

# CABO NORTE

## Parte 1

Aunque en este viaje se pasa por los cuatro países escandinavos, no se puede decir que sea un viaje a Escandinavia sino un viaje al Cabo Norte y Noruega, ya que el paso por Dinamarca, Suecia y Finlandia es prácticamente eso, “de paso”, y probablemente cada uno de ellos se merezcan un viaje de todo un mes para poder conocerlos como se merecen. Muchas veces durante el viaje nos dijimos: “esto es para hacerlo de jubilados, con tres o cuatro meses por delante”.

Como un viaje puede ser diferente según las personas y los vehículos, detallamos a continuación cómo estaba formado nuestro “equipo”:

### EL EQUIPO HUMANO:

Familia compuesta por dos adultos (hay gente que piensa que no del todo) una niña de 9 años y un niño de 6. Compartimos la primera parte del trayecto con unos estupendos compañeros que encontramos en el último momento a través del foro campista independiente. Estos eran también una familia con dos niños de edades muy similares a las de los nuestros, y fue sin duda un acierto realizar esta parte del viaje juntos, pues se trata de grandes etapas, de casi 1.000 Km. en algunos casos, que los niños soportaron mucho mejor al tener amigos con quien jugar. También en esos primeros días, la sensación de no estar solos y contar con un apoyo mutuo fue muy importante. Después, y una vez pasado el Cabo Norte, el hecho de contar con diferente número de días de vacaciones hacía que los ritmos de viaje fuesen diferentes y decidimos continuar por separado.

### EL EQUIPO MÓVIL:

Autocaravana BURSTNER A-535-2 (capuchina) sobre Fiat 2.800 idTD (122 CV).  
Longitud: 5.45 m. y 18.000 Km. en el marcador al salir de casa.

### EL EQUIPO DE EMERGENCIA:

Caja de herramienta variada y completita, juego de llaves de vaso y carraca de calidad, gato hidráulico de 12 Tm. (¿has probado a levantar la autocaravana con el gato que trae de serie?), borriquetas plegables para asegurar la auto cuando está levantada y hay que meterse debajo de ella para sacar la rueda de repuesto, una latita de 2 litros de aceite, juego de cables y pinzas de batería para arranque de emergencia, cadenas (la posibilidad de tener que usarlas en esta zona en pleno verano no es tan remota como puede parecer), eslinga de 5 m. de larga y 10 Tm. de

resistencia para poder remolcar o ser remolcado en caso de necesidad, “tractel” de eslinga y carraca para 12 Tm. para poder sacar la auto amarrando a algún punto fijo en caso de quedar atascado al parar en un suelo resbaladizo.

### **EL EQUIPO DE NAVEGACIÓN:**

Atlas de carreteras de Europa de MICHELÍN.

Multitud de guías y folletos de los países a visitar pedidos por teléfono y suministrados por correo por las embajadas de los mismos en España que no nos sirvieron de mucho puesto que la mayor parte de ellos es publicidad de agencias de viajes y datos pensados para quienes viajan por ese sistema.

Copia impresa del relato de viaje en julio del 99 tomada de la página personal de Laurent Isinzelle (<http://isinzelle.free.fr>) (formato sencillo pero completísimo) y el de Bernard Tartois en el año 95 (<http://perso.wanadoo.fr/bernard.tartois>) también interesante. Si te manejas un poco en francés, no dudes en acudir a su lectura para la preparación de tu viaje.

Rutómetros obtenidos de [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com) para el trayecto desde la frontera española hasta Puttgarden en Alemania.

Debiéramos haber comprado una buena guía de viaje. Lo fuimos dejando “para mañana” y al final arrancamos sin ella. Es un error que no volveremos a cometer.

Antes de pasar al relato del periplo, haremos unas anotaciones dedicadas a asuntos específicos relativos al viaje. Son datos, trucos y detalles para que quien lo lea con intención de preparar su viaje pueda estar un poco “avisado” sobre lo que se va a encontrar.

### **LAS CARRETERAS:**

FRANCIA: Sí, ya sabemos que cruzar Francia en autopista sale por un ojito de la cara, pero para un viaje tan largo, no se puede perder un tiempo precioso rodeando las infinitas rotondas de las carreteras nacionales francesas, de modo que lo que se gasta en autopista, se ahorra en salud.

BÉLGICA, HOLANDA, ALEMANIA Y DINAMARCA: Autopistas “gratis total”. Están en general bastante lejos del estado de conservación de las autopistas francesas, españolas o incluso de algunas de nuestras autovías, pero . . . . . a caballo regalado .

. . . . .

SUECIA: Hay muy pocos tramos de autopista (alrededores de Estocolmo y poco más), el resto son carreteras nacionales con un firme irreprochable en casi todo nuestro trayecto. Son anchas, bastante llanas y con arcenes de 1'5 o 2 metros en unos casos, y en otros (en la zona norte) no tienen arcenes, pero cada carril tiene 4 metros de

anchura.

Los suecos tienen una forma peculiar de circular: la velocidad está limitada a 90, y la casi totalidad del personal se mueve a 90/95. Los camiones circulan casi siempre por el arcén o por el borde derecho de la calzada cuando éste no existe, de modo que los vehículos ligeros les van adelantando normalmente sin problemas. También la mayoría de los turismos (siempre te puedes encontrar algún patán que rompa la regla) cuando les alcanzas por detrás se dejan caer hacia la derecha dándote paso. Cuando eres tu el que cedes el paso, en muchas ocasiones recibes un saludo de agradecimiento.

El comportamiento general de los conductores suecos es muy seguro, relajado, colaborador, amable y simpático. Sí, parece una exageración, pero es que cuando llegas a Noruega, te acuerdas mucho de los suecos.

FINLANDIA: Como Finlandia es prácticamente llana, sus carreteras también lo son, pero se acabaron los arcenes suecos en la mayor parte de los casos, el firme es en general aceptable salvo porque desde la mismísima frontera sueco-finesa hasta buena parte del norte de Noruega, la calzada presenta unas grietas transversales a intervalos casi fijos que convierten el circular en un interminable “Dum dum . . . . . dum dum . . . . .dum dum . . . . .dum dum”. La conducción también es aquí amable en general.

NORUEGA: Las carreteras noruegas son sencillamente INFAMES. La mejor carretera nacional noruega en España no pasaría de tercer orden. No existen prácticamente los arcenes salvo en las proximidades de Bergen y Oslo. Son estrechas, muy estrechas, sinuosas y en muchos tramos tienen unas grandes ondulaciones longitudinales producidas por los camiones (“lomos de cerdo” que dicen los motoristas) verdaderamente peligrosas y que exigen del conductor un verdadero esfuerzo de atención para mantener el vehículo en el carril y convierten el adelantamiento en algo verdaderamente dificultoso.

