

Islandia 2007 – Regreso a la tierra de hielo y fuego

(por EvaV – Eva Verdaguer)



ÍNDICE

ISLANDIA 2007 – REGRESO A LA TIERRA DE HIELO Y FUEGO.....	1
INTRODUCCIÓN.....	3
DURACION DEL VIAJE.....	4
BIBLIOGRAFÍA.....	4
<i>Guías.....</i>	<i>4</i>
<i>Direcciones de Internet.....</i>	<i>5</i>
<i>Mapas.....</i>	<i>6</i>
<i>Otra lectura complementaria.....</i>	<i>6</i>
PREPARATIVOS DIVERSOS.....	7
<i>Walkies.....</i>	<i>7</i>
<i>Excursión al interior de Islandia.....</i>	<i>7</i>
<i>Ropa personal.....</i>	<i>9</i>
<i>Tarjetas de crédito y moneda.....</i>	<i>9</i>
<i>Gasolineras.....</i>	<i>10</i>
<i>Comida.....</i>	<i>10</i>
<i>Bicicletas.....</i>	<i>11</i>
<i>Rueda de recambio.....</i>	<i>11</i>
<i>Estado de las carreteras.....</i>	<i>11</i>
<i>El ferry.....</i>	<i>12</i>
<i>Los niños son bienvenidos.....</i>	<i>12</i>
<i>Fotografía.....</i>	<i>12</i>
EL VIAJE.....	13
VIERNES, 27 DE JULIO. CENTELLES – GIEN (833 KM).....	13
SÁBADO, 28 DE JULIO. GIEN – CANTERBURY (455 KM).....	15
DOMINGO, 29 DE JULIO. CANTERBURY – FALKIRK (731 KM).....	17
LUNES, 30 DE JULIO. FALKIRK – SCRABSTER (439 KM).....	20
MARTES, 31 DE JULIO. (FERRY).....	23
MIÉRCOLES, 1 DE AGOSTO. (FERRY).....	26
JUEVES, 2 DE AGOSTO: SEYÐISFIÖRÐUR – HAFRAGILSFOSS (179 KM).....	29
VIERNES, 3 DE AGOSTO: HAFRAGILSFOSS - MÝVATN (168 KM).....	33
SÁBADO, 4 DE AGOSTO: MÝVATN - AKUREYRI (131 KM).....	36
DOMINGO, 5 DE AGOSTO: AKUREYRI – SIGURDARSKALI.....	39
LUNES, 6 DE AGOSTO: SIGURDARSKALI - AKUREYRI.....	43
MARTES, 7 DE AGOSTO: AKUREYRI – HVERAVELLIR (239 KM).....	47
MIÉRCOLES, 8 DE AGOSTO: HVERAVELLIR – ÞINGVELLIR (147 KM).....	52
JUEVES, 9 DE AGOSTO: ÞINGVELLIR – REYKJAVÍK (120 KM).....	56
VIERNES, 10 DE AGOSTO: REYKJAVÍK – LANDMANNALAUGAR (195 KM).....	60
SÁBADO, 11 DE AGOSTO: LANDMANNALAUGAR – STÖNG (70 KM).....	63
DOMINGO, 12 DE AGOSTO: STÖNG – SKÓGAFOSS (142 KM).....	66
LUNES, 13 DE AGOSTO: SKÓGAFOSS – SKAFTAFELL (196 KM).....	69
MARTES, 14 DE AGOSTO: SKAFTAFELL – JÖKULSÁRLÓN (50 KM).....	72
MIÉRCOLES, 15 DE AGOSTO: JÖKULSÁRLÓN – STÓRA-SANDFELL (220 KM).....	75
JUEVES, 16 DE AGOSTO: STÓRA-SANDFELL – SEYÐISFIÖRÐUR - FERRY (44 KM).....	79
VIERNES, 17 DE AGOSTO: FERRY.....	82
SÁBADO, 18 DE AGOSTO: FERRY – ØSLØS (28 KM).....	84
DOMINGO, 19 DE AGOSTO: ØSLØS - HILDESHEIM (598 KM).....	85
LUNES, 20 DE AGOSTO: HILDESHEIM – L’ISLE-SUR-LE-DOUBS (659 KM).....	87
MARTES, 21 DE AGOSTO: L’ISLE-SUR-LE-DOUBS – SERNHAC (508 KM).....	89
MIÉRCOLES, 22 DE AGOSTO: SERNHAC - CENTELLES (375 KM).....	90
RESUMEN EN CIFRAS.....	91

INTRODUCCIÓN

Islandia, la tierra de hielo y fuego. Ubicada sobre la dorsal atlántica, por la que se separan a la deriva las placas continentales eurasiática y americana, y por cuyas fisuras el magma aflora a la superficie. Un país en constante transformación, con una intensa actividad geotérmica, y de una espectacular belleza natural: cascadas, volcanes, glaciares, desiertos, ríos de lava, fuentes de agua caliente, solfataras, fiordos, montañas de colores, paisajes lunares, musgo de color verde intenso. Con paisajes todavía semivirgenes, y con poca -aunque creciente- infraestructura turística.

Una de las guías de viaje ya advertía al lector que prosiguiera su lectura con cautela, puesto que muy pocos visitantes (si alguno) regresaban indiferentes de la isla, y para algunos incluso podría acabar resultando en adicción. Intuíamos que había mucho de cierto en ello: Habíamos visitado Islandia diez años antes, en 1.997, sin autocaravana y antes de nacer las niñas. En aquella ocasión viajamos en 4x4, y nos hospedamos en hoteles. Ahora regresábamos, con intención de repetir algunos parajes, ver otros nuevos, y gozar del placer de pernoctar ante determinadas cascadas. Sin embargo, aún antes de emprender este viaje del 2.007, ya estábamos pensando en repetir nuevamente Islandia como destino futuro, y realizar el popular trekking de 4 días entre Landmannalaugar y Þórsmörk, cuando las niñas tengan una edad más apropiada para ello.

Hacia un par de años que barajábamos la posibilidad de repetir el soñado destino, y nos decidimos más o menos al mismo tiempo que otras familias, con las que contactamos a través de foros de campismo en la red. Se definió un grupo de cuatro tripulaciones, con las mismas fechas de partida, formado por tres autocaravanas y una caravana. Nos autodenominamos los cat-islandeses. Otras familias con las que inicialmente mantuvimos contacto, no pudieron realizar el viaje en esta ocasión, y lo mantienen en su lista de proyectos futuros.

Vivimos nueve intensos meses de preparativos, durante los que compartimos ilusiones, bromas, inquietudes, hallazgos de páginas en Internet, ideas. Mantuvimos una pertinaz cuenta atrás, iniciada incluso unos 150 días antes del viaje. Hicimos camisetas conmemorativas, y organizamos un disputado concurso de diseño de adhesivos, con los que identificar a los vehículos de nuestra expedición.



Nos reunimos en cuatro ocasiones, y antes de partir constatamos que nuestros intereses y forma de viajar nos llevarían a hacer parte del viaje en grupo, y parte por separado.

DURACION DEL VIAJE

Las 3 autocaravanas disponíamos de entre 3 y casi 4 semanas de vacaciones. El precio del viaje en barco de pasajeros (Smyril Line) era muy similar al coste del transporte de la autocaravana -sin pasajeros- en barco carguero (Eimskip). Por lo tanto, decidimos tomar el ferry de pasajeros.

A nuestro ritmo de crucero nosotros invertimos:

- 4 días en cruzar Francia, Inglaterra y Escocia, hasta el puerto de Scrabster.
- 2 días (con tres noches) en el trayecto en barco, de Scrabster (Escocia) a Bergen (Noruega), Thórshavn (Faroe) y Seyðisfjörður (Islandia)
- 14 días completos en Islandia
- casi 3 días (dos noches) en el trayecto de vuelta en barco, de Seyðisfjörður (Islandia) a Thórshavn (Faroe), Lerwick (Shetland) y Hanstholm (Dinamarca)
- 4 días en cruzar Dinamarca, Alemania y Francia, con noche de despedida en Francia.

La tripulación número 1, que viajó en el conjunto formado por su vehículo tractor 4x4 + caravana, formada por Josep Maria, Sílvia, Laia y Marta, tuvo un planteamiento y preparación del viaje totalmente distintos. Disponían de 4 semanas íntegras en Islandia, además del vehículo idóneo para explorar pistas y parajes fabulosos, sólo accesibles a vehículos todoterreno. Combinaron incursiones al interior de la isla (imposibles para las autocaravanas), pernoctando en tienda de campaña o refugios, con un circuito más clásico alrededor de la isla, pernoctando en la caravana.

¡Deseo y os animo a que escribáis vuestro propio relato de un viaje excelentemente planificado!

BIBLIOGRAFÍA

Abundante y diversa. Durante meses desplegué un cuartel general en casa, monotemático, islandés.

Guías

Tras repetidas visitas a la librería Altair, especializada en viajes, reuní diversas guías:

ICELAND, de Cathy Harlow, Landmark Visitors Guide. En inglés. A destacar su exposición amena y algo alejada de los formatos más convencionales. Buena selección de los principales puntos a visitar y excursiones a realizar.

ISLANDE, Petit Futé. En francés. Con resúmenes de las zonas, distintas propuestas de itinerarios temáticos, así como abundantes citas de otros viajeros, y fragmentos de la obra de Julio Verne, quien sitúa la puerta de entrada de su “Viaje al centro de la Tierra” precisamente en el volcán islandés de Snaefellsjökull.

ICELAND, Insight Compact Guide, de Discovery Channel. En inglés. Suelen ser mis preferidas para marcar puntos a visitar, en base a sus excelentes fotografías. En esta ocasión me hice con la edición compacta. Ya disponía de una edición estándar que había usado para la preparación del viaje de 1.997. Es una guía muy apropiada para quienes dispongan de poco tiempo, contiene mucha información útil en pocas palabras y

páginas. *Recientemente he visto algunas guías Insight traducidas al castellano por Océano.*

The Rough Guide to Iceland. En inglés. Descrita e el blog de un arquitecto catalán -que vivió durante un año en Islandia- como la mejor de las guías turísticas de Islandia que leyó. Leí su comentario pocas semanas antes de partir, y seguí el consejo. Coincidió en la opinión, y aunque ya había leído las otras guías arriba mencionadas, y saqué partido de cada una de ellas, ésta fue la que elegí para llevar en el salpicadero de la autocaravana durante el viaje, por la cantidad y precisión de sus detalles.

ICELAND, Gabriela and Christian Handl, ROTHER WALKING GUIDE. En inglés. Me la recomendó uno de los compañeros de viaje. Ha sido mi primer contacto con una obra de esta colección. Contiene 49 excursiones a pie, la mayoría razonablemente cortas, documentadas, con mapa y foto de cada una. Con la portada de color rojo. Coincidimos en algunas ocasiones con otros viajeros por Islandia, y comentamos qué nos había parecido tal o cual excursión “del libro rojo”. En algunos relatos de viajes también se menciona esta guía.

