

Andrea Addobbati*

Le inquietudini del disordine liquido. Una memoria sul cerimoniale marittimo di Denis de Sallo (1666)**

ABSTRACT. L'erudito francese Denis de Sallo redige nel 1666 un memoriale sulle regole del cerimoniale marittimo per volontà del ministro Colbert, che se ne servirà in un negoziato diplomatico con le Province Unite. Una traduzione in lingua italiana si trova a Firenze, nella collezione delle *Carte Stroziane*; la presentiamo in edizione critica, preceduta da un saggio che inquadra la questione dei saluti di mare nel contesto politico-diplomatico della seconda metà del Seicento. Il pregio del contributo di de Sallo consiste nel confronto critico tra una trattazione astratta del problema, dedotta dalla teorica dell'etichetta, e la ricostruzione concreta della sua emersione storico-politica. Nelle conclusioni de Sallo lascia il problema aperto, confessando tutto il suo sconcerto per questa nuova competizione simbolica per il rango tra le maggiori potenze marittime d'Europa.

PAROLE CHIAVE. Cerimoniale marittimo, relazioni diplomatiche, dominio marittimo, ritualità, aggressività.

The Anxieties of Liquid Disorder. An essay on the maritime ceremonial of Denis de Sallo (1666)

ABSTRACT. The French scholar Denis De Sallo wrote an essay on maritime ceremonial in 1666 on behalf of Minister Colbert, who used it in the diplomatic negotiations France was then conducting with the United Provinces. An Italian translation is found in Florence, in the collection of the *Carte Stroziane*. We present it in a critical edition, preceded by an essay framing the issue of sea salutes in the political-diplomatic context of the second half of the 17th century. The merit of de Sallo's contribution lies in the

* Corresponding author: Andrea Addobbati (Università di Pisa), e-mail: andrea.addobbati@unipi.it.

** Desidero ringraziare tutta la redazione di «Proposte e ricerche» per aver accettato di ospitare un lavoro che eccede le più consuete dimensioni di un articolo scientifico, Annalisa Biagianti per avermi invitato a riprendere una pista d'indagine che avevamo intrapreso insieme qualche anno fa, e i revisori anonimi per gli ottimi suggerimenti che mi hanno permesso di migliorare il testo. Il contributo è stato possibile grazie al sostegno del progetto *Under Uncertainty. Coping with Risks in the Mediterranean Maritime Business (Italy, 16th-19th centuries)* – PRIN 2022 Prot. 2022SSZFT7, coordinato da Giovanni Marcello Ceccarelli.

critical comparison between an abstract treatment of the problem, deduced from the theory of etiquette, and the concrete reconstruction of its historical-political emergence. In his conclusions, De Sallo leaves the problem open, confessing his dismay at this new symbolic competition for rank between Europe's major maritime powers.

KEYWORDS. Maritime Ceremonial, Diplomatic Relations, Maritime Domain, Rituality, Aggression.

1. *Antichità e modernità del rito*. Il dizionario ci dice l'essenziale: il saluto di mare è «un segno di deferenza o di omaggio accordato in varie occasioni, di norma sparando con i cannoni della nave, ammainando qualcuna delle vele superiori o la bandiera»¹. Il colpo di cannone esprimerebbe in ogni caso un'intenzione amichevole. Secondo un'enciclopedia nautica del tardo Ottocento «si spara per salutare perché dopo che si è sparato i cannoni restano inoffensivi, alla mercé della controparte, e questo è talmente vero che l'uso di cartucce a salve è d'invenzione moderna, dovuta al fatto che una volta una palla si rivelò fatale per il personaggio che doveva onorare»². Pare che in un'imprecisata circostanza la cerimonia finisse in tragedia, così si decise di riformarla eliminando i proiettili. C'è da chiedersi perché si attese l'incidente, non ci si poteva pensare prima? Ma soprattutto, se si voleva esprimere sentimenti amichevoli, perché si decise di farlo esibendo la potenza dei propri strumenti d'offesa? La spiegazione ci lascia dubbiosi. È vero che lo scarico delle armi può comunicare l'intenzione di astenersi dalla lotta, ma nello stesso tempo avverte l'interlocutore che si è nelle condizioni di nuocere, e che si potrebbe correggere la mira. Il minimo che si possa dire sul significato del cerimoniale è che presenta tratti di ambiguità sconcertanti, da una parte è un atto d'omaggio, dall'altra conserva, almeno simbolicamente, un contenuto decisamente aggressivo. Oggi è soltanto un rito innocuo, ma ci fu un tempo in cui il problema dei saluti da scambiarsi in mare fu al centro delle preoccupazioni di tutti i governi europei.

Ogni saluto è una richiesta di riconoscimento. Quando salutiamo ci aspettiamo di essere a nostra volta salutati, e non ci accontentiamo di ricevere in contraccambio un saluto qualsiasi, vogliamo che il saluto sia nella forma più adeguata alla stima che abbiamo di noi stessi. La risposta al saluto di mare andava resa con precisi segni di rispetto che l'inglese nautico indica col termine *strike*, «a term applied to lowering of sails, or hauling down of colours»; al fragore del cannone doveva far seguito un segnale di riconoscimento più o meno deferente, come l'atto di ammainare le vele o la bandiera, «as token of surrender or salute»³. Qui il dizionario sarebbe stato più onesto se avesse so-

¹ A. Young, *Nautical Dictionary*, William Middleton, Dundee 1846, p. 259.

² *A Naval Encyclopaedia: comprising a dictionary of nautical words*, L.R. Hammersly & Co, Philadelphia 1881, p. 715.

³ Young, *Nautical*, cit., p. 328.

stituito quel «or» con «and therefore». Il contenuto beneaugurante del saluto fu sempre condizionato da segnali di resa, nel senso che, almeno in origine, i colpi furono innanzi tutto un avvertimento. Chi li avesse ricevuti era tenuto a compiere atti di sottomissione non troppo dissimili da quelli riscontrabili nei rituali del mondo animale⁴. L'analogia è evidente: non passa grande differenza tra l'ammainare la bandiera e le vele del mastro portandosi sottovento del vascello che ci abbia accolto a cannonate, e il mettersi la coda tra le gambe porgendo la giugulare al capobranco che ringhia per esibire il potenziale letale dei canini. In entrambi i casi abbiamo segnali di imposizione del rango cui corrispondono segnali di remissione entro uno schema codificato che accorda alla parte più debole la possibilità di sottrarsi allo scontro nel momento in cui accetta di abbassare le difese e di riconoscere la superiorità dell'altro.

Il rito del saluto contribuisce a strutturare le relazioni in senso gerarchico ed ha sempre un suo correlato spaziale. Ogni volta che superiamo una soglia ed accediamo alla sfera d'attenzione di qualcuno siamo portati dalle convenienze sociali a salutarlo, omettere di farlo potrebbe avere conseguenze spiacevoli. Inoltre, il saluto non è solo un atto di comunicazione che invita alla confidenza, il più delle volte è sufficiente a produrla, nel senso che ha potere performativo. Salutiamo per rimarcare la nostra presenza, comunicare un'intenzione, ma anche per inibire l'altrui aggressività e stabilire una relazione. Anche il saluto di mare era a suo modo un rito sociativo; a renderlo ambivalente, la scelta di comunicare con le armi, che per la verità trova riscontro in molti altri esempi censiti dalla letteratura etnografica, «un guerriero Yanomani, facendo il suo ingresso nel villeggio ospitante in occasione di una festa, si atteggia in modo bellicoso: con aria truce, brandendo arco e frecce, spesso puntati minacciosamente verso l'ospite»⁵. Saluti del genere che esigono rispetto esibendo teatralmente un'aggressività che viene scaricata a vuoto per esprimere che in realtà non si nutrono cattive intenzioni sono stati osservati in Africa, Nord America, tra gli eschimesi e i maori della Nuova Zelanda⁶. Presso gli arunta dell'Australia Centrale, gruppi numerosi in viaggio salutavano i villaggi sul loro cammino con simili rituali guerrieri, e talvolta poteva accadere che ne scaturissero gravi incidenti per l'eccitazione emotiva fuori controllo⁷. La diffusione pressoché universale del saluto del guerriero, e le analogie morfologiche con i moduli comportamentali di gestione dell'aggressività intraspecifica del mondo animale, farebbero pensare che il rito ri-

⁴ K. Lorenz, *L'aggressività*, edizione ampliata de *Il cosiddetto male*, Il saggiatore, Milano 1976.

⁵ I. Eibl-Eibesfeldt, *Etologia della guerra*, Bollati Boringhieri, Torino 1999, p. 36.

⁶ Id., *Amore e odio. Per una storia naturale dei comportamenti elementari*, Mondadori, Milano 1977, pp. 221-223.

⁷ B. Spencer, F.J. Gillen, *The Northern Tribes of Central Australia*, MacMillan, Londra 1904, pp. 269-279.

cavi la sua efficacia dal fatto di riprodurre sul piano culturale-ontogenetico schemi di comportamento fissati dalla filogenesi, e in pratica, come notava de Carolis per la ritualità in generale, costituirebbero una sorta di «regressione socialmente organizzata a questi corrispettivi animali [...] una messa in scena culturale dell'animalità»⁸.

Non è la sede per approfondire i moventi profondi del rito, per il momento mi accontenterò di osservare che la codifica del cerimoniale sussunse un modulo comportamentale a dir poco ancestrale, radicato forse su una matrice istintuale, tanto che l'apparizione della questione dei saluti al centro dell'agenda politica e diplomatica del secondo Seicento poté apparire, a poche generazioni di distanza, una stravaganza insensata e brutale per le conseguenze sanguinose che ne potevano derivare, o forse un pretesto ipocrita per sviare l'attenzione dai moventi freddamente egoistici delle potenze. Nel 1665 l'Inghilterra entrò in guerra con le Provincie Unite «au sujet – scrisse Voltaire– du vain et bizzarre honneur du Pavillon, et des intérérets réels de son commerce dans les Indes»⁹. La realtà era il commercio; il punto d'onore, una bizzarria fuori dal tempo con poche spiegazioni in un'epoca nella quale le relazioni politiche poggiavano saldamente sulla ragion di stato. Con la sua predilezione per i punti di rottura che scandiscono la marcia del progresso, la storiografia otto-novecentesca prese atto dell'insensata passione dell'uomo barocco per le contese simbolico rituali, ma dopo un iniziale stupore, se ne sbarazzò relegandola tra le persistenze feudali che non avevano più niente da dire, solo un relitto inservibile e insignificante. Ma la *question du Pavillon* non poteva essere ignorata, era un macigno ingombrante nella storia diplomatica europea. In generale gli storici restarono a guardarla con supponente sufficienza, eccezion fatta per Thomas W. Fulton, la cui monografia resta a tutt'oggi la più intelligente trattazione dell'argomento¹⁰.

Da qualche decennio la *New Diplomatic History* (Ndh) ha ampliato il raggio delle indagini prestando attenzione a molte questioni rimaste a lungo trascurate, come le tecniche del negoziato, il reclutamento e la formazione del personale diplomatico, i linguaggi, le rappresentazioni del potere, l'etichetta¹¹

⁸ M. De Carolis, *La fabbrica dell'esemplarità. Per uno studio naturalistico del rituale*, in «Forme di vita», n. 5 (2006), p. 18.

⁹ *Siècle de Louis XIV*, Didot, Parigi 1843, p. 75.

¹⁰ T.W. Fulton, *The Sovereignty of the Sea. An Historical Account of the Claim of England to the Dominion of the British Seas, and of the Evolution of the Territorial Waters*, W. Blackwood, Edimburgo 1911.

¹¹ Per una panoramica sui nuovi orientamenti di studio si veda l'introduzione di P. Finney, *What is International History?* in *Palgrave Advances in International History*, a cura di Id., Palgrave MacMillan, Londra 2005, pp. 1-35; il recente volume di sintesi *Practices of Diplomacy in the Early Modern World, c. 1410-1800*, a cura di T.A. Sowerby, J. Hennings, Routledge, Londra 2017, e la rassegna di R. Sabbatini, *Le identità (e i ruoli) del diplomatico. Qualche considerazione sulla più recente storiografia*, in *Diplomatici en Travesti. Letteratura e politica nel "lungo" Settecento*, a cura di V.

Anche il cerimoniale marittimo è parso meritevole di considerazione entro un quadro interpretativo complesso, capace di tenere insieme le svolte e le prefigurazioni del futuro con le persistenze e il retaggio della tradizione¹². Nel suo celebre libro sul secolo d'oro olandese, Simon Shama osserva che nel 1672, al momento di dichiarare guerra all'Olanda, Carlo II si servì di parole antiche che richiamavano i valori dello status, dell'onore e dell'orgoglio; il suo non fu il linguaggio moderno del commercio e dell'interesse economico, come avremmo potuto aspettarci per un conflitto la cui posta in gioco fu l'egemonia delle rotte marittime. Nonostante il movente mercantilista, quella guerra apparve sul teatro del mondo con una veste ostinatamente "araldica"¹³. Per dirla con Hirschman¹⁴, l'interesse per le passioni continuava a far velo alla passione per l'interesse che iniziava tuttavia ad agitarsi sotto la superficie senza riuscire a occupare la scena, e non aver tenuto conto della circostanza, preferendo rallegrarsi per l'annuncio di un nuovo ordine ancora di là da venire, ha avuto l'effetto di occultare i travagli della transizione e di avvalorare un'immagine riduttiva e preconcepita della politica del tempo. Di recente David Onnekink ha preso spunto dall'osservazione di Shama per condurre un minuzioso esame della schermaglia diplomatica che precedette la Terza guerra anglo-olandese, comprese le recriminazioni per il mancato saluto alla bandiera, così da restituire ai riconoscimenti simbolici il posto che spetta loro nello svolgimento degli eventi: «a focus on seemingly atavistic symbolism and heraldry, rather than on more modern notions such as reason of state and economic interest, implicitly problematises the image of a linear rise of rationality in the post-Westphalian order»¹⁵.

Più sopra ho supposto che il rito del saluto di mare abbia moventi profondi, iscritti addirittura nella filogenesi, e in una prossima occasione proverò a confrontarmi con questa ipotesi. Secondo Onnikink, invece, l'atavismo del rito sarebbe solo apparente. L'affermazione non è motivata e non si capisce se, pur riconoscendo una consistenza e un peso alle rappresentazioni simboliche,

Gallo, M. Zanardo, Edizioni di storia e letteratura, Roma 2022, pp. 3-21.

¹² Si veda Th. Kirk, *The Implications of Ceremony at Sea: Some Examples from the Republic of Genoa (16th and 17th century)*, in «Great Circle», 18, 1996, 1, pp. 1-13; M.A. Pin, *La symbolique sur le vaisseau de guerre français 1661-1680*, Master 2 Histoire Militaire, Centre de Recherche d'Histoire Moderne, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2011-12, sous la direction de H. Drèvillon; A. Biagianti, *Saluti di mare. La costruzione del cerimoniale marittimo nel porto di Livorno (1648-1714)*, in «Annali dell'Istituto italiano per gli studi storici», n. 31 (2018), pp. 211-246. Si veda anche G.M. Delle Piane, *Questioni di cerimoniale, precedenze e saluti in mare*, in «Nobiltà», n. 8 (2001), pp. 153-172 e 303-320; n. 10 (2003), pp. 237-260; n. 12 (2005), pp. 55-84; n. 13 (2006), pp. 35-60 e 325-346.

¹³ S. Schama, *The Embarrassment of Riches: An Interpretation of Dutch Culture in the Golden Age*, University of California press, Berkeley 1988, p. 271.

¹⁴ A.O. Hirschman, *Le passioni e gli interessi. Argomenti politici a favore del capitalismo prima del suo trionfo*, Feltrinelli, Milano 1993.

¹⁵ D. Onnekink, *Symbolic Communication in Early Modern Diplomacy: Naval Incidents and the Third Anglo-Dutch War (1667-1672)*, in «English Historical Review», n. 573 (2020), p. 339.

alla fine lo studioso olandese non preferisca ripiegare sulla natura pretestuosa del rituale, e tornare di fatto alle valutazioni di Voltaire. Personalmente ritengo che l'agonismo per il rango sia una costante delle società umane, e meriti perciò di essere considerato un atavismo, ma un atavismo che ha la proprietà di rinnovarsi per i significati che di volta in volta va ricavando dal contesto culturale e dalle riattualizzazioni politiche. La percezione che quelle contese sul punto d'onore fossero un residuo irrazionale del passato si affacciò alla coscienza degli europei solo nel secolo dei Lumi, quando il rito esaurì la sua funzione politica. Ma nel secolo barocco, gli osservatori più avvertiti ebbero invece l'impressione di avere a che fare con un fenomeno ingestibile, anche perché inedito e nuovo, nonostante gli sforzi della diplomazia e dell'erudizione per legittimarlo costruendo di sana pianta ascendenze genealogiche illustri. Un primo elemento di novità era riconducibile al salto tecnologico compiuto dalla guerra navale con l'impiego massiccio delle artiglierie, che costrinse i vascelli a tenersi a debita distanza durante gli scontri e pose all'ordine del giorno il problema di coordinare le manovre della flotta con efficaci sistemi di comunicazione¹⁶. Ci si avvalse di bandiere colorate per perfezionare un codice di segnalazione, nello stesso tempo altre bandiere stavano diventando feticci sacri più di quanto non fossero in passato dal momento che se ne prescriveva un uso generalizzato per rimarcare identità e appartenenze da cui sarebbero derivati il diritto alla protezione, alcuni vantaggi economici, ma anche precisi doveri verso lo stato. Alla bandiera fu riconosciuto il potere mistico di rappresentare il re e la nazione, facendone così un totem carico di significati identitari che poteva peraltro tornare utile alla drammatizzazione simbolica degli "evviva" e degli "abbasso". Ma dal punto di vista politico il nodo strategico del saluto di mare risiedette soprattutto nelle relazioni spaziali che il rito aveva il potere di stabilire, e che ai contemporanei dovette sembrare l'aspetto più sbalorditivo di tutta la faccenda; non tanto perché dal saluto, inteso come atto di possesso, fossero ricavabili indicazioni sulla pertinenza dei luoghi – in questo non c'era niente di nuovo –¹⁷, ma perché il luogo in questione, l'oceano, era senza confini, un luogo minaccioso, da sempre indomabile, tutt'al più assoggettabile nei pressi della riva in maniera precaria, tanto da essere percepito come il resi-

¹⁶ M.A.J. Palmer, *The "Military Revolution" Afloat: The Era of the Anglo-Dutch Wars and the Transition to Modern Warfare at Sea*, in «War in History», 4, 1997, 2, pp. 123-149. Si vedano anche gli atti del seminario *The Military Revolution at Sea: Trends and Developments in Early Modern Naval Historiography*, con interventi di G.A. Rommelse, A.M. Rodger, F. Guilmartin Jr., D. Leggett, in «Journal for Maritime Research», n. 13 (2011), pp. 117-163.

¹⁷ Si veda O. Raggio, *Costruzioni delle fonti e prova: testimoniali, possesso e giurisdizione*, in «Quaderni storici», n. 91 (1996), pp. 135-156; A. Torre, *Luoghi. La produzione di località in età moderna e contemporanea*, Donzelli, Roma 2011.

duo dell'irriducibile disordine primigenio¹⁸, che adesso, invece, si pretendeva di territorializzare a maggior gloria del re e a beneficio dello Stato.

2. *Il rito e il nuovo ordine internazionale.* L'idea pazza di territorializzare il mare fece la sua apparizione in Inghilterra per una ragione precisa. Gli Stuart, che si sentivano dei re dimidiati a causa del parlamento, identificarono nel mare lo spazio su cui avrebbero potuto esercitare una sovranità piena; e quel che è più rilevante, è che ponendo la monarchia a difesa del commercio e della navigazione nazionale ed escludendo gli stranieri dalle aree di pesca, riuscirono a stabilire una connessione sentimentale coi sudditi. Sebbene l'idea si fosse affacciata sin dai tempi di re Giacomo, a rivendicare con maggiore insistenza la «British seas Sovereignty» fu Carlo I, il re che poté disporre liberamente della «ship money»¹⁹. Carlo rafforzò la flotta e si preoccupò di commissionare delle ricerche all'archivio della Torre di Londra per scovare i fondamenti storico-giuridici che dessero sostanza alle sue pretese e dimostrassero che la sovranità sui mari britannici spettava alla corona d'Inghilterra già al tempo degli angioini e dei plantageneti. A dare corpo alla dottrina ci avrebbe pensato, come si sa, John Selden, che nel 1635 pubblicò il *Mare Clausum*. Purtroppo, però, i mari attorno alle isole britanniche erano tutt'altro che chiusi, come potevano esserlo il *Culfo* di Venezia o il Sund danese: non era per niente agevole, ammesso che convenisse farlo, stabilire i confini della sovranità sui mari²⁰. Così, invece di affannarsi in lunghi negoziati con le altre potenze per ottenere il riconoscimento di una delimitazione sfuggente, che peraltro poteva essere d'ostacolo alle ambizioni di dominio, si preferì puntare tutto sulla forza navale e sul fatto compiuto. Ed ecco come accadde che al cerimoniale del saluto finisse per essere attribuita un'importanza cruciale. Lo *striking the flag*, il saluto preteso dai naviganti che si trovassero in acque presuntivamente inglesi, divenne un atto giuridico: i comandanti della *Royal Navy* furono

¹⁸ Nella Bibbia il mare è il lato oscuro della creazione, un antimondo caotico e inumano, una minaccia cieca che sembra opporsi all'ordine divino. Nel *Genesi* si lascia intendere che esistesse prima della creazione («le tenebre ricoprivano l'abisso e sulle acque aleggiava lo spirito di Dio», Gen. 1.2), e nell'*Apocalisse* Giovanni assicura che alla fine dei tempi quel contrasto radicale sarà superato («poi vidi un cielo nuovo e una terra nuova, perché il primo cielo e la prima terra erano spariti; e il mare non esiste più», Ap. 21.1). L'ancestrale senso di repulsione per il mare potrà essere stemperato solo dalle nuove esperienze cenestetiche della balneazione in età protoromantica. Si veda A. Corbin, *L'invenzione del mare. L'Occidente e il fascino della spiaggia 1750-1840*, Marsilio, Venezia 1990.

¹⁹ Fulton, *The Sovereignty*, cit., pp. 209-285.

²⁰ Sir Fulton fa un'osservazione acuta: «in truth, it was part of the national policy to leave their boundaries undetermined [...]. By leaving them vague and ambiguous the pretension to maritime sovereignty could be put forward and used as a political instrument when the navy was strong and occasion offered, and when the navy was weak the pretension might fall into background without the national honour being unduly tarnished» (ivi, pp. 20-21).

tenuti a esigerlo sempre e da chiunque, anche a costo d'ingaggiare battaglia, versare il sangue e perdere la vita²¹.

