

2 - Portugal - Cadix

Août - Septembre 2013



Ça y est, nous sommes au Portugal, nous avons passé La Guardia, le port frontière dont les photos ôtent toute envie d'y entrer : grosses houles tout autour et probablement à l'intérieur du port qui est pourtant un petit port de pêche actif mais finalement pour nous un mauvais abri.

Avant d'aller plus loin, un petit mot de nos rencontres galiciennes. J'ai constaté l'importance des rencontres, plus encore peut-être pour le mousse que pour le cap'tain. Nous avons croisés quantité de bateaux bien sur mais peu qui aient envie de contact. Nombreux sont les plaisanciers sur ce parcours qui sont là en vacances seulement. Ils sont quelques uns aussi que nous n'avons surtout pas envie de revoir....

Nous nous étions faits à la fréquentation de gens de pays moins développés et de plaisanciers déshabitués de la vie en immeubles urbains. Une population à l'esprit plus ouvert. Parmi les plaisanciers long courriers on se tutoie spontanément.

Il nous a fallu renouer avec les plaisanciers automobilistes : on retient sa place à la marina comme une place de parking, on refuse comme une agression un autre bateau à couple, on se croise sur les pontons sans se saluer et quand l'inconnu du bateau voisin vous dit bonjour, au mieux on hésite à répondre à quelqu'un qu'on ne connaît pas, au pire on tourne la tête. C'est cette population qu'on rencontre majoritairement sur la côte de Galice et du Portugal où se croisent ceux qui vont en méditerranée et ceux qui en reviennent. Heureusement on trouve encore, en plus de ceux qui sont par nature ouverts aux autres, des bourlingueurs qui ont fréquenté d'autres milieux, des plaisanciers de longue date qui ont connu la plaisance au temps où il n'y avait pas en Europe une marina tous les 5 ou 10 milles et où l'amarrage à couple était la norme. Et ces rencontres là nous remboursent au centuple des autres.

Nous avons passé la soirée d'avant départ sur «Sanmaryann», voilier français, construction amateur bien pensée, sur lequel nous avons goûté un excellent maquereau pêché et séché maison, j'en garde un souvenir ému. Le séchage est très simple dit-Gérard, mais pour mon équipage, le problème est plutôt de le pêcher...Gérard, lui est dans son élément aux Chausey où il pourrait rester indéfiniment sans mourir de faim. Nous ne les reverrons pas de sitôt puisqu'ils remontent dans leur Normandie et ne partiront pas avant l'année prochaine. Seuls, «Catmalou», autre construction amateur mais plus ancienne, et «Rev'armor », Ovni de 40 pieds, descendent. Ils vont finir l'été sur leur bateau puis le mettre au sec vers l'Algarve, jusqu'à la saison prochaine. En attendant nous allons les retrouver tous les deux tout au long de notre périple portugais et précisément à notre prochaine escale : Povia de Varzim.

D'après les renseignements que nous avons, Povia semblait être le moins cher des ports que nous devions fréquenter. Nous en avons conclu que si nous avions des travaux à faire (par exemple, installer l'antenne d'émission de l'AIS), c'était le bon endroit, si le travail devait durer un peu. Effectivement, le petit chantier de Povia n'avait pas le fil d'antenne qu'il nous fallait mais l'a commandé et le problème a été réglé en quelques jours à bon compte. Dès que cela a été fini, «Rev'armor», qui avait rallié Povia entre temps, nous a confirmé que nous étions bien visibles sur leur AIS au nom d'En-Dro. Hourra, ça marche. «Catmalou» était là aussi mais n'a pas l'AIS donc ne pouvait nous renseigner.

Une mention spéciale pour Povia de Varzim, petite marina à côté d'un gros port de pêche. Outre le record d'être vraiment la moins chère, elle est aussi une des plus sympathique, tant pour les installations que pour l'accueil. A Povia, nous avons pris des douches dans de vrais douches avec

