

Maxime Morel*

Saluti di mare e «battibecchi» di rango: il ceremoniale durante le prime spedizioni navali francesi nel Mediterraneo (1664-1673)

ABSTRACT. Dall'inizio del regno personale di Luigi XIV nel 1661, le prime sortite nel Mediterraneo dopo la (ri)costruzione della marina francese furono un'occasione perfetta per il suo primo ministro Colbert per provare i suoi progetti di precedenza simbolica. Attraverso l'uso dei saluti navali nell'interazione con l'ordine di San Giovanni, gli ufficiali della marina francese dovevano difendere il prestigio del re in mare. Però, anche l'insubordinazione faceva parte dell'equazione, poiché gli interessi personali dei nobili della società di corte non sempre si allineavano con quelli dello Stato. Attraverso i casi di conflitti contro l'ordine da parte di François de Vendôme nel 1664 e Damien de Martel nel 1670, esamino come il potere degli ufficiali divenne una componente chiave del ceremoniale navale.

PAROLE CHIAVE. Francia, Malta, Marina, Ceremoniale, Nobiltà.

Naval salutes and “squabbles” of rank: ceremonies during the first French naval expeditions in the Mediterranean (1664-1673)

ABSTRACT. After the beginning of Louis XIV's personal reign in 1661, the first Mediterranean sorties following the (re)building of the French navy were a perfect occasion for his prime minister Colbert to put his projects of symbolic precedence to the test. Through the use of naval salutes in interactions with the Order of Saint John, French naval officers were supposed to defend the king's prestige at sea. However, insubordination was also part of the equation, as the personal interests of court society noblemen did not always align with the state's. Through the cases of disputes against the Order of Malta by François de Vendôme in 1664 and Damien de Martel in 1670, I examine how officer agency became a key component of naval ceremony.

KEYWORDS. France, Malta, Navy, Ceremony, Nobility.

* Corresponding author: Maxime Morel (European University Institute), e-mail: maxime.morel@eui.eu.

Quest'articolo è stato tradotto dall'inglese con l'aiuto del software DeepL, verificato da me e da Gaia Pieraccioni, alla quale rivolgo i miei ringraziamenti per l'aiuto. Tutte le traduzioni di citazioni sono mie.

1. *Introduzione.* Intorno al 1665, il giurista Denis de Sallo fu incaricato dal primo ministro di Stato francese, Jean-Baptiste Colbert, di redigere un *memorandum* sui saluti di mare o, come li definì, «tutti i tipi di cortesie, doveri e sottomissioni che le navi si fanno reciprocamente sul mare o alle fortezze di fronte alle quali passano [...]», con il cannone, con la vela, con la bandiera usata»¹. Ciò rifletteva un’usanza presente nei porti e nelle marine europee, secondo la quale le navi si scambiavano un certo numero di colpi di cannone a salve o ammainavano la bandiera o le vele quando si incrociavano; i colpi di cannone venivano scambiati anche con i porti. Per esempio, una flotta francese che esponeva la bandiera reale, entrando a Livorno, veniva accolta da cinque colpi di cannone (a salve) della fortezza, e la flotta rispondeva con altrettanti. Una nave di una repubblica come Genova, invece, doveva sparare prima nove colpi e solo allora la fortezza la ringraziava con cinque. Sparare per primo, e con un più grande numero di colpi, significava inferiorità². Nonostante la diffusione di queste interazioni nel Mediterraneo settentrionale, esse erano inizialmente soggette a una regolamentazione molto limitata e, come dice Sallo, l’uso era «molto incerto, perché viene usato in modo diverso nei vari mari»³. Oltre tutto, il fatto che gli fosse stato chiesto di redigere una relazione sull’argomento tradisce il crescente interesse per la questione del prestigio navale da parte del re di Francia e del suo primo ministro. Infatti, gli anni Sessanta del Seicento segnarono l’inizio del regno personale di Luigi XIV, che portò a un progressivo potenziamento della marina francese, in particolare nel Mediterraneo. Sotto l’impulso di Colbert, il neonato arsenale delle galee di Marsiglia varò più di cento nuove galee prima della fine del secolo⁴, tutte per uno scopo molto esplicito:

[costruire] una marina progettata per annunciare, esibire e consolidare la reputazione marziale del re perché, come ogni buon monarca tardo-medievale, Luigi XIV stava costruendo il suo Stato dinastico grazie ai suoi successi militari [...]. Lo scopo principale della marina francese rimaneva l’accanimento nel perseguire i diritti dinastici del re a spese della Spagna e l’elevazione della sua statura imperiale⁵.

¹ Bibliothèque nationale de France (d’ora in poi Bnf), *Manuscrits Français*, ms. 13794, f. 142r, 1666. Un’altra versione della memoria sui saluti di Denis de Sallo è conservata presso l’Institut de France a Parigi, ms. Godefroy 395, fol. 201, *Mémoire des saluts de mer*. Lo stesso testo, in una versione tradotta dal francese e pervenuta alla corte granducale toscana pochi anni dopo la sua composizione, è adesso edito nel contributo di Andrea Addobbiati contenuto in questo fascicolo di «Proposte e ricerche».

² A. Biagioli, *Saluti di mare. La costruzione del ceremoniale marittimo nel porto di Livorno (1648-1714)*, in «Annali dell’Istituto italiano per gli studi storici», n. 31 (2018), p. 227.

³ Bnf, *Manuscrits Français*, ms. 13794, f. 142r, 1666.

⁴ J. Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Almqvist & Wiksell International, Stoccolma 1993, p. 514.

⁵ A. James, *Colbert and La Royale: Dynastic Ambitions and Imperial Ideals in France*, in *Ideologies of Western Naval Power, c. 1500-1815*, a cura di J. Davies, A. James, G. Rommelse, Routledge, Londra 2019, pp. 130-131.

Infatti, proprio come fece in seguito a Versailles, il re francese si affidò fortemente alle precedenze e alle ceremonie per la costruzione dello Stato francese e dell'assolutismo, per quanto non fu l'unico a farlo. Queste prassi erano condivise da altri Stati europei, in particolare nel contesto diplomatico: «le “cortesie” e i “complimenti” avvengono sempre all'interno di un gioco diplomatico sottile e comportano schermaglie procedurali – questioni di precedenza e di gerarchia fra gli Stati – che tanta importanza hanno a quest'epoca nel definire i rapporti internazionali»⁶.

