

## VIII

### **Modelli coloniali e modelli culturali dal Mediterraneo all'Atlantico**

GABRIELLA AIRALDI

Tra le monarchie medievali solo le Corone catalano-aragonese e portoghese perseguirono nella lunga durata una politica di espansione marittima a scopi commerciali. In ambedue i casi è la Corona stessa, infatti, a promuovere una strategia di controllo marittimo legata alla ricerca di possibili mercati e non di solo sfruttamento a fini di consumo. Del tutto diversa, invece, è l'area operativa delle due monarchie: l'espansione catalano-aragonese ha come obiettivo soprattutto il Mediterraneo e il Levante; l'azione portoghese si proietta sugli oceani; ciò implica problematiche, comportamenti ed esiti diversi. Entrambe le Corone operano precocemente rispetto alle altre monarchie europee, dalle quali si differenziano anche per ciò che riguarda la costanza dell'impegno e le capacità organizzative<sup>1</sup>.

L'epoca di massima espansione dei Catalano-Aragonesi si colloca tra Due e Trecento, quando essi arrivano a realizzare il completamento della «ruta de las especias - ruta de las islas». Ma anche la Corona portoghese, che ha ben altri spazi e difficoltà da affrontare, già con dom Dinis – il re poeta – appare impegnata in una politica marittima e commerciale, come dimostra l'atto con il quale, nel 1317, il re conferisce al genovese Manuele Pessagno e ai suoi discendenti la carica di ammiraglio. Il titolo comporta l'obbligo di fornitura di navi e di uomini «sabedores de mar», il controllo di tutta l'attività marittima e degli uomini che vi sono impegnati e la garanzia di libero commercio. Questo atto si collega alla presenza di genovesi ed altri italiani in area iberica; un'operazione complementare e alternativa all'azione svolta nell'ambito levantino, dove invece si realizzano formule di colonizzazione diretta o indiretta. Nell'Occidente europeo, area di poteri forti, le soluzioni praticate dai genovesi (e, in misura più ridotta, da altri italiani) sono riconducibili all'esistenza di fondaci, alla gestione di monopoli, all'offerta di capitali e di competenze tec-

<sup>1</sup> Su questa tematica cfr. G. AIRALDI, *Genova, i regni iberici e l'Oceano tra XIV e XV secolo*, in *La costruzione di un nuovo mondo. Territorio città architettura tra Europa e America Latina dal XVI al XVIII secolo*, in *Atti del Convegno Internazionale di Studi, Genova 1993*, a cura di G. Rosso del Brenna, Genova 1994, pp. 13-19.

niche. In Spagna la complementarità di rapporti è evidente nel trinomio Genova-Castiglia, Genova-Aragona, Genova-Granada. La Castiglia è partner ideale per la sua penuria di capitali e per la sua offerta di prodotti pastorali e minerari. La Corona aragonesa, con i suoi mercanti catalani è, invece, concorrente pericolosa in politica economica; l'Andalusia vede l'infiltrazione massiccia e costante dei genovesi, che attivi fin dai tempi precedenti la riconquista della regione, a fine Quattrocento sono l'etnia straniera più popolosa. Titolari di monopoli e signorie, appaltatori d'imposte, nella tarda età medievale si costituiscono, con i fiorentini, i titolari di un *modus operandi*, di cui, nonostante il particolare individualismo operativo e la dispersione documentaria, resta comunque traccia in migliaia di operazioni finanziarie e nella sequenza degli ammiragli genovesi operanti in Castiglia (Benedetto Zaccaria, 1291-1294; Egidio Boccanegra, 1341-1367; Ambrogio Boccanegra, 1370-1373). Mercanti e guerrieri, i Genovesi sono i primi uomini di mare di provenienza mediterranea a percorrere le rotte atlantiche verso il Nord con le navi di Benedetto Zaccaria, monopolista dell'allume di chiota, utile alla lavorazione dei panni fiamminghi tessuti con lana inglese. Ma anche il viaggio dei fratelli Vivaldi «ad partes Indie» nel 1291, seppur perduto nei suoi risultati, prelude all'accordo tra Dom Dinis e il Pessagno e alla sequenza di viaggi di "scoperta" dei genovesi Lanzarotto Malocello, Nicoloso da Recco, Antoniotto Usodimare e Antonio da Noli; operazioni che proseguono con il principe Enrico e la dinastia di Aviz verso Madeira, le Azzorre, la costa africana, le Indie.

