



Viajes de Pasión

Finlandia

por la tierra de los 1.000 lagos





información

preámbulo	11
introducción al viaje	15
datos de interés	207
índice alfabético	213



países

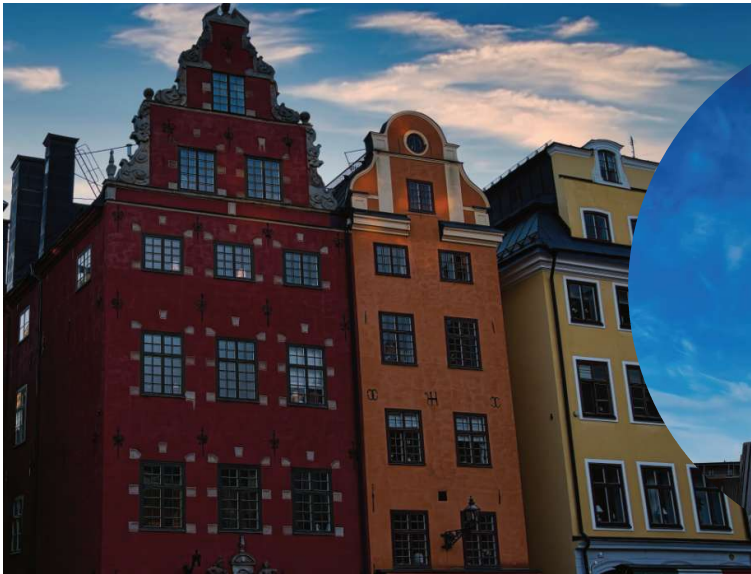
suecia	19
finlandia	23



ruta

españa - suecia	29
finlandia I	75
noruega	97
finlandia II	117

ENCUENTRA

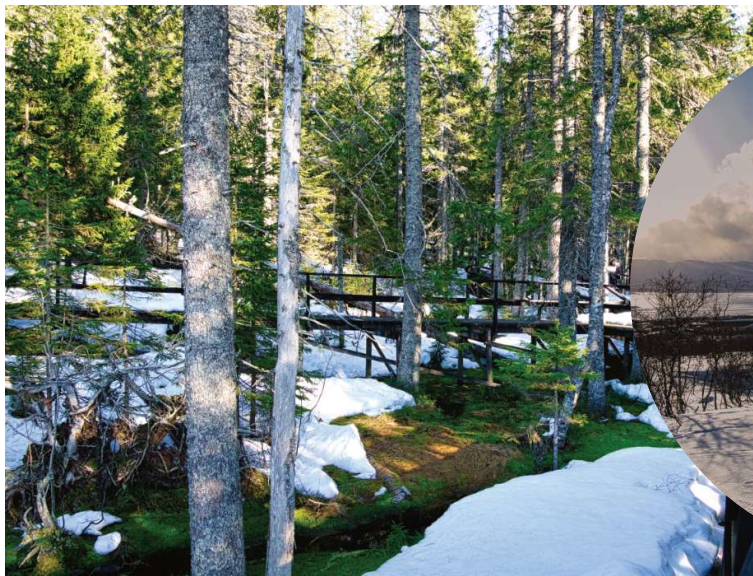


ciudades



Rostock	34
Stockholm	50
Sigtuna	58
Gammelstaden	68
Övertorneå / Ylitorni	80
Alta	104
Skarsvåg	114
Inari	130
Rovaniemi	144
Oulu	156
Manamansalo [Vaala]	160
Petäjävesi	167
Savonlinna	174
Porvoo	184
Helsinki	202

ENCUENTRA





espacios naturales

Skuleskogens Nationalpark	66
Pallas-Yllästunturi Kansallispuisto	86
Kilpisjärvi	92
Paistunturin Erämaa / Muotkatunturin Erämaa	124
Pyhä-Luoston Kansallispuisto	138
Oulujärvi – Manamansalo	160



principales hitos del viaje



Suecia [Sverige]



Stockholm



Skuleskogen NP



Gammlestad



Finlandia [Suomi]



Pallas-Yllästunturi,



Kilpisjärvi



Noruega [Norge]



Alta



Nordkapp



Finlandia [Suomi]



Inari



Pyhä-Luosto



Rovaniemi



Oulu



Saimaa, Päijänne



Savonlinna



Porvoo



Helsinki

Introducción al viaje

El tránsito por Suecia hacia Finlandia nos permitirá visitar su capital, **Stockholm**, así como la pequeña población de **Sigtuna** antes de avanzar hacia el norte donde pararemos en **Skuleskogen Nationalpark** y en **Gammlestad** antes de llegar a la frontera con Finlandia.

