

Viaje a los países bálticos

Un Periplo por los países bálticos y su cultura

INTRODUCCIÓN

Realizamos el viaje dos adultos con una autocaravana integral Frankia modelo I7000BK, motor Mercedes 316CDI y 457 Kms en el marcador.

Para la preparación del viaje he utilizado la guía “Europa Septentrional” en castellano de Lonely Planet, editorial Geoplaneta; la Guía “Estonia, Letonia y Lituania” de Lonely Planet en inglés; la información enviada por las Oficinas de Turismo de Polonia y Finlandia así como la que ofrecen sus páginas web (poloniatur.org) (visitafinlandia.com y findland-tourism.com) y la información de las páginas web de las oficinas de turismo de Estonia (visitestonia.com), Letonia (latviatourism.lv) y Lituania (tourism.lt) ; información diversa encontrada principalmente en la web; Viamichelin (viamichelin.com); Atlas de carreteras de Europa de Michelin y mapas de Europa y de Escandinavia de Michelin.

Hemos contado también con el respaldo de una PDA HP2210 y el TOMTOM NAVIGATOR 3 con la cartografía de España, Francia, Alemania y el sur de Finlandia.

En ninguno de estos países es necesario llevar pasaporte –aunque sí el DNI- ni el permiso de conducir internacional.

DÍA 1 CORDOBA – GERONA (1/7/05) viernes

Diario de ruta:

Ilusionados con nuestra nueva autocaravana, salimos de Córdoba por la N-IV hasta Valdepeñas (cogemos una salida a Valdepeñas 7 Kms antes de llegar a la ciudad). Pasamos 2 rotondas: la 1ª a la dcha. y la 2ª al frente. Entramos en la C-415 hacia Villanueva de los Infantes. En Villanueva de la Fuente, nos desviamos a la izquierda dirección Viveros. Después, dirección El Cubillo. Luego seguimos por la N-322 hasta Albacete. Luego, N-430 dirección Valencia. Después, AP7/E15 dirección Barcelona y Gerona. Tomamos la salida 6, Gerona sur. Dormimos junto al cuartel de la Guardia Civil de Gerona, con parking amplio, en la calle Carrer Emili Grahit.



| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|---------|-------|----------|--------------|-----------|-------------|--------------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida> | Córdoba | 0 | 7,00 | 26'10 | 31 | 10'30 | |
| | | | | 77'67 | 83' 61 | 2'20 | |
| | | | | | | 2'35 | |
| | | | | | | 3 | |
| Llegada > | Gerona | | 20,00 | | | 5'75 | |
| PARCIAL ETAPA 1 | | 1.017 | 13'00 h. | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 1.017 | | | | | |

-DÍA 2 GERONA- FRIBURGO (A) (2/7/05) sábado

Diario de ruta:

Salimos de Gerona por la misma calle dirección sur, esto es; subiendo la pendiente de la misma en dirección a la N-II, tomando posteriormente la AP7/E15 hasta la frontera. Después, tomamos la A9/E15 Dirección Montpellier. Después cogemos la A7/E15 y A6/E15 dirección Roanne, Paris, Lyon, Vaise. Atención al radar en el km. 455, cerca de Lyon. Cerca de Beaune, cogemos dirección Dole, Besançon, Dijon, Lille, Nancy, Metz por la A31/E17/E21. Después Seurre, Dole, Besançon, Mulhouse por la A36/E60. Finalmente continuamos por la A5/E35 dirección Freiburg (Alemania). Pernoctamos en el área FREIBURG-BREISGAU / BADEN -WUERTTEMBERG por la A5 salida 62 dirección Donaueschingen. Coordenadas GPS:

Latitud : (N) 47° 59' 56" Longitud: (E) 7° 49' 38".



El GPS nos lleva al aparcamiento con precisión. Es de agradecer pues llegamos algo cansados. El lugar es muy tranquilo aunque no tiene vigilancia ni toma de agua ni servicios ni alcantarillas. Estamos siete autocaravanas. El resto son alemanas. Un autocaravanista alemán amablemente nos indica la ubicación del parquímetro en el que, tras pagar 5 €, obtenemos nuestro ticket de estacionamiento de 24 horas.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|----------|-------|----------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Gerona | 1.017 | 7,00 | 62'88 | 66'82 | 4'50 | |
| | | | | 98'56 | 88 | 21'70 | |
| | | | | 41'81 | 37 | 31'70 | |
| | | | | | | 26'50 | |
| Llegada > | Friburgo | | 20,00 | | | 3 | |
| PARCIAL ETAPA 2 | | 969 | 13'00 h. | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 1.986 | | | | | |

-DÍA 3 FRIBURGO – FRANKFURT A.D. ODER (3/7/05) domingo

Diario de ruta:

Salimos de Friburgo por la A5. Continuamos después dirección Heilbronn por la A6/E50. Cerca de Nürnberg, tomamos la Salida 60, Salida Nürnberg-Ost, München, Nürnberg-Fischbach por la U23/U53. Después, Salida 60, Würzburg, Bamberg por la U23. Tras unos 6 km., tomamos la A9 dirección Berlin, Hof, Bayreuth, Regensburg. Cerca de Potsdam, tomamos la A10 dirección Frankfurt (Oder), Berlin-Zentrum y Postdam. Tomamos más tarde la A12/E30. Pernoctamos en un área de servicio muy tranquila a unos 12 kilómetros de Frankfurt (Oder). Tiene una gasolinera Shell con una comisaría de policía de carretera junto a ella, muy cerca de la zona de parking para autocaravanas, iluminada. Grifo de agua potable y alcantarillas de fácil acceso.

Coordenadas GPS:

Latitud : (N) 50° 22' 58" Longitud: (E) 11° 12' 47".

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|--------------|-------|----------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Friburgo | 1.986 | 07,15 | 57'98 | 53 | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Frankfurt A. | | 19,15 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 3 | | 874 | 12'00 h. | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 2.860 | | | | | |

-DÍA 4 FRANKFURT A.D. ODER– TORUN (P) (4/7/05) lunes

Diario de ruta:

Salimos de Frankfurt A.D. Oder por la 2/E30 dirección Poznan. Una vez en la frontera cambiamos dinero. No hay cajero automático desgraciadamente. Cerca de Poznan cogemos la 5/E261 dirección Gniezno, donde seguimos por la 15 dirección Torún. La conducción es como en Grecia: los dos carriles de transforman en cuatro – mediante la circulación por el arcén, obviamente, - para hacer el tráfico más fluido aunque también más peligroso. Los conductores agradecen que se les facilite el adelantamiento encendiendo los intermitentes de emergencia brevemente. Muchas carreteras presentan surcos profundos realizados por camiones que dificultan sobremanera la conducción, especialmente en aquellas carreteras que carecen de arcén y son estrechas. En algunas de ellas hay señales que avisan de esta circunstancia. Observando las carreteras y pueblos que recorreremos en un primer momento, parecemos estar en la España de los años 50. Nos estamos dispuestos a correr riesgo alguno en la pernocta o al aparcar ni en Polonia ni en los Países Bálticos. Durante nuestro periplo por estos 4 países pernoctaremos en campings o en parkings vigilados las 24 horas. Pernoctamos en el camping Tramp, a 20 minutos andando del centro de la ciudad o a 5 minutos en motocicleta, en ul. Kujawska 14. Antes de cruzar el río y de llegar a la ciudad, llegaremos a una rotonda donde la señal del camping nos indica tomar la primera calle a la derecha, siguiendo

posteriormente las indicaciones. Autocaravana más dos adultos sin electricidad 10'50 €. El camping es muy tranquilo, con servicios discretos y escasa arboleda.

Polonia está situada en el centro oriental de Europa. Limita al norte con el mar Báltico y tiene fronteras con siete países: Rusia, Lituania, Bielorrusia, Ucrania, Eslovaquia, República Checa y Alemania. Las llanuras ocupan aproximadamente el 70% de su territorio. Únicamente está accidentada al sur por los montes Sudetes y los Cárpatos. En estos últimos nace el Vístula, que es el río principal junto con el Oder. Al norte se encuentra la región pantanosa y lacustre de Pomerania y su gran riqueza minera se concentra en la alta Silesia.

Polonia tiene un paisaje agrario de campos abiertos, cuyos pueblos se alinean a lo largo de las carreteras. En estas poblaciones es característico su planteamiento perpendicular, que se extiende a lo largo de la vía de comunicación, donde tanto las viviendas, con sus cobertizos, graneros y una franja de terreno cultivado, se encuentran ordenados en fila, hasta terminar con frecuencia en alguno de los numerosos bosques que pueblan el país.

Oscuro objeto del deseo de sus numerosos vecinos, a lo largo de la historia, Polonia ha conquistado numerosos territorios, pero sobre todo ha sido conquistada hasta el punto de llegar a desaparecer como estado. Su azaroso pasado, presidido por un fuerte sentimiento nacional y una tenaz lucha por la independencia, se puede resumir en este calendario de fechas y acontecimientos clave.

Desde el año 400 a. de C., cuando aparecieron los primeros asentamientos agrícolas, Polonia ha sido habitada por tribus germanas y eslavas hasta que en el siglo XVI se restaura la corona polaca, que por cuestiones sucesorias, pasa al rey de Lituania. Es un periodo de progreso en el que se crea la Universidad de Cracovia. En el siglo XV se produce la guerra lituano-polaca, y vence a los caballeros teutones. Recupera el Báltico y extiende sus dominios hasta el Mar Negro. Los otomanos y los rusos invaden el sudeste. Esta situación se mantuvo hasta el siglo XVII cuando perdió Lituania (que incluía Estonia y Letonia) pero conquista grandes territorios rusos. Tras la invasión sueca, Polonia pierde un cuarto de su territorio y mueren cuatro millones de habitantes. El rey Jan III Sobieski vence a los turcos en la batalla de Viena y los expulsa de Europa.

En el siglo XVIII, bajo la dependencia de Rusia, sufre diversos repartos y en 1795 el territorio polaco queda dividido entre el país de los zares, Austria y Prusia. A partir de esta fecha, y durante 123 años, Polonia desaparece como estado.

En el siglo XIX, tras una fugaz soberanía como Ducado de Varsovia, concedida por Napoleón, toda la centuria está presidida por la lucha de los polacos por la ocupación rusa. En el siglo XX, Polonia se convierte en el



campo de batalla de los imperios de Rusia y Alemania durante la Primera Guerra Mundial. Forzados a participar en uno u otro bando, ese combate por intereses ajenos le cuesta la vida a un millón de polacos.

Tras la derrota de estos imperios y el triunfo de la Revolución Rusa, se proclama la independencia de Polonia, se funda la Segunda República y se logra el reconocimiento de fronteras en 1923. En septiembre de 1939, Alemania, por un lado, y la Unión Soviética, por otro, invaden y se reparten Polonia. Es el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. La tragedia que supuso para los polacos es indescriptible: «guetos», campos de exterminio terriblemente célebres como Treblinka y Austchwitz y deportaciones masivas. Al final de la guerra, Polonia había perdido seis millones de ciudadanos, de los que la mitad eran judíos, y el 38% de su patrimonio nacional.

En 1945 las tropas soviéticas ocupan Varsovia. Dos años más tarde, el Partido Obrero Unificado Polaco monopoliza el gobierno y el control del estado. En los años 70 y 80 se producen diversas oleadas de protestas sociales y grandes huelgas, encabezadas por el sindicato Solidaridad, que había nacido en Gedansk, liderado por Lech Walesa, y se alternan las fases de represión con otras de liberalización y apertura del régimen bajo los gobiernos sucesivos de Gomulka, Gierek, Kania y Jaruzelski. La presión social tiene un coste muy alto: hay víctimas y muchos acaban en la cárcel o en el exilio. En 1990 se convocan elecciones presidenciales, en las que gana Walesa. Desde entonces ha habido distintos gobiernos en una situación de normalidad democrática.

La comida polaca es generosa y llena mucho, abundante en patatas y budines y rica en carne, aunque no en verduras. Los platos más famosos son “bigos” (chucrut con varias carnes) “pierogi” (budines similares a los ravioli rellenos de requesón, carne picada o col y champiñones silvestres) y “barszcz” (sopa de remolacha roja que tiene su origen en el “borshch” ruso). Las sopas consistentes, como la “zurek” (sopa agria con salchichas y huevos duros) son uno de los platos culminantes de la cocina polaca. “Placki ziemniaczane” (tortitas de patatas) y “nalesniki” (crêpes) son aperitivos muy populares. El “wodka” (vodka) es la bebida nacional y, según los polacos, fue inventada en su país. La variedad más famosa es “zubrowka” (vodka bisonte), aromatizada con las hierbas de los bosques Bialowieza, que a menudo se bebe con zumo de manzana. Otras bebidas alcohólicas son el “krupnik” (licor de miel), “sliwowica” (brandy de ciruelas) y “winiak” (brandy de uva). Los polacos también aprecian el sabor de una “zimne piwo” (cerveza fría). El agua en Polonia puede beberse sin ningún problema.

La moneda oficial polaca es el zloty (zl). El zloty se divide en 100 groszy (gr). Los billetes son de 10, 20, 50, 100 y 200 (raros) zl.; y las monedas de 1, 2, 5, 10, 20 y 50 gr, y de 1, 2 y 5 zl. (1€ = 4'45 zl ; 1 zl = 0'23 €).



El precio del gasóleo es de 3'80 zloty / litro.

Una vez en Polonia, hemos de adelantar el reloj una hora. Ocurrirá lo mismo en el resto de países a visitar. El agua será potable en todos ellos aunque, el agua finlandesa será la de mayor calidad. En cuanto a la carga de agua y la evacuación de grises y negras, habrá que ser pacientes: sólo algunas gasolineras en Polonia, Lituania, Letonia y Estonia cuentan con grifos y con alcantarillado. Por el contrario, la mayoría de las gasolineras de Finlandia disponen de un grifo y de alguna alcantarilla aunque no siempre emplazados en una zona lo suficiente amplia como para que no estorbemos a otros vehículos.

Torún es una ciudad histórica que se caracteriza por sus calles estrechas, sus mansiones burguesas y sus impresionantes iglesias góticas. El compacto casco viejo es uno de los más atractivos de la Polonia central y es la ciudad gótica mejor conservada de Polonia. Es también lugar de nacimiento de Nicolás Copérnico. La oficina turística se encuentra en Rynek Staromiejski, 1. Es una pena que se encuentren tantas casas sin rehabilitar pues, de otro modo, contribuirían a realzar más la belleza de la ciudad.

Comenzamos nuestro paseo por Rynek Staromiejski, centro del casco viejo. Allí se encuentra el antiguo Ayuntamiento, del s. XIV, de ladrillo, que alberga el Museo Regional. Se puede subir a lo alto de la torre, de 40 metros, para contemplar las vistas. En la esquina noroccidental de la plaza veremos la Iglesia de Santa María (ul Panny Marii), abierta todos los días, edificio gótico de finales del S. XIII con añadidos del s. XV. Pasamos ahora por el Museo de Copérnico, casa gótica de ladrillo donde nació Copérnico en 1473. Una manzana al este del museo encontramos la Catedral de San Juan Bautista y San Juan Evangelista (ul Zeglarska), abierta todos los días, y cuya construcción comenzó en 1260 y terminó en 1460. Su imponente torre alberga la segunda campana más grande de Polonia. Vemos ahora la Catedral de San Jacobo, una de las más grandes y bellas iglesias góticas de Polonia, del s. XIV. Pasamos también junto a la Iglesia del Espíritu Santo, del s. XVIII y estilo rococó. Caminamos ahora hacia la torre inclinada, con 1'40 metros de inclinación. Fue construida en el s. XIV y tiene 15 metros de altura.

Prestamos ahora atención a las casas de la Plaza del Mercado (Rynek Staromiejski). Comenzamos por la casa de la estrella de ocho puntas (colocada en la parte superior de la fachada), que alberga el Museo Polaco del Extremo Oriente. Es una de las más bonitas de Torún. Construida en la Edad Media, fue reconstruida en el s. XVII en estilo barroco. La fachada tiene una decoración rica en motivos árabes. Al sur del mercado encontramos Arthur Court, de 1891. En la actualidad es el Centro Cultural Arthur Court. En el número 7 vemos el Palacio Meiner, construido en 1739 en estilo barroco tardío y reconstruido en estilo clasicista en el XIX. En el número 9 contemplaremos una casa de finales del s. XII. En el número 19 se encuentra



una casa medieval con elementos renacentistas. En el 20 contemplamos una vivienda gótica del s. XV reconstruida en el s. XIX.



1.-CASA DE LA ESTRELLA DE 8 PUNTAS. EDAD MEDIA. TORÚN. POLONIA

En la calle Piekary veremos, en el número 2, un granero barroco de la primera mitad del s. XVII.; en el 4, observamos un granero gótico de la segunda mitad del s. XIV; en el 25, una casa gótica con fachada del s. XIX; en el 37/39, el Arco de César, 3 viviendas en las que se construyeron pasajes para facilitar el tránsito. La casa del número 37 posee una fachada barroca del s. XVIII.

Caminamos ahora hacia la calle Rabianska. En los números 1 y 3 hay dos pequeños graneros barrocos. En la calle Żeglarska nos fijamos en la casa número 7. Es del gótico tardío y hasta el año 1600 albergó a la guardia municipal. En el 13 encontramos una de las casas más antiguas de Toruń. Recientemente ha sido devuelta a su estado gótico original. En la misma calle vemos el Palacio Dambski, de finales del s. XVII. Posee una preciosa fachada barroca cubierta de decoraciones arabescas.

Vamos ahora a la calle Chelminska. En el número 28 contemplamos la casa Roesner. Está formada por dos casas barrocas casi idénticas. Datan del medievo. Han sido reconstruidas numerosas veces y fueron sometidas a una reconstrucción general en el 1712, cuando recibieron su forma barroca. Su fachada frontal está decorada con motivos árabes en estuco, típicos del período barroco. La portada del edificio está hecha de arenisca.

Nos dirigimos ahora a la calle Lazienna; en ella vemos el Granero Rojo, que fue el palacio de una rica familia de mercaderes de Torún. Data de finales del siglo XIV y fue reconstruido en la segunda mitad del siglo XVI. Tiene una espléndida portada de arenisca. Caminamos ahora al número 22 de la misma calle; allí encontramos la casa más bonita de Torún. Es una de las pocas casas medievales con decoración ostentosa en la fachada, en el interior y en el patio. En el número 26 encontramos una casa de la Edad Media. Ha sido sometida a numerosas reconstrucciones hasta llegar a la presente fachada, del siglo XIX. Tiene una preciosa portada barroca. Caminamos ahora hacia la calle Mostowa; en el número 30 contemplamos una gran casa neoclásica, de finales del siglo XIX, con un saliente mirador semicircular. En los números 24 y 22 observamos una casa gótica con pinturas geométricas en la fachada. Los colores negro, blanco y rojo eran típicos del Torún medieval. En el número 6 vemos tres casas del gótico tardío. Hasta principios del siglo XVI había tres casas separadas. Más tarde, quedaron unidas por pináculos y hastiales semicirculares. En el número 1 observamos el Granero Sueco, granero barroco de dos alas, de 1719. Fue construido junto a una entrada de la ciudad. Es el mayor granero de Torún y, posiblemente, de Polonia. En los números 1 y 3 de la calle Podmurna encontramos uno de los graneros más antiguos de Torún, construido a finales del siglo XIII y decorado con un blasón dentado en la parte superior del edificio. En la calle Male Garbary contemplamos, en el número 7, una casa del renacimiento tardío del s. XVII.

Para comer es interesante Piwnica Ratusz, en Rynek Staromiejski, con platos principales a partir de 12 zł y platos del día de 5 a 8 zł. Es la casa de comidas con mejor relación calidad precio de los alrededores de la plaza principal.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|--------------|-------|---------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Frankfurt A. | 2.860 | 07,30 | 64'5 | 76'52 | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Torun | | 14,15 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 4 | | 340 | 6'45 h. | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 3.200 | | | | | |

-DÍA 5 TORUN-VARSOVIA (5/7/05) martes

Diario de ruta:

Salimos de Torún dirección Lodz por la 10. Posteriormente tomamos la 7/E77, dirección Zaluski, Zakroczym, Czosnow y Warszawa. Nos encontramos con un tramo de autovía que disfrutamos mientras dura. Pernoctamos en un parking de pago cerrado y vigilado las 24 horas en el centro de la ciudad. Para llegar a él seguimos las indicaciones hacia el centro. Se encuentra junto a una zona de grandes jardines en la calle Wybrzeze Gdanskie. Es un parking muy grande y sin arboleda. Pagamos 7'50 € por día. Posteriormente observamos dos parkings más pequeños con arboleda muy próximos. También hay un camping en Varsovia.

Varsovia es el centro geográfico, político y económico de Polonia. Ciudad grande, cosmopolita y moderna. El s. XVIII fue testigo de su mayor prosperidad. Se construyeron magníficas iglesias, palacios y parques y floreció la vida cultural y artística. Durante la Segunda Guerra Mundial perecieron 700.000 de sus habitantes (más de la mitad de su población) y el 85% de sus edificios fueron destruidos. Después de la guerra, dio comienzo una gigantesca obra de restauración. El casco viejo ha sido restaurado meticulosamente.