Cruzando todo el país de norte a sur te puedes encontrar con pasos inferiores bajo el ferrocarril con anchura de 4 metros (tienen el aspecto de haber sido construidos durante la ocupación alemana y no haber sido tocados desde entonces), puentes sobre ríos en similares condiciones, señales que te permiten expresamente circular por el centro de la calzada siempre que vayas a menos de 30 Km/h por el peligro de que si vas por tu derecha, puedes tocar con la auto en las rocas de encima. Lo peor es cuando en medio de una curva estrecha te encuentras de frente un camión con ¡dos! remolques detrás y a toda pastilla.

¿Y los conductores? No se si será que no tienen prisa o que duermen mal, pero van a paso de burra, si la limitación al pasar por los pueblos es de 50 km/h ellos la respetan escrupulosamente, como debe ser, pero en los tramos entre pueblo y pueblo, como son cortos, pues deben pensar que no merece la pena acelerar para tener que volver a frenar 4 Km. después, así que te puedes pasar buenos tramos de camino a 50.

¿Favorecer el adelantamiento? ¡quia!, “el que venga detrás que arree”. Cuando cedes el paso a alguien, están tan poco acostumbrados que saludan, tocan el claxon y les falta poco para tirar cohetes por la ventanilla.

Hay carreteras y túneles de pago. Son de dos tipos:

- 1.- La entrada en Oslo y en Bergen. Paga todo el mundo.
- 2.- El resto de las carreteras de pago (la de llegar al Cabo Norte, la de subir a Fjaerland, la de subir al glaciar, etc. Los peajes están situados de tal modo que sólo pagan los turistas.

Pero no te dejes engañar. A pocos metros del puesto de peaje para entrar en Bergen, por ejemplo, te puedes encontrar con una señal de peligro advirtiéndote de la posibilidad de encontrar ganado suelto en la calzada, y no es broma, efectivamente te puedes encontrar con las ovejas y las vacas pastando en la cuneta. Es decir: que el hecho de que la vía sea de pago no significa que esté vallada. En toda Noruega no vimos ninguna carretera cercada.

No hemos podido evitar comentar a algún noruego nuestra sorpresa ante el estado de las carreteras en un país con un supuesto nivel de vida muy alto (igual tienen ese nivel porque no se gastan el dinero en carreteras . . . . .), y ellos justifican el asunto diciendo que en un país de 323.000 Km<sup>2</sup> viven apenas 4.100.000 personas y de un modo muy disperso. Teniendo en cuenta que hay que hacer carretera hasta el último pueblecito, y puentes o túneles hasta la última isla, dicen que resulta muy difícil mantener una red viaria como la que podemos tener en España con 40.000.000 de habitantes para 500.000 Km<sup>2</sup>

### **LOS BARCOS:**

Durante todo el recorrido hay que tomar varios barcos que podemos diferenciar claramente en dos tipos:

Los barcos internacionales que unen Alemania con Dinamarca y esta con Suecia. Funcionan de modo prácticamente ininterrumpido cada 20 o 30 minutos, y se pueden pagar con tarjeta de crédito.

Los barcos de transporte interior en Noruega. Funcionan normalmente de forma constante cada 15 o 20 minutos para los trayectos cortos de 10 o 15 minutos de duración en las grandes rutas, pero para los trayectos largos como el de regreso desde las islas Lofoten al continente o los de rutas de poco tránsito como el que se usa para llegar a la iglesia de Urnes, te puedes encontrar con que sólo hay cuatro barcos diarios. En ningún barco interior en Noruega se admite el pago con tarjeta, hay que pagar siempre en metálico. En general, el servicio es muy bueno, rápidos y puntuales y con una limpieza tanto de cubiertas de carga como de salas de pasaje y servicios sanitarios impecables.

### **Muyyyyyy importante:**

- 1.- En los barcos, el conductor va incluido en el precio del vehículo, de tal modo que si como nosotros sois cuatro en la auto, a la pregunta o la mirada escrutadora del

colector deberéis contestar: "The driver, one adult, and two childrens". En el ticket, aunque no se entienda el idioma, deberéis ver reflejado el detalle de 1, 1 y 2 referidos al vehículo (donde va incluido el conductor), un adulto, y dos niños.

2.- En los barcos y en los puentes los vehículos pagan según su medida de longitud, de tal modo que los que tenemos la suerte de llevar un auto de menos de 6 metros, pagamos como turismo, y los que pasan de esa medida pagan como camión ligero. La diferencia de precio es sensible.

### **LUGARES DE PERNOCTA:**

En ningún lugar hemos encontrado problemas para la acampada libre. Sólo hemos pagado por pernoctar en Oslo que nos fuimos al camping por llegar ya anocheado a la ciudad y en Estocolmo porque nos indicaron un aparcamiento especial del Ayuntamiento. Hemos dormido bastante en aparcamientos de colegios, museos, etc., En todos lados hemos tenido una sensación de seguridad general. En la mitad norte de estos países, incluso ves en algunas zonas de descanso de las carreteras, caravanas desenganchadas y con los gatos bajados. En fin, una gozada. El norte de Finlandia, Suecia y Noruega invita a irse todo el verano y dormir cada noche a la orilla de un lago distinto.

### **RECARGAS DE AGUA:**

Ningún problema. Es rarísima la gasolinera que no tiene un grifo de agua a tu disposición (nosotros procuramos preguntar antes de usarlo). También se puede recargar agua (con algunas dificultades para conectar al grifo que los autocaravanistas expertos sabemos solventar) en los servicios sanitarios de las zonas de descanso que se encuentran por doquier (es difícil hacer más de 20 km. sin encontrar una).

### **EL IDIOMA:**

En los cuatro países escandinavos las películas, las series, y los documentales de la televisión son en original subtítulo, de ahí que la práctica totalidad de la gente entienda el inglés. La gente joven lo habla también con fluidez.

### **EL DINERO, LA MONEDA Y LOS MEDIOS DE PAGO:**

La tarjeta Visa Electrónica ha resultado muy rechazada como medio de pago. Por el contrario, la MasterCard/EuroCard es admitida en la práctica totalidad de los lugares en los que no se exige el pago en metálico.

No hemos encontrado ninguna gasolinera que no admitiera el pago con tarjeta.

Los barcos interiores en Noruega se han de pagar siempre en metálico.

Es muy raro encontrar una tienda de alimentación en Noruega (las “grandes superficies” no existen) que admita el pago con tarjeta. A lo más admiten la tarjeta propia de la cadena a que pertenezcan, que por supuesto nosotros no teníamos, y suponemos que tu tampoco.

### **LOS GASTOS:**

Al final del relato, colocamos una hoja de cálculo donde se recogen los gastos “necesarios” para el viaje, es decir, aquellos que resultan prácticamente ineludibles para su realización.

### **EL COMBUSTIBLE:**

Aunque habíamos leído que hay zonas donde es difícil encontrar gasoil, solamente hemos visto una gasolinera en todo el viaje que no lo tuviera. Los precios de los combustibles se pueden ver en la hoja de gastos al final del relato, pueden variar sensiblemente de una gasolinera a otra, de modo que merece la pena fijarse en los carteles de precios. No se debe apurar demasiado el depósito, hay zonas en Noruega y en las autopistas alemanas en que puedes hacer 70 u 80 km. sin ver una gasolinera. En Noruega se ven unos surtidores de gasoil sensiblemente más baratos, pero no os hagáis ilusiones, es gasóleo bonificado para camiones.

