

Los barcos de Portugal

Lic. Carlos Pedro Valro

Iniciamos esta serie de notas acerca de los pintorescos barcos de Portugal, cuya tradición marítima es vastísima.

Un país pequeño, rodeado de montañas y el Océano Atlántico, que si bien fue incorporado recientemente a la CEE se mantuvo bastante aislado de las actividades del resto de Europa.

Su posición geográfica en el extremo occidental del continente influyó en el aislamiento, fue decisiva históricamente la posición que alcanzó en el Siglo XV, cuando hegemonizó el dominio de los mares y fue un país pionero en la era de los grandes Descubrimientos.

Tanto la ciudad-puerto de Lisboa como las de Porto se convirtieron en una escala obligada en la navegación de los barcos nórdicos pues recalaban allí para traspasar la mercadería a los buques que navegaban el Mediterráneo. Desde Portugal seguían hacia el Mediterráneo o continuaban hacia la recientemente descubierta costa africana.

Este ir y venir de marinos concen-

tró en Lisboa y Porto una actividad extraordinaria... y un conocimiento también superior al de otros puertos. De hecho, la navegación encontraba allí el mejor nivel de su época. Más tarde estos conocimientos, saberes y habilidades serían desplazados hacia Sevilla y Cádiz.

Como decíamos y podemos imaginar, la tradición náutica de Portugal es importantísima. Sin ir muy lejos, vemos en Brasil, el país colonizado por los portugueses, una muestra de su condición náutica en los hermosos saveiros en sus distintas versiones.

En realidad, los saveiros tuvieron su origen en Portugal y las distintas variantes del brasileño tienen sus correlatos en el viejo mundo, llamados de otra forma pero construidos de la misma manera y utilizados para las mismas funciones.

De aquellos grandes veleros que se utilizaban para navegar en el mar no queda ninguno pero si existen distintos tipos de veleros para lagunas o ríos con usos muy variados: pesca, transporte y agricultura.

Barcos del Río Tajo

Antes de desembocar al Atlántico, el Tajo serpentea en un gran estuario, conformando un mar interior con un intenso tráfico marítimo. Gracias a la construcción de los puentes en la década del '60 y '70, la ciudad de Lisboa, en la margen Norte del estuario, quedó definitivamente unida con el sur y fue en ese momento que comenzaron a desaparecer los famosos veleros del Tajo.

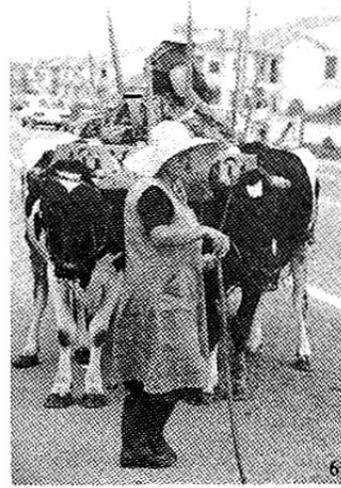
Los había de muchos tipos, algunos se los empleaba como barcos de pesca, otros cumplían la función de ferry mientras que los más grandes transportaban mercaderías y productos agrícolas y estas fueron las llamadas "Fragatas do Tejo".

Nuestra búsqueda de uno de estos grandes ejemplares comenzó por la ciudad de Lisboa. Recorriendo su puerto solo encontramos la reconstrucción de una Nao, luego fuimos hacia el Estoril que tiene de todo menos barcos a vela de trabajo y después seguimos hacia el sur.

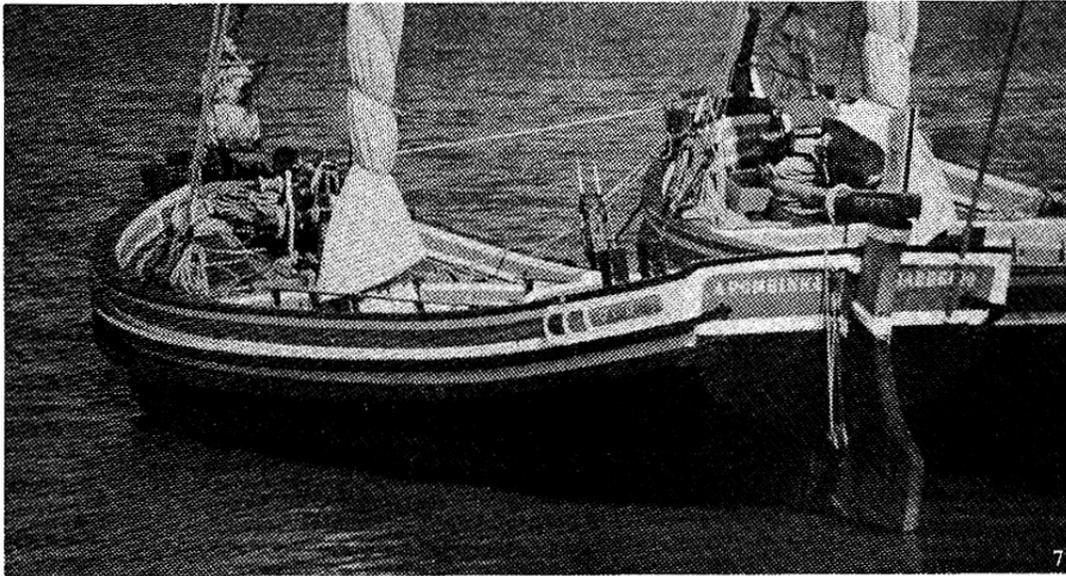




5



6



7

1) La actividad de embalar y secar agua de lagunas, creó un tipo de barco especial: el Saveiro