El corazón de Varsovia es la Plaza del Mercado, con sus casas históricas de colores y formas originales, los mejores restaurantes de la ciudad y las terrazas más animadas. Los centros de interés son múltiples: el Castillo Real; la Catedral gótica de San Juan; numerosas iglesias y palacios como el de Wilanow; viejos cafés como el Nowy Swiat y el Blikle; y dos barrios con historia y personalidad propias: el de Praga y el barrio judío.

Cuando los nazis dinamitaron Varsovia, los polacos tuvieron después que vivir entre las ruinas y edificar desbocadamente, en un estilo arquitectónico que hoy se llama «tristeza socialista»: los varsovititas llevaban la tristeza dentro y ahora debían vivir en ella. Cuando Alemania claudicó, los polacos tuvieron que aprender a vivir entre las ruinas, tuvieron que reedificar la ciudad, desechando toda concesión estética.

El casco viejo de Varsovia se reconstruyó casi al completo, lo cual permite al visitante pasear por su Plaza del Mercado, sintiéndose contemporáneo de sus fachadas medievales, unos magníficos caserones intercalados con edificios concebidos en los siglos XVII y XVIII, fieles en la medida de lo posible a los que fue su antiguo alzado. Otro tanto ocurre con la impresión que causa la “nueva” piedra gótica que lucen algunos de sus monasterios y su Catedral de San Juan Bautista, junto a los Palacios de la Isla,



de Lazienki Królewskie y Wilanow, más la Nowe Miasto, de recomendada visita. Y, a la hora de citar otras restauraciones, hay que referirse incluso a la experimentada por la tradicional gastronomía polaca, víctima de las transformaciones agrícolas impuestas, en su día, por Stalin.

Las oficinas de turismo se encuentran en Plac Zamkowy, frente al Palacio Real, en la Dworzec Zachodnia (estación oeste de autobuses), en la estación de trenes Warszawa Centralna y en la planta baja del Palacio de Cultura y Ciencia.

Comenzamos la visita en la Plaza del Castillo (Plac Zamkowy), entrada principal al casco viejo. Tardamos 5 minutos a pie desde el parking. Todos los edificios de los ss. XVII y XVIII que rodean esta plaza fueron totalmente reconstruidos después de la Segunda Guerra mundial. En el centro de la plaza vemos el monumento a Sigismund III Vasa, que trasladó la capital de Cracovia a Varsovia. Vemos también el Palacio Real, del s. XIII, a cuyos jardines se puede acceder gratuitamente de 10:00 a 16:00 todos los días.

Bajamos ahora por ul SwietojanSka para llegar a la Catedral de San Juan, edificio gótico del s. XV, gratuita, (lu-sa 10:00-13:00 y 15:00-17:30). Es la iglesia más antigua de Varsovia. Siguiendo la calle llegamos a la hermosa plaza del casco antiguo (Rynek Starego Miasta). Junto a esta plaza encontramos el Museo histórico de Varsovia (entrada 5 zł, gratuito los domingos; abierto ma-ju 11:00-18:00 y mi-vi-sa-do 10:30-16:00). La película sobre la destrucción de la ciudad durante la guerra se ofrece al mediodía. Nos impresiona la belleza de las fachadas perfectamente restauradas de las casas en esta plaza, así como sus preciosos bares y restaurantes cuidadosamente adornados con hermosas combinaciones de flores. Parece ser esta una de las características de los polacos: su paciencia y sensibilidad a la hora de combinar y cuidar las flores. Un poco más al oeste, llegamos a la Barbacana, parte de la muralla principal que rodeaba Varsovia y que fue levantada encima de un puente sobre un foso.

Para ir de compras visitamos las calles Nowy Świat y Chmielna, La Casa de los Hermanos Jabłkowski (Dom Braci Jabłkowskich) en la calle Krucza, la Galería Centrum en la calle Marszałkowska y el City Centre en la calle Złota. Los productos más interesantes que se pueden comprar en Polonia son: música de Chopin, objetos de madera, ámbar, plata, oro, cristal tallado a mano, artículos de piel y bordados de lino.

Para comer, el Restaurant Varsovia, en ul Swietokrzyska 15 (comidas 15 zł). Tiene clase y cuenta con una amplia selección de especialidades polacas y occidentales. Situado junto al Hotel Warszawa. El Bar Krokietek en ul Zgoda 1 (comidas 8-10 zł) sirve comida polaca a precios más baratos.





2.-RYNEK STAREGO MIASTA. VARSOVIA. POLONIA.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|----------|-------|--------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida> | Torun | 3.200 | 08,30 | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Varsovia | | 13,30 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 5 | | 232 | 5'00 h | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 3.432 | | | | | |

-DÍA 6 VARSOVIA (6/7/05) miércoles

Caminamos hoy por el Camino Real (Szlak Krolewski). Esta ruta de 4 kms. une el Castillo Real con el Parque Lazienki a través de ul Krakowskie Przedmiescie, ul Nowy Swiat y Al Ujazdowski. También se puede coger el autobús nº 180, que para en casi todos los lugares de interés de esta ruta.

El Castillo Real (Zanek Krolewski), en la pl. Zamkowy 4, fue reconstruido a partir de un puñado de escombros, a un enorme coste, entre 1971 y 1984. Gran parte del mobiliario fue donado por la extintas Alemania Democrática y URSS. Remontándonos al siglo XIV, el Castillo fue la residencia de un rey polaco, más tarde del Presidente de Polonia y luego el Parlamento.

Al sur del Castillo Real encontramos la Iglesia de Santa Ana, del s. XV, en ul Krakowskie Przedmiescie 68, gratuita, abierta todos los días, una de las más ornamentadas de la ciudad. Se puede subir a la torre, 3'50 zl, cerrada los lunes, para contemplar las vistas de la Plaza Zamkowy y el Castillo. A 300 metros al sur, en el número 54 de la misma calle, vemos la antigua Iglesia de los Carmelitas, gratuita, abierta todos los días. Cerca está el Palacio Radziwill, residencia del presidente polaco.

Al oeste del neoclásico Hotel Urbis Europejski están los Jardines Sajones (entrada gratuita, abiertos todos los días). En la entrada se halla la pequeña pero conmovedora Tumba del Soldado Desconocido, que ocupa una parte del Palacio Real del s. XVIII destruido en la Segunda Guerra Mundial. Al sur de la tumba encontraremos la Galería Zacheta de Arte Contemporáneo y, un poco más al sur, el Museo Etnográfico.





3.-JARDINES SAJONES. VARSOVIA

Caminamos de vuelta por el Camino Real hacia la Iglesia de la Santa Cruz, del s. XVIII en ul Krakowskie Przedmiescie 3, gratuita, abierta casi todas las tardes. Aquí se conserva el corazón de Chopin en el segundo pilar a la izquierda de la nave principal.

Nos dirigimos ahora al sur por la ul Nowy Swiat hacia la glorieta situada en el cruce de Al Jerozolimskie. De camino al río veremos el enorme Museo Nacional en Al Jerozolimskie 3. Alberga una magnífica colección de esculturas y arte polacos desde el período medieval hasta nuestros días.

Vamos ahora hacia el noroeste del Palacio de Cultura y Ciencia. Durante la Segunda Guerra Mundial los nazis establecieron un gueto judío aquí. Tras el levantamiento del gueto de Varsovia de abril de 1943 los nazis lo arrasaron completamente. El Palacio de Cultura y Ciencia, en pl. Defilad 1, fue un regalo de Stalin en 1952. Fue un recordatorio, desde Moscú, de que el “Gran Hermano” estaba observando. Es el edificio más alto y más grande de Polonia. Es un ejemplo de la arquitectura de la era socialista. El enorme palacio se puede ver a 30 km de distancia. En el piso 30 contemplaremos una espectacular vista panorámica (entrada 20 zl). Abierto de 9:00 a 24:00. El Monumento al Levantamiento de Varsovia en ul Długa esquina de ul Miodowa recuerda tan triste acontecimiento. Visitamos también el Monumento al Gueto de Varsovia en la esquina de ul Anielewicza y ul Zamenhofa y el Museo-Prisión Pawiak, construida en 1830, en ul Dzielna 24/26 (gratuito, abierto mi-do 10:00-16:00), que ocupa el antiguo edificio usado como prisión por la Gestapo durante la ocupación nazi. De los cien mil

presos que pasaron por allí, 37.000 fueron ejecutados y 60.000 fueron enviados a campos de exterminio. Dinamitada durante la retirada alemana, Pawiak ha sido restaurada en memoria de todos aquellos que fueron enviados a ella. En la actualidad alberga fotos, pertenencias de los prisioneros y celdas reconstruidas. Abierto de 9:00 a 16:00, salvo lunes y martes. Gratuito. Pasamos finalmente junto al Cementerio Judío, que no visitamos, en ul Okopowa 49/51, abierto, do-vi 9:00-16:00 que, con más de 100.000 lápidas, es el más grande de este tipo en toda Europa. Se pueden coger los tranvías 22, 27 y 29. Volvemos hacia el centro, para recorrer las tiendas y volver a disfrutar de las dos plazas de las del casco viejo antes de volver a nuestra autocaravana para descansar.



4.-APARCAMIENTO VIGILADO EN EL CENTRO DE VARSOVIA

-DÍA 7 VARSOVIA-VILNA (LIT) (7/7/05) jueves

Diario de ruta:

En Warszawa tomamos la 8/E67 dirección Białystok. Cerca de Augustów, continuamos por la 8/E67 durante 63 km. hasta entrar en Lituania, donde seguimos por la A5/E67. La carretera es bastante aceptable hasta llegar a Marijampole. En Marijampole seguimos por la A5 hasta Kaunas, donde tramos mejores y peores se alternan hasta llegar a la autovía. Luego, dirección Vilnius y Minsk por la A1/E28/E85. Encontramos, en pleno

centro, un buen número de parkings con parquímetro no vigilados. No nos convencen y pernoctamos en uno de los dos parkings vigilados que somos capaces de encontrar después de preguntar a un señor encantador que hablaba un inglés bastante fluido. Después de llegar al primer parking, amablemente nos dicen no poder alojarnos al no haber sitio, como pudimos comprobar. No obstante, nos indicó otro cercano perteneciente al hotel “Adastrum”, muy cerca del estadio, en la calle Seimyniskiu gatvé 21^a. Pagamos 8’50 € por noche. La vigilancia se efectúa por circuito cerrado de televisión y cierran la barrera a las 23’00 h. El parking se encuentra a 15 minutos a pie del casco viejo. Otra opción podría haber sido el parking de los supermercados 8 x 24, presentes en todas las ciudades importantes de los Países Bálticos y que cuentan con su propio servicio de seguridad.

Lituania se encuentra situada en la costa oriental del mar Báltico, entre Letonia y el pequeño estado ruso de Kaliningrado; se caracteriza por sus montañas redondeadas y valles planos (producto de la lenta retirada de los glaciares), por sus numerosos bosques (que ocupan más de un 35% del territorio nacional) y por contar con una flora y fauna propia de los países bálticos. Todo el país es una llanura baja que no supera los 200 metros de altura media, con pequeñas colinas diseminadas de este a sur, y cuya costa está rodeada de dunas areneras que han sido declaradas Patrimonio de la Humanidad. Tiene 108 kilómetros de costa, más de 700 ríos y arroyos y alrededor de 3000 lagos. El río Nemunas, que atraviesa el país de este a oeste, continúa siendo hoy una importante ruta de transporte. El clima de la región es moderado y la temperatura promedio, en verano, es de 18 °C, y menos de cero en invierno. Con 49% de tierra cultivable, Lituania tiene un sector agrícola importante (granos, patatas y vegetales). Se practica la ganadería de bovinos y de suinos. Entre sus industrias destacan la alimentaria y la constructora de maquinaria, así como la exportación de energía. El 70% de la energía proviene de una planta nuclear del mismo tipo de la accidentada en Chernobyl, Ucrania. Desde los años ochenta se registró un incremento de la contaminación, sobre todo bacteriana, de ríos y lagos, lo que se relaciona con un aumento de enfermedades infecciosas durante los primeros años de vida. Vilna, capital del país, está atravesada por el río Neris y rodeada de un espacio verde sin igual. Otro rasgo característico de su geografía es la presencia de marismas y terrenos pantanosos en el norte y el este del país.

En torno al año 2000 a.C., tribus asiáticas llegaron a Europa y se asentaron a orillas del Báltico y protegidas por la selva virgen, resistieron las presiones germanas. En el siglo XIII y bajo la dirección de Mindaugas estas tribus bálticas se unieron formando el Ducado de Lituania. Desde entonces y durante 200 años el recién nacido país se vio involucrado en luchas contra germanos y contra teutónicos, una orden surgida de las Cruzadas que a partir del siglo XIII se expandió hacia Europa del este, para cristianizar a los pueblos de la región. Pero la batalla de Tannenberg en 1410 puso fin a estas luchas con la derrota definitiva de la orden teutónica.



En 1569 Lituania se unió a Polonia mediante el Tratado de Dublín, pero en el siglo XVIII se fraccionó. La mayor parte de su territorio fue a parar a Rusia y el resto, a Prusia. El Gobierno zarista comenzó una política de represión de la cultura lituana, obligando a emplear el alfabeto ruso y persiguiendo la religión católica que profesaban los lituanos. Durante la Primera Guerra Mundial, el país fue ocupado por Alemania, y poco después se proclamaba la independencia del país. Ya en la Segunda Guerra Mundial, fue la URSS la que invadió Lituania, aunque en 1941 los alemanes le arrebataron ese territorio hasta 1944, cuando la derrota alemana hizo que la URSS recuperara sus posesiones y, entre ellas, este país báltico.

Con la apertura política iniciada por Mijail Gorbachov en la URSS, Lituania comenzó a vivir una etapa de intensa agitación. En junio de 1988 se fundó el Movimiento Lituano por la Perestroika conocido como Sajudis. El Sajudis exigía la recuperación de los tratados de paz que reconocieron la independencia del país, alegando que el ingreso en la URSS fue resultado de un acuerdo secreto sin valor jurídico. Todavía contrario a una decisión unilateral de soberanía, el Gobierno lituano comenzó a hacer concesiones a los nacionalistas, como el restablecimiento oficial de la bandera y el himno nacional, el reconocimiento del día de la Independencia o la adopción del lituano como idioma oficial. En septiembre de 1991 el nuevo Consejo de Estado de la URSS aceptó la independencia de los tres estados bálticos (Estonia, Letonia y Lituania) e inmediatamente Lituania fue admitida en la ONU.

La comida lituana está representada por el “zepelinai”, un paquetito con forma de aeronave hecho de una compacta masa de patata y relleno de queso, carne o champiñones. Otro alimento cotidiano, también hipercalórico, son los “bulvainai blynai”, unas tortitas hechas de patata rallada y rellenas con productos lácteos como el varske (requesón) y el rugusis pienes (leche agria), aunque la carne y las verduras son también habituales. Otro plato que está bien es el “koldunine”, pequeñas bolas de masa hervida parecidas a los ravioli y rellenas de queso, champiñones o carne. Las mejores cervezas (“alus”) locales son la Utenos y la Kalnapilis. La bebida no quedaría completa sin los “kepta duona” (tapas de los bares), con los que se engorda aún más: pan frito empapado en ajo. Los lituanos beben “midus” (aguamiel), como el Zalgiris y el Suktinis, con un 60% de alcohol y “gira”, licor de semillas fermentadas o de pan de fruta y maíz integral. El vino se llama “vynas”; el té, “arbata”; el café, “kava”; y el agua mineral, “mineralinis vanduo”.

El rey de las compras en Lituania es “el oro del Báltico”, el ámbar. En todas las tiendas de regalos y souvenirs pueden encontrarse objetos de todo tipo fabricados con ámbar. Son especialmente atractivas las joyas y los pequeños objetos decorativos. Aunque los trabajos en plata y en vidrio también merecen la pena y pueden conseguirse verdaderas maravillas a muy



buen precio. Destacan asimismo las tallas de madera, de las que son especialmente significativas las imágenes de santos, cruces y veletas.

La moneda oficial de Lituania es el “litas” (lt), que circula en billetes de 10, 20, 50, 100, 200 y 500 lt. ; y monedas de 1, 2 y 5 lt. Un litas se divide en 100 céntimos (ct), que tienen un valor ínfimo.

1€ = 3'45 lt ; 1 lt = 0'30 € El precio del gasóleo es 2'83 lt / litro.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|----------|-------|---------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Varsovia | 3.432 | 07,30 | 64'43 | 71 | | |
| | | | | 29'64 | 31'54 | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Vilna | | 17,30 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 7 | | 538 | 10'00 h | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 3.970 | | | | | |

-DÍA 8 VILNA (8/7/05) viernes

Hoy paseamos por Vilna a pie. Es una ciudad tranquila, aunque animada en el centro. Comenzamos en la Plaza de la Catedral (Katedros aikste). Vemos la Catedral, donde lo más interesante es la capilla de San Casimiro (1623-1636), que alberga una extraña Virgen sonriente. Después, entramos en el parque hacia la Torre Gedimino (Gedimino bokstas) en lo alto de la colina Gediminos (Gedimino kalnas). Desde lo alto de la torre, vemos toda la ciudad: la parte antigua al sur, Gedimino prospektas al oeste, en la parte nueva de la ciudad; la colina de las Tres Cruces, al este y el río Neris al norte.

Terminada la visita, nos adentramos en la parte antigua (el núcleo antiguo más grande de Europa) por Pilies gatvė (calle del Castillo). En esta calle, vemos numerosos bares y cafeterías. Observamos las fachadas de

ladrillo de las casas del siglo XV al XVII de los números 4, 12 y 16. Vemos la Universidad de Vilna, fundada en 1579, ocupando el bloque entre Pilies gatvé y Universiteto gatvé. La Universidad alberga 12 patios comunicados a través de parajes y accesos en las calles que la rodean. La entrada sur, en Sv Jono gatvé, nos lleva al Didysis o patio Skarga. En él, encontramos la Iglesia de San Juan (Sv Jono baznycia), fundada en 1387. Tiene una sobresaliente fachada barroca del siglo XVIII y un campanario del siglo XVII. El arco que atraviesa el edificio del siglo XVI, frente a la Iglesia, conduce a un observatorio de dos cúpulas. La salida del patio de la Universidad Sarbieudijus, nos lleva al antiguo edificio del Obispo, ahora Palacio Presidencial.

Cruzando Maironio gatvé, vemos la bonita fachada de ladrillo de 1581 de la Iglesia de Santa Ana, obra maestra de la arquitectura gótica. En el número 12 de esta calle, se encuentra la hermosa Catedral ortodoxa rusa, la Iglesia de Santa Madre de Dios (1346).



5.-IGLESIA GÓTICA DE SANTA ANA (1581). VILNA.
LITUANIA

En Didzioji gatvé vemos la Iglesia de San Casimiro (Sv Kazimiero baznycia), la iglesia barroca más antigua de Vilna (1615). Vamos después a Ausros Bartu gatvé, la calle más antigua y con más encanto de Vilna. Al este de la calle, encontramos la Iglesia del Espíritu Santo (Sv Dvasios baznycia) del siglo XVII, la principal Iglesia ortodoxa rusa del país. Vemos después la católica Iglesia barroca de Santa Teresa (Sv Tereses baznycia) y la puerta de la Aurora (Ausros Vartai), única puerta que permanece intacta de las nueve que

había en la muralla. Las escaleras que salen a su izquierda, conducen a una capilla del siglo XVIII donde encontraremos el icono de la “Virgen que hace milagros” y que hace que la capilla sea un lugar de peregrinación. Nos impresiona el fervor popular, sin importar la edad, presente en esta capilla. El silencio es sobrecogedor.

Salimos de la parte antigua y nos dirigimos a Gedimino prospektas, calle principal de la villa moderna, salpicada de tiendas, restaurantes y bancos. Allí se encuentra la Iglesia de la Aparición de la Santa Virgen, con su cúpula plateada.

Para comer, en la parte antigua, se pueden saborear almuerzos tradicionales en el Savas Kampas en Vokieciu gatvė 4 (10 lt.). El Prie Parlamento, en Geodimino prospektas 46 (25-35 lt.) elegante y frecuentado por sus divinos pastelillos de chocolate con nueces y jugosos filetes, merece también una visita.

En cuanto a las oficinas de turismo, encontramos una en Ratsleukums 6. La otra se encuentra en la estación de autobuses, Pragas iela 1.



