

ITALIANOS EN LA FRONTERA MARÍTIMA NAZARÍ. LA RUTA DE VALENCIA A GRANADA EN EL SIGLO XV

DAVID IGUAL LUIS
Universidad de Valencia

La realidad de la frontera entre el Islam y los reinos cristianos constituye una de las claves para entender el desarrollo histórico de la Península Ibérica durante la Edad Media. Dicha frontera no era una línea, sino que estaba constituida por el área geográfica continental o marina amenazada por los asaltos musulmanes o por las incursiones en sentido contrario. El confín marítimo adquirió importancia a lo largo del Cuatrocientos en las costas orientales y se convirtió en exclusivo tras la conquista cristiana de Granada. Así, de las playas de Valencia y Alicante al Estrecho de Gibraltar y el Norte de Africa se abría una amplia zona afectada por la piratería, pero también por intensas relaciones económicas. La circulación de mercancías, capitales y personas fue constante pese a los hechos fronterizos, e incluso generó una vía regular de intercambio entre los reinos valenciano y nazarí. El mercado lo controlaban compañías autóctonas, pero en él también actuaban mercaderes italianos de Valencia, cuya intervención es, precisamente, lo que pretendemos analizar en la comunicación.

1. LA RUTA DE VALENCIA A GRANADA Y EL NORTE DE AFRICA

En las décadas transicionales de los siglos XIV-XV, Valencia se integra en el tráfico internacional como escala en los trayectos entre Italia y Flandes, y potencia a la vez sus posibilidades como centro organizador de un comercio más cercano hacia el Mediterráneo sudoccidental. Una serie de rutas confluyen en el puerto y permiten que el capital mercantil urbano nativo o extranjero organice la explotación de mercados concretos.

Uno de las vías más importantes se inicia en Valencia, Denia o Jávea, hace escala en Almería o Málaga y finaliza en el litoral de Mustaganem, Orán, Honein o Alcudia, para retornar a Valencia. Los operadores protagonistas del itinerario son valencianos (cristianos, mudéjares o judeoconversos), asociados a catalanes, mallorquines, granadinos y berberiscos a través de compañías mercantiles modestas de corta duración que realizan negocios concretos sobre productos como cuero, grana o trigo¹.

1. IRADIEL MURUGARREN, P., «Valencia y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón», *Catàleg de l'exposició 'La Corona d'Aragó. El regne de València en l'expansió mediterrània (1238-1492)'*, Valencia: Corts Valencianes,

Pero este nivel regional de intercambio entra en contacto con circuitos más amplios donde Valencia desempeña una función de parada intermedia. Los italianos asentados en la ciudad son los principales interesados en ese papel. Empresas toscanas como la Datini, ligures como la de los Piccamiglio o venecianas como la de Alvise Barbarigo contratan productos valiosos en Granada o el Norte de Africa y los redistribuyen hacia otros lugares de la península o hacia Oriente, Francia, Italia y el Mar del Norte. Oro, paños, frutos secos, colorantes, especias y azúcar se convierten en mercancías básicas, pero, sobre todo, la seda, cuyo comercio es esencial en la primera mitad del XV².

Este esquema dual se mantiene durante todo el siglo y sólo entra en crisis en su período final. La demanda norteafricana y nazarí casi desaparece los años de mayor presión militar cristiana. Los movimientos bélicos, las medidas políticas y los actos piráticos convierten la ruta en peligrosa. La conquista del territorio, sin embargo, disminuye la tensión y permite la rápida recuperación del tráfico con las zonas que se incorporan progresivamente a la corona castellana. La ruta permanece activa durante el XVI. Las fuentes del peaje de mar entre 1503-1600 recogen 397 barcos procedentes de las costas mediterráneas de Andalucía y Africa, cifra que sólo supone el 2'4 % del total³.

