

# La medaglia commemorativa per il bacino di raddobbo di Napoli

Nel 1852 venne coniata a Napoli, in bronzo, una medaglia quale testimonianza dell'ingegno e dell'operosità dei napoletani che, con tenace lavoro, ebbero ragione degli ostacoli opposti dalla forza del mare ai lavori da intraprendere, stabilendo così un altro primato di Napoli nei confronti di altre città italiane.

Circa l'occasione per la quale essa fu coniata, tranne la menzione nel catalogo Ricciardi<sup>1</sup> (n. 201), per quanto mi consta, nulla risulta dalla letteratura medagliistica in proposito e pertanto ritengo utile illustrarla, servendomi di scritti sincroni che fissarono l'avvenimento.



**D) FRANCESCO PINTO PRINCIPE D'ISCHITELLA**

Semibusto del principe volto a sinistra con lunghe fedine.

**R) FERDINANDO II RE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE**

Veduta del bacino di raddobbo di Napoli in cui è raffigurata una nave<sup>2</sup>; all'ergo VOLONTÀ E FERMEZZA 15 AGOSTO 1852; a sinistra, in caratteri minuti, SCIPIONE CATENACCI FECE.

AE mm. 58 gr. 107

<sup>1</sup> RICCIARDI E., *Medaglie del Regno delle Due Sicilie*, Napoli, 1930.

<sup>2</sup> Simile ad uno dei due quadri dipinti per l'occasione da Salvatore Fergola ed esposti nel Museo di S. Martino.

La medaglia in oggetto raffigura, al dritto Francesco Emanuele Pinto y Mendoza<sup>1</sup>, principe di Ischitella, maresciallo di campo del Regio Esercito (poi tenente generale), ministro della guerra e della marina, già combattente alla Moscovia, a Lipsia, a Dresda<sup>2</sup>, qui effigiato per celebrare non tanto il ministro della marina borbonica, quanto colui che fu, insieme con Ferdinando II, tenace assertore e propugnatore della necessità che Napoli avesse il suo bacino da raddobbo, opera che condusse a termine pur tra le molte difficoltà dell'impresa.

Egli, infatti, ebbe a lottare sia contro le inadeguate conoscenze di ingegneria idraulica di alcuni tecnici, sia contro le invidie, le gelosie e le maldicenze di meschini avversari.

Onore a lui, dunque, agli ingegneri e alle maestranze napoletane che permisero di dotare la nostra città di un'opera di enorme importanza, indispensabile ai bisogni della nostra flotta mercantile e di guerra.

Desidero ricordare, solo per i meno versati in questo settore, che cosa sia un bacino da raddobbo, riportando le parole del grande ingegnere francese Charles Noël: «Io dirò, per coloro che non hanno mai visitato i grandi porti di mare, che un bacino è una specie di pescaia nel quale si fa entrare un naviglio di cui la carena ha bisogno di essere accomodata. Questa entrata si fa a galla, aprendo la porta del bacino, il quale, allorché il naviglio si è introdotto, si chiude alcune volte per mezzo di una porta a battente (cioè simile alle porte in legno delle nostre case), come a Brest, altre volte con una porta a battello, come a Tolone, dopo di che si estrae l'acqua dal bacino in modo da far rimanere incagliato il bastimento sopra il cantiere che è stato preparato per ricevere la sua chiglia e quindi si mette interamente a secco.

Quando i lavori di raddobbo sono terminati si fa l'operazione inversa: si introduce l'acqua nel bacino ed apertasi la porta, la nave che si trova galleggiante, si fa ritornare nel suo elemento».

Ho voluto citare il francese ingegnere Noël perché è alla Francia che spetta il merito di avere, prima fra le grandi nazioni europee, ideato e costruito queste gigantesche opere. Infatti già nel 1774 fu costruito a Tolone dal Groignard un primo bacino di raddobbo, seguito da un secondo e da un terzo, opere dell'ing. Bernard, cui fecero seguito quelli costruiti a Malta, a Brest, in Inghilterra, a Cadice, a Cartagena, a Sebastopoli.

