

Il leudo, l'ultimo veliero del Tirreno

Giovanni Panella

Un tempo, la navigazione si svolgeva in un mondo nel quale i buoni porti erano scarsi. Le comunità marinare minori non avevano i mezzi necessari per costruire opere costose quali moli, frangiflutti o dighe foranee. Ci si accontentava di utilizzare i porti offerti dalla natura che, però, in certe aree mancavano del tutto. Il Tirreno, ad esempio, presenta pochi porti naturali e molte spiagge aperte. È per questo che era solcato da velieri fatti per esser alati sulla spiaggia,

scafi che facevano a meno dei porti e che potevano spingere la loro prua fino a pochi metri dalla riva, per caricare e scaricare merci e passeggeri. Erano così in grado di raggiungere tutte le località costiere e trasformare ogni tratto di spiaggia in un luogo di scambio, di commercio, di mercato. In Liguria poi, l'uso degli arenili era incentivato dalle carenze della viabilità: lungo la sua stretta costa, caratterizzata da molti passaggi impraticabili, le strade erano

pessime e quindi le merci ed i passeggeri viaggiavano di preferenza via mare. Le caratteristiche del leudo, un veliero semplice ed essenziale, rispondevano alle esigenze del cabotaggio tirrenico. Il suo scafo presentava un accentuato bolzone e cioè una forte curvatura trasversale del ponte, per aumentare la capacità di carico e scaricare rapidamente fuori bordo l'acqua imbarcata con le onde.





Era poi armato con una vela latina, sostenuta da un'imponente antenna, che veniva sollevata usando un paranco a più vie. Visto che l'antenna poteva superare i trecento chili e la vela i duecento, per l'equipaggio questa operazione era particolarmente faticosa. L'albero a pioppo (composto da un solo tronco d'albero) era inclinato in avanti di una quindicina di gradi, mentre la testa d'albero era a calcese e cioè conteneva la cassa delle pulegge. L'attrezzatura velica era completata da un grande fiocco, teso su un'asta che fuoriusciva di 6-8 metri dalla parte prodiera. Se lo scafo era fatto per esser tirato in secco, la sua forma gli consentiva di affrontare il mare aperto. Questo perché, nonostante le sue dimensioni ridotte (15-16 metri di lunghezza al ponte), il leudo era una vera, piccola nave. Di questa possedeva la caratteristica più importante e cioè una buona tenuta al mare: poteva navigare in tutto il Tirreno e di lì di spingersi fino in Spagna o nello Ionio. Aveva infine una notevole capacità di carico, nell'ordine delle 25-30 tonnellate. Per questi velieri il trasporto del vino ha sempre costituito un'attività importante ed alcuni vinacceri sono rimasti in servizio fino agli anni Sessanta, perché offrivano un servizio "da porta a porta". I leudi erano infatti in grado di accostarsi agli angoli più fuori mano delle coste dell'Isola d'Elba, di Capo Corso

o della Sardegna, dove il comandante scendeva a terra per visitare le fattorie del luogo, trattando direttamente con i produttori. Il vino arrivava a bordo portato da carovane di muli, carichi di otri di pelle o di botticelle. Poi, se il vento era favorevole, in pochi giorni si era di ritorno nel porto di Genova, oppure si scaricavano le botti sulla spiaggia di qualche località costiera, a pochi metri dalle osterie dove il vino sarebbe stato venduto al dettaglio. Il carico dei vinacceri era stivato con un sistema "modulare": la stiva ospitava delle grandi botti fisse ed altre, mobili, erano sistemate sul ponte. Quando si alava il leudo sulla spiaggia, si provvedeva innanzitutto a calare in mare le botti mobili, che galleggiavano e che, legate a una cima, erano trainate fino a terra. Dopo aver così alleggerito lo scafo, s'iniziava l'operazione d'alaggio vera e propria. Data la natura del carico, questa faticosa operazione assumeva spesso un carattere festoso e culminava con la distribuzione di qualche bicchiere di vino ai tanti che avevano "dato una mano" all'alaggio dello scafo. Alcuni leudi erano utilizzati anche per il trasporto di forme di pecorino sardo, sistemate sottocoperta su dei lunghi ripiani sovrapposti. Durante la navigazione queste dovevano mantenere il loro unto naturale e quindi l'equipaggio doveva rigirarle spesso, passando uno straccio unto sulla loro superficie. Va detto che non si trattava di un formaggio qualsia-

si, ma di un ingrediente indispensabile per ottenere il più famoso condimento della cucina ligure: il pesto.

THE LEUDO, THE LAST TYRRHENIAN SAILING SHIP

In the past, navigation took place in a world where good ports were scarce. We had to be satisfied with what nature offered but in the Tyrrhenian Sea there were few sheltered harbours. There were plenty of open beaches so for this reason, the boats had hulls suitable for hauling up onto the sand and they could come very close to the shore to unload their goods and people. At that time, maritime navigation was preferable to land travel, roads were few and dangerous. The leudo had the right characteristics, equipped with a Latin sail weighing two hundred kilos supported on a heavy mast. The manoeuvres were really tiring. The poplar mast (consisting of only one single tree trunk) was titled forwards by about fifteen degrees and the sail rig was completed by a large jib, stretched on a rod that protruded 6-8 metres from the forward side. The leudo was about 15 metres long and was considered a real small ship because it was particularly seaworthy: it could sail throughout the Mediterranean and had a considerable load capacity of around 25-30 tons. On Elba, these ships were used for transporting the wine that had been carried down to the sea by mules loaded with leather skins or barrels. Then, if the wind was favourable, they were back in Liguria in a few days, unloaded the barrels on the beach of some coastal town never far from the taverns where the wine would be sold retail. Some leudi were used to transport Sardinian pecorino cheese, kept below deck, an ingredient in great demand, essential for the famous Ligurian sauce: pesto.