I primi a farne le spese furono gli olandesi, assertori con Grozio della libertà dei mari. Dapprincipio i ricchi mercanti di Amsterdam sottovalutarono la minaccia; consapevoli della loro superiorità navale, cercarono di badare al sodo evitando noiose dispute onorifiche. Pur di tenere al riparo i loro interessi commerciali avrebbero eseguito tutti gli inchini e tutte le riverenze che quel bizzarro re d'oltremania avesse preteso da loro, del resto le Province Unite erano una repubblica, un'entità politica che le gerarchie del tempo consideravano di rango inferiore. Il problema si fece serio quando Cromwell, erede della politica degli Stuart, promulgò l'Atto di navigazione e si dotò di una potenza navale all'altezza delle ambizioni di dominio. Il comodo *casus belli* del 1652 fu per l'appunto il rifiuto dell'ammiraglio Tromp di ammainare la bandiera. Quando due anni più tardi si giunse al negoziato di pace, l'Olanda, che si era validamente battuta senza prevalere in maniera netta, non arretrò d'un passo sulle questioni di sostanza, ma dovette cedere qualcosa, e lo fece accettando le richieste che allora sembrarono di natura puramente simbolica. Per la prima volta lo *striking the flag* fu reso obbligatorio da un trattato²². Da quel momento all'Olanda fu necessaria tutta la pazienza di Giobbe per sopportare le provocazioni. Accordare agli inglesi il diritto di esigere il saluto, per di più lasciando nel vago le modalità e le circostanze nelle quali bisognasse eseguirlo, significava consegnare loro un pretesto di cui avrebbero potuto avvalersi in ogni momento. E difatti Carlo II se ne servì per scatenare una seconda (1665-67), e poi una terza guerra (1672-74) contro gli odiati *butter boxes*²³.

²¹ Ivi, p. 210-213.

²² Per la verità il primo trattato che incorpora disposizioni sul saluto è quello del 1645 tra Svezia e Danimarca, due paesi, che a giudizio di Fulton, cominciarono a disputare sull'onore della bandiera dopo che Carlo I, dal 1633 in avanti, ne ebbe fatto un cardine dei suoi rapporti internazionali (ivi, p. 382). All'articolo 13 il trattato anglo-olandese del 1654 stabilì che «the ships of the United Provinces shall strike their flag to the men of war of the republic of England in the British seas, as has been heretofore accustomed» (*A Collection of all the Treaties of Peace, Alliance and Commerce between Great-Britain and other Powers*, vol. I, From 1648 to 1713, Debrett, Londra 1785, p. 45).

²³ Nel trattato di Westminster del 1674 le disposizioni riguardo il saluto risentirono dell'iniziativa diplomatica olandese, che ottenne fosse eliminata la denominazione «British seas», e che il saluto fosse qualificato come semplice «honour». Il testo recita: «the said States-General of the United Provinces, duly acknowledging, on their part, the right of the above-mentioned most serene prince, the King of Great Britain, to have honour paid to his flag in the seas to be hereafter named, will and do declare and agree, that all and singular the ships and vassels belonging to the said United Provinces, whether ships of war or others, whether single ships or in squadrons, which shall meet with any ships or vassels whatsoever belonging to the most serene prince the King of Great Britain, whether one or more, carrying his Britannic Majesty's ensign, or flag called the Jack, in any of the seas from Cape called Finisterre, to the middle point of the land called van Staten, in Norway, the foresaid ships or vassels of the United Provinces shall strike their flag and lower their topsail, in the same manner and with the like testimony of respect, as hath been customary in any time or place heretofore, by any ships of the States General or their predecessors to any ships of his Britannic Majesty or his predecessors» (ivi, pp. 203-204). Sebbene

La questione del saluto rimase al centro delle preoccupazioni diplomatiche fin verso il 1689, quando la rivalità tra le due principali potenze marittime fu disinnescata dall'invito rivolto al principe d'Orange perché occupasse il trono degli Stuart. Fino ad allora fu un estenuante braccio di ferro tra il re inglese che reclamava il saluto in segno di riconoscimento del suo dominio, e le autorità olandesi che si sforzavano di ridimensionarne il significato negando al saluto qualunque implicazione con l'esercizio della sovranità e concedendo semmai che si trattasse di una forma di omaggio da tributarsi allo Stuart al pari di ogni altra testa coronata. Il Mediterraneo restava fuori dagli spazi rivendicati dall'Inghilterra, ma anche qui le tensioni furono continue. Nel 1663 il vice-ammiraglio Lawson, impegnato in una campagna contro gli algerini, si imbatté in Michiel Adriaanszoon de Ruyter, il quale lo salutò con il cannone e la bandiera ammainata. L'inglese rispose ai colpi, ma lasciò la bandiera al vento. Trattenuta a stento la rabbia, il grande ammiraglio olandese fece sapere che in futuro non avrebbe ammainato di fronte a chicchessia, ma Johann de Witt, il Gran Pensionario, lo richiamò agli ordini: l'Olanda doveva evitare di compiere o di omettere atti che lasciassero intendere di aver accolto la visione inglese: i «British seas» non esistevano, e il saluto andava accordato sempre, a prescindere dal luogo in cui ci si trovasse²⁴.

L'impostazione diplomatica francese non poteva essere la stessa. La Francia sin dai tempi di Richelieu cercò di affrontare la questione appellandosi al principio della reciprocità, senza mai ottenere dal re inglese una limitazione delle sue pretese, o il riconoscimento di un corrispettivo *Mare Gallicum*²⁵. Sebbene fino agli anni Ottanta non disponesse di forze navali in grado di incutere rispetto, la Francia era sempre una grande monarchia; e Luigi XIV, il più orgoglioso dei monarchi, non avrebbe accettato umiliazioni da nessuno. Quando nel 1662 apprese che si pretendeva lo *striking the flag* dai vascelli francesi, fece sapere a Carlo II di non fare troppo affidamento sulla sua superiorità navale:

le roi d'Angleterre et son Chancelier peuvent bien voir à-peu-près qu'elles sont mes forces – scrisse Luigi al suo ambasciatore a Londra – mais ils non voyent pas mon coeur; [...] je désire que pour toute réponse à une déclaration si hautaine, ils sçachent par votre bouche [...] que je ne demande ni ne recherche d'accommodement en l'affaire du Pavillon parce que je sçaurai bien soutenir mon droit, quoi-qu'il en puisse arriver²⁶.

il negoziatore Sir William Temple presentasse l'articolo come un trionfo per l'Inghilterra, in realtà è vero l'opposto, come ben argomenta Sir Fulton (*The Sovereignty*, cit., pp. 506-512).

²⁴ Ivi, pp. 456-457.

²⁵ Pin, *La symbolique*, cit.

²⁶ Godefroi comte d'Estrades, *Lettres, mémoires et négociations*, De Hont, La Haye 1719, vol. I, pp. 191-2. *L'affaire du Pavillon* occupa tutta la corrispondenza tra il re e d'Estrades dal 20 gennaio al 5 febbraio 1662 (pp. 181-207). La risposta orgogliosa del re è ripresa e resa più incisiva da Voltaire, si veda *Le siècle de Louis XIV*, cit., pp. 342-343. Con la provocazione sul paviglione gli inglesi cercarono

Nel 1669, nel quadro dei negoziati per concordare l'aggressione all'Olanda, Colbert riuscì a trovare un mezzo accordo che ebbe validità solo nel Mediterraneo: i francesi furono esonerati dal salutare gli inglesi, e viceversa; meglio la reciprocità dell'indifferenza che complicarsi la vita nel tentativo di regolamentare un rito controverso che eccitava gli spiriti guerrieri e si prestava ad essere interpretato come un'oltraggiosa provocazione²⁷.

Oltre agli incidenti creati ad arte per avere un plausibile *casus belli*, si verificarono, infatti, diversi incidenti genuini per il semplice fatto che in alto mare i giudici unici della congruità del saluto non potevano essere che i militari; la diplomazia arrivava sempre dopo. Per educazione e *forma mentis* ammiragli e comandanti erano piuttosto sensibili in fatto d'onore, affrontavano ogni problema con impolitica rigidità, perciò il pericolo che le relazioni estere restassero ostaggio della loro suscettibilità era reale; e si capisce come mai, dopo che la supremazia della *Royal Navy* fu universalmente riconosciuta e fu superata con Guglielmo d'Orange la rissosità anglo-olandese, non si avvertisse più il bisogno di riconoscimenti simbolici con la stessa urgenza di prima e ci si sforzasse, anzi, di ridimensionarne l'importanza censurando le condotte troppo zelanti²⁸. Inoltre, la semantica stessa dei saluti rimase nell'esclusiva disponibilità degli uomini di mare: i trattati e i regolamenti servirono solo a dare rilievo giuridico al rito, a indirizzarlo e strumentalizzarlo, ma non poterono stringerlo in un'efficace rete di controlli. Per quanto puntigliose fossero, le

di prevenire l'iniziativa diplomatica di Luigi XIV, che aveva accettato di perorare la causa olandese riguardo alle riserve di pesca. Si veda in proposito anche H.-A. Lomenie, comte de Brienne, *Mémoires contenant les événements les plus remarquables du Règne de Louis XIII et de celui de Louis XIV*, Bernard, Amsterdam 1719, III, pp. 259-266.

²⁷ Fulton, *The Sovereignty*, cit., pp. 270-276. L'accordo del 1669 fu solo verbale (ivi, p. 471). Più in generale sull'atteggiamento francese si veda Pin, *La symbolique*, cit.

²⁸ Sir Philip Meadows, che fu ambasciatore a Lisbona per conto del Commonwealth, e tornò a rivestire importanti cariche pubbliche dopo la gloriosa rivoluzione, nel 1689 scrisse pagine molto critiche sul cerimoniale dei saluti, negò che avesse una relazione significativa con la giurisdizione marittima e sostenne che le impuntature sullo *striking the flag* erano insensate e pericolose (Ph. Meadows, *Observations Concerning the Dominion and Sovereignty of the Seas*, Edw. Jones, in the Savoy 1689, pp. 15-22). Un analogo atteggiamento si fece strada in continente. Nelle acque di Alicante, vascelli francesi sotto il comando di Tourville e Chateurenault incontrarono nel 1685 l'ammiraglio spagnolo Papachim, e gli intimarono di ammainare. I due paesi allora erano in pace, ma i francesi al rifiuto dello spagnolo diedero l'assalto, e non si fermarono finché non ottennero quel che volevano, provocando un'orribile carneficina. Informatone, Luigi XIV capì che si era andati oltre il segno, e ordinò che non ci si impuntasse più su questioni di etichetta (J. Tramond, *Manuel d'Histoire maritime de la France*, Challamel, Parigi 1916, p. 218). Con il tempo il potenziale anarchico fu disinnescato, e il saluto fu trasformato in un «auxiliare – dice Patrick Louvier – de la “grande” diplomatie» (*La question des saluts et des honneurs maritimes au XIX^e siècle: enjeux, incidents, règlements*, in «Études Polémologiques», n. 54, 2015, pp. 13-31). Trovato un accordo formale per la gestione della conflittualità al centro del sistema, il cerimoniale in età coloniale servì piuttosto a esprimere l'eguale dignità dei paesi civilizzati. Nel presente contributo si è focalizzata l'attenzione sull'Europa, ma è chiaro che il cerimoniale marittimo come forma di autorappresentazione ebbe una sua importanza nei rapporti con il resto del mondo, e intuibili connessioni con la cosiddetta *Guns Diplomacy*.

norme positive rimasero troppo astratte per sperare di soggiogare la potenza del rituale imponendo linee di condotta inappuntabili in ogni circostanza. Governi e diplomazie erano consapevoli di maneggiare materiale esplosivo, e sapevano bene che al di là della condivisione del punto d'onore, sulla codifica delle norme avrebbe sempre prevalso la fonte fatto. Ecco perché nelle dispute portate sul piano diplomatico ci si affannava alla ricerca dei precedenti su cui attestare le regole di condotta. Si era voluto che il saluto avesse un significato giuridico, ma se c'era da discutere una questione controversa, era la consulenza degli storici che veniva ricercata non quella dei giuristi. L'accertamento dei precedenti, tuttavia, non fece venir meno il desiderio di regole concordate, specie tra i governi che si sentivano in posizione d'inferiorità. Se l'intera flotta olandese avesse incontrato nella Manica una sola nave del re d'Inghilterra, lo *striking the flag* era dovuto ugualmente nonostante la disparità di forza? La risposta al saluto andava eseguita nello stesso modo, ammainando la bandiera e le vele del mastro, e con lo stesso numero di colpi di cannone ricevuti? In quali circostanze era necessario differenziare il saluto, sia dandolo che rispondendo?

3. *La memoria di Denis De Sallo.* Negli archivi di mezza Europa esiste una folla di documenti che testimonia l'ossessione seicentesca per i saluti di mare. Spesso si tratta di regolamenti dettagliati che si sforzavano di irrigidire la messa in scena del rito in una rete fittissima di prescrizioni e divieti. Altre volte sono testi di carattere storico che registrano i precedenti reputati utili a fini rivendicativi nel quadro di una negoziazione diplomatica. Gli uni e gli altri riflettono l'apprensione per l'ordine internazionale uscito da Westfalia, che apparve ai contemporanei con una consistenza liquida. Il continente uscito dalle guerre di religione era un funambolo sospeso sul baratro, in equilibrio precario, senza punti di appoggio nella trascendenza, ed esposto a una dinamica delle forze responsabile dell'instabilità dei codici simbolici e dell'imprevedibilità delle condotte. Il nuovo cimento della guerra ritualizzata che gli isolani del Nord avevano imposto al resto dell'Europa rimase per alcuni decenni una fonte di preoccupazione per tutti quei paesi che, non potendo schierare vascelli e cannoni in numero sufficiente, temevano di essere oltraggiati e di perdere la loro reputazione. Anche la memoria che presentiamo nelle prossime pagine è figlia di quella inquietudine. Fu distesa su richiesta della corte di Francia e si distingue per originalità dalla maggior parte degli scritti in materia di saluti. L'autore infatti non si accontenta di descrivere il fenomeno, vorrebbe razionalizzarlo, capirne la logica di funzionamento, e perciò ne indaga le origini, identifica le unità morfologiche del rito, le regole di coordinamento sintagmatico, ma resta scettico circa la possibilità di approdare a un codice condiviso.

Una traduzione italiana della memoria si trova nelle *Carte Strozziiane*, la collezione di manoscritti appartenuta al senatore Carlo Strozzi (1587-1670) e oggi conservata all'Archivio di Stato di Firenze²⁹. È inserita in un faldone contenente molti altri documenti riguardanti l'etichetta e il cerimoniale raccolti dall'abate Luigi (1632-1700), il figlio del primo collezionista, che come il padre fu un raffinato erudito, e dal 1654 il rappresentante del re di Francia a Firenze. Per tre decenni Luigi Strozzi fu il terminale fiorentino del governo francese, in corrispondenza epistolare con Mazzarino, Colbert, Lionne e Louvois, per conto dei quali agì anche come procacciatore d'opere d'arte³⁰. Il nome dell'autore della memoria non appare in nessuna parte del manoscritto, nella premessa al testo si precisa soltanto che si tratta di una traduzione dal francese eseguita dall'abate Luigi nel 1668. Tuttavia, alcuni passaggi del testo permettono di situare la redazione a un paio di anni prima, al tempo della seconda guerra anglo-olandese; ed è l'individuazione della contingenza politica che ha permesso di rintracciare il testo originale all'Institut de France³¹. L'autore, di cui ora conosciamo il nome, Denis de Sallo, dichiara nel preambolo di aver scritto la memoria per un amico, lo storiografo Denis Godefroy fattosi portavoce di un alto ministro, ovviamente Colbert, il quale non ne fu per niente soddisfatto: quell'esposizione "euclidea", piena di principi e precetti, ma priva di riferimenti ai precedenti, era inservibile al negoziato che si stava

²⁹ Archivio di Stato di Firenze (d'ora in poi Asfi), *Carte Strozziiane*, ser. I, 363, cc. 154r.-170v, *Memoria intorno a saluti che si fanno per mare tradotta dal francese nel 1668*. La filza è una raccolta tematica dal titolo *Cirimoniali, Trattamenti di Principi e Ministri in Varie Corti e Saluti di Mare... Dell'Abate Luigi del Sen.re Carlo Strozzi 1677*. La sottosezione dei saluti di mare comprende: *Saluti passati tra la fortezza di Livorno e il Duca di Criquei nel 1664*, c. 174; *Trattamenti di saluti che fa e riceve il Gran Duca nel suo porto di Livorno nel 1670*, c. 176; *Trattamenti che fa e riceve la Repubblica di Genova circa a saluti*, c. 178; *Ordine di SM Xma circa il salutare lo stendardo di Malta da suoi legni nel 1673*, c. 180; *Ordini dati da SM Xma nel 1665 per quel che riguarda le sue Galere, Vasselli e Porti circa il fare e ricevere i saluti*, c. 182; *Ordine dato da SM Xma circa il saluto con le piazze di Portogallo nel 1666*, c. 188. Sulle *Carte Strozziiane* si veda l'inventario con l'introduzione di Cesare Guasti: *Le Carte Strozziiane del R. Archivio di Stato in Firenze*, Galileiana, Firenze 1884.

³⁰ J. Alazard, *L'abbé Luigi Strozzi: correspondant artistique de Mazarin, de Colbert, de Louvois et de La Teulière: contribution à l'étude des relations artistiques entre la France et l'Italie au XVII^e siècle*, Champion, Parigi 1924.

³¹ Institut de France, Parigi, ms. Godefroy 395, fol. 201, *Mémoire des saluts de mer*. Si veda anche la *Lettre de Denis de Sallo à Denis II Godefroy, lui demandant de lui communiquer les renseignements qu'il pourrait avoir sur les saluts de mer*, (ivi, Ms Godefroy 275, fol. 288). Un'altra versione della memoria sui saluti di Denis de Sallo si trova conservata presso la Bibliothèque nationale de France, Manuscrits Français, ms. 13794, 1666. La memoria di de Sallo era già nota in letteratura, Charles de La Roncière ne pubblicò alcuni passi, che trovò però in un altro più recente manoscritto all'interno del quale era stata rifiuta (Ch. De La Roncière, *Histoire de la marine française*, Plon, Nourrit, Parigi 1919, p. 388). Il manoscritto in questione è la *Conférence des ordonnances et loix de la Marine*, redatto dopo il 1670 e descritto da Michel Vergé-Franceschi sul sito web della Fondation Maritime Jean Sauvé: <https://www.jeansauveefondation.com/conference-ordonnances-loix-de-marine-ca-1670/>. Più di recente un contributo sulla memoria di de Sallo è apparso sulla rivista dell'Association des amis des musées de la marine: J.P. Verne, *Le salut à la mer*, in «Neptunia», n. 201 (1996), pp. 13-21.

stava conducendo con l'Olanda, perciò de Sallo dovette completarla con un commentario storico.

Prima di inquadrare lo scritto di de Sallo nel contesto che gli è proprio, è bene dire qualcosa sulle ragioni della traduzione. È probabile che Luigi Strozzi si procurasse il testo per trasmetterlo al governo granducale, che proprio nel 1668 si trovò in imbarazzo per una disputa con l'ambasciatore di Carlo II, Sir Daniel Harvey, il quale fece scalo a Livorno nel suo viaggio verso Costantinopoli. Per regola generale, tutte le navi che approdavano a un porto erano tenute a salutare per prime. Unica eccezione, le navi che inalberassero le insegne dell'ammiragliato, e a condizione che il porto in questione non ospitasse un principe regnante. Sebbene Harvey non avesse motivo di sentirsi esonerato, rifiutò di sottostare ai suoi obblighi, e anzi pretese di essere salutato dalle fortificazioni del porto sostenendo che la dignità di ambasciatore era equivalente a quella d'ammiraglio. Per far valere il suo punto di vista dichiarò di avere ricevuto istruzioni precise da Sua Maestà, e trovò una valida sponda nel residente a Firenze Sir John Finch, che per altro era suo cugino. Tanto fece e tanto strepitò che alla fine il governo toscano fu costretto a cedere. Nel suo *Treatise of the Dominion of the Sea*, Alexander Justice narra tutta l'incresciosa vicenda in tono divertito e ne riferisce l'esito vittorioso con la stessa esultanza di un tifoso di calcio³².

All'epoca persino la Francia era costretta a giocare in difesa. Il programma francese di riarmo era appena agli inizi, e Luigi XIV non disponeva ancora di una flotta in grado di tener testa alle potenze marittime. Quando nel 1665 si riaprirono le ostilità tra Inghilterra e Olanda, Johann de Witt chiese a re Luigi di schierare la sua forza navale per onorare gli impegni presi col trattato d'alleanza del 1662. Il re sapeva bene di avere una marina debole e impreparata, ma non poteva confessarlo; e suo malgrado, ordinò al duca di Beaufort, che comandava la squadra mediterranea, di portarsi nelle acque di Lisbona, dove era atteso il resto della flotta di stanza a Brest. Compiuto il *rendez vous*, il duca avrebbe dovuto condurre l'intera flotta reale nella Manica per congiungerla

³² [A. Justice], *A General Treatise of the Dominion of the Sea*, Page & Fisher, Londra 1724, pp. 244-248. Contenziosi in merito al saluto tra i porti italiani e le navi inglesi furono un continuo nella seconda metà del Seicento. Alla lunga i battibecchi stancarono gli uni e gli altri. Gli inglesi alla fine presero il costume di non salutare mai, né all'arrivo né alla partenza, da qui il modo di dire della fraseologia italiana: *andarsene o filarsela all'inglese* per stigmatizzare un comportamento burbero e scortese. Per la verità i linguisti non sanno che dire riguardo la derivazione della celebre frase idiomatica, notano che lo stesso difetto è attribuito anche ad altri gruppi umani e mettono tutto nel calderone degli stereotipi negativi scaturiti dalla propensione etnocentrica di ciascuna cultura. Si veda la nota di Daria Corbi in: https://www.treccani.it/magazine/lingua_italiana/domande_e_risposte/lessico/lessico_107.html (ultima consultazione: marzo 2025). È significativo che nel giornale del porto di Livorno, in cui era presa nota dei saluti per avere una norma di condotta per il futuro, non ci sia traccia del contenzioso del 1668 (Biblioteca Labronica "F.D. Guerazzi", ms. 74, *Memoria del Modo del Cerimoniale*). In generale, sulla gestione del cerimoniale nel porto di Livorno si veda Biagianti, *Saluti di mare*, cit.

alla flotta degli alleati. Nel frattempo furono aperte trattative per concordare il piano di guerra: Colbert negoziò a Parigi con l'inviato Van-Beuningen, mentre a l'Aia il conte d'Estrades se la vide con de Witt³³. Gli olandesi non dubitarono che la responsabilità del comando spettasse loro, ma Luigi cominciò a ricredersi su l'intera operazione, così, per disimpegnarsi, fece sapere che in occasione del congiungimento si aspettava che Beaufort ricevesse per saluto quindici colpi e l'abbassamento del paviglione. La richiesta era coerente agli ordini impartiti qualche tempo prima. Luigi non aveva avuto il coraggio di fissare una regola generale. L'articolo 4 dell'ordinanza del 1665 aveva chiarito che «Sa Majesté ne déterminait rien pour le moment à l'égard des Anglais, se réservant de donner aux commandants des armées navales des ordres particuliers pour ce qui les concernait»³⁴. Ma anche se il problema inglese era rimasto in sospeso, la preminenza francese sulle restanti marine d'Europa era stata rivendicata con forza, vietando nella maniera più assoluta l'abbassamento del paviglione reale e pretendendo la precedenza nel saluto da tutte le altre nazioni. Com'era da prevedersi, le richieste francesi furono rimandate sprezzantemente al mittente e la discussione andò per le lunghe. Beaufort comprese che il re voleva guadagnare tempo, e che per il momento era meglio non presentarsi all'appuntamento. Del congiungimento delle flotte si tornò a parlare solo dopo che de Ruyter ebbe sgominato gli inglesi nella battaglia dei Quattro Giorni (1-4 giugno 1666). Alla fine Luigi mantenne la parola, ma lo fece quando la guerra era di fatto finita e non c'era più niente da rischiare³⁵.