Direcciones de Internet

Me sumergí en una multitud de relatos de viajes publicados en Internet, realizados en todo tipo de vehículos: bicicleta, moto, coche, camión, autocaravana...

Algunas de las direcciones más destacables:

<http://home.wanadoo.nl/erens/iceland.htm> , la página Web de Michiel Erens, quien ha estado nueve veces en Islandia: la primera en jeep safari, y las siguientes en bicicleta, en solitario. Contiene la relación de sus 10 lugares preferidos de la isla, lo que catalizó nuestra excursión al Kverkfjöll (por ser su número uno de la lista).

http://www.turismoitinerante.com/turizine/isola_mostra.php?id=4& , el relato (en italiano) del viaje que Francesco y Daniela Bini realizaron en el 2.006, en su autocaravana capuchina. Resultó decisivo para decidimos a recorrer la pista F35 del Kjölur, así como para llegar a Landmannalaugar por la F208 (pista para vehículos 4x4). Ellos estuvieron allí, con la incertidumbre de no saber si podrían llegar, por la ausencia de información. Nosotros pudimos seguir sus pasos con certeza. ¡Gracias!
Recientemente hemos contactado con ellos, a fin de agradecerles su relato, e indicarles que lo citaríamos en el nuestro.

<http://www.danieldesign.se/icelandrightnow.html> , página con web-cams en distintos puntos del país, que nos permitía observar las condiciones lumínicas y climatológicas.

<http://www.taccuinodiviaggio.com/mete/islanda-04-mb.htm> , el relato de viaje en camper, en el 2004, de Mauro Bertagnolli (en italiano). Embarcó su camper en un carguero de la naviera Eimskip, y unos días después voló a Islandia con toda su familia. De este modo sólo necesitó tomar 2 días de vacaciones para todos los traslados de ida y vuelta al puerto de embarque, Hamburg. Nos pareció una opción muy atractiva y la sopesamos seriamente en el 2.006, simulando sus costes (pedimos un presupuesto). Pero en el 2.007 las tarifas que nos dio la compañía Eimskip casi se habían duplicado con respecto a las que teníamos para el 2.006, y desestimamos esta opción por precio.

<http://voyageenislande.free.fr/index.htm> , una excelente y muy completa página en francés, con multitud de itinerarios. Incluye un mapa con una clasificación (no oficial, sino personal) de la dificultad de los vados sobre los distintos ríos. También incluye consejos para la conducción por las pistas islandesas, y comentarios acerca de múltiples aspectos del país. Una página maestra.

http://perso.orange.fr/saga.gilabert/page_entree.html , otra excelente y muy completa página en francés, con multitud de curiosidades, fotos, y consejos para vadear ríos.

<http://www.desert-aventure.com/islande.htm> , un relato de viaje a Islandia en Unimog, un impresionante vehículo a medida de este país.

<http://oria.blogsome.com/> , el blog de Oria, ex-estudiante española de intercambio de Erasmus en Islandia. Muy interesante, tanto por estar en español, como por tratar de forma muy amena multitud de temas diversos y cotidianos sobre la vida en Islandia.

http://icelandconnection.spaces.live.com/?_c11_BlogPart_BlogPart=blogview&_c=BlogPart&_c02_owner=1&partqs=amonth%3d6%26year%3d2006 , el blog de Jose, arquitecto catalán que vivió y trabajó durante doce meses en Islandia. Muy interesante, muestra el punto de vista de alguien de nuestra misma cultura, sumergido en la realidad islandesa.

http://photo.net/photodb/folder?folder_id=189297 , en mi profana opinión es una de las mejores galerías fotográficas de Islandia. Sorprende con los ángulos más inéditos de paisajes archiconocidos y fotografiados.

Mapas

Mapa general de Islandia, con el que trazamos el itinerario y definimos las etapas, a escala 1:750.000, de IGN (Institut Geographique National).

Colección de 3 mapas más detallados, para las zonas Norte, Sur y Oeste del país, a escala 1:250.000, de Landmælingar Íslands. Son los que usamos sobre el terreno. Cualquier mapa algo detallado de Islandia muestra gasolineras, granjas, y distingue entre tramos asfaltados y no asfaltados de la carretera, lo que sobre el terreno resulta útil.

Reutilizamos (del 1.997) un mapa a escala 1:100.000, de Landmælingar Íslands, para la zona del Mývatn.

A destacar que TomTom (nuestro navegador) a fecha de hoy no dispone de cartografía para Islandia. Garmin sí.

Otra lectura complementaria

Libro de narrativa viajera “Islandia, l’illa secreta; viatge per les terres d’Odin”, de Xavier Moret, en catalán. Fue un obsequio de la tripulación número 4. También existe una versión en castellano, ganadora del premio Grandes Viajeros 2002.

Un libro divertido e interesante, acerca del viaje del propio Moret a tierras islandesas, invitado por un amigo islandés.

Para las niñas, “Úa, jo vinc de Reykjavík”, en catalán, del que también existe una versión en castellano. Un libro infantil que muestra la vida social y costumbres islandesas. Escrito por la autora islandesa Úa Matthíasdóttir, ahora madre de familia afincada en Barcelona, describe cómo transcurrieron su infancia y juventud en Islandia.

Número monográfico de la revista Altair, sobre Islandia y Groenlandia (número 36, de junio de 2.005). Dos de los doce artículos están escritos precisamente por Xavier Moret, y otros dos por Úa Matthíasdóttir.

PREPARATIVOS DIVERSOS

Walkies

Adquirimos unos walkies VHF (2 metros) a fin de poder comunicarnos entre todas las tripulaciones.

La decepcionante realidad fue que su rendimiento resultó muy pobre, casi equiparable a los walkies de uso doméstico, aunque con mejor calidad de sonido. Perdíamos la conexión con facilidad, en cuanto nos separábamos un poco, aún viajando en convoy. Quizás no estuvieran bien configurados, o bien echáramos en falta una antena exterior.

Excursión al interior de Islandia

En 1.997 ya habíamos visitado el Askja, una impresionante caldera volcánica de 50 kilómetros cuadrados, en el interior del país.

Para llegar hasta ella es necesario circular por una pista de uso exclusivo para vehículos 4x4 (la F88), vadeando tres ríos.

Tras consultar la página web de Michiel Erens, este año deseábamos ampliar la excursión al Askja con una visita al glaciar Kverkfjöll, y a las cuevas de hielo formadas por fuentes de agua caliente bajo el glaciar.

Se lo propusimos a los compañeros de viaje, y poco a poco nos fuimos animando con la idea de alquilar vehículos 4x4, y realizar una excursión al interior de Islandia, de dos días de duración, pernoctando en tienda de campaña.

La tripulación número 1 nos ofreció un par de plazas en su todoterreno para la excursión. Busqué coches de alquiler para cubrir las 9 plazas que nos faltaban.

Aunque probablemente resulte fácil alquilar vehículos en Reykjavík, donde hay una gran oferta, me parecía arriesgado no hacer reserva previa en la zona del Mývatn. En Islandia las tarifas de alquiler de vehículos, y en particular de todoterrenos, son extremadamente caras. Reservamos una furgoneta Toyota 4WD de 9 plazas, para dos días, en la oficina de Akureyri de la compañía National. Nos comentaron que nos hacían un buen descuento, por haber formalizado la reserva con tanta antelación.

Precisamente el mismo día que llegábamos a Islandia nos llamaron por teléfono para comunicarnos que debido a un problema con la furgoneta Toyota, nos la sustituirían al mismo coste por dos todoterrenos de cinco plazas. Resultaron ser dos fantásticos Mitsubishi Pajero ¡!!



También habíamos contactado unos meses antes, por correo electrónico, con la guarda del refugio de Sigurdarskali, situado al pie del Kverkfjöll.

Ella acompaña excursiones a pie al glaciar, con salidas diarias desde el propio refugio. Nos indicó que no podíamos pernoctar en tienda de campaña en cualquier lugar (yo había leído que estaba absolutamente prohibido pernoctar en parques naturales y zonas protegidas). Tres de las familias nos decidimos por dormir en tiendas de campaña, en el terreno de acampada contiguo al refugio, mientras que la otra familia optó por dormir en literas, en el interior del refugio.

La guarda del refugio nos informó acerca de las temperaturas nocturnas. Podían oscilar entre -2 (menos dos) y 5 grados positivos, por lo que nos equipamos para ello:

- Compramos una tienda Quechua 3 seconds Light. Es de 3 plazas, pero la usaríamos para los 4, ya que las niñas todavía no necesitan mucho espacio, y en condiciones de frío íbamos a agradecer estar cerca los unos de los otros. Le añadimos unas piquetas adicionales, elásticos, maza, y protector plástico para el suelo.
- También compramos sacos de dormir para cero grados. Los que habitualmente llevamos en la autocaravana son adecuados para temperaturas más cálidas, de entre 15 y 20 grados, al contar con la calefacción de la autocaravana.
- Añadimos una mochila de 80 litros a la de 50 litros que ya tenía Xènia para sus excursiones de colonias escolares.
- Y un hornillo pequeño de camping-gaz, de cartucho. En la autocaravana llevamos una bombona azul grande, demasiado voluminosa para esta ocasión.
- Así como unas toallas de microfibra, que apenas abultan (una vez plegadas, tienen el volumen de un paquete de kleenex), son razonablemente agradables al tacto, y se secan muy fácilmente.
- Decidimos incluir en el armario de la auto ropa diversa de la temporada de esquí, como anoracs, guantes, buffs, y cintas para calentar las orejas, ya que nos temíamos pasar frío durante esta excursión.
- Sumé a todo ello unas fundas impermeables para las mochilas de mano, contábamos con la posibilidad de lluvias frecuentes, prolongadas e imprevistas.

Ropa personal

Suponíamos que las temperaturas estarían alrededor de los diez grados, aunque puntualmente podríamos bajar alrededor de cero, especialmente la noche que pasaríamos en el desierto interior de la isla.

Como luego comentaríamos con una de las compañeras de viaje, menos mal de los “por si acaso”: La ropa que llevábamos para soportar el posible frío durante la excursión, la volvimos a usar en otras varias ocasiones. ¡Quién lo iba a decir! ¡Con el calor que provocaba la sola visión de los guantes, cuando los estábamos preparando en casa, inmersos en los calores propios del mes de julio!