porte manteaux et siège séparés de la partie douche, porte savon, caillebottis sympathiques. Les toilettes étaient propres, correctement pourvues en papier et les distributeurs de savons des lavabos étaient remplis. Un coin bibliothèque en libre échange assez habituel dans les ports fréquentés par des plaisanciers long courriers (un livre pris, un autre remis en échange) recelait quelques trésors dont un guide des voies fluviales aux Etats-Unis. Au fur et à mesure du séjour, et c'était assez drôle, les échanges se sont amplifiés, allant du tee-shirt de foot aux couverts à salade ou au paquet de café (non entamé !). Entre bureaux, pontons et sanitaires, s'étend une zone de stockage de bateaux assez bon-enfant, certains en (re)construction, d'autres en travaux, en peinture, tout ça, au milieu de chiens hyper peinards, écrasés par la chaleur, et dans une ambiance un peu constructeur du dimanche assez plaisante. Et puisque le port est assez bon marché, on y trouve des bateaux hors d'âge, dont on se demande pour certains, comment ils flottent encore. Tout ça à une heure de métro du centre ville de Porto, grande ville où l'on trouve tout (y compris de la boisson), et un aéroport international pour ceux qui veulent laisser leur bateau là pour l'hiver. La ville en elle-même est une station balnéaire très populaire, avec des plages magnifiques bien que baignées de gros rouleaux qui ne rendent pas toujours le bain très facile. Les plages sont équipées de rangées de tentes perpendiculaires à la mer, chaque rangée ayant son nom comme les rues de la ville et les gens sont plus dans les bars où à jouer dans le sable que dans l'eau. Nous n'avons pas loué de tentes sur la plage (ne sachant quelle rue choisir qui correspondrait à notre standing) mais avons arpenté la côte en vélo, du bout de Povoá jusqu'au bout de sa voisine, Vila do Condé, autrefois grand port de pêche et de construction navale et dominée par l'imposant Convento de Santa Clara.



C'est aussi une ville très animée et parfois bruyante, non seulement par les séances d'aérobic et de karaoke organisées régulièrement sur le front de mer mais aussi par leurs feux d'artifice diurnes.



Nous n'avons jamais vu ça chez nous mais ici (et déjà en Galice), on tire des fusées à toute heure du jour avec une préférence pour l'heure de midi... Il ne s'agit pas seulement de quelques fusées mais de véritables salves qui me feraient cacher la tête sous l'aile. La première fusées fait sursauter et cela devient de pire en pire, pour arriver enfin à l'équivalent d'un tir de roquette au Moyen Orient. (Le capitaine n'est pas d'accord, il dit que je n'ai jamais entendu de tirs de roquette au Moyen Orient. C'est vrai mais ça y ressemble surement) Au début, nous pensions à des exercices militaires de défense anti-aérienne mais non, c'est seulement pour faire la fête... En fait, ce qu'ils aiment ici, c'est faire du bruit mais nos feux d'artifices sont autrement éblouissants et on en redemande alors qu'ici, on se demande quand ça va enfin s'arrêter.

La marina de Povoá est une marina close et gardée, comme toutes les marinas par ici, mais, alors que dans les autres ports, l'entrée fonctionne avec des cartes dument prêtées contre caution, à Povoá, l'ouverture se fait avec les empreintes digitales. Il suffit de poser le doigt choisi sur le lecteur et cela s'ouvre, enfin, on essaie d'ouvrir parce qu'au début, le cap'tain partait à la douche avec son téléphone et appelait régulièrement pour qu'on vienne lui ouvrir la porte des pontons. Ça s'est arrangé quand il s'est un peu décontracté le doigt... à propos de décontraction, on peut dire que l'atmosphère à bord n'y était pas trop. En effet, en plus de l'antenne, il fallait essayer de comprendre pourquoi la machine à laver ne fonctionnait pas, d'où des efforts importants pour sortir et rentrer la machine dans son logement et ce, plusieurs fois jusqu'à la dernière fois où le cap'tain croyait avoir trouvé la panne. Une fois remise en place la machine a refusé de se remplir... Par là-dessus, découverte dans le moteur d'une petite fuite de liquide de refroidissement, c'en était trop, en allant

dans le coffre arrière chercher un bidon dudit liquide, le cap'tain s'est bloqué le dos. Obligé d'aller demander l'adresse d'un docteur pour mettre en route un traitement anti-inflammatoire (et relaxant). C'est le mousse qui est allée demander le renseignement au bureau et, à mettre encore au crédit de la marina Pova, dix minutes après, alors qu'on se demandait comment transporter le blessé jusqu'à la clinica, un marinero s'est présenté avec une camionnette pour nous y emmener. Sympa comme tout. Le problème n'était pas très grave, bien que très douloureux et en quelques jours les choses sont rentrées dans l'ordre. Mais entre temps, «Revarmor» et «Catmalou» étaient partis, d'où un sentiment de grande solitude de se trouver seuls avec un malade en pays étranger. Nous sommes finalement restés cinq jours de plus que prévu à cause de ce blocage, cinq jours qui nous ont été offerts par la marina. Plus que sympa...