El escaso porcentaje significa que, desde la perspectiva valenciana, los mercados mediterráneos muestran cierto agotamiento y que la conexión granadina ha perdido magnitud respecto a la centuria anterior. Pero el declive es más bien de la red regional. Granada y Berbería continúan exportando sus productos a los mercados internacionales a través de Valencia o incluso ya de forma independiente. De 1495 a 1496, cuatro carabelas vizcaínas salen de Málaga con destino a Civitavecchia cargadas de pescado, azúcar, almendras y pistachos. En 1497, una nave genovesa parte de Alejandría con especias y emprende un periplo que la lleva a Trípoli, Túnez, Orán, Almería y Cartagena. Desde 1530, por último, una línea regular une Cádiz y Málaga con Génova⁴.

2. LOS NEGOCIOS ITALIANOS EN LA RUTA

La participación transalpina en el trayecto venía favorecida por la existencia de colonias de mercaderes de ese origen en sus dos extremos. La importancia de las respectivas comunida-

1991, p. 86; RUZAFÁ GARCÍA, M., «La Corona de Aragón y Castilla en el Norte de Africa durante el Cuatrocientos», *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Jaca, 1993, en prensa.

2. MELIS, F., «Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo», *Economia e Storia*, III, fascículos I-II (1956), pp. 19-59 y 139-163; HEERS, J., *Gènes au XVe siècle. Civilisation méditerranéenne, grand capitalisme et capitalisme populaire*, París, Flammarion, 1971, p. 334; LANE, F.C., *I mercanti di Venezia*, Turín, Einaudi Ed., 1982, p. 31; SANCHEZ MARTINEZ, M., «La seda a la Catalunya medieval», *El món de la seda i Catalunya*, Tarrasa: Diputació de Barcelona, 1991, p. 176.

3. SALVADOR ESTEBAN, E., *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Universidad de Valencia, 1972, pp. 158-174.

4. CRUSELLES GOMEZ, E., «'Todo es cerrazón y noche'. La sociedad urbana valenciana en la encrucijada a los tiempos modernos», *Revista d'Història Medieval*, 3 (1992), pp. 127-128; GIOFFRÉ, D., «Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495-1537)», *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. V, Milán: Giuffrè Ed., 1962, pp. 139-167.

des, sobre todo ligures, permitía las relaciones de carácter profesional mediante procuraciones. Entre 1495-1496, por ejemplo, Alfonso Sanchís, hermano del tesorero de la corona, y Jaume Maria, mercader valenciano, nombraron representantes suyos a Agostino Italiano y Martino Centurione, *januenses habitatores in Malica*, para adquirir la carga de varias naves⁵.

Con todo, el seguimiento que hemos realizado de los italianos de Valencia a finales del siglo XV nos ha permitido determinar que, a veces, eran los propios mercaderes quienes se desplazaban para desarrollar negocios puntuales⁶. Así, Giacomo Gentile y Alberto Italiano residen aquí en la década de 1480 pero viajan varias veces a Málaga. Otros comerciantes siguen una dirección contraria. Deorino di Grimaldo, Gregorio Piccamiglio y Antonio, Domenico y Francesco Spinola negocian en Granada en 1452 y vienen a Valencia desde 1458, mientras Paolo Battista, Pietro Battista Italiano y Domenico di Marinis llegan de Orán en 1492 y 1493. Los casos más notables son, sin embargo, los de Domenico Centurione, asociado en Granada en 1452 a Paolo Centurione y en Valencia a Andrea Gentile entre 1485-1491; de Andrea di Castiglione, que vive en Almería en 1475 y aquí durante 1481-1482 como socio de Francesco Palomar; y de Martino Centurione, que se traslada desde Málaga hacia 1506 y se casa con la hija de Benedetto Pinello, ligur de Valencia.

La movilidad geográfica se encuadra dentro del dinamismo del comercio bajomedieval y responde al amplio tránsito económico generado en el Mediterráneo sudoccidental. Las actas notariales señalan que la circulación italiana se articulaba a través de *nòlits* o contratos de fletamiento de naves. Algunos acordaban realizar un itinerario triangular y unían Valencia con Granada y Berbería en viajes de ida y vuelta. Otros escogían una dirección unívoca sólo hasta Málaga o hasta las arenas berberiscas. Los más representativos enlazaban estos puertos con el Atlántico o el Mediterráneo central. En 1479, el patrón Rodrigo Fagasa promete a Palomar y Castiglione salir de Valencia con su nave y llevar 2.000 quintales de fruta de Málaga a Flandes, la misma trayectoria que seguirá en 1496 la nave del vizcaíno Pedro de Bilbao llena de 2.200 quintales de ropas de Benedetto Pinello y Jaume Maria. En 1487, el genovés Luca Cesaro alquila la carabela del portugués Vasco Morera para conducir trigo de Berbería a Lisboa en nombre de Leonardo Lomellini. En 1491, por último, el vasco Martín de Gohín entrega su carabela a las compañías toscanas de los Nero y los Ugucioni para transportar paños, lana, seda, hilo, cerámica, arroz, almendra, azúcar y pescados de Valencia y Bone o Bugía a Porto Pisano⁷.