Denis de Sallo non era un uomo di mare, la sua conoscenza della vita di bordo era teorica e libresca. Se ebbe l'incarico di redigere una memoria per i negoziatori francesi è perché aveva la fama di saper dirimere le contese sul punto d'onore con equità e saggezza. La corte di Francia si era servita della sua discrezione in varie occasioni, lo aveva consultato su questioni di natura diplomatica o per avere elementi di giudizio che permettessero di sbrogliare dispute rognose in materia di etichetta e precedenza³⁶. Era nato nel 1626 da

³³ Per la corrispondenza tra il re e D'estrades si veda Godefroi comte d'Estrades, *Lettres, mémoires et négociations*, De Hont, La Haye 1719, vol. IV.

³⁴ Si veda *Ordre et reglement touchans ce que le roi desire être dorénavant observé à la mer, entre les vaisseaux et les galeres de Sa Majesté, et les vaisseaux et les galeres des autre Princes et Etats, à l'égard des honneurs et saluts...* du 9 mai 1665, in *Code des Armées Navales ou Recueil des Édits, Declarations, Ordonnances et Reglemens sur le fait de la marine du Roy*, p. 15, in appendice a *Histoire Generale de la Marine*, Boudet, Amsterdam-Parigi 1758, vol. III.

³⁵ I. De Larrey, *Histoire de France sous le regne de Louis XIV*, Bohm & C., Rotterdam 1718, I, pp. 493-507; L. Guérin, *Histoire Maritime de France*, Dufur & Mulat, Parigi 1851, III, pp. 168-169; De La Roncière, *Histoire*, cit., pp. 441-455. Una recente monografia sulla seconda Guerra anglo-olandese: G. Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War (1665-1667): Raison D'état, Mercantilism and Maritime Strife*, Hilversum Verloren, Hilversum 2006.

³⁶ Tra i consulti d'etichetta conosciuti: *Mémoire pour montrer que Mademoiselle n'a rien fait d'indigne de son rang en se mettant à genoux devant le roi* (1664); *Mémoire sur la question qui s'est présentée de sçavoir s'il faut nommer la reine Marie-Thérèse d'Espagne ou Marie-Thérèse d'Autriche*

una famiglia di spada del Poitou, passata alla toga con l'entrata del padre Jacques al parlamento di Parigi. Come pensionario del *Collège des Grassins*, Denis studiò le lingue classiche, la filosofia e prese i gradi dottorali in diritto per diventare prima consigliere al parlamento, come il padre, e poi *commissaire des requêtes* a palazzo. Nel 1657 accompagnò il conte di Grammont a Francoforte in occasione dell'elezione di Leopoldo I al soglio imperiale, in seguito compì diversi viaggi d'istruzione che lo condussero in Olanda, in Inghilterra e in Italia. Era ben introdotto negli ambienti eruditi della capitale, aveva legami con studiosi del calibro di Descordes, de Thou, Viole e Godefroy, e sembra che fosse assiduo alle informali riunioni scientifiche patrocinata da Colbert, Justel o Montmor che precedettero la nascita dell'*Académie des sciences*. La più notevole delle sue iniziative fu tuttavia la fondazione nel 1664 del «*Journal des savants*», di cui fu direttore per circa un anno, finché non fu costretto a passare la mano al collaboratore Jean Gallois. Si disse che rinunciasse per le pressioni del nunzio pontificio che non gradiva le sue prese di posizione filo-gianseniste e gallicane, o a causa della rivalità tra Colbert e Lionne in materia di politica romana, ma senza escludere il concorso di questi e di altri motivi, come l'ostilità di parte della repubblica delle lettere che accusò il giornale di esercitare un'indebita censura, è probabile che il motivo principale delle sue dimissioni debba ricercarsi nella brutta malattia che ne minava da tempo la salute e che lo condusse anzitempo alla tomba nel 1669³⁷.

Come accennato, sulle prime de Sallo pensò di disimpegnare l'incarico presentando una memoria sintetica, nella quale mise a frutto la sua lunga esperienza in materia d'etichetta, ma non trovando l'approvazione del ministro, dovette chiudersi in biblioteca – un inventario ci dice che possedeva 3728 volumi e 207 manoscritti³⁸ – per completare il lavoro con un commentario storico. De Sallo contestò gli autori che credettero di trovare alcuni antecedenti del saluto di mare nel mondo classico. Il costume di scambiarsi saluti da una nave all'altra era probabilmente antico quanto l'arte nautica, ma la formula che combinava cannone, bandiera e manovre veliche era con tutta evidenza moderna «perché non se ne fa menzione alcuna nell'antiche ordinanze della marina, e non ne dicono parola quelle di Oleron e di Visbì». Al di là della prammatica, l'elemento di maggiore novità risiedeva tuttavia nel significato giuridico: da semplice cortesia, il saluto in tempi recenti era divenuto il segno di riconoscimento del dominio e quindi un obbligo stringente per responsabi-

(1665). Sulla questione dell'etichetta alla corte di Luigi XIV si veda G. Sternberg, *Status Interaction during the Reign of Louis XIV*, Oxford University press, Oxford 2014.

³⁷ J.P. Vittu, *Sallo, Denis de*, in *Dictionnaire des Journalistes (1600-1789)*, <https://dictionnaire-journalistes.gazettes18e.fr/journaliste/736-denis-de-sallo> (ultima consultazione a marzo 2025).

³⁸ *Ibidem*.

lità degli Stuart, e in seguito di Cromwell, che ne enfatizzarono l'importanza ponendolo al centro delle relazioni internazionali.

Dal punto di vista morfologico, de Sallo identificò quattro segnali che potevano essere combinati per dar luogo a figurazioni espressive differenti, tutte riconducibili a due grandi categorie: i saluti di reciprocità e i saluti di deferenza. Per salutare in alto mare si usava «pigliare il sotto vento, et questa – dice de Sallo – passa per civiltà, e per segno d'amicizia, e si pratica fra i vasselli d'un medesimo Stato». Gli uomini di mare lo avrebbero forse criticato, conoscendo bene i vantaggi del favore del vento in uno scontro navale. Anche l'interpretazione della seconda e più usuale forma di saluto si prestava a obiezioni. Per de Sallo «tirare qualche colpo di cannone più o meno secondo il costume di ciascun paese» era segno di amicizia, «et sempre reciproco», ma in realtà perché la reciprocità fosse riconosciuta bisognava che il numero dei colpi dati e ricevuti fosse in qualche modo comparabile. Invece i saluti denotanti deferenza/superiorità non si prestavano a equivoci. Ammainare le vele aveva effetti pratici immediati, e segnalava che si era disposti a farsi raggiungere. Di norma i mercantili ammainavano «le gran vele», e le navi da guerra «solo il perroquetto o la più alta vela del Grand Mast». In ogni caso, «questo saluto passa per sommissione, e perciò non è reciproco»³⁹. Ma il più compromettente dei saluti era certamente lo *striking the flag*: «l'abbassare il Padiglione. Questo [...] saluto – come spiegava il nostro maestro di cerimonie – è il contrassegno della maggior sommissione, poi ché pare che sia fatto dal medesimo Principe e dallo Stato di cui porta l'arme il Padiglione; e così è proibito dall'ordinanze di Francia e di Spagna di non mai abbassarlo»⁴⁰.

La memoria si chiude con una sconsolata considerazione sull'aspetto che a de Sallo parve più inquietante. La nuova prassi rituale aveva effetti pericolosamente eversivi sull'ordine tradizionale. Gli atti di omaggio estorti con la minaccia del cannone mettevano a repentaglio il principio delle dignità differenziate per rango, al punto che se non si fosse trovato un accordo tra tutte le potenze d'Europa sarebbe potuto accadere che l'imperatore, la più alta dignità temporale ma priva di forza navale, andando per mare si trovasse nell'incresciosa situazione di dover cedere il passo «a tutti i Re [...] e alle più piccole Repubbliche, il che – dice Denis de Sallo – repugna manifestamente alla

³⁹ Questa citazione, come le precedenti, è tratta dal memoriale in appendice.

⁴⁰ Dopo la gloriosa rivoluzione lo *striking the flag* non fu più al centro di gravi controversie internazionali, e dopo la battaglia di Trafalgar l'ammiraglio smise persino d'impartire istruzioni alla *Navy* a riguardo. Il tabù della bandiera ammainata – tutt'al più la bandiera può essere calata a mezz'asta in segno di lutto – era ormai talmente interiorizzato che non ci fu più bisogno di ricordarlo. La bandiera e tutti i riti che la riguardavano continuarono a suscitare sentimenti di fiero patriottismo, ed entrarono a far parte dell'armamentario retorico dei cantori della nazione, come insegna l'inno statunitense di Francis Scott Key, tutto incentrato sul motivo dell'inabbassabilità della *Star spangled Banner* (A. Testi, *Capture the Flag. the Stars and Stripes in American History*, New York University press, New York 2010).

ragione». Purtroppo, l'esperienza insegnava che non era mai stato semplice trovare un accordo sui segni di distinzione onorifica; «queste precedenze e posti non sono anco troppo regolati in terra fra Principi», perciò, concludeva de Sallo «pare che vi sia poca apparenza di speranza di regolargli in mare»⁴¹.

Luigi XIV, che nel primo decennio di regno dovette inghiottire molti bocconi amari, sapeva che la soluzione non sarebbe arrivata da un accordo diplomatico. Per avere il rispetto delle potenze bisognava mettere in mare una forza rispettabile. Il programma d'armamento, come detto, era solo agli inizi nel 1666, ma da lì a un decennio il re poté contare su un'ottantina di vascelli bene armati, e volle che tutto il mondo ne fosse informato. Per l'occasione fu coniata una medaglia celebrativa raffigurante un'aquila che planava sulle onde, col motto *Tout me cède ou me fuit*⁴². Nel frattempo i cantieri di Tolone varavano la *Royal Louis*, l'ammiraglia della flotta, un imponente vascello a tre ponti armato con 104 cannoni, alla cui realizzazione avevano lavorato alcuni grandi artisti, come il pittore Charles Le Brun e lo scultore François Girardon. Non fu progettata per essere micidiale in battaglia, ma per incutere soggezione e sbalordimento. Descriverne la magnificenza barocca in tutti i dettagli sarebbe troppo lungo, basterà dire che ai piedi dell'albero di mezzana si poteva leggere *Je suis l'unique dessus l'onde. Et mon roy l'est dedans le monde*⁴³. Finalmente, nel 1689 un'ordinanza stabilì che ai vascelli francesi fosse riconosciuta la precedenza del saluto da qualsiasi nave straniera di uguale forza⁴⁴. Luigi XIV trovò per la prima volta il coraggio di includere le navi inglesi nella disposizione. Si era agli inizi della guerra della lega d'Augusta, sul trono di St. James sedeva il principe d'Orange, e il sogno della supremazia marittima francese da lì a poco si sarebbe inabissato con tutta la flotta, lasciando l'Inghilterra padrona dei mari. I giochi si chiusero rapidamente. Nelle loro bellicose canzoni i marinai della *Royal Navy* avrebbero continuato ancora per molto tempo a rivolgere il vecchio ammonimento ai nemici: *strike or die!*⁴⁵ Temprare le ciurme e farne una coesa comunità di lotta fu il risultato più duraturo della disfida seicentesca sul punto d'onore, e per certi aspetti, il più importante, ma di tornare a prendersi a cannonate a causa del saluto non ci fu più davvero bisogno.

⁴¹ Si veda nota 39.

⁴² De La Roncière, *Histoire*, cit. pp. 393-394.

⁴³ Ivi, pp. 380-382.

⁴⁴ L'ordinanza del 1689, un testo organico sulla marina militare, regolamentò la questione dei saluti al libro III, e stabilì tra l'altro che «lorsque les vaisseaux de Sa Majesté portant pavillons, rencontreront ceux des autres Rois, portant des pavillons égaux aux leurs, ils se feront saluer les premiers, en quelques mers & côtes que se fasse la rencontre» (*Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689*, Liv. III, Tit. I, art. 5 in *Code des Armées Navales*, cit., p. 230).

⁴⁵ Si veda per esempio, *A New Sea Song*, in *Naval Songs and Ballads*, Navy Records Society, Londra 1908, pp. 271-274.

[Denis de Sallo]

Memoria intorno a saluti che si fanno per mare tradotta dal francese
(Asfi, *Carte Stroziane*, ser. I, 363, cc. 154r-170v)

Essendo stato pregato un amico mio da un gran Ministro di darli qualche istruzione intorno al costume de' saluti che si fanno in mare, egli fece a me ricorso non giudicando di potere da per sé stesso soddisfare interamente a quanto gli era stato domandato. Et io gli feci la presente memoria che parrà forse a qualch'uno troppo secca, ma ell'è in quella forma appunto, che io ne sono stato richiesto. In questi termini fu presentata al Ministro per chi era stata fatta. Ma non essendone a pieno contento, e giudicando questa memoria spogliata di prove per lui totalmente inutile, egli domandò al amico mio di dove haveva le prove di quello che in questa veniva asserito. Al che rispose che bisognava per questo ricorrere alla mia persona, onde ricercandomene con una lettera, io feci le aggiunte osservazioni in forma di commentario per veder chiaro quello che aveva bisogno di esser esplicato.

Per rendere più grata questa memoria, bisognava metterla unitamente et in un corpo con l'osservazioni. Ma la noia che d'ordinario io prendo dell'opere che una volta mi sono uscite di mano non permettendomi di ritoccarle, io ho lasciata questa memoria nella forma che fu da principio formata.

Osservazioni che servano di dilucidamento alla presente memoria.

È questa materia sterilissima perché consiste in un racconto di cose che l'istoria non ne parla troppo; Et essendovi pochissime cose scritte, bisogna rapportarsene all'uso, che è dubbiosissimo, usandosi differentemente in un mare dall'altro.

Articolo 1°

Si chiamano saluti in Mare, ogni sorte di civiltà, rispetto e sommissione, che i Vasselli si rendano nel mare o tra di loro, o alle fortezze alle quali passano innanzi.

Vi sono ancora molte altre cirimonie che si costumano nel mare, come per esempio i Cavalieri di Malta pretendano di stare sempre i più vicini alla Reale doppio le Teste Coronate, e quando accompagnorno la Regina Maria de Medici nell'andare in Francia, disputorno con le Galere del Gran Duca alle quali cederono fin tanto che portorno la Regina. Ma avendola sbarcata a Marsilia, si messero tra la Reale e le galere del Gran Duca, pretendendo che non gli potessi essere disputato

quel posto. Tutto questo si può vedere nel M.r de Thou al libro 125 *ad annum* 1600⁴⁶, et anco nella Relazione manoscritta delle memorie de Lomenie volume 268⁴⁷. Vi sono molt'altre simili dispute; Ma qui non si tratta che de' saluti che si fanno col cannone, o con le vele, o dal Padiglione.

Articolo 2°

Il costume è moderno, perché non se ne fa menzione alcuna nell'antiche ordinanze della Marina, e non ne dicono parola quelle di Oleron e di Visbi⁴⁸,

⁴⁶ Jacques-Auguste de Thou (1553-1617) fu uno dei massimi storici del suo tempo. Figlio minore di Christophe, primo presidente del parlamento di Parigi, abbandonò la carriera ecclesiastica per ricoprire la carica di *maître des requêtes* al consiglio di Stato, di cui divenne membro nel 1588. Di orientamento realista, de Thou servì lealmente Enrico III ed Enrico IV. Sotto la reggenza di Maria dei Medici usò la sua influenza a sostegno delle posizioni gallicane, che gli fecero guadagnare l'ostilità del papato. L'*Historia sui temporis* pubblicata tra il 1604 e il 1608 (l'edizione definitiva fu completata dagli amici nel 1620) è un grandioso affresco della storia europea dal 1543 al 1607. Per breve tempo fu posta all'Indice a causa di valutazioni ritenute troppo indulgenti nei riguardi degli ugonotti, ma in seguito la grande erudizione dell'autore e l'attendibilità delle sue fonti furono universalmente riconosciute. Qui di seguito il passo richiamato nel testo: «magna eo die in appulsu classis, quae parum a sanguinolenta rixa abfuit, inter Melitenseis equites, quorum dux erat Petrus Mendoza, et Florentinas triremeis, quibus Joannes Medices praeerat, de principis loci praerogativa contentio fuit. Tandem Momorantii interventu conventum, ut Melitenses dextram tenerent, S. Stephani equites in praetoria, quam ducebant, jus suum ac dignitatem tuerentur» (*Historiarum sui temporibus*, Buckley, Londini 1733, tom. VI, lib. 125, § 12, p. 50).

⁴⁷ L'altra fonte richiamata da de Sallo a proposito degli avvenimenti legati all'arrivo a Marsiglia di Maria de Medici è un manoscritto facente parte di una vasta collezione di testi considerati necessari alla condotta dell'uomo di Stato, e radunati dal segretario di Enrico IV e Luigi XIII Antoine de Loménie (1560-1638) per il figlio Henri-Auguste Loménie, conte di Brienne, destinato a succedergli nell'alto incarico. La *Collection de Brienne* (358 volumi) fu in seguito ceduta a Richelieu, quindi a Mazzarino, ed entrò a far parte delle collezioni reali nel 1661. Attualmente è conservata al *Département des manuscrits* della Bibliothèque nationale de France (Naf 6972-7328). Il volume 268 (Naf 7237) è una raccolta di resoconti relativi alle «entrées des rois et reines de France dans les villes du royaume» dal 1350 al 1622.

⁴⁸ Le *Rôles d'Oléron* sono una raccolta di leggi marittime che ebbero grande influenza in Europa settentrionale. Se ne riconduce l'origine alle sentenze del tribunale dell'isola d'Oléron, il cui porto, non lontano da Bordeaux, contribuì nel XII secolo allo sviluppo di un fiorente commercio di vino. Le sentenze furono riunite e sistematizzate alla corte di Eleonora d'Aquitania (1122-1204), duchessa di Guienna, nonché consorte di Luigi VII di Francia e poi di Enrico II d'Inghilterra. Esiste peraltro una tradizione apocrica che ne attribuisce la promulgazione a Riccardo Cuor di Leone, figlio di secondo letto di Eleonora. Di fatto le *Rôles* divennero le norme di riferimento per tutti gli affari marittimi sia in Francia che in Inghilterra (G.W. Paulsen, *Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law*, in «Tulan Law Review», 57, 1982-83, 5, pp. 1065-1091; J. Shephard, *The Rôles d'Oléron: A Lex Mercatoria of the Sea?*, in *From Lex Mercatoria to Commercial Law*, a cura di V. Piergiovanni, Duncker & Humblot, Berlino 2005, pp. 207-253; E.B. Frankot, *Medieval Maritime Law from Oléron to Wisby: Jurisdictions in the Law of the Sea*, in *Communities in European History: Representations, Jurisdictions, Conflicts*, a cura di J. Pan-Montojo, F. Pedersen, Plus, Pisa 2007, 151-172. Le leggi di Visby sono un'altra compilazione redatta sull'isola svedese di Gotland e destinata ad avere grande importanza nel commercio marittimo dell'area baltica dal XV secolo. I magistrati della capitale Visby esercitarono poteri arbitrari sulle liti tra i mercanti stranieri che frequentavano l'isola, i quali condizionarono il contenuto delle leggi, che presentano in effetti numerosi punti di contatto con le *Rôles d'Oléron*. Per l'edizione critica di entrambi i testi si veda il classico J.M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, vol. I, Imprimerie Royale, Parigi 1828, pp. 283-354 e 425-524.

che sono tra noi celebrissime, benché abbino regolate tutte l'altre cose della Marina.

Queste ordinanze di Oleron e di Visby sono attenenti al mare Oceano, ma per il Mediterraneo si può dire che in tutte le dispute che sono sorte fra le Repubbliche d'Italia, e principalmente fra quella di Venezia e di Genova intorno al Dominio del Mare, mai si è parlato di dispute di saluti; Ma la differenza era allora del numero e del colore degli stendardi e delle banderuole, come si può vedere nell'istoria di Genova del Giustiniani lib. 3 nell'anno 1238⁴⁹.

In quanto a me io non credo che l'usanza de saluti in mare sia più antica di quello che sia l'artiglieria, almeno io non ho veduto nell'istoria avanti quel tempo alcuna memoria; E pure se fusse così antica come alcuni vogliono, haverebbero dato occasione di molte dispute, e le nostre historie non haverebbero mancato d'accennarne qualche cosa.

Alcuni dicano che non sia verisimile che si sia navigato tanto tempo senza che sia stato in uso i saluti. Ma questo non parrà impossibile a quelli che sanno che anco in oggi non si costumano i saluti sopra i fiumi, e sopra le Riviere, sopra i quali pure si navigava avanti che si montassi in mare. Et io non intendo qui solamente della Senna che tutta è sotto la potenza d'un istesso Principe, e per la quale non vi è quasi altri che i sudditi di S.M. che vi navighino; Ma del Reno alle di cui rive si numerano più di trenta Principi differenti. E pure i vasselli non si salutano mai fra loro, né meno le fortezze, avanti alle quali passano. E l'ordine solo che si osserva è che la barca che scende avvertisca quella che sale di allargarsi, e questo

⁴⁹ «Et questo anno l'Imperatore cercava, che Genovesi li giurassino la fidelità, & li facessino l'homaggio, & quanto per la fidelità il populo si contentava, ma non volsero consentire all'homaggio, & si mandorono ad instantia del Papa Gregorio nono, che fu huomo degno d'ogni laude ambasciatori a Roma, Gulielmo embriaco il negro, & Pietro vento per cagione di pacificare có Venetiani, la qual cosa il Papa desiderava assai, per che attendeva alla recuperatione della terra Santa, & li pareva che la dissentione di questi doi potentissimi populi potessi essere grande impedimento al suo disegno. Et le cause & i principii di questa sospitione di guerra, che pareva si dovessi cominciare fra Genovesi & Venetiani havemo esplicato di sopra, & si fece con authorità del Pontifice la pace, i patti della quale furono, che un populo senza l'altro non potessi far patto alcuno con l'Imperatore Constantinopolitano, & che ogni guerra che fussi per farsi, o ogni aggiunto, che si dovessi dare fussi comune & con consentimento d'amendue le parti, & similmente le bandiere dovessino essere comuni, cioè che se Venetiani portavano quattro o sei bandiere con l'insegne loro, che fussino obligati a portarne altre tante con l'insegne & con l'arme di Genovesi, & similmente Genovesi, & furono firmati questi patti, & conditioni per novi anni sotto pena di scomunica» (A. Giustiniani, *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa & Illustrissima Repubblica di Genoa*, Genoa 1537, Cap. III, c. lxxxii).

Vescovo della diocesi corsa di Nebbio e insigne erudito, Agostino Giustiniani (1470-1536) fu uno dei massimi esperti di lingue orientali dei suoi tempi: insegnò ebraico e arabo all'università di Parigi, e durante i suoi soggiorni in Inghilterra e nei Paesi Bassi concepì il progetto, mai ultimato, di un'edizione poliglotta della Bibbia. Nel 1535 completò in lingua volgare i suoi *Castigatissimi annali* allo scopo di «instruere il populo nostro ad essere amatore della Repubblica». L'opera uscì postuma nel 1537. L'anno avanti, messosi in viaggio per la sua diocesi, Giustiniani scomparve nel braccio di mare tra la Capraia e la Corsica, si veda la voce di A. Cevolotto del *Dizionario Biografico degli Italiani*. Sugli annali si veda *Agostino Giustiniani, annalista genovese ed i suoi tempi*, atti del convegno di studi (Genova, 28-31 maggio 1982), Genova 1984.