Recorreremos el país en dos fases; la primera nos llevará de sur a norte desde la frontera de Suecia en Haparanda, entrando en Finlandia por **Tornio**; a través del eje de carretera E8 visitaremos los espacios naturales de Laponia [**Lapin Maakunta**] que se sitúan más al oeste siguiendo primero el curso del río Tornio [**Tornionjoki**], pasando por el **Parque Nacional de Pallas-Yllästunturi** y finalizando en la frontera septentrional con Suecia marcada por el curso de los ríos **Muonionjoki** y **Könskämäeno**, este último ya en nuestro punto de salida del país.

Entraremos en Noruega pasando por **Alta** para visitar la zona de **Nordkapp** y después regresaremos de nuevo a Finlandia.

Comenzaremos de nuevo por Laponia y la zona aledaña a la pequeña población de **Inari**; continuará nuestro viaje por Finlandia hacia el centro y sur del país para visitar el **Parque Nacional de Pyhä-Luosto**, que forma parte del parque nacional más antiguo de Finlandia [**Pyhäntunturi**], y continuaremos hacia **Rovaniemi**, donde cruzaremos el **Círculo Polar Ártico** por última vez en el viaje dando por finalizada la visita a la zona norte.

El viaje por el país nórdico continuará hacia la capital pasando antes por **Oulu**, en la costa del Mar Báltico [**Itämeri**], la isla de **Manamansalo**, la región de los grandes lagos llamada Lago de Finlandia [**Järvi-Suomi**] donde se encuentran 2 de los más extensos lagos **Saimaa** y **Päijänne**, y donde visitaremos una de las iglesias de madera más antiguas del país.

Finalmente nos desplazaremos al este, casi en la frontera con Rusia, para visitar la fortaleza defensiva que Suecia construyó para evitar los ataques del Imperio Ruso, **Olavinlinna**, en **Savonlinna**.

Antes de llegar a la capital visitaremos **Porvoo**, una de las ciudades más antiguas y bellas del país y finalmente **Helsinki** donde finalizará nuestro viaje.

Las cifras de la parte del viaje descrita en este libro son:

- 3 países visitados: Suecia y Noruega, en tránsito, y Finlandia,
- 5.106 km recorridos en los 3 países,
- 22 días en las 20 rutas realizadas en estos países,
- 6 zonas visitadas con diferente tipo de protección natural,
- 2 capitales nacionales y 13 poblaciones relevantes.

Este viaje se inició a comienzos de la primavera de 2026. Hubo varias razones para elegir esas fechas que el lector deberá evaluar antes de decidir las suyas propias; nuestras razones fueron:

- no llegar a la zona en la época donde se alargan las horas de claridad y tratar de ver las Auroras Boreales
- conocer el territorio, en la zona más al norte del Círculo Polar Ártico, con la crudeza del final del invierno pero sin complicar en exceso la conducción por esas carreteras
- evitar, al menos en la zona de los lagos, la eclosión de los insectos avanzada la primavera
- asegurar la apertura de zonas de descanso (camping, áreas de autocaravanas) y de servicios.

Después del viaje, si tuviésemos que volver a decidir las fechas, retrasaríamos al menos 3 semanas el inicio del viaje comenzando el viaje pasado el fin de semana del 1 de mayo, por las siguientes razones:

- aumentan las horas de claridad pero queda todavía noche para, si las condiciones de nubosidad son las adecuadas, tener oportunidad de ver las Auroras Boreales
- suelen quedar zonas con nieve que define el paisaje del norte y la climatología mejora según avanza la primavera
- en las zonas de los lagos es posible encontrarse condiciones todavía favorables respecto a la eclosión de los insectos
- al menos en Finlandia, aumenta el número de camping disponibles lo que facilita el acceso a zonas de servicio para nuestros vehículos.