### **GAS:**

Por supuesto, que es imposible encontrar en todo el viaje una botella de gas con la boquilla “repsol”, de modo que, considerando que en el norte un poco de calefacción por la noche será de agradecer, habrá que llevar dos botellas llenas. Nosotros empezamos la segunda ya de vuelta en Dinamarca.

### **LOS MOSQUITOS:**

Hemos leído mil y una historias terroríficas respecto a los mosquitos del norte, y llevábamos varios botes de repelente. Sin embargo, y según nos dijeron en Rovaniemi, nosotros hemos tenido suerte porque, al parecer, la cantidad de mosquitos puede variar mucho de un año a otro y en este ha habido muy pocos. Eso sí, los pocos que había, picaban. De modo que llevad repelente y sobre todo, sobre todo, algún producto del tipo “After Bite”, es “mano de santo”.

### **EL VESTIDO:**

Para la zona norte un calzado de media montaña o de marcha, un jersey y un anorak o chubasquero forrado vendrán estupendamente. Para el sur de Suecia y Noruega, se pueden necesitar las camisetas de manga corta para pasear en una tarde soleada,

pero llevando siempre el chubasquero en la mochila, pues en cosa de diez minutos te puedes encontrar bajo una feroz tormenta incluso de granizo.

### **LAS GRANDES ETAPAS CON NIÑOS PEQUEÑOS A BORDO:**

Tomando la referencia de los relatos de viaje franceses, tratamos de mantener el ritmo de la siguiente manera:

Los conductores se levantan muy pronto, a ser posible antes de las 7 de la mañana, con el depósito lleno de combustible ya del día anterior, y arrancan con los niños aún durmiendo.

Hacia las 10:00, cuando los peques se despiertan, se para a desayunar cuando ya se han recorrido cerca de 300 km.

Desde las 10:30/11:00 hasta las 14:00, se pueden hacer otros cerca de 300 km, y así, para la tarde restan entre paradas para merendar y otras varias para “estirar las piernas”, otros 300 o más km.

De este modo, el viaje no resulta tan pesado para los niños, y los nuestros aguantaron bastante bien así los primeros tres o cuatro “días duros de kilómetros”.

### **LA MEJOR ÉPOCA PARA HACER EL VIAJE**

Nosotros, por calendario del trabajo, lo hemos hecho un poco tarde. Si lo que se quiere es ver el sol de medianoche, hay que tener en cuenta que el día 28 o 29 de julio es el último en que se le puede ver desde el Cabo. Por tanto, el mejor momento para hacer el viaje será entre el 15 de mayo, y el 15 de julio. . . . . claro, que suponemos que también serán estas las fechas de mayor afluencia de gente sobre la zona.

### **LAS COMPRAS DE RECUERDOS:**

Si tenéis intención de traeros del norte una o varias cornamentas de renos (las de alce son menos espectaculares, muy raras de ver y a precios muy altos), alguna piel, etc. Cuanto más al norte, mejores precios se encuentran. Las mejores posibilidades están por encima del Círculo Polar Ártico, mejor normalmente en Finlandia que en Noruega, y preferiblemente, en los puestos que los lapones (ellos prefieren referirse a si mismos como “sami”) ponen junto a la carretera.

### **EL VIAJE DÍA A DÍA**

### **DÍA 1 20 de Julio**

A las 16 horas, salimos de casa en dirección a la frontera francesa. Poco después de pasar esta y en el primer área de servicio, nos encontramos con nuestros amigos y compañeros de viaje con los que habíamos quedado a partir de un anuncio en el "foro". Una "cita a ciegas" que resultó estupenda.

A las 19:30 aproximadamente emprendimos la marcha ya todos juntos con intención de parar a dormir en un pueblecito al sur de Burdeos que ya conocían nuestros compañeros. Se llama Belin-Beliet, está en la antigua carretera N-10 (hay que salirse de la autopista poco después de la salida Nº 18, y queda unos 50 Km. al sur de Burdeos. La parada es en un campo muy extenso junto a la iglesia. Absoluta calma y tranquilidad para un sueño reparador.



### **DÍA 2 21 de Julio**

Se toca diana a las 7:00, cargamos gasoil y con los peques durmiendo tomamos la autopista A-10 para pasar por Burdeos, Saintes, Poitiers, Tours donde paramos a comer en un área de servicio. Después, Orleáns, Paris que nos cuesta un buen rato pues había algún que otro atasco y luego por la A-1 en dirección a Lille.

Antes de llegar a Lille, decidimos hacer la ruta hacia Alemania por el sur de Bruselas (cosa que luego se vio que era un error y que la ruta más adecuada es por el norte de Bruselas y entrando en Holanda, haciendo Lille-Gante-Amberes-Eindhoven-Essen), y por tanto nos desviamos hacia el Este por la A-2 hacia Cambrai. Poco después nos salimos de la autopista para buscar un pueblo donde dormir y caímos en uno llamado Denain, con un gran aparcamiento junto a un centro comercial, donde cenamos ya a



las 22:30.

Nuestros compañeros de viaje se habían traído unas radios portátiles que resultaron impagables tanto para coordinar el viaje en los cruces y en las paradas, como para animar al personal con interminables series de chistes y chascarrillos que nos hicieron mucho más cortos estos largos kilómetros a todos.



### **DÍA 3 22 de Julio**

De nuevo toque de diana para los conductores a las 7:00 horas, tomamos de nuevo la autopista para Mons (ya en Bélgica), Charleroi, Lieja, Aachen (Alemania), Koln (Colonia para los amigos), Dortmund, Munster y Bremen, de aquí hacia Hamburgo por la A-1, y luego hacia Lubeck por la misma vía.

Después de Lubeck, sólo hay que seguir la A-1 para que nos lleve a Puttgarden, puerto desde el que sale nuestro barco para la isla de Lolland, ya en Dinamarca.

Puttgarden está en una isla llamada Fehmarn, unida al continente por un gran puente que cruzamos hacia las 21:30 horas, acompañados por una puesta de sol sobre el mar maravillosa.

Al llegar al pueblo nos encontramos con la cola para el barco que por ser la primera nos asustó un poco por su longitud, luego ya aprendimos que en los barcos

internacionales caben muchos, muchos vehículos.



Como no sabíamos bien que hacer, dimos unas vueltas por el pueblecito para ver si encontrábamos un lugar donde dormir, pero no había manera de encontrar un espacio público por ninguna parte, así que por fin decidimos volver a la cola y embarcamos sobre las 22:15. El mar estaba “como un plato”, así que no fueron necesarias las pastillas que llevábamos.

Sobre las 23:15 pisamos suelo danés en el puerto de Rodbyhavn, y sin saber muy bien donde íbamos, nos metimos en el pueblo de Rodby y en él encontramos un lugar estupendo para pasar la noche junto a lo que parecía ser el colegio.



