

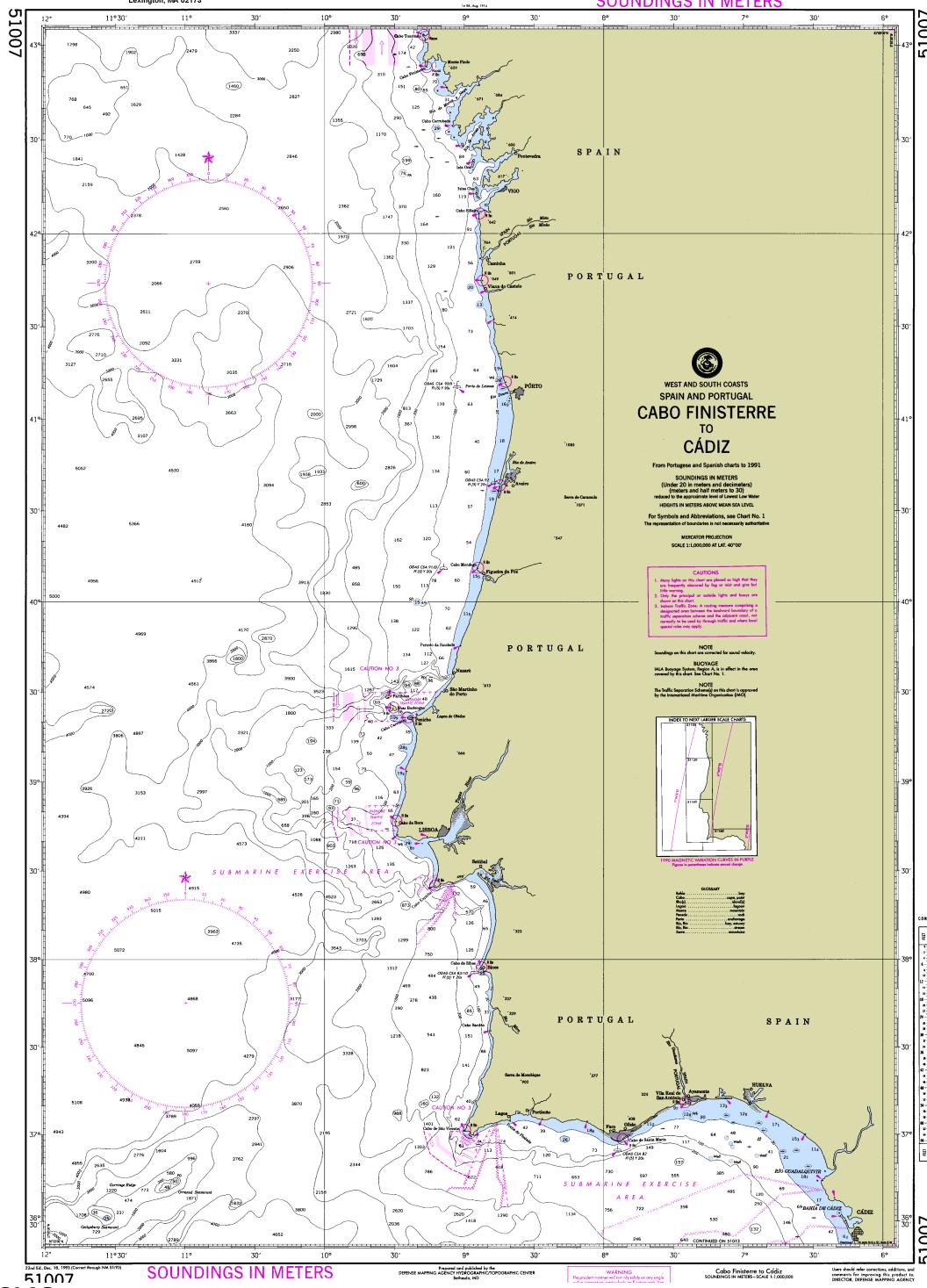
DERROTEROS DE LA TABERNA – *Costa de Portugal*

Página 1

Este derrotero es largo, abarca una distancia de unas 400 millas náuticas y transcurre fundamentalmente a lo largo de la costa oeste de Portugal, el Algarve y la costa sur-atlántica hasta el río Guadiana, frontera natural entre España y Portugal.

Esta es la carta general del derrotero:

Digitized By:
Resolution Mapping
35 Hartwell Ave.
Lexington, MA 02173



510
OLAS

OLAS
Durante el invierno, la ola oceánica de la costa oeste de Portugal suele ser el mayor inconveniente, durante el verano, serán fundamentalmente las brumas de la costa el elemento que cause más problemas. La ola de la costa portuguesa, al ser una costa expuesta al océano, proviene generalmente de tormentas que toman lugar lejos en el océano. En verano, la incidencia

de este mar de fondo es del 10% de los días, en invierno, la probabilidad estadística se triplica (30%).

Con oleaje, los puertos más pequeños de la costa como el Río Duero, Aveiro, Figueira da Foz y Olhao son rápidamente cerrados, pues aproximarse a ellos representa un peligro a la navegación. Recuerde que una ola de 1 metro en mar abierto, puede convertirse en una ola de 4 metros en una rompiente. Los pequeños fondeos también son peligrosos cuando hay Mar.

No obstante existen muchos pequeños puertos que son practicables en cualquier condición climática y que permiten una navegación diurna, tomando por supuesto las debidas precauciones.

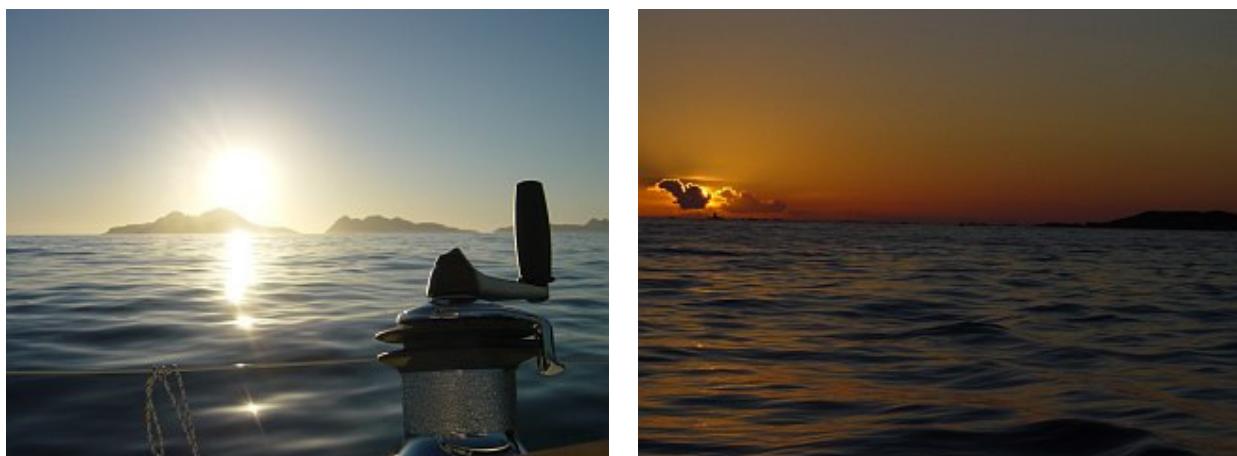
A pesar de todo ello, es recomendable llegar hasta Lisboa, en un día y medio (unas 36 horas de navegación), pues desde allí hasta Sines, hay multitud de lugares para elegir y la climatología suele ser más benigna en esas latitudes, a la vez que en la costa contamos con puertos que ofrecen abrigo más seguro (excepto en el caso de Leixoes y Nazaré, más al norte).

VIENTO

Podemos encontrar vientos del Oeste o bien la típica "Nortada" en Verano. La Nortada es un viento que sopla a partir de mediodía y que hasta el anochecer puede alcanzar una fuerza de 6 en la escala de Bft para caer con el crepúsculo. Por ser además la corriente de N a S con más probabilidad, para descender la costa el verano es la mejor temporada.

LA DERROTA

Nosotros aprovechamos que el recién construido puerto de Baiona tenía aun sus pantalanes vacíos para salir desde allí, y evitarnos al día siguiente por la mañana las primeras 6 o 7 millas dentro de la Ría de Vigo.



Haciendo Bordos por la Ría de Vigo hacia Baiona, Las Cíes al fondo, frente al mar abierto, en el atardecer.

La llegada a puerto Baiona, un eficaz abrigo con fondeadero amplio y puerto deportivo, no tiene excesiva complicación. Hay que tener en cuenta que en cuanto lleguemos a la ensenada (viniendo desde el puerto de Vigo), pasaremos entre el primer islote (a estribor) y tierra (a babor). Cerca de tierra existen unos bajos cuyo calado no es seguro, pero pasando a unos 30m del islote, existe calado suficiente para llegar hasta el fondeadero y el puerto.

**Vista aerea de Puerto Baiona, fondeadero y nuevo puerto deportivo.**

Así que atracamos en los solitarios pantalanes de Puerto Baiona, cenamos a conciencia en un restaurante que nos recomendó nuestro amigo "Piri", quien compartió con nosotros la cena y a primera hora del dia siguiente nos pusimos en marcha.