La somiglianza tra la situazione diplomatica e quella navale, unita alla diffusa coscienza delle questioni di rango e di precedenza tra i nobili che costituivano il bacino dal quale venivano selezionati gli ufficiali di marina, portò a una situazione simile in mare. Così, ogni capitano era incentivato a difendere il rango della sua nave in un duplice modo: nella sua istruzione ufficiale, come rappresentante di una flotta nazionale, di un principe sovrano o di una repubblica, e individualmente, per difendere il suo rango nella società nobiliare. Questo portò a numerosi litigi, con un impatto molto concreto sulle operazioni, dato che tali conflitti dovevano essere risolti prima di poter iniziare la navigazione. Il caso più evidente fu quello della lega santa del 1571, durante la quale l'unione di più marine fu ritardata da controversie riguardanti il lato da prendere – destro o sinistro – in battaglia o in porto. Durante l'incrocio nel porto di Messina prima della spedizione, la flotta sfuggì per poco a un pericoloso incidente:

Provana [comandante savoiardo], che per espresso ordine del duca cercava sempre di mantenersi il più vicino possibile al comandante supremo [...], navigava con la sua «Capitana» alla destra della nave di Colonna [comandante papale], che a sua volta si manteneva alla destra di Don Giovanni [comandante spagnolo]. A un certo momento fra' Pietro Giustiniani, [...] ammiraglio della squadra maltese, tentò di infilarsi con la sua nave tra Provana e Colonna. L'ammiraglio piemontese, con pronta manovra, sventò il tentativo. Ne nacque una controversia destinata a durare ben oltre la fine della campagna. [...] Mentre la flotta assumeva la formazione di marcia, il caparbio priore di Messina tentò nuovamente di infilarsi tra la «Capitana» di Provana e la galera di Colonna. Questa volta poco mancò che venisse speronato⁷.

Questi frequenti incidenti potevano dunque derivare dal carattere dei singoli capitani, come nel caso di fra' Giustiniani, che andava contro i suoi ordini e l'interesse dell'armata per favorire i propri interessi, con il rischio di essere nel frattempo affondati. Dopo Lepanto e la fine della lega santa, lo sviluppo

⁶ G. Assereto, *La diplomazia della gentilezza. Gli atti di cortesia della Repubblica di Genova nei confronti della dinastia sabauda*, in G. Assereto, C. Bitossi, P. Merlin, *Genova e Torino: quattro secoli di incontri e scontri nel bicentenario dell'annessione della Liguria al Regno di Sardegna*, Società ligure di storia patria, Genova, 2015, p. 165.

⁷ P. Manuele, *Il Piemonte sul mare. La marina sabauda dal Medioevo all'unità d'Italia*, L'Arciere, Cuneo 1997, p. 52.

dei saluti con il cannone e la mancanza di ulteriori incroci di flotte su larga scala fecero sì che le posizioni di destra e sinistra diventassero un aspetto secondario del ceremoniale navale⁸.

In questo articolo ci limiteremo a concentrarci sui primi passi della nuova marina francese, durante i quali le peculiarità del ceremoniale navale dovettero essere insegnate a una nuova classe di ufficiali precedentemente di terra. Ciò comportò una notevole quantità di discussioni e prove per risolvere le difficoltà del sistema, in particolare per quanto riguardava le pretese personali degli ufficiali di ottenere un grado superiore⁹. Ho scelto di illustrare questi temi attraverso esempi degli anni 1660. Infatti, questo decennio fu formativo per i funzionari francesi, poiché la (ri)costruzione di una marina richiese a un numero crescente di nobili di servire in mare, alcuni per la prima volta, altri con una certa esperienza, in particolare attraverso l'appartenenza all'ordine di San Giovanni di Gerusalemme. Questo decennio fu fondamentale per la politica di prestigio di Luigi XIV in mare; i protagonisti delle sue squadriglie avevano ambizioni personali che dovevano essere contrastate o sostenute, a seconda della loro utilità per gli obiettivi della corona. Inoltre, il periodo 1661-1669 costituì uno dei pochi periodi di pace in cui la flotta francese ebbe modo di interagire liberamente con altre bandiere: dopo il 1670, i due terzi del restante regno di Luigi XIV furono trascorsi in guerra con la Spagna e con altre potenze; la collaborazione venne così azzoppata e l'attenzione delle sue flotte fu convogliata verso il conflitto con gli Asburgo. Nonostante ciò, lo scopo del re nel decennio in questione era già quello di umiliare la Spagna diplomaticamente¹⁰.

Utilizzerò l'esempio delle prime interazioni della flotta francese con Malta per esplorare le implicazioni del ceremoniale navale dal punto di vista degli ufficiali, in un momento in cui l'incertezza e le ambizioni personali creavano situazioni di tensione che potevano essere sia sfruttate che disinnescate. Dopo la prima spedizione di Djidjelli nel 1664, che rivelò le storture della disciplina francese, studierò principalmente il caso di Damien de Martel, un comandante navale particolarmente indisciplinato che fu a volte sostenuto e a volte rinnegato dalla diplomazia francese nelle sue lotte con l'ordine di San Giovanni. Questo tipo di indagine consente di mettere in luce sia l'ampia discrasia fra ordine e pratiche concrete dei singoli comandanti, sia le implicazioni diploma-

⁸ Un'eccezione degna di nota, ampiamente raccontata nelle fonti, era il trasporto di Maria de Medici da Firenze a Marsiglia nel 1600, dove la posizione di destra fu fortemente contestata (G.M. delle Piane, *Questioni di ceremoniale, precedenze e saluti in mare, gli inizi di una vertenza secolare*, in «Nobiltà. Rivista di Araldica, Genealogia, Ordini Cavallereschi», n. 8, 2001, pp. 153-172, 310).

⁹ Dal 1664 al 1670, Colbert chiese ai capitani francesi il loro parere sui saluti, e utilizzò le loro numerose opinioni (discordanti) per scrivere le suoi istruzioni. Questi *memoranda* sono conservati negli Archives nationales (d'ora in poi An), *Marine*, B/4/289.

¹⁰ P. Burke, *The Fabrication of Louis XIV*, Yale university press, New Haven - Londra 1992, p. 64.

tiche di tali comportamenti: in alcuni casi i litigi che ne derivavano potevano essere considerati vantaggiosi se creavano nuovi precedenti.

2. *L'esportazione delle precedenze di corte in mare.* Nel suo studio fondamentale del 1933 sulla corte di Versailles della prima età moderna, Norbert Elias ha descritto un'aristocrazia ossessionata dal protocollo, dall'etichetta e da questioni di prestigio che un antropologo del Novecento avrebbe potuto considerare solo «superficiali».

Oggi siamo portati a chiederci: perché [i membri della corte di Luigi XIV] erano così legati alle apparenze esterne, perché erano così sensibili a ciò che consideravano il comportamento “scorretto” di un altro, alla minima infrazione o minaccia a qualsiasi privilegio esteriore e, in una parola, a ciò che noi consideriamo superficiale?¹¹

Sebbene studi successivi abbiano ampliato il campo di studio di Elias per dimostrare che l'ossessione per il rango e le sue manifestazioni simboliche erano comuni a vaste fasce della popolazione francese¹², la nobiltà che circondava Luigi XIV era un ambiente particolarmente vivace in cui studiare le dispute di rango e di cerimonia. Elias descrive infatti la corte come un'arena in cui i nobili dovevano essere costantemente attenti ai potenziali concorrenti al di sopra e al di sotto della loro posizione, cercando sempre di salire il gradino successivo della scala ceremoniale. Questo accadeva innescando conflitti di precedenza e chiedendo al re di pronunciarsi su di essi, nella speranza di creare un precedente da difendere¹³.