2) Lisboa, un bergantín pasa debajo del puente que terminó con la navegación vela de trabajo

3) Bote do Tejo. Los colores vivos contrastan con la aridez de la zona. De uno o dos palos todavía son usados para carga de mercadería no perecedera

4) Torre Belén. Desde aquí partían las naves de la era del Descubrimiento. También señalada el paralelo que marcaba hasta dónde podían llegar los barcos de la tradición de Norte

5) Moita. El cartel fue la primera pista en la búsqueda de barcos a vela

6) Dentro del Mercado Común Europeo, pero con algunas diferencias que tardarán años salvarse

7) Dos fragatas de carga, recién pintadas que quedan para el recuerdo

Cruzamos por el puente tratando de grabarnos mentalmente todo el río con sus mercantes, que parecen de juguete saliendo al Atlántico.

Dimos algunas vueltas más y arribamos, luego de 18 hs. de búsqueda, a Moita. Se trata de un pequeño pueblito de los que se suele pasar de largo por la rula (en lo posible a toda velocidad) pero el cartel de un boliche: "Naufragio", con un excelente mural, me hizo frenar. Cansado, con mucho calor, caminé hacia el sentido opuesto por una callecita con mucha gente sentada en la puerta de sus casas, parrillas con bacalao fresco dorándose para ir a parar entre panes (nuestro choripán), un bar con una barra confeccionada con el corte longitudinal de un casco de un típico "bote do Tejo", redes colgando de balcones para secarse y muchísima gente tomando cerveza, oporto o vino en los bares que daban a la plaza. Evidentemente estaba en un pueblo de pescadores. Como hotel no había, fui a parar a la casa de una familia de pescadores que por 10 dólares me alquilaron toda la segunda planta. Consistía de un gran dormitorio, un comedor o antecámara inmensa, baño, hall, dos balcones con grandes ventanas (que tuvimos que clausurar por el tremendo olor que des-

pedían las parrillas con bacalao). Lo más divertido fue ver la jarra de agua, palangana, taza de noche y algo así como bidet portátil con patas. El ingreso al mercado común se va haciendo gradualmente, pero el atraso en costumbres y mentalidad, además de la pobreza, es alarmante.

Cenando, por supuesto que el infaltable y aceitoso bacalao frito con papas y arroz, nos enteramos de que se estaban celebrando las fiestas de Nossa Senhora de Bon Viagem, protectora de pescadores y marinos. Claro, por qué no, es la contrapartida de las que se realizan en Salvador de Bahia con las fiestas de Nosso Senhor de Bon Viagem o dos Navegantes. Aquí también duran 10 días, pero mechan las regatas y desfiles de barcos, además de la consabida procesión, con corridas de toros, pasodobles y música tecno para los jóvenes.

Por una parte estaba contento, encontraba muchas respuestas a los estudios que había realizado a los largo de la costa del Brasil, pero por otra parte veía que la inserción en el mercado común había logrado dejar solo una pequeña cantidad de veleros de trabajo.

La recorrida que realizamos por la ribera en búsqueda de las grandes "fragatas" terminó cuando arri-

bamos al único astillero que todavía sobrevive. Fue en Goia, camino hacia Kosario, otro puerto pesquero. Allí vimos como se construían dos "fragatas" encargadas para el gobierno y centenares de fragatas muriendo. Sí, a modo de a gran cementerio se podía ver, una junto a la otra y en distintos estados. En algunos casos todavía flotaban, otras ya paradas para siempre. El costillaje de muchas estaba a la vista. A todo esto, caminábamos sobre quillas y costillas de otras para no hundirnos en el fango. Me hizo recordar un varamiento de delfines (¿suicidio colectivo?) que vimos en el estrecho de Magallanes en el '89.

Bote do Tejo

Todo esto se contrastaba con los violentos y alegres colores que ostentaban estas pequeñas embarcaciones de no más de 10 mts. de eslora usadas para transporte. Con vela latina o aparejo áureo sin botavara, tienen una pequeña cubierta en proa, otra en popa y un gran espacio central para carga.

A lo largo de 16 km se exhibe la ciudad de Lisboa sobre la ribera norte del estuario, teniendo su contrapartida del lado sur con una sucesión de puertitos donde todavía se

usan estos pequeños botes y las faúas para la comunicación y traslado de productos esencialmente agrícolas.

Así es como se los puede observar con elementos netamente campesinos, como los dos mechones de crines de caballo en proa o incluso un rabo de toro y oreja clavada en el mástil.

La decoración está realizada con colores primarios, que aunque simples, no dejan de ser obras de arte popular. Representan escenas de la vida cotidiana, a veces danzas folclóricas, corridas de toros, cosechas, etc.

De mayor tamaño es el "Varino", de casi 20 mts. de eslora y 5,40 de manga. Transportaba 200 toneladas de mercaderías (sal, carbón, maderas o arena). Pero al igual que la fragata, quedan solo unos pocos a modo de recuerdo de otro tiempo no tan lejano.