Además del equipo de gala ya mencionado para el frío, el resto de ropa para los días de estancia en Islandia se compuso de:

- Camisetas de algodón de manga corta (para la capa más interna). Esta primera capa puede ser más consistente, en función de la sensibilidad de cada uno. A nosotros nos resultó apropiada. Para la excursión al Kverkfjöll, una lista de recomendaciones expuesta en el refugio, recomendaba una primera capa de lana de manga larga.
- Forro polar (para la segunda capa).
- Chaqueta paravientos impermeable (para la tercera capa).
- Pantalones de invierno, preferentemente no tejanos, y preferentemente de colores tierra, para camuflar las manchas de barro. Aunque había quienes usaban cubre-pantalones impermeables, nosotros los teníamos y no los usamos (más que para la excursión al glaciar). Seguramente unas polainas habrían resultado prácticas, a fin de proteger del barro el bajo del pantalón.
- Calcetines de invierno para montaña.
- Botas de montaña: las sufrimos y ensuciamos durante casi tres semanas sin interrupción, y trajeron incorporadas buenas muestras de barro y polvo islandeses.

Tarjetas de crédito y moneda

Pudimos pagarlo casi todo con nuestras tarjetas de crédito. Las usamos sin problemas, también en las gasolineras automáticas desasistidas.

En cuanto al cambio de moneda, compré divisas en Barcelona antes de salir:

- coronas islandesas,
- libras esterlinas, para cruzar Inglaterra y Escocia,
- coronas danesas, para cruzar Dinamarca, desembarcar en las islas Faroe, y para la travesía marítima en el Norröna, de bandera faroense.

No obstante, no caí en la cuenta de comprar coronas noruegas (para nuestra escala de dos horas en Bergen), y las compré en el barco, a cambio de las libras esterlinas sobrantes.

Gasolineras

Prácticamente todas son desasistidas, con un cajero automático para el pago por tarjeta en cada surtidor, de modo que se puede pagar y repostar simultáneamente en todos los surtidores.

A comparar con las gasolineras de autopistas danesas, alemanas, francesas o españolas, donde hay que ir a pagar después de repostar, de forma que a menudo hay que hacer cola en el interior del supermercado junto con quienes están comprando refrescos o bocadillos.

En las gasolineras islandesas se puede llenar completamente el depósito solicitando un importe superior al necesario. El comprobante que se imprime al finalizar la operación, muestra el importe real.

Casi todas las gasolineras disponen de lanzas de agua a presión, de modo que es muy fácil lavar los vehículos con frecuencia. Se ensucian fácilmente en las pistas no asfaltadas, ya sea debido al polvo si no llueve, o bien al barro en caso de lluvia.

Algunas gasolineras -encontramos dos de la red Olís- disponen de zona de llenado y vaciado específicas para autocaravanas, debidamente señalizadas.

Comida

Habíamos leído sobre la prohibición de introducir productos crudos de origen animal en el país, tales como lácteos o carne cruda (de la que no escapan ni el jamón ibérico ni las longanizas). Además, existe una limitación en las cantidades legalmente permitidas de alcohol y comida en general.

No obstante, al entrar en Islandia nadie nos comprobó absolutamente nada de lo que llevábamos en la autocaravana. Únicamente nos registraron al cruzar el Eurotunnel de Francia a Inglaterra, y también al embarcar en Escocia con destino a Islandia. Estaban buscando si llevábamos a alguien escondido en los arcones o en el baño, pero no se interesaron ni por el contenido de la nevera ni por el de los armarios.

Dado que en el viaje de ida debíamos pasar 3 noches en el barco, con la nevera desconectada, decidimos comprar los productos frescos, como fruta, carne, queso, jamón, pan, yogures, etc., una vez estuviéramos en Islandia. Probablemente en los supermercados islandeses casi todo sea más caro que en casa, pero no resulta prohibitivo llenar la nevera, y existe una gran variedad de productos, entre los nacionales, los que se importan de Europa y los que se importan de América. Por ejemplo, las uvas mexicanas estaban deliciosas.

El Norröna tiene un arcón congelador a disposición de los pasajeros, donde se puede conservar cierta cantidad de comida congelada por persona durante el trayecto, aunque nosotros no lo usamos.

Ya finalizando los días de viaje por tierras islandesas, probamos el pescado seco, especialidad del país, que habíamos visto repetidamente en los estantes de las gasolineras, normalmente colocado cerca de los chocolates y golosinas. Se come sin cocinar, simplemente aderezándolo con un poco de mantequilla (que nosotros

sustituimos por unas gotas de un buen aceite de oliva). Podría ser algo equivalente a nuestros embutidos, resultó un pica-pica delicioso.

Bicicletas

No nos las llevamos. Aina todavía usa las ruedas pequeñas auxiliares, por lo que para ella la bicicleta es más un juego que un medio de transporte.

No vimos a nadie paseando en bicicleta. Sí vimos a escolares yendo a la escuela en bicicleta (en Reykjavík), y a cicloturistas cruzando el país en bicicleta, cargados con sus alforjas.



Rueda de recambio

Contemplamos la posibilidad de llevar una segunda rueda de recambio, ante el temor a pinchar en algún lugar del interior, sin cobertura telefónica, y por lo tanto, sin posibilidad de asistencia. Finalmente no la llevamos.

Sí nos preocupamos por saber cómo liberar la rueda de repuesto, debíamos saber cambiarla si hubiera sido necesario.

Hubo suerte, no pinchamos ¡!!

Estado de las carreteras

La carretera número 1, o Ring Road, circunvala la isla. Está asfaltada en gran parte de su recorrido. Los pocos tramos en los que no lo está, son de tierra bien compactada, y no suponen problemas para nuestras autocaravanas, aunque algún tramo está repleto de insidiosos y numerosos agujeros.

Las pistas del interior suelen tener una letra F inicial en su nombre, lo que indica que son pistas reservadas a vehículos 4x4, y habitualmente suponen el vadeo de ríos glaciales.

La pista F35 (o 35, sin la “F” en algunas guías modernas) podría resultar una excepción: cruza Islandia de norte a sur, y no hay vados en ríos. Puede hacerse en coche convencional, aunque circulando despacio. En muchos tramos no pasamos de los 30 km/hora, soportando el traqueteo provocado por su incesante y pesada “toile ondulée”

(presente en todas las pistas no asfaltadas), y el polvo, que entró por todos los huecos de la autocaravana.

La pista F208, una de las que lleva a Landmannalaugar, sí tiene vados en ríos, pero gracias al relato de Francesco y Daniela Bini, nos atrevimos a tomarla, y tal como ellos relataron, nos quedamos ante el primer vado. Allí había un parking y un puente peatonal para llegar al refugio, a escasos doscientos metros del mismo.

El ferry

Inicialmente habíamos reservado la forma de pasaje más económica posible, en literas compartidas. Se trata de cabinas interiores de 6 o 9 personas, que se comparten con otros viajeros.

No obstante, leí un relato que me hizo temer pasar un mal rato en caso de marearse alguno de nuestros desconocidos vecinos de cabina. Por ello, un par de meses antes de partir solicité un cambio en la reserva, a fin de viajar en cabina familiar interior, pagando la correspondiente diferencia en el precio de los billetes.

Durante los cinco días que pasamos en el ferry, estuvimos la mayor parte del tiempo en la cubierta exterior, donde no nos mareábamos.

La tripulación número 1 volvió quince días después que el resto del grupo. Durante su viaje de regreso el mar estaba muy tranquilo. Su experiencia es muy diferente a la nuestra.

Los niños son bienvenidos

En Islandia, las niñas no pagaron en ningún camping, ni tampoco les cobraron entrada en los museos.

Fotografía

Llevábamos una cámara de video (Eva) y tres cámaras fotográficas digitales (David, Xènia y Aina).

Las tres cámaras fotográficas tienen distintas edades y usan distintos tipos de tarjetas de memoria (Compact Flash, XD y Smart Media).

Viajábamos a un país con una naturaleza muy susceptible de ser fotografiada.
Efectivamente, a la vuelta sumábamos 4.400 fotografías y 5 horas de video a editar ¡!

Podíamos estar varios días sin pisar un núcleo importante de población: No iba a ser fácil encontrar laboratorios fotográficos donde nos pudieran descargar las repletas tarjetas de memoria, por lo que inicialmente compramos algunas tarjetas adicionales.

Finalmente unos colegas de foro nos mostraron la solución: un disco duro Starblitz, al que pudimos descargar todas las tarjetas con una facilidad y comodidad extremas.

EL VIAJE

Viernes, 27 de Julio. Centelles – Gien (833 km)

El gran día. ¡Habíamos iniciado la cuenta atrás desde hacía meses!

Tres de las cuatro tripulaciones teníamos intención de salir sobre las seis de la mañana, por aquello de “a quien madruga, Dios le ayuda”. Temíamos encontrarnos con atascos en las cercanías de París (era fin de mes y cambio de periodo vacacional), y preferíamos pasar por París el sábado pronto por la mañana a hacerlo por la tarde.

No obstante, nosotros terminamos con los preparativos sobre las dos de la madrugada, y cuando por fin aparcábamos con todo listo, David no pudo cerrar la ventanilla del conductor, y tuvo que tirar de ella con las manos para subirla.

Nos fuimos a dormir, resignados a retrasar nuestra salida respecto al grupo, y esperar a que abriera el taller, suponíamos que alrededor de las nueve de la mañana.

En el taller nos engrasaron los mecanismos de la ventanilla, pero no tenían la pieza de repuesto, por lo que decidimos no usar la ventanilla en todo el viaje, ¡no se nos fuera a quedar abierta! Seguramente a los otros vehículos les resultaría curioso vernos abrir la puerta y contorsionarnos hasta casi apearnos en los peajes...

Listos, salimos a las 8:55, el cuentakilómetros marcaba 32.002 km.

No habíamos rodado ni media hora cuando Xènia se mareó. Frené, y David, que estaba ayudando a Xènia, se cayó y se lastimó la rodilla.

Xènia se mareó de nuevo en la frontera francesa.

El inicio fue algo incidentado.

Paramos en el área de Le Village Catalan, las niñas pudieron jugar en los toboganes, y desayunamos un trozo de la clásica coca de la abuela, que cada verano nos acompaña en nuestros primeros días de viaje.

Se inició un intenso intercambio de mensajes SMS: todas las tripulaciones nos comunicábamos nuestras posiciones, y podíamos ver a qué distancia estábamos los unos de los otros.

El cronograma de la primera jornada para las distintas tripulaciones, numeradas por orden de salida de casa fue:

La tripulación número 1 había salido puntualmente a la hora prevista, entró en Francia a las 7:39, y llegó al camping “Les Bois du Bardelet”, de Gien, entre las 17 y las 18 horas. Se bañaron en la piscina, cenaron, y nos dieron la bienvenida cuando llegamos, bastante más tarde, acompañándonos a visitar las instalaciones y la piscina del camping.

Disfrutamos de una agradable tertulia con ellos durante nuestra cena.