Queda al criterio del lector elegir sus propias fechas por estas u otras razones más personales.

Una última recomendación sobre la conducción una vez alcanzado el paralelo que marca la zona ártica; los criterios a los que estamos acostumbrados sobre vialidad invernal de las carreteras no son los mismos en estos países que en los de la zona central y meridional de Europa.

En los países nórdicos conducir con ruedas de clavos es lo habitual hasta que la predicción meteorológica no indica nieve; eso sucede bien avanzada la primavera.

Por tanto, la eliminación de hielo y nieve suele ser más relajada para los efectivos de vialidad invernal, y aun llevando ruedas de invierno (las catalogadas como 3Peak) y el uso de cadenas en las ruedas motrices, precisamente por esa “relajación” no se asegura la estabilidad del vehículo.

Una salida de carretera de un vehículo como el nuestro provocó el corte de la carretera de acceso a Nordkapp desde el mediodía hasta el siguiente día por la complejidad del rescate; además de imaginamos el trastorno que le originó al conductor.

Por tanto mucha precaución y, ante la posibilidad de encontrarse con condiciones adversas en la carretera, mejor buscar otra época del año para adentrarse hacia el norte del Círculo Polar Ártico.

7: Gammelstaden – Övertorneå	76
8: Övertorneå – Pallas-Yllästunturi Kansallispuisto	82
9: Pallas-Yllästunturi Kansallispuisto – Kilpisjärvi	88



