

Noruega

Peregrino a Cabo Norte



Cabo Norte es un destino mítico para cualquier motorista. Para mí, que he llegado a Ciudad del Cabo en moto, casi era una obligación personal alcanzar el punto más septentrional de Europa. Ahora que inicio mi Ruta de los Exploradores Olvidados (www.unmillondepedras.com) por los cinco continentes a lo largo de 18 meses, ¿qué mejor comienzo que estrenarla con una travesía por toda la península escandinava?

Miquel Silvestre

Si embargo, un punto de escepticismo late en mi interior. ¿Y si no es para tanto? ¿Y si el viaje es una apretada caravana de trotamundos por un largo parque de atracciones con renos domesticados y mil Santa Claus riendo sonoramente ¡jo, jo, jo! Sea como fuere, estoy decidido a verlo por mí mismo.

Las rutas a través de Suecia y Finlandia son las más directas y rápidas. Bosques, lagos, suaves colinas, mosquitos inclementes, buenas carreteras con poco tráfico y precios altos pero aún razonables. El camino, sin embargo, se puede hacer aburrido.

Noruega es otra cosa. Una maravilla arrugada, irregular, caótica. El mar entra a su antojo en una tierra verdísima y abrupta. La inunda, la rompe y la destruye, y le da la forma más insólita posible. Son los fiordos, que se suceden hasta dejarte harto de belleza y de kilómetros. Cada poco tiempo, un túnel de muchos kilómetros. O viaductos. O ferrys. He perdido la cuenta de cuántos ferrys he cogido ya, aunque tienen la ventaja de que se hacen amigos.

Desembarco en Kristiansand, donde me aloja una familia motera que he conocido en el barco. Al día siguiente, Estavanger. Luego la animadísima Bergen, donde los moteros locales se reúnen frente al mercado de pescado. Siguiendo la asimétrica línea costera, me desvío hacia el interior para coger la famosa Trollstigen. Atravieso un larguísimo túnel y de repente brota al otro lado del glaciar. El escenario es de alta montaña, asolada por un clima

extremo que la convierte sólo en accesible durante el corto verano.

Mismo destino

La tienda de campaña es la mejor opción en un país tan caro donde se puede acampar libremente. Hoy toca recorrer esa maravilla de la ingeniería civil llamada Atlantic Road, famosa por su anatomía retorcida sobre el bravío océano. Tengo suerte y el día luce fantástico y soleado. Tras el vértigo de volar sobre las aguas, me dirijo a Trondheim, pacífica ciudad universitaria con gran catedral. A partir de aquí, tomo el desvío hacia Suecia, donde todo se vuelve denso bosque y bajas colinas y la carretera está desierta.

Descanso en Kiruna, última ciudad sueca antes de la frontera con Finlandia. Hasta Cabo Norte son unos 700 km que recorreré en una jornada, pues ya tengo puesto el chip de cazador de destinos. Ya no hay nada más en mi mente que alcanzar el objetivo. Allá voy, armado de paciencia sobre mi BMW. Cruzo el estrecho tramo finlandés y regreso a Noruega. Estoy en Laponia, donde el sol nunca se pone. Será mi aliado para la maratón.

Cuando la carretera sólo lleva a Cabo Norte se vuelve realmente prodigiosa. Recorre la orilla de un fiordo inmenso, asolado, sin apenas viviendas ni vegetación, sólo una hierba rugosa y corta que crece desesperada sobre la más áspera roca. En las bahías hay algunas cabañas de pescadores, barquitos y plata-

formas sostenidas como palafitos sobre el agua gélida. La carretera ondula apegada a este litoral calmo que hoy reluce bajo un sol oblicuo ofreciéndome un paisaje soberbio y fascinante. Esto es completamente real y no un decorado.

Pero también es una peregrinación. Todos los vehículos que compartimos la vía tenemos un mismo destino. No hay otro al que llegar. Cabo Norte. Me cruzo con algunas motos. Hay algo casi religioso en nuestros saludos. Ellos ya han estado, yo estoy muy cerca.