Questa mentalità era quindi particolarmente comune alla nobiltà francese, ed è probabile che anche i membri della «società dei principi»¹⁴ nelle corti d'Europa la condividessero. Ciò era particolarmente vero all'interno del Sacro romano impero, dove il gran numero di gradi e di rapporti di vassallaggio dava origine a quello che era probabilmente l'insieme di ceremonie più complesso dell'Europa dell'epoca¹⁵. Una situazione simile dominava anche in altre monarchie in cui si stava sviluppando l'assolutismo, cioè Spagna e Inghilterra, oltre ad altri Stati¹⁶. Infine, è importante per questo caso di studio notare che

¹¹ N. Elias, *The Court Society*, University College Dublin press, Dublino 2006, p. 102.

¹² F. Cosandey, *Le rang. Préséances et hiérarchies dans la France d'Ancien régime*, Gallimard, Parigi 2016.

¹³ Elias parla di «feticcio del prestigio» (*The court*, cit., p. 105).

¹⁴ Il termine, coniato da Lucien Bély, designa un ambiente diplomatico della prima età moderna caratterizzato da frequenti scambi tra sovrani, in gran parte per mezzo di ambasciatori e altri nobili di alto rango che si spostavano nelle corti europee (L. Bély, *La société des princes, XVI^e-XVIII^e siècle*, Fayard, Parigi 1999).

¹⁵ Si veda per esempio B. Stollberg-Rilinger, *The Emperor's Old Clothes. Constitutional History and the Symbolic Language of the Holy Roman Empire*, Berghahn Books, New York 2015.

¹⁶ Per la Spagna, si veda C. Hofmann-Randall, *Das spanische Hofzeremoniell 1500–1700*, Frank

l'ordine di San Giovanni di Gerusalemme stabilito a Malta, in quanto riunione del «fiore della più scelta, e della più eminente nobiltà di tutto il Cristianesimo»¹⁷, era costituito da un campione di questa società aristocratica, che conosceva a fondo i meccanismi del prestigio e del rango.

Mentre i membri di questa *élite* si incontravano spesso a corte, dove le questioni di precedenza si risolvevano in privilegi simbolici – per esempio, la «man dritta, o un passo avanti all'entrar di una porta, o un luogo vantaggioso in una funzione, o una precedenza in cocchio, o un titolo d'Eccellenza»¹⁸ – potevano pure incontrarsi in mare, anche se meno frequentemente. Infatti, mentre gli ufficiali di basso rango potevano essere reclutati tra marinai di bassa estrazione ma esperti, i gradi più alti delle prime marine moderne erano riservati ai nobili. In alcuni casi, questo creava situazioni assurde: per esempio, i due ammiragli di Francia – il più alto grado della marina francese – nominati durante il regno di Luigi XIV avevano rispettivamente 2 e 5 anni, erano entrambi figli legittimi del re e non hanno mai comandato una flotta. Sebbene questo fosse un caso limite, anche altre nobiltà, oltre a quella francese, facevano sfoggia di incarichi di prestigio. Per quanto riguardava i posti di alto rango in marina, tali incarichi potevano essere assegnati come ricompense politiche o dinastiche, con la conseguenza di uno scollamento tra il rango in marina e la realtà del comando, lasciato agli ufficiali inferiori¹⁹.

Anche ai livelli più bassi, a partire dal Seicento, il comando militare in mare seguì lo stesso percorso del suo equivalente terrestre e divenne appannaggio della nobiltà in Europa, soprattutto a causa dei costi necessari al mantenimento della flotta. Negli Stati italiani e in Spagna, per esempio, i costi di una flotta di galee giustificavano il ricorso al sistema dell'*asiento*, in cui gli Stati affittavano i servizi presso quei nobili che fornivano navi ed equipaggio²⁰. Nella marina di Luigi XIV, il 30% dei capitani semplici era costituito da popolani, mentre i gradi più alti erano immancabilmente preclusi ai candidati di bassa estrazione: solo l'1% dei capi di squadra e dei luogotenenti generali e nessun viceammiraglio erano di origini non nobili²¹. In questo contesto, gli incontri in mare, non appena coinvolgevano flotte o bandiere importanti, si configuravano come un affare di corte.

& Timme, Berlino 2012. Per il ceremoniale papale, si vedono i lavori di Maria Antonietta Visceglia.

¹⁷ Biblioteca apostolica vaticana, *Barb. lat.*, ms. 5324, f. 266v, 1635 circa, citato in E. Buttigieg, R. Caruana, *La «fleur de la chrétienté». L'ordre de Malte et la noblesse européenne au XVII^e siècle*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 97 (2018), pp. 73-88.

¹⁸ G. Belgioioso, *Manoscritti napoletani di Paolo Mattia Doria*, Congedo, Galatina 1981, p. 211.

¹⁹ Per il caso spagnolo, si veda C. Storrs, *Fleets and States in a Composite Catholic Monarchy: Spain c. 1500-1700*, in *Ideologies*, cit., pp. 85-105.

²⁰ Il caso più famoso fu quello di Genova per il quale si veda L. Lo Basso, *Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei Genovesi (1528-1716)*, in R. Cancila, *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Quaderni Mediterranea, Palermo 2007, pp. 397-428.

²¹ D. Dessert, *La Royale*, Fayard, Parigi 1996, p. 353.

Durante questi incontri, i nobili potevano rappresentare un sovrano. Non era infrequente, tuttavia, che anche le loro personali ambizioni sociali entrassero in gioco, indipendentemente dall'istruzione ufficiale; il ceremoniale diveniva così un complesso gioco di forza a più livelli. Tali «vantaggi per le politiche di *status* di specifici nobili»²² avvennero anche in mare: a causa della bandiera che portavano e della distanza geografica dal loro sovrano, si può ritenere che gli ufficiali di marina agissero alla stregua degli ambasciatori e potevano facilmente esercitare le tre funzioni dei diplomatici della prima età moderna: rappresentanza, negoziazione e raccolta di informazioni²³. Nel caso del ceremoniale navale, la rappresentanza era probabilmente la più importante delle tre, poiché lo *status* della bandiera che sventolavano era legato al sovrano per cui navigavano. Proprio come gli ambasciatori, ci si aspettava che usassero la precedenza e il ceremoniale come armi per far avanzare il loro *status* o quello dei loro padroni.