In effetti, quali che ne siano le ragioni di fondo, Genovesi e Portoghesi sono certamente i primi occidentali a perseguire un progetto oceanico.

L'accordo di Lisbona, che realizza l'incontro di sistemi diversi, diventa quindi l'elemento fondante di un modello espansionistico in cui ancora una volta la collaborazione mare-città appare decisiva. Alle spalle di Emanuele Pessagno, infatti, c'è Genova, un centro che, proprio per l'attivismo operativo di carattere nettamente privato, testimonia il ruolo dinamico di una città intesa come raccordo di uomini che operano per un'economia senza frontiere.

L'azione della monarchia portoghese sul mare si rafforza in modo decisivo nell'età di Alfonso V, di dom Pedro, dell'Infante Enrico "il Navigatore", di Giovanni II, quando la Corona opta definitivamente per un'economia costruita sul movimento portuale e sulle merci ad alto valore aggiunto, offerte da un'espansione costantemente in progresso e favorita dal costante buon rapporto con l'Inghilterra e le Fiandre e dall'azione di "scoperta" e di colonizzazione. Per le sue spiccate finalità commerciali, tutto il fenomeno di espansione e colonizzazione punta alla creazione di approdi e insediamenti funzionali alla creazione di un'ampia rete di traffico, che prescinde sovente da ogni controllo territoriale (eccetto che per le obbligatorie "capitanerie donatarie" isolate), come invece avverrà per l'espansione castigliana. È interessante sottolineare che questo modello di sviluppo espansionistico è avvicicabile a quello usato dai genovesi, completamente diverso da quello veneziano.

La scelta privatistica di fondo, la precoce definizione della città come centro di mercato e non di produzione, ha posto alla base della vita genovese – e quindi anche alla sua proiezione espansionistica – un concetto di "investi-

mento", che ha differenziato, sfumandone i contenuti, il sistema coloniale e ha portato i genovesi alla creazione di un modello "reticolare", costituito da centri tutti ugualmente importanti in ragione della funzione svolta, tasselli d'un sistema di cui Genova, centro collettore e distributore di merci e capitali, è il cuore, non la mente.

Certo, la distinzione di fondo che esiste tra «fidalgo» portoghese e «hidalgo» castigliano da una parte e mercante italiano dall'altra è evidente; ma appare chiaro che il «fidalgo» portoghese subisce le suggestioni del mercante assai più dell'«hidalgo» castigliano. Un esame comparato dei sistemi coloniali portoghesi e castigliani vieta infatti l'applicazione di un modello unico.

La formula portoghese, intesa alla ricerca di monopoli commerciali, volta nella sua precoce esperienza insulare e africana alla creazione di un sistema «reticolare», va letta alla luce di un progetto secondo il quale i Portoghesi intendono fare di Lisbona il cuore di un ampio disegno di strategia economica. I Genovesi quindi non sono solo i capitalisti o i «senhores de engenhos» o i monopolisti, ma, assai più originalmente, i possibili suggeritori di un sistema coloniale che è il risultato del sistema economico scelto. Così i Portoghesi, secondo una felice definizione coniata per loro, diventeranno «come granchi», interpreti di uno spazio insediativo inteso come funzione variabile di un impegno commerciale, che per loro costituisce lo scopo primario; diversi in questo – come già i Genovesi lo erano dai Veneziani – dai concorrenti Castigliani, intesi invece a creare nell'area americana un sistema di "luoghi centrali", finalizzati alla conquista di un territorio, considerato sfruttabile a fine di consumo.

La promozione di questa politica e il proporsi del Portogallo come foyer operativo di valenza europea necessitano della presenza di uomini, capitali, tecnologie e strumenti finanziari adatti; in questa sede privilegiata competenze nautiche e contrattuali, cartografiche e cosmografiche, tecniche commerciali e finanziarie proprie della cultura mediterranea, oltrepassando il proprio alveo d'origine e di sviluppo, arrivano a fondersi con gli apporti della cultura tecnica atlantica.

Non a caso Colombo compì i primi passi per l'attuazione del suo progetto in Portogallo, navigando per Genovesi e Portoghesi a Madera e alla Guinea; e non è difficile capire quali valide ragioni vi fossero nella risposta negativa dei Portoghesi al suo progetto<sup>2</sup>.