5. Archivo del Reino de Valencia (en adelante A.R.V.), *Protocolos*, notario Jaume Salvador, nº 2011 (1495-XI-27) y 2013 (1496-IX-26).

6. Nuestra investigación se centra en el estudio de las relaciones económicas entre Valencia e Italia en torno a 1492, y fue becada en 1991 por el Ministerio de Educación y Ciencia para realizar la tesis doctoral. Los primeros resultados, basados en un análisis prosopográfico de las colonias italianas, se han concretado en la tesis de licenciatura: IGUAL LUIS, D., *Los mercaderes italianos, sus funciones económicas y estrategias sociales en la Valencia de finales del siglo XV (1484-1494)*, Universidad de Valencia, 1993. Los traslados de mercaderes se constatan comparando dichas prosopografías con las informaciones de Granada (AIRALDI, G., *Genova e Spagna nel secolo XV: Il 'Liber Damnificatorum in Regno Granate' (1452)*, Génova, 1966; LOPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E. - LOPEZ BELTRAN, M^a.T., «Mercaderes genoveses en Málaga (1487-1516). Los hermanos Centurión e Ytalián», *Historia. Instituciones. Documentos*, VII (1980), pp. 95-125).

7. Un viaje triangular consta en A.R.V., *Protocolos*, notario Jaume Salvador, nº 2003 (1484-II-16); otro destinado sólo a Málaga en *ibid.*, nº 2675 (1487-VIII-3). Los que llevan a Berbería figuran en *ibid.*, nº 2003 (1484-I-30), 2005 (1488-IV-29), 2006 (1489-VII-17), 2007 (1491-VI-21), 2009 (1492-II-21) y 2016 (1498-VI-2); y los enlaces internacionales en *ibid.*, nº 1999 (1479-IX-20), 2675 (1487-II-8), 2015 (1496-XII-30) y notario Mateu Gil, nº 1120 (1490-XII-30 y 1491-I-8).

La actividad italiana en la zona se completaba con el recurso a comandas mercantiles. En 1472, los genoveses Francesco Lomellini y Agostino di Suagi daban en comanda a los valencianos Pau y Rafael Mercader 51 paños que debían cargarse en *la galeaça de França* para ser vendidos en Berbería, por lo que se obtuvo un beneficio de 1.130 doblas. Este sistema se usaba también para la transferencia de capitales, como las 19 doblas que el lombardo Germano da Ponte entregó en Almería al carnicero Guillem Tarascó en 1467. Con todo, el movimiento financiero se ejercía fundamentalmente a través de letras de cambio⁸.

Tratos y viajes puntuales, *nòlits*, comandas o letras son formas de negocios que sirven para hacer determinados itinerarios, para transportar mercancías específicas, o para intercambiar pequeñas sumas de dinero. Implican una breve duración cronológica y un escaso riesgo de la inversión, lo que da mayor seguridad al comercio en una ruta peligrosa y fronteriza. Su uso, además, confiere a la intervención italiana un carácter esporádico. Esta impresión se acentúa si observamos la participación simultánea de los extranjeros en otros espacios mercantiles.

Los italianos de Valencia constituyen dos ejes económicos hacia Sevilla y la Castilla centro-septentrional, a través de la fundación de compañías con sede en varias ciudades que permiten a sus integrantes intervenir de forma continua en los respectivos mercados internos⁹. Salvo algunas excepciones ya citadas (Datini, Piccamiglio, Centurione), nada similar ocurre con Granada y el Norte de Africa, lo que demuestra que no son espacios de atención prioritaria para las sociedades mercantiles foráneas. Éstas, apoyadas en su capacidad organizativa, prefieren interesarse por otros trayectos más seguros y lucrativos, dejando la zona sudoccidental mediterránea en manos autóctonas¹⁰.

3. EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PERSONAS. LAS GALERAS VÉNETAS

Esta constatación, sin embargo, debe completarse con las informaciones de los registros oficiales valencianos. La confrontación de tres fuentes (guiajes otorgados por el baile a las naves que llegan al puerto; salvoconductos dados a musulmanes que viajan a Granada o que vienen de allí y que hacen constar el medio de transporte; y licencias para el armamento de naves destinadas a lugares peligrosos) pone de manifiesto que la intervención más habitual de los italia-

8. Las comandas constan en Archivo de Protocolos del Patriarca de Valencia (en adelante A.P.P.V.), notarios Joan Montfort, nº 24046 (1467-II-15), y Miquel Bataller, nº 629 (1472-I-29 y IV-16). La participación italiana en los cambios enviados de Granada a Valencia puede observarse en IGUAL LUIS, D., «Valencia y Sevilla en el sistema económico genovés de finales del siglo XV», *Revista d'Història Medieval*, 3 (1992), p. 97.

9. IGUAL LUIS, D., *ibid.*, p. 116; *id.*, «Los mercaderes italianos y las relaciones económicas entre Valencia y Castilla en el siglo XV», *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Jaca, 1993, en prensa.

10. Debemos indicar que los negocios que acuerdan los valencianos con Granada de forma paralela a los italianos son mucho más abundantes y de mayor importancia cualitativa. Bajo estas circunstancias subyace la idea de una división de espacios comerciales en torno a Valencia entre nativos y extranjeros en función de sus posibilidades empresariales. Esto permitiría hablar de una «interdependencia económica» de ambos grupos (IRADIEL MURUGARREN, P., «En el Mediterráneo occidental peninsular: dominantes y periferias dominadas en la Baja Edad Media», *Areas. Revista de Ciencias Sociales*, Murcia, 1986, pp. 64-77).

nos en la ruta es el transporte de productos y personas con navíos propios o patroneados por ellos. La Tabla I del apéndice final¹¹ incluye más de 80 barcos que recorren el espacio de Valencia a Málaga, Almería, Orán, Túnez y Argel entre 1406-1500, aunque la inmensa mayoría surge después de 1450.

La flota genovesa está representada por 14 naves y 1 galeón y no conforma una línea regular. Lo contrario ocurre con la toscana. Aparte de una nave patroneada por un pisano en 1428, entre 1451-1478 el puerto aparece 10 veces como escala en el itinerario del sistema de galeras fundado en Florencia a mediados del Cuatrocientos. La línea partía con dos naves de Porto Pisano y enlazaba con Túnez, Bone, Bugía, Marruecos y las costas meridionales ibéricas¹².

La ruta florentina imitó el modelo veneciano, pero tuvo menos éxito. Desde el siglo XIV, la señoría véneta creó las *galere da mercato*, un sistema de viajes cuyos recorridos se fijaban de antemano y que se caracterizaba por la regularidad de las escalas. La fortuna del procedimiento hizo que existieran hasta siete convoyes en el siglo XV, dos de los cuales llegaban a Valencia a través de las costas del Norte o del Sur del Mediterráneo, los de Aigües Mortes y Berbería. Esta última línea nació hacia 1436 y zarpaba anualmente en la segunda quincena de julio con el siguiente rumbo: Siracusa-Trípoli-Djerba-Túnez-Bugía-Argel-Honein-Orán-Badis-Málaga-Almería-Valencia-Túnez-Siracusa. La parada valenciana se desarrolló con pocas interrupciones hasta 1520. La tabla atestigüa esa continuidad de 1474 a 1500¹³, época en la que la llegada de las galeras --normalmente tres, aunque en ocasiones son dos-- tiene un claro reflejo documental. Estos barcos son el soporte de la participación veneciana en la ruta, aunque también existen otras cinco naves individuales.