3. *Gli inizi dei conflitti di rango.* Nel 1662, appena un anno dopo la morte del suo principale ministro, il cardinale Mazzarino, e l'inizio del suo regno personale, Luigi XIV organizzò la piccola marina francese del Mediterraneo per una spedizione sulle coste africane, poiché era «deciso ad avere sempre forze considerevoli in questi mari fino a quando non li avrò ripuliti dai corsari»²⁴, ma anche a schiavizzare i locali per le sue galee²⁵. La spedizione del 1662, tuttavia, non trovò concreta realizzazione, per mancanza di pianificazione e di navi disponibili²⁶. A quel punto, Luigi XIV promosse un ulteriore tentativo per inviare truppe contro uno degli *eyaletler* africani. La forza navale a disposizione, però, era ancora limitata. Nel 1658, l'intera flotta francese, per entrambe le parti del regno, vantava circa 20 navi da guerra e 15 galee in totale, la maggior parte delle quali fuori uso²⁷. Nel ristretto ambiente degli ufficiali nazionali, dunque, vi era una scarsa esperienza navale. Si decise,

²² N.F. May, *Staged Sovereignty or Aristocratic Values? Diplomatic Ceremonial at the Westphalian Peace Negotiations (1643-1648)*, in *Practices of Diplomacy in the Early Modern World c.1410-1800*, a cura di T.A. Sowerby, J. Hennings, Routledge, Londra 2017, p. 89.

²³ L. Bély, *L'art de la paix en Europe: naissance de la diplomatie moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, Parigi 2007.

²⁴ Lettera di Luigi XIV al duca di Beaufort, 19 maggio 1664 (J.-B. Colbert, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, publiées...par Pierre Clément*, a cura di P. Clément, P. de Brotonne, Impr. impériale, Parigi 1861, p. 3).

²⁵ M. Martin, G. Weiss, *The Sun King at Sea. Maritime Art and Galley Slavery in Louis XIV's France*, Getty publications, Los Angeles 2022, p. 32.

²⁶ L'Arsenale di Tolone era in grado di radunare solo quattro velieri e dovette rinunciare ad attrezzare anche sei galee per una sortita (lettera di Colbert al duca di Beaufort, 19 maggio 1662, Colbert, *Lettres*, cit., p. 2).

²⁷ O. Chaline, *La marine de Louis XIV fut-elle adaptée à ses objectifs ?*, in «Revue historique des armées», n. 263 (2011), pp. 40-52; Glete, *Navies*, cit., p. 514.

pertanto, di sollecitare l'ordine di Malta, non solo per rinforzare i pochi ufficiali della marina francese con cavalieri esperti nella lotta contro le reggenze ottomane, ma anche per fornire i mezzi militari adatti per organizzare una spedizione. Le sette galee dell'ordine avrebbero dovuto essere sufficienti per completare lo squadrone francese, ma il prestigio della spedizione, in questo caso, avrebbe dovuto essere condiviso. A questo proposito, per i cavalieri maltesi, l'inizio del Seicento non era stato privo di *partnership* internazionali: nel 1611 con Genova, nel 1614 con i Savoia e nel 1624 con la flotta papale: in tutti questi casi la priorità della religione in mare era stata confermata operativamente²⁸.

In generale, l'istruzione e il modo in cui la spedizione procedette dimostrarono il tentativo da parte francese di affermare una chiara predominanza per tutta la durata della spedizione: le navi francesi avrebbero risposto al saluto maltese, inferiore in rango, con due colpi in meno. Inoltre, l'istruzione prescriveva anche l'ordine di navigazione: la nave ammiraglia francese doveva stagliarsi al centro e ogni galea maltese esattamente un grado dietro la sua controparte francese²⁹. Di più, la scelta del duca di Vendôme come comandante peggiorò una situazione di possibile tensione a causa delle sue pretese personali, estranee alle funzioni rappresentative di portabandiera. Pur non agendo esplicitamente contro gli ordini, l'affermazione del suo rango individuale portò a reclami diplomatici formali contro di lui. Infatti, dopo che la spedizione aveva mancato l'obiettivo di distruggere i mezzi navali dell'*eyalet* di Algeri, la flotta congiunta si fermò nel porto di La Valletta, dove si verificò un incidente diplomatico: Vendôme, nonostante fosse il comandante della flotta francese con il grado più alto, si rifiutò di visitare e rendere omaggio al gran maestro dell'ordine e, secondo una lettera inviata all'ambasciatore maltese in Francia, «pronunciò minacce, bravate e sgarbi»³⁰.

Ciò faceva eco a una disputa del 1662, in cui lo stesso duca, di passaggio a Malta, si vide rifiutare il titolo di «Altezza», dopo un dibattito tra le parti filo-francesi e filo-spagnole del consiglio dei cavalieri. All'epoca, la lettera di protesta inviata da Vendôme a Malta insisteva sul fatto che «il duca di Be-

²⁸ National library of Malta (d'ora in poi Nlm), *NLM*, ms. 1463, f. 473.

²⁹ Ciò si otteneva attraverso l'attribuzione dei lati destro e sinistro della galea principale: con le galee francesi a destra e quelle maltesi a sinistra, a distanze uguali dalla galea capitana, quella di sinistra si sarebbe sempre trovata esattamente un grado dietro quella di destra (Cl.-E. Bourdot de Richebourg, *Code des armées navales, ou Recueil des édits, déclarations, ordonnances, et règlements sur le fait de la Marine du Roi, depuis le commencement du règne de Louis XIV, jusques & y compris l'ordonnance de 1689, conférés avec les ordonnances postérieures... jusques en 1757*, Antoine Boudet, Parigi 1758, p. 14). Per quanto riguarda il prestigio della destra rispetto alla sinistra, si veda D. Fedele, *Naissance de la diplomatie moderne (XIII^e-XVII^e siècles): l'ambassadeur au croisement du droit, de l'éthique et de la politique*, Nomos Verlag, Baden-Baden 2017, p. 478.

³⁰ C. Petiet, *Le roi et le grand maître. L'ordre de Malte et la France au XVII^e siècle*, Paris-Méditerranée, Parigi 2002, p. 107.

aufort [Vendôme], che deve la sua nascita solo al sangue reale, non deve fare di questo incidente una questione che lo riguarda, né considerare che questo rifiuto abbia un effetto su ciò che Malta deve a Sua Maestà [Luigi XIV]»³¹, insinuando, in un linguaggio diplomatico, esattamente il contrario: Vendôme si sentiva personalmente offeso e minacciava l'ordine di ritenere che avesse mancato di rispetto al re. Soprattutto, questa lettera separava la persona di Vendôme e le sue rivendicazioni personali dalla bandiera del re che rappresentava, sostenendo così una doppia offesa.

Inoltre, il riferimento al «sangue reale» alludeva al suo *status* all'interno della società di corte francese: in quanto parente di Luigi XIV e quindi «principe di sangue», legato al sovrano da vincoli genealogici, Vendôme beneficiava della riforma dei Valois del 1576 che concedeva la precedenza assoluta ai principi consanguinei nella corte reale³². In più, in quanto cugino di primo grado di Luigi, avrebbe ottenuto il secondo posto nell'ordine delle ceremonie familiari, solo dopo il fratello del re. Questo probabilmente faceva ritenere al nobile di poter pretendere all'estero un trattamento simile a quello riservatogli in Francia, in particolare di essere appellato con il titolo di «Altezza».