è obbligato a farlo perché gl'è più facile di mettersi da banda, che all'altro che è portato con impeto dalla corrente dell'acqua⁵⁰.

Articolo 3°

Benché Lipsio abbia preteso di trovare nella antichità qualche vestigio de' nostri saluti del Mare, non di meno è facile di fare vedere quanto poco confronto sia fra quello che dice l'istoria Romana con quello che in oggi si pratica.

Lipsio *Electorum* lib. I cap. 23, ha confuso la deposizione d'un magistrato inferiore, con il saluto. Perché su quello che Antonio rincontrando in Mare Eno-barbo gli fece abbassare le vele e tutti i segni di comando che portava, pretende Lipsio di mostrare che i saluti nel mare fussero in uso appresso a' Romani⁵¹, ma Rivio che ha parlato di questo esempio nella sua *historia navale* lib. 4 cap. 43 ha già tirata la medesima conseguenza⁵².

⁵⁰ È probabile che de Sallo conoscesse i costumi della navigazione sul Reno per esperienza diretta fattane nel 1657, durante il suo soggiorno a Francoforte insieme al duca de Grammont. Si veda il saggio nella sezione monografica.

⁵¹ L'*Electorum liber* dell'umanista fiammingo Giusto Lipsio (1547-1606) è una raccolta di dissertazioni filologiche sui costumi del mondo romano. Il cap. XXIII, in particolare, è un esame critico degli autori classici che hanno parlato della funzione dei littori e del significato simbolico dei fasci e della scure, la cui deposizione avrebbe fatto parte, tra l'altro, di un «ritus in navibus». In un passo del libro V (§ lv) delle guerre civili di Appiano di Alessandria (ca 95-ca 165) dove si riferisce la congiunzione delle flotte di Antonio e Domizio Enobarbo, Lipsio ritenne di aver reperito la descrizione di una cerimonia di saluto codificata: «Nec terra solum, sed mari servata hæc submissio. Unicum ad hanc rem locum Appiani invenio lib. v. Civilium. ubi Antonij & Domitij Aenobarbi prætoriae naves casu sibi obviæ: Πλησίον τε ἦσαν ἀλλήλων ἦδη, καὶ αἱ ναυαρχίδες ἐκ τῶν σημείων ἐφαίνοντο καὶ ἀλλήλαις προσέπλεον· καὶ τῶν ῥαβδούχων ὁ ἡγούμενος Ἀντωνίου, κατὰ τὴν πρόῃραν, ὥσπερ ἔθος ἐστίν, ἐστῶς, ὡς ὑπηκόοις ἢ ἐλάσσοσιν ἀνδράσιν ὑπαντῶσι, προσέταξε καθελεῖν τὸ σημεῖον. οἱ δὲ καθήρουν τε καὶ τὴν ναῦν ἐς τὰ πλάγια τῆς Ἀντωνίου ἐὼς περιστρέφον. Ubi mos duplex quòd signum prætoriae navis deponent: & quod lictores, ad speciem imperij, soliti stare in prora navis. Ab hoc ritu natum proverbium, Submittere fasces: id est, cedere, & fateri se minorem, usurpatum præter alios Ciceroni in Bruto» (*Electorum liber I. In quo, præter censuras, varij prisca ritus*, Ch. Plantini, Antverpiæ 1580, p. 162).

⁵² Sir Thomas Ryves (ca 1583-1652), giurista nato nel Dorset, si laureò ad Oxford nel 1603-4 in *common law*, per poi specializzarsi in diritto civile ed ecclesiastico nel 1610 ed essere ammesso come avvocato ai *Doctors Commons*. Dal 1623 fu *attorney general* alla corte dell'ammiragliato, e poi giudice dal 1636. Durante la rivoluzione militò nelle file lealiste. Nel 1629 Ryves diede alle stampe l'*Historia navalis*, in cui ripercorse i progressi dell'arte nautica da Noè al VI a.C.; cui fece seguire l'*Historia navalis antiqua libri IV* (1633) e l'*Historia navalis media libri III* (1640), dedicati rispettivamente alla storia romana fino allo stabilimento dell'impero e alla storia medievale fino alla caduta di Costantinopoli, si veda A.F. Pollard, *Rives Thomas in Dictionary of National Biography*, 1885-1900, vol. L, pp. 72-73. L'esposizione e l'abbassamento delle insegne di cui parla Appiano per Ryves non sono propriamente una cerimonia di saluto, quanto un'intimazione ad assoggettarsi: «ea res M. Antonium ex Gracia in Italiam revocavit. Prius tamen quam vela faceret, pacem cum Pompeio per legatos fecit. Qua firmata cum ducentarum navium classe in mare Ionium venit. Quod quamvis ab Aenobarbo, à se dudum proscripto, teneri non ignorabat, temerario tamen consilio usus, cum quinque navium cohorte, quae reliquam classem velocitate anteibant, progressus, in totam Aenobarbi classem incidit, Erant qui suadebant, ut saluti suae fuga consuleret: id verò se Antonius facturum pernegabat. Iamque e propinquo agnoscebant se invicem prætoriae: Quum lictor Antonij stans in prora, Aenobarbo ut inferiori, insignia ut detraheret

Articolo 4°

Vi sono quattro sorte di saluti nel Mare.

Assolutamente non si può dire che vi sieno quattro sorte di saluti nel mare, perché bene spesso si trovano tutte e quattro queste sorte in un istesso saluto, prendendo nell'istesso tempo l'istesso Vassello il sottovento, salutandolo col cannone, e abbassando le vele, et anco il Padiglione; Ben è vero che molte volte elle sono anco distinte e separate.

Articolo 5°

La prima è pigliare il sotto Vento, et questa passa per civiltà, e per segno d'amicizia, e si pratica fra i Vasselli d'un medesimo Stato.

Le ordinanze di Malta Tit. delle Galere, art. 47 dicano che questo sia il maggior segno di sommissione che si possa testificare, perché il più gran vantaggio che si possa dare a un Vassello è darli il Vento⁵³.

Articolo 6°

La seconda è tirare qualche colpo di cannone più o meno secondo il costume di ciascuno paese, il che si pratica ordinariamente fra i Vasselli di guerra amici, et è sempre reciproco.

Ordinariamente è pari il numero de colpi di cannone tirati dalle Galere, e dispari quello de Vasselli. Perché una volta le Galere pretendevano qualche prerogativa

imperavit; fecit ut iussus erat Aenobarbus, navemque suam ad Antonianae latus sinistrum applicuit. Inde in navem Antonij proscriptoris modo sui, et in sua iam potestate, nulla fide interposita, constituti transcendit, Imperatoremque salutavit. Sic firmata inter duos amicitia, de communi consilio legatos ad Pompeium mittunt: placere ostendunt, ut omnes maritimae Italiae civitates, quae Caesarem reciperent, ejusve mandata facerent, hostium loco haberentur» (*Historia navalis antiqua*, Barker, Londini 1633, p. 458).

⁵³ *Histoire des Chevaliers de l'Ordre de S. Iean de Hierusalem...Cy devant escrite par le feu S.D.B.S.D.L. [...] par I. Baudoin. Dernière edition où l'on a joint les Ordonnances du Chapitre General tenu en l'an 1632 [...] par F.A. de Naberat, Conseiller & Aumosnier servant la Reyne, pour Iacques D'Allin, Parigi 1643.* La citazione nel testo si riferisce all'appendice documentaria e precisamente al capitolo 47 de *Les Ordonnances du Chapitre General tenu en l'Anée MDCIII par l'Illustrissime & Reverendissime Grand-Maistre Frere Alof de Vignacourt. MDCXXIX*: «47. Item, que toutes les fois que les galeres navigeront, aucune de celles qui iroint de conserve, quand ce seroit la Patronne mesme, n'ait la hardiesse de gagner le dessus du vent à la Capitane, si ce n'est en cas de grande nécessité; comme par exemple, si apparemment l'on couroit fortune, ou s'il estoit question de donner ou prendre la chasse; que si hors des cas susdicts, quelqu'un des Comites se licentie de faire le contraire, qu'alors à la volonté du venerable General, il soit privé de sa charge, & chastié de trois strapades de corde, ou de d'avantage, si ledict General le trouve bon, lequel pourra encore changer sa peine en une amende, qui sera prise sur autant des mois de sa solde qu'il plaira audict General, de le condamner, dequoy il fera tout aussi tost la declaration, & commandera au visiteur d'en charger son livre. Que si de hazard le Capitaine en a esté cause, alors le venerable General le pourra priver de sa charge, & faire proceder contre luy avec la rigueur des nouvelles ordonnances» (ivi, p. 274).

sopra i Vasselli di guerra e volevano esser salutate le prime, e anco renderli meno colpi di quelli che avevano ricevuto. Ma dopo che il Cardinale de Richelieu riuni nella sua Casa le Cariche d'Ammiraglio e di General delle galere, egli regolò questa disputa⁵⁴. E questo è perché i vasselli e le galere in oggi usano nell'istesso modo che fanno tra loro i Vasselli. Egl'è però massima del mare che quello che rende il saluto tiri sempre manco colpi che non gli sono stati tirati, e questa sproporzione e ingualità non passa per inciviltà anco fra i Vasselli de' Principi di dignità eguale.

Bisogna osservare che il saluto non passa mai sette colpi di cannone, e chi tira di più è eccesso di cortesia e se tira de *boistes*⁵⁵ con il Cannone è galanteria e non saluto.

Articolo 7°

La terza è ammainare le vele, e da Vasselli mercantili si ammainano le gran vele, e da Vasselli di guerra solo il perroquetto o la più alta vela del Grand Mast; E questo saluto passa per sommissione, e perciò non è reciproco.

Quando i Vasselli mercantili abbassano le Vele grandi non è per salutare perché ammainare in termini marinari significa abbassare le vele per essere visitato⁵⁶;

⁵⁴ Prima delle riforme di Richelieu la marina di Francia, disarticolata com'era tra diversi centri d'autorità (ammiragliato di Francia, di Guienna, di Provenza, generalato delle galere) non solo fu incapace di misurarsi da pari a pari con le marinerie delle altre potenze europee, ma rappresentò addirittura un pericolo per l'integrità dello Stato. Tra il 1626 e il 1635 Richelieu sopprime uno dopo l'altro gli ammiragliati, risarcì i grandi aristocratici che detenevano le cariche, creò per sé stesso la carica di *grand-maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce*, accentrando sulla sua persona tutte le leve di governo. Nello stesso tempo si impegnò per rafforzare la flotta reale, che passò dalle 23 navi del 1625 alle 64 del 1642, si veda L.-A. Boiteux, *Richelieu, grand maître de la navigation et du commerce de France*, Ozanne, Parigi 1955; P. Castagnos, *Richelieu face à la mer*, Ouest-France, Rennes 1989; A. James, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Boydell press, Suffolk 2004; M. de Waele, *Honneur et souveraineté. Richelieu et la mer*, in «French Historical Studies», 45, 2022, 4, pp. 567-590. La disputa sui saluti tra le galere e i vascelli fu un riflesso della feroce rivalità che divise il generalato delle galere, incarnato da Philippe-Emmanuel de Gondi, e poi dal figlio Pierre, e l'ammiraglio del mar di levante, e governatore di Provenza, Charles Duca di Guisa. Nel 1635, dopo aver destituito l'uno e l'altro, Richelieu consegnò per delega il generalato al nipote François Vignerot du Pont-Corlay, e nello stesso tempo pose termine alla disputa di preminenza tra galere e vascelli (Ch. De la Roncière, *Richelieu et la centralisation de l'autorité maritime*, in «Nouvelle revue historique de droit française et étranger», 33, 1909, pp. 54-72).

⁵⁵ La *boîte à mitraille* (o *biscaïen*) fu impiegata fino alle guerre napoleoniche; consisteva in un cilindro riempito di proiettili di piombo che l'artigliere faceva scorrere nella canna del cannone. Era un munizionamento utile negli scontri a breve distanza che causava enormi perdite nelle file nemiche. È probabile però che qui de Sallo alluda a munizionamenti senza proiettili, vale a dire a colpi a salve.

⁵⁶ Il diritto dei poteri pubblici di ispezionare i mercantili per impedire i contrabbandi era già riconosciuto dal *Libre de Consolat de Mar*, la più importante compilazione di leggi marittime vigenti nel Mediterraneo. Redatto a Barcellona nella seconda metà del XIV secolo da esperti di nautica e negozi marittimi, il libro riunì per la prima volta in un unico testo tutte le norme consuetudinarie osservate sin dal Duecento dalla gente di mare che frequentava i porti di Spagna, d'Italia e di Francia. In seguito, il diritto di visita fu regolamentato dalle leggi dello Stato, per esempio le francesi *Ordonnances de la Marine* del 1681, e dai trattati internazionali. Furono precisati diritti e doveri dei natanti sottoposti

Il che è molto differente da' saluti et è molto più antico; Così quando i nostri autori parlano de *demissione velorum* si deve intendere per ammainare e non per salutare.

Ogni Vassello mercantile è d'ordinario obbligato di rendere questo tributo a Vasselli da guerra che hanno *ius* di visitarli. Nondimeno gl'holandesi nell'articolo 3° del trattato fatto con noi l'anno 1646 stipulorno di non esser tenuti ad ammainare le vele innanzi a nostri vasselli da guerra. Ma solo di sostenersi, cioè di fermare un poco il lor corso per dar luogo a una scialuppa d'andare a visitargli⁵⁷. Vi è un bell'esempio per mostrare che il saluto fatto col tiro del cannone è reciproco, e non già quello che si fa con le vele. Il Conte Brahe Ambasciador di Svezia in Inghilterra nell'anno 1660 in circa essendo nella Riviera del Tamigi, vi venne il Re a spasso, e passando innanzi al Vassello Svezese, si dispose per salutarlo col cannone; E il Re gli mandò a dire di non farne altro, perché essendo egli sopra una Barca su la quale non vi erano Cannoni, sarebbe stato inciviltà a ricever un saluto che non si poteva rendere. Ma e' comandò al Vassello Svezese di salutarlo abbassando le vele, perché essendo segno di sommissione questa sorte di saluto, perciò non è reciproco⁵⁸.

a ispezione e le regole da seguire per intimarne l'arresto, la chiamata a obbedienza, che bisognava segnalare con un colpo sotto vento inalberando nello stesso tempo la bandiera (R.J. Valin, *Traité des prises*, Legier, La Rochelle 1763, I, pp. 79-82).

⁵⁷ Il re di Francia concedeva un allentamento dei controlli sul commercio olandese in alto mare e lungo le coste straniere: «lesdits Navires, après avoir abbatu leur pavillon par respect, sitost qu'ils auront reconnu celuy de France, & les Vaisseaux François, qui ne se pourront approcher plus près qu'environ la portée d'un Canon desdits Vaisseaux Marchands Hollandois, lesquels se soutiendront & paroîtront sur le bord, au premier signal qui leur sera donné d'un coup de Canon tiré sans bale, sans obligation d'abaisser leurs voiles [...] afin de donner le loisir aux Vaisseaux de Guerre de sa Majesté, ou autres Armateurs, d'envoyer leur Chaloupe à bord desdits Navires Marchands, dans lesquelles entreront trois personnes au plus, pour sçavoir d'eux leur route, & faire apparoir de leur Passeport ou Patente, & s'il n'y a point des munitions & choses dessus exceptées & deffendues, sans faire autre plus exacte perquisition ny visite, ny que pour ce regard il soit pris aucune sorte de droits, sous pretexte de salaires, vacations ou presens. Ce qui n'aura lieu néanmoins qu'en Mer & és Costes étrangères, demeurant en son entier la visite & recherche ordinaire és Ports & Havres de France, selon qu'il est accoutumé, & ainsi qu'il en a esté bien & dûement usé par le passé» (*Traité de Louis XIV Roi de France avec les Etats Generaux des Provinces-Unies des Pais-Bas, concernant le Commerce par Mer. Fait à Paris le 18 jour d'Avril 1646*, in *Recueil des traitez de paix, de trêve, de neutralité, de suspension d'armes...*, Boom, Moetjens, van Bulderen, Amsterdam-La Haye 1700, III, pp. 487-488, n. 283).

⁵⁸ L'ambasciatore svedese Nils Brahe (1633-1699) giunse a Londra alla fine di settembre del 1661 per complimentarsi con Carlo II che aveva recuperato la corona e per rinnovare gli accordi di pace e d'alleanza. La sua ambasciata è rimasta famosa per il gravissimo incidente che occorre tra gli ambasciatori di Francia e Spagna, il conte d'Estrades e il barone Vatteville, che in occasione della cerimonia di ricevimento del collega svedese si disputarono violentemente la precedenza, si veda A. du Chesne, *Histoire d'Angleterre d'Escoce et d'Irlande...*, Nouvelle edition, revue et corrigés par le S. Du Verdier, Louis Billaine, Parigi 1666, vol. II, pp. 699-700. Non riesco a trovare attestazioni del presunto scambio di cortesie lungo il Tamigi tra Brahe e re Carlo, in compenso, si ha notizia di un altro increscioso incidente avvenuto alla partenza di Brahe. Il 12 novembre Samuel Pepys, il celebre amministratore della *Navy*, annotò sul suo diario: «this day Holmes came to towne and we do expect hourly to hear what usage he hath from the Duke and the King about this late business of letting the Swedish Ambassador go by him without striking his flag», *The Diary of Samuel Pepys*, a cura di R. Latham, W. Matthews, Harper Collins e University of California press, 2000, vol. II (1661), p.

Gli svezzezi per l'addietro erano obbligati passando per il Sund secondo gli articoli 5, 14 e 15 del trattato che fecero nel 1645 con il Re di Danimarca, di salutare le fortezze del Sund non solo con il cannone, ma ancora con le vele, et in quei medesimi articoli vi è detto che non si dovessi rendergli se non il saluto fatto col cannone, e non già quello delle vele⁵⁹. Dal che bisogna concludere che servendo per segno di sommissione non può esser reciproco, poi che allora che vi fussi atto reciproco, vi sarebbe eguaglianza che è sempre contraria alla sommissione, quando che la civiltà potendo essere con l'uguaglianza, ammette anco un atto reciproco.

Articolo 8°

La quarta è con l'abbassare il Padiglione. Questo modo di saluto è il contrassegno della maggior sommissione, poi ché pare che sia fatto dal medesimo Principe e dallo Stato di cui porta l'arme il Padiglione; E così è proibito dall'ordinanze di Francia e di Spagna di non mai abbassarlo.

212. Robert Holmes, comandante della *Royal Charles*, aveva incontrato Brahe che usciva dal Tamigi e gli aveva intimato di ammainare la bandiera, senza ricevere soddisfazione. Brahe gli mandò a bordo due gentiluomini per fargli sapere di esserne dispensato da un ordine verbale del re, così Holmes lasciò partire lo svedese con la bandiera al vento, una leggerezza che avrebbe pagato con la perdita del comando e con una detenzione di due mesi nella Torre di Londra (Fulton, *Sovereignty*, cit., pp. 455-456). L'incidente è riferito anche da Jean Nicolas De Parival, *Abregé de l'Histoire de ce siècle de fer. Troisième partie contenant les miseres & calamitez des derniers temps avec leurs causes & pretextes*, Balthazar Vivien, Bruxelles 1663, cap. XIX, pp. 296-97. Più avanti nel testo, all'art. 13, vi accenna anche de Sallo, il quale però asserisce che Brahe alla partenza si rifiutò di salutare per primo la Torre di Londra, non di ammainare davanti all'ammiraglia della *Royal Navy*. Difficile dire se esista un'altra versione dell'accaduto, o se si tratti di una svista.

⁵⁹ Il trattato regolamenta le procedure di controllo sul traffico navale e il cerimoniale di saluto durante il passaggio del Sund. L'art. V stabilisce che se «un Vaisseau de Guerre Suedois grand ou petit, chargé ou sans estre chargé, soit qu'il soit seul ou qu'il y en ait plusieurs ensemble, passant le Détroit du Sund & venant à Kronebourg, (ce qui ne se fera dans aucun autre endroit dans le Canal du Sund), il plie la grande Voile du grand Mât, tandis qu'il passera devant la Citadelle & qu'il tire le Canon pour saluer la Citadelle de Kronebourg, & qu'il le fait aussi à son tour par le Canon de Dannemarc». Il vascello che getta l'ancora deve sottoporsi al controllo dei documenti. L'art. XIV regolamenta il saluto in alto mare in base al principio della reciprocità, a condizione che le forze siano all'incirca equivalenti: «si la Flote d'un Roiaume rencontre l'autre dans la Mer Baltique ou dans l'Océan, elles se recevront mutuellement avec des marques d'amitié, & se salueront & se feront honneur de même en tirant selon la coutume le Canon, & ni l'une ni l'autre ne tenteront rien davantage, ni ne voudront exercer aucun acte d'une plus grande superiorité, quelque prétention qu'ils croient avoir: la même chose s'observera, lors qu'un ou deux Vaisseaux se rencontreront, que si un ou deux Vaisseaux d'un parti rencontroient la Flote de l'autre, ils la salueront en tirant le Canon & en pliant la plus haute voile jusqu'à ce qu'ils l'aient passée, ou qu'elle ait jetté l'ancre dans le Port, du reste on ne l'obligera pas à mettre Pavillon bas, que s'il y avoit plus de deux Vaisseaux ensemble, & qu'ils formassent une Flote, l'une & l'autre se contentera de tirer le Canon, & ni l'une ni l'autre ne sera obligée à plier la plus haute voile, ni une n'y obligera pas l'autre». Infine l'art. XV esige dalla Svezia un preavviso di tre settimane nel caso decidesse di inviare oltre gli Stretti una flotta eccedente i cinque vascelli (*Traité de Paix, entre Chretien IV Roi de Danemarc et Christine Reine de Suede, conclu par la Mediation du Roi de France à Bromsebroo. Le 13 Aoust 1645, in Recueil des traitez*, cit., III, pp. 466-474, n. 277).

Le ordinanze di Francia sono volgarmente fatte nell'anno 1555 e 1548⁶⁰, ma come che non sono così precise come quelle di Spagna, eccovene però qui i termini: I nostri sudditi passando innanzi qualche Vassello di guerra in mare o avanti qualche castello de nostri alliati potranno salutare con le vele o Padiglioni ne quali sieno rappresentate i colori della sua nazione o le armi della sua città; Ma noi gli proibischiamo strettissimamente d'abbattere il principal Padiglione con le nostre arme Reali, e se gli vorranno sforzare si potranno scusare, et in fine nell'ultima estremità si devano difendere, e più tosto perdersi. Art. 23 dell'ordinanze di Filippo secondo, intorno alla Giurisdizione de la Marina⁶¹.

Questa ordinanza fa due sorte di Padiglioni, ma quando si parla assolutamente del padiglione s'intende sempre del Padiglione Reale, non meritando l'altro questo nome.

Parlando di queste proibizioni in generale il Padre Fournier nella sua *Hydrographie* cap. 7 lib. 19 dice che gl'è vero che non si deve mai abbassare il Padiglione quando vi si vuol forzare; Ma che da sé stesso si può fare, e sopra questo dice che nel 1622 l'Ammiraglio di Spagna ben che più forte di Mr. di Guise gl'abbassò il Padiglione⁶²; Ma questa distinzione portata da questo buon Padre la stimo tanto cattiva, quanto m'è sospetto l'esempio di Mr di Guise.