J'étais, moi aussi, ravi de cette marina où au moins on ne nous faisait pas la chasse (même si des fils au-dessus des pontons limitaient l'atterrissage mais c'est un jeu d'enfant, pour un animal de mon acabit, de les éviter) et le port grouillait de mulets de toutes tailles. Le rêve pour un oiseau de mon espèce ! Le seul problème étant de choix, lequel prendre au milieu de tout ça ???



Solitude qui fut de courte durée puisque nous avons retrouvé «Catmalou» à Douro marina, à Porto, à une courte distance de Pova. Là, changement complet de style. Nous sommes dans la dernière née des marinas, hyper chic, hyper tendance, entourés de gros bateaux à moteur, coin sanitaire entièrement d'un gris foncé très tendance, sorti tout droit du crayon d'un designer, mais les douches étaient minuscules. Il était prévu de mettre ses affaires dans un casier puis d'aller à poil prendre sa douche sauf qu'il y avait 40 casiers pour 5 douches, ce qui fait quand même 8 personnes par douche. Voilà un designer qui n'a jamais pris une douche de sa vie, en tout cas pas dans les douches qu'il a imaginées.

Ayant déjà visité Porto, et souhaitant pousser le plus loin possible avant de piquer sur les Canaries, nous ne traînons pas par ici et continuons avec «Catmalou» vers Figueira da Foz, dont le principal attrait est le marché sur le quai, proche de la marina, seul marché que nous avons vu ouvert un dimanche. Toujours en descendant vers le sud, arrêt à Nazare puis Peniche où nous passons seulement la nuit, souhaitant arriver le plus vite possible à Lisbonne où le cap'tain voudrait résoudre son problème de fuite moteur. Nous avons mis nos espoirs dans James, mécanicien réputé de la marina Parque dos Naçoes à Lisbonne qui nous avait été recommandé pour son savoir faire et son savoir trouver, mais la fuite est tellement imperceptible que même James, ne l'a pas décelée. Finalement, il nous installé des vases d'expansion qui nous permettront de surveiller le niveau du liquide en temps réel. Depuis, nous voyons le niveau qui monte quand le moteur est en marche et redescend quand le moteur refroidit. En fait, la fuite est si peu importante qu'il y a peu besoin de refaire d'appoint.

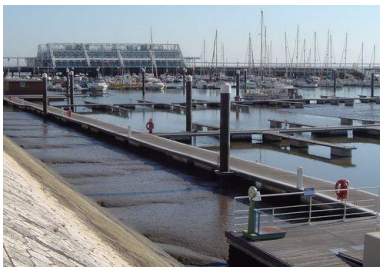
Nous sommes montés jusqu'à la marina Parque dos Naçoes, à une quinzaine de milles de l'embouchure du Tage, juste avant le nouveau et grand pont Vasco de Gama, 17 Km de long, enjambant trois chenaux de navigation, pour avoir affaire à James et aussi parce que cette marina est la moins chère de Lisbonne, aussi bien pour le tarif journalier que pour les tarifs travaux. Nous voulions éviter la marina de Cascais, à l'entrée du Tage, très bien située pour celui qui préfère une demi-heure de train à une longue remontée en voiler pour atteindre le centre de Libonne, mais aussi la plus chère, où l'heure de main d'œuvre est digne des ateliers français les plus chers. En montant nos 15 milles, nous divisons le prix des travaux presque par deux.

Cela nous a permis de découvrir une réalisation qui fut grandiose dans sa genèse mais qui n'est plus maintenant que l'ombre d'elle-même. Cette marina a été installée à l'occasion de l'exposition internationale de 1998, qui s'étendait sur tout le quartier appelé aujourd'hui : Parque dos Naçoesx. Après l'exposition, il y a eu apparemment beaucoup de flottement sur le devenir des installations. La

marina a été réinstallée en 2009 et l'ensemble du quartier bien réhabilité autour de la marina, élément important du quartier, de l'Océarium de Lisbonne, et de différentes autres réalisations où les artistes s'en sont donnés à cœur joie. Le bassin des Tagides par exemple, où se baignent les «vahinés du Tage» dicit le cap'tain. A noter que les vahinés et leur drakkar sont en marbre mais l'histoire ne dit pas si elles laissent de marbre. En tout cas, nous avons pu constater qu'elles vieillissent assez mal.