\* \* \*

Nonostante la scarsa informazione pervenuta, gli elementi compositivi della storia portoghese sono ben testimoniati dalla qualità e dalla tipologia

<sup>2</sup> Cfr. G. AIRALDI, *L'Europa e il Nuovo Mondo*, Genova 1990, cap. II; Id. *Christophe Colomb, un homme entre deux mondes*, in *Christophe Colomb et la découverte de l'Amérique. Réalités, imaginaire et réinterprétations. Rencontre de la Société des Italianistes de l'Enseignement Supérieur et de la Société des Hispanistes Française 3-4 et 5 avril 1992*, «Etudes Hispano-Italiennes», 5, Publications de l'Université de Provence, 1994, pp. 33-40.

della documentazione superstite e manifestano perfettamente la complessità del caso portoghese tanto ad un'indagine di carattere contenutistico quanto ad un esame formale.

Infatti tutte le testimonianze, che escono dalla cancelleria regia o sono prodotte nell'ambito della corte (comprese le cronache), non si differenziano sul piano formale dalla documentazione analoga prodotta in altra area geografica. Si tratta della tipica produzione scritta che emerge dall'organizzazione degli stati monarchici europei con i loro organi centrali e periferici, le comunità locali, le università, con un'attività cancelleresca variata e cronisti sempre all'opera, ma è interessante rilevare che, pur rispondendo a modelli tradizionali, la documentazione offre contenuti perfettamente funzionali a un progetto politico ed economico legato all'espansione. Ne sono esempi i privilegi concessi a mercanti genovesi o fiorentini, le concessioni di "capitanie donatarie" e il patto già ricordato tra Dom Dinis e l'ammiraglio Pessagno, che, sotto le caratteristiche di una concessione «in feudum», nasconde un contenuto rivoluzionario per l'ambito in cui si colloca.

A questa notevole serie di testimonianze si accompagna il ricchissimo apporto documentario dovuto a un sistema economico sempre più collegato agli affari e al movimento navale, potenziato nel Quattrocento dal convergere a Occidente del commercio internazionale progressivamente bloccato in altre direzioni. È un'attività che si muove spesso indipendentemente dalla Corona, che sa approfittare delle frequenti turbolenze politiche interne o esterne e del gioco intrecciato di scambi tra Andalusia-Algarve; dell'elasticità e dell'individualismo dei Genovesi, che trafficano al di qua e al di là dello Stretto; della funzionalità organizzata delle filiali delle aziende toscane.

Ben visibile nell'azione mercantile e finanziaria svolta dai più importanti gruppi stranieri presenti in Portogallo (Genovesi e Fiorentini soprattutto), quest'attività produce una notevolissima quantità di atti specifici, propri di quelle comunità, che, anche appoggiandosi a privilegi e atti di protezione regi, promuovono un'ampia contrattualità privata di varia tipologia, legata alla loro cultura d'origine e a quella «obbligatorietà della scrittura» (Melis lo ha ben dimostrato)<sup>3</sup>, che è parte inevitabile dell'azione mercantile e finanziaria su vasto raggio.

A questa mole documentaria vanno aggiunti gli strumenti che sono supporto sostanziale dell'espansione, espressione di una cultura tecnica, cartografica, astronomica e marittima, che cresce in simbiosi con l'economia di mercato.

Accanto a tutte queste testimonianze (e collegabile ad esse per molte vie) compare il settore più originale per forma e contenuto: quello che raccoglie "documenti", che più direttamente nascono dall'azione di apertura e di descrizione del mondo, avvicinato esclusivamente per via marittima<sup>4</sup>. Quest'ambito di produzione scritta appare totalmente nuovo per una Corona occidentale. Si

<sup>3</sup> F. MELIS, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze 1972.

<sup>4</sup> Sulla problematica generale dell'espansione portoghese e la tipologia delle testimonianze collegate si veda da ultimo L. ADAO DA FONSECA, *Portugal entre dos mares*, Lisboa 1993 e la bibliografia ivi citata.

tratta di testimonianze non collegabili per ragioni e finalità a prodotti simili dovuti a missionari, pellegrini e mercanti, e ben vincolate ai programmi regi, tanto che sembrano riprenderne il ritmo costante e sostenuto, anche se ci sono pervenute in quantità molto inferiore rispetto alle molte operazioni compiute. L'originalità appare ancor più evidente se si considerano i soggetti estensori, Italiani o Portoghesi che siano, che pur agendo a vario titolo, sono sempre al servizio della Corona. Al di là delle finalità eventuali – militari o economiche e del contenuto specifico dei testi pervenuti – questa produzione, considerata nella sua globalità, ha ambizioni notevoli. Se questi documenti – come pare – erano «segretati», l'inserimento di elementi informativi nelle cronache ufficiali dimostra l'intenzione precisa di renderli irrinunciabili. Ciò esprime e al tempo stesso disegna un progetto politico-economico e un'ideologia legati ai temi dell'espansione; ma, facendo entrare la conoscenza del mondo come elemento costruttivo della formazione culturale portoghese, evidentemente vuole renderla uno degli elementi costitutivi dell'identità nazionale.