HO: 0730. Ra=200º. Vb(GPS)= 7. Lat=42º06N / Lon=8º56,3W.

La mar estaba en calma...con esa textura oleaginosa de los días de bruma, ni una brizna de viento, sólo el aparente de nuestra marcha a 6 nudos mientras el motor Volvo ronroneaba suavemente hacia Cabo Silleiro. Pasando a estribor de la señalización luminosa de las rocas (que con mar hacen rompiente), hacia mar abierto. Un suave mar de leva apenas nos molestaba tomándolo por la proa, al doblar el cabo y poner rumbo Sur, tuvimos que izar la mayor para hacer un poco más estable el barco al cabecero, ahora nos entraba la Mar por el costado de estribor, pero para lo que portaba la vela, casi podía haberse quedado en el Lazy-bag.

HO: 0935. Ra=180º. Vb(GPS)= 6,7. Lat=41º53N / Lon=8º56,5W.

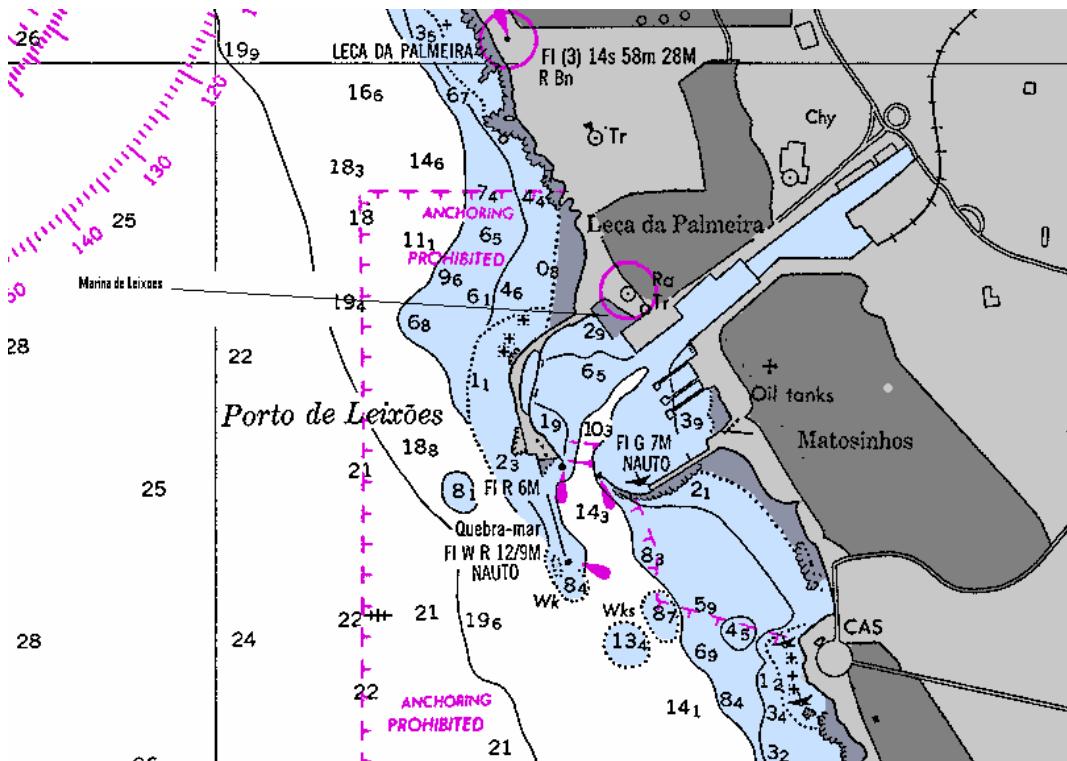
Lo cierto es que las previsiones de viento eran adversas, vientos de NW de fuerza 2 no dan casi ni para mover los catavientos, pero es que a esa hora de la mañana, no contábamos ni con esos dos nudos. Continuamos descendiendo a este ritmo, cruzamos la desembocadura del Miño y durante unos minutos llegamos a contar con un fuerza 3-4. Izamos todo el trapo y aprovechamos que el agua estaba alisada por el viento de la desembocadura para tomarle el pulso al barco...si que acelera, sí...

Pasamos las Poblaciones de Viana do Castelo, Esposende y Povoa do Varzim con el mar en calma, en cuanto contábamos con algo de viento (4 m/s) izábamos el Gennaker para probar la maniobra y el rendimiento, aunque sin dejar de usar el motor como fuerza motriz auxiliar.



Probando el Gennaker frente a Povoa do Varzim...

Tenía verdadero interés en alejarme de esta porción de la Costa de Portugal lo antes posible, y aprovechando el buen tiempo, dado que con mal tiempo, suelen cerrar muchos de los puertos que pueden ser un refugio por la peligrosidad de su acceso en esas condiciones. Así que a las 5 de la tarde llegábamos a Leixões (en Oporto), para repostar, llenar un par de bidones de respeto y poder así navegar toda la noche, que se presentaba buena para ello.



Observad el croquis del puerto. Saliendo de Baiona sobre las 7 y a 5,5 o 6 nudos, llegaréis a Leixões (Oporto) sobre las 17:00pm. Hay que entrar por el Sur. A la entrada, entre los faros que indican babor y estribor, cuidado a estribor con la salida de los barcos pesqueros. A babor queda el malecón y el pantalán de los petroleros, el calado es muy bueno. Seguimos hasta el fondo y entramos a la marina a través de un paso que

parece un poco estrecho (no lo es) y en el que se ven barcos mercantes. No suele permitirse fondear fuera de la marina, pero parece que es una norma que no se respeta mucho. Cuidado con fondear con mar del sur...entra hasta la cocina!!!.



Siguientes puertos disponibles:

Yendo hacia el Norte: Viana Do Castelo a 34mn

Yendo hacia el Sur : Aveiro a 30mn

Fondeadero a 9 millas al Norte en Vila do Conde

Cuando llegas a la marina de Leixoes tienes dos gasolineras, una a babor según entras en el puerto y otra a estribo al final del puerto, id hacia estribo, que os atenderán con amabilidad y espíritu hospitalario a pesar de la hora (a las 5 suelen "plegar velas", la de babor está atendida por un individuo que, al vernos llegar al filo de su jornada laboral, salió descaradamente corriendo para no tener que atendernos (estábamos parados al lado del pantalán para atracar cuando acabase de atender a otro cliente y se largó con viento fresco). Así que, en Leixoes... ya sabeis. Leixoes es un puerto bien resguardado y es uno de los pocos que pueden ofrecer refugio en caso de mal tiempo, adicionalmente la marina está muy cercana a una zona turística con lo que podréis encontrar muchos servicios, incluso una tienda náutica cercana a la que se puede acceder en un corto paseo desde el puerto.

HO: 2020. Ra=190º. Vb(GPS)= 6,5. Lat=40º59N / Lon=8º42,5W.

Continuamos nuestro viaje en dirección Sur tras repostar en Leixoes (Oporto), aprovechando la bonanza del tiempo, decidimos prepararnos para navegar durante la noche, aunque fuese a motor (como había venido siendo hasta el momento desde la mañana, cuando zarpamos de Puerto Baiona).

Una de las características más molestas de esta costa es la multitud de boyas de pesca que se encuentran fondeadas, constituyendo un verdadero laberinto para la navegación... hay que tener mil ojos para no acabar enredado en algún cabo o aparejo de pesca.

A efectos de preparar correctamente la navegación nocturna, y mientras mis compañeros de travesía (Oscar y Alfonso) se repartían la vigilancia en el puesto de Gobierno y la preparación de la cena en la cocina, redactaba un pequeño guión con las señales (faros) que íbamos a encontrar durante la noche y sus características de identificación. De este modo podía ir comprobando que las estimaciones de nuestra posición eran correctas.

Así determiné, aproximadamente, lo siguiente:

Ho:0320, marcaríamos el faro de Cabo Mondego por el través de Br a una Lat=40º11,5N - DB5s (28M)

Ho:0400, marcaríamos por través de Br el Faro de Figueira da Foz, a una Lat=40º,08,8N - DR (9M)

Ho=0730, marcaríamos igual al Faro de Penedo da Saudade, a una Lat=39°45,9N - GpD(2)B - 15s

Ho=0915, marcaríamos Nazaré, ya bien amanecido a una Lat=39°36,3N.

Este era el guión de la navegación de esta primera noche.

La primera parte de la costa, es la que transcurre del Río Duero (Douro) a la localidad de Espinho. La dirección de la costa es el rumbo 170° y su extensión es aproximadamente de 8-9 millas náuticas. En esta costa se distingue desde el mar una formación montañosa que queda inmediatamente al Sur de Oporto, y se denomina "monte de Santo Ovidio". Es recomendable por seguridad mantener una distancia superior a 1 milla de la costa, aunque en mi travesía me mantuve a 3-4 millas en este tramo.

HO: 2145. Ra=210°. Vb(GPS)= 7. Lat=40°49N / Lon=8°44,7W.