Aunque no pudimos cumplir con el objetivo de navegar alguna de estas embarcaciones, por lo menos pudimos todavía ver las pocas que quedan y si tomar contacto con un hermoso y particular grupo de gente con una gran tradición marinera metida hasta la médula, en una rara simbiosis del mundo marino y terrestre.

Revista "Barcos". Septiembre de 1991.

Los barcos de Portugal

Lic. Carlos
Pedro Vairo

(Segunda Parte)

Llegamos a la laguna de Aveiro, un inmenso delta de islas, juncales y espacios cultivables que ocupa más de 11.000 hectáreas. Tiene una salida al mar angosta, entre Barra (con un gran faro) y San Jacinto.

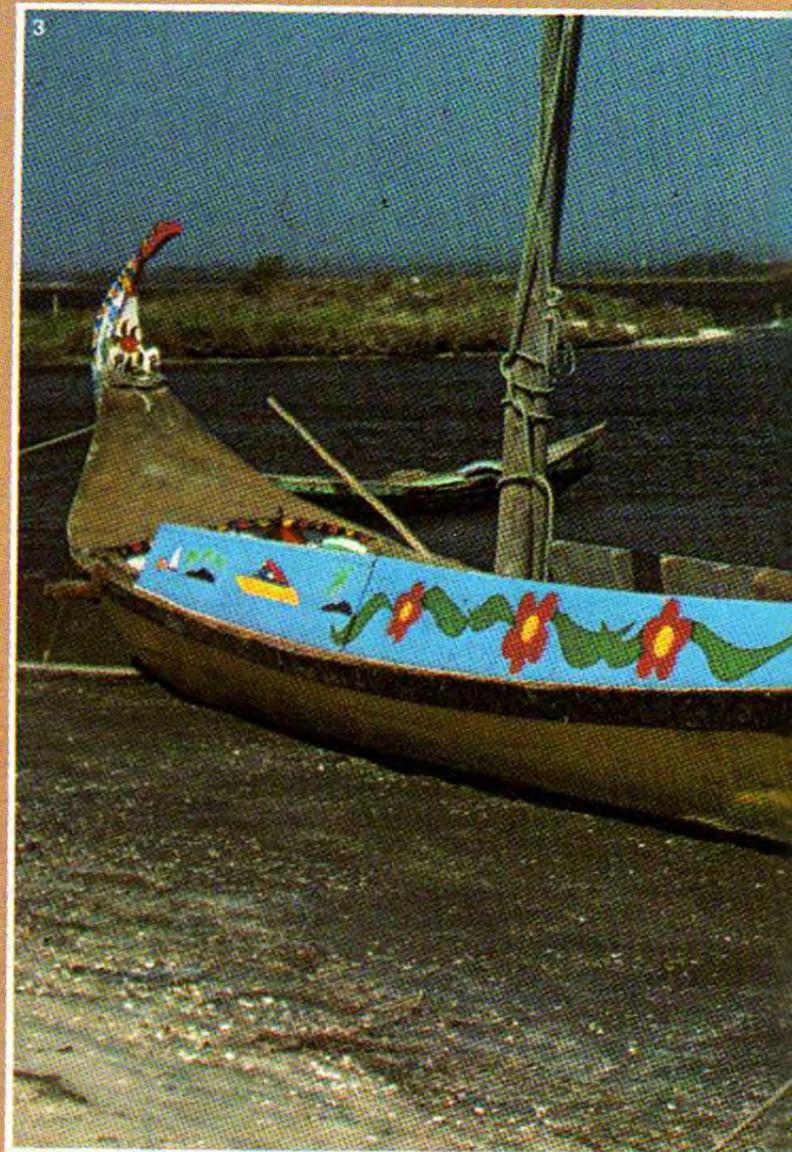
Esta laguna tiene partes de agua salada, que dependen de la entrada del mar y el resto es de agua dulce.

Sin esperar nada especial, de pronto notamos que cada tanto en la laguna de Aveiro aparecen unas embarcaciones de proas y popas muy llamativas, decoradas con colores fuertes y dibujos. Son de francobordo muy bajo y se trata evidentemente de cargueros.



A medida que nos poníamos a observar sus evoluciones, notamos que tienen un lugar de amarre predeterminado, en algunos casos una especie de dársena bien construida y en otros una senda lo unía a una explotación agrícola minifundista.

La curiosidad pudo más y comenzamos a preguntar un poco a la gente que íbamos encontrando. Se trataba de "moliceiros", aunque también había "Casaveiras" y "Bateiras". Estos últimos los empleaban para la pesca y transporte de mercaderías, respectivamente, pero el primero es uno muy especial que lo emplean solo para el "molice". Se trata de algas que juntan del fondo pasando un rastrillo o cerca de los juncales y las emplean como fertilizante de las pobres y áridas tierras que rodean la laguna. Así es como por una necesidad de subsistencia y evolución, los habitantes de la zona tuvieron que



crear herramientas para su cosecha. Siendo agricultores, fueron familiarizándose con el arte de navegar y esto se refleja en la decoración de los barcos dado que aparecen símbolos de tierra y de mar.

Cada vez que preparan el suelo para algún cultivo, maíz o trigo, roturan la tierra agregándoles algas ya fermentadas y secas. Esto obliga al campesino a convertirse en navegante varias veces al año, para poder juntar el fertilizante que le brinda la naturaleza y que hizo

de esta árida zona un lugar de explotación intensivo.