Atravieso un larguísimo túnel de casi 8 kilómetros. Tengo que pagar 70 coronas. Subo una colina pelada apretando gas en unas curvas amplias y bien peraltadas, y al arribar a la cima, aparece. Es un verdadero hachazo en el horizonte que se llena de luz naranja y Mar de Barents. Es el sol de medianoche. Lo tengo delante de mí, rajando el cielo con una franja paralela al horizonte. Una señal indica: Nordkapp, 20 km. Comienza un descenso vertiginoso en el que sólo pienso en llegar.

Los últimos kilómetros se me hacen eternos. Alcanzo una meseta más y por fin veo el último peaje y la anhelada señal: Nordkapp. Ya está, he llegado. Me rodean los renos, las rocas, los líquenes, los fiordos y el mar color plomo. Más allá no hay nada más. Sólo hielo y el norte magnético de la Tierra.

Ahora sí, ahora ya puedo decir que Cabo Norte es un lugar asombroso, que el viaje hasta aquí sigue siendo la gran aventura europea, dejando aparte recorrer Albania, que también me parece un destino asombroso y surrealista dentro de nuestro continente, pero por razones bien diferentes.

Viaje a ningún sitio

Es cierto que el desarrollo de los países escandinavos suaviza las aristas de la travesía veraniega, pero también lo es que cruzar la línea del círculo polar ártico supone penetrar en un territorio agreste, salvaje, solitario y aún puro. "Pureza", ésa quizá sea la palabra que mejor defina estos paisajes. Salvo Canadá y Kazajstán, nunca había visto un solar menos mancillado por la mano del hombre.

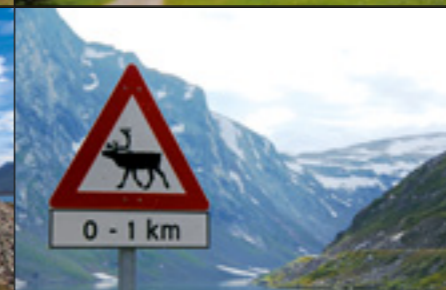
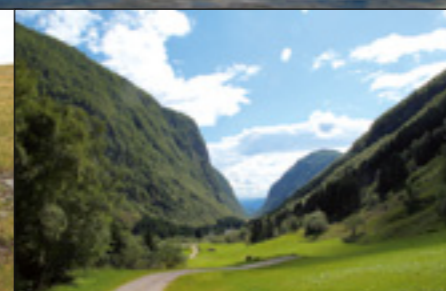
Pero aquí ya hay muchos hombres. Demasiados para mi gusto. Detengo la moto para hacer unas cuantas fotos. Uso el disparador automático, lo cual significa una divertida secuencia de sprints para situarme en posición dentro de los diez segundos que tarda en disparar. Cuando llevo un rato haciendo carreritas, aparece un tipo en un coche. Lleva el distintivo de una empresa de seguridad.

—¿Puedes mover la moto?— dice.
—¿Por qué?— pregunto.
—Porque está en mitad de la carretera— replica irritado.

Miro mi moto, le miro a él, rodeo su coche y me planto junto a su ventanilla.

—No lo está, quien sí está en mitad de la carretera eres tú.

El tipo no da crédito. No le gusta mi actitud, no le gusta yo y no le gusta que le repliquen, pero yo no he venido desde tan lejos para que me digan bobadas. Recojo con tranquilidad la cámara, el trípode, me pongo los guantes y el casco, me subo,



arranco, giro sobre mí mismo y me alejo.

No me interesa entrar en el recinto, ya sé lo que hay. Nada. Es un viaje a ningún sitio. Dentro hay una tienda de recuerdos, un bar de precios estratosféricos y una bola hueca donde los muchos turistas que vienen en autobús se hacen una foto por la que esperan en cola. Eso no me interesa. El punto geográfico más

septentrional de Europa es un agujero blanco que sólo puede entregarme una fotografía que nunca mejorará las postales que venden por aquí. No es esa foto la que me interesa, sino toda la colección de bellísimas imágenes que me ha ofrecido el camino, porque es el camino lo que de verdad importa cuando se viaja en moto por el mero hecho de hacerlo.

Entrevista Miquel Silvestre

—¿Qué hace que un registrador de la propiedad lo deje todo y se vaya a recorrer el mundo sobre una moto?