Tra la documentazione pervenuta particolare attenzione merita il diario steso da Alvaro Velho sul viaggio compiuto da Vasco da Gama tra il 1497 e il 1499. Esso è a tutt'oggi uno dei pochissimi testi medievali opera di qualcuno che abbia avuto diretta esperienza di mare<sup>5</sup>. La categoria degli uomini di mare europei, estremamente variegata dal punto di vista sociale, svolge la sua attività fondandola essenzialmente sull'esperienza e su un'informazione che modifica i suoi termini in rapporto al maturare dell'espansione, quindi a partire dalla metà del secolo XI. La fisionomia pragmatica di questa "cultura del mare" non produce modelli descrittivi che non siano meramente strumentali.

D'altro canto occorre tener presente che, nei Paesi occidentali, lo svolgimento di ruoli eminenti in ambito marittimo è condizionato al conferimento di un titolo e ai privilegi che esso comporta e che lo rendono appetibile. Gli impegni che ne derivano sono di carattere occasionale e in funzione per lo più di contingenti questioni militari; del tutto originale invece è il caso di alcune città italiane, precocemente legate ad attività marittime e commerciali, dove l'esercizio di queste attività in pace e in guerra conduce alla conoscenza del mondo e a un appropriato uso degli strumenti utili a questa conoscenza. Proprio l'alta percentuale di ammiragli genovesi al servizio delle Corone europee tra Due e Trecento dimostra come società diverse intendano in modo del tutto differente attività e ruoli sociali derivati.

Poche dunque sono le testimonianze scritte riguardanti l'attività marittima la cui ampiezza superi la semplice notizia: il piccolo trattato di naumachia, steso dal mercante-ammiraglio genovese Benedetto Zaccaria per Filippo il Bello di Francia, o la relazione sulla battaglia di Ponza, dovuta all'ammiraglio-notaio genovese Biagio Assereto. Ma si tratta di gente che si forma in un

<sup>5</sup> Fino a questo momento esiste un'unica traduzione italiana: ALVARO VELHO, *Il "Roteiro" di Vasco da Gama, Diario di bordo del primo viaggio alla Indie (1497-1499)*, con studi introduttivi di G. BARBIERI, *Il viaggio in India da Vasco da Gama e le sue conseguenze nei traffici mondiali*, e di G. AIRALDI, *Novos mundos ao mundo*, Verona, Cassa di Risparmio di Verona Vicenza e Belluno, 1987.

*milieu* urbano: è il caso dei genovesi come Cristoforo Colombo e Antoniotto Usodimare, del veneziano Alvise Ca' da Mosto, del toscano Amerigo Vespucci, che tutti, infatti, lasciano precise memorie scritte.

D'altro canto le peripezie del marinaio Colombo nella società castigliana derivano non solo dalla sua condizione di straniero, ma da un'origine sociale non elevata (anche se egli, figlio di un lanaiolo, ha cercato di modificarla attraverso il matrimonio con Felipa, figlia di Bartolomeo Perestrello, "capitano donatario" della portoghese Porto Santo). Cercando di uscire dagli schemi, forse suggestionato dalla sua formazione cittadina, Colombo punta tutto sulla sua capacità professionale, che definisce egli stesso un concentrato di "esperienza e di scienza", sia pur sostenuta da autorità e competenze altrui. La capacità di scrivere per testimoniare della sua capacità e della sua "scoperta" diventa per lui uno strumento determinante ai fini dell'auspicata ascesa sociale in mancanza di quel sangue aristocratico necessario per aspirare all'alta carica di ammiraglio<sup>6</sup>.