Alcuni storici hanno descritto il suo incarico di comandante della flotta come un modo per il re di tenerlo lontano dalla corte, sia per punire il suo sostegno alla precedente rivolta della Fronda contro la corona, sia per prevenire un'altra insubordinazione. Anche se queste affermazioni devono essere prese con una certa cautela, purtuttavia inquadrono degli aspetti reali del carattere pretenzioso e delle ambizioni di Vendôme³³. La sua reazione violenta contro l'ordine di San Giovanni, una volta sbarcati a terra, potrebbe suggerire che il suo temperamento in mare fosse simile, e questo potrebbe aver spinto il consiglio dei cavalieri – il principale organo decisionale dell'ordine – a ordinare un saluto separato per lui e per i suoi ufficiali comandanti, rispetto a quello riservato alla bandiera.

Insomma, parte degli incidenti e delle tensioni che si verificarono durante la spedizione di Djidjelli potrebbe essere attribuita alla personalità incendiaria di Vendôme. Sebbene la spedizione avesse progredito, senza sciogliersi per motivi precipuamente ceremoniali, le scelte dell'ammiraglio stesso ebbero probabilmente un peso nel determinare lo svolgimento di questo primo grande incontro in mare tra le due flotte. Inoltre, dato il ruolo cruciale dei precedenti in materia di ceremonie³⁴, questa interazione avrebbe posto le basi per futu-

³¹ Ministère de l'Europe et des affaires étrangères (d'ora in poi Meae), *Correspondance Politique-Malte*, vol. 2, ff. 30-34, citato in ivi, p. 106.

³² Cosandey, *Le rang*, cit., p. 295.

³³ Petiet, *Le roi*, cit., p. 98.

³⁴ F. Cosandey, *Participer au céramonial: de la construction des normes à l'incorporation dans les querelles de préséances*, in *Trouver sa place. Individus et communautés dans l'Europe moderne*, a cura di A. Rouillet, O. Spina, N. Szczech, Publications de la Casa de Velazquez, Madrid 2011, p. 141.

ri incontri o scontri ceremoniali, sia all'interno che all'esterno degli incontri internazionali. In effetti, anche il comportamento di singoli ufficiali, come Vendôme, creava tensioni all'interno della flotta: le lettere di Colbert possono fare luce sul comportamento abituale degli ufficiali della marina francese. Nel 1662, durante il precedente tentativo di spedizione sulla costa africana, il ministro si lamentò per un disaccordo tra Vendôme e il viceammiraglio: «è una grande disgrazia che si debba negoziare per conciliare gli spiriti degli ufficiali superiori, e anche di quelli inferiori, mentre dovrebbe essere loro dovere lavorare insieme per [...] ciò che potrebbe contribuire allo splendore della marina»³⁵.

Lungi dall'essere un problema limitato a un solo comandante, Colbert dovette scrivere un numero sorprendente di lettere ai suoi ufficiali per ricordare loro di limitare i litigi sulle loro precedenze. Così, inviò lettere a Vendôme ancora nel 1666, ad Abraham Duquesne nel 1669 e nel 1670 (per chiedergli di fermare i loro «battibecchi»³⁶ di saluti), a Louis-Victor de Rochechouart nel 1669, a Nicolas Brodart nel 1671, a Jean II d'Estrées nel 1672 e a Damien de Martel nel 1672 e nel 1673, tutte con le stesse lamentele³⁷. Colbert identificò persino la causa del problema, in un'altra lettera del 1673 a Guillaume d'Almérás, capo squadriglia, a proposito della sua disputa con altri due ufficiali: «dovete abbandonare questo spirito di alterco e di inimicizia che avete l'uno contro l'altro, che è dello spirito della vecchia marina, contrario al servizio del re e alle intenzioni di Sua Maestà»³⁸. Questi litigi divennero così gravi che le spedizioni congiunte tra galee e velieri dovettero essere progressivamente abbandonate, poiché gli ufficiali di entrambi i corpi rivendicavano la precedenza l'uno sull'altro e scatenavano frequenti conflitti³⁹.

Più che un problema di «spirito della vecchia marina», però, propenderei per leggere questi fatti all'interno dei meccanismi di funzionamento della società di corte e dell'educazione nobiliare della maggior parte di questi ufficiali, che si muovevano continuamente in un ambiente in cui i conflitti di rango erano una costante della vita quotidiana.

4. *Damien de Martel e il prestigio personale.* Più del caso di Djidjelli, l'arrivo nel porto di La Valletta, nel 1670, del tenente generale delle armate navali francesi, il marchese Damien de Martel, fornisce un esempio eclatante

³⁵ Lettera di Colbert a M. De La Guette, 28 luglio 1662 (Colbert, *Lettres*, cit., p. 8).

³⁶ Lettera di Colbert a Duquesne, 30 agosto 1670 (ivi, p. 267).

³⁷ Ivi, pp. 70, 125, 158, 171, 333, 359, 509. A parte Brodart, questi erano tutti ufficiali di alto rango della marina francese.

³⁸ Lettera di Colbert a Colbert de Croissy, 27 settembre 1673 (ivi, p. 509).

³⁹ P.W. Bamford, *Fighting Ships and Prisons. The Mediterranean Galleys of France in the Age of Louis XIV*, University of Minnesota press, Minneapolis 1973, p. 105.

degli equivoci che i saluti navali potevano innescare, tra nave, bandiera e persona. Infatti, il marchese portava un titolo che si trovava solo nella marina francese: il tenente generale era un grado intermedio tra il viceammiraglio e il contrammiraglio. Nel contesto del ceremoniale, ciò creava difficoltà per quanto riguardava il grado da salutare alla sua bandiera: al suo arrivo a La Valletta, il 3 novembre, Martel rivendicò quindi per sé il grado superiore di viceammiraglio⁴⁰. Questo non fu un problema per i cavalieri, che piuttosto si indignarono del fatto che egli «pretese perciò che la città lo salutasse [per primo]»⁴¹, una riverenza che era concessa solo alle navi che battevano la bandiera ammiraglia o il suo equivalente per le galee, lo stendardo reale: al massimo come viceammiraglio, Martel non poteva assolutamente rivendicare questo onore. In effetti, si trovava solo a capo di uno squadrone di quattro galee guidato dalla patrona francese, la terza galea più alta della flotta.