—Bueno, no soy el único; creo que Rajoy también ha huido del registro para vivir aventuras. En serio, lo de registrador fue siempre un medio, no un fin. Yo me considero escritor, pero desde pronto supe que no lograría sobrevivir escribiendo, así que opté por preparar las mejores oposiciones para asegurarme las lentejas, pero una vez conseguida la plaza, me espantó el trabajo; en cuanto pude lo dejé para escribir con calma, pero mientras buscaba un argumento para una novela crucé África en moto y entonces me di cuenta de que el mejor libro posible era la realidad vista de cerca.

—¿Como surgió la idea de "La Ruta de los Exploradores Olvidados"?

—En Irlanda seguí el rastro de la Armada Invencible. 25 barcos naufragaron allí. Entonces descubrí la carta del capitán Francisco de Cuéllar, un superviviente que pasó allí siete meses huyendo de los ingleses. Allí es todo un mito, pero aquí no lo conocía casi nadie. Lo curioso es que su carta la había descubierto en 1884 otro capitán español que también fue un explorador: Cesáreo Fernández Duro, quien fijó la situación donde se ubicaría la ciudad española en el Sahara de Sidi Ifni. Y resulta que yo me enteré de que España había librado en Ifni su última guerra en 1956 porque hice la mili en la Brigada Paracaidista, unidad que se mandó allí a combatir. El descubrimiento de que había guerras que no me enseñaron en la escuela me hizo pensar que había una historia española poco conocida que valía la pena explorar y contar.

—En este mundo de Internet, globalización... ¿Aún es posible vivir una auténtica aventura?

—Claro que sí. Montar en moto es la última gran aventura. Uno forma parte del paisaje y de la historia que se vive. Se sufre y se disfruta, es algo real. El motorista es casi el heredero del caballero andante. Viajar en moto es épica y es lírica. Esa sensación no la dará nunca un videojuego.

—¿Un país para recomendar visitar en moto y otro que nos podríamos ahorrar?

—Turquía es en mi opinión el mejor país para montar en moto. Es precioso, diverso, de gente amable, seguro y barato, salvo la gasolina, que es muy cara. En cuanto a países horribles... eso es muy relativo, hay gente a la que le gusta Rusia, pero yo intentaría no repetir.

—Un consejo para todos aquellos que estén preparando un gran viaje en moto.

—Que si viajan solos confíen en su instinto para distinguir los buenos de los malos, pero que no se cierren en exceso porque abundan más los primeros que los segundos, y que si van en grupo, que se olviden de los actos de emulación; cada uno tiene su ritmo de marcha y es absurdo intentar seguir a los más rápidos. Lo importante es llegar. Un accidente en un lugar inhóspito puede salir muy caro.

—Con casi un centenar de países visitados en moto, ¿cuál podría ser tu próximo reto?

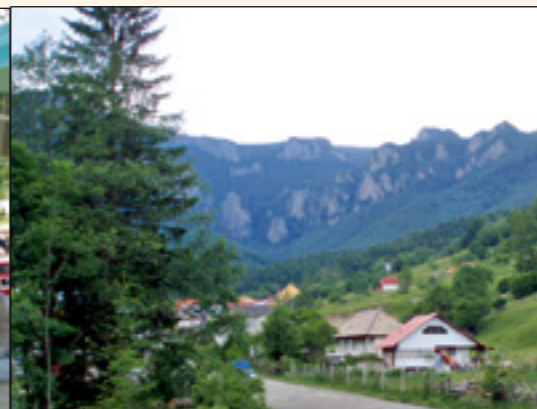
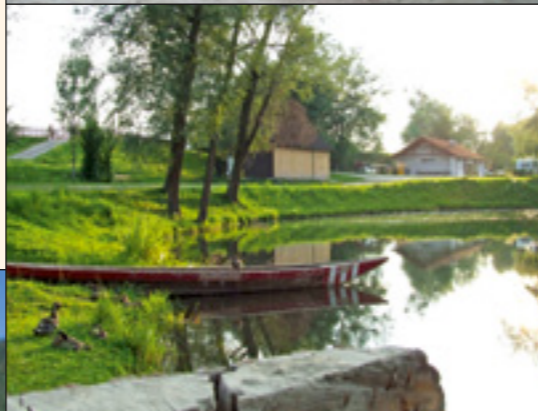
—Mantener siempre la capacidad de emocionarme.

