest dici eidem facta in eo valore quo erat tempore quo eidem fuit oblata. Et sic necessario debeat per curiam extimari ut, facta dicta extimacione, prefatus Guillelmus, possit et valeat suam prosequi injuriam, depredacionem et abalcionem iniuste et indebite in dicto portu Maliche sibi factam per homines tunc acordatos regis Granate et per alios districtuales ipsius regis contra pacem et treugam que erat illo tunc et adhuc durat inter serenissimum dominum nostrum regem Maioricarum et dictum regem Granate. Pro tanto humillier et devote supplicat vestre dominacioni quatinus dictam taritam, pront nunc est in portu Maioricarum et prout sibi fuit per dictum regem Granate restituta, per probos homines fidedignos ad hoc expertos extimari dignificare. Et quamquan notorium sit quod dicta tarita est illa que dictos Guillelmus fuit total et oblata in dicto portu Maliche nichilominus facit capitula que sequuntur:

Primo intendit probare quod dictus Guillelmus de Ortis quod tarita que est nunc in portu Maioricarum et que noviter fuit ducta ad dictum portum per eundem Guillelmum de partibus Maliche et que eidem Guillelmo fuit restituta per dictum regem Granate destructra et consumpta et sine corredis, apparatus et exarciis est illa que erat Guillelmi de Ortis et quam dictus Guillelmus nauleavit in Maioricis certis mercatoribus causa eundi apud Almeriam et Malicam et Salé et in dicto loco Salé onerande frumento et ipsum ducende apud Maioricas.

Item intendit probare quod dictus Guillelmus de Ortis dictam taritam fecit construi in Maioricis in litore maris et edificare per Johannem Cotliure, magistrum axie, cui fuit impositum nomen scilicet *Santa Caterina*, tres anni sunt lapsi vel inde circa.

Item intendit probare quod, tempore dicte capcionis dicte tarite, dictus Guillelmus Ortis erat et est nunc dominus eiusdem tarite.

Item intendit probare dictus Guillelmus Ortis quod, tempore quo dicta tarita fuit capta in dicto portu Maliche per subditos regis Granate et per illos qui erant in dicta cohca manuelis de Negro et tempore quo dicta tarita recessit de maioricis causa faciendi dictum viaticum, dicta tarita erat bona et nova et bene stagna, parata, exarciata omnibus exarciis, apparatus eidem necessariis prout pertinet et pertinebat eidem tarite.

Item intendit probare quod dictus Guillelmus Ortis recuperavit dictam taritam ab officialibus regis Granate ruptam, destructam, male stagnam et sine cohopena et arboribus et aliis exarciis, imo dictus Guillelmus habuit apud Malicam emere exarcias que nunc sunt cum eadem, cum alias non posset eam ad partes Maioricarum navigare.

Item intendit probare quod, tempore dicte capcionis, dicta tarida cum eius exarciis valebat comuni extimacioni octingentas libras regalium Maioricarum minutarum.

Item intendit probare quod dicta tarida cessat nunca valere et cessabat tempore valere quo fuit resituta C libras et de hoc est fama et veritas.