Nella scia delle realizzazioni di grandi opere civili anche Ferdinando II volle che Napoli fosse all'avanguardia e pertanto, già nel 1846, aveva ordinato che si costruisse questa così importante struttura, a tal fine il Re inviò a Marsiglia e a Tolone una commissione perché studiasse da vicino la tecnica di costruzione e di gestione di siffatte opere.

<sup>1</sup> Nato a Napoli nel 1788, in esilio dopo la caduta della dinastia borbonica e morto a Napoli, dove era ritornato, il 1° aprile 1875.

<sup>2</sup> C. CANNAROZZI, *Memorie ischitellane*, Vicenza 1974.

Dopo molte discussioni venne scelto un luogo alla punta estrema del molo militare e i lavori ebbero inizio nell'aprile 1850 con la costruzione di un enorme cassone rettangolare galleggiante, costituito da grossi e robusti tronchi d'albero, legati fra loro e ricoperti di calce.

Sul cassone galleggiante si pose poi mano alle mura perimetrali del bacino.

Purtroppo il 2 settembre 1850 la violenza delle onde travolse il cassone, facendo crollare le speranze di coloro che avevano iniziato l'ardita impresa, non l'animo del principe d'Ischitella.

Iniziarono infatti le dispute tecniche tra coloro che ritennero definitivamente perduto il tempo, il danaro e i sogni di vedere instaurato il bacino in quel luogo ed il principe che riteneva utilizzabile per il prosieguo del lavoro l'affondato cassone.

Fu nominata una commissione di tre esperti che giudicò impossibile l'utilizzo del materiale di quest'ultimo.

Finalmente il 12 maggio 1851, vincendo le resistenze degli oppositori, Francesco Pinto ordinò che si riprendessero i lavori per eseguire i saggi che sua Maestà voleva si facessero sulle «fabbriche del sommerso cassone».

Partendo dai lavori sul cassone sommerso, a grado a grado ci si rese conto che si poteva utilizzarlo così come aveva propugnato e intuito l'Ischitella.

Superando difficoltà di ogni genere, dopo circa nove mesi dalla seconda volta che si pose mano ai lavori e cioè dal maggio 1851, «tutta la parte sostanziale della scabrosa, penosissima e difficilissima costruzione era completa ed il rimanente del tempo si è usato per l'esecuzione di tutte le parti accessorie con le quali ora tutto è giunto al suo termine».

Il grande bacino era terminato alla fine del luglio 1852 con una spesa di soli 300 mila ducati.

Esso constava di una immensa vasca ellittica lunga 312 palmi napoletani (cioè 82 metri), larga 84 palmi (22 metri) e profonda 30 palmi (circa 8 metri) e quindi adatta al raddobbo di vascelli e fregate.

Esso fu costruito con il sistema della porta-battello di legno, ad una sola chiglia, con i lembi esterni ricoperti di guttaperca per evitare infiltrazioni d'acqua e costruita nello stesso luogo della canalatura di pietra dove doveva rimanere ferma ed infissa e con la quale fu chiusa la bocca del bacino.

Riferisco le parole del Curcio: «Si compiono insomma le mura interne per due lati (oltre di quello poggiate al porto) ed al quarto si lascia lo spazio aperto per l'entrata dei legni nel bacino. Questo spazio si è chiuso poi con la porta del tipo porta-battello».

<sup>3</sup> G. V. CURCIO, *Bacino per il racconciamento delle navi nel porto militare di Napoli. Narrazione con cenni descrittivi*, Napoli, Tipografia Militare, 1852.

È così denominata perché costruita perfettamente con la forma di un battello con sole due differenze: di essere cioè più stretto nello spazio che unisce i due fianchi e per avere una maggiore curvatura ad ellissoide più allungata di quella delle navi ordinarie.