#### **DÍA 4 23 de Julio**

Nos ponemos en marcha hacia las 7:00, y retomando la E-47/E-45 nos dirigimos a Copenhague en cuyas afueras nos detuvimos para hacer unas compras. Este fue nuestro primer contacto con las tiendas y los precios escandinavos, pero también con algunas sorpresas agradables: El pan sólo lo hay de molde y existen un montón de variedades entre las cuales es difícil elegir, pero todas sabrosas. La leche sólo se encuentra pasteurizada y en brik y es verdaderamente deliciosa.

La isla de Zelandia, en la que está Copenhague, es, como el resto de Dinamarca, extremadamente llana y con su superficie dedicada a la agricultura salpicada de bonitas granjas. Muchas de ellas obtienen un rendimiento extra, cuando no el principal, con los generadores eólicos que se pueden ver por doquier y aprovechan el viento casi constante de estas tierras.

Continuamos el viaje hacia Helsingor, donde tomamos un nuevo barco que nos llevara a Helsingborg, ya en Suecia, donde desembarcamos hacia las 12:30 horas.

También se puede cruzar desde Dinamarca a Suecia por un puente de unos 18 Km. de largo que une Copenhague con Malmö, pero el peaje es casi el triple de lo que cuesta el barco.

Una vez en Suecia, tomamos la E-4 en dirección a Jonkoping. El paisaje alterna las granjas cerealistas y ganaderas con los bosques de roble, pino y abedul y salpicando todo, los lagos, los canales y las esclusas.



Unos 27 Km. al norte de Jonkoping nos desviamos para buscar (nos costó un poquito por no estar muy bien indicada) rodando por carreteritas en las que no se podrían cruzar dos autocaravanas la piedra de “ROK”.

Para nosotros era la primera oportunidad de ver en la realidad los signos rúnicos (sistema de escritura usado por los vikingos) de los que quedan muy pocos testimonios, y muchos menos como el de este caso, en que se trata de un texto muy extenso que, al parecer, relata las hazañas de un noble o príncipe relatadas en poema épico por su padre a la muerte de aquel.

Si os conviene en el itinerario, el aparcamiento que hay junto a la piedra y que cuenta con servicios sanitarios es un lugar perfecto para pernoctar en tranquilidad, junto a unas poquitas casas y en medio del campo.

Después de nuestra parada en Rok, continuamos por la E-4 hacia Linkoping y Norrkoping parándonos a dormir junto a la escuela de un pueblecito llamado Nordsholm.

## DÍA 5 24 de Julio

De nuevo en marcha a las 7:00, tomamos la dirección de Estocolmo por la E-4 pasando por Nyköping. A poco de entrar en la ciudad, y cuando buscábamos algún lugar donde aparcar, nos hicieron señas desde la acera. Paramos, y resultaron ser unos autocaravanistas de Valladolid a quienes volvimos a ver repetidas veces durante el resto del viaje hasta el Cabo. Estos nos indicaron que existía en Estocolmo un medio aparcamiento, medio camping municipal donde se podía estacionar y pasar la noche. Seguimos su consejo, y acabamos en la isla de Langholmen, que es un gran parque, en una de cuyas esquinas y debajo de un puente de la autopista de circunvalación de la ciudad se encuentra el tal aparcamiento. No es que sea una maravilla ni mucho menos, y la zona de supuestos servicios sanitarios no soportaría la más benévola de las inspecciones, pero proporciona una cierta tranquilidad dentro de una gran ciudad, y en un precioso paseo por el muelle de 20 minutos se llega al palacio real. El precio por pernoctar era de unas 900 Pts.



Hacia las 10:00 ya habíamos estacionado y salíamos del aparcamiento paseando por el muelle, con un día de sol excepcional (24 grados) buscando la zona vieja de la ciudad. Esta es de calles estrechas y empedradas, edificios exquisitamente conservados y de una limpieza casi perfecta. Finalmente llegamos al Palacio Real apenas unos minutos antes de que comenzara el “cambio de guardia”.

Si alguna vez vais a Estocolmo, haced lo posible por no perderos este momento. Lo importante no es tanto la propia ceremonia, como el auténtico espectáculo circense que ofrece la banda de música durante más de 15 minutos evolucionando en mil y una

complicadas figuras a lo largo y ancho del patio de armas mientras siguen tocando.

La otra cosa que en Estocolmo nos pareció verdaderamente interesante fue el Museo "VASA". Para llegar a él, se puede tomar un barco desde las proximidades del Palacio Real. Se trata de un gran edificio que contiene un galeón hundido en el siglo XVII y recuperado del fondo de la bahía de Estocolmo en los años 50 prácticamente íntegro y con todos los enseres que en su interior se encontraban expuestos a su alrededor. Desde el punto de vista de las técnicas museísticas es fantástico, con el único defecto de la penumbra general del lugar (forzada al parecer por las exigencias de conservación del propio navío). Además, en el mostrador de información, de las tres personas que había, dos hablaban castellano, existen folletos y guías de visita en nuestro idioma, y varias veces al día el pase de películas en la sala de proyecciones es en castellano; un lujo escaso por aquellos lares que hay que aprovechar.



Dedicamos el resto del día a pasear por Estocolmo, cosa que es un auténtico placer. Esta es una ciudad amplia, luminosa, cuidada y limpia, de edificios a cual más bonito en la zona antigua. Las gentes nos resultaron amables y hasta simpáticas en muchos casos (sensación que se mantuvo durante el resto de nuestro paso por Suecia) y se merece varios días para contemplarla y pasearla con el necesario detenimiento.

Finalmente, nuevo paseo hasta el aparcamiento de las autos, y a dormir, que había sido un día duro.

### DÍA 6 25 de Julio

Nuestra intención no era levantarnos este día tan pronto como los anteriores, pero hacia las 7:00 nos despertaron gritos, voces y carreras. Cuando salimos nos encontramos con un montón de policías (eran como armarios roperos, los tíos) que trataban de detener a un individuo con las facultades mentales no muy completas, no se sabe si por causas naturales o artificiales que ya habíamos visto el día anterior y que estaba subido en una barca en medio del canal adyacente al aparcamiento, gritando sin parar. Les costó un buen rato poder atraer el barco a la orilla y esposarle.

Finalmente, cargamos agua y vaciamos depósitos y continuamos viaje hacia Upsala por la E-4.



En Upsala visitamos la Catedral y el Castillo. Para el punto de vista de un español, resultan un poco decepcionantes, ambos son edificios de ladrillo, prácticamente sin imágenes, relieves o esculturas, en fin, un poco sosos.

Seguimos viaje por Gavle, Soderhamn, Hudiksvall y Sundsvall. Todo el trayecto es una sucesión de bosque a ambos lados de la carretera y entre los pocos claros que quedan, se pueden apreciar multitud de lagos y ríos. Precisamente paramos a comer en un gran área de servicio junto a uno de ellos, donde había gente ¡bañándose!; los niños también se descalzaron y se metieron en el agua, encontrando en el fondo arenoso unas inmensas almejas de agua dulce.