6.-APARCAMIENTO VIGILADO CERCANO AL CENTRO DE VILNA

-DÍA 9 VILNA-TRAKAI-KLAIPEDA.(9/7/05) sábado

Diario de ruta:

Salimos de Vilna por la E28 dirección Klaipeda y Trakai. Visitamos Trakai. Este pueblo de 6.000 habitantes, situado entre dos grandes lagos, cuenta con dos castillos al borde del lago, que fueron construidos para repeler a los caballeros alemanes. Desde la estación de autobuses en Vytauto gatvé seguimos hacia el norte hasta llegar a Karaimu gatvé y los castillos. El centro de información turística se encuentra Vytauto gatvé 69. Una peculiaridad de la zona de Trakai es la presencia de los “caraitas” o karaimai, secta judaica, originaria de Bagdad, que sigue la Torá y rechaza el Talmud rabínico, y cuyos miembros eran conocidos por su imponente estatura. Vytautas trajo a algunos caraitas desde Crimea hacia el año 1.400, como guardaespaldas. De los 10.000 caraitas que quedan en el mundo, 200 viven en Lituania y 12 familias en Trakai. Entre las casas de campo de madera de Karaimu gatvé, en el nº 30, hay una Kenessa (casa de oración) de los caraitas, de principios del XIX. Se puede visitar la exposición etnográfica caraita en el nº 22 de la misma calle. Abierto mi-do de 10-18.

Los restos del castillo de la Península de Trakai están en el extremo septentrional del pueblo, en un parque cercano a la orilla del lago Luka. Construido como uno de los castillos defensivos más grandes de Lituania. En total ocupa 4 ha. y fue erigido para defender la zona de los ataques de las fuerzas teutónicas. Todavía quedan restos de torres y murallas.

El castillo de la Isla (o de los Grandes Duques) (abierto lu-do de 10-18) de ladrillo rojo y estilo gótico, bien restaurado, data de 1.400. La importancia de este lugar se debe a que es un símbolo de la independencia lituana y el único parque histórico nacional de Europa. Este es un castillo que se construyó en el siglo XIV de la mano del gran duque Gediminas como resultado del final feliz de una cacería, siendo el único castillo insular de Europa del Este, y que fue finalmente destruido en el siglo XVII. Ha resurgido de sus ruinas gracias a una esmerada y cuidadosa reconstrucción, devolviéndole todo el encanto de los siglos pasados. En su interior se encuentra la sala del Trono de los antiguos duques de Lituania y un interesante museo de historia del país. El castillo está al este del extremo norte de la península y unido a la orilla por puentes peatonales. La torre principal, rodeada de un foso, tiene un patio central oscuro y galerías, vestíbulos y habitaciones. Pasamos la mayor parte del día disfrutando del castillo y de su entorno, acompañados de multitud de visitantes, principalmente lituanos.





7.-CASTILLO (1400). TRAKAI. LITUANIA

Se puede hacer una parada en el parque del palacio Uzutrakis, perteneciente a un conde lituano. Este palacio fue construido en la segunda mitad del siglo XIX en estilo renacentista y tiene uno de los parques más grandes y bellos de Lituania, diseñado por el paisajista francés E. André. Toda la zona está rodeada de lagos - un total de 72 - y es de una gran belleza natural.

Finalizada la visita nos dirigimos por la E28 hacia Vilnius/Minsk por la A1/E28/E85 durante 8 Km. Después nos dirigimos hacia Klaipeda y Kaunas por la A1/E85. Pernoctamos en un parking de pago vigilado frente a los transbordadores del puerto nuevo del río en Nemuno gatvé, 8 en Klaipeda. Pagamos 13'71 € por dos noches. Las considerables dimensiones de nuestra autocaravana -7'17 m. de longitud y 2'30 m. de anchura- hacen que el aparcamiento sea una pesadilla, pues las plazas de aparcamiento están aprovechadas al máximo. Nos resulta también complicado sacar la motocicleta del garaje. Finalmente lo conseguimos pues nos resultará imprescindible para la visita de mañana.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|----------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Vilna | 3.970 | 7,30 | 32'98 | 39 | | 5 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Klaipeda | | 21'00 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 9 | | 356 | 13,30 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 4.326 | | | | | |

-DÍA 10 KLAIPEDA (10/7/05) domingo

El puerto marítimo de Klaipeda es la entrada a la belleza natural de la Curonian Spit. En el pasado perteneció a Alemania y conserva parte de la arquitectura teutona, incluido su famoso campanario. El río Danes fluye hacia el oeste cruzando el centro hasta la laguna Curonian (kursiu), a 4 km del Mar Báltico. La calle principal es Manto gatvé, que se convierte en Tiltu gatvé al sur del río. El centro antiguo se extiende en torno a Tiltu gatvé. Casi todos los restaurantes y bancos se encuentran al norte del río. El centro de información turística se encuentra en Tomo gatvé, 2. Cierra los domingos. Se puede ver el Teatro Klaipeda en la Plaza del Teatro (Teatro aikste), al sur del río. Construido en 1.818, fue el lugar en el que Hitler pronunció en 1.939 el discurso de anexión a Alemania. Cada media hora sale un ferry de pasajeros del puerto del antiguo castillo hacia la punta norte de Neringa. Los que viajen con la autocaravana tendrán que utilizar el transbordador del puerto nuevo del río en Nemuno gatvé, 8. Preferimos utilizar la motocicleta para poder parar con más facilidad (5€ el ferry y 2'29€ la entrada al parque). Una vez en la otra orilla visitamos la lengua de arena de Neringa, que cuenta con 2.500 habitantes y que alberga las poblaciones de Smiltyné, Juodkrante y Nida. Recorreremos 106 kms. entre la ida y la vuelta. Hay un camping en Nida y también la única gasolinera de la zona.

En esta lengua de arena, la mayor parte de la cual forma parte de un parque nacional de 4 km de ancho, el olor a pino es muy intenso. Las olas del



Mar Báltico golpean uno de sus lados, mientras que la laguna Curonian acaricia el otro. Los vientos y la tala de árboles han ido esculpiendo las dunas de la frágil Curonian Spit (Kursiu Nerija). La mitad norte es lituana y la sur, rusa, y una carretera recorre los 97 km que conducen hasta la región de Kaliningrado. Smiltyné se encuentra frente al estrecho que separa Klaipeda de Neringa y disfruta de una de las mejores zonas naturales de recreo, con playas, altas dunas y pinares. Lo más atractivo de Smiltiné es el Museo Marítimo, Acuario y Delfinario. Hay transbordadores cada media hora desde el puerto al antiguo castillo. Hay una oficina de información turística en Smeltiné plentas, 11, abierta de lunes a viernes.



8.-KLAIPEDA. CURONIAN SPIT. LITUANIA

La población principal es Nida (Nidden), un popular centro de vacaciones cercano a la frontera rusa donde las tormentas arrojan ámbar a las playas. Subiendo Nagliu gatvé se puede ascender la Duna Parnidis (de 52 m) hasta el reloj de sol, y disfrutar de las estupendas vistas del “Sahara Lituano”. Al norte de Nida se encuentra Juodkrante (Schwarzort), donde no hay que perderse la Colina de las Brujas, con unas esculturas de madera propias de un cuento de hadas, diseminadas por un bosque habitado por alces. En Nida hay una oficina de información turística abierta todos los días. Después de disfrutar de las magníficas playas de Nida, volvemos sobre nuestros pasos para coger de nuevo el transbordador que nos devolverá a Klaipeda. Son las 8 de la tardes y observamos que todos hemos querido apurar los últimos rayos de sol. Las colas para coger el transbordador son interminables. Finalmente un policía nos y algunos lituanos nos animan amablemente a saltarnos la cola como observamos que hacen otros motoristas.

-DÍA 11 KLAIPEDA -RIGA (LET) (11/7/05) lunes

Diario de ruta:

Tomamos la A1/E85 dirección Kaunas y Vilnius. Cerca de Taurage, cogemos la A12/E77 dirección Siauliai, Jelgava y Riga. Una vez en Riga, la E67 nos lleva al centro de la ciudad. Una vez en el centro, con el río Daugava a nuestra izquierda, cogemos el puente Vansu, que es el puente que se encuentra más al norte. La avenida que nos lleva hacia el puente pasa por debajo de éste así que, antes de llegar a su altura, giramos a la derecha. Al pasar una gasolinera, volvemos a girar a la derecha. Una vez en el semáforo, giramos una vez más a la derecha. Ya estamos en el puente. Nos salimos de él en la primera salida posible a la derecha. La siguiente calle a la derecha que encontramos nos lleva al camping, situado en Kipsala. Se encuentra a unos 20 minutos a pie del centro. El camping carece de sombra y el césped está mal cuidado. Los nuevos aseos, algo alejados, están impecables – como en casa -. Los barracones, junto a la zona de acampada, son muy antiguos y sólo correctos. Dispone de planos gratuitos del centro. Hay un cajero automático y un supermercado no muy lejos.

Se puede visitar Jurmala, a 31 Km al oeste de la ciudad, cogiendo la E67 durante 6'5 Km. siguiendo después dirección Ogres por la A219/E67 durante 13 Km. y continuando dirección Jurmala, Ventspils por la A220/E22. La costa de Jurmala es una hilera de centros turísticos que se extiende a lo largo de la misma, 30 km al oeste de Riga. Sus playas arenosas, rodeadas de dunas y pinares, han seducido a los turistas desde el siglo XIX. El centro de sus 14 municipios se encuentra en la extensión de 4 km comprendida entre Bulduri y Dubulti. Jomas iela –la calle peatonal de Majori- es una calle para pasear. Las dunas más altas están en Lielupe. Después de la visita se volverá a Riga por la A220/E22 dirección Ogres y luego por la A219/E67 dirección Riga. Pernoctamos en el City Riga Camping, emplazado cerca del casco antiguo (precios 1 LVL por persona y 8 LVL por autocaravana; 46'88€ 3 noches). Dedicaremos la tarde a reponernos de la paliza de los días anteriores.

La geografía de Letonia se caracteriza por la suavidad de las elevaciones montañosas (punto más alto, Gaizins, 310 metros), la cantidad de bosques, lagos y ríos, que desembocan en el mar Báltico y el Golfo de Riga, por el noroeste del país. Letonia posee una costa de 494 km. sobre el mar, con importantes puertos y hermosas playas. La llanura de Zemgale, al sur, hasta el límite con Lituania, contiene las tierras más fértiles, por lo que es considerada el granero del país. Las Tierras Altas, que abarcan el 40% del territorio de Letonia, se extienden al oeste y al norte, penetrando en Estonia. El clima es húmedo y frío y los veranos se presentan lluviosos y breves, con una temperatura media de 17° C. El invierno se extiende de diciembre a marzo, con temperaturas bajo cero, hasta extremos de -40° C. Dos tercios de las tierras cultivables son usadas para producir cereales y el resto para pastos.



Las principales industrias son de ingeniería metalúrgica (barcos, automotores, vagones de ferrocarril y maquinaria agrícola), seguidas por la de motocicletas, electrodomésticos e instrumental científico. Las emisiones industriales y un alto grado de contaminación de ríos y lagos son problemas importantes a resolver.

Los primeros habitantes del actual territorio de Letonia fueron tribus nómadas de cazadores, pescadores y recolectores que emigraron a las selvas de la costa del Báltico tras la retirada de los últimos glaciares. Alrededor del año 2.000 a.C. estos grupos fueron sustituidos por los pueblos bálticos, tribus indoeuropeas que desarrollaron la agricultura y se instalaron de manera permanente en Letonia, Lituania y el este de Prusia.

Los letones son una de las dos ramas principales del antiguo grupo de los pueblos bálticos, que entró en contacto con el Imperio Romano por el comercio del ámbar. Esta actividad, cuyo auge se sitúa en los dos primeros siglos de la era cristiana, fue interrumpida por la expansión de los eslavos hacia Europa central y oriental. Las relaciones comerciales y culturales de los pueblos bálticos se volcaron entonces hacia sus vecinos escandinavos.

La expansión de los daneses hacia las estepas situadas al norte del mar Negro se hizo a través de los ríos Dvina y Dnepr, cruzando las tierras letonas. Suecos y rusos se disputaron ese territorio durante los siglos X y XI. En el siglo XII, guerreros y misioneros germanos llegaron a la costa letona, habitada por los livos y que llamaron Livonia. En 1202, el obispo de la región, con permiso de Roma, creó la Orden de los Caballeros de la Espada.

Antes de convertirse en la Orden de los Caballeros Teutónicos, en 1237, los germanos habían dominado y cristianizado a las tribus de Letonia y Estonia. Los Teutónicos crearon la llamada Confederación de Livonia, formada por estados eclesiásticos, ciudades libres y regiones gobernadas por guerreros. A mediados del siglo XVI, las rivalidades dentro de Livonia se acentuaron por la expansión del protestantismo y el descontento de los campesinos.

En este período, los letones se beneficiaron de la participación de Riga en la Liga Hanseática, sociedad mercantil germana que alcanzó gran prosperidad. No obstante, fueron tratados por los germanos como cualquier nación dominada; la nobleza autóctona fue eliminada y los campesinos forzados a pagar impuestos, incluso en trabajo.

Cuando Rusia invadió la región, en 1558, para frenar la expansión polaco-lituana, la Orden se desarticuló y Livonia quedó desmembrada. Al final de la Guerra de Livonia, en 1583, Lituania anexó el área situada al norte del río Dvina, la parte sur quedó en manos de Polonia y Suecia retuvo el norte



de Estonia. En 1621 Suecia ocupó Riga y Jelgava, para dominar luego Estonia y el norte de Letonia, por la Tregua de Altmark, en 1629.

La región situada al oeste de Riga, sobre el mar Báltico, se organizó como Ducado de Courland y permaneció como súbdito semi-independiente de Polonia. A mediados del siglo XVII, Courland era una potencia naval y comercial en el norte europeo, con veleidades coloniales. El duque Jacob dirigió una breve ocupación letona de Tabago, en el mar Caribe, y de otra isla en el delta del río Gambia, en África. Desde entonces proviene el nombre dado a la Gran Bahía de Courland, en Tabago.

Suecia mantuvo estos territorios hasta la Gran Guerra Nórdica, en la que tuvo que cederlos a Rusia por el Tratado de Nystad. En 1795, tras los tres repartos de Polonia, Livonia quedó subdividida dentro del Imperio Ruso en tres regiones: Estonia (parte norte de Estonia); Livonia (sur de Estonia y norte de Letonia); y Courland. Durante la Revolución Rusa de 1905, los letones vivieron las primeras acciones de reafirmación nacional.

Los campesinos se levantaron en armas contra sus señores alemanes y los gobernantes rusos. Aunque la rebelión fue aplastada por las tropas zaristas, es considerada el principal antecedente de la guerra de liberación librada trece años después. Tras la Revolución Rusa de 1917, el Consejo del Pueblo de Letonia proclamó la Independencia el 18 de noviembre de 1918. Se formó un gobierno dirigido por el líder de la Unión Campesina, Karlis Ulmanis. Lejos de ver respetada de inmediato su voluntad de independencia y soberanía - atacada por tropas alemanas y el Ejército Rojo hasta 1920- Letonia no pudo firmar un tratado de paz con la URSS, por el cual ésta renunció a sus pretensiones territoriales. En 1922, una asamblea constituyente estableció una república parlamentaria. La crisis económica internacional de los años 30 y la polarización entre socialistas y pronazis separatistas provocó el colapso del gobierno letón. En 1934, el primer ministro Ulmanis adoptó medidas de excepción y gobernó bajo estado de emergencia hasta 1938.

Al comenzar la Segunda Guerra Mundial, según lo establecido en el acuerdo secreto germano-soviético, Letonia quedaba dentro de la zona de influencia de la URSS. En 1939, Letonia fue obligada a firmar un tratado por el cual permitía la instalación de tropas y bases soviéticas en su territorio. Un año más tarde, fue invadida por el Ejército Rojo y su nuevo gobierno solicitó la incorporación de la república a la URSS.

En la ofensiva alemana contra la URSS, entre 1941 y 1944, Letonia fue anexada a la provincia alemana de Ostland y su población judía prácticamente eliminada. La liberación de Letonia por el Ejército Rojo significó el restablecimiento del gobierno soviético y la emigración de 65.000 letones hacia Europa occidental.



En 1945 y 1946, unos 105.000 letones fueron deportados hacia Rusia. Paralelamente, una zona del extremo noreste de Letonia, con población mayoritariamente rusa, tuvo que ser cedida a aquella república de la URSS. La resistencia a la colectivización forzosa de la agricultura provocó en 1949 la deportación de alrededor de 70.000 letones, hacia Rusia y Siberia. En 1959, el presidente del Soviet Supremo de Letonia, Karlis Ozolins, fue destituido por liderar una corriente nacionalista.

La resistencia armada letona contra el régimen soviético fue derrotada de forma definitiva en 1952. Los símbolos de la independencia de Letonia, el himno, la bandera, monumentos e historia nacionales, fueron adecuados al nuevo régimen institucional. El ruso se impuso como idioma oficial y se inició una sistemática inmigración de rusos y otras nacionalidades, considerada una política de colonización, para disminuir la influencia de la población local. Hasta la década de 1980, la resistencia letona se expresó en acciones más bien aisladas de disidentes políticos y religiosos y en algunas campañas desarrolladas por los exiliados. A partir de 1987, la política de glasnost iniciada por Mijaíl Gorbachov en la URSS dio nuevo aliento a las aspiraciones letonas, expresado en el resurgimiento de los símbolos nacionales prohibidos y los actos políticos.

En octubre de 1988, cerca de 150.000 personas celebraron la constitución del Frente Popular de Letonia (LTF), que reunía a los grupos sociales y políticos recién formados y a militantes comunistas. Un mes después, por primera vez desde la ocupación soviética, cientos de miles de letones conmemoraron el aniversario de la declaración de la independencia. El LTF alcanzó fuerte influencia dentro del gobierno local y también ante las autoridades de Moscú.

Un año más tarde, el Congreso del LTF aprobó la independencia económica y política. Pese a la resistencia de Moscú a la secesión de Letonia, la política del LTF de efectuar los cambios por medios pacíficos, a través de manifestaciones públicas, elecciones libres y decisiones parlamentarias, captó un incuestionable respaldo popular, inclusive entre los ciudadanos de origen ruso y de otras nacionalidades. Letonia pasó a regirse por la Constitución de 1938, vigente hasta la ocupación soviética de 1940. El 4 de mayo de 1990, junto a la Declaración de restablecimiento de la Independencia, se resolvió también poner nuevamente en vigencia la Constitución de 1922. En setiembre de 1991, el nuevo Consejo de Estado de la URSS, en su sesión inaugural, reconoció formalmente la independencia de las repúblicas del Báltico.

La dieta letona se basa en el consumo de productos lácteos, de alto contenido graso, cereales y pescado, aunque la carne también es habitual. La “strotēs” (sardineta) se suele servir como aperitivo en muchos lugares. Asimismo, es fácil encontrar “sile” (arenque), “lidaka” (lucio) y “lasis” (salmón). El “cepts” es pescado o carne fritos, el “kupinats” es ahumado. La



“zupa” (sopa) y la “desa” (salchicha) son muy populares. En toda Letonia es posible probar una deliciosa variedad de pasteles, panes y hojaldres recién horneados. La mejor “alus” (cerveza) la produce Aldaris.

Compras típicas en Letonia: Bálsamo negro de Riga (repugnante líquido espeso y oscuro para beber), trajes folclóricos letones, objetos de recuerdo de la extinta Unión Soviética, ámbar, camisetas del equipo nacional de hockey de Letonia, libros sobre el art nouveau y chocolates Laima.

La moneda oficial es el Lats letón (LVL). El lats (en plural, lati) se presenta en monedas de 1 y 2 lats y en billetes de 5, 10, 20, 50, 100 y 500 lats. Un lats se divide en 100 santimi. También existen monedas de 1, 2, 5, 10, 20 y 50 santimi. El precio del gasóleo es de 0’54 LVL el litro.

$$1\text{€} = 0'64 \text{ LVL} \quad 1 \text{ LVL} = 1'57 \text{ €}$$

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|----------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Klaipeda | 4.326 | 07,30 | 39'49 | 47 | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Riga | | 21,00 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 11 | | 319 | 13'30 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 4.645 | | | | | |

-DÍA 12 RIGA (12/7/05) martes

Las oficinas de turismo de Riga se encuentran en Ratslaukums 6, en el interior de la Casa de las Cabezas Negras y en Pragas iela 1, en la estación de autobuses.