Questo però non portò a un incidente: il giorno del suo arrivo, il consiglio decise all'unanimità di comunicare a Martel che, poiché le fortezze di La Valletta salutavano per prime solo le bandiere e gli standardi reali, e si limitavano a rispondere agli altri gradi, egli avrebbe potuto cambiare la sua bandiera dall'albero di prua a quello principale, cambiando così il suo grado da viceammiraglio ad ammiraglio, e quindi essere salutato per primo⁴². Questa offerta implicava che Martel usurpasse un grado militare superiore, spingendo così il consiglio a rassicurarlo: «lo stendardo, o sia padiglione reale, il quale quando da lui venga alberato nella Maestra sarà salutato senza riguardo del titolo che porta o altro»⁴³. Questa proposta fu possibile in quanto il grado di ammiraglio era ancora vacante, tra la morte del precedente titolare avvenuta il 25 giugno e la nomina del suo successore avvenuta il 12 novembre⁴⁴. Soprattutto, questo significava che l'ordine stava offrendo un saluto alla bandiera, non alla persona che comandava la nave: il grado di Martel sarebbe stato comunque irrilevante. Però, i cavalieri dovevano sapere che Martel non avrebbe potuto accettare quest'offerta senza l'assenso del re, e probabilmente l'offerta non era stata fatta in buona fede. Il marchese rifiutò senza sorpresa questo compromesso, il che portò a un voluminoso scambio di lettere e *memorandum* tra la Francia e Malta, che illustravano le ragioni di ciascuna parte.

⁴⁰ Nlm, *Aom*, vol. 1775, f. 370r, 1670.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² Nella maggior parte delle marine militari della prima età moderna, il grado non dipendeva dal tipo di bandiera issata, ma dalla sua posizione sugli alberi della nave (*Pavillon*, in N. Aubin, *Dictionnaire de marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale. Avec les règles & proportions qui doivent y être observées. Ouvrage enrichi de figures...*, P. Brunel, Amsterdam 1702, p. 686, s.v.).

⁴³ Nlm, *Aom*, vol. 1775, fol. 370r, 1670. Questa formulazione potrebbe anche far pensare che Martel avesse già reso note le sue pretese personali – indipendenti dalla bandiera – e che l'ordine stesse solo cercando una soluzione per il problema della bandiera.

⁴⁴ Si veda «Ammiraglio», in Aubin, *Dictionnaire*, cit., p. 22.

Il pomo della discordia in questi documenti era l'uso da parte di Martel della sua istruzione ufficiale, che inviava per essere letta al consiglio, per dimostrare l'approvazione reale delle sue azioni. Il fatto che quest'istruzione fosse già vecchia di cinque anni quando Martel la presentò al consiglio la rese sospetta agli occhi dei cavalieri⁴⁵. Infatti, questi ordini, scritti nel 1665, rimandavano il luogotenente generale all'istruzione per i saluti del 1664 confezionati per la spedizione di Djidjelli, contraddicendo quindi l'affermazione contenuta, che doveva essere osservata «puntualmente, solo per questa occasione, e senza conseguenze per qualsiasi altra [occasione]»⁴⁶. Tecnicamente, per questa spedizione, Martel ricevette l'ordine di comportarsi come nel 1664, il che sarebbe potuto essere all'origine di una confusione o di una malizia: quando Vendôme era al comando della flotta, la sua nave portava la bandiera ammiraglia. Gli ordini di Djidjelli non potevano quindi fornire a Martel indicazioni sul comportamento di un viceammiraglio o di un luogotenente generale, ed egli avrebbe potuto deliberatamente fraintenderle per richiedere gli onori dovuti a un ammiraglio.

Comunque, vale la pena notare che l'istruzione utilizzata da Martel non facesse riferimento al saluto nei porti. Oltre a essere incompleti per il suo rango, gli ordini fornivano quindi solo un quadro generale per un rapporto impari con l'ordine di San Giovanni. Per l'istruzione su come salutare i porti, Martel fu rimandato a un «regolamento sui saluti tra vascelli, galee e fortezze, sia di Sua Maestà che di Principi stranieri» del 1665, in cui si affermava che i futuri incontri con la bandiera maltese avrebbero dovuto essere condotti «come è stato fatto quando si sono unite le due bandiere per l'impresa di Gigery»⁴⁷. In pratica, nel 1664, sulla via del ritorno dalla costa africana, La Valletta aveva salutato per prima la bandiera ammiraglia di Vendôme con un totale di 110 colpi, e lui aveva risposto con 15⁴⁸.

Il fatto che Martel avesse partecipato a questa spedizione come subordinato di Vendôme escludeva la possibilità di un fraintendimento dei ranghi navali da parte sua, e la sua decisione di chiedere il primo saluto alla città era probabilmente deliberata. Inoltre, quando inviò le sue richieste a La Valletta, il gran maestro rispose con un messaggio che spiegava come, secondo le regole maltesi, l'ordine potesse salutare per primo solo le bandiere ammiraglie: se Martel avesse semplicemente frainteso la posizione dell'ordine, con ogni probabilità avrebbe cambiato idea dopo aver ricevuto questa informazione e avrebbe salutato di conseguenza. L'intenzionalità è ulteriormente suggerita dal fatto che, anche mentre era al servizio di Vendôme nel 1664, Martel era

⁴⁵ Nlm, *Aom*, vol. 1775, f. 370v, 1665.

⁴⁶ Bourdot de Richebourg, *Code*, cit., p. 14.

⁴⁷ An, *Marine*, vol. B/4/292, 8 marzo 1737.

⁴⁸ Nlm, *Aom*, vol. 1775, f. 450r.

stato coinvolto in un’analoga disputa. In questo caso, avrebbe richiesto che la capitana maltese lo salutasse per prima, pur essendo egli luogotenente generale. Dopo il rifiuto maltese, le due navi si separarono e fu inviato un reclamo diplomatico formale al re⁴⁹. Ciò nonostante, anche secondo gli ordini francesi, Martel aveva torto a chiedere un saluto maggiore, poiché non portava né la bandiera ammiraglia né lo stendardo reale, ed era quindi considerato di rango inferiore alla capitana maltese. Infine, dato il carattere di Martel e la sua tendenza all’insubordinazione, ci sono pochi dubbi che questa interazione sia stata innescata dalle sue pretese personali, indipendentemente dagli ordini: non solo ripeté lo stesso identico litigio di sei anni prima, ma le frequenti reazioni lo portarono in seguito a essere allontanato dal suo posto di comando e imprigionato nella Bastiglia nel 1673⁵⁰.

In ogni caso, in un ambito in cui i precedenti erano legge, entrambe le parti videro l’opportunità di inasprire la questione coinvolgendo il re di Francia. In questo modo, Martel poteva essere sconfessato o, diversamente, usato come base per ulteriori rivendicazioni francesi: così, l’ordine e il duca inviarono separatamente delle lettere a Parigi per lamentarsi dei comportamenti reciproci. I cavalieri dovettero attendere fino al 7 marzo 1671 (circa quattro mesi) per raccogliere i documenti e produrre un *memorandum* per difendere le loro rivendicazioni e inviarlo al loro ambasciatore presso il re francese. In esso e nella lettera che lo accompagnava⁵¹, il gran maestro elencava gli esempi passati in cui la flotta francese aveva concesso la precedenza all’ordine: due di questi si riferivano a Djidjelli, ma venivano anche invocati esempi risalenti al 1622 e al 1600, in cui Enrico IV e Luigi XIII di Francia si erano pronunciati a favore dei maltesi contro i loro stessi comandanti⁵². Il *memorandum* arrivava persino a invocare sentenze dell’imperatore del Sacro romano impero Carlo V, ormai vecchie di oltre un secolo⁵³.