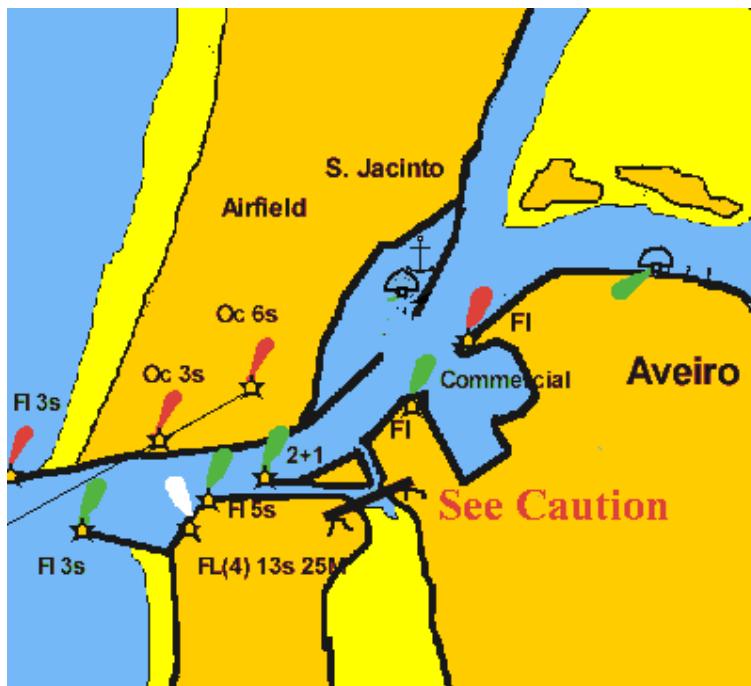
Calma en la Mar, avanzamos a motor con la mayor izada para una mejor estabilidad. Nos cruzamos con algún que otro mercante al alejarnos un poco de la línea de costa. Boyas y boyas de pesca por doquier. Desde el pueblo de Espinho a Aveiro la costa corre casi en línea recta con una dirección del 190° durante unas 20 millas. A tres millas de la costa corre el veril de los 20m de profundidad, mientras que el de 10m corre a una media de 1 milla de la costa. Con mar gruesa, pueden formarse rompientes con profundidades de 15m. De modo que, tanto en el caso de mar gruesa como en la navegación nocturna (para dar resguardo a arrastreros y barcos de pesca), se recomienda navegar a más de 2 millas de esta porción de la costa. Nosotros navegamos a unas 3 millas, pues dentro de poco anochecería.

Esta es la información sobre la ría de Aveiro.

La ría de Aveiro es una vasta laguna de 26 millas de longitud y de unas 7 de ancho hacia el NNE, corriendo paralela a la costa. Su boca se abre a 30 millas al Sur del río Duero (Douro) - 40°39'N, 08°45'W, y se comunica con el Océano por un canal artificial protegido por dos diques rompeolas (molhe norte y molhe sur), balizados con luces.

Reconocimiento.

En la costa Norte de la entrada a la ría de Aveiro, y con una longitud de 1,5 millas divisaremos el pinar Mata de São Jacinto, que sirve de defensa a este trozo de costa contra las invasiones de arena. En el croquis podemos distinguir la ubicación del fondeadero por el signo del ancla, al lado del pueblo de São Jacinto.



Hacia el Norte: Leixoes = 32mn
Hacia el Sur: Figueira da Foz = 30mn
Siguiente fondeadero = Sao Martinho (69mn al Sur)

MUY IMPORTANTE

Un yate entrando de noche en la ría, cayendo a estribor tras pasar el malecón sur hacia el puerto pesquero, tocó líneas de alta tensión con su mástil en Julio de 1998. Esta línea no tiene señalización luminosa, pero está marcado con bolas y tiene una altura inferior a 10m.

A pesar de que hay una enorme cantidad de vías navegables una vez dentro de la entrada de la ría, la mayoría de los cruceros estarán limitados al fondeadero de São Jacinto. La entrada al fondeadero ha sido dragada y permite un calado de 6m, un línea regular de ferries opera desde Aveiro a São Jacinto.

HO: 2335. Ra=180º. Vb(GPS)= 7. Lat=40º36,7N / Lon=8º49,4W.

Habíamos cenado a bordo un par de socorridas latas de lentejas litoral, que dicho sea de paso, supieron como si las hubiese hecho mi suegra, habíamos dejado atrás la entrada a la ría de Aveiro descrita anteriormente. Como comenté, decidimos navegar esta noche completa, dado que el tiempo acompañaba y pretendía doblar lo antes posible el cabo de Roca.

Desde nuestra situación hasta Cabo mondego, teníamos un camino de 18 millas náuticas, (algo menos de 3 horas, según las indicaciones de velocidad del GPS). Podíamos divisar ya claramente la cadencia de la luz de Faro Mondego por la proa. Una luz anaranjada (como les pasa a todas las luces blancas con la distancia, tened esto en cuenta), ya habíamos reconocido sus características de acuerdo al libro de faros y señales de niebla (DB5S - Destello Blanco cada 5 segundos). El faro está situado en una elevación que presenta el Cabo. Es una torre cuadrangular de color blanco con un edificio. Adjunto una foto del faro de Cabo Mondego y algunos datos. Obviamente, nosotros pasamos de noche y no vimos lo mismo.



Elevación del Faro = 97m. Alcance = 28 millas (cuando empezamos a verlo, faltarán mas de 4horas de camino para llegar). Fecha de establecimiento = 1857. Fecha que data el edificio actual = 1917. Fecha de automatización = 1988 (es decir, cuando despidieron al farero).

Fecha=18/Jul.HO: 0035. Ra=195º. Vb(GPS)= 7,3. Lat=40º29,7N / Lon=8º52,5W.

El cielo totalmente despejado, las estrellas como pintadas allá arriba, al lado de la perilla del palo, mareaba mirarlo de la cantidad y densidad de astros que pueden verse en una noche así. La Mar como un plato de sopa, increíble que no se moviese ABSOLUTAMENTE NADA. El "Alendra" ronroneaba suavemente y se oía el murmullo del agua de mar deslizarse dulcemente por los costados del casco. Alfonso y yo de guardia en cubierta, Oscar decide bajarse a echar una

cabezadita al poco rato. La tenua luz de la mesa de cartas de la cabina no nos impide ver con sorprendente claridad y concisión. No hablamos mucho, hay mucho que ver y que oír... los pesqueros faenando y maniobrando "como dios les da a entender", la luz del faro, las boyas de pesca, las estrellas... y al fin... a babor, detrás de la costa arenosa y llana de Palheiros de Mira, salen como cogidos de la mano, la Luna y Marte, tan brillante y cercano este último como algún antepasado nuestro pudo contemplar hace unos 70.000 años. ¿Alguien da más?.

Se distinguen algunas luces aisladas en la oscura y virgen franja de costa... quizá alguna instalación de tipo industrial... un poco más allá una urbanización (o no??, quien sabe y a quien le importa en estos momentos). Mientras contemplas la costa pasar, todo te parece que se mueve muy despacio. Parece que no llegas a los puntos de referencia, y una vez allí, parece que no terminas de pasar, pero cuando dejas de prestar atención a la velocidad y sólo navegas, disfrutas, dejas de fijarte en ello, compruebas que el ritmo del velero es inexorable y yarda a yarda, sin prisas, va devorando la costa Oeste de Portugal.

HO: 0300. Ra=195º. Vb(GPS)= 7. Lat=40º13,3N / Lon=8º56W.

Oscar sigue en la Cabina, estamos a una milla o dos de Cabo Mondego. Ha saltado un suave viento terral, la Luna y Marte han ascendido y ahora podemos verlos a la altura de la amura de babor, allá en lo alto. He izado el Génova, con ello vamos un poco más escorados pero podemos bajar un poco las revoluciones del motor y mantener la velocidad.

La verdad, después de mas de 4 horas, ya teníamos ganas de llegar al Cabo. Aunque sólo sea para poder mirarlo por la popa y cambiar de panorama.

A las 0345 ya habíamos pasado Cabo Mondego y desde nuestra derrota distinguíamos en la costa las luces de Figueira da Foz. Incluso su característico faro de destellos rojos (DR). Este faro es visible desde 9 millas, pero su rango de luz sólo es efectivo desde el sur, pues la elevación del cabo impide que sea visto navegando desde el Norte.



Figueira da Foz es un puerto que, en invierno y con Mar formada, puede suponer un importante peligro por la barra a su entrada, que se extiende hasta 0,5 millas de la entrada al puerto y puede formar una rompiente. Por ello se recomienda que,

en invierno se recale de día y en condiciones de mar en calma, cuando la barra pueda ser vista. En verano, incluso con Nortada, la entrada es segura en la mayoría de las condiciones y no debe haber problemas para recalcar.

Se puede hacer gasoil en el muelle pesquero, en un pantalán de madera protegido con neumáticos, así que cuidadín si somos escrupulosos con las manchas en el casco.

Otra cosa más, cuidado con las fuertes corrientes dentro del río.

Dirección Norte = Aveiro a 30mn.

Dirección Sur = Nazaré a 34 mn.