Principales características

Los moliceiros tienen aproximadamente una eslora de 14 mts y 2.50 de manga. Pero más llama la atención su fondo plano y sus escasos 50 cm de calado con carga plena. Con aparejo áureo y vela de pie suelto los hay de uno o dos palos; cuando falta el viento se ayudan con largas pértigas. Poseen 2 orzas (una por banda) que además

sirven de improvisada cubierta mientras se recolectan las algas, o como planchada para descender la carga.

Mestre Naval Manuel Raymundo (al principio muy poco amable) nos fue contando partes de su vida, mezcladas con anécdotas de navegación en la laguna, mientras reparaba una bateira. Aprendió el oficio de su padre pero lamenta que su hijo no lo haya imitado. Verlo manejar la hachuela para rebajar las tablas al mismo tiempo que

nos comentaba los estragos que hizo la última inundación sufrida por el embancamiento de la barra, mirándonos cada tanto de reojo, nos daba la sensación de estar ante el mayor prestidigitador del mundo. De una gran tabla arribó a una fina terminación de la proa convirtiendo el conjunto en una sola pieza, ajustándola centímetro por centímetro según la forma necesaria. Las otras herramientas no eran más sofisticadas, un martillo, una sierra, cepillo y algunos

1) *Pesqueros de altura tradicionales, en su estructura. Equipamiento totalmente moderno*

2) *¿Achicador o cuchara para cereales?*

3) *Es interesante ver el calado de este barco. En este momento está varado y su profundidad son los 10 cm de pintura gastada*

4) *Pedro y su "catraia Poveira". Pescador de langostas*



formones, además de una caja de comunes clavos de hierro. Nos explicó que las reparaciones son constantes ya que la madera no dura más de unos 4 a 5 años siendo la proa y la popa las zonas que más sufren. En un momento comenta que vivió 10 años en Venezuela, pero prefiere Aveiro, según él: "Un país chico y tranquilo".

Entre otras cosas, nos contó que la decoración depende de cada "Mestre" constructor. En la proa se pinta algún hecho que caracteriza al dueño, puede tratarse de alguna cualidad o suceso reciente conocido por el resto de la comunidad. Esta decoración va cambiando a medida que se suceden las reparaciones. En general no se repite un mismo tema salvo pedido expreso. Con la popa es distinto, en la parte superior del timón va un símbolo que identifica al constructor y en la popa se pinta alguna alegoría a la vida, muchas veces difíciles de comprender para los que no compartimos su mundo.

Muy reacios al turismo, mantienen una franca distancia con los desconocidos tratando de pasar desapercibidos. Por lo general trabajan ocultándose dentro de los mazaes que tapan los frentes de las granjas, siendo los juncales el lugar preferido para dejar sus embarcaciones. Es en estos juncales donde a veces se encuentran ver-



5) Trabajando con su hachuela de mano, de un tronco obtiene varias tablas

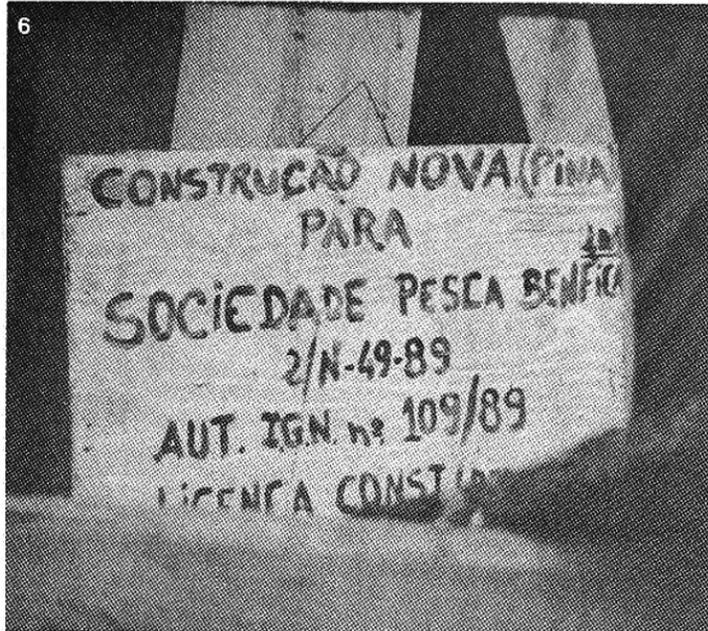
6) Cartel del permiso para construir un nuevo pesquero

daderos cementerios de veleros, tanto los de pesca como los de cosecha de "molice" e inclusive alguno que otro "saleiro". La primera vez que encontramos uno de estos nos llamó la atención su generosa manga. Sin embargo no pertenecía a un campesino con mucha tierra y (por ende con gran necesidad de algas) sino que el velero estaba afectado a la explotación de sal. Con él transportan la sal a granel desde una isla, donde funciona una planta de sal con el antiguo sistema de embalsar agua salada y esperar que se evapore, a la ciudad donde luego de embolsarla es vendida al mayorista.

Los veleros que utilizan para la pesca son chicos y tienen la particularidad de que parte de la popa está cortada para poder ingresar más fácilmente las redes. Como el ingreso de agua es casi inevitable, utilizan un achicador que más parece un cucharero para cereales que otra cosa.