La marina a été dotée de portes pour permettre de contrôler l'envasement du port mais l'efficacité des portes est malheureusement plus que discutable et le port s'envase inéluctablement. Personne n'a rien compris au fonctionnement de ces portes. Les explications données sont elles aussi vaseuses. On nous dit qu'on les ferme avant la marée basse et qu'on les rouvre quand le niveau a remonté mais elles restent ouvertes de 08h30 à 21h00, il y a des heures officielles d'ouverture mais pas de fermeture, certaines nuit on les laisse ouvertes et de toute façon, ouvertes ou fermées, le niveau à l'intérieur suit celui du Tage puisque, nuit ou jour, la marina se retrouve au sec à marée basse. Les documents officiels nous assurent de 2,50m de fond mais quand nous y étions, il est vrai avec des coefficients de marée importants (109, mais cela peut monter jusqu'à 120), nous qui étions dans un endroit encore praticable, nous sommes retrouvés plusieurs fois à marée basse pratiquement dans la vase. Pour nous le problème n'est pas grave puisque dérive relevée, nous nous posons à plat mais pour des quillards, cela peut poser problème encore que la vase soit si molle que l'on s'y enfonce tout droit.



En beaucoup d'endroits la vase découvrait de 10 à 20 cm entre les catways. Les pontons à cheval sur des zones plus ou moins envasées étaient transformés en montagnes russes ou prenaient une gîte impressionnante selon les endroits.

Triste spectacle d'un investissement considérable qui n'a aujourd'hui, malgré la gentillesse et les efforts du personnel, plus assez de clients pour payer son entretien sans parler des modifications qu'il faudrait apporter à l'infrastructure pour réduire l'envasement annuel.

Nous gardons malgré tout de la marina et de son quartier, un souvenir agréable, aéré et tranquille, ce que n'est pas le centre de Lisbonne.

Redescendre le Tage se fait à toute allure, le courant naturel du fleuve et la marée descendante nous emportent à toute allure et nous reconnaissons vue du fleuve, les endroits que nous avons arpentés à vélo.



Une petite pose à Oeiras pour dire un petit bonjour aux «Catmalou» et nous reprenons de plus belle notre descente vers le sud. En effet, le cap'tain ayant entendu dire que le gas-oil était à 60 centimes le litre à Gibraltar, a décidé de pousser jusque là-bas.

Un arrêt à la marina de Troia, à côté de Setubal : chère, encombrée, bruyante (c'est quand même le seul endroit où nos soirées ont été égayées par des «ferry-boites», scintillants de spots, lasers de toutes couleurs, dont la musique augmente jusqu'à envahir complètement le carré quand ils passent juste devant puis décroît progressivement quand ils s'éloignent et ce jusqu'au prochain passage où le même scénario se renouvelle), douche en marbre certes mais pour nains car minuscules, etc...Oublions Troia qui pourtant est une langue de dunes magnifiques dont des urbanistes géniaux ont réussi à faire une sorte de front de Seine... tant pis pour la dune.



Un arrêt ensuite à Sines où on nous avait dit que le mouillage était payant. Nous n'avons vu aucun marinero en képi avec son carnet à souche et ne l'avons pas attendu. Nous voulions passer le cap Saint Vincent le jour

suivant, ce que nous avons fait par temps magnifique et petit vent. Toujours sur notre lancée, nous continuons jusqu'à Olhao dans la lagune de Faro où contrairement à ce qu'indique le guide, la marina est privée et n'accepte pas les bateaux de passage. Nous trouvons une place au bout intérieur du ponton public d'Olhao. Ponton gratuit, tout près du centre ville, un peu trop fréquenté par mes congénères qui y laissent des marques fort peu glorieuses, ponton sans eau ni électricité et soumis à une houle incessante, j'ai failli en attraper le mal de mer. En effet, ce port public est plein de petits bateaux de pêche de plaisance dont les propriétaires semblent tous plus pressés les uns que les autres car, malgré les pancartes spécifiant une vitesse maximum de 3 nœuds, la marina est sillonnée en tous sens de canottes lancés à fond de train, au point que bien souvent, les vagues des sillages viennent inonder le ponton. Olhao a un petit centre ville dont l'attraction est le marché et nous y étions précisément un samedi, nous étions donc à pied d'œuvre et avons pu en profiter à plein. Nous n'étions pas les seuls car toute la lagune, pêcheurs ou habitants viennent faire leurs leur plein de provisions en bateau, d'où une circulation sur l'eau qui donne le tournis, les bateaux arrivant à vide et repartant pleins de sacs de toutes formes et de toutes couleurs.