Fondeaderos al Norte (Aveiro) y al Sur (Sao Martinho a 39mn)

Al pasar Cabo Mondego, ponemos rumbo directo para pasar a 3mn de Cabo Carvoeiro. Esto hará que, al llegar a la Altura de Nazaré, nos encontremos aproximadamente a 13 millas de la costa, no creo que la Guardinha vaya a venir a medir esa milla y ver que con el barco despachado en zona C, estamos en la zona B... ¿o en Portugal son otras las zonas?.

HO: 0535. Ra=210º. Vb(GPS)= 7. Lat=39º56N / Lon=09º03,6W.

Hace un rato ya que distinguimos el faro de Penedo da Saudade por la amura de Br. El libro de Faros y señales lo describe como GpD(2)B 15s - Grupo de dos destellos Blancos cada 15 segundos. La altura del plano de iluminación de este faro es de 55m y el alcance de su luz es de

30mn...otras cuatro horas desde que lo ves hasta que lo marcas por el costado.



El faro es una torre cuadrangular sobre terreno rocoso al Sur del pinar de Leiria. Tras la formación rocosa sobre la que está construido, continúa la playa hacia el Sur. La palabra portuguesa "Saudade" expresa el sentimiento de melancolía y pena por la pérdida de un ser querido. Según la leyenda, la Duquesa de Caminha, tras la dramática decapitación de su joven esposo, pasaba largas horas llorando sobre las rocas que recibieron así el nombre de "Penedo da Saudade", la ubicación del actual faro.



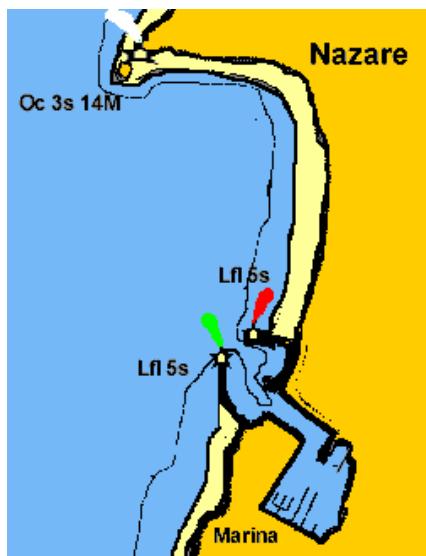
Fecha de establecimiento = 1912.
Fecha de las construcciones actuales = 1912. Fecha de automatización = 1988 (despido del farero local). En 1912 fue equipado con una lente Fresnel de tercer orden que fue sustituida en 1921 por la que actualmente se encuentra en servicio.

HO: 0700.

En quince minutos, el cielo se cubre súbitamente. Dejamos de ver el Faro de las Berlengas, frente a Cabo Peniche, que nos servía como referencia para el rumbo. Se nos echaba encima una densa niebla. Decido poner rumbo al Faro de Penedo da Saudade para acercarnos más a la costa, buscando un veril menos profundo y así evitar en lo posible encontronazos no deseados en alta mar con pesqueros o mercantes.

Oscar, que se había apuntado a una "cabezadita", nos regala con un madrugón a las 0730am Hora oficial española. Una vez de nuevo a dos o tres millas de la costa, seguimos navegando paralelos a ella en dirección a Punta Peniche. Alfonso se acuesta después de toda la noche en vela y yo me bajo a la cabina y me quedo dando cabezadas en los sillones del salón por si acaso, ya que Oscar

no tiene título de Patrón y para llevar la caña y con el sueño que tengo, imaldita la falta que le hace!



Aproximadamente a las 0845 marcamos por el costado de babor Nazaré.

Las aguas son profundas. Sin embargo, en la parte Norte de la ensenada, donde se encuentra el cabezo que parece emergir del mar, llamado "morro de Nazaré", hay que procurar no pasar muy pegado a la costa, pues existe una piedra llamada **Guilhim** que nos puede dar algún susto. En el morro de Nazaré es donde se encuentra el Faro de Nazaré, distingible por su descripción OcB 3s (Ocultación Blanca en períodos de 3 segundos), su alcance es de 14 millas, con lo que puede ser divisado por el Sur, desde Punta Peniche. La altura del plano focal es de 50m.

El calado de la marina de Nazaré es de 4-5m y puede acomodar hasta barcos de 25m de eslora.

No obstante Nazaré no era nuestro objetivo, sino Cabo Carvoeiro (también conocido por los navegantes ingleses como "point Peniche"), seguimos avanzando a motor, sin una sola brizna de viento, hacia el Cabo, para pasar entre el mismo y la Isla Berlenga, que se encuentra a 5mn a un rumbo NNW. Nosotros no pasamos cerca de la Isla, pero aquí va alguna información.

Isla da Berlenga.



La Isla de Berlenga es parte de una formación granítica con más de 280 millones de años. Por su apariencia, se dice que es una isla Encantada. Esta formación milenaria, incluye también las Estelas y las Islas (Islotes) Farilhoes, 4mn al NNW de la Isla Berlenga.

La isla Berlenga fue declarada parque natural protegido en Portugal, en el año 1981. Y es uno de los más importantes lugares de anidamiento de aves marinas de la Península Iberica, con lo que, la próxima travesía por la costa, una visita a Berlenga es segura, no pasará de largo de nuevo. También es una importante reserva de vida marina y seguro que un buen lugar de buceo.

En la Isla Berlenga existe un buen fondeadero al Sureste de la Isla, donde existen algunas boyas preparadas para el fondeo. La isla estuvo hace tiempo habitada por monjes que se dedicaban a la oración y a la ayuda de marineros naufragados o con problemas. Debido a esto, la comunidad de monjes sufrió reiteradamente el ataque de piratas, por lo que reconstruyeron el monasterio como fortín en un islote cercano, conectado a la isla mediante un puente. Existe un restaurante-bar y una tienda con las cosas más básicas. Con el dinghy, podemos alcanzar la Cova do Sonho (cueva del sueño) a través de un túnel denominado Furado Grande.

El Faro de Isla Berlenga, es reconocible por un destello blanco en periodo de 10segundos (DB 10s), tiene una altura de 121m, y es visible a 27 millas, con lo que su rango es amplio.

HO: 1100. Ra=240º. Vb(GPS)= 7,5. Lat=39º23N / Lon=09º23,7W.

Llegamos a Peniche y Cabo Carvoeiro, marcando por el costado de estribor Isla Berlenga, descrita anteriormente. El Puerto de Peniche está ubicado al sur del Cabo, nada más doblarlo, en una ensenada. El día está, de momento, plomizo. Mucha bruma, el mar como "aceitoso" y ni una sola brizna de viento sopla, ni parece que vaya a soplar. Cabo Carvoeiro, para aquellos que aun no lo hayan deducido, es la parte Norte de la "Nariz" de Portugal.

Antes de doblar el cabo, nos pasamos 10 minutos maniobrando a un arrastrero que, o nos ignoraba, o quería que nuestro seguro le pagase la pintura del casco, o iba harto de grifa... cuidado con estos pesqueros, que no parecen tener mucho respeto por el reglamento de abordajes. Por cierto, sabemos que es un arrastrero porque tuvimos suerte de ver las artes de pesca por la popa, ni mucho menos porque llevase la señalización que corresponde en su caso.

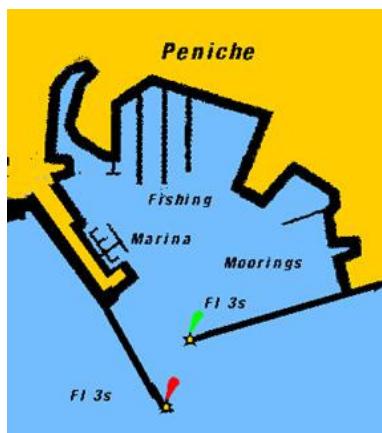
Doblamos el Cabo y divisamos el puerto de Peniche por babor, y a unas veinte millas por proa, Cabo de Roca.



Aunque la foto está en blanco y negro por motivos artísticos, es del año 2002 (a mí me gusta). Así se ve Cabo Carvoeiro desde el Sur.

El faro de Cabo Carvoeiro es reconocible por GpD(3)R 15s, es decir, Grupo de 3 destellos Rojos en períodos de 15 segundos. La altura de este faro es de 57m y su alcance es de 15 millas.

Este es el croquis del puerto de Peniche.



Es un puerto pesquero muy activo y bien protegido. Su mayor atractivo reside en la gastronomía de sus platos de pescado, más que en la belleza de sus parajes. Un pantalán con agua y electricidad se encuentra al oeste del puerto (al exterior de la marina), donde pueden atracar visitantes y barcos en tránsito. Se entiende que aún se permite fondear en la parte sudeste del puerto, donde el fondo tiene buen agarre. Con viento Sur, el movimiento en el puerto puede llegar a montar las defensas del barco en el pantalán, así que cuidado en estos casos.

La fortaleza bien vale una visita. Sus mazmorras han alojado a las tropas derrotadas de Napoleón, a Liberales que deseaban el final de la monarquía, a prisioneros alemanes durante la Primera Guerra Mundial y presos políticos durante la dictadura de Salazar. También acogió a refugiados de las

colonias tras la caída de la dictadura en 1974.