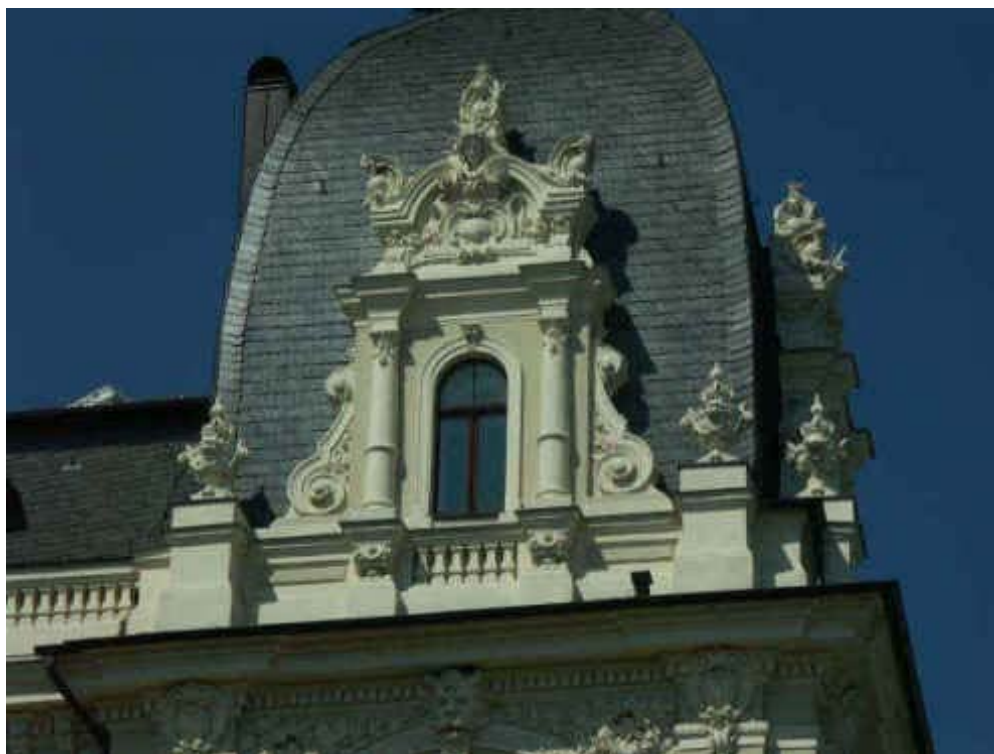
Nos trasladamos al centro con la motocicleta. Aparcamos con facilidad. Observamos que el aparcamiento para vehículos es mucho más complicado. Comenzamos nuestro paseo visitando la Doma laukuns o catedral (S.XIII al S. XVIII), que posee el cuarto órgano más grande del mundo, al norte del casco

viejo. Es la mayor catedral de los Países Bálticos. Es una amalgama de estilos. Nos dirigimos después hacia el río, llegando al Puente Akmens, para disfrutar de una típica estampa del casco viejo, Patrimonio de la Humanidad. Volvemos después hacia el sur del casco viejo y tomamos el ascensor que nos lleva hasta la célebre aguja de 123 m de la Iglesia gótica de San Pedro (1660) en Skarnu iela. Las vistas son espectaculares (cierra los lunes). En esta calle encontramos bonitas fachadas de edificios restaurados. Desde ahí, nos dirigimos hacia el noreste durante unos 600 m., pasando la estación de ferrocarril, al Monumento de la Libertad, emplazado entre amplios bulevares del S.XIX y parques; aprovechamos, pues, para deambular por los parques de la ciudad. Se puede tomar el ascensor que lleva a la planta 26 del Reval Hotel Latvija, para disfrutar de otra sobrecogedora vista de la ciudad. Desde allí se observa cómo el antiguo foso defensivo de la ciudad, ahora convertido en canal, serpentea a través de los parques. Posteriormente, nos dirigimos hacia el noroeste para apreciar la suntuosa arquitectura Jugendstil, Art Nouveau alemán, distinción arquitectónica de Riga, reconocida por la UNESCO como la mejor de Europa. Modelada a finales del XIX y principios del XX, ha sobrevivido en Riga más que en muchas ciudades alemanas, que quedaron dañadas durante la 2ª Guerra Mundial. Los rasgos arquitectónicos del Jugendstil enfatizan la ornamentación: monstruos, flores, máscaras y figuras grotescas asoman desde los pisos más altos de los edificios. Las tejas de diferentes colores se usan para resaltar los diseños. A menudo, los vacíos interiores de los edificios ofrecen un contraste casi cómico con respecto al estilo elaborado de la fachada.

Un lugar que simboliza el estilo de ornamentación Jugendstil es la zona de calles residenciales, de oficinas y de comercios, al este de Elizabetes iela, donde sobreviven unos cuantos edificios bajos de madera del siglo XIX. Uno de los mejores ejemplos es la renovada casa azul y blanca en el nº 10 B de esta misma calle, al norte del Museo estatal de Arte.

En la esquina de Alberta iela –famosa por la confluencia de escuelas arquitectónicas- los edificios, diseñados casi todos por Einsenstein, son incluso más fantásticos. Prestamos atención a los nº 2, 4, 6 y 8 para observar sus grandiosas fachadas Art Nouveau; vemos después el que es considerado por muchos el ejemplo más sobresaliente de la arquitectura Art Nouveau de la ciudad: la Escuela de Economía de Estocolmo en Strelnieku iela 4 A, donde apreciamos su fabulosa fachada de 1905, maravillosamente restaurada.





11.-ELIZABETES IELA. ART NOUVEAU ALEMÁN. RIGA

En el casco viejo, hay buenos precios y lugares típicos en los que comer tales como Alus seta, en Tirgonu iela 6 (3 Ls), con sabrosa comida letona tradicional a precios sin competencia. Divi lasi, en el número 8 de la misma calle (5 Ls), ofrece pescado barato en una terraza soleada. Lotos, en Skarnu iela, (2-3 Ls) ofrece almuerzos europeos ligeros. Kirbis, Doma laukums 1, (5 Ls) destaca por su excelente comida vegetariana.

Conocemos a un matrimonio encantador, Juan y Antonia, y a su hija Natalia, una de esas adolescentes que combinan su encanto personal con una inagotable curiosidad por aprender. Son de Banyeres, Tarragona. Compartimos un par de veladas con ellos que nos resultan deliciosas.

-DÍA 13 RIGA (13/7/05) miércoles

Comenzamos el recorrido en el Castillo de Riga. Algunas de sus partes datan de 1330. En la actualidad es la residencia del presidente de Letonia. Pintado de amarillo canario, parece más reciente debido a las diversas modificaciones a través de los siglos. Alberga también varios museos.

Caminamos después por Pils iela para llegar a la iglesia gótica de ladrillo rojo de San Salvador, en Anglikanu iela, construida en 1857. Muy cerca, en Maza Pils iela 17, 19 y 21 se encuentran Los Tres Hermanos, una pintoresca fila de casas. La del número 17 data del S. XV. Es la más antigua de Letonia. El número 19 es el Museo Letón de Arquitectura. Cerca del final de la



calle encontramos la Catedral de San Jacobo en Jekaba iela, cuyo interior data de 1225, sede del Arzobispado católico romano de Riga. Justo al lado encontramos el Saeima o Parlamento de Letonia, de estilo renacentista florentino. Vemos seguidamente la pintoresca Puerta Sueca en Aldaru iela, construida sobre los muros de la ciudad en 1698.



10.-PUERTA SUECA (1698). RIGA

Al final de la calle contemplamos la Torre de la Pólvara, hoy Museo de la Guerra, edificio circular del S. XIV. Hay nueve proyectiles rusos encastrados en los muros de la torre. Nos dirigimos posteriormente a la plaza situada en Latviesu Strelnieku laukums, antiguo mercado central, al este del puente Akmens. Allí encontramos el controvertido búnker de cemento que alberga el museo de la Ocupación en Letonia, que narra las ocupaciones soviéticas y nazis. Vemos después la casa de las Cabezas Negras en Ratslaukums. Construida en 2001, es el regalo a la ciudad por su 800 cumpleaños. Encontramos el Ayuntamiento, construido en el 2002, al otro lado de la plaza.



9.-CASA DE LAS CABEZAS NEGRAS (2001). RIGA. LETONIA

Nos dirigimos ahora hacia el mercado central en Pragas iela paseando junto al río Daugava, que es el lugar en el que el mercado central estuvo emplazado hasta 1930. El enorme y colorido mercado se encuentra dentro de 5 inmensos hangares, de 35 metros de altura, para zepelines. Hay espacio para 1250 puestos y los hangares cuentan con calefacción central para suavizar los largos y crudos inviernos. Está abierto todos los días de 7'00 a 16'00. Dedicamos el resto del día a realizar compras.

-DÍA 14 RIGA- SIGULDA - TALLIN (EST).(14/7/05) jueves

Diario de ruta:

Saldremos de Riga por la E67 para coger, tras 5 km., la A2/E77 dirección Sigulda, donde pararemos para ver la ciudad. Desde el camping, cruzaremos el puente Vansu buscando, posteriormente Brivibas iela y Brivibas gatvé. Tardamos mucho tiempo en recorrer los alrededores de Riga y hay pocas indicaciones, pero la dirección es correcta.

Conocida como la “Suiza de Letonia”, la bella Sigulda se yergue en el borde sur de una parte boscosa e inclinada del valle de Gauja, plagada de castillos medievales y cavernas legendarias. Es, además, la principal entrada al precioso parque nacional de Gauja.

Comenzamos la visita en la oficina de turismo en Pils iela 6. Vemos en primer lugar las escasas y evocadoras ruinas del Castillo de Sigulda (1226). Continuaremos con la Iglesia de Sigulda, de 1225, reconstruida en los siglos

XVIII-XIX. Paseamos después junto al nuevo Castillo de Sigulda, del s. XIX. Se puede coger también el teleférico que lleva al castillo en ruinas de Krimulda (1273). El recorrido dura 15 minutos, ofreciendo unas espléndidas vistas del valle.

Volvemos después a la autocaravana para acercarnos al Castillo de Turaida, un castillo arzobispal de ladrillo rojo fundado en 1214 y reconstruido en el s. XVIII tras una explosión.

Continuamos después por la A2/E77 durante 38 km. Cogemos entonces la Salida Baltezers, Upesciems siguiendo la A1/E67 durante 100 Km, entrando en territorio estonio. Seguiremos por la E67 dirección Parnu y Tallin. Al aproximarnos a esta último, seguimos las señales hacia en centro "kesklinn". La ciudad es muy grande y transcurre muy tiempo hasta encontrar Narva Mantee y, posteriormente, Pirita Tee, en donde encontraremos señales para el camping a la derecha poco después del anfiteatro al aire libre "Song Bowl". Pernoctamos en el camping Tallin. Es del mismo estilo al de Riga aunque está asfaltado en lugar de tener césped. Tampoco hay sombra. Los aseos son como los de Riga: impecables, limpios y nuevos, disfrutando de una ducha a caño libre como en casa. Hay acceso gratuito a internet. Nos encontramos a 5 km. del casco viejo. A 2 paradas de autobús o a 5 minutos con la motocicleta. 3 noches nos cuestan 900 EEK (57'51 €).

Tenemos también la suerte de volvernos a encontrar con Juan, Antonia y Natalia en el camping. Nos buscan rápidamente un hueco, nos mandan a la ducha e insisten en preparar la cena. Nos agasajan, entre otras cosas, con una exquisita tortilla de patatas que nos sabe a gloria y que regamos con rioja y cava. Juan es una inagotable fuente de conocimiento en todo lo referido al bricolaje y a la agricultura. Su desenvoltura en esta última disciplina, junto con su amabilidad y paciencia, nos permite aclararnos a Mavi y a mí sobre el futuro inmediato de nuestro jardín, del que teníamos serias dudas e innumerables incógnitas. Quedamos en vernos más adelante, pues bajan a Andalucía con frecuencia.

Situada en la costa nororiental del mar Báltico, Estonia limita con el Golfo de Finlandia por el norte, con la Federación Rusa por el este y con Letonia por el sur. El paisaje estoniano es de origen glaciario, con numerosos lagos y ríos. Tiene más de 1500 lagos, los mayores de los cuales son el Peipsi (el cuarto de Europa por su tamaño) y el Võrts. Los bosques constituyen 38% del territorio; la mayor elevación es la montaña Suur Muna Magi (317 m sobre el nivel del mar). El clima es templado, con temperaturas medias de 28° C en verano y alrededor de -5° C en invierno. La costa sobre el Báltico cuenta con 1240 Km de extensión y varios fiordos. Alrededor de una décima parte del territorio de Estonia está constituido por unas 1500 islas cercanas a la costa del Báltico. El Golfo de Finlandia posee numerosas bahías libres de hielo, de las cuales Tallin es la mayor. Los principales recursos del subsuelo son los



esquistos bituminosos (que abastecen la mayoría de las necesidades energéticas de Estonia) y los fosfatos. De la actividad agropecuaria se obtiene carne, hortalizas, patatas y cereales. Estonia posee además una importante industria pesquera, aunque ha tenido que salir mar afuera, debido a la contaminación proveniente del vertido de residuos tóxicos industriales por parte de diversos países fronterizos cuyas costas son bañadas por el Báltico. No existe en Tallin, ni en otras ciudades menores, un adecuado sistema de tratamiento de las aguas servidas.

A pesar de los vínculos históricos y políticos con sus vecinos del sur, lituanos y letones, el pueblo estonio se distinguió siempre por su espíritu y su cultura independientes. Pertenecientes a una rama de la familia de naciones fino-úgricas, los estonios poseen mayores vínculos culturales y lingüísticos con los fineses del norte que con los bálticos indoeuropeos del sur. Los antepasados del pueblo estonio se establecieron en la región hace unos 6000 años. Por el año 400 d.C., la caza y la pesca propias de la vida seminómada comenzaron a ser sustituidas por la agricultura y la cría de ganado. A la vez, la navegación en el Báltico y el comercio con las naciones vecinas era cada vez más intenso. Entre los siglos XI y XII, una fuerza militar combinada de estonios rechazó con éxito las primeras ofensivas rusas. Cuando germanos, daneses y rusos invadieron estas tierras, en el siglo XIII, los estonios constituían una federación de estados, con un alto grado de desarrollo social y autonomía, que los mantuvo unidos frente a diferentes dominadores.

En el siglo XIII, los Caballeros de la Espada, orden germánica de las cruzadas nacida en el siglo XII, conquistaron la parte sur de Estonia y norte de Letonia, crearon el reino de Livonia y cristianizaron a sus pobladores. La Reforma protestante entró en Estonia en la primera mitad del siglo XVI, a través de comerciantes y terratenientes germanos. La parte norte de Estonia quedó bajo control de Dinamarca. Entre 1558 y 1583, Rusia desató varias ofensivas contra Livonia, que se desmembró por completo en 1561. Polonia conquistó Livonia en 1569 y cedió la mayor parte del reino a Suecia en 1660. En las Guerras Nórdicas (1700-1721), Rusia le quitó Livonia a Suecia y la retuvo por el Tratado de Nystad. Rusia recibió la parte polaca de Livonia en 1772, en el primer reparto de Polonia entre Rusia y Suecia. El antiguo reino de Livonia se convirtió en provincia de Rusia en 1783. El zarismo gobernó la provincia con los nobles germanos, propietarios de la mayor parte de las tierras, mientras los campesinos permanecieron sometidos a la servidumbre. La conquista del derecho de propiedad sobre sus tierras, en 1804, y la abolición de la servidumbre en Rusia fortalecieron el sentimiento nacional de los estonios. En la segunda mitad del siglo XIX, la actividad de la Sociedad de Escritores de Estonia ayudó a consolidar la escritura y el folklore nacional, que resistieron las campañas de rusificación del zarismo.



En 1904, los nacionalistas estonios tomaron el control de Tallin, desplazando a los gobernantes báltico-germanos. Tras la caída del zarismo, en febrero de 1917, una manifestación de 40.000 estonios en Petrogrado forzó al Gobierno Provisional a concederles la autonomía. Con el triunfo de la revolución bolchevique, Estonia conservó esa autonomía.

En noviembre de 1917, en la elección de una Asamblea Constituyente, los bolcheviques estonios obtuvieron sólo 35,5% de los votos. El 24 de febrero de 1918, Estonia declaró su independencia de la Unión Soviética e instaló un gobierno provisional. Al día siguiente, tropas alemanas ocuparon Tallinn y el gobierno estonio fue obligado a exiliarse. Tras la derrota de Alemania en la Primera Guerra Mundial, comenzó la Guerra de Liberación de Estonia. En febrero de 1919, los estonios derrotaron al Ejército Rojo y en noviembre de 1919 a tropas alemanas mercenarias y, otra vez, al Ejército Rojo. El 2 de febrero de 1920, por el Tratado de Tartu, la Unión Soviética reconoció la independencia de Estonia. Estonia, junto con Letonia y Lituania, ingresó en 1921 en la Sociedad de Naciones. Siguiendo el modelo suizo, la Constitución estonia instauró una democracia parlamentaria. El gobierno inició la reconstrucción del país e implantó una reforma agraria. En la década de 1920, Estonia inauguró la primera destilería de aceite de esquisto bituminoso del mundo.

La legislación estonia garantizó los derechos de las minorías, a la vez que el gobierno se ocupaba de que todas las etnias tuvieran escuelas en su propia lengua. La depresión económica de la década de 1930 llevó a Estonia a modificar la Constitución, pasó a un régimen casi dictatorial en 1933 y a un sistema presidencialista-parlamentario en 1937.

Los protocolos secretos del Pacto Soviético-Alemania, firmado en 1939 por los cancilleres Molotov y Ribbentrop, establecieron que Estonia y sus dos vecinos bálticos quedarían en la zona de influencia de la URSS. Al mismo tiempo, Tallinn firmó un tratado de asistencia mutua con Moscú, que incluía la instalación de bases navales de la URSS en territorio estonio. En junio de 1940, después de dar un ultimátum y exigir el ingreso de sus tropas en territorio estonio, con motivo de una supuesta desaparición de soldados, Stalin depuso al gobierno de Tallinn y lo sustituyó por miembros del Partido Comunista local. Tras unas elecciones celebradas en medio de la ocupación, el Partido Comunista asumió el poder. En un procedimiento semejante al aplicado en Letonia y Lituania, el nuevo gobierno adoptó el nombre de República Socialista Soviética de Estonia y se incorporó a la URSS. En 1941, fueron deportados a Siberia alrededor de 60.000 estonios. Al comenzar la ofensiva alemana contra la URSS, en 1941, tropas nazis invadieron Estonia e implantaron un régimen de terror. La URSS recuperó los estados del Báltico en 1944. El régimen soviético implantó la industrialización y la colectivización forzada del campo. Unos 80.000 estonios emigraron a Occidente, mientras la colonización rusa iba alterando la composición étnica tradicional de la



población. Alrededor de 20.000 estonios fueron deportados entre los años 1945 y 1946. La tercera ola de deportaciones en masa tuvo lugar en 1949, cuando se calcula que fueron enviados a regiones lejanas de la URSS unos 40.000 estonios, en su mayoría productores que se resistían a la colectivización forzada impuesta por las autoridades soviéticas.

Las reformas iniciadas en 1985 por el presidente de la URSS, Mijaíl Gorbachov, estimularon la actividad social y política en Estonia. En agosto de 1987, una manifestación en Tallinn exigió la publicación de los protocolos secretos del Pacto Soviético-Alemania de 1939. Simultáneamente, letones y lituanos pidieron también la divulgación de los protocolos. En enero de 1988, ex presos políticos estonios fundaron el Partido por la Independencia de Estonia, para luchar por la autodeterminación del país, el restablecimiento de la democracia con pluralidad de partidos y del estonio como lengua oficial. Otro grupo, la Sociedad por la Herencia Estonia, se propuso recuperar los monumentos históricos de la nación. El Frente Popular de Estonia (FPE), fundado en abril por nacionalistas y comunistas, organizó en junio de 1988 una manifestación, con la asistencia de 150.000 personas, donde se desplegó la bandera estonia. En setiembre, unos 300.000 estonios realizaron otra demostración similar y, pocos días después, se levantó la prohibición referente a la bandera. El primer congreso del FPE, en octubre, reafirmó la reivindicación de autonomía para Estonia y pidió a Moscú un reconocimiento de que en 1940 había ocupado el país por la fuerza. El mes siguiente, el Soviet (Parlamento) de Estonia declaró la soberanía del país y afirmó su derecho a vetar las leyes impuestas desde Moscú sin su consentimiento. En agosto de 1989, unos dos millones de estonios, letones y lituanos formaron una cadena humana de más de 560 kilómetros, desde Tallinn hasta Vilna, para exigir la independencia de los estados bálticos. En febrero de 1990, una convención de representantes estonios aprobó la Declaración de Independencia, en base al Tratado de Paz de Tartu, firmado en 1920 entre la Unión Soviética y la naciente república de Estonia. En las elecciones de mayo de 1990, el FPE y otros grupos nacionalistas conquistaron amplia mayoría del Parlamento. El líder nacionalista moderado Edgar Savisaar presidió el primer gobierno surgido de elecciones desde 1940. En agosto, el Parlamento proclamó la independencia de Estonia, pero Moscú no la consideró válida. Hasta comienzos de 1991 Moscú amenazó con impedir por la fuerza la separación y se produjeron escaramuzas entre tropas soviéticas y grupos nacionalistas, pero en septiembre la URSS reconoció la independencia de las tres repúblicas del Báltico y, ese mismo mes, fueron admitidas en el seno de la ONU.

La dieta estonia se basa principalmente en “sealiha” (cerdo, carne roja, pollo, salchichas

y patatas). El “hapukoor”, una crema agria de mucho éxito que se utiliza como condimento, aunque cada vez es menos frecuente, aún puede anegarlo



todo, desde ensaladas hasta sopas; “forell” (trucha ahumada); “sult” (carne en gelatina). Hay deliciosos panes, pasteles y pastas recién hechos. La cerveza (“olu”) es la bebida alcohólica preferida; las mejores son Saku y A Lee Coq. El “viin” (vodka) y el “konjak” (coñac) son también muy populares.