Nous avons apprécié cette escale d'Olhao mais avons été soulagés de quitter ce ponton en perpétuel mouvement. Nous avons laissé la place à deux jeunes espagnols sur un petit bateau qui faisaient une escale nettoyage. Après notre départ, ils sont passés de l'extérieur à l'intérieur. Quand on voit comment l'intérieur était secoué, je préfère ne pas imaginer à l'extérieur.

Nous sommes allés mouiller devant Culatra, grande île dunaire qui ferme la lagune et qui aux dires de Dominique, de «Rev'armor», est assez peu touristique, habitée à l'année par des locaux, pêcheurs ou anciens émigrants, partis en France un temps et revenus au pays. Toujours pressés par le temps, nous n'avons pas traîné. Mais le capitaine a quand même commencé à faire des comptes. Il s'est d'abord renseigné en téléphonant à Gibraltar. Il s'est avéré que les 60cts escomptés étaient en réalité 71 cts et non pas d'euros mais de livres sterling, la monnaie de Gibraltar, soient 85 cts d'euro. Intéressant quand même mais si l'on compte le gas oil dépensé pour faire les 150 milles de trajet supplémentaires, cela ne semblait plus si passionnant. Je ne sais pas trop bien compter mais j'ai vu l'enthousiasme du capitaine qui baissait au fur et à mesure qu'il réfléchissait et la goutte d'eau qui n'a rien fait déborder mais a plutôt douché est que les réservoirs ont été à sec dès Culatra. Impossible dans ces conditions d'attendre Gib d'autant que nous aurions du faire le trajet au moteur puisque le vent ne semblait pas propice à nous pousser jusqu'au détroit. Nous avons fait, à l'escale suivante, Vila Real de Santo Antonio, ce que commandait le bon sens : le plein des réservoirs arrière, mais le jour du départ seulement, c'est-à-dire à 1,48 euros alors qu'il était à 1,46 en arrivant. La marina de VRS Antonio se trouve quasiment sur le fleuve, c'est-à-dire en plein courant. Le capitaine qui maîtrise de mieux en mieux la manœuvre avec ses deux moteurs, nous a fait un accostage impeccable bien que l'entrée dans la marina soit sujette à des courants traversiers sinueux. La ville se trouve sur le fleuve Guadiana qui fait la frontière entre Portugal et Espagne. VRS Antonio est du côté portugais et le lendemain matin, nous avons fait un tour à Ayamonte, côté Espagnol par le petit ferry qui fait la navette. Nous voulions comparer le prix du carburant entre les deux pays et les deux marinas. Le Portugal gagnait sur le prix de la marina et le prix du



gas-oil. Par contre la marina espagnole est sûrement beaucoup mieux abritée en cas de forts vents de mer, mais nous y étions à la bonne saison et ce n'était pas le cas.

Devant partir peu avant la pleine mer pour passer sur la barre, nous avons fait notre plein et sommes revenus à notre place vers 11h30 sous l'œil noir du marinero de service qui nous a demandé ce que nous faisons là, car il est obligatoire de quitter son poste avant midi, sinon, on repaie une journée. C'est la première fois qu'on nous fait ce coup là. En fait, nous avons déjeuné, puis sommes partis en ayant dépassé l'heure légale mais comme c'était l'heure du déjeuner, il n'y a pas eu trop de volontaires pour venir au bout du long ponton. Mais quand même, midi pile, pour une pleine mer à 16h, ce sont des gens sans cœur !!! en tout cas sans bon sens !!!

Nous aurions volontiers remonté le Guadiana mais, les jours s'ajoutant au jours, on aurait dépassé la date limite. Nous avons donc piqué directement sur Cadix, jusqu'où nous pensions aller depuis le début du voyage. Evidemment, partir vers 16h impliquait une navigation et une arrivée de nuit. Au moteur, les côtes portugaises et espagnoles ne sont pas sûres au moteur car on ne peut dans le noir repérer les casiers, extrêmement nombreux dans ces parages et dangereux pour les hélices. Et c'est là que la chance nous attendait au tournant car le vent a tourné en notre faveur, a augmenté juste ce qu'il fallait et nous avons fait notre meilleure traversée depuis le départ de France, entièrement à la voile et à une vitesse soutenue que nous n'aurions pas faite au moteur (car le cap'tain ne force jamais ses moteurs !). Arrivée à 3h du matin à Cadix, nous avons trouvé le «muelle de espera» et avons fini notre nuit en dormant comme des bienheureux.