Poco antes de llegar a Ornskoldsvik, nos desviamos hacia un pueblo llamado Sjhalevad para ver si encontrábamos un lugar adecuado para dormir, y había tal cantidad de espacios libres y de parques que el problema fue decidir cuál era el sitio

más bonito y tranquilo. Al anochecer, ya notábamos claramente que el día se alargaba mucho, era la primera sensación de encontrarnos cerca del Círculo Polar.



### **DÍA 7 - 26 de Julio**

Salimos de nuevo a las 7:00 para retomar la E-4 y pasar por Umea, Skeleftea, Pitea, Lulea, Kalix y finalmente Haparanda donde se encuentra la frontera sueco-finesa y un gran puente sobre el río Tornionjoki. De aquí, directos hacia Rovaniemi.

Los niños estaban muy ilusionados con visitar “La casa de Papá Noel”, pero cuando llegamos al “Santa Park” eran ya las 20:15 y estaba cerrado, de modo que nos volvimos hacia la ciudad y en un barrio residencial encontramos un buen lugar para dormir al lado de un colegio. Rovaniemi está ya prácticamente en el Círculo Polar, y esa noche no llegó a oscurecer. Es una sensación verdaderamente extraña la de poder leer el periódico en la calle a las dos de la mañana. Acostados en la capuchina, resulta difícil dormirse, pues no podemos evitar abrir de vez en cuando el oscurecedor para comprobar una vez más que afuera es “de día”.





### **DÍA 8 27 de Julio**

Nos levantamos a una hora “razonable” y nos vamos hacia el Santa Park.

En Rovaniemi hay dos “montajes” en torno a Papa Noel:

El “Santa Park”: Pretende ser un parque de atracciones y está excavado en una montaña, como si fuera una gran cueva. Dentro hay un Papá Noel que firma recuerdos y se hace fotos con los niños, una serie de pequeñas atracciones para los pequeños, restaurantes de comida rápida y tiendas de recuerdos.

El “Santa Village” Una especie de pueblo con construcciones de troncos lleno de tiendas para turistas.

Nosotros entramos en el primero, que se encuentra más cerca de Rovaniemi según se sale por la E-75-4. Los niños estaban como locos, y solamente con saludar a Papá Noel, ya iban contentos, pero desde un punto de vista objetivo, resulta verdaderamente decepcionante, y el precio que se paga por entrar no tiene ninguna relación con lo que se recibe. Si no van niños en la expedición, no merece la pena entrar como no sea para confirmar lo dicho más arriba.

Tomamos de nuevo la E-75-4 hacía Sodankyla, parando en Saariselka para subir a una de las pocas montañas de Finlandia (unos 575 m). El camino para subir (unos 2 Km) está en su casi totalidad hecho con pasarelas de tablonces de abedul, y en los

tramos un poco más pendientes, con escaleras del mismo material. Hay incluso bancos de madera de vez en cuando para descansar. Vamos, que no hay disculpa ni para los que tienen problemas de corazón. Desde lo alto, se divisa el paisaje dominante del norte de Finlandia: montañas muy muy suaves y onduladas cubiertas de bosque de coníferas y abedules salpicadas por una miríada de lagos de todos los tamaños y formas. Desde aquí, se alcanza a ver las montañas que ya están en el lado ruso de la frontera.



Durante todo el recorrido por el norte de Suecia y Finlandia, y favorecidos por el buen tiempo, una de las cosas que más nos llamaba la atención eran los cielos. El aire es tan extremadamente limpio, suponemos que como consecuencia del constante paso de frentes polares que barren la zona, que no contiene prácticamente nada de polvo en suspensión, y permite que nuestra vista alcance con un detalle inusual a largas distancias. El mundo en estas ondulantes llanuras cubiertas de bosques y salpicadas de lagos es más ancho, más profundo y más luminoso. El horizonte parece estar más lejano de lo que jamás hayamos podido ver. Cuando el sol incide sobre los grandes cúmulos que se forman a partir de media mañana, estos presentan una blancura como de nieve, y semejan ser totalmente sólidos; además, como se forman a una altura muy baja para lo que nosotros estamos acostumbrados, se tiene a veces la sensación de que cuando lleguemos a aquellos que brillan en el horizonte, podremos tocarlos con la mano.

Seguimos nuestra ruta por Ivalo para llegar finalmente a Inari, donde nos encontramos de nuevo con los autocaravanistas de Valladolid que ya habían encontrado un

tranquilo lugar de pernocta en la explanada que hay detrás de la gasolinera y el supermercado del pueblo.

No podemos evitar el dar antes de acostarnos un paseo “nocturno” a la luz del “amachecer”, es nuestra segunda noche sin noche, y no se acaba uno de acostumbrar al fenómeno.



### **DÍA 9 28 de Julio**

Nos levantamos a las 8:00, hacemos compras en el supermercado, y nos vamos a ver el museo Sami (Lapón) que hay en Inari. Realmente merece la pena la visita, está muy bien presentado, especialmente la parte que esta al aire libre donde se muestran los distintos tipos de construcciones utilizadas en el “Gran Norte”, y la multitud de tipos de trampas para animales de todo tipo que se han desarrollado para poder obtener el sustento en un medio tan tremendamente duro.

Seguimos después viaje por la E-75-4 pasando por Kaamanen y abandonándola para girar hacia el oeste por la carretera N° 92 que nos lleva hasta Karigasniemi, en la frontera con Noruega, y de aquí hasta Karasjok donde tomamos la E6 hacia el norte. Seguimos después por Lakselv y Russenes hasta llegar a la entrada del tunel (de pago) que, pasando bajo el mar nos lleva a la isla de Mageroya, donde se encuentra el Cabo Norte.

El túnel es como una “V”, hay que bajar y bajar con la segunda en el cambio para retener con el motor, hasta que se llega al “fondo” entonces, comienza una subida fuerte y de pendiente constante que hay que salvar igualmente en segunda velocidad.

Durante todo este trayecto, se nos fueron descubriendo los duros paisajes del “Gran Norte”. El arbolado va perdiendo paulatinamente altura, y las coníferas son cada vez más escasas siendo sustituidas por los abedules. Los últimos “árboles” (más parecen arbustos) que se ven son unos raquíticos abedules que a muy duras penas consiguen sujetarse al terreno. En el lugar del bosque, queda únicamente la hierba constantemente batida por el viento.



Finalmente, sobre las 22:30 llegamos a la entrada del aparcamiento (de pago) que se encuentra sobre la plataforma rocosa que es el Cabo Norte. Hay bastantes autocaravanas, algunas caravanas, e incluso motoristas (es un viaje típico también para ellos) pernoctando en tiendas de campaña que apenas son capaces de mantenerse sobre el suelo a merced del fuerte viento y la lluvia que azota el lugar.

El Cabo, es un vertiginoso acantilado de unos 300 metros de altura sobre el mar, y en su borde, y en gran parte excavadas en la roca, se encuentran las instalaciones turísticas creadas al efecto. Restaurante, cafetería, una inmensa (y carísima) tienda de recuerdos, la oficina postal donde se tiene la oportunidad de mandar nuestras postales con el matasellos del Cabo Norte, y una gran sala semicircular con gradas frente a un inmenso ventanal que mira directamente al norte donde supuestamente se ve el sol de medianoche . . . . . siempre que no esté nublado, que deben ser muy pocos días al año.