Compras típicas de Estonia: cristal, cerámica y artesanía.

La moneda oficial es la corona estonia (EEK), también conocida como croon. Se presenta en billetes de 2, 5, 10, 25, 50, 100 y 500 EEK; se divide en 100 sents y existen monedas de 5, 10, 20 y 50 sents, además de 1 y 5 croon (EEK).

El precio del gasóleo es de 12'55 EEK.

1 € = 15'65 EEK 1 EEK = 0'064 €

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|--------|-------|---------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Riga | 4.645 | 7,45 | 57'72 | 62'6 | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Tallin | | 21'00 . | | | | |
| PARCIAL ETAPA 14 | | 413 | 13,15 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 5.058 | | | | | |

-DÍA 15 TALLÍN (15/7/05) viernes

El sabor medieval de los ss. XIV y XV pervive intacto en el encanto de murallas medievales, torreones, agujas y serpenteantes calles empedradas que forman el centro de Tallín, restaurado de forma muy sensata. La ciudad se halla frente a una bahía, en el Golfo de Finlandia, dominada por Toompea, la colina desde cuya cima se ha ido extendiendo la ciudad a partir de la Edad Media.

La oficina de turismo de encuentra en Raekoja Plats 10. Comenzamos nuestro paseo por la ciudad vieja (Vanalinn) en la Plaza del Ayuntamiento (Raekoja Plats). La amplia plaza, lleva siendo el centro de la vida de Tallín desde el s. XI. Está dominada por el único ayuntamiento gótico que queda en pie en el norte de Europa. El Ayuntamiento (1404) posee una torre en forma de minarete a la que subimos para contemplar las vistas quedando agotados tras el esfuerzo. La Sala de los Ciudadanos goza de un impresionante techo abovedado. Las tallas de los bancos de madera de la sala del Ayuntamiento son las más antiguas de Estonia. La farmacia del Ayuntamiento data de 1422 aunque su fachada es del s. XVII. El arco colindante conduce al encantador y estrecho pasaje del Pan Blanco (Saia Kaik), al final del cual se erige la hermosa Iglesia del Espíritu Santo (s.XIX) (Puhavaimu Kirik), de estilo gótico. El reloj de esta iglesia es el más antiguo de Tallín, con tallas de 1684 y una campana forjada en 1433. La torre quedó seriamente dañada en el 2002, tras un incendio.

Tras la visita, cogemos los pasajes que nos conducen a las calles Vene (ruso), Pikk (largo) y Lai (ancho), que se extienden hacia el norte, dándonos una idea de la parte baja del casco viejo. Varios almacenes y residencias de comerciantes del s. XV. rodean Raekoja Plats, especialmente al dirigimos hacia Vene tanav, una de las zonas favoritas de restaurantes. El museo municipal (Linnamuuseum), en Vene Tanav 17, es la casa medieval de un comerciante. También en esta calle encontramos una iglesia. Una de sus puertas nos conducirá a un Monasterio Dominicó fundado en 1246 que alberga la mayor colección de tallas de piedra del país.

Pikk tanav (calle larga) recorre el norte de Raekoja Plats hacia el puerto de Tallín y se alinea con las casas de los comerciantes medievales alemanes y con la alta burguesía. Gran parte de ellas fueron construidas en el s. XV. También encontramos edificios de distintos gremios. El Gran Gremio, del 1440, en Pikk Tanav 17, que acogía a los comerciantes distinguidos, tiene una entrada gótica. Alberga hoy en día el museo de Historia del Estado. Observamos otros edificios que pertenecieron a gremios en los números 20 (San Canuto), 24 (Hermandad de las Cabezas Negras) y 26 (San Olaus). En el extremo norte de esta calle, está la Gran Puerta Costera, la salida medieval al puerto de Tallín. Está unida a Margarita la Gorda (Paks Margareeta), un bastión del s. XVI que protegía la entrada a la ciudad. Sus muros tienen cuatro metros de grosor en la base. Alberga el Museo Marítimo.



13.-TALLÍN

Al final de Lai tanav (calle ancha), calle de los artesanos, encontramos la Iglesia de San Olaf (Oleviste), del siglo XI. La Torre de San Olaf es un punto de referencia importante en Tallín. En la esquina con Pagari Tanav se encuentra un edificio que fue la sede de la KGB. En la actualidad es una comisaría de policía. Vamos ahora en dirección sur para contemplar unas hermosas fachadas de los siglos XV al XVII, incluyendo los números 29, cerca de la esquina con Suurtuki y 23, frente a Vainu.

Proseguimos nuestro paseo por Suur-Kloostri, que nos conduce al tramo más largo de la muralla baja de la ciudad, con nueve torres en Laboratooriumi hasta el extremo norte de Lai tanav. Al final de Aida Tanav, hay un pequeño pasadizo que atraviesa la muralla de la ciudad. Al otro lado, nos deleitamos con uno de los puntos más pintorescos de la ciudad, pues podemos fotografiar cuatro torres alineadas. También disfrutamos de otra buena perspectiva en Kooli tanav.





14.-MURALLA BAJA. TALLÍN

Seguimos ahora las murallas a través de Gumnaasiumi tanav en dirección a la puerta que se encuentra en la confluencia de Suur-Kloostri tanav y Vaike-Kloostri tanav. Subimos desde aquí a lo alto de la muralla para poder ver las torres más cerca. Volvemos a bajar para pasear por las calles Vaike-Kloostri, Nunne y Rataskaevu. Pasamos junto al pozo en el que, en el medievo, se sacrificaban animales para implorar prosperidad en el año venidero.

Pasamos junto a la Iglesia de San Nicolás (Niguliste Kirik), del s. XV. Hay unos interesantes conciertos para órgano las tardes de los fines de semana. Su museo de iglesias letonas medievales también merece la pena.

En cuanto a los restaurantes, es más económico comer que cenar en el casco viejo. Eesti Maja, Lauyeri tanav 1 (bufé 75 EEK, comidas 120 EEK) ofrece auténtica comida estonia. El bufé permite degustar varios platos. Vanaena Juures en Rataskaevu tanav 12 es genuinamente estonio (140 EEK). Poliina, en Gonsiori tanav 10 tiene ensaladas recién hechas, sabrosos platos de carne y verduras y pasteles franceses excelentes.

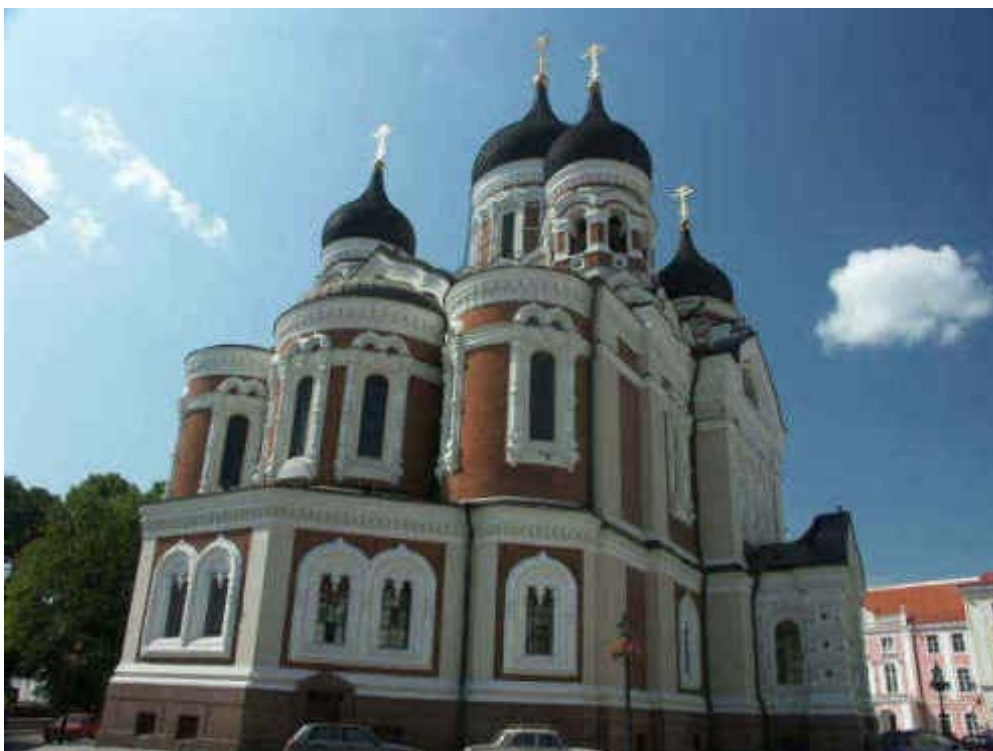
{pagebreak}

.-DÍA 16 TALLÍN (16/7/05) sábado

Toompea es el montículo funerario de Kalev, el heroico primer líder de los estonios.

Tras comprar el billete a Helsinki en el puerto, comenzamos el paseo hacia Toompea atravesando la majestuosa Puerta de la Torre, de tejado rojo, que data de 1380 y se encuentra en el extremo oeste de Pikk tanav, en la parte baja de la ciudad, recorriendo luego Pikk jalg (pierna larga) para ver sus torres monumentales Riigikogu, Toomkirik y la Catedral Nevsky. Disfrutamos en esa zona de las vistas del mirador. También merece la pena aproximarse a Toompea por la serpenteante calle Lühike Jalg (pierna corta). En lo alto de ésta, vemos el Parlamento de Estonia (Riigikogu), del siglo XVIII y estilo barroco, que linda con el Castillo de Toompea. Nada queda ya del originario castillo danés de 1.219. Sí quedan, sin embargo, tres de las cuatro torres del castillo que se construyeron en su lugar en 1229. El carácter barroco del castillo data de su reconstrucción en el siglo XVIII.

Nos fijamos en la más bonita de las torres, Pikk Hermann, de 1371, al suroeste, culminada por la bandera nacional. Podemos observar las otras dos torres desde el patio de Toom-Kooli 13. Vemos después la Iglesia luterana de la Cúpula (Toomkirik), la más antigua de Estonia, del s. XIII. Desde allí, nos dirigimos al mirador con las vistas más espectaculares. A través de una abertura en la muralla llegamos a Lossi plats, donde se encuentra la Catedral ortodoxa rusa de Alexander Nevsky, frente a los edificios del Parlamento. Construida en 1900, desentona al contrastarla con los demás edificios. Símbolo de la dominación rusa, padece los recelos de la población. Se encuentra cerca el patio de los Reyes Daneses, donde se congregan cada verano un buen montón de artistas con sus caballetes y pinceles. Una de las torres, la Torre de la Virgen (Neltsitorn) en Lühike jalg 9 a, es una cafetería con buenas vistas.



15.-CATEDRAL ORTODOXA RUSA DE ALEXANDER NEVSKY (1900). TOOMPEA. TALLÍN

Podríamos disfrutar de los parques que bordean el castillo, desplazándonos después 2 kms. al este del casco viejo para recorrer el parque Kadriorg, en Narva maantee. Plácido y muy arbolado, es el preferido por los lugareños para pasear, especialmente los fines de semana. El Palacio Kadriorg alberga el Museo de Arte Foráneo (1736). Detrás del palacio se encuentra la casa que ocupó Pedro el Grande en sus visitas a Tallín.

También se puede caminar por Narva maantee para ver el Song Bowl (Lauluvaljak), lugar de festivales nacionales de la canción estona, anfiteatro al aire libre capaz de albergar 150.000 espectadores. Desgraciadamente, tenemos que dedicar tiempo a comprar regalos y recuerdos sin poder realizar lo anteriormente mencionado.

Finalizamos el paseo de hoy recorriendo con la motocicleta una vez más Pirita Tee, en la bahía de Tallín, carretera costera que se dirige hacia el norte y que resulta un lugar agradable para pasear disfrutando de espectaculares puestas de sol al caer la tarde. Hay un tupido bosque de pinos hacia el este para deleite de corredores y ciclistas.

{pagebreak}

.-DÍA 17 TALLÍN- HELSINKI (FIN). (17/7/05) domingo

Hoy teníamos previsto salir para Helsinki a las 8'00 de la mañana. Al comprar los billetes el día anterior no había sitio para esa hora. Optamos por salir en el siguiente ferry a las 12'55 horas.

Mientras hacemos tiempo en el camping y recogemos observo a un finlandés que carga agua en su autocaravana y me dirijo a preguntarle qué zonas de pernocta me recomienda en Helsinki. Me contesta en un perfecto inglés que el puerto es el mejor lugar. Se interesa por nuestra procedencia. Al saber que somos españoles su semblante se ilumina. Ha estado varias veces en España. Es una persona agradable y educada con la que conecto rápidamente. Me pregunta qué lugares vamos a visitar en Finlandia. Le respondo y queda asombrado pues algunos de los lugares “no son típicos para los turistas”. Yo le respondo que tras disfrutar de la Laponia Finlandesa y del lago Inari dos años antes estábamos deseando volver a su país. Me dice que le encantaría que fuésemos a su casa para enseñarnos su hogar en Jyvaskyla, la ciudad y las costumbres finlandesas. Poder conocer algo más en profundidad a gente en los países que visito es para mí una ilusión, así que no me lo pienso dos veces: llamo a Mavi, mi mujer, y le digo que saque el diario de ruta para ver cuándo pasamos por Jyvaskyla en dirección a Turku. “el día 25, lunes” me contesta ella. Se lo comento a Taisto, dispuesto a cambiar el itinerario si les



viene mal, pues el 25 es un día laborable. “Perfecto”, me contesta él apuntándolo en su agenda, pues aún estarán de vacaciones. Llega también Tarja, su mujer. Tras las presentaciones de rigor, nos emplazamos para vernos en la fecha señalada. Tras su marcha, mi mente se recrea ante lo ocurrido. Son un matrimonio realmente encantador y, tras nuestra conversación, percibo que Taisto es una de esas personas que uno no tiene la suerte de conocer todos los días. Su mujer tampoco se queda atrás. La visita confirmará esa percepción.

Diario de ruta:

Cogemos el ferry rápido a Helsinki con Nordic Jetline. Tardamos 1 h 40 m frente a las 3h 30m de los ferrys normales. Debido a las dimensiones de nuestra autocaravana y a las tarifas de la compañía, nos hubiera salido incluso más caro optar por un viaje de 3 horas. Salimos a las 12'55 de la tarde y llegamos a las 14'40. La hora de embarque es a las 11'55 en la Terminal C, por lo que no tenemos que madrugar.

Finlandia es un país llano (altura media de 150 metros) de planicies de arcilla marina y mesetas bajas, con colinas formadas por los glaciares y numerosos lagos de escasa profundidad. La población se concentra en la costa, principal área agrícola del país. La base de la economía es la explotación forestal (bosques de coníferas) y la telefonía móvil. Los principales productos de exportación están en la industria eléctrica (alta tecnología en electrónica y comunicaciones, teléfonos móviles), metalúrgica, maderera (pasta de papel y papel) y productos químicos. Las emisiones de dióxido sulfúrico y el vertido de aguas contaminadas al Mar Báltico constituyen graves problemas para el medio ambiente.

Debido a la geografía y la ubicación del país existen varias regiones bien diferenciadas no sólo por el clima y paisaje sino también por su gastronomía y cultura. Las diferencias climáticas entre temporadas son bastante notables en las regiones del norte. En Laponia, por ejemplo, la temporada para practicar deportes de invierno llega hasta mayo y el sol de medianoche brilla todo el día durante todo el mes de junio y parte de julio. El otoño también es una buena temporada para visitar este país, ya que por ejemplo, se pueden ver los vivos colores producidos en el paisaje por las primeras heladas (este fenómeno se llama 'ruska'). En la parte sur del país la primavera comienza antes y el verano dura más. A mediados de verano puede haber hasta 19 horas de luz solar y muchas de éstas están acompañadas de una temperatura cálida muy agradable.

La mayoría de los 180.000 lagos que hay en Finlandia están situados en la zona que hay entre el litoral y la frontera oriental, cubriendo un área de 100 km de ancho. Los lagos son un auténtico laberinto de bahías, brazos de agua, canales e islas. Algunos se abren hacia fuera en forma de amplios estrechos.



Son conectados el uno al otro por ríos, estrechos y canales formando los vías marítimas que en épocas anteriores eran medios de comunicación importantes. Actualmente son un sitio muy atractivo para el turismo. Dado que no son profundos, el agua se calienta rápidamente en verano. Durante esta temporada hay muchos festivales de todo tipo que se aprovechan del incomparable marco natural de esta tierra.

Se puede dividir esta región en dos partes: la Tierra de los Lagos Occidental y la Oriental. La parte occidental incluye las regiones de Jyväskylä, Tampere, Lahti, y Hämeenlinna. Esta zona tiene dos canales principales. El más antiguo, el Canal Plateado Finlandés, discurre entre Hämeenlinna, lugar de nacimiento del compositor Sibelius, y Tampere, a través de fértiles regiones agrícolas que están densamente pobladas. Lahti es una estación de deportes de invierno, situada en la orilla del Lago Päijänne donde se encuentra la pista más alta y donde el escarpe de los acantilados rocosos puede llegar a ser de 200m. En el otro extremo está Jyväskylä, célebre por sus rallies, que es donde se encuentran la Casa Experimental y el Museo del arquitecto finlandés Alvar Aalto. La parte oriental es una zona de lagos interconectados dominados por el Lago Saimaa, una inmensa extensión de agua salpicada por 33.000 islas y con un litoral de 50.000 km. Una red de canales conecta los pueblos de la zona, entre los que destaca Savonlinna que tiene un castillo medieval, el mejor conservado de Escandinavia.

La capital de Finlandia, incluyendo su zona metropolitana, tiene aproximadamente medio millón de habitantes, lo que la convierte en la región más densamente poblada de todo el país. La región comprende las ciudades de Helsinki, Espoo, Vantaa y Kauniainen. Únicamente la mitad de toda la zona metropolitana (800 km²) está urbanizada, el resto son parques, bosques, litorales y lagos.

Finlandia está rodeada al sur, suroeste y oeste por el Mar Báltico, el Golfo de Finlandia y el Golfo de Bothnia. El litoral es muy accidentado y tiene una longitud de 4.600 km. Alrededor de la costa hay un inmenso archipiélago de miles de islas. La costa y archipiélago están formados, fundamentalmente, por rocas de granito gris o rojo y son generalmente de poco oleaje. En muchos lugares hay playas de arena absolutamente intactas. Como no hay mareas, el aspecto del mar no difiere mucho del de un lago. Además el agua de mar no es muy salada, ya que el agua de alto contenido en sal pasa por estrechos daneses y por los muchos ríos; la precipitación contribuye a que el agua que se ha perdido por la evaporación, llegue al Báltico. Una característica especial del Báltico, es que la tierra se está levantando constantemente del nivel del mar, casi 9mm al año en la parte estrecha del golfo de Bothnia, una consecuencia a largo plazo del final de la edad de hielo. Se pueden hacer excursiones al archipiélago partiendo de los pueblos de la costa.



El suroeste de Finlandia y las Islas de Åland, con gran diferencia, es la zona más cálida del país. Muchos árboles de hoja caduca crecen aquí y en otras partes del país. Frutas y vegetales son ampliamente cultivados y el 20% de los campos de cultivo se encuentran en esta zona. Por motivos históricos un gran porcentaje de los finlandeses que hablan sueco viven en esta zona, concentrados en las Islas de Åland, el Archipiélago Turku y la costa sur. Se dice que la región es la cuna de la civilización finlandesa y aquí se encuentra una gran concentración de iglesias de granito y mansiones, más que en cualquier otra parte. El aislamiento y la inaccesibilidad de los bosques finlandeses ha contribuido a que este marco natural, de enormes bosques, lagos y ríos, se encuentre intacto en la mayoría de los casos. La zona es muy popular ya que permite practicar senderismo, remo, vela, excursiones en bicicleta, descenso de rápidos y otros deportes de aventura.

La región más al sur de toda Finlandia, Karelia del Norte, está situada al este del Lago Pielinen. El Alto de Koli (347 metros) es el monte más alto de toda Karelia del Norte y tiene unas magníficas vistas al lago. Los habitantes de esta región son en su mayoría finlandeses ortodoxos quienes han mantenido su carácter, costumbres y gastronomía: la especialidad de la región es el pastel llamado Karjalan piirakka. La zona alrededor del Lago Oulujärvi, llamada Kainuu, es bastante salvaje y tiene muchos lugares para descender por los rápidos de los ríos. Vuokatti, cerca del pueblo de Sotkamo, es una zona muy buena para practicar el esquí de fondo.