finlandia II

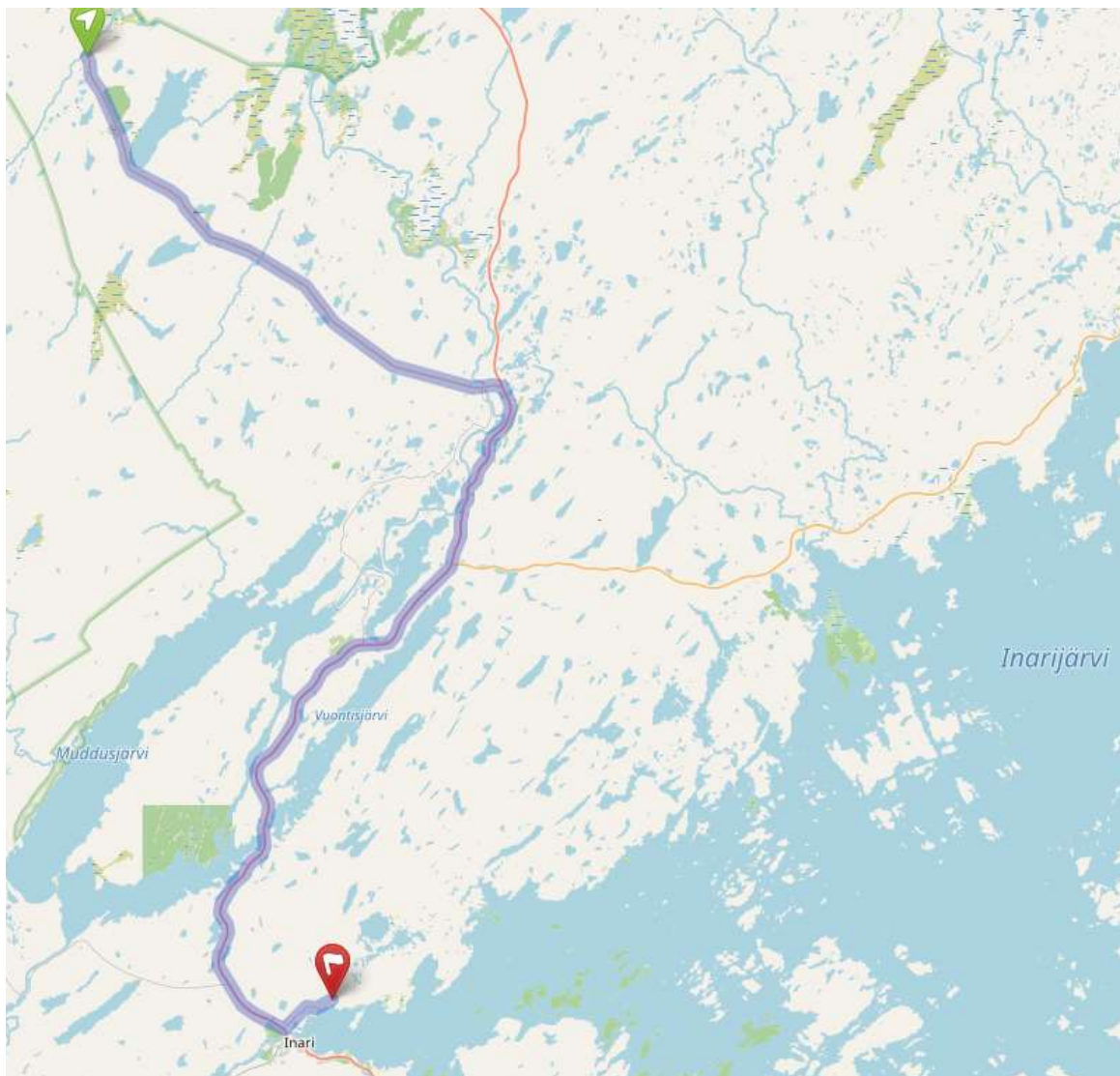


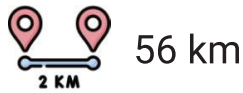
12: Skarsvåg [Noruega] – Inari [Finlandia]	118
13: Inari - Inari	126
14: Inari – Pyhä-Luoston Kansallispuisto	134
15: Pyhä-Luoston Kansallispuisto - Rovaniemi	140
16: Rovaniemi – Oulu	148
17: Oulu – Manamansalo [Vaala]	158
18: Manamansalo [Vaala] - Mikkeli	162
19: Mikkeli – Savonlinna	168
20: Savonlinna - Porvoo	178
21: Porvoo - Helsinki	186





Día 13: Inari - Inari





56 km



68.92136, 27.05765



no

En esta jornada no abandonamos la zona aledaña a la principal población de la zona, **Inari**, la segunda población más relevante del municipio homónimo después de **Ivalo**, algo más al sur.

Seguimos nuestra ruta por la carretera 92 circulando entre los espacios naturales ya descritos en el capítulo anterior. Es zona con escasas manchas arbóreas, principalmente abedules enanos, cercanos a la carretera, y a grandes bosques de píceas más alejados de nuestra zona de tránsito.