⁶⁰ Le ordinanze francesi citate in realtà non fanno parola di saluti. Con l'ordinanza del 1548 è regolamentato l'armamento delle galere e disciplinata la vita di bordo, mentre quella del 1555 torna sulla stessa materia precisando tra l'altro le procedure di identificazione e controllo sulle navi incontrate per mare. La bandiera non è ancora considerata un mezzo certo d'identificazione, tant'è che l'ordinanza non ne menziona l'esistenza e sostiene che l'unico modo per venire a sapere con chi si abbia a che fare è «de courir après...& de luy faire commandement d'amener sa voile pour voir sa charte-partie [i documenti di carico]. Pour ce que par la façon des navires l'on ne peut cognoistre s'il est amy & ennemy: au moyen de ce que la plus grand part des navires desdits amis & alliez, sont de mesme construction que ceux des dits ennemis». Le navi da guerra francesi perciò «decouvrant a veuë ou plus près, autres navires soient d'amys, alliez, ou d'autres, pourront courir après & les semondre amener leurs voiles. Et étants de ce refusans après ceste Semonce leur tirer artillerie iusques a les contraindre par force. Enquoy faisint venant au combat par la témérité ou opiniâtreté de ceux qui seront dedans lesdits navires, & là dessus estants prises, Nous voulons & entendons la prise estre dite & déclarée bonne» (*Ordonnance faite par le roi sur le fait des gallères, tant de la mar de Levant que de Ponant*, Digione, 12 luglio 1548; *Ordonnance que le Roy veult doresnavant observées par les capitaines de ses gallaires*, Saint-Germain-en-Laye, 15 marzo 1549, in *Recueil général des anciennes lois françaises*, a cura di MM Jourdan, Decrusy, Isambert, Belin-Leprieur, Parigi 1828, vol. 13, pp. 70-75, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k51699s.image#>, ultima consultazione marzo 2025; *Ordonnances du Roy sur le fait de la Marine et Admirauté*, Saint-Germain-en-Laye, 1555, septembre, Publiées en la cour de parlement à Rouen le 20^e jour de juillet 1557, David du Petitval et Jean Viret, Rouen 1637, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97552056.textImage#>, ultima consultazione marzo 2025).

⁶¹ Si veda *Placcaet van Koninck Philips* (1563), tit. I Van Toerustinghe van Schepen, art. 23 *Salutatie te doen met teycken van Vaenen op Topzelen voorby Casteelen varende*, in *Zee-rechten, dat is: dat hoogste ende oudste Gotlandtsche water-recht*, Gerrit van Goedesberg, Amsterdam 1664, p. 45. Si veda anche J.M. de Pando, *Elementos del derecho internacional*, Alegria y Charlain, Madrid 1843, p. 306, R. de Dalmay y de Olivart, *Tratado y notas de derecho internacional público*, Murillo, Madrid 1887, I, p. 427.

⁶² L'*Hydrographie* del gesuita, geografo e matematico Georges Fournier (1595-1652) è la prima enciclopedia del mare in lingua francese. Dopo aver insegnato alcuni anni al collegio di La Fleche, nel 1633 si presentò a Fournier l'occasione di passare al servizio dell'arcivescovo di Bordeaux Henri de Sordis e di diventare elemosiniere della marina reale. Partecipò a diverse spedizioni navali prima di

Le Repubbliche et i Principi inferiori non fanno difficoltà d'abbassare il Padiglione avanti a quelli de più gran Principi. Così gl'Holandesi sono restati d'accordo d'abbassarlo innanzi agl'Inglesi per l'articolo 13° del trattato che essi fecero con il Cromwel nel 1654. E come che questo articolo importa molto, bisogna copiarlo qui appresso.

Ogni Nave e Vassello delle Provincie Unite così di guerra come armato, e tutti gl'altri rincontrando ne' mari Britannichi Vasselli della Repubblica d'Inghilterra saranno obbligati d'abbassargli il Padiglione che è in alto del gran Mast, e d'abbassare la più alta vela nella istessa maniera che è stato osservato per il passato e sotto i diversi governi ne' quali s'è trovata l'Inghilterra⁶³.

Nelle difficoltà che si sono presentate intorno all'abbassare il padiglione alcuni anno voluto servirsi d'un temperamento, praticato nel Regno di Cristiano 4° Re di Danimarca. La flotta holandese essendosi incontrata con quella di questo Principe, gl'holandesi abbassarono il padiglione; Ma l'Ammiraglio di Danimarca in vece d'abbassare il suo, fece salire un Marinaro che abbracciò il proprio Padiglione, il che chiamano *fresler le Pavillon*, pretendendo che questo sia meno facendo così che d'abbassarlo⁶⁴. Ma questo è fare sempre mai qualche cosa inde-

tornare nel 1641 all'insegnamento e ai libri. Il passo richiamato si trova in un capitolo dedicato alla bandiera (Du Pavillon), che secondo Fournier sarebbe un'insegna d'uso universale, divenuta più comune tra i popoli cristiani al tempo delle crociate per distinguere le nazioni l'una dall'altra. Per il gesuita i saluti sono una cerimonia molto antica, e per asseverare questa opinione ricorre, come Giusto Lipsio, al passo di Appiano (vedi sopra nota 6). Anche Fournier ritiene che per regola generale le insegne reali non debbano mai essere abbassate. Solo in via eccezionale è possibile farlo per cavalleresca cortesia verso un principe amico e alleato, purché ciò non sia interpretabile come segno di debolezza: «le Pavillon Royal estant arboré, ne se doit iamais abbatre pour saluer: & si on veut contraindre de ce faire, il faut s'excuser & se defendre. Ce qui se doit entendre quand on demande cela par devoir. Car les courtoisies se practiquent aussi bien sur Mer que sur terre, & n'y a point de deshonneur d'abatre le Pauillon Royal, quoy que vous soyez le plus fort, lorsque vous passez proche les costes d'un autre Roy vostre allié & amy. Ainsi l'an 1622 que le Roy d'Espagne arma 420 voiles contre les Hollandois, l'armée de ce Roy traversant les costes de France pour gagner celle d'Angleterre, ayant esté rencontrée par quelques Vaisseaux du Roy Tres Chrestien commandés par Monsieur le Duc de Guise, les Vaisseaux de France quoy qu'inferieurs en nombre d'hommes & munitions, ne laisserent pas de faire baisser les armes & guidons des masts des dits Navires Espagnols, ce qu'ils firent librement & sans contrainte, reconnoissans qu'ils estoient sur les costes de France, & apres s'estre reconnus, & s'estre assurez du dessein de part & d'autre, se saluerent à l'ordinaire de plusieurs descharges del eur canon» (*Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Michel Soly, Parigi 1643, p. 796).

⁶³ Art. XIII: «that the Ships and Vessels of the said United Provinces, as well Men of War as others meeting with any of the Ships of war of this Common-wealth in the *British Seas* shall strike their Flag and lower their Top-sail in such manner as hath ever been at any time practised heretofore under any former Government» (*Articles of Peace, Union and Confederation Concluded and Agreed Between his Highness Oliver Lord Protector...and the Lords the States General of the United Provinces of the Netherlands*, Londra 1654). Come osserva Steve Pincus, la cerimonia denota la volontà degli olandesi «to acknowledge that the Protectorate was the legitimate sovereign power in England, retaining all of the international rights previously claimed by the monarchy» (S. Pincus, *Protestantism and Patriotism. Ideologies and the making of English Foreign Policy, 1650-1668*, Cambridge University press, Cambridge 1996, p. 181).

⁶⁴ L'espressione «fresler le pavillon» faceva parte del gergo marinaresco francese, se ne serve lo stesso Luigi XIV nelle sue memorie in un passo in cui rievoca con compiacimento le bravate compiute

gna della Maestà del Principe, e se noi abbiamo mostrato nell'articolo precedente che il saluto delle vele non è mai reciproco, perché egli è un segno di sommissione, questo si deve più tosto dire del Padiglione che denota di più l'inferiorità e in ogni caso sarebbe sempre più vantaggioso a Principi di non esigere da' loro inferiori che abbassino il padiglione, più tosto che averlo ad abbassare ancor essi, e questo per le ragioni che le persone pratiche delle cirimonie sanno a bastanza, e che la brevità di questa memoria non mi permette di referirle.

Articolo 9°

Se l'Ammiraglio d'Holanda deve abbassare il Padiglione davanti a quello di Francia per il trattato che si va a fare di congiungere le due flotte.

Se gl'Holandesi abbassano il Padiglione avanti a vasselli Inglesi, egli è certo che lo devono abbassare anco avanti a quei di Francia, non solo perché sempre ell'ha tenuto posto sopra quelli d'Inghilterra, come anco perché la devano gl'holandesi riverire come la principal cagione della lor grandezza. Ma non di meno si dice che e facciano difficoltà di rendere questo honore alla Francia con l'occasione che si presenta di congiungere le due flotte dell'uno e dell'altro stato⁶⁵, contro il lor comune inimico. Questo punto meriterebbe d'esser trattato separatamente, e in tutte le sue parti, ma non sarà però inutile di toccarne qualche cosa qui, per rendere questa memoria più finita.

Primieramente dicano gl'holandesi che gl'è vero che i loro vasselli abbassano il Padiglione rincontrando quelli d'Inghilterra ma che vi è differenza da una flotta intera come sarà adesso ad un vassello particolare.

Questa distinzione non ha alcun fondamento vero; Per che egl'è certo che doppo il Trattato fatto con il Cromwell, l'Ammiraglio d'Olanda egl'è obbligato essendo solo in mare di abbassare il Padiglione avanti ad un vassello Inglese. Egl'è anco

nel 1666 nella rada di Lisbona dal duca di Beaufort (vedi *infra* note 31 e 32). Ricevuto il saluto col cannone da diciotto vascelli spagnoli, «le duc leur répondit de son artillerie; mais pour pavillon, il ne voulut ni le baisser comme ni seulement le fresler, de quoi les Espagnols furent sans doute peu contents» (*Oeuvres de Louis XIV, 2. Mémoires historiques et politiques*, Treuttel & Würtz, Parigi 1806, II, pp. 217-218). Abbracciare la bandiera per evitare di abbassarla era ritenuta una manovra sconveniente dal re di Francia. Nelle istruzioni impartite nel 1672, in vista del congiungimento con la flotta inglese, il re ordinò al viceammiraglio d'Estrées di mettersi agli ordini del duca di York, o dell'ammiraglio inglese che avrebbe inalberato la bandiera rossa, segno del comando supremo, ma di rispettare il protocollo dei saluti, che comunque non contemplavano di *fresler le pavillon*: «S.M. veut que ledit S.r viceadmiral salue le pavillon rouge admirai d'Angleterre de treize coups en le rendant de mesme nombre de coups sans plier ny fresler le pavillon de part ny d'autre, et mesme S.M. luy permet à cause de l'inégalité des pavillons de se départir du mesme nombre de coups, et de se contenter d'en recevoir deux moins» (*Instruction que le Roy a ordonné ester mise en mains du S.r Comte d'Estrées, Vice admiral de France en Ponant, s'en allant commander la flotte que S.M. met en mer pour ester jointe à celle d'Angleterre*, 4 Mar. 1672, in *Bescheiden Uit Vreemde Archieven Omtrent De Groote Nederlandsche Zeeoorlogen 1652-1676*, Tweede Deel 1667- 1676, a cura di H.T. Colenbrander, Martinus Nijhoff, Gravenhage 1919, p. 84).

⁶⁵ Sul programmato congiungimento delle flotte olandese e francese nel 1666, e sulla negoziazione diplomatica in proposito si veda il saggio introduttivo.

certo che egli è obbligato di farlo a la testa della flotta Holandese perché sempre egli è il medesimo Padiglione; Et egli non rappresenta meno lo stato allora che l'Ammiraglio è solo, che quando è seguitato da una flotta. E se gl'Holandesi restano d'accordo d'abbassare il Padiglione avanti a vasselli Inglesi, sarà facile di farli comprendere che lo devono abbassare rincontrando la nostra flotta.

Secondariamente e dicano che secondo l'articolo 13° del Trattato dell'anno 1654 sopra citato, e non son tenuti d'abbassare il Padiglione agl'Inglesi che ne' mari Britannici.

Ben che questo articolo specifichi solamente i Mari Britannici, non si può per questo dire che gl'Inglesi non pretendino l'istessa cosa in tutti gl'altri mari. Perché l'inclusione dell'uno non è l'esclusione dell'altro. Per lo meno gl'olandesi per osservare l'egualità tra le Corone devano restar d'accordo di salutare i nostri Vasselli ne Mari Gallicani, già che c'appartengono con sì buon titolo che i mar Britannici a loro.

In terzo luogo gl'Holandesi sostengano che bisogna starsene allo stile e al costume, che in circa al 1652 fu convenuto tra Mr de Neufcheze comandante dell'armata navale di Francia nel Mediterraneo, e Ruyter comandante quella d'Holanda nell'istesso mare, che quando le flotte si rincontrassero, l'Ammiraglio d'Holanda abbassasse il primo il Padiglione, e che subito dopo quello di Francia abbasserebbe il suo, e che la cosa fu praticata come fu proposta, e che essi offeriscano ancor in oggi di praticar l'istesso. Ma questa proposizione non si può ricevere, perché è cosa inaudita che si saluti Padiglione con Padiglione, non essendo mai reciproco questo saluto come noi abbiamo chiaramente mostrato. Et io non posso credere che M.r Neufcheze che è stato tanto tempo sul mare, abbia fatto un errore di questa natura. Ma quando sia vero che l'abbia fatto, egli non ha potuto impegnare la Francia a continuare uno stile sì contrario alla ragione, e tanto pregiudicevole alla dignità di questa Corona⁶⁶.

⁶⁶ Anche Michiel de Ruyter (1607-1676) passò buona parte della vita in mare, la differenza tra i due è che il grande ammiraglio olandese era di estrazione borghese, veniva dalla marina mercantile, mentre François Neuf-Cheze o Nuchèze (ca. 1600-1667) apparteneva a un'antica famiglia aristocratica. Entrato nell'ordine di Malta nel 1623, Neuf-Cheze passò al servizio del re e fece carriera grazie alla protezione di Nicolas Fouquet. Come vice ammiraglio del Mediterraneo si distinse nella repressione della corsa barbaresca e fu inviato a Candia per sostenere la resistenza veneziana. Durante la Fronda militò dalla parte del re, e ne fu ricompensato nel 1652 con la nomina a *lieutenant général des armées navales*. Infine, nel 1661 ebbe l'incarico di *intendant général de la navigation et commerce du royaume*. Non si può escludere che l'accordo tra i due sia databile al 1652, nel bel mezzo della prima guerra anglo-olandese, ma in tal caso non sarebbe avvenuto nel Mediterraneo. De Ruyter, che operava agli ordini di Marteen Tromp, quell'anno e il seguente fu impegnato a difendere il commercio olandese e a contendere la Manica e il Mare del Nord agli inglesi, mentre Neuf-Cheze dall'ottobre del 1652 fu impiegato nel quadro della coalizione anglo-francese tra Calais e Dunkerque, città che al termine dei disordini della Fronda era passata col principe di Condè sotto il controllo spagnolo. I due avrebbero potuto incontrarsi nel Mediterraneo verso il 1655. Nel luglio di quell'anno de Ruyter ebbe l'ordine di scortare un convoglio mercantile diretto in levante, e perciò poté avere l'occasione d'imbattersi in Neuf-Cheze al quale era stato ordinato qualche tempo prima di congiungersi alla squadra di Tolone per rafforzare la presenza francese nel Mediterraneo in vista della spedizione anti-barbaresca programmata dagli inglesi e affidata all'ammiraglio William Blake. De Ruyter potrebbe aver convinto Neuf-Cheze a transigere sulle regole del cerimoniale. D'altra parte il biografo di Neuf-Cheze concorda con de Sallo:

Dicano per ultimo gl'Olandesi che in questa forma sarebbe un trattarli da sudditi, obbligandogli ad abbassar il Padiglione avanti a nostri Vasselli; Ma come non si può credere che si vogliano dire sudditi degl'Inglesi perché gl'abbassano il Padiglione, egli è facile di conoscere che non è questo il lor vero timore, e che non ci è cosa alcuna che gli possa dispensare dal rendere alla Francia gl'honori che gli son dovuti se le flotte si congiungano, e bisogna almeno che si sommettino all'istesse condizioni e rispetti che ebbero per gl'Inglesi, quando proposero di congiungere la lor flotta contro la Spagna con quella del morto Re d'Inghilterra. Et ecco quello ch'è detto nell'articolo 9 del Trattato di Sautampton fatto nel 1625:

Sua Maestà havrà il Comando sopra tutta questa flotta per mezzo del suo Ammiraglio o Viceammiraglio sussecutivamente. Non di meno si è convenuto che l'Ammiraglio o Viceammiraglio che comanderà la flotta de detti Sig.ri Stati quando sarà con quella della sopradetta Maestà potranno arborare una seconda bandiera, assistere con qualche vecchio Capitano, e aver voce a tutte le consulte e deliberazioni del Consiglio di guerra, e che gl'ordini si daranno sopra la detta flotta de Signori Stati dall'Ammiraglio e Viceammiraglio della suddetta Maestà e si daranno mediatamente per mezzo dell'Ammiraglio e Viceammiraglio de detti S.ri Stati. I quali Ammiraglio e Viceammiraglio de detti Signori Stati faranno anco tutta la giustizia a loro ofiziali, soldati e Marinari quando disputeranno fra loro; Ma se gl'arriva qualche disputa o controversia tra qualch'uno della flotta di SM e di quella de Signori Stati, la disputa s'esaminerà e deciderà secondo le leggi e ordinanze dell'Ammiraglio e Viceammiraglio di SM nel Consiglio di guerra⁶⁷.

Non è parlato niente in questo articolo che l'Ammiraglio d'Holanda dovesse salutare l'Ammiraglio d'Inghilterra incontrandolo con la flotta, perché questo non cadeva in dubbio, essendo solo la difficoltà di sapere se ve ne sarebbero seguiti, come si può vedere dalla lettura di questo articolo.

«jamais l'amiral n'oublia que sa première préoccupation devait être l'honneur du pavillon et du roi» (Ch. De Chergé, *François de Nuchèze, Vice Amiral, Intendant de la Marine de France*, Dupré, Poitiers 1854, pp. 17-20, 42).

⁶⁷ L'art. 9 del trattato: «sa Majesté aura le commandement sur toute telle Flotte, par son Admiral ou Vice Admiral subsecutivement, toutesfois il a esté convenu & accordé, que l'Admiral & Vice Admiral qui commanderont la Flotte desdits Seigneurs Estats, quand ils seront conjoints avec celle de sa Majesté pourront arborer une seconde baniere, assister avec quelques vieux Capitaines, & avoir voix a toutes les tenues, & deliberations du Conseil de guerre, & que les commandements qui se feront sur ladite Flotte, desdits Seigneurs Estats par l'Admiral ou Vice Admiral de ladite Majesté se feront mediatement, & par l'entremise de l'Admiral ou Vice Admiral desdits Seigneurs Estats: lesquels dits Admiral ou Vice Admiral desdits Seigneurs Estats auront aussi toute lustice sur leurs Officiers, Soldats & Mariniers quand ils auront dispute entre eux, mais s'il arrivoit quelque dispute ou controverse entre quelques uns de la Flotte de ladite Majesté & celle desdits Seigneurs Estats, le different sera examiné & décidé selon les loix & Ordannances par l'Admiral ou Vice Admiral de ladite Majesté au Conseil de guerre» (L. van Aitzema, *Historie of Verhael van Saken van Staet en Oorlogh, In, ende omtrent de Vereenigde Nederlanden* (History of Matters of State and War, in and concerning the United Netherlands), Iohan Veely, Gravenhage 1657, pp. 1226-1234, in particolare 1229). Il trattato di Southampton fu voluto dagli olandesi, che speravano in un partenariato formale contro la Spagna, e concluso il 7 settembre 1625 con le firme dell'ambasciatore Francis van Aerssen, signore di Sommeldijk, e di Buckingham per conto di re Carlo. L'accordo non menzionò esplicitamente la Spagna come nemico comune, ma il suo contenuto non lasciava adito a dubbi.

Articolo 10°

Nel principio i saluti non erano se non galanteria, e volontarie cortesie, ma doppo son diventati obbligazioni, e si sono introdotte regole, secondo le quali si deve rendere.

L'istesso è succeduto delle *branches* di Cipri, della riviera di Bordeaux per [...] che si paga nell'Arcipelago, e di molt'altri dazzi che sono in diversi mari⁶⁸.

Articolo 11°

È certo che un vasello mercantile è obbligato a salutare il primo un vasello di guerra.

Secondo le regole del mare osservate fin ora il saluto si deve al più forte. Perché come questo dovere non è stato introdotto da alcuna legge, ma solo dall'uso. Il più forte forza il più debole a salutare e questa forza ha auto vigore di legge.

Articolo 12°

Che un vasello di guerra riscontrando molti vasselli di guerra è obbligato a salutargli il primo, e così a proporzione se molti Vasselli riscontrano una flotta intera.

Per la stessa ragione che noi abbiamo detto che i Vasselli mercantili salutano i primi quei di guerra.

Articolo 13°

Che un Vassello deve salutare il primo la fortezza innanzi alla quale passa o si ferma.

⁶⁸ Si tratta di alcuni esempi di tributi fiscali che ebbero origine da elargizioni graziose. La «branche de Cipres» era «une espèce de droit de balise qui se paie au bureau des fermes du roi, établi à Blaye. Ce droit est de 4 s. 6. den. par chaque vaisseau venant de Bordeaux, Libourne & Bourg. Le tiers de ce droit, montant à 1 sol. 6 deniers, appartient au fermier, les deux autres tiers sont au duc de Duras, par concession de sa majesté» (*Encyclopédie Méthodique. Commerce*, Panckoucke, Parigi 1789, I, p. 303). Blaye è la cittadella fortificata che controllava il traffico sull'estuario della Garonna. Il faro le cui spese di mantenimento giustificavano l'esazione fu edificato solo agli inizi del Settecento, prima di allora i naviganti furono guidati all'imbocco del fiume dalla campana della chiesa di Soulac, sulla punta estrema del Medoc. C'è da credere che in origine il tributo fosse un donativo in legno di cipresso perché fossero accesi fuochi di segnalazione notturni. L'imposta della «riviére di Bordeaux», invece, è probabilmente il corrispettivo della privativa di navigazione e pesca sul fiume che Luigi XI accordò nel 1461 alla confraternita di N.D. de Montuzet, trasformata pertanto in una corporazione di battellieri con sede a Bordeaux. I confratelli si impegnarono a compiere ogni anno una processione al santuario della Vergine di Montuzet, nei pressi di Blaye, e di far avere al re un dono di sei pipe di vino. Il dono fu corrisposto in natura per circa un secolo, dopo di che fu monetizzato e divenne un'imposta (Th. Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux*, Bellier & C.ie, Bordeaux 1892, II, p. 57).

Si come non si dubita che i Principi non sieno Signori del Mare vicino a porti e alle fortezze che gl'occupano, così è certo che devano esser salutati i primi, non solo per fargli honore, ma ancora per riconoscere la lor Signoria e giurisdizione alla quale i Vasselli si sottopongono entrando nel porto, o avvicinandosi alle fortezze. E di più vi è l'uso osservato da tutte le nazioni.