La animación del puerto era grande los días que anclaban las galeras, por lo que se comprenden los intentos de las autoridades de favorecer su llegada o el hecho que los contratos de arrendamiento de impuestos mercantiles incluyeran una cláusula de rebaja del dinero a pagar los años que los convoyes no llegaran. Los mercaderes de Valencia aprovechaban entonces para pagar compras anteriores con productos de las galeras o cargar paños con destino a Sicilia¹⁴. Los

11. La tabla se ha elaborado con las fuentes citadas. Los guajes a naves constan en A.R.V., *Bailía, Lletres i Privilegis*, nº 1144-1162 (1404-1500). Los concedidos a musulmanes han sido publicados por J. Hinojosa («Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada durante la primera mitad del siglo XV», *Estudios de Historia de Valencia*, Valencia, 1978, pp. 143-151) y M. Ruzafa («Las relaciones económicas entre los mudéjares valencianos y el Reino de Granada en el siglo XV», *Actas del IV Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Almería, 1988, pp. 380-381). Los armamentos figuran en A.R.V., *Real Cancillería*, nº 646, 664, 680, 701 y 702 (1406-1503) y han sido comentados en parte por J. Hinojosa («Armamento de naves y comercio con el Reino de Granada a principios del siglo XV», *Actas del V Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Córdoba, 1988, pp. 643-657). La cifra que figura entre paréntesis al lado de algunas naves indica el número efectivo de barcos, en el caso que se trate de más de uno y lo indique la fuente. No pretendemos que el cuadro represente la totalidad de buques italianos que cubrieron la ruta en el siglo XV, sino que sólo es una muestra ilustrativa.

12. GUIRAL, J., «Les relacions comercials de València amb Berberia al segle XV», *València, un mercat medieval*, Valencia: Diputació, 1985, pp. 290-291.

13. El ciclo entre 1500-1520 puede seguirse a través de SALVADOR ESTEBAN, E., «Sobre la emigración mudéjar a Berbería. El tránsito legal a través del puerto de Valencia durante el primer cuarto del siglo XVI», *Estudis*, 4 (1975), pp. 58-59.

14. LOPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E., «Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempo de los Reyes Católicos y Carlos I», '1490: En el umbral de la Modernidad'. *El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, vol. I, Valencia: Consell Valencià de Cultura, 1994, pp. 23-55. Rebajas de impuestos en Valencia constan en A.R.V., *Bailía, Lletres i Privilegis*, 1155, ff. 616r-617r (1476-III-23) y 1157, ff. 433r-435r (1483-V-28). Pagos de compras

patrones y marinos venecianos, por su parte, acudían a los notarios de la ciudad con el fin de efectuar negocios y vender la carga de las embarcaciones.

El *manifest de mar* de 1494, un registro fiscal de las naves que llegan al puerto, anota las mercancías de las dos galeras de ese año: metales en bruto (acero, hierro, plomo) o con una mínima preparación (barras, *bacins*); pieles y cueros; cera; especias medicinales, tintóreas, de perfumería o gastronómicas; y textiles elaborados (telas musulmanas o *roba morisca*) o en materia prima¹⁵. Destacan en este último apartado las más de 3.200 libras de seda que se importan y que son propiedad de mercaderes venecianos, pero que, como no han podido venderse, *tornen a nau* para intentar su liquidación en otras escalas posteriores.

Este hecho cabe considerarlo coyuntural, ya que la seda nazarí, junto al lino, continuaba penetrando en Valencia en las décadas finales del XV a través de barcos o de la compra directa a granadinos. En 1459, una galera y tres *llaüts* de Berbería y Almería traen 94 *pardells*, 1 madeja, 3 *fangots* y 8 mazos de seda, mientras en 1496 y 1498 varios venecianos y toscanos de Valencia obtienen seda y lino de mercaderes valencianos residentes en Almería o andaluces. Su destino era el mercado interno o la exportación a Italia: en 1464, los ligures Giovanni Battista, Bartolomeo Centurione, Girolamo Gentile, Vincenzo di Santo Pietro y Giovanni Antonio pagan 177 dineros por la lezda de Tortosa debida por el tránsito de 2.375 libras de seda almeriense¹⁶.