Da parte di Martel, le sue rimostranze ricevettero dapprima un rapido sostegno da parte del figlio del defunto Vendôme, nonostante non ricoprisse alcuna carica navale e la sua assoluta mancanza di autorità in materia⁵⁴: in una lettera minatoria, accusò l’ordine di aver dubitato delle credenziali di Martel, nonostante la loro autenticità fosse garantita dalla firma del re, e di aver man-

⁴⁹ Ivi, f. 374.

⁵⁰ C.B. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Plon, Nourrit, Parigi 1920, p. 111.

⁵¹ A causa della mancanza della data, non è chiaro se questa lettera sia stata inviata contemporaneamente, prima o dopo il *memorandum*. Dato che il suo contenuto è sostanzialmente simile e si lamenta delle azioni di Martel del 1670, è lecito supporre una data simile (Nlm, *Aom*, vol. 1775, f. 374r).

⁵² *Ibidem*.

⁵³ «Si consideri lo stile tenuto nell’armate dell’Imperatore Carlo V trovandosi anche egli presente dove la Capitana della Religione non cedeva, che alla sola galera Imperiale» (ivi, f. 376r, 7 marzo 1671).

⁵⁴ Poiché questa lettera non può essere stata scritta prima della morte di Vendôme nel 1669, il duca di Beaufort che l’ha scritta era solo il governatore della Provenza (ivi, f. 367r, 1670).

cato di rispetto alla bandiera reale. Soprattutto, egli dichiarava che sarebbe stata una menzogna affermare «che Martel [avesse] chiesto di essere salutato [per sé stesso], cosa che egli nega. Non l'ha mai chiesto per la sua persona, ma solo per la bandiera di viceammiraglio che ha la fortuna di sventolare»⁵⁵. L'ordine non lo accusò di pretendere un secondo saluto personale in nessun altro documento, cosa che probabilmente Martel non chiese: fu il suo rango personale la giustificazione per il saluto.

Eppure, il rango personale di Martel non era apparentemente il problema principale. Nella lettera di reclamo inviata alla Francia in merito alla disputa, l'ordine accusava discretamente il monarca francese di aver diretto questa azione per umiliare la flotta spagnola, creando danni collaterali per i cavalieri da parte di capitani troppo zelanti. Infatti, il *memorandum* sosteneva che

si presente che il motivo addatto dalli ministri del Ré per questa novità sia che il Ré intende che la Capitana di Napoli, Sicilia etc non siano che mere Patroni, e mentre la Capitana della Religione le salute, deve anche lotare alle Patroni di S. Mtà ma chi non vede che questo sarebbe tendere alla rovina, et destruttione di questa sua humiliissima militia, et che essendo gravissima et pregiudicialissima al nostro credito la novità et assai più grave, et al nostro credito⁵⁶.

Questa analisi derivava dalla transitività dei saluti: poiché Luigi XIV voleva umiliare la Spagna degradando le sue capitane al rango inferiore di patrono, qualsiasi bandiera che fosse stata riconosciuta inferiore a quelle sarebbe stata degradata a meno di una patrona, cioè una galea normale. In queste condizioni, l'ordine non poteva rivendicare alcun saluto o precedenza nei confronti di nessuno: se il re avesse appoggiato la pretesa di Martel, la galea più prestigiosa dei cavalieri sarebbe stata irrimediabilmente degradata dal potere del precedente.

Mentre il consiglio dei cavalieri supponeva che la mancanza di reclami da parte francese indicasse una disapprovazione della condotta di Martel⁵⁷, questo silenzio era in realtà dovuto ai funzionari di Parigi che cercavano di definire una risposta all'ordine. Infatti, un anonimo componente del segretariato della marina compose un *memorandum* sui saluti con Malta per stabilire le responsabilità⁵⁸. Il documento prendeva in considerazione gli argomenti dell'ordine, finendo per confutare una delle (numerose) rivendicazioni di precedenza della capitana maltese. Infatti, la lettera originale maltese alla corte francese sosteneva che le capitane di Napoli, Sardegna e Sicilia – tutte facenti parte della flotta spagnola – avevano ceduto e ammainato la loro bandiera di

⁵⁵ Ivi, f. 367r, 1670.

⁵⁶ Ivi, f. 376r, 7 marzo 1671.

⁵⁷ Nlm, *Aom*, vol. 1776, f. 144r-145r, 11 luglio 1673.

⁵⁸ An, *Marine*, vol. B/4/289.

fronte alla capitana dell'ordine, che era quindi considerata di rango reale⁵⁹. Questo avrebbe messo la galea principale della Religione sullo stesso piano di quelle appartenenti alla citata monarchia, se non addirittura più in alto: in altre parti del documento si rivendicava anche la precedenza sulla galea principale papale, «al di cui stendardo cedono tutti quelli de Prencipi Christiani et cederà quella di S.M.Xma [Luigi XIV] come d'un Prencipe tanto pio»⁶⁰. Anche se l'affermazione sul papa sembrava essere stata accettata dai francesi, quella degli spagnoli fu messa in discussione dal *memorandum* anonimo, in un processo che rivela sia la mancanza di informazioni centralizzate sul ceremoniale navale sia la circolazione delle informazioni sui precedenti. Il *memorandum* si appellava alle testimonianze di diversi ufficiali; si trattava di varie occasioni di dispute per il saluto tra Malta e altri Stati (Genova, Toscana, Venezia). Solo una è immediatamente pertinente alla situazione: il console francese a Napoli riferì che la capitana maltese aveva salutato per prima quella napoletana (mentre l'ordine sosteneva il contrario), anche se un altro testimone, il vescovo di Laon, ricordò che quando la capitana napoletana entrò a La Valletta, anch'essa salutò per prima⁶¹. Oltre a rivelare una situazione complessa in cui i precedenti potevano essere contrapposti l'uno all'altro, l'elevato numero di rapporti richiesti agli ufficiali per affrontare la questione e il fatto che passarono mesi prima che il re e il suo segretario della marina prendessero una decisione, suggeriscono l'importanza dell'incidente relativamente piccolo innescato da Martel: stavano esplorando le possibilità di sostenere le rivendicazioni del tenente generale.