Il caso di Colombo, emblematico per la complessa personalità e la altrettanto complessa formazione culturale dell'uomo, rappresenta bene il culmine di una storia euro-mediterranea, che ha nelle sue coordinate culturali la necessità di descrivere il mondo anche in relazione a esperienze marittime interpretate secondo una matrice urbana di ispirazione tecnico-sperimentale ed economica. Si tratta di una cultura di formazione "alluvionale" che, senza eliminare nulla della conoscenza tradizionale, l'arricchisce continuamente attraverso l'esperienza diretta.

Le analogie che il testo di Alvaro Velho rivela con questa cultura sono profonde. Anche in questo caso tutto ruota attorno al racconto del viaggio. Come per Colombo si tratta di un'esperienza di "scoperta" ed anche qui emerge in modo chiaro l'istanza economica che è alla base dell'operazione e che, data la natura dei luoghi visitati e le ricchezze da essi offerte, diventa, assai più che nel diario del genovese, elemento preminente del racconto, al punto di condizionare la composizione del testo e ricondurla almeno in parte a modelli-culturali ben noti.

Molti anni fa Franco Borlandi, sulla base di un'attenta disanima di carattere testuale e contenutistico del *Devisement du monde* di Marco Polo, ne aveva tratto la convinzione che vi si potesse ritrovare in nuce l'impianto d'una «pratica di mercatura»<sup>7</sup>. In seguito Ugo Tucci ha riesaminato globalmente l'ampio e variegato settore delle "pratiche", tanto diverse tra loro per struttura e contenuti, sottolineando che esse dovevano essere usate solo in funzione di supporto all'esame d'una realtà economica di fatto incodificabile per la sua natura dinamica. In realtà questi preziosi testi si proponevano di offrire una "misura" e

<sup>6</sup> Per questi temi cfr. G. AIRALDI, *Novos Mundos ao Mundo. Dal diario di Cristoforo Colombo al "Roteiro" di Vasco da Gama. Politica e cultura alla fine del Quattrocento*, in congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época, Actas, II, Universidade de Porto, Commissao Nacional para as Comemoracoes dos Descobrimientos Portugueses, Porto 1989, pp. 121-127.

<sup>7</sup> F. Borlandi, *Alle origini del libro di Marco Polo*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milano 1962, pp. 105-147; U. Tucci, *I primi viaggiatori e l'opera di Marco Polo*, in *Storia della cultura veneta*, I, Vicenza 1976, pp. 633-670.

un'immagine del mondo lette da un'angolazione più spiccatamente economica; se ne poteva dunque proporre l'inserimento nell'ampio settore della letteratura didattica medievale. Infatti alcuni di questi testi (che raccolgono specifiche informazioni di natura merceologica e monetaria, notizie di usi e costumi spesso mescolate a dati di carattere storico o a informazioni astrologiche e a precetti di natura morale) esprimono anche attraverso la loro intitolazione le finalità che si propongono. Così capita ad esempio per il testo poliano ed anche per la notissima *Memoria* di Francesco di Balduccio Pegolotti, o il *Libro di divisamenti di paesi e di misure di mercantantie*. La loro specializzazione d'età moderna rispecchia perfettamente l'evoluzione dei metodi commerciali sempre più specializzati ed anche la loro diversa funzione culturale<sup>8</sup>.

In realtà, nella lunga tradizione che la contraddistingue, la «pratica di mercatura» appartiene alla cultura dei popoli mercanti. Risalgono all'XI secolo *Le bellezze del commercio* di Abu al Fahdl al - Dimishqui - che raccolgono notizie sull'area siriana; poco più tardi è il testo relativo all'Egitto dovuto ad Al-Makhuzumi Minhadi; mentre la *Cronaca di parecchi paesi stranieri* dell'ispettore doganale cinese Chau Ju-Kua rifà in senso inverso e pressappoco nella stessa epoca molti degli itinerari di Marco Polo. In area europea l'Italia è il centro di elaborazione per eccellenza dei "libri di mercatura" con le grandi tradizioni toscana e veneziana, i cui capostipiti sono per ora le due pratiche pisana e veneziana della seconda metà del Duecento; ma esiste anche - e non casualmente - un manuale di mercatura catalano risalente agli anni settanta del Trecento<sup>9</sup>.

Come si sa, il testo poliano fu largamente usato per tutta l'età medievale e oltre. Juan Gil ha chiarito questa tradizione soprattutto per quanto riguarda l'area spagnola sia con specifico interesse per l'interrelazione Marco Polo-Colombo, che ebbe in mano il testo a partire dal 1497, quando lo ricevette dal mercante inglese John Day, sia per quanto riguarda l'intera area iberica e la diffusione successiva fino all'uso fattone dal gesuita Kirker nella sua enciclopedia opera sulla Cina di fine Seicento.