La primera semana de Agosto es la fiesta de **Nossa Senhora de Boa Viagem** con la ceremonia de bendición de la Virgen en el puerto, seguida de danzas en las calles de Peniche y fuegos artificiales.

A partir de Peniche, hay una zona donde se intercalan playas y rocas, con escasas o casi nulas urbanizaciones, pero indudablemente hay turismo, pues al salir el sol se divisaba gente en la playa. A unas 3 millas de Cabo da Roca, la costa se vuelve un acantilado Rocososo y permanece así hasta pasado Lisboa.

Durante esta parte de trayecto, nada que reseñar, el día aclaró después de una hora de zafarrancho de limpieza a bordo (incluyendo cubierta) y un sol veraniego nos regaló con horas de bronceador, cervezas y holganza. Poco antes de Cabo da Roca, repusimos Gasoil de las garrafas de reserva que habíamos preparado en nuestra parada en Leixoes, muchas millas atrás. El motor Volvo MD2020 es un prodigo de economía en el consumo...un 10 para los señores de la Volvo Penta.

HO: 1600. Ra=190º. Vb(GPS)= 7,3. Lat=38º53,3N / Lon=09º29,5W.

Pues eso, en esta posición y a esta hora paramos a llenar el tanque de combustible. Se nos derramó un poco porque el tapón está un poco inaccesible para la garrafa...perdóname Rainface, no volverá a suceder...

Seguimos navegando para pasar el ansiado Cabo Roca. Una vez allí y dependiendo de la hora, de las condiciones y de las ganas que tuviesemos, decidiríamos donde atracar para pasar esta noche. En este punto ya hay donde elegir...Cascais, Lisboa, Sesimbra...en fin...otra cosa.

HO: 1735. Ra=170º. Vb(GPS)= 7,3. Lat=38º46N/ Lon=09º31W.

Hemos pasado Cabo Raso, al Sur de Cabo de Roca, acabamos de ver una pareja de delfines por babor, han nadado curiosos a nuestro lado hasta que Alfonso, levantándose de la siesta, ha gritado ¡¡¡MIRA TIO...DELFINES!!! y se han marchado en busca de otros navegantes más discretos y silenciosos, en resumen, más "ecológicos". No me extraña, el berrido de Alfonso se ha debido oír desde el casino de Estoril.

El Faro de Cabo da Roca.



Desafortunadamente, por la altura y lo escarpado del acantilado, no se aprecia bien este faro. Es una pena. Puede ser reconocido por GpD(4)B 18s, Grupo de cuatro destellos blancos en periodos de 18 segundos. La altura del plano focal es de 165m y es visible a 26 millas. El Faro de Cabo Raso, poco más al Sur, puede ser divisado desde 20mn.

Se estableció en 1772, la torre actual fue construida en 1846, y despidieron a este farero en 1980.



Otra Perspectiva del Cabo da Roca, fijaos en que el edificio del faro apenas se distingue. En esta zona nos visitaron los delfines.

Atravesamos el dispositivo de separación de tráfico de entrada al Río Tajo, que da acceso al puerto de Lisboa, donde el tráfico es algo a tener en cuenta. Aparte de buques fondeados al abrigo de la amplia desembocadura del Tajo entre Cabo Raso y Cabo Espichel, el tráfico de mercantes te hace navegar con diez mil ojos. Pusimos rumbo directo a Cabo espichel...el último del día (si todo va bien). Decidimos pernoctar en Sesimbra.

Pero también pudimos encontrar multitud de veleros navegando por la zona. El viento de poniente ya empezaba a ofrecernos la fuerza motriz necesaria como para poder navegar a vela. La profundidad aquí es impresionante, unos 1000m, la sonda haciendo "chiribitas".

Pasada la separación del tráfico, izamos el Gennaker y nos pegamos algunas "picadas" con algunos de los barcos que por allí navegaban y que se prestaron a ello. A pesar de no conocer suficientemente bien el barco, no encontramos rival para el "Alendra" (jejejeje...lo siento, Algarve, igual no estabas tú por allí ese día).

Un barco de bandera portuguesa, de algo más de eslora que nosotros (11m aprox), con spi izado, competía con nosotros en velocidad rumbo al cabo. El patrón portugués y yo nos mirábamos de reojo pero como no queriendo dar a entender que bajo ningún concepto íbamos a ceder.

Estábamos en un rumbo muy abierto para llegar al cabo, de modo que teníamos que dirigirnos a sotavento (el portugués estaba a sotavento también). Pero nuestro Gennaker no rinde tan bien de popa como a un largo y perdimos algo de terreno. De hecho entramos en rumbo de colisión con nuestro rival... los minutos pasaban y poco a poco nuestras derrotas confluían.

Sangre fría, "coordinación", estamos a dos esloras de la proa del otro barco y vemos que la cara de su tripulación cambia de color. La nuestra también. Oscar y Alfonso en los Winches... me miran como diciendo "traslucha ya!...a qué coñe esperas?". ...yo pensando "un poco más, un poco más....".

Grito "TRASLUCHAMOS!!!" a escasos 8 metros de nuestro rival. La escota del Gennaker gira con contundencia y ...visto y no visto, navegábamos de nuevo al largo con la proa del portugués pegada a mi nuca. Miro para atrás y el patrón del otro barco, sonriente, levanta su mano en actitud amistosa de saludo. Una muestra más de "fair play" por parte de la otra tripulación. Poco a poco ganamos velocidad y el "Alendra" se separa, cada vez más rápido, del perseguidor. Una milla más adelante, con más de 200m entre nosotros, se rinde y vira de nuevo rumbo a la entrada del Tajo. Esta vez ha sido para nosotros, la próxima ya veremos...



Cabo Espichel y su faro, ya al atardecer, desde el "Alendra", invicto en la entrada a la Ria de Lisboa ;). Al lado, las cuevas en la base del acantilado, esperamos el paso de un pesquero para que pudiese apreciarse bien la dimensión de las entradas.

Cabo Espichel es un elevado acantilado sobre el que se encuentra el su Faro. En la base del acantilado, a nivel del mar, numerosas cuevas invitan a una visita con el dinghy para explorar el interior de las entrañas del cabo. No lo hicimos, pero Alfonso, que traía su equipo de buceo, no dejó de darme la paliza para detenernos un rato, y sólo pude convencerle por el poco tiempo de luz diurna que nos quedaba.



El Faro de Cabo Espichel tiene su historia, no os vayais a creer que este es un faro normal y corriente. Las costas de Portugal han estado din señalizar durante largo tiempo, esto les valió el sobrenombre de la "Costa Negra" por parte de los marinos ingleses que por allí transitaban. Aún así, se sabe que desde el sigo XV, había iluminación mediante hogueras, mantenidas por monjes (parece que los monjes portugueses fueron muy activos en lo referente a seguridad marítima, recordáis Isla Berlenga?) en Cabo Espichel, donde actualmente se encuentra el faro. Pero lo más sorprendente para mí es que en 1947, contaba con una optica-catadrióptica que le permitía ser visto a nada más y nada menos que a... **i 42 millas !**...actualmente el alcance del faro es de 26 millas.

La altura del Faro es de 168 metros, y podemos reconocerlo por DB 4s (un destello Blanco cada 4 segundos).

TRUCO PARA RECONOCER BIEN LOS FAROS

Bien, esto es un pequeño inciso en el derrotero, pero sé que no muchos navegantes se aventuran a travesías nocturnas por lugares desconocidos, en cuyo caso la identificación de los lugares corre por cuenta de nuestros inestimables amigos los faros y sus primas hermanas, las boyas. Yo recomiendo a todo el mundo que lo pruebe, es una experiencia muy gratificante y pones realmente a prueba muchas habilidades del arte de navegar (o marear, como dirían algunos de nuestros ilustres cofrades).

Partimos de la base de que, mas o menos (10 millas abajo o diez arriba) sabemos en que parte del planeta tierra nos encontramos...hasta ahí puede ser fácil ¿no?.

Bien, observemos la luz del faro, e intentemos identificar su "ritmo", es decir los períodos con los que, o bien destella, o bien oculta la luz, y cual es el color de la misma (como dije antes, en la distancia, una luz blanca aparece como algo "anaranjada"). Tomad todo el tiempo necesario, en la Mar no suele haber prisas por regla general.

Contamos los destellos (o las ocultaciones) 1...2...3.....1...2...3.....1...2...3
Luego observamos que son tres destellos que se repiten en un periodo de tiempo.

Imaginemos que no tenemos reloj...¿cómo cuento los segundos entre los ciclos de destello?.

Cuento, con ritmo normal, desde el número 121 en adelante (cientoveintiuno, ciento veintidós...y así), esas cifras, dichas a un ritmo normal, se dicen en un segundo (muy aproximadamente).

De modo que nada más acabar el ciclo de luz/ocultación, comienzo a contar...

1...2...3<cientoveintiuno><cientoveintidós><cientoveintitres><cientoveinticuatro>1...2...3...