La región de Laponia es una gran extensión de tierra de aproximadamente 10.000 km². Entre los muchos ríos que la cruzan sólo hay extensas zonas deshabitadas y pantanos. Es un lugar ideal para aquellas personas que busquen la más absoluta tranquilidad. La región ofrece alojamiento de todo tipo: desde la gran comodidad de los hoteles de primera clase hasta las cabañas laponas. En los valles suele haber pinos y arbustos pero en las zonas más septentrionales el paisaje es casi exclusivamente de tundra. La gastronomía se centra en las materias primas locales: el pescado (sobre todo el salmón), y la carne de reno. Sólo hay cuatro pueblos en la provincia: Rovaniemi, que es la capital, Kemijärvi, Tornio y Kemi. En estos pueblos es donde se concentra la mayor parte de la población; en el resto la densidad de población es muy baja, un poco por encima de 2 habitantes por km². Por los campos de Laponia viven libremente 200.000 renos que pertenecen a casi 5.800 propietarios diferentes, alrededor de 600 pertenecen a la iglesia ortodoxa. Desde septiembre hasta enero hay rodeos de renos y en el mes de marzo se hacen carreras con trineos guiados por renos que convocan a participantes de toda Laponia.

La costa occidental de Ostrobothnia se caracteriza por tener largas playas de arena, dunas (la más famosa es la de Kalajoki), es una región agrícola con un clima muy soleado, y menos precipitaciones que en cualquier otra parte del país. Hay islas entre Vaasa y Kokkola con muchos pueblecitos



de pescadores. Se puede llegar a la Isla de Hailuoto, que tiene una fauna muy interesante, tomando un transbordador desde Oulu. Esta ciudad es el centro comercial y universitario de toda la región. Las viejas y pintorescas casas de madera siguen siendo una característica de las ciudades costeras. Las tradiciones se mantienen en muchos festivales locales donde se toca la música Pelimannit que se ha enseñado y existido a través de generaciones. Un número de sueco parlantes viven en la costa. La localidad de Seinäjoki tiene edificios diseñados por Alvar Aalto. A 80 km. al sureste de Seinäjoki está el Parque Natural Ähtäri. La región, situada al sur del círculo polar ártico a lo largo de la frontera oriental, tiene su centro en Kuusamo. En el Parque Nacional Oulanka hay ríos con rápidos que discurren por cañones y valles. En los alrededores del Lago Kitkajärvi se puede pescar y hay muchas rutas para hacer senderismo. Ruka Fell es un centro muy popular para practicar deportes de invierno.

Finlandia estuvo poblada desde 7500 años a.C. y los primeros habitantes fueron los sami (más tarde denominados lapones por otros pueblos). Los sami, inicialmente cazadores, pescadores y recolectores, con el transcurso del tiempo practicaron la domesticación de animales y la agricultura de subsistencia manteniéndose aislados del resto de Europa. Mucho más tarde, en el siglo I d.C., descendientes de la rama fino-úgrica entraron por el sur y en su avance empujaron a los sami hacia el norte; de esta forma controlaron la mayor parte del territorio. Para el año 1000 d.C., los fineses habían desarrollado numerosos asentamientos en el sur. Por el sudoeste, a través del Golfo de Finlandia, entraron los antepasados de los tavastlanders, el pueblo de Hameen Laani, y por el sudeste llegaron los carelios. Pueblos escandinavos ocuparon la costa occidental, los archipiélagos y también Ahvenanmaa.

Desde el siglo XII, Finlandia fue disputada por los imperios de Suecia y Rusia. En 1172, el papado aconsejó a los suecos mantener el control sobre Finlandia para evitar que los habitantes fueran convertidos al cristianismo ortodoxo ruso. Las reformas protestantes llevaron a que en el siglo XVI Suecia proclamara el luteranismo como religión oficial. En 1809 Finlandia se convirtió en un gran ducado del Imperio Ruso, aunque se le permitió mantener activo el parlamento, el ejército y la justicia. Estos derechos se defendieron mediante la desobediencia civil contra los distintos gobernadores rusos. En 1889 se funda el Partido Socialdemócrata, que desde entonces ocupa un papel protagónico en la vida política. La presencia de Lenin y otros bolcheviques exiliados contribuyó a su fortalecimiento. En 1906 se creó un nuevo parlamento unicameral y se estableció el sufragio universal. Finlandia fue el tercer país en el mundo en reconocer el derecho de la mujer al sufragio. Tras el triunfo de la revolución bolchevique en Rusia, Finlandia declaró su independencia, en diciembre de 1917. Los socialistas finlandeses intentaron tomar el poder por medio de una revolución. En enero de 1918, el Partido Socialdemócrata (SDP) con apoyo de tropas rusas tomó Helsinki y los



mayores centros industriales. El gobierno contraatacó con el apoyo del Ejército Blanco y tropas alemanas al mando del general Mannerheim. En mayo, la guerra civil llegó a su término y los líderes socialistas fueron juzgados severamente. Finlandia se convirtió en una monarquía y el príncipe alemán Federico Carlos de Hessen fue elegido rey, pero tras la derrota de Alemania en la Primera Guerra Mundial la monarquía se derrumbó. El general Mannerheim fue designado regente, con el fin de proponer nuevas instituciones republicanas.

La Constitución de 1919 consagró un régimen que combina el parlamentarismo con una presidencia fuerte; el primer ministro es jefe del gobierno y el presidente jefe de Estado. La misma Constitución reconoció el finlandés y el sueco como lenguas nacionales. Más tarde grupos juveniles nacionalistas reivindicaron la supremacía del finlandés, generando una controversia que dio lugar a la creación del Partido Popular Sueco. Reformas posteriores mantuvieron el derecho al idioma de la minoría sueca. En 1918, el 70% de los finlandeses dependía del agro y la silvicultura. Reflejo de esa realidad fue la creación del Partido Agrario, que después de dos cambios de nombre se llama hoy "El Centro en Finlandia" y que hasta el presente ocupa un papel muy importante en la política del país. Las alianzas entre socialdemócratas y centristas han estado en el gobierno casi sin interrupciones desde la independencia. Entre 1920 y 1930 estas dos fuerzas impulsaron un ambicioso programa de reformas para modernizar la producción rural e intensificar la producción maderera. Se incentivó la industrialización en las ciudades y se protegió a la incipiente clase obrera y a los trabajadores rurales con una legislación progresista. El crecimiento del Partido Comunista (FCP) provocó el surgimiento del movimiento ultraderechista Lapua (Lappo), cuyos actos terroristas y acciones de masas fueron apoyadas por grupos conservadores y algunos sectores del Partido Agrario. En 1930, el FCP fue proscrito por ley con el voto de estos partidos. En 1931 el movimiento Lappo comenzó a atacar a los socialdemócratas y al año siguiente intentó dar un golpe de Estado, siendo reprimido por el gobierno.

En 1939, tras la invasión alemana de Polonia, la URSS exigió a Finlandia parte de la provincia de Karelia, una base naval en la península de Hanko y otras islas del Golfo de Finlandia, con el fin de defenderse del inminente ataque alemán. Ante la negativa finlandesa, la URSS tomó por la fuerza las zonas reclamadas, dando comienzo a un conflicto bélico, que costó a Finlandia 80.000 vidas. Por el Tratado de Moscú de 1940 Finlandia cedió la mayor parte de esos territorios. Al comenzar la Segunda Guerra Mundial, Finlandia se declaró neutral, pero al verse envuelta en el conflicto con la URSS, aceptó que Alemania utilizara su territorio para invadir a su circunstancial enemigo. Con esa actitud Finlandia pudo recuperar momentáneamente los territorios resignados en 1940. La contraofensiva soviética de 1944 y la retirada alemana fortalecieron el movimiento antibélico



finlandés. Una vez más la región de Karelia fue controlada por el Ejército Rojo lo que provocó la inmediata renuncia del presidente Ryti, promotor de la alianza con Alemania. Lo sucedió el general Mannerheim, que negoció un armisticio con Moscú, reconoció el tratado de 1940 y organizó la lucha para la expulsión de las tropas alemanas. Finlandia perdió en la guerra casi medio millón de vidas.

Al culminar la guerra, las alianzas entre socialdemócratas y agrarios volvieron a controlar la vida política. Como resultado de ese consenso, el líder del Partido Agrario (después del Centro), Urho Kekkonen ocupó la presidencia entre 1956 y 1982. A su vez, figuras del SDP ocuparon casi ininterrumpidamente el cargo de primer ministro.

En la posguerra, Finlandia debió enfrentar una situación crítica desde el punto de vista social y económico. La producción se había paralizado, los desocupados sumaban miles y más de trescientos mil refugiados ingresaron al país desde Karelia. La neutralidad se convirtió en un principio básico de la política exterior finlandesa. En 1948, Helsinki y Moscú firmaron un Tratado de Amistad y Cooperación y siete años después la URSS devolvió la base naval de Porkkala a Finlandia a cambio de la renovación del tratado, que fue ratificado en 1970 y en 1983. En 1955 Finlandia se adhirió a la Asociación Europea de Libre Intercambio (AELI; en inglés EFTA) e ingresó en las Naciones Unidas y el Consejo Nórdico, pero rechazó la creación de una unión aduanera en ese marco. Finlandia fue el único miembro de la OCDE que tuvo a la vez relaciones con la CEE occidental y con el CAME socialista. En la década de los 80 Finlandia incentivó su industria maderera (eje de la economía) y promovió la industrialización, beneficiándose de un activo comercio exterior. Sin embargo, el crecimiento económico se frenó con la desintegración de la URSS que le compraba más del 25% de las exportaciones. A partir de 1991, el actual primer ministro centrista, Esko Aho, impulsó un duro plan de ajuste que fue resistido por los trabajadores. Al entrar la economía en una fase de estancamiento, el nivel de vida del finlandés medio descendió y la desocupación pasó de un promedio de 3'5% a más del 20% en diciembre de 1993. Finlandia solicitó en 1992 su ingreso a la UE. Un referéndum realizado en 1994 apoyó la iniciativa, que se concretó a comienzos de 1995. El impacto interno de esta medida fue suavizado por subsidios especiales para el sector granjero, en desventaja respecto a sus socios comunitarios por el clima frío del país. También se le permitió mantener parte del monopolio estatal en materia de salud pública y venta de bebidas alcohólicas.

La gastronomía típica finlandesa se basa principalmente en el pescado, las patatas y el pan negro de centeno. Las comidas en los restaurantes suelen salir caras, sobre todo la cena. Por suerte, muchos restaurantes ofrecen menú del día por unos 7 €, que incluye ensalada, pan, leche, café y postre, además de considerables raciones de sustanciosa comida: salchicha o pescado, y



patata. Casi todas las poblaciones tienen un kauppahalli (mercado cubierto) donde se pueden comprar bocadillos y tentempiés económicos. Los grilli son establecimientos de comida para llevar, como hamburguesas o perritos calientes, por menos de 3 €. Los locales que preparan kebabs turcos y las abundantes pizzerías son también económicos. Entre las bebidas típicas del país se incluye el vodka y los licores de bayas.

Compras típicas en Finlandia: salmón, carne de reno, chocolates, joyas, cristal, alfombras, jerseys de lana, pieles de reno y objetos de madera o cuero.

El precio del gasóleo en Finlandia es de 0,97 € / litro.

Aunque Helsinki es la ciudad más animada y de mayor tamaño del país, resulta pequeña e íntima en comparación con otras capitales escandinavas. Ocupa una península y está conectada con puentes y barcos a las islas cercanas. El centro rodea el puerto principal, Etelasatama, y la Kauppatori (plaza del Mercado); hay enormes terminales internacionales de transbordadores a ambos lados. Los principales ejes de calles son las dos avenidas comerciales de Pohjoisesplanadi y Etelaesplanadi, además de Mannerheimintie. Helsinki es una ciudad abierta al mar Báltico, rodeada de islas e islotes y que, a diferencia del resto de las capitales europeas, es "nueva". Su fundación data de 1550, cuando el rey sueco Vasa quiso crear un puerto que compitiera con el cercano Tallin, en Estonia. Como la ubicación al fondo de un fiordo era poco propicia, en 1640 la ciudad fue trasladada al sitio actual. En 1713, el zar ruso Pedro el Grande la conquistó desde la vecina San Petersburgo, arrebatándosela a los suecos. En la permanente disputa entre suecos y rusos por el dominio del país, en 1812 Alejandro I de Rusia trasladó aquí la capital desde Turku. En 1917 se convirtió en la capital de la República de Finlandia.

La oficina de turismo de Helsinki se encuentra en Pohjoisesplanadi 19, cerca de la plaza del Mercado; la de Finlandia se encuentra en Etelaesplanadi, 4.

Observamos que aparcar en el puerto es muy caro. Además, tenemos que estar pendientes de un límite máximo de horas según la zona. Dejo la autocaravana en el puerto y me dirijo a la oficina de turismo para indagar acerca de un posible aparcamiento lo más cercano posible al puerto, gratuito y seguro. Me indican la zona de la calle Ehrenströmsvägen, pasada la terminal Olimpia. Una vez aparcado en el lugar indicado, coordenadas GPS: Latitud : (N) 60°09'30" Longitud: (E) 24°57'42", observo un letrero que me parece una prohibición y que me intranquiliza: "TORSTAISIN 11-15 TORSDAGAR". Decido abordar a una finlandesa que amablemente me lo traduce: "prohibido aparcar los jueves de 11'00 a 15'00 para facilitar la limpieza de la calle". Quedo, pues, tranquilo. Se puede también aparcar en las mismas condiciones en las avenidas Havsstranden y Merisatamanrata.



Comenzamos la visita en la Plaza del Senado (Senaatintori), en Aleksanterinkatu, que es el centro de muchas instituciones gubernamentales, municipales, eclesiásticas y académicas. Esta plaza es el auténtico corazón de la ciudad y fue construida entre 1818 y 1852 por encargo del zar de Rusia cuando Finlandia entró a formar parte de su imperio. La estatua del zar Alejandro II está emplazada en el centro. La plaza está dominada por tres edificios diseñados por Engel entre 1822 y 1852: la Catedral luterana (Tuomiokirkko) con su imponente cúpula verde, el Consejo de Estado y el edificio principal de la Universidad. Posteriormente, nos dirigimos hacia la Plaza del Mercado o Kauppatori (uno de los lugares más populares de Helsinki) por la calle Unioninkatu, pasando junto al Ayuntamiento y al Museo de la ciudad. Después, nos dirigimos hacia la Catedral de Uspensky (Uspenkin Kirkko), en Katajanokka, ruso-bizantina de 1868, con sus características y resplandecientes cúpulas doradas de formas bulbosas.



16.-CATEDRAL (1822). HELSINKI. FINLANDIA

Recorremos ahora N. esplanaden y P. esplanadi hasta llegar a Keskuskatu (donde se encuentra el Ateneum o Museo Nacional) que, a su vez, nos lleva al Kiasma (en Mannerheiminaukio, 2), peculiar edificio curvilíneo, de color blanco tiza, diseñado por el arquitecto norteamericano Steven Holl. Las colecciones y exposiciones del Museo de Arte Contemporáneo de Kiasma incluyen construcciones espaciales, fotografías, arte, multimedia y pintura.

Seguimos ahora por Mannerheimvagen y Mannerheimintie para llegar a la Casa de Finlandia, situada a orillas de la bahía de Toolo (diseñada por Alvaar Alto), símbolo nacional de Finlandia y moderno centro de conciertos y

conferencias. La calle Cygnaeuksenk nos conduce a la Iglesia luterana de Temppeliaukio. Fue esculpida en la roca en forma circular durante 1969 por los hermanos Suomalainen. Estructurada como un panteón, sus paredes de granito amplifican muy bien los sonidos, por lo que se ha convertido en el lugar favorito para conciertos. De junio a noviembre se ofrecen de forma gratuita. Abierta de lunes a viernes, de 10'00 a 20'00.

Uno de los lugares para conseguir souvenirs finlandeses es la Plaza del Mercado, abierta de lunes a sábados, de 6.30 a 14. También se pueden conseguir muñecas laponas en Paperi-papper, Eteläesplanadi 2; suéteres finlandeses, por ejemplo en Sirkka Könönen, Liisankatu 17, o en Kankurin Tupa, Pohjoisesplanadi 37; objetos de cristal en Hackman Shop, Pohjoisesplanadi 25.

Para comer a un precio razonable destacan lugares tales como el Café Ekberg, en Bulevardi, 9 (bufé-comida 7€), el más antiguo de Helsinki y el Bar Tapasta, en Uudenmaankatu 13, establecimiento íntimo con un ambiente fantástico. Preparan maravillosas tapas y ensaladas.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|----------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida> | Tallin | 5.058 | 12,55 | | | | 188'50 |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Helsinki | | 14,35 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 17 | | 11 | 1,40 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 5.069 | | | | | |

-DÍA 18 HELSINKI (18/7/05) lunes

Hoy tomamos un barco para ir a la Fortaleza de Suomenlinna. Hay un servicio regular de ferry que sale cada hora desde la Plaza del Mercado y que pertenece al propio sistema de transportes del Ayuntamiento de la ciudad.

Ubicada en un denso archipiélago, esta fortaleza patrimonio de la humanidad fue construida por los suecos, en 1748 con la intención de proteger la parte este del imperio frente a los rusos, bajo la supervisión de Augustin Ehrensvärd, un joven oficial de artillería sueco que también diseñó la fortaleza. En el puente que une las dos islas principales, Iso Mustasaari y Susisaari, se encuentra el centro de visitantes, que proporciona información y mapas. Los transbordadores HKL salen cada 40 minutos del muelle de pasajeros en Kauppatori. Pasamos allí la mayor parte del día. En el Museo de Suomenlinna podemos conocer el proceso de construcción de la fortaleza. Abierta de 10'00 a 18'00 todos los días. También se puede ver el Museo Ehrensvärd, residencia oficial del comandante de la fortaleza; El Museo de las Muñecas, todas de principios del s. XIX; el Museo Militar Manege, el submarino Vesikko, fletado en 1933; el Museo de la Artillería Costera y el Museo de Aduanas.

Visitamos también la monumental Puerta del Rey (The King's Gate), símbolo de Suomenlinna, construida en 1754 como entrada para los desfiles militares. Es una muralla de 2 plantas con una fachada cóncava en medio de la cual se encuentra una puerta rústica enmarcada en piedra caliza. Posteriormente se le incorporó un puente levadizo y una escalera.

El Gran Patio (The Great Courtyard) era la plaza principal de la fortaleza. Entre los edificios que rodean la plaza se encuentran la casa del comandante y la de la guardia. Algunos de los edificios poseen fachadas cóncavas, creando una falsa perspectiva que hace que el patio parezca más grande. El patio se encuentra franqueado al norte y al sur por los bastiones Hopken y Ekeblad, respectivamente. Al este se encuentra la morada del comandante y al oeste hay dos edificios con fachadas cóncavas.

El Cuartel Jetty (The Jetty Barracks), de color rosa, es el edificio más importante de la etapa rusa. Fue construido en 1870 como entrada principal a la fortaleza. Domina la orilla norte. La mayoría de los turistas entran a la isla a través de su entrada abovedada. El ala oeste alberga una cervecería, un restaurante y una galería con exposiciones itinerantes.

El Crownwork Ehrensvärd. Es el mayor grupo de edificios de la fortaleza. Se encuentra en la isla Iso Mustasaari. Su fachada norte, la línea defensiva principal, está construida con granito con troneras para mosquetes y cañones.



El Puerto (The Docks). Su construcción comenzó en 1750. Desde 1760 se construyó en el dique seco la famosa flota del archipiélago. Aún hoy este dique se continúa utilizando para reparar veleros de madera. También sirvió de base para submarinos finlandeses.

Hyvä Omatunto (Buena Conciencia) es el revellín o muro defensivo exterior de la fortaleza, bien conservado y de aspecto un tanto extraño.

La Iglesia greco ortodoxa (The Church) original fue construida en 1854. Tenía 5 torres con cúpulas en forma de cebolla. Tras la independencia finlandesa fue convertida en iglesia evangélica luterana. Su aspecto actual se remonta a 1920.

Finalizada la visita, volvemos a Helsinki.

.-DÍA 19 HELSINKI-PORVOO-LAPEENRANTA(LAGO SAIMAA) (19/7/05) martes

Diario de ruta:

Salimos de Helsinki por la E75 cogiendo la salida 60 hacia Porvoo, Borga, Hyvinkaa y Hyvinge. Seguimos después hacia Porvoo y Borga.

La pequeña y pintoresca ciudad de Porvoo, a 50 km de Helsinki, es la segunda ciudad más antigua de Finlandia y es conocida por su patrimonio cultural. El casco viejo, bien conservado, tiene una Catedral rodeada por encantadoras casas de madera del siglo XVIII y estrechas calles de adoquines. Aparcamos en el centro, al otro lado del río, en Näse-Juttés gata. Coordenadas GPS: Latitud : (N) 60°23'31" Longitud: (E) 25°39'26".

Comenzamos la visita por la Catedral, en Dir. Kirkkotori, 1. Seguidamente buscamos la Iglesia ortodoxa en Tattarmalmi. Desgraciadamente, está lejos del casco viejo y no conseguimos encontrarla. Pasamos ahora junto al viejo Ayuntamiento (1764) que alberga el Museo Histórico. Continuamos caminando por el casco viejo de Porvoo, terminando la visita en los almacenes rojos de madera (prueba del comercio que existió en esta ciudad), en la ribera del río.