Aunque no pudimos ver el sol (la noche siguiente 29/30 era astronómicamente la

última en que se podría apreciar el fenómeno), no nos preocupó mucho, pues lo importante era llegar a este confín del continente, y vivir una vez más esa extraña sensación de que el día no se acaba nunca.



### **DÍA 10 29 de Julio**

Nos levantamos hacia las 10:00 y nos dimos un paseo por las instalaciones, vimos unas proyecciones de películas con paisajes tomados desde avión muy espectaculares y charlamos con varias familias españolas que encontramos sobre las peripecias y las impresiones del viaje.

Después de comer, tomamos la ruta de regreso, y por el camino paramos para hacer unas fotos de nuestra "auto" en plena estepa. Más adelante, nos encontramos con una manada de renos en plena carretera. Ya habíamos visto renos varias veces desde Rovaniemi, pero solitarios o en pequeños grupos, esta vez era, sin embargo, una auténtica tropa de ellos que a pesar de los gritos y los gestos de la gente se resistía a abandonar la calzada.

Aparentan ser unos animales extremadamente tranquilos y parsimoniosos que no se inmutan por nada y efectivamente vimos que las repetidas señales de peligro advirtiéndose su posible presencia en la calzada no eran gratuitas. Si te encuentras con un grupo de estos a la vuelta de una curva, entre el susto que te llevas y la poca prisa que se dan por quitarse de en medio, está claro que destrozas tu vehículo contra ellos. Prueba de la frecuencia de estos tristes encuentros son las tremendas defensas que cubren todo el frente de los camiones que se ven circulando por aquellas latitudes.

Esta vez al llegar a Russenes tomamos la desviación hacia la derecha de la E6 para dirigirnos a Alta.

Allí, a las afueras de la ciudad por el lado contrario al de nuestro acceso, nos fuimos al museo de grabados rupestres de más de 5.000 años de antigüedad que, para nuestra sorpresa, estaba abierto hasta las 23:00 horas. El propio aparcamiento del museo, aunque con un poco de pendiente, ofrecía unas excelentes condiciones para pasar la noche, así que nos fuimos a ver los grabados durante un recorrido de más de un Km. Hay multitud de ellos con motivos de todas clases.

Esa noche si que hubo buena visibilidad, estábamos unos 200 Km. al sur del Cabo, pero aún hubo luz toda la noche. El resplandor del inacabable crepúsculo se reflejaba en el agua del Altafjorden y mientras los niños jugaban en el parquecito que había en los jardines del propio museo, nosotros hicimos fotos hasta las 2:00 horas. No encontrábamos el momento de irnos a dormir.



### **DÍA 11 30 de Julio**

A las 7:00 nos ponemos en pie, y tomamos ruta por la E-6-E8, en dirección a Tromsø. Aquí comienza nuestro calvario por las carreteras noruegas, estrechas, de firme ondulado, y de interminables series de curvas. En compensación, el paisaje es grandioso. Las montañas, con pendientes vertiginosas, bajan hasta el mismo borde del mar, y el camino se convierte en un sinuoso bordear la costa de fiordo en fiordo. Al principio, los que tenemos la costumbre de intentar mantenernos en todo momento orientados, tratamos de hacer un seguimiento mental de nuestros giros para saber en todo momento donde está el norte, pero, al cabo de unos kilómetros, no nos quedó más remedio que abandonarnos y dejar que la carretera nos llevase, dado que es

prácticamente imposible situarse. Cuando estás con el agua a un lado, cuando al otro, de pronto encuentras un puente, más allá un túnel, y después atraviesas una isla. Llega un momento que no sabes si subes o bajas, si estas en tierra firme o en una isla. La costa se convierte en un verdadero encaje de bolillos salpicado de cuando en cuando por pequeños pueblos de casas diseminadas.

Llegamos a Tromso (Le dicen “El París del Ártico”), Es, de algún modo, la capital de los viajes polares, ya que la mayoría de las expediciones en búsqueda del Polo Norte, partieron de aquí. Encontramos muy poca gente por las calles, el tiempo era desapacible, y fuimos directamente al “Museo Polar”. Se trata de una pequeña instalación que acumula recuerdos precisamente de aquellas expediciones y muestra dioramas de la vida animal y humana precisamente más allá del Cabo Norte. No había nada traducido al castellano, de modo que no te podías enterar de mucho, y creemos que necesita una seria remodelación y rehabilitación del material expuesto.

A la salida del museo, y después de 11 días de viaje nuestra necesidad más urgente era la de encontrar una lavandería. Preguntamos en la oficina de turismo si sabían de algún camping en la zona que contara con ella, pero únicamente nos pudieron decir que nos acercáramos al “RICA Hotel”. Esto nos sorprendió, pero cuando llegamos a recepción, resultó que, efectivamente, el hotel (en la mejor zona de los muelles de la ciudad) tenía, efectivamente, un servicio de lavandería exterior (parece que los usuarios más habituales son los dueños de los muchos Barcos de vela que amarran allí mismo), así que después de un buen par de horas de colada, y a la vista de lo poco que animaba el cielo a pasear la ciudad, decidimos volver al continente y retomar nuestra dirección “todo al sur”.

Nos paramos a dormir en algún pueblecito, junto al colegio, no muy lejos de Tromso.



### **DÍA 12 31 de Julio**

Despertamos hacia las 8:00 después de haber oído llover durante toda la noche, y dispuestos para hacer otra de las etapas importantes de nuestro viaje: Las Islas Lofoten.

Tomamos la carretera E-8 para buscar Nordkjosbotn, donde cogemos la E-6 hacia Andselv, y de aquí a Bjerkvik, donde nos desviamos hacia el oeste por la E-10 que nos llevará a las Islas Vesteralen que prácticamente es necesario atravesar en un inacabable serpenteo bajo la lluvia, a la vista de cascadas que aparecen por doquier, y siempre en una estrechísima franja de terreno que queda entre el mar y la montaña. Así pasamos por Lodingen, Sortland, Stokmarknes, y finalmente, el pueblecito de Melbu, donde hacia las 19:30, embarcamos para Fiskebol, ya en las Lofoten (creemos, ya que no vemos muy claro donde acaban las Vesteralen, y donde empiezan las Lofoten) Llegados a Svolvaer, buscamos un sitio para dormir, y acabamos en un aparcamiento de una zona comercial. Nos dimos un paseo, a pesar de la lluvia, por el pueblo/ciudad, especialmente por los muelles, pero por muy animados que nosotros estuviéramos, el agua y la baja temperatura, acabó metiéndonos en “casa”.

### **DÍA 13 1 de Agosto**

Hacia las 9:00, salimos de Svolvaer para, saltando de isla en isla, recorrer las Lofoten. El paisaje es sobrecogedor. Altísimas montañas que caen casi en vertical sobre el agua. En muchos tramos, prácticamente no queda nada de espacio llano o semillano habitable. El hecho de que haya gente viviendo en semejante lugar, solo es explicable



por la inmensa riqueza de los caladeros de bacalao de sus aguas. La lluvia nos impide apreciar en toda su grandiosidad el paisaje, pero aún así, resulta verdaderamente impresionante. Con buen tiempo, tiene que ser . . . . .