Très heureux d'avoir pu atteindre Cadix, vieille ville s'il en est, carrefour de multiples civilisations et pleine de vieux monuments. Nous avons sorti les vélos, bien sur, et avons fait une découverte express des vieux quartiers, de ses bastions, de ses châteaux et du port, omniprésent et où, curieusement, tous les coups de pédale du cap'tain le ramènent. Ce fut une escale rapide mais riche d'histoire et de passé. Très vivante aussi, avec un marché chatoyant même si les prix le sont également...



Nous l'avons quitté après trois jours de découvertes pour Chipiona, très proche, port d'entrée du Guadalquivir, le fleuve de Séville que le cap'tain rêvait de remonter aussi. Malheureusement, c'est un grand fleuve et il nous aurait fallu arriver là un bon mois plus tôt. Tant pis, ce sera pour une autre

fois. A Chipiona, nous avons juste pris le temps d'aller nous recueillir devant la vierge noire de Regla, dont la procession avait eu lieu le WE précédent (procession que nous avons suivi par hasard à la télévision) puis de chercher un supermarché pour refaire la provision de pain du cap'tain. Eh bien pas de pain, On nous avait dit que les magasins rouvraient à 17h30, mais n'en ayant pas trouvé un d'ouvert à 17h45 passées, nous avons regagné le bord sans pouvoir faire une seule course.... Drôle de pays !! Mais il nous fallait encore passer au café internet pour nous connecter, plier et ranger les vélos, prendre la douche, bref, nous n'étions pas du tout à l'heure espagnole...

La consultation des cartes météo nous ayant montré qu'il y avait toute la semaine une petite dépression relative sur la zone de Cadix, alors que l'ouest de la région était toujours sous le régime de l'anticyclone des Açores, le cap'tain en a conclu qu'il n'était pas bon de rester dans le coin et nous avons donc fait demi tour, pour refaire en sens inverse une partie du chemin parcouru. Première longue étape : Chipiona – Tavira (nous revenions au Portugal), petit bain et nuit très tranquille malgré le bruit du ressac sur la barre d'entrée, bruit rappelant un peu les nuits passées à Etel... Puis seconde étape Tavira – Portimao où nous avons mouillé dans un premier temps, le cap'tain ayant besoin de son bain quotidien puis marina pour être à pied d'œuvre le lendemain matin pour course et grands travaux. En fait, le lendemain n'a pas commencé du tout sur les chapeaux de roues car il a plu, et bien plu, toute la matinée pour la première fois depuis plusieurs semaines et nous ne sommes allés faire de courses que l'après-midi, idem pour la connexion internet.

Nous avons maintenant fini nos ballades sur les côtes portugaises et espagnoles. Il est temps de préparer la traversée vers les Canaries : courses pour une petite semaine (quatre jours environ pour la traversée à vitesse moyenne), étude des cartes météo pour trouver la fenêtre propice, gréement des tangons que le cap'tain repoussait d'escale en escale mais qui devient impératif, etc... bref, le temps est bien occupé. Nous avons retrouvé ici «Rev'armor» qui va finir sa saison entre Alvor petit port voisin et la grande marina de Lagos qui baisse ses prix de façons impressionnante début octobre (de même à Portimao qui pour nous passerait de 50 à 20 euros par jour, à peu près, ce qui n'est pas rien ! mais qu'est ce que nous ferions à rester ici ???). Quand nous aurons fini à Portimao, nous le rejoindrons peut-être à Alvor puis nous rejoindrons peut-être les «Catmalou» à Lagos, les trois dernières escales étant l'une comme l'autre d'excellents points de départ pour la traversée.