17.-PORVOO.(S. XVIII). ALMACENES ROJOS DE MADERA.
FINLANDIA

Salimos de Porvoo por la 7/E18 dirección Kotka, Kouvola durante 16 Km. Tomamos ahora la salida 65 dirección Kouvola, Perna, Pernaja, Forsby y Koskenkyla que nos lleva hasta la 6. Ésta, a su vez, nos conduce hasta Lapeenranta (entramos en Lapeenranta por la 408).

Se puede pernoctar en el camping Huhtiniemi, en Kuusimaenkatu 18, a 2km del centro de Lapeenranta o junto a la iglesia de Lappeen. Nosotros preferimos estar cerca del lago pues haremos un crucero por el Lago Saimaa al día siguiente. Aparcamos junto a la oficina de turismo y las esculturas de arena, muy cerca de la fortaleza. Observamos una prohibición y cámaras. En la oficina de información me confirman que está prohibido pernoctar. No obstante, observo que, junto a las estatuas, hay 3 aseos portátiles. El de minusválidos tiene agua corriente. Será perfecto para vaciar negras y limpiar el wáter químico antes de continuar nuestro viaje (a primera hora de la mañana no hay nadie). Nos movemos hacia otro aparcamiento más cercano al puerto, junto al lago, vuelvo a ver cámaras y prohibiciones aunque algunas autocaravanas finlandesas están aparcadas. Optamos por bordear el lago hasta el lado opuesto. Seguimos estando cerca del puerto pero ya no hay prohibiciones. Aparcamos junto a un bloque de edificios, con vistas al lago, en Aionkatu. Coordenadas GPS: Latitud : (N) 61°03'49" Longitud: (E) 28°11'34"

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|--------------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida> | Helsinki | 5.069 | 9'15 | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Lappeenranta | | 15'45 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 19 | | 240 | 5'30 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 5.309 | | | | | |



-DÍA 20 LAPEENRANTA (LAGO SAIMAA) (20/7/05)
miércoles

Lapeenranta fue una plaza fuerte hasta que la construcción del canal Saimaa en 1856 la convirtió en un importante centro comercial. A pesar de las fábricas de pulpa de madera de los alrededores, es una de las paradas más atractivas en la excursión al lago Saimaa, el mayor de Finlandia. El crucero diario por el canal Saimaa hasta Viipuri es una de las principales atracciones de Lapeenranta. La oficina principal de turismo, abierta de lu-vi se encuentra en la parte sur de la plaza del mercado.



18.-LAPEENRANTA. LAGO SAIMAA. FINLANDIA

Podemos coger el crucero M/s el faro o el M/s Camilla, que hacen un crucero por el canal o por el archipiélago de 2 horas. Los cruceros por el canal parten a las 12 y a las 15 horas; el del archipiélago a las 18 horas en el M/s Camilla dura 3 horas, incluyendo 1 hora por el canal. Nosotros optamos por este último. El precio es de 11€ por persona. El canal Saimaa parte desde el lago hasta el golfo de Finlandia, con una longitud de casi 43 km. La diferencia de nivel entre el lago Saimaa y el golfo de Finlandia, 76 m, ha sido salvada mediante ocho esclusas, tres de las cuales están situadas dentro de la frontera finlandesa y el resto en Rusia.

Vemos también la Fortaleza de Lapeenranta, que contiene pequeños museos, cafés, tiendas de artesanía y una iglesia ortodoxa. La Fortaleza se encuentra cerca del puerto; en éste, observamos interesantes esculturas de arena expuestas en los alrededores.

-DÍA 21 LAPEENRANTA-SAVONLINNA (KERIMÄKI)
(21/7/05) jueves

Diario de ruta:

Tomamos la 408 dirección Taipalsaari, Savitaipale y Suomenniemi. A partir de Partokoski la carretera es de tierra compactada pero el paisaje merece la pena. Seguiremos así hasta unos 5 km. antes de llegar a Suomenniemi. Antes de Pakkyla encontramos otro tramo de tierra compactada. Pasada esta ciudad nos incorporamos a la 13 dirección Mikkeli. Antes de llegar a esta ciudad, tomamos la 62 dirección Anttola. Tras 62 Km nos incorporamos a la 434. Posteriormente cogemos la 435 dirección Sulkava, Kallislahti y Savolinna. 800 m. antes de llegar a Pistohiekka, observamos una zona preciosa junto al lago para acampar. Hay varias autocaravanas. Lamentablemente, debemos continuar. Una vez en Kallislahti, llegamos a Savolinna por la 14.



19.-CARRETERA 408 A SAVONLINNA. FINLANDIA

Luego, llegamos a Kerimäki tras 10 Km. de recorrido, donde vemos la iglesia de madera más grande del mundo (con capacidad para 3.300 personas sentadas). Después de la visita, nos dirigimos a Punkaharju. Situada entre Savonlinna y Parikkala, la famosa duna cubierta de pinos es una de las atracciones más apreciadas del país. Es una cadena de colinas de 7 km de largo, formada durante el período glacial que aparta dos lagos: Puruvesi y Pihlajavesi. La angosta loma ofrece una imponente vista lacustre, paisaje nacional finlandés en todo su apogeo. Los bosques y lagos de los alrededores son bonitos y es una zona idónea para pasear. Para llegar a Punkaharju, además de la ruta por carretera, se puede coger un barco que parte de Savonlinna a las 11 y llega a Punkaharju a las 13'10, al embarcadero de Retretti; para volver, sale del mencionado embarcadero a las 15'40, llegando a Savonlinna a las 17'50. El precio de un billete de ida y vuelta es de 25 €. Finalizada la visita regresamos a Savonlinna por Anttolantie/71, después por Savonlinnantie/14 dirección Herttua y Rajamäki.



20.-CARRETERA 408 A SAVONLINNA.

Podríamos dormir en el Camping Rauhalhti, Kiviniementie, junto al balneario Rauhalhti. Optamos por pernoctar lo más cerca posible del lago y del castillo, junto a una autocaravana y una caravana finlandesas en la calle Puistokatu, junto a una piscina municipal cubierta (UIMAHALLI).
Coordenadas GPS: Latitud : (N) 61°51'53" Longitud: (E) 28°52'49"

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|--------------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Lappeenranta | 5.394 | 8'00 | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Savonlinna | | 21'00 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 21 | | 249 | 13'00 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 6.643 | | | | | |



-DÍA 22 SAVONLINNA (KERIMÄKI) (22/7/05) viernes

Savonlinna tiene uno de los paisajes más hermosos de Finlandia. Hoy vemos los lagos que rodean al Castillo de Olavinlinna, el castillo medieval mejor conservado de los países del norte. Fue fundado en 1475 para defender el país contra los ataques que venían del este. El Castillo y sus dos Museos, que también visitamos, están abiertos al público durante todo el año. La Calle del Castillo o Linnankatu servía, en el siglo XVIII, de centro de la ciudad. En la calle bordeada por casas de madera se construyeron edificios de varios pisos a partir de mediados del siglo XX, pero la parte oriental de la calle se ha conservado como una zona de casas de madera bastante uniforme y nos hace recordar así, una zona residencial de finales del siglo XIX. A los lados de Linnankatu se encuentran pequeñas galerías y tiendas; vemos, por ejemplo la tienda de artesanía de Saimatalo. Vemos también el mercado de Savonlinna.



21.-CASTILLO DE OLAVINLINNA (1475). SAVONLINNA. FINLANDIA

Hay cruceros turísticos de 90 minutos de duración por el lago (7-10€), que salen todos los días del puerto de kauppatori. Entre ellos están:

- s/s Punkaharju. Salidas a las 11, 13, 15 y 17 horas. Precio 10€.

- s/s Heinavesi. Salidas de lu-sa a las 14 y 16 horas. Duración 90 minutos. Precio 10€.

- m/s Leva. Salidas a las 10, 11'30, 13, 14'30, 16, 17'30 y 19'30 horas. Precio 10€.



La oficina de turismo, en Puistokatu 1, está abierta de lu-vi. Encontramos mucho turismo en la ciudad debido al festival de ópera que se desarrolla durante el mes de julio.

-DÍA 23 SAVONLINNA-LIEKSA-JUNKA(23/7/05) sábado

Observamos que las gasolineras automáticas son sensiblemente más baratas. No aceptan Visa aunque lo anuncien pues mi tarjeta fue continuamente rechazada.

Diario de ruta:

Salimos de Savolinnna por la 14 dirección Kerimäki. Cogemos, tras 12 Km, la 71, que nos lleva a Kerimäki y Puhos. Ya en la 6 nos dirigiremos hacia Joensuu. Seguiremos después la 6 durante 12 Km tomando posteriormente la 73 durante 13 Km y la 518 durante 61 Km hasta llegar a Lieksa, con la intención de coger el ferry que nos lleve a Koli.

Lieksa es una de las ciudades con mayor superficie de Finlandia y ofrece excelentes posibilidades para los amantes del senderismo y de la naturaleza. El Museo de Pielinen es uno de los museos al aire libre más grandes de Finlandia. Alberga más de 70 edificios que representan la vida finlandesa en los siglos anteriores. La Iglesia es un ejemplo de arquitectura moderna finlandesa.

Las vistas de las cumbres de Koli, que dan al lago Pielinen, son impresionantes. En verano, el parque ofrece pintorescas rutas para el senderismo y hay un servicio de transbordador entre Koli y Lieksa (tarda algo menos de 2 horas), que cruza el lago Pielinen. Las tierras altas del Koli son las que quedan en la actualidad de la antigua cadena montañosa careliana, formada aproximadamente hace 2000 millones de años.

Hay un funicular que lleva desde el aparcamiento del parque al Centro Patrimonial Ukko. Este centro se encuentra en la parte más alta del parque y alberga un centro de información para turistas, exhibiciones, un auditorio y una tienda. Abierto diariamente de 9 a 19 horas. El parque tiene numerosos senderos cuyas distancias varían desde 2'5 km a 40 km.

Cuando llegamos al ferry, observamos que sólo hace 2 viajes diarios: a las 9'00 y a las 15'00. Para 20 minutos en Koli y regresa. Solventamos el contratiempo bordeando el lago con nuestra autocaravana. Sólo el desear coger el ferry para navegar por el lago justifica el ir hacia Lieksa. Si no se está interesado o no se dispone de mucho tiempo, tiene más sentido llegar a Koli directamente sin rodear el lago. Tomamos la 73 dirección Nurmes, la 6



dirección Joensuu y la 504 hasta Koli. El acceso hasta el parking cerca del hotel es cómodo. Luego cogemos un ascensor. Tras subir algunas escaleras quedamos absolutamente sobrecogidos ante las vistas y el silencio en un día soleado. El paisaje merece verdaderamente la pena. Después de pasar un par de horas en la cumbre decidimos regresar a la autocaravana. La pernocta está prohibida en todo el parque y hay cámaras en el parking. Decidimos ir a Junka, el pueblo más cercano, para pernoctar. Elegimos el aparcamiento de la iglesia de la localidad. Coordenadas GPS: Latitud : (N) 63°14'42" Longitud: (E) 29°15'27"



22.-LAGO PIELINEN. PARQUE NACIONAL DE KOLI (375 M. DE ALTITUD).
FINLANDIA

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|------------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Savonlinna | 5.633 | 9,00 | 20 | 20'52 | | |
| | | | | 50 | 51'08 | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Junka | | 19,00 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 23 | | 416 | 10,00 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 6.049 | | | | | |

-DÍA 24 JUNKA-KUOPIO-JYVÄSKYLÄ.(24/7/05) domingo

Diario de ruta:

Saldremos de Junka por la 506 y 573, dirección Kaari y posteriormente tomaremos la 566, la 17 y la 5/E63 hasta llegar a Kuopio.

Kuopio es una animada ciudad en un precioso emplazamiento, rodeada de bosques y lagos. Se encuentra en el centro de Savonia del Norte y es una de las grandes ciudades de Finlandia, con una población de 88.000 habitantes. Es célebre por su gran mercado, estimulantes ferias y ambiente relajado y jovial. La oficina de turismo se encuentra en Haapaniemenkatu 17, detrás del Ayuntamiento.

Comenzamos la visita subiendo al símbolo de la ciudad: la altísima Torre de Puijo, que domina el horizonte alzándose 225 metros sobre el lago Kallevesi, lo que le convierte en lugar ideal para disfrutar de las preciosas vistas del paisaje finlandés. Esta ciudad cuenta con la mayor sauna de humo del mundo, con capacidad para 60 personas, cerca del hotel-balneario Rauhalahdi en Jatkankampaella. El acontecimiento más importante de esta ciudad es el festival de baile que se celebra a mediados de junio.



23.-TORRE DE PUIJO (225 M. SOBRE EL LAGO KALLEVESI). KUOPIO. FINLANDIA

No vemos, al ser domingo, el mercado en la plaza principal, donde podríamos degustar Kalakukko, pescado horneado dentro de un pan de centeno (se come frío o caliente). Sí visitamos la Catedral, construida en 1815, de estilo neoclásico; y la Iglesia ortodoxa de San Nicolás, situadas en el centro. El puerto dispone de gran número de cruceros que recorren el lago Kallavesi. Se puede pernoctar en el Camping Rauhalahdi, en Kiviniementie, junto al Balneario o en múltiples puntos de la ciudad.

Finalizada la visita, Salimos de Kuopio por la 5/E63 dirección Varkaus y posteriormente cogemos la 9/E63 dirección Suonenjoki y Jyvaskyla. Llegamos a la gasolinera ABC en la rotonda a la entrada de Jyvaskyla – como anteriormente habíamos pactado con Taisto – a las 19'00 h.. Cenamos y nos duchamos para relajarnos tras un largo día. Llamamos a Taisto un par de veces sin éxito para confirmar la jornada del lunes y para saber su dirección, pues vive en un extremo de la ciudad y preferimos basarnos en el navegador para ahorrarle la molestia de venir a recogernos al día siguiente. Conseguimos hablar con él sobre las 21'30 h. En cuanto me oye, se sorprende de que ya estemos en la gasolinera y nos invita a ir a su casa esa misma noche para pernoctar allí y charlar un rato. Es justo lo que no queríamos; esto es, ponerles en un compromiso. Ante su insistencia reemprendemos la marcha. Circunvalamos la ciudad por la autovía. Después de muchos giros, el navegador nos lleva a la puerta de su casa, con una precisión que nos deja asombrados, pues parecemos estar en medio de ninguna parte y hay poca luz.

Después de entregarles los obsequios de rigor, quedamos impresionados por el cálido y sincero recibimiento y por su acogedor hogar.



24.-EL AUTOR Y SU MUJER EN CASA DE SUS AMIGOS FINLANDESES (JYVASKYLA)

Después de una entretenida conversación que versa sobre aspectos del país que deseábamos conocer y tras tomar té y tortitas caseras, regresamos a la autocaravana a la 1'30 h. Nos insisten en que desayunemos en su casa a las 10'00 h.



| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|-----------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Junka | 6.049 | 7'30 | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Jyvaskyla | | 22'30 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 24 | | 283 | 15'00 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 6.332 | | | | | |

-DÍA 25 JYVASKYLA-TAMPERE.(25/7/05) lunes

Tras desayunar plácidamente un copioso desayuno finlandés amenizado con buena conversación vamos al mercado a comprar pescado para el almuerzo. Paseamos también por el centro de la ciudad. Hay ya carteles por el centro anunciando el próximo rally Mil Lagos, que se celebra en agosto, año tras año, en esta localidad.

Jyvaskyla tiene 80.000 habitantes. Posee una prestigiosa universidad y algunas empresas de alta tecnología. Es conocida mundialmente por el rally Mil Lagos y, a nivel nacional, por ser el lugar de nacimiento del famoso arquitecto finlandés Alvar Aalto y por albergar su museo.

Paseamos ahora por el parque y vemos la catedral. Subimos posteriormente a la torre de observación donde contemplamos el lago y la universidad. Visitamos un edificio de la universidad diseñado por Aalto. Nos hacen fijarnos en el contraste entre el descomunal edificio y los aseos, originales, pero en los que hay que entrar con calzador.

Nos dan a elegir ahora entre un museo sobre Finlandia o el de Alvar Aalto. Ambos serían interesantes. Optamos por ver el del arquitecto aunque, al ser lunes, nos encontramos las puertas cerradas. Nos sentamos en una terraza a tomar un refresco.

Regresamos a su casa. Es hora de almorzar y hay que preparar la comida. Tras una interesante conversación sobre nuestros países y sobre el sistema de enseñanza y de impuestos en particular y una sabrosa comida a base de pescados ahumados, pan de centeno, ensalada, patatas hervidas y carne de ternera en su jugo, salimos a su jardín tras la sobremesa para hacer algunas fotos y ver su invernadero. Hablamos también del sistema constructivo de las viviendas y del planeamiento urbanístico de los ayuntamientos. Quedamos asombrados ante los precios de las viviendas en Finlandia: muchísimo más baratas que en España y con la posibilidad de arrendar el terreno al ayuntamiento con opción a compra. 1000 m² para construir cuestan...¡15.000€!. Decididamente la especulación urbanística de los promotores junto con la connivencia de los ayuntamientos, ávidos de dinero fácil, están empobreciendo a las familias españolas e impidiendo el acceso de los jóvenes a su primera vivienda. Pero eso es otro tema. El valor de mercado de la casa de Taisto y Tarja – tiene 120 m² – es de 180.000 €. Nos dicen, además, que su ciudad está muy demandada debido a la universidad y las oportunidades laborales. Eso sí, dicen, Helsinki es algo más caro.

Decidimos ahora pasear por el lago que hay detrás de su casa. Tras el paseo, decidimos que es hora de continuar nuestro viaje hacia Tampere. Nos vamos felices por haber podido disfrutar de esta oportunidad y por saber que esta amistad va a continuar. Les invitamos y animamos para que vengan a Córdoba. Aceptan encantados. Sólo queda acordar la fecha.

Diario de ruta:

Salimos de Jyvaskyla por la 9/E63 dirección Jamsa y Tampere.

Tampere está emplazada en un istmo entre los lagos Nasijarvi y Pyhajarvi, rodeada de un bello paisaje. Antaño famosa por su industria textil, docenas de chimeneas de ladrillo rojo de antiguas fábricas apuntan hacia el cielo en este centro industrial del siglo XIX. En la actualidad, quedan parte de las fábricas que se han transformado en centros culturales, bares o restaurantes. Es conocida como el “Manchester de Finlandia”.

La oficina de turismo se encuentra en Verkatehtaankatu, 2. Se puede pedir el folleto “walking tours”, que contiene tres propuestas de itinerarios a pié para recorrer la ciudad. La ruta roja recorre el centro y el rápido Tammerkoski. El edificio más antiguo de Tampere es la vieja Iglesia de Nessukyla, del siglo XV, representante del catolicismo medieval. La Iglesia de Alejandro, es neogótica y la Catedral, de 1907, de estilo romántico-nacional, construida en granito gris, es una de las obras de arte más originales de Finlandia. Entre los edificios protegidos se encuentran el mercado cubierto, de 1901, y el Palacio Tirkkonen, de 1901, en la esquina de Kuninkaankatu y Kauppakatu.



Alrededor de la Plaza Central hay edificios de finales del XIX y principios del XX: el Palacio Sellin, en Keskutori 5; y los edificios de estilo Jugend: Commerce, en Hameenkatu 17, Sumelius, en Keskustori 1 y Palander, en Keskustori 7. Al otro lado de la calle Hameenkatu está el Ayuntamiento, recién restaurado.

En el parque Sarkanniemi se encuentra la torre-mirador más alta de Finlandia (168 metros).



25.-TORRE DE PYYNIKKI. TAMPERE. FINLANDIA

Llegamos a Tampere a las 20'45 h. Podríamos pernoctar en el Tampere camping Harmala, a orillas del lago Pyhajarvi, a 4 km del centro, pero preferimos el aparcamiento del parque Sarkanniemi en Laiturikatu. Aparcamos al pie del parque, en una gran explanada, junto a los barcos. Hay dos autocaravanas más. Coordenadas GPS: Latitud : (N) 61°30'14" Longitud: (E) 23°44'38". Entrada la noche, comienza nuestra pesadilla: un grupo de indeseables, con automóviles y motos, derrapan una y otra vez en la explanada. Unos se van y otros llegan, con música estruendosa, fanfarroneando al ser capaces de efectuar el derrape o frenado más ruidoso. No creemos estar en Finlandia, que precisamente se caracteriza por sus paisajes sobrecogedoramente silenciosos y sus discretos y respetuosos ciudadanos.