Tre anni dopo, nonostante la situazione di Martel non fosse ancora risolta, un altro comandante tentò una condotta simile, forse per approfittare della confusione. Così, nel 1673, Jacques Du Plessis-Brossardière, un caposquadra francese che batteva la stessa bandiera di patrona, pretese di essere salutato per primo, presentando gli stessi identici documenti di Martel⁶². Questa volta, l'ordine fornì a Brossardière una confutazione molto più precisa, sotto forma di una lettera a Luigi XIV, tra i cui punti c'era il fatto che la città era stata precedentemente salutata per prima dalle capitane di Napoli, Sicilia e Sardegna. Poiché una capitana era di rango superiore a una patrona, per transitività, sarebbe stato impossibile concedere alla patrona di Brossardière onori più alti di quelli concessi alle capitane⁶³. Infine, il *memorandum* si chiudeva con un'osservazione che «dovrebbe togliere ogni tipo di dubbio»⁶⁴: le galee papali

⁵⁹ Nlm, *Aom*, vol. 1775, f. 376r, 7 marzo 1671. Poiché solo la reale precede la capitana, se una capitana riconosce la sua inferiorità, l'altra galea deve essere una reale.

⁶⁰ Ivi, f. 376r, 7 marzo 1671.

⁶¹ An, *Marine*, vol. B/4/289, dopo il 1679.

⁶² Nlm, *Aom*, vol. 1775, f. 388r.

⁶³ Ivi, f. 390r.

⁶⁴ *Ibidem*.

avevano salutato la città per prime; quindi, l'ordine non poteva concedere alla Francia la precedenza rispetto al papa. Questa lettera diplomatica si leggeva come una supplica rivolta al re di Francia affinché desse ordine a Brossardière di cedere, per non creare un precedente che avrebbe causato «un'infinità di pregiuditii e inconvenienti» e il «totale annientamento dell'onore e dello splendore» dell'ordine⁶⁵.

Alla fine, questa disputa, la lettera del gran maestro e gli sforzi dell'ambasciatore dell'ordine a Parigi coincisero con un cambiamento nella politica di Luigi XIV, che intendeva attingere a questo bacino di cavalieri addestrati per la propria marina, al fine di combattere l'espertissima flotta olandese nella guerra d'Olanda (1672-1678). Nel 1672, infatti, ordinò che tutti i futuri ufficiali della marina francese «dovessero aver prestato servizio sulle galee di Malta ed essere membri dell'Ordine [...]. Sua Maestà desidera avere a bordo delle sue galee il maggior numero possibile di Cavalieri di Malta»⁶⁶: nel 1674, due terzi degli ufficiali a bordo delle galee francesi erano cavalieri⁶⁷. Questa riconciliazione fece quindi propendere il re per la clemenza nei confronti di Malta e diede ordine a Brossardière e ai suoi successori di cedere:

Sua Maestà vuole che i saluti per terra e per mare rimangano gli stessi che sono stati finora e per sempre sia per la sede della Religione che la città di Malta [sic] rappresenta, [...] sia per lo stendardo quando è in mare [...] ordinerà d'ora in poi che la Sua volontà sia chiaramente spiegata in tutti gli ordini che porteranno i viceammiragli e i comandanti delle galee Patroni, che saluteranno la città di Malta [sic] entrando in porto e la Capitana in mare⁶⁸.

Quest'istruzione costituiva quindi un precedente scritto che l'ordine avrebbe potuto esibire in ogni futura disputa, senza che i comandanti navali indisciplinati potessero interpretare le regole a loro vantaggio, poiché il re non avrebbe lasciato spazio alla disobbedienza all'interno dell'istruzione. In questo modo avrebbe limitato fortemente l'azione dei suoi comandanti, anche a proprio vantaggio. Questa decisione sembrò soddisfare l'ordine, poiché, qualche tempo dopo il 1673, un elenco maltese dei privilegi dell'ordine si vantava dell'ordine di Luigi XIV «che la Capitana di Malta riconoscesse solamente i due Paviglioni cioè quello dell'ammiraglio e quello del generale delle galere»⁶⁹.

⁶⁵ Nlm, *Aom*, vol. 1776, ff. 144r-145r, 11 luglio 1673.

⁶⁶ An, *Marine*, vol. B/4 f. 66, citato in P.W. Bamford, *The Knights of Malta and the King of France, 1665-1700*, in «French Historical Studies», n. 3 (1964), p. 432.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 430.

⁶⁸ Nlm, *Aom*, vol. 1775, f. 393r.

⁶⁹ Nlm, *Nlm*, vol. 1463, f. 437v.

5. *Conclusione.* Le prime operazioni nel Mediterraneo della nuova flotta di Luigi XIV incontrarono più di un inciampo, relativo alle questioni di prestigio comuni alla sua corte. Tensioni e incidenti non furono perciò rari. Lungi dal cercare di evitarli del tutto, l'assenza di gravi conseguenze sulle carriere di Vendôme, Martel e altri comandanti per le loro divergenze diplomatiche e i documenti del segretario della marina francese dimostrano che questi scontri erano visti come potenzialmente utili per aumentare il prestigio reale. In tali situazioni, il re di Francia avrebbe potuto facilmente decidere contro le richieste dell'ordine di San Giovanni, come fece nei confronti di altri Stati: Genova ne pagò il prezzo nel 1684, quando fu colpita dalle bombe francesi⁷⁰.

Lo «spirito della vecchia marina» che Colbert criticava era intrinsecamente legato alla visione del mondo della nobiltà, popolato da questioni di precedenza, rango e onore. Inoltre, poiché tutti questi comandanti erano uomini, sono necessarie ulteriori ricerche per identificare il ruolo che la mascolinità giocava in un comportamento così sconsiderato per la difesa del proprio onore, un po' come accadeva per i duelli⁷¹.

Infine, è interessante notare che anche l'ordine dovette affrontare simili problemi di insubordinazione. Dal 1661 al 1663, fra' Adamo Wratislaw fu coinvolto in almeno tre conflitti per i saluti dovuti alle fortezze veneziane di Corfù e Zante⁷². Il senato della Repubblica diffuse allora a Roma notizie propagandistiche contro l'ordine, ma insistette invece sull'innocenza del gran maestro nella vicenda, sperando che il comandante maltese venisse sconfessato dal suo capo. Fu quindi creata a La Valletta una commissione d'inchiesta per indagare sulla questione, in modo simile a quella francese sul comportamento di Martel⁷³. Allo stato attuale della ricerca, non sono note le conclusioni cui giunse la commissione. Ciò che è certo è che si trovò comunque di fronte agli stessi interrogativi: sostenere la rivendicazione di Wratislaw, in nome di un onore superiore, oppure evitare il conflitto e rischiare l'umiliazione? Questi problemi non erano dunque limitati al caso francese, ma appartenevano alla nobiltà europea nel suo complesso.

⁷⁰ La propaganda francese parla dei saluti come ragione del bombardamento. Si veda O. Ayme, *Le Dialogue de Genes et d'Algiers de G.P. Marana, outil de propagande au service de l'hégémonie française en Méditerranée*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 86 (2013), pp. 65-73.

⁷¹ J. Low, *Manhood and the Duel. Masculinity in Early Modern Drama and Culture*, Springer, Londra 2016, p. 1.

⁷² Nlm, *Aom*, 1770, f. 231-235.

⁷³ P. Fava, *Malta and Venice. The War of Candia, 1645-1669*, University of Malta, Msida 1976, p. 375.