La tripulación número 2 había salido más tarde de lo previsto, aunque iba por delante nuestro: pasó por La Jonquera a las 10:15.

La tripulación número 3 (nosotros) cruzamos la frontera francesa a las 11:15, paramos para almorzar a las 14:00 en Larzac (ensalada mediterránea y macarrones), luego nos detuvimos a sacar unas fotos del viaducto de Millau, y paramos a repostar en una gasolinera donde había una gran cola y perdimos bastante tiempo. Nos encontramos con la tripulación número 2 sobre las 21:00 horas, y llegamos juntos al camping donde estaba la tripulación número 1, sobre las 22:00 horas. A las 22:30 estábamos instalados. Nos acomodamos y cenamos. Nos apetecía premiarnos de tanto kilómetro con una cena bajo el todo, al exterior, con velita y cava.

La tripulación número 4 salió por la tarde, después del trabajo. Tenían por delante una intensa tarde-noche de conducción.



Diesel: $31.91+48.99+24.72 = 105.62 \text{ €}$

Peajes: $3.60 + 3.80 + 10.60 + 6.25 + 15.80 + 4.60 = 44.65 \text{ €}$

Sábado, 28 de Julio. Gien – Canterbury (455 km)

La tripulación número 1 se levantó temprano. Querían salir del camping sobre las 9 de la mañana, ya que esa misma tarde debían embarcar en Zeebrugge (Bruselas), con destino Escocia.

Nos despertaron para despedirse, tal como les habíamos pedido que hicieran.

Mientras estábamos desayunando, nos llamó por teléfono la tripulación número 4, indicándonos que habían llegado a las 4 de la madrugada al área de autocaravanas de Gien, situada al lado de la piscina municipal.

Nosotros, junto con la tripulación número 2, y aprovechando que ese día sólo había que recorrer unos 400 km., esa mañana habíamos decidido bañarnos en la piscina descubierta del camping, sin marcarnos horarios. El agua estaba climatizada, y aunque no era muy caliente, resultó agradable.



El sol dio paso a un cielo gris amenazador. Nos duchamos. Almorzamos bajo el toldo, por si empezaba a llover (lo que finalmente no hizo durante el almuerzo).

Vaciamos y llenamos aguas, pagamos y salimos del camping a las 14:24 horas. Tras cierta negociación con la chica del camping que nos había formalizado la entrada la noche anterior, nos habían indicado que podíamos demorar la salida hasta las 14:00 horas.

En seguida se puso a llover. Estábamos a 26.6° C, el día era gris y bochornoso.

Seguimos la estela del capitán de la tripulación número 2, primero bordeando y evitando París, y luego por tierras normandas. Pasamos frente a varios cementerios alemanes, ingleses, australianos..., recuerdos inequívocos del desembarco.

A las 21:15 nos separamos de la tripulación número 2. Estábamos un tanto fatigados de cruzar rotondas, nos metimos en la autopista, y en la gasolinera nos encontramos con la tripulación número 4, que acababa de pasar el día en el parque Asterix. Nos entretuvimos en saludarnos, ellos llenaron agua, etc.

Llegamos a Calais, y la tripulación número 2 ya estaba esperándonos en la entrada del Eurotunnel.

Teníamos intención de cenar y dormir en el parking del Eurotúnel. Nos aproximamos a la zona donde debíamos hacer cola el día siguiente a las 7 de la mañana, de modo que ya no hubiera que mover las autocaravanas.

Pasamos el control de aduanas.

La policía francesa se limitó a mirar los pasaportes.

La policía inglesa subió a la autocaravana, y comprobó que no llevásemos a nadie escondido.

Nos indicaron que apagásemos el gas, y nos comentaron que no estaríamos mucho rato aparcados, ya que saldríamos en el próximo tren, el último del día.

Habíamos tenido suerte, ya que si nosotros hubiéramos solicitado el cambio de billete, a fin de adelantar la salida tomando el próximo tren, nos habría costado 99 € de suplemento a cada autocaravana.

Fuera hacía fresco. Mientras esperábamos, casi todos nos cambiamos y nos vestimos con el pantalón largo.

Ya en el tren, las niñas cenaron natillas y queso, y las pusimos a dormir.

David y yo cenamos pan con tomate y longaniza. De este modo ya nos podíamos ir a dormir en cuanto llegásemos a Inglaterra. Al día siguiente debíamos madrugar.



Cambiamos la hora de los relojes, atrasándola, con lo que ganamos una hora.

A las 0:50 hora inglesa (1:50 hora española) llegamos a un parking de Canterbury que la tripulación número 4 ya conocía de antemano. El camino se nos había hecho largo por la hora, la lluvia, la oscuridad, el cansancio, y la novedad de conducir por la izquierda, por una carretera no muy ancha.

Estábamos molidos, y nos metimos en la cama sin más preámbulos.

Pan + chocolate+chicles: $1.85+2.45+4.70 = 9$ EUR

Camping: 22.40 EUR

Diesel: $38.01+25.26 = 63.27$ EUR

Peaje: 7.6 EUR

Eurotunnel: 86 EUR

Domingo, 29 de Julio. Canterbury – Falkirk (731 km)

Las 3 autocaravanas (tripulaciones 2, 3 y 4) salimos del aparcamiento de Canterbury a las 8 de la mañana, hora inglesa.

La temperatura exterior era de 12.2° C y lloviznaba.

Me puse en circulación mientras mi pasaje todavía dormía, apurando un poco más su descanso.

En seguida nos habituamos a la conducción por la izquierda. Lo que me supuso mayor dificultad de adaptación fueron las incorporaciones a las rotondas, en las que había que ceder el paso a los vehículos que venían por nuestra derecha.

En una de las salidas de la autopista perdimos a la tripulación número 4, que en ese momento iba la primera de la comitiva. Al cabo de un rato nos reencontramos, poco después del peaje del túnel que cruza por debajo del río Thames. Ese peaje no aceptaba tarjetas de crédito, afortunadamente disponíamos de libras esterlinas en efectivo.

En la primera gasolinera en la que repostamos constatamos los muy elevados precios del combustible. Por los walkies íbamos haciendo cálculos hasta llegar a la conclusión de que un litro de diesel nos había costado unas 250 de las antiguas pesetas (“sólo” eran 230, hechos los cálculos con más precisión, en casa) ¡!!

Paramos para almorzar en un área de descanso de la autopista, cerca de Preston. En nuestra autocaravana hacía poco rato que nos habíamos tomado unos bocadillos caseros, por lo que las niñas prefirieron saltar a comba, en lugar de comer.

El paisaje cambió, seguimos viajando en dirección norte, y aparecieron los prados y los rebaños de ovejas.

Salió el sol. Las nubes eran preciosas, gruesas, y con contrastes oscuros y claros.

El GPS de la primera autocaravana de la comitiva nos guió hacia el castillo de Caerlaverock , cerca de Dumfries, por unos estrechísimos caminos de la campiña escocesa, por los que deseábamos encarecidamente no encontrarnos a nadie en sentido contrario (es decir, a nadie guiado por el mismo modelo de GPS...).



Cuando llegamos al aparcamiento del castillo, nos reencontramos con la caravana de la tripulación número 1, que no había cruzado con nosotros el estrecho por el Eurotunnel, sino que había embarcado en ferry de Bélgica a Escocia. La verdad es que tenían cara de relax y salud.

Visitamos el castillo, de planta triangular.

El césped estaba perfectamente recortado, para envidia de todo aquél que alguna vez haya tenido y mantenido césped en el jardín.



Pusimos rumbo a Falkirk. A la hora a la que llegamos, la rueda o esclusa giratoria que hace las veces de ascensor de barcos entre canales ya no estaba en funcionamiento, aunque nos acercamos a hacer unas fotos.



Pernoctamos en el aparcamiento de la rueda: Nuestra cena fueron spaghetti carbonara, a la luz de una vela.

Diesel: $30.97 \text{ GBP} + 38.55 \text{ GBP} = 69.52 \text{ GBP} = 96.46 \text{ EUR}$

Peaje: $1 \text{ GBP} = 1.39 \text{ EUR}$

Supermercado gasolinera: Ensalada, yogures, Kinder: $11.36 \text{ GBP} = 15.76 \text{ EUR}$

Lunes, 30 de Julio. Falkirk – Scrabster (439 km)

Salimos a las 07:00 horas del aparcamiento, con 11.8° C de temperatura exterior. Lucía el sol.

Mi pasaje iba, nuevamente, durmiendo.

Nos dirigimos hacia Inverness.

Debíamos repostar, pero apuramos los depósitos y la tripulación número 4, que en este tramo iba en primera posición, se detuvo en el arcén, a rellenar el depósito mediante un bidón auxiliar de diesel.

Nosotros no llevábamos bidón adicional, por lo que temiendo no llegar a la siguiente gasolinera, retrocedimos 20 km. hasta la población de Blair, separándonos del grupo. En la gasolinera de Blair llenamos diesel, vaciamos el químico (ya preparándonos para el embarque en el Norröna), y compramos bocadillos para cenar en el barco.

Nos fuimos reencontrando con el resto de tripulaciones de forma escalonada.



Visitamos el castillo de Dunrobin. Se ofrecía un espectáculo de cetrería en sus jardines.





Almorzamos un poco más adelante, frente al puerto de Helmsdale, en el mismo lugar donde un par de años antes la tripulación número 4 había visto focas.

El almuerzo consistió en un plato combinado, ya que debíamos vaciar la nevera para embarcar: Las niñas tomaron macarrones y melón con jamón. Nosotros simplemente melón con jamón.

Rematamos el almuerzo con un excelente café de la cafetera *Nespresso* de la tripulación número 4. El café es de lo peor que llevábamos en nuestra auto (café instantáneo), y esos cafés sabían a gloria. *Poco después de volver hemos estrenado una pequeña cafetera italiana.*

Nos tomamos el *Cocculine*, el medicamento homeopático que llevábamos para combatir el mareo. Deberíamos haber empezado a tomarlo la noche anterior, pero se me olvidó.

Preparé una mochila grande, con ropa para pasar 3 días en el barco, y todos los remedios anti-mareo que teníamos: Pulseras, *Cocculine* y *Biodramina*.

Continuamos ruta hacia *Scrabster*.

Presenciamos la llegada del *Norröna*, desde el exterior de las autos. Hacía frío, y finalmente optamos por entrar en la autocaravana y cenar los bocadillos que habíamos comprado por la mañana.



Ya en el barco, dejamos las mochilas en nuestra cabina, situada en la octava cubierta. A pesar de habernos tomado el *Cocculine* durante el almuerzo, nos tomamos una *Biodramina*, ya que en seguida estuvimos algo afectados por el movimiento del barco.

Después de una breve visita al ferry, nos retiramos a dormir.