Aparte de ser buques de carga mercantil, las galeras también eran el centro de una amplia circulación humana. Muchos mudéjares valencianos elegían este transporte para pasar a Granada o Berbería por motivos comerciales o familiares, y no menos intensa era la corriente en sentido contrario. Todos estos traslados precisaban de la correspondiente licencia de las autoridades cristianas. En la Tabla II del apéndice figuran los salvoconductos concedidos por el baile a los musulmanes granadinos que vinieron aquí entre 1451-1500, la mayoría embarcados en la línea regular veneciana¹⁷.

Los objetivos de los viajes son varios, pero entre ellos encontramos fundamentalmente personas que vienen a residir y negociar por períodos de tiempo que no superan el año, o individuos y familias que huyeron al Norte de Africa durante la guerra con Castilla y que, tras la

en *id.*, *Protocolos*, notario Jaume Salvador, nº 2004 (1485-XI-17), 2006 (1489-X-5), 2009 (1492-X-13), 2015 (1497-III-1) y 2016 (1498-VII-16); y carga de paños en *ibid.*, nº 2012 (1494-VI-4) y 2698 (1499-IV-10) y A.P.P.V., notario Joan Montfort, nº 24060 (1471-X-23).

15. A.R.V., *Generalitat*, nº 4934 (1494-II-6). La tipología merceológica de las galeras se repite en otras naves de Berbería según los *manifests* de 1459, 1488 y 1491 (GUIRAL, J., *op. cit.*, pp. 287 y 299-301).

16. A.R.V., *Varia*, libro nº 874 (*manifest de mar*), 1459-IV-29 y V-12; *id.*, *Protocolos*, notario Jaume Salvador, nº 2013 (1496-II-20), 2016 (1498-VII-2 y 16) y 2698 (1498-VII-6); *id.*, *Maestre Racional*, nº 10260 (1464-V-23, 24 y 25 y VI-7). La seda no transitaba en la ruta sólo como materia prima desde Granada, sino que también existía una transferencia técnica y humana desde Valencia, centro de producción a partir de 1460, como señala G. Navarro en su comunicación a este mismo congreso («La seda entre Génova, Valencia y Granada en época de los Reyes Católicos»).

17. Las fuentes del cuadro son A.R.V., *Bailía, Lletres i Privilegis*, nº 1151-1162 (1451-1500). Como se puede observar, en los documentos no siempre consta el transporte italiano, porque muchas licencias se dan después del salvoconducto a las galeras de Berbería, con lo que no es necesario indicar continuamente la procedencia. Varios guiajes han sido estudiados por J. Hinojosa («Mudéjares granadinos en el reino de Valencia a fines del siglo XV», *Actas del III Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Jaén, 1984, pp. 121-130).

conquista, regresan a su tierra vía Valencia o deciden alojarse en algunas aljamas del reino. Muy significativa es la situación de los casi cien naturales de Vera que, procedentes de Orán, vuelven a su ciudad entre 1488-1492, cuando la zona ha caído ya en manos cristianas.

* * *

El trasvase merceológico y demográfico realza el papel que desempeñan los italianos de Valencia en la frontera oriental nazarí. Si su participación activa en el comercio y las finanzas es esporádica, su función como patrones y transportistas estructura buena parte de la ruta marítima, sobre todo en la segunda mitad del siglo XV, y contribuye a regular una circulación económica que enlaza con los trayectos internacionales.

APENDICE

Tabla I: NAVES ITALIANAS QUE CUBREN LA RUTA DE VALENCIA A GRANADA Y EL NORTE DE AFRICA SEGUN LOS REGISTROS OFICIALES DEL ARCHIVO DEL REINO DE VALENCIA (1406-1500)