Rumanía

Aprovechando el viaje

La idea de volver a Rumanía, pero en moto, surgió cuando hubo que ir para renovar la documentación de mi mujer (que es rumana). Localizar por Internet a quien ya hubiera hecho el viaje se convirtió en una labor prioritaria para llevar a cabo lo que era sólo un proyecto. Sin embargo, curiosamente, por lo que vimos en la red, los motoristas no pasaban por Rumanía...

Jose Sturguis Abad



Con pocos datos, pues, se programó la ruta hasta el destino: Piatra Neamt, en la Moldavia Rumana. Iríamos desde Ferrol, La Coruña, hasta esa localidad. Total, unos 8.700 km ida y vuelta.

La intención, y así fue, era ir por autopistas, más que nada por cuestión de celeridad, pues había pocos días para disfrutar de las vacaciones.

La primera etapa fue hasta Cerdanyola del Vallès (Barcelona), donde paramos un día en casa de mi hijo. Por la mañana salimos para Italia, con Trieste como destino en el navegador y a través de Francia: nos perdimos cerca de Marsella debido a que el navegador se quedó sin la conexión de corriente. El tráfico al llegar a Italia se hizo muy denso. Ante esto, y dada la hora, paramos a descansar en Pavia, ducha, cena y a dormir. La tónica del viaje sería salir entre 7 y 7.30 h de la mañana y buscar alojamiento a partir de las 19.30 h.

Al otro día reanudamos la marcha hasta llegar a Eslovenia. Había unos letreros que advertían que había que comprar una viñeta para transitar por las autopistas. Pasamos de viñeta, claro. Al llegar al primer peaje nos paró la policía, pues observaron que no la llevá-

bamos. Estuvieron hablando entre ellos, nos preguntaron si éramos españoles -llevábamos una pequeña bandera colgada en uno de los extremos del baúl- y les dijimos que sí y nos dejaron pasar.

Ante esto, adquirimos la viñeta en el segundo peaje. En Hungría ya la compramos en el primer lugar que vimos que la anunciaban.

Coincidencias y baches

La moto seguía yendo casi bien, pero no redonda. De hecho, si iba a más de 120 gastaba muchísimo, del orden de los 8, o más, a los 100. Me di cuenta de que a 100-110 km por hora parecía que la moto iba "a gusto".

A unos 200 km de Budapest, en la autopista, coincidimos con un motorista que llevaba nuestro mismo camino. Venía detrás de nosotros desde hacía unos kilómetros. Al comprobar que éramos de España, nos hizo una señal y vimos que la matrícula de su BMW GS era española. Hicimos una parada en la siguiente gasolinera. Nos dijo que iba hasta Mongolia Exterior. Pararía en Budapest a dormir. Nos preguntó si dormiríamos en esa capital, pues él tenía una dirección de un camping donde hacían buenos precios a los que iban en moto.

Declinamos la idea, pues queríamos llegar a la frontera de Rumanía ese día y era un poco tarde.

Nos despedimos de Miquel, así se llama ese recién conocido -ese Miquel no era otro que Miquel Silvestre- y seguimos hacia Budapest.

Como siempre, o casi, no hice caso al navegador y, en vez de coger a la derecha, cogí a la izquierda. Craso error. Entramos de lleno en la capital. Hubo que replantear la ruta en el navegador, lo que hizo que cambiáramos la que teníamos al principio, haciéndonos recorrer bastantes más kilómetros.

Eso nos hizo perder tiempo, de tal manera que, sobre las 19.30 h, buscamos alojamiento en un hostel en una de las salidas de la autopista, a unos 150 km de la frontera de Rumanía. El local estaba bien y, además, tenía una cerca que aislaba la moto de la vista de los curiosos.

Salimos de este económico hostel y llegamos a Orádea, localidad rumana fronteriza con Hungría. También en Rumanía había que coger una viñeta, pero, según nos dijeron, no afectaba a las motos.

A partir de aquí usamos el mapa de papel que llevábamos para esta ocasión, pues el navegador, en aquella época, no planificaba en ese país.

Visitas y soluciones

Pasamos Reghin y Bicaz -lugar de nacimiento de mi mujer- y sin otros problemas que los dichos respecto a las carreteras, llegamos a Piatra Neamt.