Avant de le quitter, un petit mot sur ce drôle de pays qu'est le Portugal. Nous avons aimé les portugais souvent bourrus mais accueillants, modernes mais très traditionalistes. Nous avons moins aimé l'image que donnent leurs politiques image que nous avons découvert petit à petit au travers de nos rencontres et des 6 chaînes du petit écran (dont une qui n'émet pas et la chaîne parlementaire qui a pris des vacances tout l'été.) : mon équipage et moi-même, (qui ne suis pourtant pas une bête de télé et qui n'a pas été habitué à ce confort à bord mais mon équipage s'étant embourgeoisé, j'en profite honteusement), aimons nous imprégner de l'air du pays en regardant les informations et la météo, par exemple. En Galice, ou en Andalousie, l'offre télé est très variée, de nombreuses chaînes locales permettent de mieux découvrir certains problèmes très proches. Au Portugal, les quatre chaînes (regardables) tournent en boucle autour de la politique et du sport (le foot, bien sur !) et, au cœur de l'été, sur les feux qui ravagent tout le pays. Nous nous sommes retrouvés certains soirs avec une chaîne dessin animé et les trois autres branchées sur les mêmes problèmes politiques, majoritairement de malversations financières ou de polémiques entre les partis. Nous avons eu droit en large et en travers au remaniement ministériel qui a accouché d'un gouvernement de 57 ministres et secrétaires d'état (pour une population de 10,5 millions d'habitants). Nous avons eu droit à la commémoration du grand incendie qui a ravagé un quartier de Lisbonne il y a 25 ans avec parade de 47 véhicules incendie et 350 pompiers dans la capitale, alors que, pendant ce temps, la moitié du pays étant en feu (jusqu'à 36 feux de forêts en même temps) on racontait aux gens de la campagne qui perdaient tout, maisons, cheptel et récoltes, qu'on ne pouvait lutter avec efficacité par manque de moyens tant matériels que humains ! Nous avons eu droit aussi au «regresso as aulas» portugais (et «volta al cole» espagnole) alors que nous pensions couper à ce

marronnier qui revient toutes les fins de vacances : vous avez deviné, c'est la rentrée des classes avec les mêmes problèmes que chez nous : pas assez de professeurs, trop d'élèves, mauvais découpage scolaire, dont on ne s'aperçoit que le jour de la rentrée, etc... Bref, une impression de pauvreté et de difficulté dans ce pays où le niveau de vie semble plutôt bas, où le portugais moyen semble vivre de presque rien, où la coupe de cheveux est à 7 euros, le menu du jour à 5 euros, boisson comprise (hors zones touristiques) et où les politiques donnent l'impression d'être à leur propre service et non au service de la population qu'ils représentent. Ça n'est pas que je sois anarchiste, mais il y a des jours où on aimerait que tous ce beau monde redescende sur terre. Finalement, heureusement qu'il y a des tirs de fusées pour réjouir le monde car la vie, ici, n'a pas l'air simple tous les jours, en tout cas c'est ce que j'ai ressenti.

En fait, ayant découvert sur les cartes météo qu'une dépression arrivait la semaine prochaine, nous avons voulu partir tout de suite (pour ne pas rééditer les trois semaines d'attente de 2002 pour cause de temps de chien !), malgré l'envie qu'avait l'équipage de découvrir Alvor et Lagos et de retrouver une dernière fois (pour l'instant) «Catmalou» et «Rev'armor». En fait, nous avons failli ne pas partir du tout, en effet, les hélices semblaient ne pas répondre en marche arrière, le bateau refusait obstinément de reculer. Je sentais la tension qui montait. Et le cap'tain de jurer : «je croyais que les emm... étaient finies avec ce bateau, mais qu'est ce qui peut se passer ??? Est-ce qu'on serait échoué (c'était pleine marée basse) ???». Heureusement qu'il n'y a pas eu à porter ou à tirer, sinon c'était le lumbago assuré !! Finalement, il nous restait une amarre tournée à l'avant et les hélices répondaient bien mais le bout était solide et on était comme tenu en laisse !! Honte à mon équipage, je les croyais meilleurs que ça !!! Enfin, tout le monde peut faire une erreur, soyons magnanime.

Une fois largués, nous sommes partis sans problème, droit sur les Canaries pratiquement sur l'alignement de sortie de Portimao, par beau temps, belle mer, pourvu que ça dure ! Mais un peu de vent serait le bienvenu, pour l'instant, c'est la «risée Volvo». C'est la crainte du cap'tain : devoir faire une fois de plus la route au moteur.

Goéland'dro, franco, hispano, portugo, breton



bref



ps : le cap'tain me fait remarquer qu'on ne dit pas «portugo» mais «lusitano»... il ne serait pas un peu snob !