Diesel: $56.60 \text{ GBP} + 37.64 \text{ GBP} = 94.14 \text{ GBP} = 130.61 \text{ EUR}$

Galletas, bocadillos: $10,35 \text{ GBP} = 14.36 \text{ EUR}$

Castillo: $19 \text{ GBP} = 26.36 \text{ EUR}$

Ferry, ida y vuelta, autocaravana y 4 pasajeros en cabina cuádruple interior: 2.252 EUR

Martes, 31 de Julio. (Ferry)

Nos despertamos a las 9:45, con un mensaje SMS de la tripulación número 1 solicitando una Biodramina de emergencia. Poco después continuamos durmiendo.

Volvimos a despertarnos a las 13:00 horas, al recibir otro mensaje SMS de la tripulación número 1, invitándonos a unirnos a ellos para el almuerzo. No sabíamos qué hora era, ni siquiera habíamos desayunado. Al cansancio acumulado probablemente se le habían sumado los efectos de las Biodraminas del día anterior, y habíamos estado inmersos en un largo y profundo sueño.

Nos duchamos y salimos de la cabina con la intención de almorzar. Los restaurantes y la cafetería del Norrøna estaban cerrados, ya que estábamos llegando a Bergen. Xènia y Aina tenían hambre, y les compramos unas magdalenas en una máquina de vending del barco.

Nos encontramos con las tripulaciones 1 y 4, listas para desembarcar. Disponíamos de dos horas para visitar Bergen.

Nos hicimos la clásica foto en Bryggen, ante las casas de madera. Habíamos estado allí mismo dos años antes, sin sospechar que repetiríamos visita en estas agradables circunstancias, como escala del esperado viaje a Islandia.



Compramos frutos rojos en un puesto del mercado (cerezas y arándanos), y calamares a la romana para Xènia y Aina, que se los comieron de pie, y con buen apetito. Además compramos salmón (lo tomaríamos ya en Islandia), gambas, que serían nuestro almuerzo, y una barra de pan.



Dimos un paseo por algunas de las callejuelas que hay entre las casas de madera de Bryggen.



Volvimos al Norröna, y salimos a la cubierta superior, donde almorzamos las gambas. En cuanto el ferry zarpó, abrió el bar de cubierta, y nos pedimos unas cervezas. Acabamos juntándonos bastantes miembros del grupo alrededor de la mesa, tomando té y cervezas.

Nosotros teníamos reserva para la cena en el restaurante a la carta, a las 20:30 horas. David nos lo había prometido a las niñas y a mí si nos portábamos bien (cosa que indudablemente hicimos...): Las niñas cenaron menú infantil. David y yo pedimos

salmón de primer plato, y halibut de segundo, todo ello regado con vino chileno, agua y dos cafés expresos. Disfrutamos de vistas a alta mar, y a unas plataformas petrolíferas, de las que pasamos a poca distancia.

Visitamos la duty-free shop, donde compramos botellines de agua, chocolate After Eight (otro clásico en nuestros viajes en ferry, aunque luego no lo consumamos durante el resto del año), protectores labiales de Ágata Ruiz de la Prada para las niñas, y alguna otra cosa para el aseo personal.

Y nos retiramos a dormir.

Magdalenas: 2 x 22 DK / Duty-free shop: 320 DK / Cerezas, arándanos 130 NOK / Salmón, gambas: 180 NOK / Pan: 31 NOK / Calamares, agua: 190 NOK = 115.18 EUR Cena a la carta: 817 DK = 109.64 EUR

Miércoles, 1 de Agosto. (Ferry)

Según nos levantamos de la cama, fuimos cayendo como moscas: Primero se marearon David y Xènia, al ir al baño. Después, Aina. Yo fui medio resistiendo. La verdad es que debían haber pasado unas 13 horas desde que nos habíamos tomado el último Cocculine, la noche anterior. Hicimos una maniobra rápida, nos vestimos, ayudé a las niñas a abrocharse las botas, y salimos urgentemente y sin peinar, a cubierta, donde el aire fresco tuvo efectos reparadores.

Peiné a las niñas en cubierta, y bajamos a la cafetería, donde compramos dos magdalenas para su desayuno. Subimos a tomárnoslas nuevamente a cubierta, aunque finalmente sólo yo tuve apetito.

En estos momentos se nos antojó que la aproximación a Islandia tenía un cierto punto de dificultad.

Cerca teníamos a una familia con un bebé, que lloraba muy enfadado. La madre vestía un forro polar de la marca islandesa 66° North, por lo que creímos que podrían ser islandeses. Ella podría llamarse “algo”dóttir... Mecía el cochecito del bebé, que se acabó calmando, y finalmente reinó el silencio. Pobre criatura, no podía explicar si tenía hambre, si estaba mareado o si tenía sueño...

Xènia quería ir a la piscina del barco. Bajamos a la piscina, donde nos encontramos con algunos compañeros de expedición. Las niñas se lo pasaron en grande, ya que de vez en cuando en la piscina había un importante oleaje, provocado por el movimiento del barco.

Llegó la hora del almuerzo. El buffet estaba cerrado, y compramos unos bocadillos en la cafetería. Los bocadillos llevaban mantequilla, y ese sabor no les gustó a las niñas, por lo que fui a la duty-free shop (la única tienda del barco), y compré una bolsa de patatas fritas y otra caja de After Eight, que se convirtieron en su menú para ese día.



Llegamos a las islas Faroe a las 15:30 horas. Disponíamos de una hora y media para dar un paseo por Thórshavn, su capital.

Había una gran cola de vehículos esperando para embarcar, entre ellos muchas autocaravanas, y también vehículos todoterreno con Maggiolinas en el techo, ruedas de

recambio extra, y depósitos de combustible también en el techo. Asimismo, en la cola de embarque había algunos camiones (militares, de correos, de bomberos, etc.) reconvertidos en vehículos vivienda. Algunos parecían muy preparados para el territorio islandés. Aprovechamos para saludar a un forero con el que habíamos contactado por Internet pocos días antes de partir, y que acababa de pasar dos días en las islas Faroe y también se dirigía a Islandia.



Ya de vuelta al Norröna, nos compramos unos helados, y salimos a cubierta, donde esperamos la hora de zarpar, todavía contemplando el embarque de vehículos.

Volvimos a nuestra cabina, y aprovechamos la calma y las instalaciones para ducharnos y lavar las melenas de las niñas.

Teníamos previsto cenar en el buffet. Hicimos una reserva para el turno de las 20:30 horas. Dejamos pasar el rato de espera en la cubierta, donde circulaba el aire. Definitivamente era el lugar del barco en el que mejor nos sentíamos.

Cenamos. El buffet ofrecía una enorme variedad de platos, aunque el roast-beef y la ensalada fueron nuestros preferidos. No nos apetecían el marisco, el salmón, o las comidas cremosas o con mantequilla.

Salimos a cubierta y nos fuimos a dormir.

El día siguiente, por fin, era el gran día ¡!!

Magdalenas 28 DK / 4 bocadillos 168 / After Eight + patatas: 49 / Helados: 50 = 295 DKK = 39.59 EUR Cena + bebidas: 489+64 = 553 DK = 74.21 EUR

Jueves, 2 de Agosto: Seyðisfjörður – Hafragilsfoss (179 km)

Había llegado el gran día: El día cero de la cuenta atrás.

A las 6:30 (hora islandesa) nos despertó el aviso por la megafonía del Norröna, indicando que a las 7:00 horas debíamos dejar las cabinas libres. Así lo hicimos. Peinamos a las niñas en la cubierta exterior, tomando el aire, como ya habíamos hecho el día anterior.

No nos apetecía visitar el buffet del desayuno, no teníamos los estómagos muy en forma.

El Norröna entró en el fiordo de Seyðisfjörður, por fin en aguas tranquilas. Fue el gran momento de la fotografía. Vivíamos la emoción y la alegría de la llegada.

Entablamos conversación con otro grupo de 4 autocaravanistas catalanes, a los que posteriormente nos fuimos encontrando en ruta en diversas ocasiones.

Se abrieron los accesos a las bodegas garaje, bajamos, y recolocamos nuestro equipaje en la autocaravana. Cambiamos la ubicación de las longanizas, buscando el lugar más discreto para ellas, aunque nadie tuvo intención de buscarlas, ni siquiera nos pidieron nuestros pasaportes.

Del Norröna desembarcó una colección de vehículos extraños, autocaravanas, camiones reconvertidos, e incluso una moto con sidecar. Nos preguntábamos algo acomplejados si un vehículo tan estándar como el nuestro sería apropiado para Islandia...

Emprendimos ruta a las 11 de la mañana, con 11.4° C de temperatura.

Seyðisfjörður es una población que en verano vive al pulso del Norröna. El barco atraca y zarpa de su puerto una vez por semana, todos los jueves. Había leído en algún relato la recomendación de no reaprovisionarnos allí, sino en la cercana y más poblada Egilsstaðir, por lo que no nos detuvimos.

El paisaje era espectacular, con muchas cascadas y ríos. En la parte alta de la primera cuesta había una zona con lagos, y en cierto modo nos recordó a la carretera 55 noruega.

Nos detuvimos en un descampado, a fin de reagruparnos y planificar qué haríamos el resto de la jornada: Nos dirigiríamos a la zona del lago Mývatn, que concentra una gran cantidad de características volcánicas extrañas. La primera visita prevista era la cascada de Dettifoss. Es decir, emprendíamos nuestro recorrido circular a la isla en sentido anti-horario.

La tripulación número 1 se adelantó hacia el camping donde pasaría noche, mientras las tres autocaravanas nos dirigimos al supermercado, en la población de Egilsstaðir, donde compramos productos frescos. También compramos unas galletas que acabaron convirtiéndose en un clásico islandés, y que ahora las niñas echan muchísimo de menos: redondas, de tipo galleta María, bañadas por una cara de chocolate negro.

Almorzamos en un pequeño desvío de la carretera, en un lugar donde soplaban un viento constante. De menú teníamos una ensalada que habíamos comprado en el supermercado, y pan con tomate. En este caso no es que untásemos el pan con tomate, sino que el pan estaba horneado con trocitos de tomate en su interior, y sus rebanadas eran de un color rosado.

La guinda del almuerzo fue otro excelente café *Nespresso* de la cafetera de la tripulación número 4. Lo acompañamos de unas galletas escocesas.

Condujimos estos primeros tramos despacito, casi masticando el paisaje.

Llegamos a un tramo de la Ring Road que estaba sin asfaltar, con bastantes agujeros, de modo que pusimos a prueba la firmeza de la sujeción del mobiliario de los autos.

De vez en cuando unas ovejas lanudas cruzaban corriendo la carretera, preferentemente en grupos de tres.

El paisaje era cada vez más lunar, íbamos perdiendo vegetación.