Luego cada cuatro segundos hay tres destellos (u ocultaciones), si la luz es blanca y se trata de un destello, debo buscar por lo siguiente en la identificación:

GpD(3)B 4s - Grupo de 3 Destellos Blancos cada 4 segundos

Si fuesen ocultaciones sería:

GpOc(3)B 4s - Grupo de 3 ocultaciones de luz blanca cada 4 segundos

Las nomenclaturas y abreviaturas de las identificaciones vienen explicadas en el libro de Faros y señales de Niebla. En ese mismo libro, busco en la página que corresponde a la zona donde me hallo, y habrá un faro que en la columna de identificación tendrá cualquiera de las dos claves que os he expuesto anteriormente. Si no es así, es que no es el libro de Faros, por favor, dejad el Playboy para otro momento.

=====

Al doblar Cabo Espichel para aproarnos a Sesimbra, un fuerte terral proveniente de las escarpadas paredes del cabo nos pone la carne de gallina, toda la tarde en bañador y ahora abajo a por el forro polar. El sol ya se oculta y llegando a la bocana del Puerto de Sesimbra, nos cruzamos con varios pesqueros pequeños que faenan por la zona, desde los acantilados, nos observa curiosa una colonia (o manifestación, no sé), de gaviotas.

HO: 2145.Rv=010º.Vb=6'.Lat=38º26,6'N, Lon=009º06'W.

Enfilamos la bocana y entramos en el puerto. De frente, muelles pesqueros y a babor, al fondo, la marina deportiva..."abarrotá". Soplando un terral de narices nos ponemos a dar vueltas y vemos el atraque de visitantes o tránsito ... o lo que sea aquello donde nos vamos a atracar.

Oscar a la amarra de popa, Alfonso a la de proa, el marinero de la marina, en el pantalán, haciéndonos claras indicaciones de que nos ayudaba a atracar. El viento de proa, y con mala leche. Me acerco al pantalán de proa, con mucho cuidadííínnn... Alfonso arroja la amarra al marinero que la fija a la cornamusa del pantalán. Meto timón a estribor para atracar por babor y, apoyados en las defensas que nos protegen del pantalán, la popa se acerca lentamente. El marinero metiendo prisa, tiene "biruji" y quiere volver a la caseta. A Oscar le da un ataque de daltonismo, calcula mal la distancia y se dispone a saltar, amarra en mano, al pantalán, en vez de largarla al marinero. Se da cuenta de que queda un güebo para llegar e intenta rectificar. Se queda agarrado al obenque y a los tubos del bimini con todo el cuerpo por fuera de la borda, el agua hasta la rodilla y la amarra que no la suelta ni a tiros. Logra sacar los pies del agua y los apoya en la regala pero no consigue alzarse... me dice "me sujetas esto, por favor?" ofreciéndome la amarra.

Yo si suelto el timón me quedo otra vez proa al pantalán, viene Alfonso y se hace cargo. La risa

me duró "several hours" . Esta historieta la he contado en otro post, así que ya sabeis de donde es.



El puerto ya NO es así, donde figura "fishing" es ahora un club náutico y hay un malecón que, desde el este (donde figura el fondeadero en el croquis), cierra la entrada al puerto.

Una vez amarrados, entregamos la documentación al marinero y nos cobra 16 "Lerus" por el atraque. Le preguntamos dónde podemos cenar, nos indica un lugar llamado "Lobo do Mar", saliendo del puerto por la carretera enfrente de la puerta misma de la marina hay un chiringuito a unos 800 o 1000m con una parrilla en el exterior y mesas en el interior. Nos metemos dentro.

Bastante gente en el restaurante, no esperéis lujo. Pedimos, obviamente pescado porque sospechamos que ya no quedaba cordero a esas horas. Sardinhas grelhadas (sardinas a la brasa) y algún pescado de la zona del que ni me acuerdo, ensalada y agua.

El tío era el hombre más risueño del mundo, en las paredes, muchas placas de salvamento marítimo y grupos de rescate y eso... las sardinas, si soy objetivo, pues no estaban muy bien hechas pero nos supieron a gloria bendita, de todos modos, eran frescas.

Estábamos agotados. Aun así nos permitimos el lujo de una sobremesa donde el dueño nos regaló con un licor que no tenía etiqueta y cuyo olor a alcohol desmayaba, una especie de orujo pero para "el Yeti". Pelotazo, lagrimones, más risas del colega y a pagar.

Volvemos al "Alendra" y caemos rendidos, a pesar de no haber tenido la precaución de evitar el síndrome de la "driza boba". Ni nos enteramos del concierto. Espero que los vecinos no nos hayan maldecido más de lo estándar.

Al día siguiente, nos levantamos y alfonso se curra unos vasos de leche con galletas (no hay mucho que currar pero menos da una piedra). Vamos a hacer gasoil. La gasolinera que está en el muelle pesquero (saliendo del náutico a babor), dada la hora, tiene más afluencia que el paso de La Esperanza de Triana. Como tenemos el tanque con 3/4, media vuelta y nos vamos para Sines, allí haremos gasoil antes de dar el salto para cruzar el Cabo de San Vicente.

Fecha: 19/07/2003. Ho=0915. Vb=7'. Rv=170º. Lat=38º25,5'N, Lon=009º06'W.

Salimos de Sesimbra y ponemos rumbo directo al Cabo de Sines, la travesía debe ser de unas cuatro horas y media (aprox) y llegaríamos a la hora de comer, con tiempo de respasar, comer algo y poner proa a Cabo San Vicente, intentando doblarlo antes de que caer completamente la noche (a eso de las 22:30pm).

Como viene siendo frecuente, la mañana envuelta en bruma y el mar como un plato de aceite de color gris movido por un suave mar de leva del Oeste. La bruma a la salida de Sesimbra puede ser

normal, pues nos encontramos a pocas millas de la desembocadura del Río Sado y estas zonas suelen ser proclives a niebla y brumas.

La mañana no ofrece gran cosa que reseñar, al poco tiempo de abandonar Sesimbra, perdemos de vista la costa, pues la Bahía de Setúbal se abomba bruscamente hacia el Este, volviendo a salir hacia el Oeste en Cabo Sines. Nada por aquí....nada por allá, sólo bruma y esa especie de aceite gris que dicen que es la Mar...pues será.

Fecha: 19/07/2003.Ho=1130.Vb=7'.Rv=170º.Lat=38º06'N, Lon=008º57'W.

Comenzamos a poder distinguir el perfil aún borroso de la costa Do Norte a la altura de la Laguna de San Andrés y la localidad de Areias Brancas, poco después divisamos Cabo Sines.

Sines es el último puerto antes de dar el "salto" al Cabo de San Vicente, que significa concluir la travesía de la costa Oeste de Portugal y comenzar a atravesar el Algarve, la costa Sur, hacia el Saco de Cádiz.

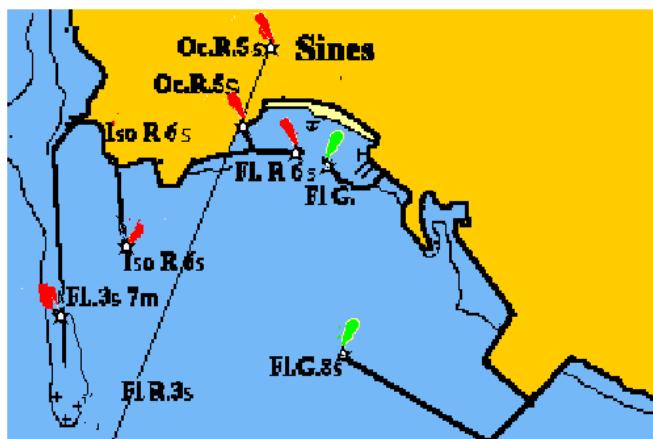
El Faro de Sines.



La torre fue construida en 1980, su plano focal tiene una altura de 56m y su alcance es de 26mn, con lo que casi casi, puede ser visto desde Sesimbra. Lo podemos identificar como GpD(2)B 15s (grupo de 2 destellos de luz Blanca cada 15 segundos).

El Puerto de Sines.

El croquis no es muy bueno, intentaré cambiarlo más adelante, creo que he localizado unos portulanos un poco mejores.



Para entrar en el puerto de Sines, tenemos que pasar el Cabo de Sines en dirección Sur, nada más pasarlo, veremos la entrada a babor viendo desde el Norte. **MUCHO CUIDADO A LA**

ENTRADA... hay una serie de rocas sumergidas que podemos no llegar a distinguir bien, están marcadas en el croquis como el malecón exterior del puerto. Hasta que no lleguemos a la boyas de entrada más al sur, no podemos entrar...o la habremos fastidiado a base de bien...

Para poder entrar con seguridad de noche ES OBLIGATORIO EMPLEAR LA ENFILACION DE LAS DOS LUCES ROJAS EN TIERRA QUE SE INDICA EN ESTE PORTULANO. Y no vale con "más o menos", si estamos fuera de la enfilación, más vale que sea por el lado de estribor de la misma según entramos.

Seguimos la enfilación y entramos en el puerto interior, donde hay un fondeadero y, a estribor, la marina. Al fondo de la misma, el pantalán de gasoil (y de espera, pues las oficinas del puerto están escaleras arriba). Entramos en una zona protegida, como dije, un fondeadero, con una bonita playa urbana y el pueblo de Sines a la vista. Una zona preciosa. Sines es el lugar de origen del mítico navegante portugués Vasco da Gama.