En la Isla de vestvagoy, nos fuimos por el ramal norte de la E-10, hacia Eggum, para visitar en Borg una casa vikinga reconstruida sobre los cimientos hallados en unas excavaciones arqueológicas.

Finalmente, llegamos al pueblo más al sur del archipiélago, y que tiene el nombre mas corto del mundo: "A". Es realmente bonito, y hay varios museos "privados". Nosotros visitamos el dedicado a la fabricación del bacalao seco. Curioso.

Desde A, volvimos sobre nuestros pasos para embarcar en Moskenes de nuevo hacia el continente, pero el barco de las 13:45 se suspendió por causa del temporal (albergamos serias dudas sobre si esta era la verdadera razón o si se debió a que no había mucho pasaje que llevar para dos viajes), de modo que nos tocó una larga espera hasta las 22:30 en que nos sacaron de las islas.

Desembarcados en Bodo cerca de las 2:00 horas, buscamos rápidamente un lugar par dormir cerca de Loding, para variar, junto a un colegio.



### **DÍA 14 2 de Agosto**

A pesar de habernos acostado muy tarde el día anterior, nos levantamos a las 7:00, pues la etapa que nos espera en este día hasta Trondheim ya de por si larga, puede

hacerse eterna si contamos con las carreteras de Noruega.

Siendo efectivamente dura la ruta, el paisaje es sensacional, sucediéndose los ríos, cascadas, lagos, fiordos y montañas cubiertas de bosque. Paramos varias veces para descansar en lugares de belleza natural impresionante.

Llegamos a Trondheim ya muy tarde, sobre las 23:30 y nos fue difícil encontrar un lugar público donde estacionar para la noche. Finalmente, salimos de la ciudad por una carretera costera, acabando en un pueblecito llamado Flakk.

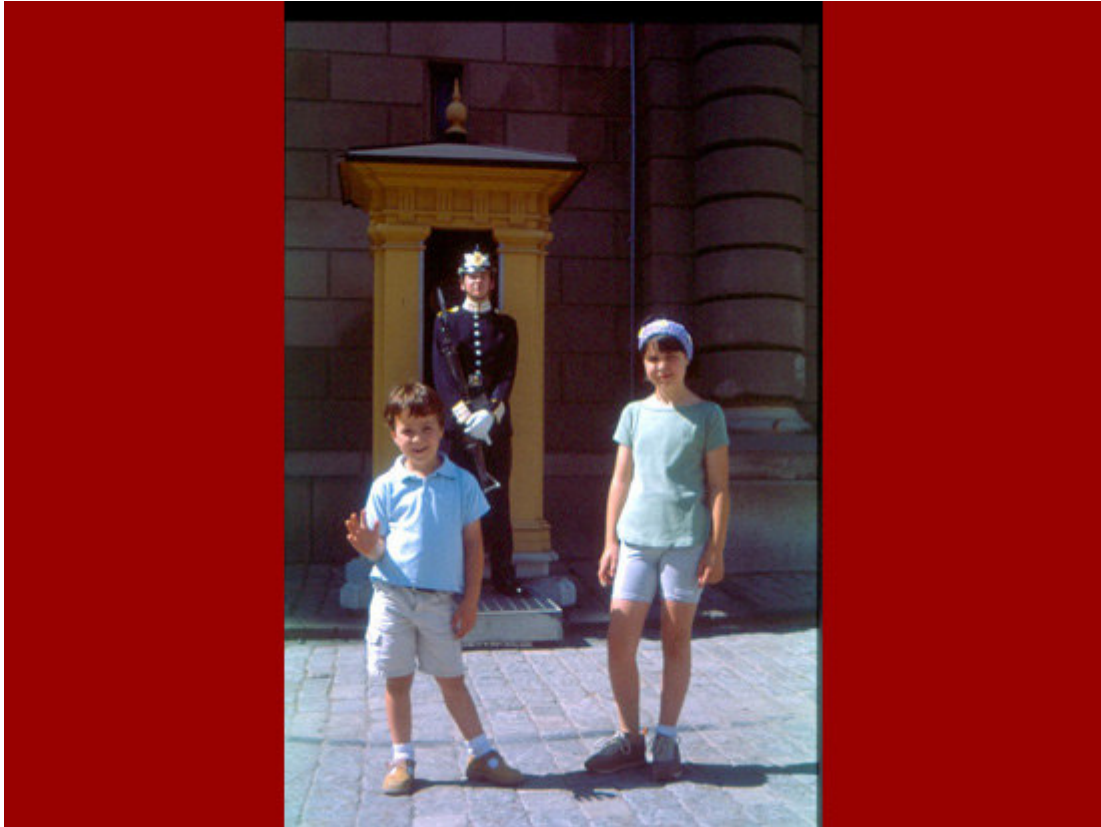
### **DÍA 14 3 de Agosto**

Nos levantamos a una hora “humana”, y nos fuimos hacia Trondheim, que es la tercera ciudad, tras Oslo y Bergen, de Noruega, y antigua capital del reino.

Es una ciudad muy “paseable”, teniendo su mayor atractivo en la catedral, de estilo gótico, aunque su práctica totalidad es una reconstrucción de principios del siglo XX. También se puede visitar el museo arzobispal, y las excavaciones que se han hecho en sus sótanos.

Merece la pena, aprovechando el paseo, acercarse al Palacio Real, que está en pleno casco urbano y resulta difícil de distinguir, pues no hay aparentemente nada que lo diferencie de los edificios típicamente urbanos adyacentes.

Hacia las 16:40, salimos de Trondheim por la E-6 en dirección a Oppdal, donde dejamos esta carretera por la N° 70 hacia Sunndalsora. Desde aquí, por la N° 62 hacia Eidsvag. Atravesamos un túnel de 6 o 7 Km al tomar la N° 660 hacia Afarnes, y empezamos a rodar pendientes de algún lugar donde hacer noche. La cosa estaba difícil, pues en Noruega hay muy pocos espacios públicos en los pueblos, pero pasamos junto a un lugar donde había varias autocaravanas y caravanas estacionadas a la orilla del fiordo. Dimos la vuelta, y al preguntar, el que parecía el dueño del terreno (él mismo vivía en una auto alemana monstruosa sobre un camión MAN de tres ejes), nos pidió unas 900 pesetas por la noche, así que vaciamos y cargamos aguas, y nos quedamos allí a dormir, pues los tres últimos días habían sido duros y no teníamos ganas de perder tiempo buscando otro lugar.