Allorché si è fatto entrare nel bacino il vascello che deve essere racconciato, si riempie d'acqua il battello porta e così, scendendo al fondo, si fa restare fermo al posto destinatogli; e di poi, levandosi l'acqua dal bacino e stando il battello porta coi lembi fissati in delle scanalature praticate all'estremità delle mura dal lato d'entrata, l'urto dell'acqua esterna ve lo mantiene quasi incastrato. Allorché si deve poi aprire l'entrata del bacino si estrae l'acqua dal battello porta e si fa entrare il fluido nel bacino ed allora l'acqua interna, livellandosi con l'esterna, il battello porta viene a galla e così si leva e si lascia uscire la nave che si sarà raccomandata.

Le mura del bacino nei due lati della lunghezza sono formate ad alti scaloni i quali servono per mettervi sopra i puntelli che debbono sostenere il vascello quando è a secco nel bacino; l'interno di esse, poi, per tutti i quattro lati ha un rivestimento di mattoni e sopra sono terminate e coronate da pietre di Pietrarsa ed hanno ancora lateralmente dei piccoli scalini per scendere al fondo.

Sul molo del bacino vi sono tanti pezzi di legno, uno appresso all'altro, e cioè i cosiddetti parati con le corrispondenti *taccate* che servono per farvi poggiare sopra la chiglia dei vascelli».

La forza della macchina a vapore, costruita nello stabilimento di Pietrarsa, destinata a muovere le pompe idrauliche per l'aspirazione dell'acqua del mare, fabbricate in Inghilterra, era di 12 cavalli vapore.

A denotare la perfezione tecnica della costruzione è il fatto che, a differenza dei consimili prototipi francesi (Groignard e Bernard) che non furono perfettamente funzionanti (cioè con assoluta assenza di infiltrazione d'acqua) se non dopo 25 e 12 anni rispettivamente, il bacino di Napoli fu subito perfettamente funzionante tanto che, non appena terminato, già un vascello vi era sistemato per esservi raddobbato.

A sottolineare la difficoltà dell'impresa mi piace riportare le parole del Maggiore del Genio Domenico Cervati\*, direttore del bacino stesso: «Scrutare un suolo sottoposto a mille cubiti d'acqua, spingersi dentro quell'abisso ad innalzare fabbrica sopra fabbrica e poscia, cacciandone audacemente fuori quell'acqua, opporre insormontabili argini e renderla impotente a più occupare quel luogo dove una legge immutabile di natura la sforza di continuo a ritornare è opera, fuor d'ogni dubbio meravigliosa per tutti, laboriosa e spaventevole per il costruttore».

---

\* D. CERVATI, *Memoria intorno al bacino di raddobbo costruito nel porto militare di Napoli*, Napoli, Tipografia Militare, 1852.

Non appena terminata la grandiosa opera la si volle subito inaugurare in modo solenne alla presenza delle più alte autorità e di cittadini di ogni classe sociale che affollarono la darsena, i legni, la lunghezza dei muri del Molo, i balconi della lanterna.

Era il mattino di domenica 15 agosto 1852, festività dell'Assunta<sup>1</sup>.

La lunghissima banchina del porto militare fu trasformata in loggiato mentre dal grembo ellittico del bacino sorgeva il Real Vascello «Vesuvio», costruito nel 1824, per essere racconciato: sulla sua poppa la cappella per la celebrazione del rito di propiziazione.

Sulla banchina del Molo Militare, sin dalle 10 antimeridiane era schierato un battaglione del reggimento Real Marina e i distaccamenti di tutti i corpi della guarnigione di Napoli, in gran tenuta, tutti con le rispettive bande.

Il Cappellano Maggiore ed il clero palatino erano dentro la Cappella eretta sul «Vesuvio». Erano presenti i Comandanti e ufficiali della flotta francese, lo Stato Maggiore, il Corpo dei Ponti e Strade, il Governatore di Napoli, i capi delle Direzioni di Artiglieria e Genio, gli ufficiali generali.