Teóricamente la mejor vista de la cascada de Dettifoss se consigue desde la orilla izquierda (oeste), pero ese tramo de la F862 sólo es accesible a vehículos 4x4. Por esa razón nos desviamos de la Ring Road, y tomamos unos 30 km. de la carretera de tierra 864, con abundantes tramos de “toile ondulé”, que nos llevaría a la orilla derecha (este) de la cascada de Dettifoss, donde volvimos a reagruparnos las 4 tripulaciones. Incluso coincidimos con el otro grupo catalán de 4 autocaravanas, y nos intercambiamos fotos de grupo.



Dettifoss es el mayor salto de agua de Europa, o mejor dicho, el más potente. El salto tiene 44 m. de altura, y en promedio su caudal es de 200 m³/s, aunque en verano su caudal llega a 1540 m³/s. Este flujo varía enormemente con la estación meteorológica, las condiciones climáticas, e incluso con la hora del día. A modo de comparación, el caudal de las cascadas del Rin, con 23 m. de altura, es de 600m³/s.

Las aguas de Dettifoss, procedentes del deshielo de glaciares, arrastran una gran cantidad de sedimentos. La fuerza de la caída proyecta su spray unas centenas de metros hacia el cielo.

En esta zona el río Jökulsá á Fjöllum ha excavado el impresionante cañón de Jökulsárgljúfur.



Después de incontables fotografías a esta impresionante y esperada cascada, nos dirigimos a pie 1 km. aguas arriba, hacia la cascada de Selfoss, que no es muy alta (11 m.) pero sí muy ancha, al tratarse de una falla en diagonal a lo largo del río, en forma de arco o herradura.



Lucía el sol, y la cascada estaba preciosa.

Parte del grupo intentó llegar a pie a la cascada de Hafragilsfoss, que se encontraba aguas abajo.

Aina y yo nos quedamos en la auto, todavía en el parking de Dettifoss, y aprovechamos para llenar bidones de agua para beber.

El grupo volvió al poco rato: el camino a la cascada era complicado, y se conformaban con verla desde el mirador de la carretera.

La tripulación número 1 volvió al camping, donde había dejado la caravana, y las tres autos nos quedamos en el parking mirador situado sobre la cascada de Hafragilsfoss. Cenamos con vistas a la cascada, de 27 m. de caída, y a su columna de vapor. De menú teníamos sopa y pechugas de pollo al camping-gaz.

Ese día la tripulación número 2 estaba de aniversario, y tras la cena nos invitó a cava y galletas, por lo que decidimos rebautizar la cascada con el nombre de la protagonista de la fiesta.

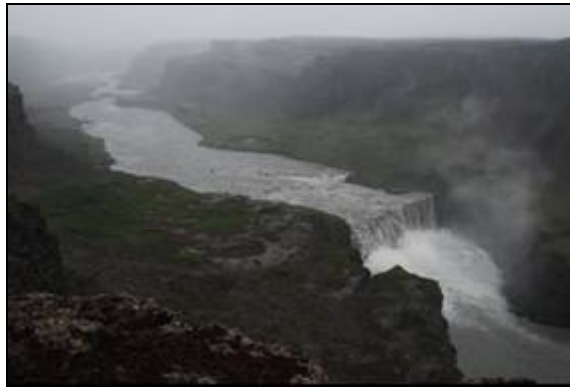
Quedamos en que al día siguiente nos levantaríamos a las siete de la mañana, a fin de salir a las ocho en dirección a Ásbyrgi.

Fuera hacía bastante frío, la temperatura había bajado a 1.8° C. Encendimos la calefacción y nos pusimos los pijamas de invierno.

Supermercado: 12.881 ISK = 137.12 EUR

Viernes, 3 de Agosto: Hafragilsfoss - Mývatn (168 km)

Nos despertamos a las 7:00 horas. Estábamos en nuestro idílico lugar de pernocta, un mirador sobre la cascada de Hafragilsfoss.



La tripulación número 4, de nuevo, nos preparó un exquisito café.

Salimos a las 8:35 horas, con 1.5° C de temperatura exterior.

David estaba nervioso, porque debíamos superar un tramo no asfaltado en cuesta, justo a la salida del parking. Temía perder tracción y resbalar, lo que efectivamente sucedió en el primer intento. Al segundo intento subí con más fuerza, y superamos la cuesta, aunque los dos nos quedamos temblorosos por la incertidumbre vivida.

Nuestra cabezona no se porta muy bien en los terrenos resbaladizos.

Llovía. En algunos momentos bajaba la niebla y las tres autocaravanas parecían estar sobre una nube.

Nos detuvimos en la gasolinera de Ásbyrgi, repostamos diesel, vaciamos el químico en los servicios, las aguas grises en el lavacoches, y dejamos la bolsa de basura en unos contenedores.

También compramos las primeras postales, y algunas cosas más.

Visitamos Ásbyrgi. Es una depresión de 8 km. de longitud, cercana a la desembocadura del río Jokulsá. Tiene forma de anfiteatro o herradura. Es debida, según la mitología vikinga, a la pisada accidental de uno de los cascos del caballo de ocho patas del dios

Odin. En este lugar hubo una cascada, pero un terremoto cambió el curso del río. La depresión está rodeada por acantilados de hasta 100 metros de altura, y existe una isla rocosa en el centro.

La tripulación número 4 conectó su manguera a un grifo en el exterior de un bloque de servicios, con la que llenamos el depósito tanto ellos como nosotros.

Aina y David se quedaron en la auto, reservando fuerzas para la siguiente excursión. David aprovechó el momento para tapar con cinta americana las entradas de aire de las puertas de la cabina.

Xènia y yo nos fuimos a dar un paseo, y llegamos a un estanque con patos. La estampa era idílica. Luego continuamos hasta un balcón-mirador.

Retomamos camino hacia Rauðhólar, en la F862.

Considerando la recomendación del “libro rojo”, aparcamos en Vesturdalur.

Empezamos a caminar, aunque la excursión resultó mucho más larga de lo que había imaginado (no lo leí correctamente). Acabamos caminando unas tres horas, con unas espectaculares vistas sobre el cañón del río Jokulsá, aunque no dimos con las formaciones basálticas que hubiera querido visitar, y donde nosotros habíamos estado diez años antes, que se encontraban a pocos minutos, en dirección contraria.

Las niñas caminaron bien, a ratos con el buff y las orejeras puestas. Los pantalones se nos mancharon de barro: El terreno estaba mojado, y lloviznaba, pero el paisaje merecía la pena.

Se respiraba una impresionante sensación de soledad, acompañada por un silencio indescriptible en los momentos en los que nos alejábamos del río.

Me supo mal haber hecho caminar tanto a todos los expedicionarios del grupo. Afortunadamente vimos un paisaje precioso.



David deseaba sacar la auto del aparcamiento donde estaba, ya que debíamos superar una cuesta pronunciada, y temíamos que se embarrase si empezaba a llover con intensidad. Una vez superada la cuesta, almorzamos, con un premio para los cansados excursionistas: Aperitivo de aceitunas rellenas y patatas fritas. De segundo plato, y por aclamación popular, arroz blanco.

Esa tarde a la tripulación número 2 le apetecía ir a rodar un poco por la costa.

Nosotros seguimos a la tripulación número 4, en dirección a las solfataras de Hverir, cercanas al lago Mývatn, por el camino de la costa (carreteras 85 y 87). Nos íbamos

retrasando respecto al horario previsto de llegada, por lo que decidimos prescindir de las solfataras, y nos dirigimos directamente a los Mývatn Nature Baths, donde nos encontraríamos con la tripulación número 1.

Estos baños son la versión norteña de su prima del sur, la Blue Lagoon, aunque más pequeños y menos espectaculares. Fueron inaugurados en el año 2.004, y de momento son menos turísticos, menos comerciales y más tranquilos.

Constan de una gran laguna geotérmica, que aprovecha el abundante agua caliente de la zona. Mide 5.000 metros cuadrados, y sus aguas contienen abundantes minerales. Su alto contenido en azufre puede perjudicar a las joyas de plata y cobre, por lo que es recomendable quitárselas.

Pasamos dos horas en remojo, disfrutando del agua caliente, a 38° C - 40° C, y de las nubes de vapor que emanaban del agua. La temperatura exterior cada vez era más gélida, aunque por fortuna no soplaba el viento.

La combinación de agua caliente y aire frío provocaban una magnífica sensación placentera, de relajamiento total.



Tras la sesión de duchas nos fuimos al camping donde estaba la caravana de la tripulación número 1.

Ellos y nosotros desplegamos los toldos, y cenamos al fresco, que cada vez fue decididamente más frío. De esta forma pudimos disfrutar de unos momentos de charla y tranquilidad, aunque nuestras niñas tenían frío y acabaron cenando dentro de la auto.

Diesel: 3763 ISK = 40.06 EUR

Postales, sellos, supermercado: 172+150 = 322 ISK = 3.43 EUR

Baños: 2.800 ISK = 29.81 EUR

Camping, lavadoras y secadoras: 3.600 ISK = 38.32 EUR

Sábado, 4 de Agosto: Mývatn - Akureyri (131 km)

La tripulación número 4 se fue del camping poco antes de las 10:00 horas. La tripulación número 1 se acercó a saludarnos y salió poco después.

A esa hora nosotros acabábamos de despertarnos: Teníamos previsto tomarnos el día con calma, y seguir con todas nuestras rutinas habituales, sin prisas, ya que habíamos estado madrugando todos los días.

No podríamos visitar muchas de las atracciones naturales de la zona, altamente recomendables, aunque nosotros ya las conocíamos de nuestro anterior viaje a Islandia, tales como las formaciones de lava de Dimmuborgir, el volcán Hverfjall, el parque privado de Höfði, los pseudos-cráteres de Skutustadir, o las grietas de Grjótagjá y Storaagjá.

Fui a la recepción del camping. La noche anterior quise lavar ropa, y tal como me había indicado la tripulación número 1, el personal del camping era quien hacía uso de las lavadoras y secadoras, por lo que les había entregado dos bolsas, una con ropa blanca y otra con ropa de color. Fue un lujo recoger la ropa ya limpia y seca, evitando las nerviosas esperas ante dichos electrodomésticos.

Doblé la ropa, desayunamos juntos “un completo” los cuatro sentados en la mesa, por primera vez en muchos días. Llenamos cantimploras y bidones para la excursión del día siguiente, vaciamos el químico, llenamos el depósito de agua limpia, hicimos unas fotos, y por fin salimos. Se nos habían hecho las 13 horas.

Estábamos a 9.8° C.

Esta vez sí, nos dirigimos al campo de solfataras de Hverir, a pie del Námafjall.