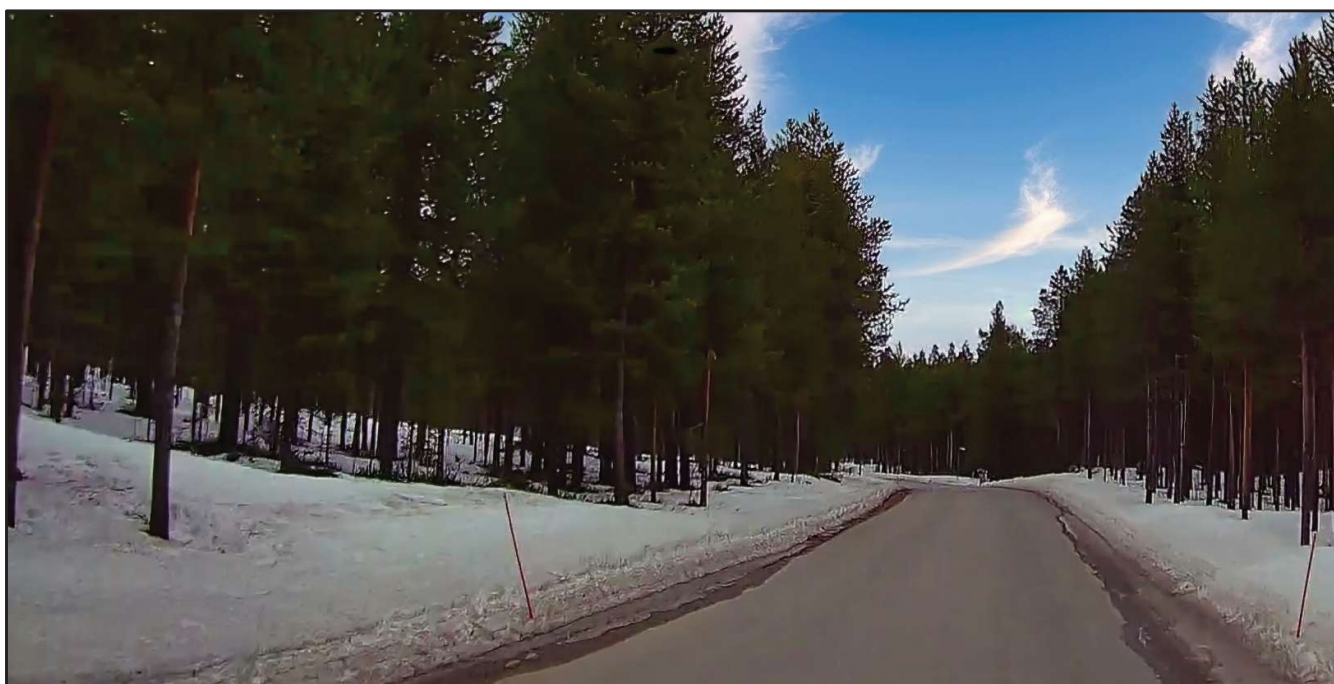


A los pocos km de nuestra partida, la carretera se acerca a las inmediaciones del lago **Aksujärvi**. Más adelante nos incorporaremos a la carretera principal 4 (E75), que se dirige hacia el norte a la última población finlandesa **Utsjoki**, en la pequeña población de **Kaamanen**; nosotros tomaremos dirección sur hacia Inari. Estamos circulando por la llamada Carretera del Océano Ártico.

La Carretera del Océano Ártico [**Jäämerentie**] terminó su construcción en 1931 y tuvo un hito relevante en su desarrollo con la I Guerra Mundial para la importación de algodón por el Mar de Barents [**Barentsinmeri**] dado que la extracción de minerales para la guerra colapsaban el tráfico por el sur de este territorio.

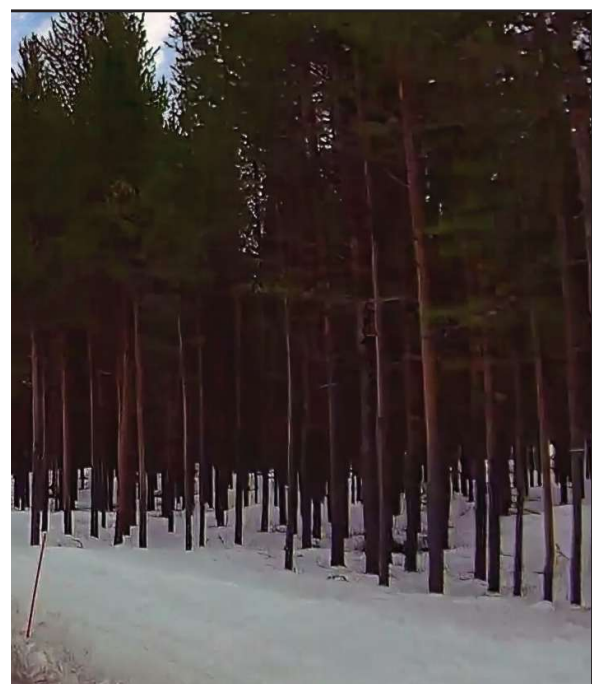
La zona está repleta de zonas anegadas y el trazado de la carretera discurre donde el agua se ha canalizado por algún río; en este tramo vamos relativamente cerca del río **Kaamasjoki** cuyo curso desborda en el lago **Muddusjärvi**; en esta parte de la carretera hay un desvío para tomar la carretera 92 hacia la parte más septentrional del gran lago de la zona, **Inarijärvi**.