Vien biasimato il Conte Brahe Ambasciatore di Svezia perché non volse il primo salutare la Torre di Londra, perché egli aveva salutato il Re che aveva riscontrato per il Tamigi, e mancò poco che il Governatore non fusse cassato perché non esigè da lui quel rispetto che era dovuto alla fortezza, e che quest'Ambasciatore gli poteva rendere senza farsi alcun torto, poi ché se si raddoppia il saluto che è dovuto al porto ogni volta che si leva l'ancore, e che si cambia luogo, ben ché non s'esca del porto, con più ragione si deve raddoppiare il saluto quando vi è differente ragione di renderlo; E quello che questo Conte aveva reso al Re riscontrandolo sul Tamigi, come habbiamo accennato nel articolo 7° non impediva che non dovesse rendere anco alla fortezza quello che gl'era dovuto⁶⁹.

Per mostrare che questa regola s'osserva dal più grande al più piccolo bisogna ricordarsi che il Marchese di Baiona Generale delle Galere di Spagna nel suo ritorno da Genova ove egli aveva scortato l'Imperatrice, passando innanzi a Savona, e non salutando la fortezza, il Governatore gli tirò molte cannonate cariche a palla⁷⁰.

Articolo 14°

Che se il Vassello è del medesimo Principe di chi è la fortezza in questo caso egli deve essere salutato il primo.

Questo s'osserva in qualche luogo del Mar Mediterraneo, e la ragione che io ne ho sentita è che essendo il Vassello dell'istesso Principe di chi è la fortezza, non è necessario che riconosca la padronanza, come è obbligato di fare uno straniero. Ma al contrario appartenendo il Vassello all'istesso Principe di cui è la fortezza,

⁶⁹ Si veda la nota 13.

⁷⁰ «Addì 25 luglio [1661], venne in bocca di porto di Savona una squadra di galere di Spagna in numero cinque, comandata dal marchese di Baiona, ed ivi diedero fondo senza salutare il castello; che perciò i signori commissari delle fortezze gli mandarono a dire che dovesse salutare; ma esso ricusando di così fare, disancorarono per partirsi, come fecero, passando sotto il castello senza pur voler salutare; per il che gli furono sparate dal castello 40 canonate con palla; e per quello si disse, vi fu danno solamente di dieci o dodici schiavi in circa. Si fermarono poi nel porto di Vado. Quindi è, che sin al presente le galere di Spagna non hanno mai più voluto toccare nel porto di Savona; ma bisognando passare, vanno a drittura nel porto di Vado» (Memorie di Gio. Battista Gavotto, in Giovanni Vincenzo Vercellino, *Delle memorie particolari e specialmente degli uomini illustri della città di Savona*, Domenico Bertolotto & C., Savona 1891, II, p. 378). Si veda anche Archivio di Stato di Genova, *Archivio Segreto*, 1658, *Politicorum*, b. 12, n. 22, *Istruzioni date dal Governo al M.co Ansaldo Imperiale residente presso la Real Corte di Madrid intorno all'accaduto nel porto di Savona ove, per non aver voluto il Marchese di Baiona, Comandante Generale delle galere di Napoli, salutare per primo la fortezza di Savona, da questa gli furono sparate delle cannonate* (29 lug. 1661).

quella gli deve fare qualche accoglienza e renderli il primo saluto, testificandoli il contento del suo felice arrivo in porto.

Ma questo non s'osserva nella maggior parte de paesi, perché bisogna che il Vassello avvertisca del suo arrivo, e per questo bisogna che tiri il cannone; e che egli saluti il primo, come s'osserva in ogni altra cerimonia, ove l'ultimo venuto è obbligato di cominciare la cortesia.

Articolo 15°

È necessario riflettere a luoghi ove si riscontrano i Vasselli, perché in una Riviera ove possano entrare i Vasselli da guerra è certo che lo straniero deve salutare il primo, il Vassello del Principe che è padrone della Riviera; Il che si deve dire anco di tutti i Mari particolari, e da quali si può avere la proprietà e la signoria.

Il Selden, il Grozio, il Pontano, Stypman e tutti gl'altri che anno scritto del Dominio del Mare⁷¹ concordano che si possa acquistare il dominio dei mari parti-

⁷¹ La disputa sul *dominio maris* al fondo nasceva da una questione piuttosto semplice, e allo stesso tempo complicatissima. Era chiaro che nel nuovo ordine internazionale che si andava edificando i diritti esercitabili in mare avrebbero avuto un'importanza cruciale: bisognava decidere se nella loro definizione dovesse prevalere il principio della solidarietà umana, e quindi il diritto alla comunicazione universale, come sostenuto da Francisco Vitoria, o se invece erano i diritti esclusivi, la proprietà, a dover riordinare l'insieme delle relazioni. I giuristi militarono per l'una o per l'altra posizione, cercando di spostare il punto di mediazione a favore degli interessi del proprio sovrano, anche a costo di apparire incoerenti. Grozio puntualizzò il problema nel *Mare liberum* che, com'è noto, è un estratto pubblicato nel 1609 del *De jure praedae commentarius*. Il grande olandese esordì contestando l'idea che il diritto fosse un costrutto arbitrario, si richiamò all'unità del genere umano, ed invocò la messa in stato di accusa degli spregiatori delle leggi di natura davanti ai tribunali della coscienza e dell'opinione. Dopo la tirata antidispositica, Grozio introdusse l'argomento enfatizzando il salto di scala tra il diritto civile e privato e il diritto pubblico internazionale: «ad utrumque hoc forum – la coscienza e l'opinione – nos quoque novam causam asserimus: non hercule de stillicidiis aut tigno injuncto, quales esse privatorum solent, ac ne ex eo quidem genere quod frequens est inter populos, de agri jure in confinio haerentis, de amnis aut Insula possessione: sed de omni prope oceano, de jure navigandi, de libertate commerciorum» (H. Grotius, *De mare libero*, Elzeviriana, Lugd. Batavorum 1633, p. 9). Il mare è *res nullius*: essendo illimitato e inesauribile non può essere posseduto da nessuno e non possono esservi tracciati confini, «quia occupatio non procedit nisi in re terminata». Se esisteva una geometria, non esisteva, per Grozio, una talassometria. Selden si sforzò di demolirne le argomentazioni, ricordando che la terra è tutt'altro che illimitata, e che mare e terra si contengono l'un l'altra, perciò esiste nella riva un confine piuttosto evidente che segnala il limite interno («nec Sylvanus ita magis tutor finium est, quam Neptunus», dice Selden); e rispetto al limite esterno, se non si poteva far ricorso a elementi naturali come gli scogli emergenti, le isole o i bassifondi, era sempre possibile volgere gli occhi al cielo e tracciare una delimitazione col sestante (J. Selden (1584-1654), *Mare clausum seu de dominio maris*, R. Meighen, Londini 1635, cap. XXII, p. 91). Su Selden in generale si veda ora: S. Caruso, «La miglior legge del regno». *Consuetudine, diritto naturale e contratto nel pensiero e nell'epoca di John Selden (1584-1654)*, Giuffrè, Milano 2001. Sul suo apporto alla costruzione dell'impero: D. Armitage, *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge University press, Cambridge 2000. Gli altri due autori ricordati nella memoria sono Franz Stypmann (1612-1650), professore alle università di Greifswald, Königsberg e Rostock di cui fu pubblicato postumo un *Tractatus de Jure Maritimo et Nautico*, J. Jegeri, Gryphiswaldiae 1652, e lo storiografo danese Johan Isaaksz Pontanus (1571-1639), che ebbe una posizione intermedia: contestò le pretese degli inglesi sugli spazi oceanici, ma ammise

colari, come sono i Golfi, gli Stretti e l'imboccature delle Riviere⁷².

Per l'istessa ragione che noi abbiamo referito sopra delle fortezze nell'art. 13 si deve salutare i primi i vasselli di coloro che son Signori de Golfi, de distretti e dell'Imboccature ove s'entra.

Articolo 16°

Se molti vascelli si radunano in alto mare, o in luogo ove nessuno si possa chiamar Signore, se quello che vi è arrivato prima deva esser salutato prima da quelli che vi vengano doppo.

Deve esser salutato secondo il *ius* naturale che vuole che quello sia Signore del luogo che prima l'ha occupato.

Ma questo non si deve intendere che tra vasselli d'una istessa nazione, perché se si trovano nell'istesso porto molti vasselli di Francia, di Spagna e d'Inghilterra, ciascuno vassello prima arrivato si reputa per ammiraglio della sua nazione. In questa maniera Gregorio 9° accordò i Genovesi e Veneziani che volevano comandarsi gl'uni l'altro: Platin in Gregorio IX⁷³. Con tutto ciò alle pesche delle *morue* e delle balene, il primo che arriva si tiene per Ammiraglio di tutte le nazioni per fuggire le divisioni, e perché si possino riunire facilmente contro quelli che volessero disturbare la pesca.

Articolo 17°

Se si trova sopra un vassello un Principe o una persona di eminente qualità, in questo caso il Vassello ove egli è, deve esser salutato il primo, non solo da vasselli che riscontra quanto dalle fortezze innanzi alle quali passi. Perché allora si considera congiuntamente il Vassello e la persona che ei porta. Noi abbiamo un esempio di questo uso nella persona della Regina di Scozia che

con Selden il dominio sui mari racchiusi tra le terre, come il Baltico (*Discussionum historicarum Libri duo. Quibus praecipue quatenus & quodnam mare liberum vel non liberum clausumque accipiendum dispicitur expenditurque*, N. Wieringen, Hardervici Gelrorum 1637). Sulla disputa esiste una bibliografia sterminata. Qui richiamerò solo un paio di classici: E. Nys, *La liberté des mers*, in Id., *Les origines du droit international*, A. Castaigne, Bruxelles 1894, pp. 379-387; C. Schmitt, *Il nomos della terra nel diritto internazionale dello «jus publicum europeum»*, Adelphi, Milano 1991.

⁷² Riguardo al mare territoriale mi permetto di rinviare al mio *Acque territoriali. Modelli dottrinari e mediazioni diplomatiche tra medioevo ed età moderna*, in *Frontiere di terra e frontiere di mare: il caso della Toscana*, a cura di E. Fasano, P. Volpini, Franco Angeli, Milano 2008, pp. 173-198.

⁷³ «Hora Gregorio rassettate, e quietate le cose della Città, iscomunicò di novo Federico, e lo privò dell'Impero. Poi trattò con gli ambasciatori de' Genovesi, e de' Venetiani, ch'erano con l'armi in mano, di dover rappacificarli insieme. Onde seguì fra questi popoli accordo con queste conditioni, che non potesse l'un senza l'altro confederarsi con l'imperatore di Costantinopoli, e che l'impresе che fare doveano, fussero ad amendue loro comuni, e l'un l'insegna dell'altro portasse. Fu questo accordo per nove anni fatto, e minacciato dal Papa di dover esser tosto iscomunicati quei che fra questo tempo rotto l'havessero». È tutto quel che si trova nella biografia di Gregorio IX del Platina, ma non ha niente a che fare con la questione del primo occupante (G.B. Platina, *Historia delle vite de' Sommi Pontefici*, Giunti, Venezia 1622, p. 165).

passando in Francia riscontrò l'Imperatore Carlo Quinto che fu obbligato di salutarla il primo con il cannone, ma anco d'ammainar le vele.

Quello che qui si dice della Regina di Scozia non è affatto simile a quello che è nell'*historia* di Sleidan libro 22, ma è però l'istessa cosa in sostanza⁷⁴.

Bisogna che sia una persona Reale per ottenere questo honore. Il Gran Maestro di Verdale essendo stato invitato da un Vice Re di Napoli di venire a tenere uno de suoi figlioli si presentò innanzi a Napoli sperando d'esser salutato il primo, ma quando seppe che il Re pretendeva che egli salutasse il primo la Città, continuò il suo cammino. Il Papa Sisto 5° disse che aveva fatto bene, non solo perché honore era dovuto alla sua dignità di Cardinale, e perché vi veniva invitato, ma anco perché il Gran Maestro della Cassiere suo antecessore era stato salutato il primo. Ma molti di quel tempo tennero che il Gran Maestro avesse il torto. Tanto per una lettera scritta al Re dal Cardinale di Gioiosa degl'8 febbraio 1588⁷⁵.

⁷⁴ L'umanista e diplomatico lussemburghese Johannes Sleidan (1506-1556) studiò a Liegi e Colonia, e fu lo storiografo ufficiale della Riforma dopo essersi trasferito a Strasburgo nel 1542; ebbe l'incarico dalla lega di Smalcalda su proposta di Martin Bucer. Fu in missione diplomatica alla corte di Enrico VIII e poté pubblicare i suoi *Commentarii* un anno prima della morte. Riporto qui di seguito il passo richiamato nel testo ricavandolo dalla traduzione italiana edita a Ginevra nel 1557: «ma ecco, che mentre tutti erano in timore, il Re di Francia mosse guerra a l'Imperatore: & in un medesimo tempo assaltò alquante navi in Fiandra, le prese e le condosse in porto: e per Piamonte prese molte città, e castelli, e fra questi Cheri, e San Damiano sotto la condotta di Brisac. Gl'Imperiali per uno scritto publicato quanto a le navi prese, dissero, che l'Imperatore ogni altra cosa aspettava, che la guerra; e che haveva comandato à suoi, che stessero quieti. Polino Capitano Francese essendosi rincontrato in quelle, e come s'havesse havuto la Regina di Scotia ne le sue galere, fece loro intendere che per farle honore, secondo l'antica usanza e ricevuta, abbassassero l'antenne e le vele; e la salutassero a colpi d'artiglierie. Il che havendo essi fatto, le navi furono assalite, e prese con inganno; poi che l'ebbero disarmate» (*Commentarii o' vero Historie ne le quali si tratta de lo stato de la Republica e de la Religione Christiana*, 1557, pp. 800-801).

⁷⁵ «Monsieur le Cardinal Grand Maistre estant encore en cette ville avoit esté invité par le Viceroy de Naples de venir prendre son logis quand il s'en retourneroit, & tenir un de ses enfans à baptesme: & ledit sieur Cardinal avoit accepté le convy. Mais comme il arrivoit à Naples par mer, le Viceroy ne le fit point saluër par l'artillerie de la ville, s'attendant que ledit sieur Cardinal salüast le premier de la sienne. Ce que luy ne voulant faire il passa outre, continuant son voyage sans entrer en ladite ville. Ce qui a donné à discourir à cette nation; qui en prend volontiers toutes occasions. Les uns donnent le tort au Viceroy, les autres audit sieur Cardinal. Le Pape comme il me dit luy-mesme, tient pour le Cardinal Grand Maistre, non seulement à cause de sa dignité, & qu'il avoit esté invité à Comperage; mais pource que lors que le feu Grand Maistre de la Cassiere venant à Rome passa à Naples, il fut salüé le premier tout prisonnier, & à demy privé qu'il estoit. A tant ie prie Dieu qu'il doint, Sire, &c. De Rome ce huitième Fevrier 1588». La lettera è contenuta nella biografia del cardinale pubblicata da Antoine Aubery (1616-1696), storiografo parigino autore di molte opere su Richelieu, Mazzarino e le prerogative della corona di Francia (*L'Histoire Du Cardinal Duc De Joyeuse a la fin de laquelle sont plusieurs Memoires, Lettres, Deêpeches, Instructions, Ambassades, Relations & autres pieces non encore imprimées*, Robert Denain, Paris 1654, pp. 173-179). L'episodio dello sgarbo a Verdalle si colloca nell'ambito delle lotte di potere interne all'Ordine risolte con pugno di ferro da Sisto V (Ch. Hirshauer, *Recherches sur la déposition et la mort de Jean Levesque de La Cassière, Grand Maître de l'Ordre de Malte*, in «Mélanges d'archéologie et d'histoire», 31, 1911, pp. 75-141).

Gl'Ammiragli delle Teste coronate andando con tutti i contrassegni della lor dignità son salutati i primi da tutte le Città e fortezze innanzi alle quali passino mentre non vi sia il Re presente.

Mr. di Beaufort Ammiraglio di Francia⁷⁶ entrando nella riviera di Lisbona pretese esser salutato il primo dal forte che è sul l'imboccatura di detta Riviera, e quello che allora lo comandava non sapendo il suo obbligo lo salutò il primo⁷⁷.

⁷⁶ François de Vendôme, duc de Beaufort (1616-1669) nacque da Cesare, duca di Vendôme, un figlio illegittimo di Enrico IV, e da Francesca di Lorena. Il giovane duca iniziò la sua carriera nell'esercito durante la guerra dei Trent'anni, ma trovò ben presto un prediletto terreno d'azione negli intrighi di corte. Prese parte alla congiura del Cinque marzo contro Richelieu, che lo costrinse all'esilio in Inghilterra. Nel 1643, morto il cardinale, Beaufort tornò in patria, ma fu imprigionato da Mazzarino con l'accusa di aver partecipato a una congiura per attentare alla sua persona. Cinque anni più tardi riuscì ad evadere per assumere un ruolo di spicco negli avvenimenti della Fronda. Tornato al potere Mazzarino, Beaufort fu di nuovo in esilio fino al 1658, quando ottenne il perdono. Allora si pose lealmente al servizio della corona con l'incarico di sovrintendente generale della navigazione. Operò soprattutto nel Mediterraneo: nel 1665 alla testa di una piccola flotta condusse una campagna contro gli algerini, che sconfisse in uno scontro nelle acque de la Goletta. Nel 1669 ebbe il comando del contingente francese che affiancò i veneziani nella guerra di Candia. Perse la vita il 29 giugno di quell'anno, ucciso a quanto pare nel corso di una sortita notturna. Sulla figura del Duca, che comparirà in vesti letterarie in *Vent'anni dopo* di Dumas, si veda la biografia di I. de Broglie, *Le Duc de Beaufort, roi des Halles ou roi de France*, Fasquell, Parigi 1958.

⁷⁷ L'episodio ricordato nel testo si colloca nell'estate del 1666. In vista della congiunzione delle flotte concordata con gli olandesi, Beaufort ebbe l'ordine di lasciare il Mediterraneo e riunirsi alla squadra comandata da Duquesne diretta a Lisbona per condurre la duchessa di Nemours promessa sposa di Alfonso VI del Portogallo. Beaufort giunse a Lisbona il 30 maggio e rimase ad incrociare nelle acque portoghesi sino alla fine di agosto. Il saluto ricevuto della fortezza avvenne sul finire di giugno, ne diede notizia la «London Gazette»: «Paris, July 30. The Spanish Ambassador has made great Complaint to his Majesty of De Beaufort forcible Entry upon their Rivers, and obliging them to strike Sail upon their own Coasts; which his Majesty ('tis said) disavows, as done without Order» (30 luglio 1666), n. 75, p. 2. Fece maggior clamore la prepotenza compiuta poco prima a danno di una squadra spagnola comandata dall'ammiraglio Matteo Mass, che fu costretta da Beaufort a rendere omaggio al paviglione francese: «Madrid, June 30. Our last advices from Seville, Cadiz and other places on that Coast, confirm us the news, that about the twentieth instant, Monsieur de Beaufort with his fleet, meeting with part of the first Squadron of the Spanish Armada, under the command of the Admiral Sr Matteo Mass, sent to him to strike his Flag, and to salute him, which the Spaniard but slowly answering, was immediately surrounded by some of the best French Men of War and Fireships, who threatned either to burn or sink him, if he refused. The Spanish Admiral considering the countenance they made, but more the inequality of his number, having but four ships, and none near to second him, thought it his safest way to obey, and fairly struck to him: And 'twas observed, that saluting the French Admiral with 13 guns, they did not vouchsafe him one gun back in return. To this point the French Gallies formerly endeavored to have brought Centurioni, and the Marquess de Bayonne, but they thought themselves too strong to suffer that affront. After this the French fleet passed on to the entrance of the River of Lisbon, whither they sent in eight ships with Provisions, dispatching their Merchants to Rochelle, under the convoy, as is said, of some of the Dutch Men of War, he himself with the rest of his fleet, crusing about the Rock of Lisbon and Cape Saint Vincent» («The London Gazette», n. 70, 12 luglio 1666, p. 1). Luigi XIV si compiacque dell'accaduto: «Beaufort arrivant en la rivière de Lisbonne avait obligé dix-huit vaisseaux espagnols à baisser leur pavillon sans leur rendre autre salut que du canon. Et ils abandonnèrent les Berlingues, deux petites îles dont ils s'étaient saisis [quoique j'eusse refusé au Roi de Portugal de les faire attaquer]. Le Roi de Portugal le reçut admirablement. On vit que ce n'étaient pas les Anglais seuls qui mettaient des flottes en mer» (*Mémoires de Louis XIV pour l'instruction du Dauphin*, a cura di Ch. Dreyss, Didier et Cie, Parigi 1860, I, pp. 61 e 54). Le baldanzose azioni del duca ebbero ricadute negative sull'azione diplomatica di Lord Sandwich, ambasciatore a Madrid, che di lì a poco riuscì

Ma è certo che Mr. di Beaufort doveva salutare il primo questo forte che guarda l'entrata d'una città Reale, e dove il Re di Portogallo fa la sua Residenza. Perché si può dire che sia parte della Città di Lisbona e sia una dipendenza, come gl'inglesi hanno voluto che le Dune facciano parte del lor Porto. E per questo si deve fare una gran differenza tra una Città Reale e un'altra, come si vede nella vita di Carlo Emanuel Duca di Savoia che fu salutato il primo dalla Città. Ma il Marchese di Santa Croce Ammiraglio della flotta essendosi doppio presentato avanti a Barcellona pretese d'esser salutato il primo il che gli fu rifiutato. E io credo che questo fussi perché avevano reso questo honore al Duca di Savoia che passava per Capo della flotta non solo per la sua qualità, ma perché era consideratissimo in Spagna avendo sposato l'Infanta Caterina⁷⁸.

Articolo 18°

Queste massime non son contestate che dagli Inglesi, i quali pretendono d'esser salutati i primi in ogni occasione, e da ogni sorte di Vasselli per il vano titolo che affettano d'essere Signori del Mare, e il Selden si è sforzato di

comunque a mediare la pace tra Spagna e Portogallo (F.R. Harris, *The Life of Edward Mountagu, K.G. First Earl of Sandwich (1625-1672)*, John Murray, Londra 1912, II, pp. 69-70).