Ese campo olía a Islandia. *Durante este viaje convenimos que el olor de azufre y otros gases lo asimilaríamos a Islandia, ya que realmente ninguno de nosotros habíamos olido huevos podridos, el símil tan comúnmente utilizado.*



Nos acercamos a las ollas de barro burbujeante y, siguiendo una excursión del “libro rojo”, tomamos el camino que sube a las crestas de Námafjall, por encima del campo de solfataras. El camino estaba mojado y resbaladizo. Hacía bastante viento. Subimos los cuatro, aunque Aina protestó un poco.

Una vez arriba nos encontramos con más solfataras, así como buenas vistas de los alrededores. En el suelo había piedras de casi todos los colores.



Se nos pegó mucho barro a las botas, incluso costaba caminar.

Ya de vuelta, nos acercamos a una zona donde unos surtidores de vapor silbaban escandalosamente.



Nos quedamos a almorzar en el mismo parking: De menú teníamos cintas con queso, sardinas, y jamón en dulce.

Por la tarde nos acercamos a la zona del volcán Krafla. Primero nos dirigimos a una de sus bocas eruptivas, el cráter Viti, un lago de agua azul sulfurosa a 98° C.

Hacía mucho viento y llovía con intensidad, por lo que suspendimos la excursión circular al campo de lava del Krafla. No nos apetecía pasar entre 1 y 3 horas bajo la lluvia.

El campo de lava es reciente, del 1.984, y todavía estaba caliente en el año 1.999.

Repostamos diesel, lavamos la auto, e hicimos una compra en el supermercado de la gasolinera.

Nos dirigimos a Akureyri.

Nos detuvimos para tomar unas fotografías de las columnas de lava, en las cercanías del parque privado de Höfði, a orillas del lago Mývatn.

Después hicimos otro alto en el camino, en la cascada de Goðafoss, o de los dioses, donde seguía lloviendo. Se dice que en el año 1000 un colono llamado Thorgeir el Bueno habría adoptado el cristianismo y destruido sus estatuillas de dioses paganos arrojándolas a la cascada.



Ya en Akureyri, preguntamos en una gasolinera por la ubicación de la oficina de alquiler de coches. Una vez localizada nos alejamos tranquilos, hacia un pequeño puerto pesquero, donde cenamos lentejas y albóndigas, y pasamos noche.

Preparamos las mochilas para la excursión del día siguiente y nos fuimos a dormir, mientras oíamos preocupados como seguía lloviendo sin cesar.

Diesel: 2988 ISK = 31.81 EUR

Supermercado: 7004 ISK = 74.56 EUR

Domingo, 5 de Agosto: Akureyri – Sigurdarskali

Salimos del puerto pesquero a las 8:48 horas. Estábamos a 5° C y muy a nuestro pesar, continuaba lloviendo con constancia.

Fuimos a buscar los dos todoterrenos. Habíamos quedado en las oficinas de National (aún siendo domingo ¡!) a las nueve de la mañana.

Dejamos la autocaravana en el parking de la oficina de alquiler, donde pasaría esos dos días.

David y yo condujimos los dos impresionantes Mitsubishi Pajero, con Xènia y Aina de copilotos, hacia el Mývatn, donde nos esperaba el resto del grupo.

Antes de recogerles, repostamos carburante, ya que no deseábamos angustiarnos por si nos iban a hacer falta o no esos diez litros que ya llevábamos consumidos en cada coche, entre Akureyri y el Mývatn.

En total sumábamos 3 vehículos 4x4, y 15 personas. Nos distribuimos a razón de 5 personas por vehículo.

El día seguía gris. Lloviznaba. Nos temíamos una noche difícil, en las tiendas de campaña.

David se quedó impresionado con la imagen de una joven guarda, en mitad de la nada, rastrillo en mano, borrando las huellas de un 4x4 que había circulado a propósito fuera de la carretera, en una acción especialmente reprochable: Hay diversos carteles rogando no hacerlo, pues la naturaleza en esa zona desértica del interior es muy frágil, ya que gran parte del año está cubierta de nieve.

Vadeamos 3 ríos, y paramos para almorzar en el refugio de Dreki, ya muy cerca del Askja.

Fuera hacía bastante frío y viento, aunque había dejado de llover.

El refugio tiene lavabos, lo que agradecemos. Por su uso y para colaborar en su mantenimiento, había que depositar cierta cantidad de dinero en una caja ubicada en la entrada de los mismos, lo que hicimos muy gustosamente.

Unos carteles indicaban a los visitantes que no debíamos utilizar el comedor del edificio principal (de uso preferente para huéspedes), sino el refugio triangular, en el caso de que tuviera espacio libre. Cuando ya estábamos comiendo en el refugio triangular, apareció un grupo con un guía. También les acompañaba la guarda del refugio, quien nos recriminó no haber contactado con ella a nuestra llegada (no caímos en hacerlo). Nos indicó que debíamos pagar por el uso del comedor, lo que no hicimos, ya que no nos permitieron acabar de comer.

Continuamos circulando, hasta llegar al parking desde el que visitamos la caldera del Askja.

Nos abrigamos con todo lo que teníamos. Fuera había 2° C, estaba nublado, y la sensación de frío era acusada.

Pisamos muchas clapas de nieve por el camino, e incluso nos fotografiamos junto a un muñeco de nieve ¡!!



Hay que ver qué verano tan distinto del que vivimos en 1.997, en el que habíamos recorrido ese mismo trecho bajo el sol, sin una pizca de nieve en el camino.

Llegamos al segundo de los dos cráteres islandeses conocidos por el nombre de Víti (el otro está situado en el Krafla). Víti es una palabra islandesa que significa infierno, ya que se creía que el infierno se encontraba bajo los volcanes.

El agua debería haber estado a 28° C, pero los cuatro valientes que se bañaron en sus aguas comentaron que debía estar a unos 14° C, y salieron helados.

El último tramo para llegar al Víti estaba cubierto de un barro muy resbaladizo, y en pendiente. Aina y yo no pudimos acabar de llegar. Ella cogió frío, y emprendimos el regreso, adelantándonos al resto del grupo. Teníamos el viento de cara, y el camino se nos hizo muy largo. La llevé en brazos más de la mitad del trayecto, que en total viene a ser de unos 2,5 km. Agotada, conseguí negociar con ella alternar los tramos en brazos con los tramos a pie, a cada baliza que nos encontrábamos en el camino. Finalmente llegamos al coche, ¡estábamos a salvo!

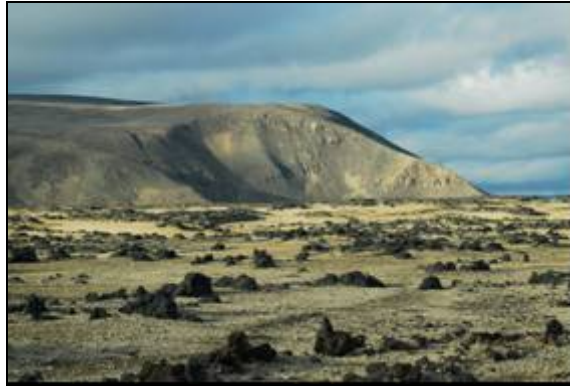
Xènia y David volvieron más tarde. El barro de la cuesta del cráter les obligó a invertir media hora adicional para llegar al camino. El viento cesó, y apareció la niebla. David cuenta que no recuerda haberse alegrado tanto de volver a ver un parking.

Comimos frutos secos, y ya con todo el grupo de vuelta emprendimos el camino en coche hacia el refugio de Sigurdaskali.

David, como chófer de uno de los 4x4, comprobó su tecnología activa. En ocasiones se encendían varias luces en el panel de instrumentos, aunque el vehículo no se inmutó, ni en terrenos de arena fina, ni en piedras o agua. Quedó maravillado con su tecnología.

¡Por fin salió el sol!

Cruzamos parajes lunares, de colorido muy variado, hasta acercarnos a la base del glaciar, a cuyos pies dormiríamos esa noche.



No sé si a causa de los bocadillos del almuerzo, o bien debido al cambio de aguas, estuve mareada durante los últimos kilómetros de conducción, aunque al llegar al refugio se me pasó en seguida, gracias al aire frío.

Nos daba algo de pereza montar las tiendas, y nada más llegar nos presentamos a la guarda del refugio (esta vez lo hicimos bien). Le preguntamos si quedaban literas libres, además de las cuatro que ya teníamos previamente reservadas. Sólo quedaban otras dos, por lo que montamos las tiendas fuera, aunque entramos a cenar en el comedor del refugio, donde ya nos habían advertido por correo que tenían prioridad los huéspedes del refugio. Por fortuna sí había algo de espacio libre en el comedor, aunque había mucha gente. Cenamos puré de patatas, pan con aceite y sal, sardinas y longaniza. De postre llevaba frutos secos, aunque a las niñas no les apetecieron.



Hablando con la guarda del refugio constatamos que la excursión prevista para el día siguiente era bastante más dura de lo que creíamos. Podían ser unas diez horas caminando. No era apta para niños menores de once años. Se recomendaba disponer del

equipo listado en una hoja de papel que colgaba de una puerta del refugio, y a todos nos faltaba algo: la capa interior de lana, la crema solar, las gafas de sol, los pantalones que no fueran tejanos...

La guarda nos ofreció organizar una excursión alternativa para nuestro grupo, que aunque no nos llevaría a ver un fenómeno geotérmico casi único en el mundo (equiparable a algo similar que por lo visto sólo se encuentra en Perú), sí nos llevaría a la entrada de las cuevas de hielo, y habría un paseo por el glaciar, equipados con crampones. La duración sería de unas tres horas, y podrían acompañarnos los niños a partir de nueve años.

Finalmente, las tripulaciones números 1 y 4 decidieron hacer la excursión, así como David. Yo me quedaría con nuestras niñas, demasiado pequeñas incluso para la nueva alternativa. Aina ya había sufrido bastante en el Askja, no era cuestión de abusar.

Rematamos la jornada con un delicioso cremat que nos preparó la tripulación número 2, que además nos obsequió con los vasitos, a modo de recuerdo.

Antes de volver a la tienda de campaña, le pedí todavía otro favor a la guarda, ya que no llevábamos esterillas aislantes. Ella nos prestó un par de esterillas para las niñas aunque, dadas las reducidas dimensiones de nuestra tienda, las colocamos transversalmente y pudimos beneficiarnos los cuatro.

La tripulación número 1 nos prestó un par de piquetas para suelo blando, de modo que pudimos reforzar la tienda por la zona por la que ya empezaba a soplar el viento.

Asistimos a una preciosa y larga puesta de sol, que se escondió detrás de las cimas nevadas de las montañas circundantes.

Finalmente, ya pasadas las doce, nos fuimos a dormir. Aún no era negra noche.

Nos preguntábamos qué resultado nos darían la tienda y los sacos nuevos.