### **DÍA 15 4 de Agosto**

Uno de los días buenos, buenos, del viaje. A las 8:30 nos pusimos en pié, y seguimos por la carretera 660 en dirección a Afarnes, donde tomamos la N° 64 para Andalsnes, y en este pueblo, la carretera N°63, llamada “Ruta de los Trolls” (En Noruega, todo lo grande o espectacular se lo sobrenombra “de los Trolls”). Es una tremenda subida desde el nivel del mar hasta 1.788 metros de altitud en apenas 20 Km. Resulta inevitable (y hay aparcamientos al efecto) detenerse en la base para admirar el serpenteo de los que nos preceden montaña arriba (o para pensárselo dos veces). Una vez iniciada la subida, está totalmente prohibido detenerse. Cosa lógica, porque con las ganas que dan de hacerlo para admirar una y otra vez el paisaje, la estrecha carretera estaría permanentemente atascada.

La tremenda trepada, hay que tomársela con calma, subir suave y haciendo uso de nuestra mejor amabilidad al volante para cruzarnos con los que bajan. También vimos caravanas que se atrevían, y lograban, hacer la ruta.

Desde la cima, la carretera dibuja un descenso, al principio suave, en una especie de altiplanicie con arroyos y lagos en continua sucesión, que van desembocando uno en otro hasta llegar de nuevo al mar en Valldal. Desde allí, seguimos por la N° 680 hasta tomar el barco para Eisdal, poco antes de llegar a Linge. Tras un nuevo paso de montaña, y un descenso por la “carretera de las ágilas”, casi tan impresionante como la de los Trolls, llegamos a Geiranger.

La aproximación por carretera a uno de los fiordos más famosos de Noruega, no se olvida jamás. Desde lo alto de la montaña divisamos, prácticamente a nuestros pies, el

fondo del fiordo, con el pueblo de Geiranger que parece como los de las maquetas de trenes, y fondeado frente a la población, lo que aparenta ser un barquito de pesca, y resulta ser en realidad un inmenso transatlántico alemán.

Aunque el día estaba nublado, tomamos uno de los barcos que dan paseos de una hora y media por el fiordo convertido por la lluvia en una interminable sucesión de cascadas de distintas formas, alturas y caudales.

El pueblo es pequeño y apenas tiene cosas que ver a excepción del paisaje que se basta y se sobra para recompensar el viaje, así que hacia las 20:00, tomamos "la otra" carretera de Geiranger, que en una nueva subida empinada nos llevaría hasta alcanzar la carretera N° 15 hacia el pueblo de Lom, con la esperanza de encontrar por el camino algún buen lugar para pasar la noche.

Pero no fuimos muy lejos, pues a pocos Km. de Geiranger, encontramos un aparcamiento que prácticamente volaba sobre el precipicio y ofrecía una vista del fiordo para la cena inigualable, no nos pudimos resistir, y allí pasamos la noche junto a un autocaravanista solitario de Barcelona que decía que su "hotel", siempre tenía las mejores vistas.

### **DÍA 16 5 de Agosto**

Saltamos de la cama hacia las 8:30 para hacer un día lluvioso que nosotros suponíamos de tránsito, excepto en la visita a nuestra primera iglesia de madera, para el siguiente en que pensábamos subir a ver algún glaciar, pero la ruta nos deparó agradables sorpresas.

Una vez alcanzada la carretera N° 15, nos dirigimos a Lom con la intención de conocer su iglesia. Las iglesias de madera de Noruega (hay varias) datan de los siglos XII y XIII, es decir, que cuando nosotros estábamos entre el románico y el gótico, estos aún casi vikingos, construían sus iglesias de madera de pino en casi su totalidad, salvo el tejado, que esta formado por tablitas de abedul. Para proteger la madera, las cubrían con una especie de alquitrán o brea negruzca que, en algunos casos, las confiere un aspecto siniestro. Si a esto unimos el que por causa del frío no se pueden abrir muchos huecos y que además, los cristales en aquella época eran un lujo asiático, el interior resulta muy sombrío, casi tenebroso.

En algunas paredes se pueden encontrar grandes relieves tallados con esos típicos dibujos que no se acaba de saber si son motivos animales o vegetales. También, en algunas partes quedan restos de caracteres rúnicos.

Existe una fundación que se encarga del cuidado y costoso mantenimiento de estas construcciones, y se supone que los ingresos por entradas de los turistas se dedican a estos trabajos.

Desde Lom, tomamos la carretera 55, un nuevo paso de montaña durante un recorrido de 105 km. hasta Gaupne flanqueado por cumbres de hasta 2.500 metros de altitud y

que se cierra al tráfico entre los meses de octubre y mayo. El paisaje es de montaña extrema, con muy poco o nada de arbolado, salpicado de lagos y tejido por arroyos que se nutren del deshielo de los glaciares que desde la carretera se ven resaltados por su peculiar color azul entre el blanco de la nieve. A pesar del día nuboso y con llovizna intermitente, el paisaje era grandioso, e hicimos varias paradas para contemplarlo con detenimiento.

Llegados a Gaupne, tomamos la carretera hacia el norte para llegar el glaciar de Nigardsbreen. La ruta es muy estrecha, con numerosos túneles cortos pero muy estrechos, que en muchos casos no permitirían el cruce de dos autocaravanas o incluso dos turismos en algunos de ellos.

Finalmente, llegamos a la entrada del pueblo y descubrimos a nuestra izquierda el edificio del pequeño museo relativo a los glaciares que ya estaba cerrado a nuestra llegada, y desde el aparcamiento del propio museo donde hicimos noche, se veía en el horizonte, abriéndose paso entre las montañas, el río de hielo azul celeste del glaciar. Pasamos toda la noche nerviosos pensando en el descubrimiento que nos esperaba al día siguiente.

### **DÍA 17 6 de Agosto**

Nos levantamos a las 9:15 nerviosos por lo que nos esperaba para la mañana, y saludados por una mañana especialmente luminosa. Cogimos el camino (de pago, una carreterita de 2 o 3 Km. y no más de tres de anchura donde para cruzarse con otro vehículo había que buscar con antelación donde poder salirse de la calzada) y llegamos al aparcamiento que hay junto al lago. Allí supimos que había un servicio de guías para subir al glaciar, con distintos tipos de recorridos posibles, nosotros, lógicamente nos quedamos con lo que ellos llamaban "paseo familiar" que consistía en subir a la lengua en un recorrido de una hora y media.

Para llegar al glaciar, nos encontramos con otra más de las situaciones en las que los noruegos te hacen sentir no como visitante, sino como un euro con piernas:

Entre el aparcamiento y la lengua del glaciar, está el lago glaciar, alimentado precisamente por el deshielo de aquel. Cualquier persona con buena salud y espíritu animoso ve que en un tiempo de una media hora, puede rodear el lago por la orilla y dándose un saludable y bonito paseo llegar hasta el bloque de hielo.

Por si a alguien se le ocurre tan peregrina idea, en el extremo del aparcamiento hay un letrerito que te advierte que hay un puente roto en el camino, y muy amablemente te invita a tomar el barquito cuyo embarcadero se encuentra a tus mismos pies en la orilla, y que, previo generoso pago, te llevará a sólo unos 400 metros de la lengua en algo más de tiempo de lo que hubieras tardado andando si cuentas la espera, el pago, el embarco y el desembarco.

**CONTINUARA...**