⁷⁸ Carlo Emanuele I (1562-1630), duca di Savoia dal 1580, sposò l'infanta Caterina a Saragozza il 10 marzo 1585. Al porto di Barcellona il futuro sposo fu ricevuto con tutti gli onori, e fu indubbiamente salutato col cannone. L'ambasciatore veneto a Torino, che trasmise al senato le notizie dalla Spagna, scrive che il 18 febbraio «Sua Altezza gionse a Barcelona verso la sera, incontrata prima dal Signor Don Amadeo con alquante feluche due miglia in mare, et poco dappoi dal Vicerè, che era in un bregantino, ove con molte salve d'artiglieria salutato dalla città e dalle galere fu incontrato dal Regente del regno con il Consiglio» (*Due anni alla corte di Carlo Emanuele I, duca di Savoia: da dispacci al Senato di Giovanni Mocenigo Ambasciatore Veneto a Torino (1583-1585)*, Antonelli, Venezia 1884, pp. 41-42). Difficile dire da dove de Sallo abbia tratto l'informazione. Jacques Auguste de Thou, una delle sue fonti predilette, riferisce molti particolari del matrimonio reale, ma non parla della cerimonia di saluto (*Histoire Universelle*, IX, p. 444). Nemmeno la relazione ufficiale accenna al particolare, si veda *Relatione della partita di sua Maestà da Castiglia & del Parentato & nozze seguite in Saragozza tra li Serenissimi Duca di Savoia, & Infanta Donna Catherina d'Austria*, Fatta dal Capitan Angelo Corazzino. Con licenza. In Saragozza in casa di Simone Portinari, da Trin del Monferrato, Anno 1585. L'impressione è che l'incuranza dei memorialisti e degli storici (si veda anche *Supplimento all'Historia del Catolico Re delle Spagne &c. Don Filippo d'Austria, cioè compendio di quanto nel mondo è avvenuto dall'anno 1583 fino al 1596*, Bartolomeo Carampello, Venezia 1609, pp. 8-9), derivi dal fatto che all'epoca quell'atto di omaggio non avesse la stessa rilevanza che ebbe in seguito. Senza riferimenti puntuali risulta peraltro complicato trovare riscontri per l'episodio di raffronto che ebbe per protagonista il marchese di Santa Cruz. Non è chiaro neanche se de Sallo si riferisca al primo marchese, Álvaro de Bazán (1526-1588), oppure al secondo, Álvaro de Bazán y Benavides (1571-1646). Il primo fu uno dei più grandi ammiragli di Spagna, servì sotto Carlo V, prese parte alla battaglia di Lepanto e assicurò alla corona il controllo del Portogallo sconfiggendo nel 1582 all'isola di Terceira, nelle Azzorre, la flotta francese accorsa in aiuto di Antonio, nipote del defunto re Emanuele I e pretendente al trono. Fu il primo marchese di Santa Cruz che propose l'impresa dell'invincibile armata e ne avrebbe assunto il comando se la morte non l'avesse colto nel frattempo. Tuttavia, negli ultimi anni il marchese operò principalmente in Atlantico, ebbe l'incarico di prevenire le incursioni di Francis Drake, e quando non fu per mare, risiedette a Lisbona. È possibile, perciò, che l'episodio si riferisca in realtà al secondo marchese, figlio del precedente, che calò le orme del genitore, fu tra i difensori di Cadice nel 1596, e dal 1603 ebbe il comando delle galere di Napoli.

provarlo in un libro intitolato *Mare clausulum* [sic] appoggiato da un altro intitolato *Vindiciae*⁷⁹; Ma deve passare questa pretensione per chimerica non solo per le ragioni generali rapportate dal Grozio nel suo libro intitolato *Mare liberum* il quale ha scritto contro le pretensioni degli spagnoli, ma ancora per altre ragioni particolari.

Vi sono ancora molti altri che pretendono l'istessa cosa, almeno i Veneziani nel lor Golfo⁸⁰ ove vogliono esser salutati i primi, anco da Vasselli del Re di Spagna come si può vedere dal negoziato del Cardinal di Marquemont⁸¹. I Genovesi

⁷⁹ Si tratta del *Ioannis Seldeni Vindiciae secundum integritatem existimationis suae, per convitium de Scriptione Maris Clausi, Petulantissimum Mendacissimumque insolentius laesae in Vindiciis Maris Liberi Adversus Petrum Baptistam Burgum, Ligustici Maritimi Domini assertorem* (C. Bee, Londini 1653), un episodio della grande guerra libresca dei cent'anni, come la definì Ernst Nys. Selden diede alle stampe il *Vindiciae* durante la prima guerra anglo-olandese per rispondere al giurista, nonché cugino e allievo di Grozio, Dirk Graswinckel (1600-1666), il quale aveva pubblicato il *Maris liberi vindiciae: adversus Petrum Baptistam Burgum* (A. Vlac, Hagae-Comitum 1652). Era un attacco indiretto a Selden. Il giurista Pietro Battista Borghi aveva fatto proprio il punto di vista del collega inglese per dare fondamento alle pretese di Genova sul mar Ligure (*De Dominio Serenissimae Genuensis Reipublicae in Mari Ligustico*, Marcianus, Romae 1641). Su Borghi si veda R. Savelli, *Un seguace italiano di Selden: Pietro Battista Borghi*, in «Materiali per una storia della cultura giuridica», 3, 1973, pp. 15-67. Lo scontro si fece rovente: in quello stesso 1653 fu pubblicata a L'Aia, in seconda edizione, una delle opere più polemiche dello scozzese, professore a S. Andrews, William Welwod (1578-1622), antesignano di Selden, che ebbe l'occasione di disputare direttamente con Grozio. Welwod aveva potuto esprimere le sue opinioni sulla giurisdizione marittima già nel 1590 (*The Sea Law of Scotland*, R. Waldegrave, Edinburgh) per poi tornare sull'argomento nel 1613 con *An Abridgement of all Sea Lawes* (Th. Man, London), dove peraltro comparò le leggi d'Oléron e Visby coi principi del diritto romano. La parte dell'*Abridgment* sulla supremazia marittima fu ripubblicata in latino nel 1616 col titolo di *De dominio maris, iuribusque ad dominium praecipue spectantibus, assertio brevis ac methodica*, e infine ripubblicata postuma durante lo scontro Graswinckel-Selden. L'olandese replicò con il *Maris liberi Vindiciae adversus G. Welwodium Britannici maritime Domini Assertorem* (A. Vlac, Hagae-Comitum 1653).

⁸⁰ Oltre al classico R. Cessi, *La Repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1953, si veda oggi M. Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England 1450-1700*, Cambridge University press, Cambridge 2015; F. De Vivo, *Historical Justifications of Venetian Power in the Adriatic*, in «Journal of the History of Ideas», 64, 2003, 2, pp. 159-176; G. Calafat, *Une mer jalouse. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVII^e siècle)*, Seuil, Parigi 2019, pp. 63-149, che riconsidera l'intera contesa sul dominio marittimo dalla prospettiva mediterranea. Tra gli autori che rivendicarono la giurisdizione di Venezia sull'Adriatico mi limito a ricordare Paolo Sarpi, *Scrittura seconda che tratta del titolo del legitimo dominio sopra il Mar Adriatico*. 1612, 12 aprile, in *Opere*, a cura di G. e L. Cozzi, Ricciardi, Milano-Napoli 1969.

⁸¹ Denis Simon de Marquemont (1572-1626), arcivescovo di Lione e nel 1626 cardinale, ebbe incarichi diplomatici presso il soglio pontificio: negoziò l'assoluzione di Enrico IV con Clemente VIII, il matrimonio dello stesso Enrico con Maria dei Medici e, al tempo di Paolo V fu l'incaricato d'affari di Luigi XIII. Soggiornò a Roma dal 1617 al 1619, e poi dal 1622 fino alla morte. De Sallo fa riferimento alle sue note diplomatiche, conservate alla biblioteca dell'Arsenal (*Extraits de la négociation de messire Denis-Simon de Marquemont, archevesque de Lyon, puis cardinal, à Rome 1617-1626*), consultabili su Gallica al link <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10033926j.r=Marquemont?rk=21459;2> (ultima consultazione: marzo 2025). Le osservazioni critiche riguardo il dominio veneziano sull'Adriatico sono da porsi in relazione alla crisi che fece seguito alla congiura detta di Bedmar, dal nome dell'ambasciatore spagnolo Alfonso de la Cueva y Benavides, marchese di Bedmar (1572-1655), che su istigazione del

hanno autà l'istessa pretensione nel lor mare. Il Re di Danimarca nel Mar Baltico⁸². Ma egli è sempre vero il dire che gl'inglesi sono soli che pretendono esser salutati i primi nel Mare Oceano e universale. Essi furono ancora molto arditi a voler obbligare il Conte della Garde ad abbassare il Padiglione, ben ché fussi Ambasciatore di Svezia e sotto la protezione della Francia alla rada di Dieppe. E come che questo Ambasciatore rifiutò di farlo, e che gl'inglesi non lo poterono obbligare nel luogo ove egli era, lo perseguitorno doppo in alto mare per forzarlo, ma sempre senza effetto⁸³.

duca di Osuna, vicere di Napoli, architettò nel 1616-17 un attacco dal mare contro la Serenissima, che doveva essere preceduto da un'insurrezione in città. Il piano per portare Venezia nell'orbita di Filippo III fallì, le galere spagnole naufragarono sulle coste dalmate e i congiurati pagarono col sangue il loro tradimento. In sede diplomatica le accuse mosse alla Spagna furono tuttavia contestate, lo stesso Marquemont si prodigò per ridimensionare la gravità dell'accaduto, e per sostenere gli spagnoli, che avrebbero voluto recuperare le galere spiaggiate, contro Venezia, che si oppose facendo valere il suo dominio sull'Adriatico. Sulla contesa relativa al recupero delle galere si veda anche la relazione al Senato del 10 gen. 1619 di Antonio Donato, ambasciatore veneziano a Londra, e il dispaccio da Roma del 19 dic. 1618, che riferisce i maneggi di Marquemont, in *Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English existing in the Archives and Collections of Venice*, XV (1617-1619), Stationary Office, Londra 1909, pp. 410 e 428. Più in generale su Marquemont si veda C. Pozzo di Borgo – Mouton-Brady, *Denis Simon de Marquemont, archevêque de Lyon et cardinal (1572-1626). La carrière d'un prélat diplomat au Saint Siège au début du XVII^e siècle*, in «Archivum Historiae Pontificiae», n. 15 (1977), pp. 265-294.

⁸² Riguardo le pretese genovesi sul mar ligure si vedano Th. Kirk, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic (1559-1684)*, The John Hopkins University press, Baltimore and London 2005; Id., *The Republic of Genoa and Its Maritime Empire*, in *Empires of the Sea: Maritime Power Networks in World History*, a cura di R. Strootman, F. van den Eijnde, R. van Wijk, Brill, Leida 2020, pp. 153-175; Calafat, *Une mer*, cit., pp. 151-191. Anche la contesa per il *dominium maris Baltici* affonda le sue radici nel medioevo. La Danimarca mantenne tra alti e bassi l'egemonia sull'area nonostante la fine dell'unione di Kalmar (1523), perdendola durante la guerra dei trent'anni a tutto vantaggio della Svezia che ebbe l'appoggio olandese (Th. K. Heebøll-Holm, *Medieval Denmark as a Maritime Empire*, e O. Mörke, *Seventeenth-Century Sweden and the Dominium Maris Baltici - a Maritime Empire?* in *Empires*, cit., pp. 194-218, pp. 219-241).

⁸³ Il conte Magnus Gabriel de la Gardie nacque nel 1622 a Reval, oggi Tallin, nell'Estonia svedese, da un'influente famiglia aristocratica originaria della Provenza. Studiò all'università di Uppsala e si perfezionò all'estero, finché, tornato in patria, non iniziò la sua brillante carriera a corte col favore della regina Cristina. Con l'ascesa al trono di Carlo X Gustavo, de la Gardie accettò incarichi militari, da cui si disimpegnò senza brillare. Fu uno degli inviati che negoziarono la pace di Oliva nel 1660, e divenne, per volontà del re, cancelliere di stato e tutore del suo giovane erede. Dominò la politica svedese dal 1660 al 1680: presiedette il consiglio di reggenza fino alla maggiore età di Carlo X, che gli rinnovò la fiducia ponendolo a capo dell'amministrazione. In politica estera si sforzò di mantenere una salda alleanza con la Francia, ma i rovesci della guerra con la Danimarca e il Brandeburgo finirono per screditarlo. Seguirono accuse di malversazione e la destituzione da ogni incarico. Morì in miseria a Venngam, in Svezia, nel 1686. L'episodio a cui si riferisce de Sallo avvenne nel 1646. Il giovane conte, appena nominato colonnello delle guardie, quell'anno fu inviato in Francia a capo di un'ambasciata. Il rientro in patria fu programmato in autunno. Il tenente ammiraglio Clas Bielkenstierna, barone di Pyhäjocki in Osterbotten (1615-1662), ebbe l'ordine di recarsi con due vascelli a Dieppe per prelevare l'ambasciatore e tutto il suo seguito, ma sulla via del ritorno s'imbattè in una nave inglese che pretese lo *striking the flag* come atto di sottomissione. Bielkenstierna, che sarebbe divenuto ammiraglio nel 1654, reagì duramente costringendo l'inglese a desistere (C. Georg Starbäck, *Berzättelser ur Svenska historien*, F. & G. Beijers Förlag, Stockholm 1876, vol. XV, pp. 132-133). Non è chiaro quali fossero le fonti di de Sallo. Su de la Gardie si veda *Svenskt biografiskt handlexikon*, A. Bonniers, Stoccolma 1906, I, pp. 230-232.

Articolo 19°

È certo che gl'Inglese non hanno alzato i loro pensieri che doppo la morte d'Elisabetta, poi che questa Principessa difendendosi dall'Ambasciatore di Spagna⁸⁴ che pretendeva escludere gl'Inglese dall'Indie, allegò che il mare era libero, e che l'uso apparteneva a tutto il mondo, il che non avrebbe detto se ella avesse pensato a attribuirsi la sovranità del mare. In oltre si vede nell'Ambasciate de Sig.ri Bouillon e de Beaumont che avendo per altro aute molte cose e differenze a trattare con questa Principessa ella non ha mai messa avanti questa pretensione⁸⁵. Sotto il Re Giacomo gl'Inglese cominciorno a volerla stabilire con l'insulto che fecero a Mr de Vic Governatore di Calais, il quale essendo andato a salutare Mr di Sully che passava Ambasciatore in Inghilterra sopra un Vassello Inglese, fu obbligato dal Capitano Inglese ad abbassare il Padiglione; Ma vi è molto da dire in questo esempio che è stato differentemente interpretato dagli Autori che l'anno riferito.

Cambden nella vita d'Elisabetta dell'anno 1580. I termini di questo historico sono anco più gagliardi di quelli che qui sono riferiti. Eccovi come parla questa Principessa: *Maris et aeris usum omnibus esse comunem, nec ius in Oceano populo aut privato cuiquam posse competere, cur nec natura nec usus publici ratio occupatione permittat*⁸⁶. Questa Principessa sostenne l'istessa massima nella disputa che ell'ebbe con il Re di Danimarca intorno alla pesca delle balene, e bisogna vedere il medesimo Cambden nel anno 1600⁸⁷.

⁸⁴ Si tratta di Bernardino de Mendoza (c. 1540-1604), nominato ambasciatore in Inghilterra nel 1578 ed espulso dal paese sei anni più tardi con l'accusa di aver preso parte al complotto organizzato da Sir Francis Throckmorton per spodestare Elisabetta e consegnare il trono alla cattolica Maria Stuarda.

⁸⁵ Christophe de Harlay, Conte di Beaumont (1570-1615) fu ambasciatore residente a Londra dal 1602 al 1605, si veda P.P. Laffleur de Kermaingant, *Mission de Christophe de Harlay Comte de Beaumont (1602-1605)*, Didot & C.ie, Parigi 1895. Henri de La Tour d'Auvergne (1555-1623) duca di Bouillon, principe di Sedan e Raucourt, maresciallo di Francia dal 1592, fu un militare, diplomatico e politico ugonotto, servì Enrico IV nella lotta contro la Spagna svolgendo missioni in Olanda e Germania. Durante la minorità di Luigi XIII, fu nel consiglio di reggenza, sempre implicato negli intrighi contro il duca di Sully. Compì due missioni in Inghilterra, la prima nel 1581, al seguito di Luigi di Borbone, Duca di Montpensier, per trattare l'eventuale unione matrimoniale tra Elisabetta e il duca d'Anjou, la seconda nel 1593 per concludere un trattato d'alleanza, si veda R. Marchand, *Henri de La Tour (1555-1623): affirmation politique, service du roi et révolte*, Garnier, Parigi 2020. Accenni alle due missioni inglesi in Abraham de Wicquefort, *L'Ambassadeur et ses fonctions*, chez les Jansson's a Waesberge, Amsterdam 1730, II, pp. 143-144 e 211; *Mémoires de Henri de La Tour d'Auvergne, vicomte de Turenne, depuis duc de Bouillon, adressées à son fils le prince de Sedan*, René Guignard, Parigi 1666.

⁸⁶ W. Camden, *Annales rerum Anglicarum et Hibernicarum regnante Elizabetha*, Ex officina Elzevieriana, Leida 1625, vol. I, p. 328. Gli annali dello storico William Camden (1551-1623) furono commissionati nel 1597 da Lord William Cecil, Barone di Burghley, completati da Camden nel 1617 e costituiscono una fonte importante sull'azione del governo di Elisabetta.

⁸⁷ A quel che racconta Camden, nel corso della disputa insorta nel 1600 per le rappresaglie danesi in danno di marinai e pescatori inglesi, la regina ricordò alla controparte i precedenti trattati e fece comunque notare che in linea di principio, «celeberrimi jurisconsulti judicarunt, mare ex jure gentium liberum esse et comune, nec ab ullo Principe interdicti posse» (Camden, *Annales*, cit., pp. 767-768). Ancora più netta, due anni più tardi, fu la presa di posizione sui tributi pretesi dagli stessi danesi

Mr de Vic si trovò molto imbarazzato in questa congiuntura, perché non ardiva di combattere gl'Inglese per paura di far morire l'Ambasciatore del Re suo padrone, e uno dei suoi primi Ministri. Di più Mr di Sully gli comandò d'abbassare il Padiglione, in che fu biasimato da tutto il mondo. Perché doveva piuttosto perdersi, et azzardare il tutto, che fare questa ingiuria al Padiglione Reale che non era mai stato abbassato fin allora per nessuno, e doppio non è mai anco stato. Mr di Sully si sforza di scusare questo errore nel meglio che può nelle sue memorie al tomo 3° pag.a 335, 347. Ma la maniera nella quale è riferita questa azione da M.r di Thou al lib. 29, Mathieu lib. 6, la *Cronologia septennaria* e M.r di Beaumont che era allora Ambasciatore in Inghilterra tomo 2° della sua Ambasciata, mostrano chiaramente che non è in alcun modo scusabile⁸⁸.

per il transito dell'Oresund e la navigazione settentrionale. Con esplicito richiamo al frammento di Volusio Meciano *ex lege Rhodia* (D 14. II. 9), la regina domandò «an liberum non sit Anglis, in Oceano Septentrionali et in eius Insulis et littoribus piscari, et per eundem in Moscoviam circumnavigare, cum mare sit liberum omnibus, Principes non habeant eiusmodi in mare Dominium ut navigantibus eiusdem usum non minus quam aeris prohibeant, juxta aliud Antonini Imperatoris: Ego quidem totius terrae Dominus; Lex autem maris, secundum itaque legem Rhodia indicate. An non sit igitur contra jus gentium, eiusmodi Dominium in mare usurpare, cum Principes non habeant jurisdictionem nisi in mari territoriiis propriis adjacente, idque ut navigationes sint tutae a piratis et hostibus» (ivi, pp. 840-841).

⁸⁸ L'increscioso incidente occorre al Sully nel 1603, in occasione dell'ambasciata in Inghilterra per congratularsi col nuovo re Giacomo I Stuart. Al momento di imbarcarsi a Calais, Sully ricevette l'offerta di un passaggio su un *roberge*, una nave militare inglese. Anche gli olandesi si fecero avanti per accompagnarlo, e la stessa offerta venne dal viceammiraglio di Francia e governatore di Calais Dominique De Vic. Per ragioni diplomatiche Sully decise di imbarcarsi con gli inglesi, lasciando che la maggior parte del suo numeroso seguito si avviasse con un giorno d'anticipo sulla nave di De Vic. Tornando da Dover, De Vic avvistò la nave su cui viaggiava il ministro, issò la bandiera sull'albero di maestra e sparò una salva di cannone per salutarlo, ma la manovra fu interpretata come un affronto dal capitano inglese, il quale ordinò ai cannonieri di predisporre al combattimento. Il peggio fu scongiurato da Sully che ebbe la prontezza di segnalare a de Vic di ammainare subito la bandiera. Nelle sue memorie, che non si discostano dalla corrispondenza con Enrico IV, il ministro spiega l'incidente premettendo che De Vic era risentito verso gli inglesi per le loro azioni piratesche sul Canale della Manica; scrisse – è la curiosa espressione usata in una lettera – che il governatore «avoit quelque dent de laict contre les Anglois». Ma la causa più immediata dell'accaduto fu l'irragionevole e brutale suscettibilità del capitano inglese, come del resto ammise lo stesso Giacomo I, che rispose con scuse formali alle rimozioni dei francesi, si veda *Mémoires de Maximilien de Béthune, duc de Sully*, Londra, 1747, vol. II, pp. 184-185; Maximilien de Béthune Sully, *Mémoires des Sages et Royales Oeconomies d'Estat, Domestiques, Politiques et Militaires de Henry le Grand*, Seconde Partie, Th. Iolty, Rouen 1663, III, pp. 335, 347. L'episodio fu variamente commentato: «plusieurs estimans que l'iniure estoit faite à la France, estoient d'avis de tirer contre le Roberge d'Angleterre, & faire cognoistre aux Anglois que l'on peut estre en mer plus près de la mort que de l'épaisseur du vaisseau...Les Holandois qui estoient parmy les François, eurent du desplaisir de ce rencontre, & disoient que le Capitaine Anglois estoit homme de peu, & de peu d'experience, qui ayant tousiours eu l'esprit attaché à choses basses, ne le pouvoit eslever à la consideration ny au respect des plus hautes, qu'il faisoit tort à son Prince, qu'il avoit abusé de sa charge, qu'en la mer chacun pouvoit porter pavillon en sa rade, & que le navire destiné pour l'Ambassadeur de France, le devoit porter par tout le monde. De mesmes cet acte entendu des Espagnols en l'armée d'Ostende prepara bien à parler. Ils disoient que la faveur de ce coup, monstroient le desir que les Anglois avoient de se joindre à eux, & courir sus aux François» (P. Matthieu, *Histoire de France et des choses memorables, advenues aux Provinces estrangeres durant sept années de Paix, du regne de Henri III Roy de France et de Navarre*, J. Metayer, Parigi 1605, pp. 252-254). Nelle memorie Sully rivendica di aver sventato una tragedia facendo ragionare i due orgogliosi comandanti: «c'est le biais que je crus

Articolo 20°

Gl'Inglese per stabilir il loro *ius*, con ragioni particolari, si fondano sopra un Manoscritto che pretendano che sia d'una autorità indicibile, e sopra una lite di Mr Advogado generale Servin nella causa degl'Hamburghesi, ove dice che l'ordinanza che obbliga tutti i Vasselli mercanti d'abbassare il padiglione non era verificata in Parlamento; Come se il Parlamento avesse riconosciuto in questo la Sovranità degl'Inglese sul mare. Il che è ridicolo, il pretendere che un avvocato generale del Re abbia disputato nel Parlamento di Parigi la causa degl'Inglese in pregiudizio delle iurisdizioni della Corona⁸⁹.