Seguimos ruta y dejamos a nuestra izquierda otro importante lago; se trata de **Vuontisjärvi** y ya muy cercano a nuestra población de destino, **Inari**.





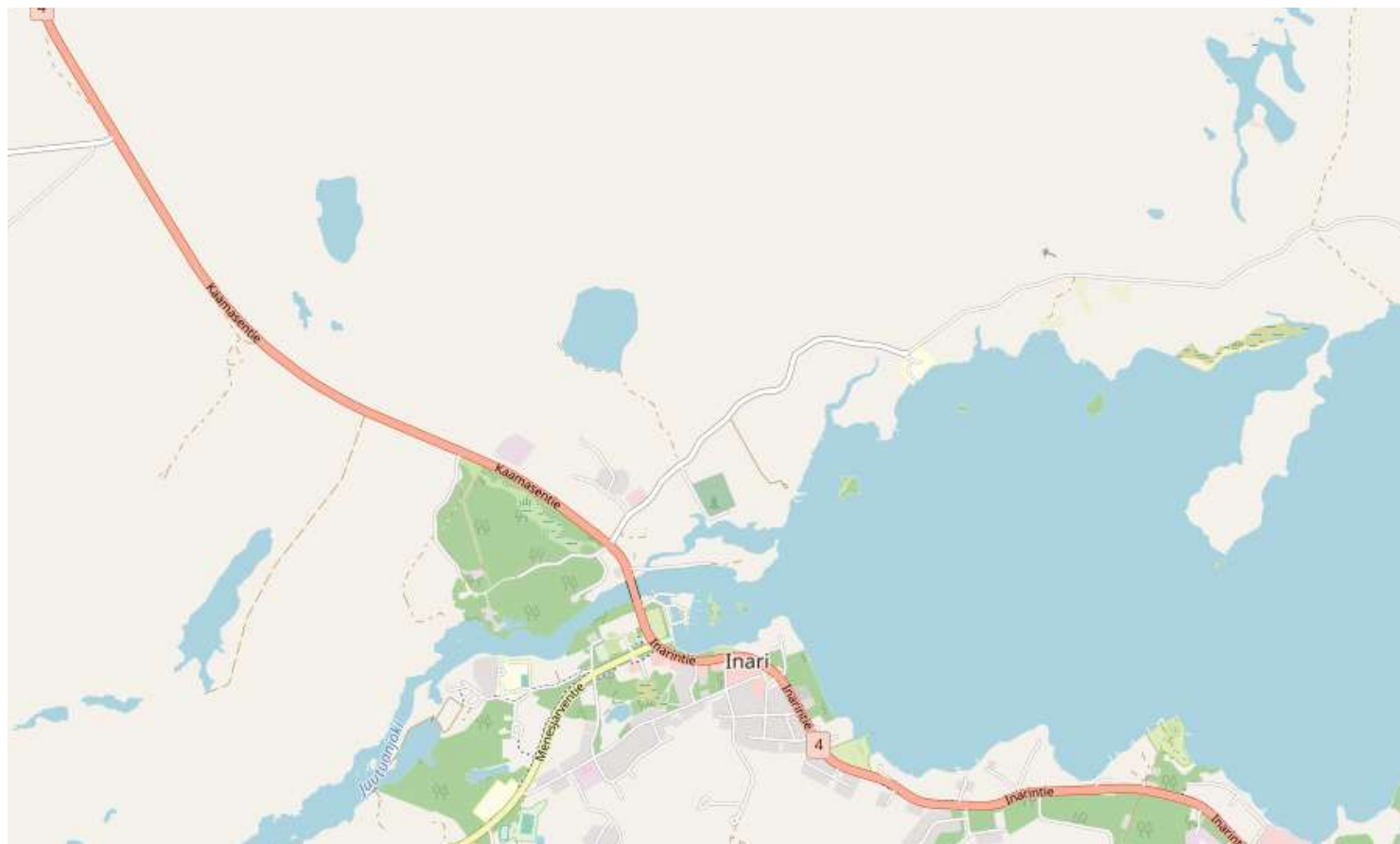
Antes de llegar a la población, a la que se entra por el puente del río **Juutuanjoki** que desemboca en el lago Inarijärvi a nuestra izquierda, tomamos una carretera local donde ya vemos indicaciones del camino hacia