En la fotografía aerea se ve todo bastante bien. Al fondo el muelle industrial con el malecón exterior (lástima que no se ve hasta las piedras), luego el muro interior que da acceso al fondeadero (hacia la derecha de la foto, donde se ven los barcos fondeados), la playa urbana con las casas del pueblo en la parte inferior y a la izquierda abajo la marina.

Fecha: 19/07/2003. Ho=1400. Atracados en Sines.

Nadie en el pantalán de gasoil. Increíble, es domingo y el tipo de la gasolinera se ha evaporado. Un navegante irlandés se acerca en un dinghy desde su barco fondeado frente a la playa. Nos mira con cara de póker y arquea las cejas. Le pregunto de donde vienen y me comenta que vienen de Irlanda, que han dejado sus trabajos para pasar un año sabático navegando por aguas del Mediterráneo, más cálidas que las de su Irlanda natal. Me dice que nos han visto en la travesía (la verdad es que nosotros a ellos no, será que no prestamos suficiente atención).

Subimos al edificio de las oficinas y le decimos al "sekurata" que queremos repostar. Nos comenta que hay que llamar al empleado de la gasolinera por teléfono y esperar a que venga...de buen rollito...una hora y media esperando.

Por si las moscas, nos preparamos una comida a bordo y comemos esperando al "empleado del año de la GALP", que se presenta a las 15:15, sin prisa pero no sé si con pausas o no.

Ho=1530. Vb: 8'. Rv=185º. Lat=37º57'N, Lon=008º52'W.

Ha saltado un F4 del Oeste, que parece que incluso refresca. Desenrollamos Génova e izamos Mayor, pero el viento se viene un poco abajo y como vamos tarde, empujamos un pelín con el motor para hacer los 8 nudos.

Se ha levantado una marejada muy incómoda porque nos entra un poco por el través, el barco da frecuentes guiñadas y no hay quien pare quieto a bordo. La marejada con el tiempo se sube a los

2-2,5m. Pero entre planeada y planeada logramos mantener la media de velocidad.

Pasan las horas y tenemos que ir muy pendientes del rumbo. La verdad es que estamos apretando de lo lindo para llegar al Cabo con luz de día, aunque sea un poco nada más. Tampoco es que vayamos a ganar nada por llegar antes al Cabo, pero no quiero pasar éste completamente de noche. Tiene fama de "mala leche". Además el viento está subiendo, hay ya rachas de f5.

A pesar del meneo y del ritmo frenético que nos hemos "autoimpuesto" como castigo (debe ser por eso), Alfonso, nuestro chef a bordo, hace unos sandwiches de paté y nos los comemos y todo. Hay que ver lo que es el hambre cuando aprieta.

Ho=2130. Vb: 8'. Rv=180º. Lat=37º11'N, Lon=009º01,5'W.

¡¡Nos hemos casi "merendado" las 55 millas desde Sines a Cabo San Vicente!!, no está nada mal para un velero de 9,62m de eslora. Aun hay luz de día y podemos ya divisar el Cabo, la visibilidad es buena y aunque el sol se está aún ocultando (creo que en el crepúsculo náutico), es de día. Al poco tiempo vemos encenderse la luz del Faro de San Vicente.



El Faro de San Vicente.



Tambien conocido como Farol Ponta da Sao Vicente. También en este punto existía una luz mantenida por los sempiternos monjes portugueses en 1515. El Faro de San Vicente es uno de los poquísimos faros en el mundo que está equipado con una lente hyper-radial. Es visible desde una distancia de 32 mn. Podemos identificarlo como **DB 5s** (destello de luz blanca cada 5 segundos), la altura de su plano focal es de 86m. En 1982 se automatizó y otro farero más fue a reunirse con sus colegas despedidos.

A las 10:30pm, ya oscureciendo de forma notable, comenzábamos a doblar el Cabo. Al aproximarnos el viento cayó y lo recibíamos de popa, abrimos las velas. A medida que marcábamos el Faro por el costado de Br, el viento subía rápidamente de intensidad. Para celebrar que doblábamos el Cabo, Oscar preparó unos Whiskies para los tres. No tuve tiempo de terminar el mío, comenzó el baile.

El viento subió muy rápido y al doblar el cabo la Mar se hizo algo confusa, quizá estábamos más cerca de lo necesario (1 milla, mas o menos...las ganas de pasarlo). Muy pronto, leía en la corredera planeadas de mas de 9 nudos. Me empecé a preocupar. Iba muy pasado de trapo ya y no me parecía seguro aproarme para rizar la mayor. Pensé que era sólo el cabo y que aguantaría hasta pasar Punta de Sagres. El anemómetro marcaba puntas de 28 nudos, con 25 constantes.

La noche cayó a plomo al tomar punta de Sagres y virar hacia el suroeste. Tenía que llevar la mayor muy abierta y el viento ululaba con fuerza, no se veía ya nada mas que la luz roja del Faro de Sagres. El viento siguió subiendo. La Mar se debió hacer más confusa, pues ahora nos golpeaban olas por el través y planeábamos tambien con mar de popa. El efecto del cabo sobre la mar se dejaba notar.



La costa de la zona Vicentina de Sagres es excepcionalmente bella....de día.

Los tres llevábamos ya puestos los chalecos salvavidas y Oscar y Alfonso el arnés fijado a puntos del barco. Sólo había dos arneses...craso error. Tenía que quitar trapo como fuese, tenía lecturas de 35 nudos y no bajaba de 29-30. No podía poner proa a Lagos (siguiente puerto disponible a 20mn al Nordeste de nuestra posición) porque el viento venía de tierra con gran fuerza y me impedía ceñir. Expliqué a mi tripulación la maniobra cuatro o cinco veces antes de hacerla: "Alfonso va al palo y fija el arnés, lo primero. Una vez allí doy la señal y me aproo al viento, en ese momento Oscar larga en banda la driza de la mayor y Alfonso, la recoges sin más, enterita, en el lazy bag". No se veía un carajo. Cada dos minutos una roción me empapaba de arriba abajo. Ni rizos ni leche, la mayor abajo.

Nos preparamos, Alfonso se fue por el pasamanos a pie de palo y se afirmó con el arnés, cuando estuve listo dije "ámonossss!!!" y me aproé al viento, el "Alendra" comenzó a dar enormes pantocazos pues aún no había perdido arrancada. "Ahora!" grité a Oscar y soltó la driza del

stopper, la mayor cayó en la bolsa ayudada por Alfonso. Tiempo total de la maniobra, 20 segundos. Como en el Alinghi.

Alfonso volvió a la bañera, aplanamos el génova y recogimos un poco. Pudimos ya poner proa al faro de Lagos. Estaba hecho mixtos...la tensión te deja destrozado, tenía el cuello totalmente agarrotado y estaba helado de frío porque, aunque el agua estaba caliente, el viento me estaba secando los rociones y me entraban tiritonas.

Le dije a Oscar "coge la caña y apúntale al faro con la proa, ni lo menees". Me bajé a la cabina y me quité la ropa mojada. Me puse algo seco y en medio del ruido del viento y los pantocazos, logré echar una cabezada de hora y media en el sillón del salón (caí "puyero" como se dice por aquí). Al cabo de hora y media me llama: "no puedo más, coge tú la caña", estaba empapado. Me puse el anorak y el chaleco y le relevé de nuevo al timón. A las 0300am entrábamos por la ría de Lagos hacia el pantalán de espera de la Marina deportiva.



Una buena foto del faro de Lagos (Ponta da Piedade). El faro tiene está elevado a 51m. tiene un alcance de 20mn, con lo que es visible tras doblar Punta Sagres y su reconocimiento es DB 7s (Destello de luz blanca cada 7 segundos).



Sobre la "Punta de la Piedad", se eleva el Faro de Lagos.

Atracamos en el Pantalán y, al no haber nadie en las oficinas por la hora (imagino), caímos derrotados en las literas.

La Costa "Vicentina"

La costa vicentina forma parte de la zona más occidental del algarve portugués, justamente lo que es el Cabo San Vicente y sus proximidades, en el sur del país. El Algarve es una zona eminentemente turística, donde el turismo alemán, francés, británico y español invierten sus vacaciones.

Dos magníficas fotografías de la costa alrededor del Cabo de San Vicente

Aquí se puede encontrar los paisajes más dispares, desde playas interminables de fina arena, zonas de marismas, islas arenosas de varios kilómetros y bellísimos acantilados y calas.

La costa alrededor de Punta de Sagres.



En este último tipo de costa se enmarca la costa vicentina. Aquí los grandes acantilados, totalmente verticales, son a menudo interrumpidos por playas, formando parajes únicos.

Otra gran virtud de estas tierras es la gastronomía. Aquí todavía se puede comer en muchos restaurantes las comidas tradicionales portuguesas, el plato combinado no tiene sitio aquí.

En cuanto a los platos, a cual mejor, probad la 'Cataplana' (especie de guiso de pescado o marisco), el bacalao (en decenas de formas distintas), las lulas (especie de calamares), el 'polvo' (pulpo en portugués y gallego) y un largo etcétera.