Año	Barco	Origen	Destino	Fuente
1406	Nave de Francesco Spinola, genovés	Valencia	Granada	Guiaje a musulmanes
1407	Nave de Raffaele Scorsafiga, genovés	Valencia	Granada	Guiaje a musulmanes
1428	Nave patroneada por Apollonio Bolsay, pisano	Valencia	Málaga	Guiaje a musulmanes
1430	Nave de Paolo Italiano	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1451	Galera patroneada por Hugo della Stufa, florentino	Valencia	Berbería	Guiaje a musulmanes
	Galera patroneada por Luigi Bembo, veneciano	Valencia	Túnez	Guiaje a musulmanes
1455	Galera patroneada por Jonenço della Stufa, florentino	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1456	Galeras venecianas capitaneadas por Benedetto Gritti	Valencia	Berbería	Guiaje a musulmanes
1457	Nave patroneada por Pietro di Migamigo, veneciano	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
	Galera patroneada por Giacomo Nafi, florentino	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1459	Galera patroneada por Alessandro del Vinya, florentino	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
	Ballenero de Paolo Morosino, veneciano	Valencia	Argel	Armamento de nave
1461	Galeras venecianas patroneadas por Andrea Bembo	Berbería	Valencia	Guiaje a musulmanes
1462	Galera patroneada por Giacomo Cochardini, florentino	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1463	Galera patroneada por Giovanni Redolfo, florentino	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1464	Nave patroneada por Cristoforo Soligo, veneciano	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1465	Galera patroneada por Francesco di Vittorio, florentino	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
	Nave patroneada por Francesco Salom, veneciano	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1466	Nave patroneada por Gaspare Grimaldo, genovés	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
	Nave patroneada por Pietro Pasqualigo, veneciano	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1467	Galera patroneada por Giorgio Redolfo, florentino	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1470	Galeras florentinas capitaneadas por Francesco Mater y Simone Sati	Valencia	Almería	Guiaje a musulmanes
1473	Nave patroneada por Luigi di Gisberto, genovés	Valencia	Almería/Berbería	Armamento de nave
1474	Galeras venecianas capitaneadas por Andrea di Mosto (3)	Túnez	Valencia	Guiaje de nave
	Nave patroneada por Ambrogio Italiano, genovés	Valencia	Almería/Berbería	Armamento de nave
1476	Galeras venecianas capitaneadas por Antonio Contarini (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
1477	Galeras venecianas capitaneadas por Giovanni Vituri (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
	Nave patroneada por Sperandeu Palomar, genovés	Valencia	Berbería	Armamento de nave
1478	Galeras venecianas capitaneadas por Giacomo di Mosto (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
	Nave patroneada por Pietro Doria, genovés	Valencia	Berbería	Armamento de nave
	Galeras florentinas capitaneadas por Jonobi Bilion (2)	Valencia	Berbería	Armamento de nave
1479	Galeras venecianas (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
	Nave patroneada por Nicola di Negro, genovés	Valencia	Orán/Berbería	Armamento de nave
1481	Galeras venecianas capitaneadas por Nicola da Pesaro (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
1484	Galeras venecianas (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
1485	Galeras venecianas (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
	Nave patroneada por Angelo y Giacomo Pavesi, genoveses	Valencia	Cartagena/Orán	Armamento de nave
1487	Galeras venecianas capitaneadas por Paolo di Canel (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
	Nave patroneada por Angelo Pavesi, genovés	Valencia	Cartagena/Orán	Armamento de nave
1489	Galeras venecianas	Berbería	Valencia	Guiaje a musulmanes
1490	Galeras venecianas (2)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
1491	Galeras venecianas capitaneadas por Tommaso Dodo (2)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
1492	Galeras venecianas capitaneadas por Domenico Dalfini	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
1493	Galeón genovés	Berbería	Valencia	Guiaje a musulmanes
1494	Galeras venecianas capitaneadas por Domenico Bragadell (2)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
	Nave vizcaína patroneada por Cristoforo Calvo, genovés	Valencia	Orán/Berbería	Armamento de nave
1496	Galeras venecianas capitaneadas por Giacomo Capello (2)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
1497	Galeras venecianas capitaneadas por Pietro Contarini (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
1498	Galeras venecianas capitaneadas por Andrea Segonya (3)	Berbería	Valencia	Guiaje de nave
	Nave de Giovanni Battista Spinola, genovés	Valencia	Orán/Berbería	Armamento de nave
1499	Galeras venecianas	Berbería	Valencia	Guiaje a musulmanes
1500	Galeras venecianas	Berbería	Valencia	Guiaje a musulmanes
	Nave patroneada por Tommaso Oliveri, savonés	Valencia	Orán/Berbería	Armamento de nave