la imprescindible ruta de esta parte del país y que nos llevará, en poco más de 4 km, hasta el Sendero de la iglesia de Pielpajärvi [**Pielpajärvi erämaakirkko Polku**].

Allí disponemos de un aparcamiento, no muy amplio, desde donde parte la ruta que describimos en el siguiente capítulo.

Para la pernocta podemos usar Inari Camping nada más atravesar el puente de entrada a la población.



visitas destacadas

- Museo del Pueblo Sami [**Siida**]
- Iglesia de madera de **Pielpajärvi**
- **Pielpajärvi erämaakirkko Polku** [4,5 km ida]



La población de **Inari** se ubicó en la desembocadura del río **Juutuanjoki** en el lago **Inarijärvi**, sobre 1876, para facilitar el comercio de los habitantes de la zona; allí se estableció el mercado.

Hay vestigios encontrados en las orillas del lago que ya ubicaban habitantes en la Edad de Piedra y la Edad de los Metales temprana (entre 6.000 y 20.000 años); los podemos encontrar en las cercanías del actual Museo Sami [**Siida**] que dispone de un recorrido de 800 m. circular con construcciones de madera, cabañas portátiles y construcciones en turba propias del Pueblo Sami.

Una de las zonas sagradas del Pueblo Sami se encuentra en el islote del lago Inarijärvi, a 11 km del pueblo, llamado **Ukko** o **Ukonsaari** que se puede acceder en barco en verano. Se traduce como “el anciano” y era la deidad masculina más sagrada del **Pueblo Sami Inari**, una variedad lingüística del Pueblo Sami hablada en esta zona del país. Allí se celebraban ritos de sacrificio de animales.

Durante siglo y medio, desde mediados del siglo XIX hasta el siglo XX, Inari ha desempeñado un papel relevante como mercado donde los buscadores de oro, principalmente de la zona de **Lemmenjoki** (hoy en día parque nacional), se reunían para comprar provisiones y equipos, así como para relajarse.

Para acceder al Sendero de la Iglesia en la naturaleza de Pielpajärvi [**Pielpajärvi erämaakirkko Polku**] se debe tomar la carretera local llamada **Sarviniementie** que parte desde la carretera 4 en el cruce donde se ubica el Museo Sami. Desde el aparcamiento se inicia un recorrido bien señalizado que nos llevará al entorno de la iglesia que siempre permanece abierta.

Cerca de la iglesia existe una zona de servicios compuesto por un cobertizo con chimenea (está prohibida la pernocta), una zona con mesas y banco, leñera y baños secos.



La iglesia de Pielpajärvi se construyó en las inmediaciones de la pequeña laguna de **Iso Pielpajärvi**; en la ruta también se transita por las inmediaciones de **Pikku Pielpajärvi** antes de llegar al puente de madera que une ambas lagunas tributarias de la masa principal.

El origen de la actual edificación se remonta a un antiguo poblado de invierno donde se reunían los habitantes del Pueblo Sami en época de mercado y la celebración de actos religiosos. Vestigios encontrados en la zona determinan su origen en el siglo XV.





La primera iglesia, llamada de la Reina Cristina [**Kuningatar Kristiinan kirkko**], se construyó en 1648 pero cayó en desuso hasta la construcción del actual edificio de madera en 1760; permaneció en uso hasta la construcción de la nueva iglesia en la desembocadura del río **Juutuanjoki**, en 1865, junto a un nuevo asentamiento de la población, la actual Inari.

El edificio que podemos contemplar se remodeló en 1846 y la última reforma se realizó en 1976 usando métodos tradicionales de construcción en madera.