Tras unas horas interminables, cesa la peregrinación y conseguimos conciliar el sueño después de tanto sobresalto.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|-----------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Jyvaskyla | 6.332 | 19,00 | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Naantali | | 20,45 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 25 | | 147 | 1,45 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 6.379 | | | | | |

-DÍA 26 TAMPERE-RAUMA-NAANTALI. (26/7/05) martes

Nos levantamos cansados, con mal sabor de boca pues la noche ha sido terrible. Me dirijo andando a la torre-mirador para comprobar si ya está abierta. Desafortunadamente, abre a las 11'00 h. No podemos esperar tanto. Observo, también, que hay 4 autocaravanas aparcadas en un parking más pequeño próximo separado del nuestro por una rotonda. Hay árboles y el alceso es más difícil pero no imposible. Es un sitio perfecto pues no hay espacio para derrapar. Aconsejo encarecidamente usar el aparcamiento superior, nunca el inferior.

Visitamos la cordillera Pyynikki, entre los lagos de Tampere, que es una zona boscosa llena de senderos para hacer excursiones, con bonitas vistas a ambos lados. En él subimos a una antigua torre de vigilancia de piedra (abierta de 9 a 20 horas; entrada 1€).

No disponemos de mucho más tiempo, así que decidimos circular por el centro de la ciudad con la autocaravana. Aparcamos para ver una iglesia ortodoxa. Finalizada la visita, partimos hacia Rauma.

Diario de ruta:

Salimos de Tampere por la 12 dirección Huittinen y Rauma.

El casco viejo de Rauma (38.000 habitantes) es uno de los cinco lugares declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en Finlandia y abarca la mayor zona de casas de madera de los países nórdicos. Los edificios son de los siglos XVIII y XIX y albergan tiendas, un mercado y casas con jardines.

Comenzamos la visita explorando el casco viejo de Rauma. Aparcamos junto a la Iglesia de la Sagrada Cruz (Pyhan Ristin kirko), en Luostarinkatu 1, que formó parte de un monasterio franciscano. Sus paredes y su cripta están cubiertas con pinturas del siglo XVI. Paseamos junto al Museo de Rauma, en Kauppakatu 13, situado en el antiguo Ayuntamiento (1776). El museo contiene una gran selección de encajes de Rauma, una especialidad de la zona. La fabricación de estos encajes puede ser admirada en Pits – Priia, en Kauppakatu 29. En el nº 6 de la misma calle contemplamos “Kultasuutari”, joyería donde se fabrican joyas inspiradas en los encajes de Rauma. También paseamos junto al Museo de Arte de Rauma, en Kuninkaankatu 37; este museo está situado en una de las casas del siglo XVIII mejor conservadas. Vemos finalmente la calle Kitukrann, la calle más estrecha de Finlandia. Esta ciudad también posee una torre turística.



26.-IGLESIA DE LA SAGRADA CRUZ. PINTURAS DEL S. XVI. RAUMA. FINLANDIA

Una vez acabada la visita cogemos la 8/E8 dirección Laitila, Mynamaki y Turku.

Antes de llegar a Turku, nos dirigimos hacia Naantali (a 13 km de Turku) donde se puede dormir en el camping Naantali, en Kuparivuori. Nosotros aparcamos y pernoctamos a 10 minutos a pie del puerto – hay pocos lugares en los que se permite aparcar – en un amplísimo y tranquilo parking para automóviles entre las calles Luostarinkatu y Kasityoslarinkatu. Coordenadas GPS: Latitud : (N) 60°28'02" Longitud: (E) 22°01'43".



27.-RAUMA

Paseamos por Naantali, pueblo de 13.000 habitantes, una de las localidades costeras más hermosas de Finlandia. Actualmente el puerto, bordeado de cafés y restaurantes, el encantador barrio antiguo de calles empedradas y la enorme Iglesia del Convento, son lugares que merece la pena visitar. La oficina de turismo, en Kaivotori 2, abre de lunes a viernes.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|----------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Tampere | 6.379 | 10'30 | 50 | 51'87 | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Naantali | | 21'00 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 26 | | 243 | 10'30 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 6.622 | | | | | |

-DÍA 27 TURKU- HANKO. (27/7/05) miércoles

Turku (175.000 habitantes) es la ciudad más antigua de Finlandia, fundada en el siglo XIII, y la antigua capital nacional. Posee una ribera muy turística en verano y un impresionante castillo. La oficina de turismo se encuentra en Aurakatu 4.

Hoy en día, Turku es una ciudad que cuenta con tres universidades. A nivel nacional, es una ciudad importante, además de su patrimonio histórico y actividad cultural, por su puerto, la actividad comercial y como centro de ferias nacionales e internacionales. A nivel europeo, Turku forma un punto de unión entre Estocolmo y San Petersburgo, ya que cuenta con conexiones regulares de transbordadores que, en su trayectoria marítima a la capital sueca (unas 10 horas en barco), atraviesan uno de los archipiélagos más bellos del mundo y hacen escala en la capital de las Islas de Aland, Mariehamn, las cuales tienen un alto grado de autonomía. En lo que concierne a sus atractivos turísticos cabe destacar la visita obligada al castillo y a la Catedral (las dos joyas de la ciudad), sus canales y la belleza de algunos de sus edificios.

Aparcamos sin problemas junto al castillo. El castillo de Turku (Turinlinna) (abierto todos los días de 10 a 18; entrada 6'50€), cuya parte más antigua se remonta a finales del siglo XIII, está ubicado cerca del puerto de pasajeros, en el territorio que ocupaba un antiguo campo fortificado a finales del mismo siglo. Aunque su construcción se inició en el siglo XIV no se

terminó hasta el siglo XVI. A partir de entonces fue tomando su aspecto actual y se construyeron lujosas salas para la celebración de fiestas y actos sociales. Cuando dejó de tener una función defensiva fue perdiendo importancia hasta que, a mediados del siglo XX, se reinició su reconstrucción. En el complejo se encuentra el Museo Histórico de Turku, donde se pueden contemplar los objetos que reflejan la evolución de la ciudad. Se tarda, al menos, dos horas en visitarlo debido al gran número de salas que alberga el museo.

También es interesante el Forum Marinum, en Linnankatu 72 (entrada 10€), que es un impresionante y nuevo museo marítimo, situado cerca del castillo. Además de exposiciones dedicadas al pasado marítimo de Turku incorpora un minador, una corbeta de 3 mástiles y el impresionante velero de 1902, Cisne de Finlandia. Los barcos se pueden visitar independientemente del museo por 4 y 2 €.

Nos vamos ahora hacia el centro, aparcando a 10 minutos a pie del mismo en Sirkkalankatu. Coordenadas GPS: Latitud : (N) 60°26'38" Longitud: (E) 22°16'20".

El centro histórico de la ciudad se encuentra junto a la Catedral (Tuomiokirkko), cuya construcción fue empezada en el siglo XIII pero la forma actual data del siglo XV, y la antigua plaza mayor con la antigua Casa Consistorial y las casas de Brinkkala, Juselius y Hjelt en las que funciona el Centro Cultural municipal. La Catedral se ubica en la colina de Unikankari y está construida en estilo románico tardío, aunque tiene remodelaciones góticas y renacentistas. Es uno de los edificios religiosos más grandes de Finlandia. En su interior alberga los sepulcros de grandes personajes de la historia finesa, como el de la reina Catalina Mansdoter, y destacan los frescos, pinturas y estatuas que la decoran. El órgano de la Catedral, con sus 5000 tubos, es uno de los más importantes del país y los vitrales de Schertschkoff también son espectaculares. La antigua casa de la Academia (1815), frente la Catedral, es hoy en día Tribunal de Apelación. El Rectorado de la Universidad Åbo Akademi (1833), así como otros edificios del siglo XIX, también pertenecen al patrimonio arquitectónico de la ciudad.



28.-CATEDRAL (S. XV). TURKU. FINLANDIA

De la antigua ciudad queda el conjunto de casas de madera en la colina de Vartiovuori (monte de guardia), que se salvaron del incendio de 1827, así como la llamada Casa Qwensel, a orilla del río, uno de los edificios más antiguos de la ciudad. En Vartiovuori funciona el Museo de Artesanía y la Casa Qwensel es un museo de farmacia. En cuanto a la arquitectura del siglo XX, cabe mencionar, por ejemplo, los edificios que albergan diferentes facultades e instituciones de las tres universidades, a partir de los años 50 del siglo XX, y forman un campus dentro de la ciudad.

Abundan los restaurantes económicos en torno a la Plaza del Mercado y en el Kauppahalli. La pizzeria Dennis, en Linnankatu 17, sirve una gran variedad de pizzas y pasta en salas acogedoras (8-11€). Vaakahuoneen Paviljonki, en Linnankatu 38, está situado junto al río y es el lugar idóneo para disfrutar de entretenimiento y comida a buen precio (plato principal de 7-15€ y buffet de pescado a 8€; abierto de 11 a 22 horas).

Diario de ruta:

Salimos de Turku por la 1/E18 dirección Halikko y Salo. En Salo continuamos por la 52 durante 54 Km, dirección Ekenas. Antes de llegar a esta ciudad tomamos la 25 a Hanko (Hango).

Hanko se encuentra en el cabo Hanko, el punto más al sur de Finlandia. Fundada en 1874, es un próspero centro vacacional rodeado de paisajes pintorescos, miles de playas de arena blanca y calas resguardadas con laderas cubiertas de pinos.

En primer lugar recogemos los billetes del ferry - comprados a través de internet - en la terminal de Superfast Ferries. Intento adelantar la salida para el día de hoy con poca convicción pues compré el billete a finales de mayo con escasa disponibilidad de fechas pues casi todos los días el ferry estaba completo. La respuesta es negativa. Está completo. Hemos de partir mañana, como nos corresponde. Recomiendo encarecidamente comprar el billete con la máxima antelación posible, mínimo dos meses previos a la salida. El año pasado viajamos también con Superfast Ferries y quedamos encantados. Son barcos nuevos, cómodos y rápidos.

Cansado de recibir información imprecisa sobre ferries por parte de algunas agencias de viaje para nuestro viaje a Grecia el pasado año, decidí investigar por mi cuenta en internet. Esta es la agencia que me convenció por su rapidez, transparencia y eficacia, y a la que he vuelto a acudir este año:

GREEKFERRIESCLUB.SA

La dirección de e-mail de Irimi Kiosseoglou, la agente que me ha atendido en los dos últimos viajes, es: kiosseoglou@eco.gr El idioma de contacto es el inglés, que ella escribe con fluidez. Suele contestar dos o tres horas después de recibir vuestros e-mails haciendo la reserva sin compromiso del trayecto que le solicitáis, advirtiendo que la reserva se mantiene durante 10 días y que el pago por tarjeta o transferencia tendrá que ser efectuado dentro de ese límite para no perder la misma. El pago con tarjeta se realiza mediante un servidor de seguridad. Siempre busca el trayecto más económico.

No está permitido el “camping on board” (dormir en la propia autocaravana). Pagamos 392€ por la autocaravana y dos asientos tipo avión, aunque acabamos subiendo a los sofás de una de las salas para estar algo más cómodos. Es Irimi la que nos aconseja no pagar 322€ más para dormir en un camarote interior.

Pernoctamos en Kulmakatu, una calle muy tranquila junto a la comisaría de policía. Coordenadas GPS:

Latitud : (N) 59°49'27" Longitud: (E) 22°58'04". Otra posibilidad es dormir en el área municipal gratuita para autocaravanas en Itameren Porti Itasatama.



| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|---------------------|-------|-------|-------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Turku | 6.622 | 10'00 | 40 | 41'66 | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | 392 |
| Llegada > | Hanko | | 19'30 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 27 | | 172 | 9'30 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 6.794 | | | | | |

-DÍA 28 HANKO. (28/7/05) jueves. SALIDA DEL FERRY A LAS 22:00.

Nos dirigimos a la playa para esperar más plácidamente la salida de nuestro ferry, hacer limpieza y relajarnos. Embarcamos en orden y salimos puntualmente. El mar está en calma. Nos esperan 21 horas de trayecto.

.-DÍA 29 LLEGADA A ROSTOCK (A) A LAS 18:00. ROSTOCK-RASTHOF BRUNAUTAL(29/7/05) viernes

Diario de ruta:

Salimos de Rostock por la A20/E22 dirección Lubeck. Cerca de Lubeck tomamos la salida 1 hacia esta ciudad, tomando posteriormente la A1/E22 dirección Hamburg. Seguimos después hacia Hannover por la A7/E45. Pernoctamos en el área de servicio Rasthof-Brunautal, a 98 km. de Hannover, tras la salida 42 de la A7. Coordenadas GPS:

Latitud : (N) 53°06'38" Longitud: (E) 9°58'58". Es un área espaciosa y relativamente tranquila, aunque estamos cercanos a la autopista. Hay un par de autocaravanas y seis caravanas.



| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|-----------|-------|--------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Rostock | 6.794 | 18'20 | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Brunautal | | 21'30 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 29 | | 271 | 2'50 h | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 7.065 | | | | | |

**-DÍA 30 RASTHOF BRUNAUTAL -AIRE DE BEAUNE-TAILLY (F)
(28/7/05) sábado**

Diario de ruta:

Cogemos la A7/E45 dirección Hannover. Posteriormente tomamos la salida 88 hacia Hattenbacher Dreifk, Basel, Frankfurt, Wiesbaden, Hieben. Cerca de Frankfurt, tomamos la A5/E451. Cerca de Darmstadt, tomamos la A67/E451 dirección Stuttgart, Mannheim y Saarbrücken. Cerca de Mannheim tomamos la A6/E50. Cerca de Heidelberg tomamos la salida 31 hacia Kreuz Walldorf, Heidelberg, Basel y Karlsruhe que nos lleva a la A5/E35 dirección Freiburg. Posteriormente, cogemos la salida 66 Dreiek Neuenburg, Lyon, Mulhouse, EuroAirport por la A36/E54 hasta llegar al Aire de Beaune-Tailly, en la que aparcamos en una tranquila e iluminada zona para caravanas en la que ya encontramos algunas aparcadas. Coordenadas GPS:

Latitud : (N) 46°57'44" Longitud: (E) 4°50'07".



| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|-----------|-------|------------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Brunautal | 7.065 | 8'50 | 85 | 72'40 | 3 | |
| | | | | 60 | 55'87 | | |
| | | | | 49'83 | 50'38 | | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Beaune | 971 | 21'00 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 30 | | | 10'50 h | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 8.036 | | | | | |

-DÍA 31 AIRE DE BEAUNE-TAILLY – VILAFRANCA DEL PENEDÉS (E) (31/7/05) domingo

Diario de ruta:

Tomamos la A31/E17/E21 durante 5 kms y después la A6/E15 dirección Lyon, donde cogemos la A7/E15. Cerca de Orange, seguimos dirección Roquemaure, Nimes, Montpellier, Barcelone por la A9/E15. Ya en España, cogemos la AP7/E15 hasta Vilafranca del Penedés. Dormimos en un polígono cercano al concesionario donde adquirimos nuestra autocaravana, pues tenemos cita el día siguiente para reparar algunas de cosas.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|------------------------|-------|---------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida> | Beaune | 8.036 | 8'00 | 30 | 31'28 | 26'50 | |
| | | | | | | 31'70 | |
| | | | | | | 21'70 | |
| | | | | | | 10'15 | |
| Llegada > | Vilafranca del Penedés | 828 | 21'00 | | | 3 | |
| PARCIAL ETAPA 31 | | | 13'00 h | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 8.864 | | | | | |

-DÍA 32 VILAFRANCA DEL PENEDÉS - VILAFRANCA DEL PENEDÉS (01/8/05) lunes

Diario de ruta:

Pasamos la mañana en el concesionario. Reparar todo cuanto les solicitamos con muchísima profesionalidad y sin prisas. Salimos de Vilafranca a las 13'50 por la AP7-E15 dirección Tarragona y Valencia. A unos 110 km. de Vilafranca, pasada ya Tarragona oímos un ruido ensordecedor en nuestra autocaravana que nos alarma. Parece como si se hubieran caído los muebles. Mavi se levanta y comprueba que una de las claraboyas ha reventado, cayendo dentro el fóscurit y la mosquitera de la misma junto con el armazón interior. No nos lo explicamos: esa claraboya había sido precisamente ajustada durante la mañana pues se abría parcialmente en marcha. Hemos de volver al concesionario con la consecuente frustración pues nos enteramos la noche anterior que acaban de hospitalizar a un familiar. Pero la lluvia es inminente y volvemos. Preferimos dejarlo solucionado. Llegamos al concesionario a las 16'30. Manel, el jefe de taller, se sorprende al vernos allí, y aún más cuando le comento lo de la claraboya. Viene un mecánico y se sube al techo inmediatamente. Se queda boquiabierto: la placa solar no está, ha volado llevándose por delante la claraboya y haciendo una pequeña muesca sobre la fibra de vidrio del techo. Nos quedamos helados imaginando el vuelo de la placa de 120 W sobre la autopista. Nos cuesta creerlo, especialmente porque

sabíamos que la placa había sido montada por Frankia en origen. Hacen fotos para reclamar la placa a fábrica y concluyen que deberían haber puesto más tornillos – 18 que ponen ellos frente a los 8 puestos por Frankia – y que no deberían haber dejado hueco entre la placa y el techo, ocasionando un posible “efecto ala” debido al fuerte viento en contra existente en la zona y a los 110 km./h de velocidad de crucero que yo mantenía. Afortunadamente tienen más claraboyas y les queda una placa de 100 W en el almacén. Yo prefería la de 120 W, pero no estoy dispuesto a estar sin placa durante algún tiempo, ni a tener que volver a Vilafranca especialmente para eso. A las 21’00 h. Antonio y Manel han terminado de instalar la claraboya y la placa solar con meticulosidad, mimo y cuidado. Terminaban su jornada laboral una hora antes pero, afortunadamente para nosotros, no están dispuestos a dejar el trabajo a medias pues la silicona necesita un tiempo prudencial de secado. Para la instalación de la placa han utilizado 18 tornillos y dos regletas de igual extensión que la longitud máxima de la placa, no dejando hueco alguno entre el panel y el techo, impidiendo así que se produzca una entrada de aire entre las dos. Les agradecemos, de corazón, su dedicación y profesionalidad.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|------------------|------------|-------|--------|-------------|--------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Vilafranca | 8.864 | 13’50 | 86’46 | 98 | 2’35 | |
| | | | | | | 2’20 | |
| | | | | | | 4’05 | |
| | | | | | | 4’05 | |
| Llegada > | Vilafranca | 233 | 16’30 | | | 2’20 | |
| PARCIAL ETAPA 32 | | | 2’40 h | | | 2’35 | |
| ACUMULADO VIAJE | | 9.097 | | | | | |

-DÍA 33 VILAFRANCA DEL PENEDÉS - CÓRDOBA (01/8/05)

lunes

Diario de ruta:

Salimos de Vilafranca por la AP7-E15 dirección Tarragona y Valencia. Después tomamos la salida a Albacete, Almansa y Requena Este, la N-430/A3/E901 dirección Albacete. Después N-322 dirección El Cubillo. Desde allí nos salimos de la nacional dirección Viveros. En Villanueva de la Fuente tomamos la C-415 dirección Villanueva de los Infantes y Valdepeñas. Antes de llegar a la ciudad, pasaremos 2 rotondas: la 1ª al frente y la 2ª a la izqda. Esta última nos llevará a la A-IV/E5. Desde allí dirección Córdoba.

| Rutómetro Diario | | Kms. | Hora | Combustible | | Transportes | |
|-------------------|------------|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| | | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € |
| Salida > | Vilafranca | 9.097 | 9'00 | 40 | 43'34 | 2'35 | |
| | | | | 85'75 | 97 | 2'20 | |
| | | | | | | 18'30 | |
| | | | | | | | |
| Llegada > | Córdoba | 878 | 20'10 | | | | |
| PARCIAL ETAPA 33 | | | 11'10 | | | | |
| ACUMULADO VIAJE | | 9.975 | | | | | |
| Rutómetro Resumen | | Kms. | Combustible | | Transportes | | |
| | | | Importe € | Litros | Peajes, € | Ferrys, € | |
| Total Viaje | | 9.975 | 1.364'11 | 1.351'27 | 257'55 | 618'50 | |

Precio medio global por litro: 1'013€

Tipo de conducción: 110 km./h en autopistas en España, Francia y Alemania. Velocidades legales en el resto de países. Programador de velocidad TEMPOMAT y cambio automático de 6 velocidades.

Consumo medio de combustible cada 100 km. recorridos: 13'55 litros

PRECIOS DEL GASÓLEO EN LOS PAÍSES RECORRIDOS A JULIO DE 2005:

ESPAÑA: 0'89 €/LITRO

FRANCIA: 1'12 €/LITRO (en autopista)

ALEMANIA: 1'12 €/LITRO (en autopista)

POLONIA: 3'80 ZLOTY€/LITRO = (0'85 €/LITRO)

LITUANIA: 2'83 LTL€/LITRO = (0'82 €/LITRO)

LETONIA: 0'56 LVL€/LITRO = (0'81 €/LITRO)

ESTONIA: 12'55 EEK€/LITRO = (0'80 €/LITRO)

FINLANDIA: 0'96 €/LITRO (en gasolineras automáticas) ; 1€/LITRO (en las demás)

Antonio Jesús González