**Tabla II: GUIAJES CONCEDIDOS A MUSULMANES GRANADINOS
POR EL BAILE VALENCIANO (1451-1500)**

Fecha	Personas guiadas	Viaje	Transporte	Objetivo del guiaje
1451-IX-18	10 mercaderes de Granada y Berbería	Valencia-Túnez	Galera véneta	Desarrollar negocios
1461-IX-22	27 musulmanes de Granada, Almería, Málaga, Orán, Túnez, Argel y Trípoli	Valencia-Tortosa	--	Subir en galeras vénetas
1476-XII-24	Çahat Albastí, de Granada	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
1479-XII-30	Alí Granadi, <i>moro voltejador</i> de Granada, y Çahet, mozo negro de 13 años	Granada-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Valencia un año
1480-X-2	Alí Granadi, <i>moro voltejador</i> de Granada, y Çahet, mozo negro de 14 años	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
1487-XI-7	Alí Alasdrach, de Granada	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
XI-14	Alí Alcalay, de Málaga	Valencia-Corte real	--	Acudir a la corte
XI-14	Fucey Venma, de Málaga	Valencia-Corte real	--	Acudir a la corte
1488-I-24	7 granadinos venidos con Alasdrach	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
IV-9	Alí Alasdrach, de Granada, y 5 moros más	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
1489-I-14	3 musulmanes de Málaga	Valencia-Corte real	--	Desarrollar negocios
I-14	5 musulmanes de Vera	Orán-Valencia	--	Residir por unos negocios
I-24	Musulmanes de Vera	Orán-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Alzira y Xàtiva
IV-10	Mahomat Xabir, de Granada	Granada-Valencia	--	Residir en Valencia un año
X-23	5 musulmanes de Málaga	Valencia-Corte real	--	Acudir a la corte
X-24	11 musulmanes de Vera	Orán-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Valencia
X-25	2 musulmanes de Vera	Orán-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Valencia
X-25	48 musulmanes de Vera	Orán-Valencia	Galeras vénetas	Regresar a Vera
X-26	4 musulmanes de Vera	Orán-Valencia	Galeras vénetas	Regresar a Vera
XI-12	Abulcasim, de Almería	Valencia-Túnez	--	Traer a su mujer
XII-15	6 musulmanes de Vera	Orán-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Alicante
1490-III-17	Mahomat Raha, de Granada	?-Valencia	--	Residir en Valencia
1491-I-3	2 musulmanes de Almería	Orán-Valencia	Galeras vénetas	Ir a residir a Murcia
I-10	Abraim Atulay Tulí y familia	?-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Valencia un año
III-5	Abraim Atulay Tulí, de Almería	Valencia-Almería	--	Desarrollar negocios
III-5	Cacim Alamir, de Almería	Valencia-Almería	--	Desarrollar negocios
XI-15	Abraim Atulay Tulí y familia	?-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Valencia un año
XII-23	Abraim Atulay Tulí, de Almería	Valencia-Almería	--	Desarrollar negocios
1492-IV-2	8 musulmanes de Vera	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
V-25	Mahomat Nobardi, de Granada	Valencia-Granada	--	Traer a su familia
VIII-9	Alí Muyhis, de Málaga	Orán-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Valencia un año
IX-12	Alí Nihada, de Granada	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
IX-22	2 musulmanes de Motril	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
IX-22	Azmet Albotor, de Málaga	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
IX-22	5 musulmanes de Vera	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
IX-27	Chacmec Benimuça, de Granada	Berbería-Valencia	Carabela valen.	Residir en Valencia un año
X-13	3 musulmanes de Vera	Valencia-Granada	--	Regresar a su tierra
X-26	Hoamen Ben Muça, de Granada	Berbería-Valencia	--	Ir a Granada por negocios
XI-29	10 musulmanes de Almería	?-Valencia	--	Ir a Calatayud a residir
1495-II-3	Zayén, de Málaga	Berbería-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Valencia un año
1500-I-16	Zayén, de Málaga	Berbería-Valencia	Galeras vénetas	Residir en Valencia un año