Los postres caseros son también exquisitos.

Día: 20/07/2003. Ho:0900. Pantalán de espera, Lagos (Algarve).

Nos levantamos tarde, necesitábamos el descanso. Desembarcamos y caminamos unos metros hasta la marina de Lagos. Allí había restaurantes donde procurarnos un buen desayuno; café, sandwich de jamón y queso a la plancha y "croissants", con un zumito de naranja... ¡que no falte de ná!

Hacemos gasoil y nos largamos, saliendo por la ría entre las torretas de la fortaleza que da entrada al puerto, creo que el edificio era una antigua casa de esclavos.

Por la ría salen permanentemente multitud de barcos de recreo de la marina deportiva de Lagos. El terral aun sopla fuerte y son las 11 de la mañana.



Vista de la fortaleza de entrada a Lagos, desde la Popa del "Alendra". Vista de la rocosa "Punta de la Piedad".

Navegamos durante todo el día, dejando a Babor Vilamoura, Faro, Ilha da Culatra... a las tres de la tarde cayó completamente el viento y navegamos a motor rumbo a Vila Real de Santo Antonio, en la desembocadura del río Guadiana, la frontera natural entre España y Portugal.

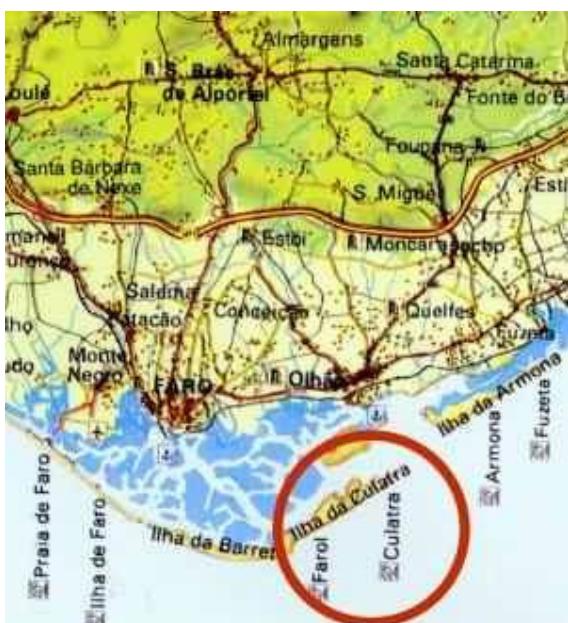
Muchos veleros en la zona, mar de fondo y poco viento fue lo que disfrutamos en esta singladura. Mucho tiempo de ocio en cubierta, salpicado por esporádicas cervezas / refrescos y aperitivos. Sol veraniego...a ponerse morenos!.

Vilamoura Marina. (Lat=37°04,38' N - lon=008°07,31' W)

Es la mayor marina deportiva de Portugal, además de la más antigua. Cuenta con muchas infraestructuras turísticas alrededor, con lo que puede suponer un buen destino en verano (o en cualquier otra fecha vacacional, si el tiempo acompaña).

Cuenta con 1.300 amarres y servicios para la navegación de recreo. Un barco de 10m con 4m de manga (que no hay muchos con esa manga), paga 12 euros/día. La baliza sobre la torre de control es visible a 19 millas (luz blanca con destello de 1 segundo cada 10 segundos). El calado es de 4m, en el interior varía desde 4m hasta 2. En los amarres de barcos grandes, hay hasta toma de televisión.

Si quereis contactar con ellos, el Email es: marinavilamoura@lusotur.pt
O bien el teléfono: 531 289 310 560



Desde Albufeira, una larga playa nos lleva hasta Faro. De un pequeño pueblo de pescadores, Albufeira se ha convertido en uno de los más conocidos sitios turísticos del Algarve. Sobre todo en verano, siempre hay algo que hacer, hay mucho ambiente y el centro es exclusivamente de acceso peatonal. La PRAIA DA GALE se encuentra al oeste de Albufeira y va alrededor de la bahía de Armação de Pera. A esta playa se accede desde el centro de Albufeira por un túnel excavado en la roca del acantilado.

FARO y la ISLA DE CULATRA

<- (Ubicación de la Isla de Culatra.)

La isla de Culatra es un antiguo pueblecito de pescadores, con una amplia playa con ambiente tranquilo y familiar. Esta isla, junto con la de Armona y Farol actúan como barrera para las lagunas que se encuentran en la parte interior y que forman parte de la

reserva natural de Ría Formosa. Mucha belleza natural y tranquilidad ya que esta isla sólo es accesible en barco. En el acceso al interior, hay que tener muy en cuenta los bajos de arena y las mareas.

Faro es la capital provincial del Algarve. Es una ciudad universitaria con un centro centro con muchas callejuelas muy pintorescas. El puerto deportivo es muy grande. Cerca del aeropuerto (Faro cuenta con un aeropuerto con bastante tráfico, especialmente en época estival) se encuentra la PRAIA DA ILHA DE FARO, una playa larga y arenosa. Está cerca de la ciudad por lo que suele haber mucha gente y hay muchos chiringuitos y restaurantes.

Viendo que nos quedaban 15 millas para llegar a Vila Real y que necesitábamos hacer gasoil, intentamos llamar por el canal 9 para avisar por si acaso...seré bobo...pretender usar el canal 9 a 14 millas de la costa española a las 20:00 hora oficial es la mayor tontería que se os puede ocurrir.

Entre uno que no encuentra al otro y ya ha salido para el puerto, alguna que cuenta a otra que el fontanero le ha dejado la casa hecha un verdadero asco. Zutanito que le cuenta a menganito que ha encontrado un sitio donde se pesca del carajo....en fin... ¿para qué está la radio si no es para las cosas importantes?.

En fin, logro hacerme un hueco a "codazos" radiofónicos y hablo con la marina de Vila Real de Santo Antonio. Pido que el marinero de la gasolinera no se vaya y me espere (si puede), a lo que accede amablemente. Al menos, podremos repostar.

Llegamos a la desembocadura del Guadiana y empiezo a tener lecturas de los bajos de la entrada, muy poco calado, pero que muy poco. Error al no haber revisado la Tabla de mareas con estos bajos por aquí. Nos colocamos bien entre las balizas de entrada al río y el calado mejora sustancialmente....tranquilos. Comenzamos a subir el río hasta la marina de Vila Real.



Cuidadínnnn con los bajos, me desojo mirando y Alfonso (apoyado en el roof) se echa las manos a la cabeza.



La entrada por la desembocadura del Guadiana, tiene unos peligrosos bajos de arena, la fotografía muestra en primer plano, la marina de Vila Real, y al fondo a la izquierda, un enorme bajo arenoso en la costa Onubense.

MARINA DE VILA REAL DE SANTO ANTONIO

Esta marina entró en servicio en el año 1998. Tiene 340 amarres con agua y electricidad. También hay gasolinera con gasoil para repostar. La ciudad (Vila Real), fue destruida por una ola causada por el gran terremoto de Lisboa y reconstruida muchos años después, en 1774 por el Marqués de Pombal, quien también reconstruyó Lisboa, ya se sabe...se te da algo bien y te cuelgan todos los "marrones".

Como Lisboa, la ciudad fue construida en cuadrícula, y se dice que el proyecto sólo tardó 5 meses. La verdad es que probablemente el Marqués fue sustituido a los cinco meses del comienzo, cuando perdió los favores del rey. El insigne y astuto Marqués, había preparado todo para el transporte de las piedras desde Lisboa, averiguando más tarde que podía disponer del material localmente.

Esta nueva marina puede animar a más barcos a explorar el río Guadiana, el cual es navegable unas 20 millas hasta Pomaro.

El nuevo puente entre España y Portugal, que tiene una altura de 23 metros, se encuentra poco después de la Marina de Vila Real, siendo visible desde la desembocadura. Sustituye al antiguo transporte en barcazas que cruzaba el río.

En 1998, muchos barcos que invernaban río arriba fueron arrastrados por una crecida de 6 metros en el nivel del mismo. Esto también causó daños a la marina. Ocurrió tras unas copiosas lluvias que cayeron río arriba.

Amarramos en la marina atestada de barcos, sin un sólo sitio, en el pantalán de espera, frente a la lancha de la guardinha. Cenamos en la terraza del Náutico de Vila Real, entre muchas cosas, una espléndida cataplana (no os la perdáis si pasáis por allí) de marisco.

Al día siguiente, a las 7 de la mañana, zarpamos rumbo a Rota donde llegamos a las 16:30 Hora oficial. Tras algún que otro anécdota que no relataré porque este derrotero acaba en Portugal, y la costa española es "otro negociado", mostraré alguna foto de Rota a la llegada.



La playa de la Costilla, con el hotel Duque de Najera y el faro de Rota. A la derecha la bocana de entrada al puerto pesquero y deportivo de Rota.



La popa del bravo "Alendra", descansando en el pantalán de espera del puerto deportivo. A la derecha, yo con mi esposa y mi hijo pequeño, tomando una cocacola en el bar de pescaito del puerto.