Il palco a dritta della tribuna era occupato dal Corpo Diplomatico, dal conte d'Aquila Luigi Carlo Maria di Borbone, fratello del Re, Vice Ammiraglio e Presidente del Consiglio dell'Ammiragliato, dal Contrammiraglio, dai capi di Stato Maggiore della Flotta francese, dai Ministri Segretari di Stato, dai capi di corte, da dame e gentiluomini della Real Camera, dal Sindaco di Napoli, dai componenti del Consiglio dell'Ammiragliato.

Alle ore 11 arrivarono le LL.MM. con la famiglia reale, mentre dai legni da guerra partì una salva di 21 colpi di cannone.

Indescrivibili le scene di giubilo della folla, calcolata in circa 20 mila persone fra cui 559 forzati, che avevano contribuito alla realizzazione dell'opera, ai quali veniva notevolmente ridotta la pena da espiare.

Terminata la Messa, il Cappellano Maggiore benedisse il bacino, mentre una salva delle batterie del Corpo Militare annunciava che S.M. il Re si allontanava per prendere posto sul «Tancredi». Su tale vascello era stato approntato un banchetto di cento coperti cui presero parte il Re, la Regina Maria Teresa, il Vice Ammiraglio Conte d'Aquila, il Contrammiraglio, il Generale Filangieri duca di Taormina, Francesco Pinto principe d'Ischitella, i componenti del Consiglio dell'Ammiragliato, i generali, gli ufficiali superiori della marina, i capi dello Stato Maggiore e i comandanti di tutti i legni della flotta francese.

Alle 6 pomeridiane il Re era sul «Fulminante» passando davanti a sette legni della flotta francese che, in segno di omaggio al sovrano, abbassarono la loro bandiera innalzando il vessillo reale e sparando una salva di 21 colpi di cannone.

<sup>1</sup> *Giornale del Regno delle Due Sicilie del 16 agosto 1852 n. 177.*

Tale atto di cortesia fu subito ricambiato dalla corvetta «Maria Cristina» e dai brigantini «Intrepido» e «Principe Carlo».

Con tale cerimonia e con il rientro dei sovrani a palazzo aveva termine la memorabile giornata.

Aggiungo ora una dotta e ingegnosa nota glottologica dell'erudito Bernardo Quaranta<sup>8</sup> (che per l'occasione aveva dettato anche due epigrafi) sull'origine dell'espressione bacino di raddobbo.

«La parola bacino deriva da *bacar*, conservatoci in *Festo*, che importa *vaso* e nacque per onomatopea dal rumore che vi fa il liquido versatovi, da cui discese nel Medioevo *bacile* e *bacinus*.

Raddobbo fu fatto da *duban*, voce che nell'islandese, nello scandinavo e nel sassone equivale a battere e si diceva dei cavalieri quando ricevevano l'investitura con un colpo di daga e originavasi da *du* monosillabo assonante al sanscrito *Kou*, allo slavo *go*, al celtico *co* che si è inteso conservato nel *doupos*, *dou-pein* e *du-pator* degli Elleni.

E poiché quel colpo era accompagnato da pomposi abiti, che costituivano l'abbigliamento del nuovo cavaliere, da qui addobbare prese il significato di adornare e raddobbare quello di raccontare.

Che se gli inglesi chiamano il bacino di raddobbo *dry-dok*, i tedeschi *trachene docke*, gli olandesi *dok*, i danesi *dokke*, gli svedesi *dacha*, gli spagnoli e i portoghesi *dique*, è bello a vedersi come anche tutte queste parole sien figlie della stessa antica radice *dek* o *dech*, da cui *doche* (il vaso) nel greco e *doga* nel latino dell'età di mezzo».

MICHELE PANNUTI

<sup>8</sup> B. QUARANTA, *Per l'inaugurazione del bacino di raddobbo fatta nel Porto Militare di Napoli il dì XV agosto 1852*, Napoli, Tipografia Militare, 1852.