È noto che l'infante Pietro, figlio di Giovanni I di Portogallo, ricevette in dono una splendida copia dal *Milione* dal doge veneziano Francesco Foscari nel 1482; nel 1502 ne comparve a Lisbona la prima traduzione; l'anno seguente vide la luce l'edizione castigliana e poi comparve quella catalana<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> U. TUCCI, *Manuali di mercatura e pratica degli affari nel medioevo*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX*, Studi dedicati a Franco Borlandi, Bologna 1977, pp. 215-223; M. CORTIELLAZZO, *La cultura mercantile e marinara* in *Storia della cultura veneta*, I, Vicenza 1976, pp. 673-677.

<sup>9</sup> R. LOPEZ, G. AIRALDI, *Il più antico manuale di pratica della mercatura*, in *Miscellanea di studi storici II*, Genova, 1983, pp. 99-133 e D. JACOBY, *A Venetian manual of commercial practice from crusader Acre*, in AA.VV., *I comuni italiani e il regno crociato di Gerusalemme*, a cura di G. Airaldi, B.Z. Kedar, Genova 1986, pp. 409-428 e bibliografia citata.

<sup>10</sup> *El libro de Marco Polo anotado por Cristobal Colombo - El libro de Marco Polo. Version de Rodrigo Santaella*, Edicion, introduccion y notas de J. Gil, Madrid 1987, pp. I-LXI e *El libro de Marco Polo. Las apostillas a la Historia Natural de Plinio el Viejo*, volumen preparado per Juan Gil, Biblioteca de Colon, I, Madrid 1992, pp. I-LXVII.

Anche il testo di Alvaro Velho rivela la conoscenza diretta o indiretta di questi preziosi strumenti, qualunque ne sia stata la mediazione, ma è comunque evidente che la presenza degli Italiani, con o senza il supporto del testo poliano, è stata determinante.

Non sono soltanto i dati di natura economica sparsi nel testo, ma è la stessa fisionomia dell'opera a dimostrarlo. Al termine del racconto nel viaggio compare infatti una sezione di carattere geografico commerciale che, pur nella stringatezza delle informazioni fornite, richiama perfettamente i modelli ricordati.

Questa relazione geografico-commerciale raccoglie diversi elementi<sup>11</sup>. Innanzitutto vi compaiono i nomi di «certi regni, che si trovano da Calecute verso il lato sud e delle cose che ogni regno ha e come valgono». «E questo» – dice l'autore – «l'ho saputo con certezza da un uomo che sapeva la nostra lingua e da trent'anni era giunto da Alessandria in questi luoghi». Si tratta dei regni di «Calicut, Quorongoliz, Coleu, Cael, Chomandarla, Ceilao, Camatarra, Xaineux, Tanacar, Bengala, Malaca, Pegu, Canimata, Patani». Ciascuna denominazione è accompagnata dalle informazioni necessarie sulle distanze da percorrere, sulle istituzioni politiche, religiose, militari, su merci, pesi, misure e così via. Segue una seconda sezione, dedicata agli elefanti: «di come combattono gli elefanti in questa terra»; «del modo che hanno di prenderli quando sono selvaggi nella foresta»; «del modo che hanno per tirarli fuori dalle fosse e renderli mansueti». La terza sezione comprende una lunga lista di «spezie»: ciascuna ha il prezzo espresso in «cruzados» per quintale, «arratel», «mitical» o «bar» di merce. La lista ha il titolo: *Prezzi in Alessandria* e richiama la nota funzione di Alessandria d'Egitto come centro fondamentale di questi traffici costantemente ricordato nelle «pratiche di mercatura» medievali. Il testo si conclude infine con un piccolo, ma prezioso vocabolario, raccolto sotto il titolo *Questa è la lingua di Calecute*.

Il diario di Alvaro Velho, nella ricchezza contenutistica e formale degli elementi culturali che vi confluiscono, appare dunque come uno dei più notevoli risultati di una storia del mare e del commercio che trova nell'azione e nella cultura portoghese un anello fondamentale; e, letto in un più ampio contesto, costituisce una testimonianza evidente della circolarità dei modelli coloniali e culturali.

<sup>11</sup> VELHO, *Il "roteiro"* cit., pp. 169-182.