Anualmente se celebra una fiesta que premia a la mejor decoración de proa; el segundo fin de semana de setiembre realizan una procesión que congrega a todo tipo de embarcación siendo las regatas que se corren en el mes de agosto las más concurridas por los moliceiros; los premios en efectivo hacen muy competitiva a la regata. Esto último sirve para incentivar la participación y coincide con la fecha de mayor afluencia de turismo.

Tal vez lo que más impresiona de este tipo de barco y la forma de vida de los agricultores-marinos es el contraste con el resto de la Comunidad Europea. En líneas generales se podría pensar que desaparecerán en poco tiempo; su nú-



mero en 1959 era de 542 matriculados y ahora no son más que unas decenas, aunque constantemente se ven aparecer algunos nuevos. Pero no son desplazados, como se podría suponer, por embarcaciones a motor o fertilizantes modernos, sino que año tras año los marinos de esta zona van viendo, con tristeza, como el progreso les trajo polución y la contaminación de las aguas hace que el molice vaya desapareciendo.

Norte de Portugal

La costa atlántica, desde el río Minho hasta Porto, tiene como característica una sucesión de pueblos pesqueros con barcos diferentes según las regiones.

Los hay de todos los tamaños, desde simples botes que se ayu-

dan con una pequeña vela a pesqueros de altura totalmente contruidos en madera. En Esposende nos encontramos con un astillero donde había, en distintas etapas de construcción, 4 grandes pesqueros cuyas esloras oscilaban entre los 25 y 30 mts. Estos grandes barcos son encargados por las cooperativas de pesca locales y son contruidos por verdaderos artesanos, dirigido por un "Mestre Carpinteiro", siguiendo las viejas tradiciones. Las cuadernas pasan los 30 cm de espesor, la quilla donde apoyan exceden, según los casos, los 60 cm.

Después de deambular un rato por entre los esqueletos de estos buques, pregunto a uno de los carpinteros si no tiene más sentido hacerlos de chapa. Asombrado,

me contesta que en ese astillero trabajó primero su abuelo, luego su padre y ahora está él con su hijo. Si durante tantos años se habían realizado los veleros con la madera que proviene de los bosques "das Montanhas" con un excelente resultado en la navegación, ¿para qué cambiar? Además, se les colocan modernas maquinarias provenientes de otros países de la comunidad que hacían más fácil, segura y redituable la actividad pesquera.

No bien entramos en Povoá de Varzin, notamos que gran parte de las casas están sobre las dunas y dan al mar. Como se trataba de casas modestas, con depósitos y un penetrante olor a mar, se nos ocurrió que podíamos estar en un típico pueblo pesquero semiignoto. Nunca más alejados de la realidad, ya que si bien se trataba de un pueblo con gran cantidad de pescadores estaba repleto de turistas y el fuerte olor a mar provenía de los depósitos llenos de algas que utilizan como fertilizante.

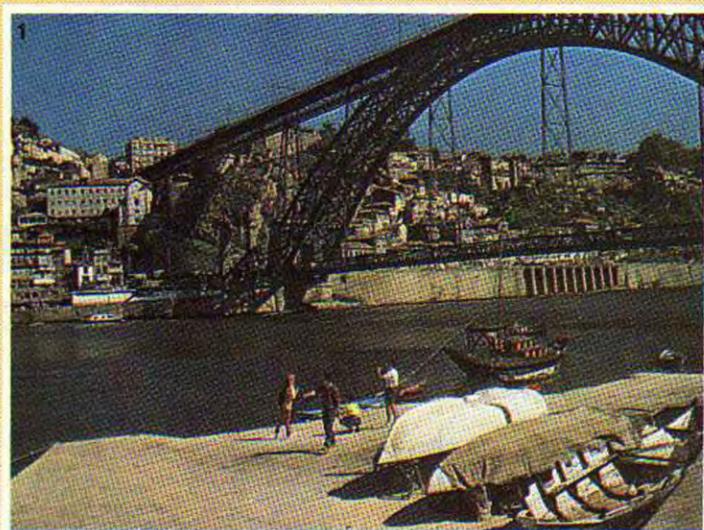
En la hermosa playa se mezclaban los turistas con los típicos barcos de pescadores conocidos como "catraia Poveira". Estos pesqueros de fondo playo y una eslora de 6 a 8 mts llevan vela latina y remos. La proa lanzada les permite pasar la rompiente sin embarcar tanta agua y la pesca varía según las estaciones. La mujeres ayudadas por los niños se dedican a la recolección de algas durante la bajamar. Incluso tienen redes especiales para poder llevarlas a la costa. Sobre las dunas, tractores y camiones esperan la cosecha y la pesca. Cada vez que un turista aparece, la actividad disminuye y es estudiado atentamente. Para ellos están los bares con videojuegos, partes de playas destinadas a balnearios y restaurantes.

Si bien se es aceptado y tratado con cortesía, existe una barrera invisible difícil de traspasar por más que uno se quede una temporada larga. Por momentos daba la sensación de como si tratasen de resguardar su forma de vivir, sus tradiciones heredadas de generaciones, en otras palabras: su ser. O como me dijo Pedro: "A veces estamos cansados de que nos vengán a ver y fotografiar como si fuésemos los monos del zoológico".