Questo manoscritto è un commentario su l'Ammiraglià et è dell'anno 1200 nel tempo del Re Giovanni, ma come che non s'è mai visto, egl'è molto sospetto,

devoir prendre. Je gagnai sur eux [sugli inglesi], qu'ils fissent leur décharge à coup perdu. Je fis un signal à de Vic, qu'il entendit parfaitement bien». La maggior parte degli storici, invece, gli rimproverò di aver permesso che si infliggesse una degradante umiliazione al paviglione del re. Jacques de Thou per la verità riferisce l'episodio senza calcare la mano sulle responsabilità del ministro (J.A. de Thou, *Historiarum sui temporis continuatio*, P. Kopffij & B. Ostern, Francoforte 1625, vol. III, pp. 999-1000; Id, *Histoire universelle depuis 1543 jusq'en 1607*, XIV (1601-1607), Londra, 1734, pp. 151-152). I più critici furono il già citato Pierre Mathieu, e [Pierre Victor Palma Cayet], *Chronologie septenaire de l'histoire de la paix entre les Roys de France et d'Espagne*, I. Richer, Parigi 1605, pp. 410-411. La condanna più inclemente, che però de Sallo non poteva conoscere, è contenuta nel *Testament politique* di Richelieu, pubblicato la prima volta nel 1688. Il cardinale alterò i fatti sostenendo che Sully si trovasse su una nave francese, e che «la Force le contraignit à ce dont le Raison le devoit deffendre». L'insegnamento per Luigi XIII era chiaro: per ridurre alla ragione gli inglesi le parole servono a poco. Sully era un illuso. Il re di Francia avrebbe dovuto promuovere un imponente programma di armamento navale: «il fallut que le Roi votre Pere usât de dissimulation en cette occasion; mais avec cette résolution une autre fois de soutenir le droit de sa Couronne, par la force, que le temps lui donneroit le moyen d'acquiescer sur la mer» (*Testament politique du Cardinal Duc de Richelieu*, H. Schelte, Amsterdam 1709, II, p. 118). La corrispondenza inedita dell'ambasciatore Beaumont è consultabile al link <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90612281/f1.item> (ultima consultazione: marzo 2025). Sull'ambasciata, con riferimenti all'episodio specifico, si veda D. Buisseret, *Aspects de l'ambassade de Sully en Angleterre*, 1603, in «Albineana, Cahiers d'Aubigné», n. 26 (2014), pp. 171-180.

⁸⁹ L'articolo è una sbrigativa confutazione del cap. 26 del secondo volume del *Mare Clausum* di Selden dal titolo *Ab exteris, quorum maxime interest, Dominium Regum Angliae Marinum solenni, ex veteri instituto, velorum demissione recognosci. Ed de Edictis, ea de re, binis Regum Galliarum*. Selden sostenne che l'atto di ammainare le vele (*velorum demissio* o *striking of sails*) fosse un tributo dovuto a chi detiene il dominio sul mare da tempi molto remoti, e che i francesi non potevano ignorarlo perché avrebbero tentato di esigerlo dai naviganti con due diversi editti, il primo di Enrico II del 1555, il secondo di Enrico III del 1584. Entrambi i tentativi sarebbero stati un fallimento, come ammesso nel 1592 dalla corte del Parlamento di Parigi, che, con un placito dell'avvocato regio Louis Servin, diede ragione a certi capitani amburghesi i quali lamentarono di essere stati catturati in acque esterne alla giurisdizione del re di Francia. Servin riconobbe che gli editti che imponevano di ammainare le vele, e in ordine ai quali era stata effettuata la cattura, erano caduti in desuetudine per lunga inosservanza e che il più recente dei due non era neppure stato ratificato, si veda *Plaidoyez de Mre Loys Servin*, J. de Heuqueville, Parigi 1609, vol. II, p. 262. Per Selden fu un'ammissione molto saggia: gli editti sarebbero stati contrari al costume dei popoli confinanti e soprattutto avrebbero recato ingiuria agli inglesi, cui la *demissione velorum* «sane a tot seculis Anglo perpetuo competisse, et ab exteris, ipsisque Gallis, praestari» (J. Selden, *Mare Clausum seu De Dominio Maris*, J. & Th. Maire, Lugduni Batavorum 1636, pp. 213-215).

o almeno non fa alcuna prova⁹⁰. In ogni caso quello che rapporta Selden *Mare clausum* libro 2° cap. 26 non riguarda che i vasselli mercantili che devano esser visitati e non gl'altri; E questa legge non è particolare agl'Inglese, ma gl'è comune come a tutti i Principi, e può esser messa in pratica da tutti i vasselli di guerra che anno *ius* di visitare i vasselli mercantili.

Servin *placit.* 2 tom. 2 p. 262 Edict. 1609. Questa prova di Selden è rifiutata nell'*Orbis maritimus* al lib. 2 cap. 18⁹¹.

⁹⁰ Per avvalorare l'antica prerogativa dei re d'Inghilterra Selden citò un'ordinanza promulgata ad Hastings da re Giovanni nell'anno 1200, che si pensa fosse contenuta nel fantomatico *Black Book of the Admiralty*, una compilazione di leggi marittime che un tempo era conservata negli archivi del tribunale ma di cui si persero le tracce agli inizi del XIX secolo. Collazionando diversi manoscritti ricavati dal *Black Book*, Sir Travers Twiss nel 1871 diede alle stampe un testo che egli presumeva vicino all'originale, in cui dovevano essere compresi i famosi *Rolls d'Oléron* promulgati verso il 1160 da Eleonora d'Aquitania e alcune delle più importanti decisioni della corte dell'Ammiragliato, istituita intorno alla metà del XIV secolo, ai tempi di Edoardo III. La versione di Twiss include anche l'ordinanza di re Giovanni, sebbene ci siano fondati motivi per ritenerla apocripa. A renderne dubbia l'autenticità è la mancanza di prove circa la presenza del re ad Hastings nel 1200, e l'uso improbabile della lingua francese. Per quel che ci riguarda, i rilievi del nostro critico sembrano fondati: l'ordinanza ha finalità di polizia marittima, senza esplicite rivendicazioni giurisdizionali. Di seguito riporto la citazione dell'ordinanza sul *Mare Clausum*, che presenta solo varianti formali rispetto al testo di Twiss. Selden asserisce di averla trovata in un *Commentarius De Rebus Admiralitatis*, ricavato con ogni evidenza dal *Black Book*, e conservato ancora oggi tra le sue carte personali alla Bodleian Library di Oxford: se il «*praefectus regiae classis*» [le lieutenant] «*encontre sur la mer aucunes nefes ou vesseaulx charges ou voides, qui ne vevillent avaler et abeisser leurs trieufs, au commandement du Lieutenant du roy ou de l'Admiral du Roy, mais combatant encontre ceulx de la flote, que, filz puent estre pris, quilz soient reputez come enemies, et leur nefes vesseaulx et biens pris et forfaits come bien des enemies, tout soit que le maistres ou possesseurs d'iceulx voudroient venir apres et alleguer mesmes les nefes vesseaulx et bien estre biens des amies du Roy nostre seigneur; et que la meuye estant en iceulx soient chastiez per emprisonnement de leur corps pur leur rebelleté par discretion*» (Selden, *Mare Clausum*, cit., p. 215). In pratica re Giovanni ordina che qualunque nave rifiuti di ammainare le vele quando gli sia ingiunto di sottomettersi a controllo sarà considerata nemica: nave e carico saranno confiscati e l'equipaggio sarà incarcerato per ribellione. Si veda il cap. XXXV, in *The Black Book of the Admiralty*, a cura di T. Twiss, Longman & Co et alii, Londra 1871, I, pp. 128-130.

⁹¹ Claude Barthélémy Morisot (1592-1661) avvocato al parlamento di Digione, fu un erudito e letterato piuttosto prolifico. Compose panegirici in onore di Enrico IV e Luigi XIII, pubblicò interessanti memorie di viaggio, ma l'opera sua meno dimenticata è un romanzo a chiave intitolato *La Peruviana* (1649), in cui tratta gli intrighi di corte portando in scena Maria dei Medici, Gastone d'Orleans e Richelieu. Si veda V. Wampfler, *La Peruviana de Morisot: une utopie de la concorde en travers de la voie de l'absolutisme*, in *Le Roman au temps de Louis XIII*, a cura di F. Greiner, Garnier, Parigi 2019, pp. 285-313. L'*Orbis maritimus*, pubblicato nel 1643 con dedica a Luigi XIII, è una specie di enciclopedia del mare, un'opera di varia erudizione che spazia dalla storia della nautica alla geografia, dal diritto alle credenze folcloriche. Il capitolo XVIII del libro II è una confutazione del *Mare Clausum* di Selden. Morisot, senza alcun richiamo a Grozio, esordisce ricordando il principio di diritto naturale delle *res nullius* («*fluxile Elementum, & nunquam idem, possideri non potest: & si qua praetereuntium possessio foret, momentanea esset, & transitoria, similis navii quæ transit, & pelago, per quod fit transitio...Ridiculum enim esset dicere, hanc navim, aut classem, æquor possidere, nisi & avem aëra dum volat, possidere dicas*»). Il *British Sea* e l'estensione che ne rivendica Selden sono tuttavia contestati prevalentemente in base ad argomenti storico-geografici. Inoltre, diversamente da de Sallo, Morisot è portato a credere che la *dimissio velorum* sia un costume antichissimo («*Ad superioritatem autem sive imperium in mari multum facit velorum demissio, quæ ab omni ævo, ab omnibus Gentibus introducta est...ut qui Imperatoriæ, Consulari, vel Regia classi, pelago occurrerent, pergulam sive vela demitterent, si qui navigabant, inferiores robore, vel dignitate essent occurrenti, hodièque illud etiam observatur,*

Articolo 21°

Si fondano ancora sopra una antica medaglia ove si legge questo motto *Quatuor Maria Vindico*. Il morto Re d'Inghilterra fece mettere su lo sprone del Vassello chiamato il *Real Carlo* questa istessa iscrizione con la figura del suo autore il Re Edgardo d'Inghilterra. Doppo Cromwel s'è voluto prevalere di questa istessa medaglia, e di poi il Re d'Inghilterra d'oggi l'ha rinovata, e l'ha fatta spargere per tutta l'Europa. Ma gl'autori istessi Inglesi accennano in che occasione fu fatta la prima volta questa medaglia e rapportano che questo Edgard nell'anno 950 avendo vinto il Re di Scozzia e alcuni altri piccoli Re nella Provincia di Galles, e trovandosi perciò padrone di tutta l'Isola fece stampare questa medaglia, per dire che toccava il mare da quattro bande del suo Regno già che tutta l'Isola era sua, il che si può vantare da tutti i Principi che son padroni della minima isola che sia, e non ha niente di rapporto all'Imperio e dominio di tutti i mari che sono nelle quattro parti del Mondo⁹².

honósque habetur illi, qui dignitate prævalet»); e se non dubita dell'autenticità dell'ordinanza di re Giovanni (vedi la nota precedente), ne riduce però la portata ai mari litorali sotto il diretto controllo della corona inglese. Nello stesso senso interpreta gli editti francesi del 1555 e 1584: «Nemo autem ignora Galliarum Regem ceteros Europe Reges Principesque dignitate præcedere, unde illius classi, quicumque in nostro mari, vel libero occurrit, vela summittit voluntariè, si socius est: invito, si hostis. Ex edictis Henrici II, & III. iussæ naves quæcumque nostris occurrunt, tentorium, aut vela demittere, si non parverint, remulcantur, bonaque omnia fisco & Amiralio applicantur, si hostium sint, vel ad hostes devehantur» (C. Barthélémy Morisot, *Orbis maritimi sive Rerum in mari et littoribus gestarum generalis historia*, P. Palliot, Divione 1643, pp. 446-463, in part. 446-447, 461-462).

⁹² Il motto *Quatuor Maria Vindico* è comunamente associato alla leggenda di re Edgardo, come riferito dallo stesso Heywood, che è tra le fonti di de Sallo. Venerato come santo da cattolici e anglicani, re Edgar I (c. 944-975) a capo di una flotta che si diceva fosse costituita da 3.600 navi, unificò le isole britanniche sotto il suo scettro, rendendo vassalli altri piccoli re – la leggenda li raffigura al remo di una nave governata da Edgar – «by which – scrive Heywood – the Maine Ocean rounding those Ilands, of which he was sole Prince and Monarch, being at his only charge, both quieted and secured, he did (as iustly he might) write himselfe Lord of the Foure Seas. And therefore, his sacred Maiesty [Carlo I], claiming this unquestionable Title from Him, and being his true undoubted Successour; and this claime being this thousand and odd yeares not any way controversied. I do not see but this Motto, *Ab Edgardo quatuor Maria vindico*, may genuinely to Him be appropriated, and to Him alone» (Th. Heywood, *A True Description of His Majesties Royall Ship, Built this Yeare 1637 at Wool-witch in Kent*, J. Okes, J. Aston, Londra 1637, p. 33). La leggenda è un mito fondativo della *Englishness* e della sua speciale relazione col mare. Le vicende del re sono tramandate da un paio di codici del XII secolo (*Altitonantis* S 796 e Worcester/Malmesbury) provenienti dai centri scrittori dei benedettini, il cui ordine fu riformato sotto Edgar ed ebbe parte importante nel consolidamento del regno. La rilevanza politica della leggenda fu in seguito rilanciata da un poema proto-mercantilista del XIV secolo intitolato *Libelle Englyshe Polycye*, e da autori successivi, come Richard Hakluyt (*Principal Navigation*, 1598) e Edward Coke, che nel 1604 diedero alle stampe il codice *Altitonantis*. Selden commentò le fonti medievali già in un paio di opere anteriori al *Mare Clausum*, dove ritornò ampiamente sulla leggenda (*Mare Clausum*, lib. 2, capp. 10 e 12), senza peraltro metterla in diretta connessione con la dottrina dei quattro mari, su cui si veda Fulton, *The Sovereignty of the Sea*, cit., pp. 17-18. Secondo Sobceki, il mito fondativo acquistò una carica maggiormente rivendicativa con Carlo I, come testimoniato dall'incisione del motto sulla *Royal Charles*, e poi sotto il protettorato, che promosse una campagna propagandistica in cui ebbe una parte importante la traduzione inglese del *Mare Clausum* di Marchmont Nedham, il quale inserì nell'antiporta del volume l'ode di «Neptune to Commonwealth of England» insieme alla raffigurazione allegorica, destinata ad avere una larghissima fortuna, della Britannia dominatrice dei mari (S.I.

Si può dunque dire che gl'Inglese sono malissimo fondati in questa loro pretensione.

Quest'articolo per se stesso è pur troppo lungo ma chi volesse saperne di più vedino Tommaso Heywood nella descrizione che ha fatto di questo Vassello chiamato il Real Carlo. Questo autore dice che fu fatto nel 1637 et essendo messo nell'acqua si trovò grande e di portata di tanti tonnellati quanti erano anni dalla nascita di Gesù Cristo. Cioè egli era di 1637 tonnellati. Io accenno in passando questo per far vedere di che smisurata grandezza sia questo vassello⁹³.

Articolo 22°

Ma per non essere ogni giorno esposto agl'insulti reciprochi che per necessità arrivano, quando non si conviene del modo del quale si deve usare, e quando si lascia ogni cosa alla forza e alla violenza, pare che non vi fussi cosa meglio fatta che di concordare che i Principi che sono i più considerabili su la terra, avessero anco come per conseguenza necessaria la preferenza sul mare. E senza questo, non avendo l'Imperatore alcun vassello in mare, corre-

Sobecki, *Edgar's Archipelago: Altitonantis and the Forging of Charters in Twelfth-Century Worcester*, in *The Sea and Englishness in the Middle Ages: Maritime Narratives, Identity, and Culture*, a cura di S.I. Sobecki, Boydell & Brewer, Suffolk 2011, pp. 1-30). Il re del mare invita Britannia a compiere nuove imprese e ad ampliare i suoi domini (siamo alla vigilia della conquista della Jamaica): «new Seas thou gain'st; & to the antient Four, By Edgar left thou addest many more» (*Of the Dominion or, Ownership of the Sea*, W. Du-Garde, London 1652). Non sono riuscito a capire dove de Sallo ricavi la notizia di una «antica medaglia», presumibilmente del tempo di re Edgar, recante il famoso motto, che iniziò ad apparire sulla monetazione al tempo di Cromwell, e su una medaglia celebrativa nel 1654, insieme all'allegoria di Britannia che tiene in mano l'Union Jack. In seguito, con Carlo II, il motto, l'allegoria e re Edgar, entrarono stabilmente a far parte dell'immaginario nazionale (E. Appleton, *Edgar: A National Tale*, H. Colburn, Londra 1816).

⁹³ «There is one thing above all these for the World to take especial notice of, that shee is, besides her Tunnage, iust so many Tuns in burden, as their have beene Yeeres since our Blessed Saviours, Incarnation, namely, 1637. A most happy Omen, which though it was not at the first proietted, or intended, is now by true computation found so to happen» (Heywood, *A True*, cit., p. 44). Curiosamente de Sallo confonde la Hms *Sovereign of the Seas* voluta da Carlo I, e celebrata da Heywood, con la Hms *Royal Charles*, altra nave famosa che serviva ai suoi tempi come ammiraglia della *Royal Navy*. La *Royal Charles*, originariamente battezzata *Naseby*, fu una nave di ancora maggiori dimensioni varata dai cantieri di Woolwich nel 1655. Rimase in servizio fino al 12 giugno 1667, il giorno della fatale incursione di Medway, quando fu catturata dagli olandesi e condotta come preda ad Amsterdam. Per maggiore oltraggio, la nave fu tirata in secco e divenne un'attrazione turistica. Per tacitare le continue proteste di Carlo II, nel 1673, dopo il colpo di stato orangista, fu venduta all'asta e smantellata. La decorazione di poppa con le armi reali è tuttora conservata al Rijksmuseum di Amsterdam. La *Sovereign of the Seas* ebbe invece una vita più lunga, fu impiegata nelle guerre anglo-olandesi in appena tre o quattro occasioni, per finire i suoi giorni nel 1696 distrutta in un incendio innescato da una distrazione del cuoco di bordo. Il colossale progetto della *Sovereign of the Seas* ebbe più che altro finalità propagandistiche: la nave fu interamente decorata con intagli dorati su sfondo nero concepiti dall'artista di corte Anthony Van Dyck. Per un'interpretazione del progetto in senso allegorico, riferibile alla tradizione di re Edgar, cfr. M. Bath, *Review of His Majesty's Royal Ship: A Critical Edition of Thomas Heywood's A True Description of His Royall Ship*, ed. by A. R. Young, in «Review of English Studies», n. 43 (1992), pp. 555-557.

rebbe rischio, se ne mettersi qualch'uno, d'esser obbligato a ceder a tutti i Re dell'Europa, e alle più piccole Repubbliche, il che repugna manifestamente alla ragione. Ma dall'altra banda come che queste precedenze e posti non sono anco troppo regolati in terra fra Principi, pare che vi sia poca apparenza di speranza di regolargli in mare.

Quelli che anno la pratica del mare aggiugneranno molte cose a questa memoria, et altre ne correggeranno. Perché io non ho altra cognizione di questa materia che quella che io ho potuto cavare da miei libri.

È cosa molto da stupire che mai gl'Imperatori abbino auto Ammiraglià. Il Comte Embden ebbe pensiero di formarne una nella sua città, ma essendo poco considerato, non fu ascoltata la sua proposizione⁹⁴. Doppo l'Imperatore essendosi impadronito nel principio delle guerre d'Alemagna della maggior parte delle coste del Mar Baltico che sono in Alemagna, dette il titolo di Grand Ammiraglio al Valstein. Ma questo titolo sussistè poco avendo il Re di Svezia ripreso subito le principali Città di quelle coste⁹⁵.

Si era parlato altre volte di dividere il mare, e proposto che noi salutassimo gl'Inglesi dal Capo di Conquet fino ne mari del Nort, e che essi ci salutassero nel resto de mari di Francia, in quelli di Spagna, e nel Mediterraneo; Altri proposero che i Vasselli fussero salutati i primi secondo che venivano dal Nord dal Sud, dall'Est o dall'Ovest, ma tutti questi espedienti non sono molto praticabili.

Quando seguì la congiunzione della flotta del Papa, con quella di Spagna e di Venezia, quando guadagnorno la battaglia di Lepanto, si messero l'arme del Re di Spagna e di Venezia in un istesso Padiglione, e così si sfuggirno le dispute per il saluto, già che non si poteva rendere al nome dell'uno, senza che fussi al nome di tutti⁹⁶. Et è certo che sarebbe da desiderarsi che non vi fussero alcuna sorte

⁹⁴ Nel quadro della campagna militare del 1602 contro la città di Emden, Ennio III Cirksena, conte della Frisia Orientale (1563-1625), reclamò il diritto di istituire un ammiragliato sul fiume Ems, ma non trovando l'appoggio della dieta, la richiesta fu ignorata dall'imperatore Rodolfo. Il nostro autore ricava probabilmente l'informazione da J.-N. de Parival, *Abregé de l'histoire de ce siècle de fer*, François Vivien, Bruxelles 1663, p. 45.

⁹⁵ Il celebre condottiero Albrecht von Wallenstein (1583-1634), uscito vittorioso nel 1627 dalla battaglia di Dessau, fu ricompensato da Ferdinando II col titolo duca di Maclemburgo e ammiraglio del Baltico. Allestita una flotta di quindici vascelli, Wallenstein prese il controllo della foce dell'Oder, si impadronì delle isole Usedom e Rugen, e pose l'assedio alla città di Stralsund, ma la sua flotta fu annientata dai danesi, mentre gli svedesi vennero in soccorso agli assediati, costringendo l'esercito imperiale alla ritirata nel 1628.

⁹⁶ De Sallo rimpiange l'epoca in cui le dispute di precedenza in occasione di una congiunzione di flotte erano mediate e superate dall'unità confessionale dei combattenti. Il famoso vessillo di Lepanto fu assunto volontariamente da tutti i contraenti della lega anti-turca del 1571 e consegnato con solennità da Pio V, tramite un inviato, al comandante in capo don Giovanni d'Austria. Nel vessillo erano raffigurati gli emblemi dei confederati ai piedi della croce, uniti gli uni agl'altri da un'inossidabile catena. Scrive il biografo di Pio V: «quo quidem in vexillo Jesu Christi affixi cruci imago mire auro et argento adumbrata erat: sub qua locata in medio Pontificis maximi, a dextera Philippi regis, a laeva Senatus Veneti, atque ex iis quibusdam annexa catenulis ipsius Johannis pendeat insignia» (I.A. Gabutius, *De vita et rebus gestis Pii V*, Aloisij Zannetti, Roma 1605, p. 162). Attualmente il vessillo è conservato per volontà di Filippo II dalla cattedrale di Toledo (C. Fernandez Duro, *L'étendard de la Sainte-Ligue à la bataille de*

di saluti in mare più tosto che lasciarli alla forza. Perché le dispute che si fanno in terra per la precedenza non sono sì pericolose quanto quelle in mare, essendo facile sfuggirle in terra, quando per necessità bisogna riscontrarsi nel mare.

Lépante, in «Revue de l'art chrétien», n.s., 1889, pp. 412-415). Altri luoghi si sono disputati il merito di conservare il vessillo originale, che un certo cattolicesimo tradizionalista considera a tutt'oggi una santa reliquia: Cagliari, Marsala e Gaeta. Il vessillo di Gaeta, con il motto costantiniano "In hoc signo vinces", è però indubbiamente quello che inalberò durante la battaglia il comandante della squadra pontificia Marco Antonio Colonna (P. Fedele, *Lo stendardo di Marco Antonio Colonna a Lepanto*, Unione Tip., Perugia 1903 e Id., *Il vessillo di Lepanto*, estr. dall'«Archivio storico napoletano», 34, 1909, 3). Per una recente messa a punto della questione: M. Moretti, *Il "vessillo di Sua Santità". Lo stendardo di Lepanto nell'iconografia e nella letteratura*, in *Gaeta e la sua cattedrale*, a cura di M. D'Onofrio, M. Gianandrea, Campisano, Roma 2018, pp. 483-500. Per un approccio antropologico al problema della bandiera, dalle sue origini magico-religiose al suo impiego identitario da parte dei moderni stati-nazione: C. Marvin, D.W. Ingle, *Blood Sacrifice and the Nation. Totem Rituals and the American Flag*, Cambridge University Press, Cambridge 1999, e K. Jaskulowski, *The magic of the national flag*, in «Ethnic and Racial Studies», 39, 2016, 4, pp. 557-573.