Tras un día de descanso viajamos hasta Suceava, a 117 km al norte de Piatra. Allí visitamos el castillo de Stefan Cel Mare, bastante bien conservado y en restauración en algunas de sus dependencias. Es más un castillo-residencia que una fortaleza del tipo del de la Mota, por ejemplo. Al lado se puede ver también el museo Bucovina, la región a la que pertenece Suceava.

En Targu Neamt visitamos el castillo Neamtului. Éste sí casi una fortaleza. La estaban también restaurando, pues en Rumanía apuestan por el turismo, aunque les queda mucho por hacer. De hecho zonas como Brasov tienen un gran peso internacional, pues muchos cazadores van a practicar esta actividad a esa zona.

Como dato curioso y chocante, durante nuestra estancia en los telediarios daban la noticia de que, en la zona de Brasov, una osa y su oseño estaban pidiendo comida a las personas que por aquella carretera de los Cárpatos iban en sus coches. Se decía que no se bajaran de los autos, pues la osa podía entenderlo como una posible amenaza a su cachorro.

Durante la estancia en Neamt llovió, pero sólo durante un par de días. Menos mal que llevé la funda de plástico para la moto.

Preparando el regreso, resultó que al comprobar los neumáticos, observo que el trasero no tenía pinta de resistir los kilómetros de vuelta. Preguntamos dónde había una tienda de neumáticos para moto y resulta que allí los recauchutan, mayoritariamente.

En el Moto Bar Drakones, en el mismo Piatra, nos dicen que podría ser que la dueña tuviera unos de las medidas necesarias. Por 40 euros le compro el "cauchut", como dicen ellos, que resultó ser la delantera de una Fat-Boy, y me la colocan en un taller. El neumático aguantó hasta casa.

Aprovechamos la estancia en Piatra para ir a la concentración que se celebraba en la ciudad de Bacau, Moldavia Biker Party Bacau, a 60 km. Era curioso ver coches de la policía en el recinto de la concentración. Se parecían a los que aquí se llaman antidisturbios.

Regreso a España

El sábado a la hora de la salida, la moto no arrancaba. Pedimos a la policía, por teléfono, si podía venir una patrulla con un coche para poner los cables de ayuda a la batería. Ya me había dado problemas del mismo tipo cuando la había probado días antes.

El vehículo policial paró unos metros lejos de la moto. No entendía que hacían tan apartados, pero uno de ellos paró al primer coche que pasaba por la calle y le dijo lo que había que hacer. Su conductor sacó él mismo cables y los conectó. El conductor aguantó en el lugar, y sin protestar, los tres cuartos de hora que tardó la moto en arrancar; tenía la luz larga conectada y por eso no arrancaba.

Por fin tomamos en dirección a la frontera con Hungría, a través de Arad, en el extremo suroeste.

Pusimos rumbo a Bacau, y de ahí a Onesti y Brasov. De esta localidad y por Sibiu, pasando un puerto por los Cárpatos, de muy buen asfalto y muy bonitas vistas, llegamos a Arad, tras pasar por Deva. La carretera era mucho mejor, tal vez porque ésa es la vía natural hacia la capital, Bucarest, desde la frontera y hacia Constanza, en el mar Negro.

Por fin llegamos a Hungría y paramos a dormir en Szaged, en un pequeño hotelito. Salimos a cenar y vimos un poco el pueblo. Al día siguiente partimos en dirección a Italia. Paramos a dormir en un polígono industrial de los alrededores de Turín. Precio alto, pero muy bonita la habitación y el conjunto.

A las 7.30 h, como era ya habitual, la moto estaba con nosotros enfilada hacia Cerdanyola del Vallès, en Barcelona.

Cruzamos Italia y Francia y llegamos a esa ciudad de Barcelona. La moto seguía yendo mal, petardeaba a veces, gastaba mucho y no pasaba de 130. La amortiguación, como ya se dijo, no existía.

Tras descansar en Cerdanyola salimos para casa a las 7.30 h. Nos llovió, poco, pero llovió, a la altura de Zaragoza y, cómo no, cuando llegamos a Galicia.

Sin más contratiempos, ese mismo día, sobre las 5 de la tarde, ya estábamos en casa descargando la moto.

Ha sido una bonita experiencia que ya estamos preparando para otro año, pero con la moto ya bien, claro.