Los barcos de Portugal

3^{ra} parte

Texto y fotos: Carlos P. Vairo



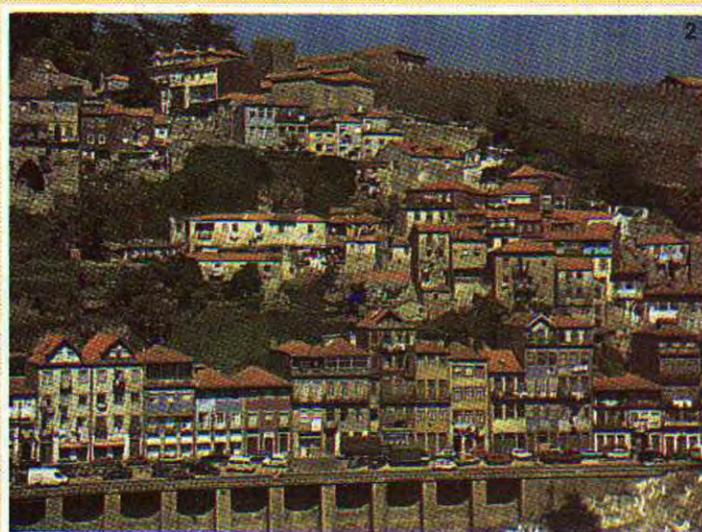
En esta entrega final sobre los "Barcos de Portugal", un tema apasionante que nos pone en contacto con la historia viva de este pueblo tan marinero, veremos unas embarcaciones tradicionales que se hicieron famosas por un vino: el Oporto.

En la ciudad de Porto, desde hace siglos, se añeja el vino que toma su nombre y luego es transportado en toneles en los barcos llamados "Rabelos du Douro".

Los rabelos son los encargados de bajar asiduamente el Duero, un río difícil de navegar que serpentea altas y escarpadas colinas. En algunas partes es muy tormentoso y en otras presenta los rápidos característicos de los ríos de montaña.

Con estas condiciones de navegación, los portugueses debieron adaptar los barcos para poder pasar los rápidos y continuar transportando los toneles de vino.

El "Rabelo du Douro" tiene fondo plano, su eslora oscila en los 20 mts y la construcción es de tingla-



dillo. Aparejado con una vela cuadrada sola, se utilizaba para el viaje de regreso ya que el trayecto hacia el Atlántico se realizaba con la fuerte correntada del río. El timón consiste en una larga espadilla (aproximadamente de 15 mts.), uno o dos hombres se encargaban

de manejarla desde lo alto de un mangrullo y ayudados por los remeros trataban de salvar las piedras.

Astilleros y bodegas

Sobre la margen norte del Duero, en Vila Nova de Gaia, todavía

se encuentran viejos astilleros donde se construían los "Rabelos du Douro". Hoy en día se dedican a reparaciones y construcción de cascos para transporte de turistas y pequeños barcos pesqueros además de mantener la docena de Rabelos que aún quedan a flote. Por los alrededores se pueden apreciar varias decenas de estos últimos en distintas etapas de destrucción.

La gente que rodea al astillero sigue siendo humilde y todavía es común encontrarse con las otras famosas lavanderas de Portugal, lavando la ropa en los remansos del río y después llevando sobre sus cabezas los grandes atados con sus palanganas.

La pintura de los Rabelos es llamativa. Se los ilumina con colores primarios que contrastan violentamente con la madera oscura usada en la construcción. En realidad, solo se pinta el "mangrullo", la espadilla y la batallaola de la banda. El resto queda sin pintura, expuesto al roce de los toneles y a las piedras del río.



donde la vida marinera de pescadores y mercantes se une a los bodegueros en una amalgama en la que no se puede decir dónde comienza una y dónde termina la otra. Así es como se impone una visita forzosa a las bodegas que, en horario corrido, realizan visitas guiadas y degustaciones de los distintos tipos de Oporto (vino do Porto) y diferentes cosechas, sin compromiso de compra. Una de las más antiguas es la Real Companhia Velha que posee el galardón de haber sido instituida por Su Majestad El Rey Don José I en el año 1756 y desde aquel entonces surte a las casas reales de varios estados de Europa.

Otra característica del lugar, muy interesante ya que se puede entender la construcción de San Salvador de Bahía en Brasil, es como la ciudad se divide entre la zona baja, portuaria y bodeguera, donde se desarrollaba gran parte de la actividad comercial y la zona alta, residencial en un primer momento, para que luego se desplace el comercio. Así es como se pueden apreciar construcciones de dos a 5 pisos, serpenteando ascendentemente los morros y los clásicos frentes con colores muy variados además de los típicos techos con vegetación y azulejos con motivos en celeste sobre fondo blanco.

1) *A orillas del Douro, se ubican el puerto y las bodegas. Sus márgenes están unidas por un puente diseñado por Eiffel (el mismo ingeniero que realizara la archiconocida Torre Eiffel)*

2) *La ciudad de Porto, desde el puerto hasta el sector alto*

3) *"Rabelo du Douro" y sus cargas de toneles*

4) *Desde lo alto del "mangrullo"*

Una de las características de la navegación por este río es que la última parte, hasta los viñedos propiamente dicho, se realizaba a la sirga. En el trecho final es prácticamente un gran río de montaña. La uva para elaborar el vino base necesita inviernos fríos con mucha lluvia y veranos secos y calurosos, una combinación climática que se da en un pequeño sector.

El "Rabelo du Douro" está inseparablemente unido al vino de Oporto y a sus bodegas. Sus dimensiones, es especial la manga, están dadas por el tamaño de los toneles a transportar. (Se trata del último caso en el cual se puede decir que se usa la palabra "tonelaje" en toda la extensión de la palabra, de la misma forma en que fue pensada hace varios siglos atrás. El tonelaje de un buque dependía de su capacidad de transporte medida en toneles).

Así es que a la mayor parte de los barcos los podemos encontrar amarrados en la parte baja de la ciudad, justo al pie de las bodegas,

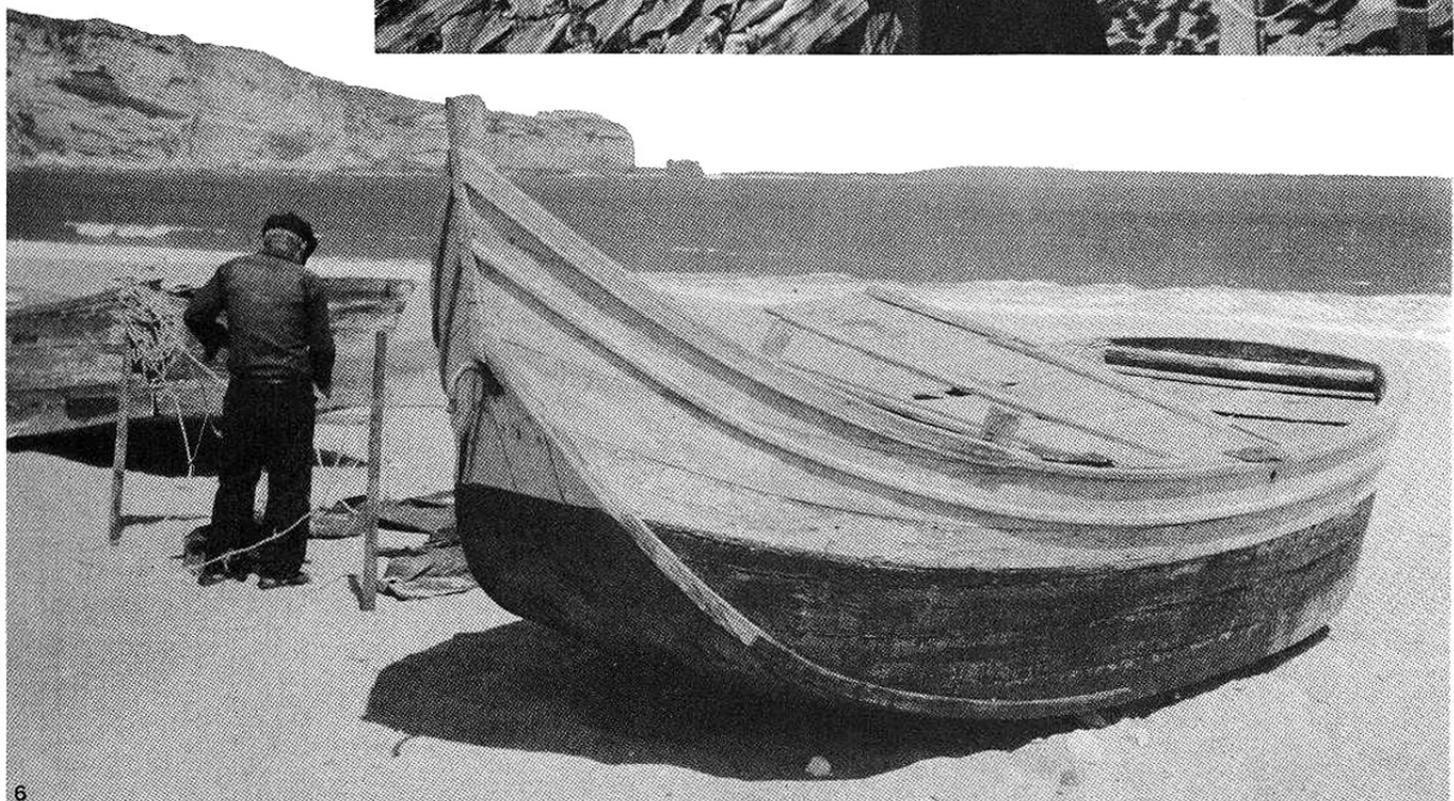


5) Secado pescado en las playas, de la misma manera en que se secaba el pescado hace tres siglos

6) Nazaré, sus "Neta" y pescadores arreglando redes. De fondo plano, son ideales para embicar en la playa bien cargadas de pesca

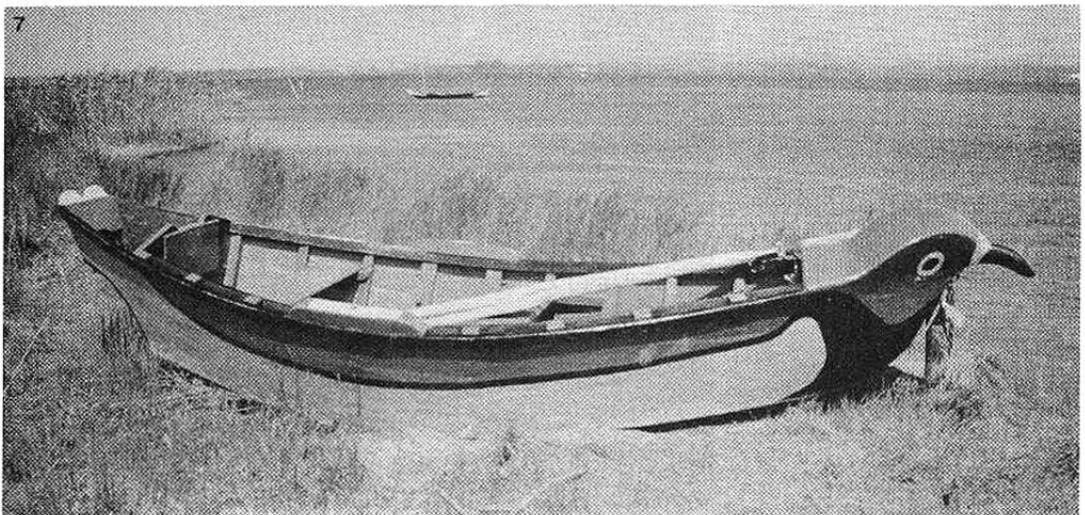
7) Proas talladas con cabeza de ave y extrañas figuras vinculadas con sus creencias

8) Los "occuli", ojos del barco. Para muchos pescadores son esenciales para encontrar pescado y fundamentalmente para que el barco regrese a puerto



Muy parecida a Bahía, la parte más antigua se asemeja al famoso Pelourinho, aunque en el caso de Oporto se modernizó algo. A propósito, elegimos un hotel en dicha zona, el "Cristo Rey" que por 4.000.- escudos (unos 30 U\$S) nos brindó una habitación con balcón a la calle y un excelente espectáculo hasta las 4 de la madrugada.

Los actores variaban de travestis a policías, con cafizo y venta de droga; clientes algo raros y un desenlace que consistió en un pequeño tiroteo con gran corrida final, incluyendo un ingreso violento al hotel por parte de los delinquentes con intenciones de ocultarse en distintas habitaciones, cosa que nos obligó a trabar la puerta con cuanto mueble contábamos





9) Las famosas lavanderas de Portugal, una tradición que se mantiene en pleno 1991

10) Estos barcos tienen poca manga y fondo muy bajo, características que les permiten pasar los rápidos del último trecho del río

y esperar a que se tranquilice la calle. Lentamente se fueron apagando los históricos gritos de voces masculinas bastante afeminadas, las discusiones y el retiro de ambulancias y policías. Se trató de una pequeña rencilla entre distintos grupos, aparentemente por una cuestión de "superposición de áreas".

De la pujante y moderna parte de la ciudad "do Porto", no vale la pena hablar; es como cualquier copia de ciudad moderna del resto de la CEE, totalmente alejada del hermoso ambiente náutico.

Otros barcos de Portugal

Existe una gran variedad de barcos (cada región posee los suyos) como el "late" y "Galeao de Setubal". Un poco al sur de Lisboa, el río Sado desemboca al Atlántico en un enorme estuario muy apto para la navegación. Desde él parten buques pesqueros que, aunque de gran porte, siguen siendo construidos en madera. Pero de los veleros quedan solo algunos como recuerdo.

También cerca de Lisboa, pero hacia el norte, entre varios puertos de pescadores encontramos a Nazaré, el cual posee un encanto por demás especial. El pueblo se divide en dos partes netamente di-

ferenciadas: una sobre la playa con gran actividad comercial, balnearia y pesquera y la otra sobre un acantilado de unos 100 mts de altura con una urbanización y colorido que nos recuerda las islas del Egeo.

En Nazaré poseen un barco típico, llamado "Neta", utilizado para la pesca de langostas y sardinas que embarrancan en la playa con suma facilidad.

Es interesante observar en estas embarcaciones la influencia celta. Para muchos estudiosos, el mayor exponente de la influencia nórdica por parte de los vikingos es el "Saveiro" o "Xavega" del sur de Portugal. Para hacer esta afirmación se basan en el tipo de construcción y en la forma; personalmente creo que es totalmente independiente de los barcos vikingos (por una razón cronológica) pero es innegable el contacto que tuvieron con los celtas.

Es interesante observar detalles que provienen de varios miles de años atrás, como el ojo pintado en proa a modo de amuleto para la protección de un posible naufragio (la nave considerada como ser viviente busca su camino) y portadora de buena suerte en la pesca ya que el barco trata de encontrar los bancos de pescados.

También están los que afirman que la proa tan lanzada es solo un elemento fálico, pero lo cierto es que se pueden hallar los mismos elementos en algunas islas griegas, Sicilia y Malta.

En Varzim podemos encontrar la "catraia poveira" y a lo largo de todo el litoral, el "Barco do mar" con el cual practican una pesca muy curiosa: parten de la costa y van largando una red de unas 4 millas de largo que luego de un rodeo y vuelta a la costa es recogida desde tierra.

A la costa de Portugal vale la pena recorrerla toda dado que presenta características muy disímiles; dejando de lado el tema precios (un 30% por debajo de España). Pueblos pesqueros como Nazaré, donde en la playa se ve a la viejas mujeres de pescadores ataviadas de negro, con largos vestidos y pañuelo cubriéndose la cabeza mientras se dedican a secar pescado, contrastando con las turistas del norte de Europa que lucen sus prácticos top-less, manifestando la coexistencia de dos mundos en apariencia antagónicos, tanto como los agricultores-marinos o las vidas de tierra y de mar.