Alquiler vehículos, precio para 4 personas: 19.564 ISK = 208.26 EUR
Diesel, 20 litros para los dos todoterreno = 2480 ISK = 26.40 EUR
WC en el refugio Dreki: 1000 ISK = 10.65 EUR

Lunes, 6 de Agosto: Sigurdarskali - Akureyri

Por la noche me había despertado un par de veces, debido al fuerte viento que me hacía temer que se rompiera la tienda. El caso es que habíamos dormido sorprendentemente bien, calentitos, gracias a los sacos y a la tienda. Y sólo se había soltado una piqueta. Pensamos que podríamos repetir experiencia en condiciones menos duras, algún día de verano en el Pirineo.

Nos levantamos con un sol precioso, un día radiante, sin nubes. Uno de esos días en los que el color azul intenso del cielo levanta el estado de ánimo e incita a la fotografía.

David se unió a la excursión por el glaciar. Durante los últimos días había estado nevando, y la guía iba desenterrando y comprobando las grietas del hielo.



El relato de las impresiones de David acerca de la excursión:

La guía, de 26 años, era una máquina de la escalada, con unas impresionantes piernas musculosas, enfundadas en unas mallas 66° North. Su navegador personal Garmin le indicaba sus anteriores recorridos. Caminaba a una inalcanzable velocidad cuesta arriba, y constantemente decía “Not difficult”. Claro, ¡para ella!. A la hora y media se despidió y tras unos ejercicios y estiramientos musculares inició la subida al Kverkfjöll (la excursión “larga”), guiando a otros dos excursionistas, también catalanes. Se colocó un peto fluorescente, montó su piolet, se ató al arnés una cuerda naranja fluorescente, y emprendió la subida, verificando meticulosamente el hielo que iban a pisar.

Esta excursión nos queda pendiente, con una guía así tiene que ser fabulosa.



A continuación el segundo guía, su novio, acompañó a nuestro grupo en el descenso. Nos explicó que Islandia y Hawai son las únicas islas del mundo que mantienen un cordón umbilical activo que las une al centro de la tierra, sin ramificaciones, acentuando la violencia de las erupciones volcánicas.

Mientras el grupo realizaba la excursión, las niñas y yo fuimos a prepararnos el desayuno en el refugio. Allí nos entretuvimos en ver unos álbumes de fotos, en los que se veía la construcción del refugio, de las duchas exteriores, y el acondicionamiento con césped de la zona de acampada.

Luego recogimos los bártulos y la tienda. Gracias a que ya llevaba varios ensayos previos, esta vez conseguí plegarla en pocos segundos.

Para almorzar nos acabamos el puré de patatas que había sobrado de la cena de la noche anterior. Las niñas lo encontraron delicioso, aunque reconocieron que en casa no lo hubieran ni probado. Abrí una lata de jamón en dulce, que acompañamos de fuet y pan con aceite y sal.

Los expedicionarios volvieron de la excursión y almorzaron.

La tripulación número 1 descorchó una botella de un cava excelente: Cripta, de Agustí Torelló, perfecto para ese momento, ya que con él conmemorábamos el final de la expedición conjunta. Posteriormente nos iríamos reencontrando en ruta, pero ya no las cuatro tripulaciones a la vez.

Nos hicimos una foto de grupo, luciendo las camisetas conmemorativas que nos habíamos hecho para la ocasión.

Y empezó el regreso, a través de unas pistas repletas de sorprendentes cambios de colores y texturas, dignas de los mejores vídeos publicitarios de vehículos todoterreno. A veces el paisaje parecía propio de un decorado excesivo, con tantos extremos, desnudo y a la vez lleno de color. Y siempre omnipresente, el Herðubreið, volcán en forma de tabla rasa, de 1.682 m. de altura, con capas casi horizontales de lava basáltica, cuya forma se debe al hecho de haber entrado en erupción debajo de un glaciar de más de 1 km. de espesor. Se la conoce como la reina de las montañas islandesas, y es la segunda más alta del país, tras el mítico volcán del “Viaje al Centro de la Tierra”, el Snæfellsjökull.



Hicimos una breve parada para la merienda, frente a una gasolinera con cubierta de césped, en Möðrudalur, la granja situada a mayor altura de Islandia (469 m.), muy extensa, y también una de las más aisladas: En 1.814 un visitante de la granja escribió que el granjero tenía 6 hijos, y decía de ellos que nunca habían estado en otra granja distinta, aunque el mayor de ellos ya estaba casado y a su vez tenía tres hijos.



En seguida volvimos a pisar el asfalto de la Ring Road. Los vehículos empezaron a rodar con finura y silencio.

Ya en el Mývatn, nos detuvimos en la gasolinera, donde lavamos los coches, y repostamos diesel.

Nos dirigimos al camping. Había llegado el momento de la despedida: unos emprenderían un circuito alrededor de Islandia, otros se quedarían en el camping esa noche, y nosotros continuaríamos con los dos Mitsubishi hacia Akureyri, donde debíamos devolverlos, y donde nos estaba aguardando nuestra autocaravana.

Ya en Akureyri, y sin todavía haber llegado a la autocaravana, nos detuvimos a cenar en un restaurante italiano. Fue un premio dedicado a los fatigados espíritus, tras haber soportado tanto trote y traqueteo por el desierto, a lomos del Mitsubishi.

Pedimos unos canelones para las niñas, que no tuvieron nada que ver con lo que nosotros entendíamos por canelones. Un único caneloni para cada una, que llenaba todo el plato.

Para nosotros nos pedimos un vino tinto americano (en Islandia casi todos los vinos del mundo son igual de caros), y unas pizzas “pequeñas”, que yo ya no me pude terminar.

Repostamos nuevamente, a fin de devolver los vehículos con los depósitos de combustible completamente llenos.

Dejamos los Mitsubishi aparcados, y depositamos sus llaves en el buzón de la oficina de alquiler.

En dos días habían recorrido 400 km. por pistas de tierra.

Llegamos a la autocaravana, descargamos las mochilas, tienda, sacos, etc.

Las niñas se metieron en la cama, mientras David y yo deshacíamos las mochilas.

En cuanto David “tocó” cama, se quedó dormido al instante, sin ni siquiera lavarse los dientes.

Estábamos “en casa”, y nos relajamos en ella.

Diesel 4x4 en Mývatn: 4.962 ISK (nuestra parte) + Diesel 4x4 en Akureyri: 1273 + 621 ISK = 72.98 EUR

Restaurante: 12.100 = 128.81 EUR

Pernocta en tienda en el camping del refugio, 2 adultos: 1.600 ISK = 17.03 EUR

Excursión al glaciar, 1 persona: 2.000 = 21.29 EUR

Martes, 7 de Agosto: Akureyri – Hveravellir (239 km)

Nos despertamos en el aparcamiento de la oficina de “National” donde nuestra autocaravana había estado pasando los dos últimos días.

Volvimos a retomar nuestras rutinas habituales: Nos duchamos, desayunamos fruta fresca, pan con longaniza, café con leche, nos tomamos los prebióticos. El espíritu se recuperó, después de haberse alejado por unos días de esas rutinas.

Salimos a las 12:22, estábamos a 15.7° C y lucía el sol. Muchas chicas vestían camisetas de tirantes.

Al salir del aparcamiento, entramos en una gasolinera Olís, con intención de ver si podríamos vaciar grises en la zona de lavado de los coches, y casualmente había una zona señalizada como área de servicios para autocaravanas, con todo lo que necesitábamos: vaciado de grises y del químico, y llenado de agua. ¡Habíamos tenido suerte!

También aprovechamos que ya estábamos parados para repostar diesel, aunque sólo habíamos vaciado un cuarto de depósito y no lo necesitábamos (eso creíamos...). En la tienda de la gasolinera había de todo: pan, artículos de ferretería, etc. Compramos una rejilla para tostar pan sobre los hornillos de la cocina. ¡Cómo deseábamos estrenarla en el desayuno del día siguiente, y oler a pan recién tostado ...!

Tras unos pocos metros volvimos a detenernos, esta vez ante una tienda de artículos de la marca islandesa de ropa de exterior, 66° North (en referencia a la latitud del Círculo Polar Ártico), donde compramos dos esterillas autohinchables, piquetas para suelo blando, y una taza plegable, de goma, para David. Había infinidad de accesorios suecos para la acampada, y habríamos podido pasarnos horas allí...

Pasamos fugazmente por delante de la iglesia, del mismo arquitecto que la Hallgrímskirkja de Reykjavík. Ambas toman como modelo las columnas de basalto. En esta ocasión no la visitamos, lo que sí habíamos hecho diez años atrás.

Finalmente abandonamos Akureyri, y cruzamos un precioso valle glaciar.

En el siguiente valle estaban construyendo un tramo de la carretera por encima del lecho del río, el cual en muchos puntos medía 1 km. de ancho.

Paramos en Glaumbær.

Almorzamos en el parking, aperitivo y arroz Bombay.

Visitamos la granja-museo, un conjunto histórico de dependencias en forma de casas individuales, unidas por un largo corredor central, de 23 m. de longitud. Sus paredes son de panes de césped, y el techo también es de césped. La granja se construyó y amplió entre los años 1750 y 1879, y estuvo habitada hasta el año 1947. Hoy en día aloja un museo con objetos originales de la época, muchos de 1800. Se ilustra cómo se vivía y se trabajaba.



La primera iglesia que se levantó en Glaumbær fue el lugar de retiro de Guðríður Þorbjarnardóttir, madre del primer descendiente europeo nacido en América, [Snorri Þorfinnsson](#) (nacido sobre el año 1.003). Guðríður fue una mujer muy viajera para su época, peregrinando a Roma, además de haber viajado a Norteamérica y Groenlandia.

Nuestro próximo destino era la carretera 35, o ruta del Kjölur. Se trata de una de las carreteras que cruza Islandia de norte a sur, por el interior, y discurre entre dos de los grandes glaciares islandeses: el [Langjökull](#) y el [Hofsjökull](#). Un turismo necesita unas 5 horas para cruzar sus 161 km., y no es imprescindible el uso de un vehículo 4x4, ya que en los últimos años se han hecho muchas mejoras en esta pista, y se han construido puentes sobre todos sus ríos.

Teníamos previsto pasar noche en el oasis de fuentes calientes de Hveravellir, en la zona norte de la carretera 35.

Por las carreteras (antes de tomar la 35) encontramos varios vehículos vivienda islandeses: Los más comunes eran los remolques-tienda plegables, tipo Fleetwood, mayoritariamente de marca Palomino, arrastrados por vehículos todoterreno. También se veían caravanas, en su mayoría de marca Hobby. Había pocas autocaravanas, la mayoría éramos forasteros.

Tras unos 20 km. después de haber pasado por Varmahlíð nos dimos cuenta de que no habría más gasolineras en nuestra ruta hasta el refugio de Hveravellir, donde la guía indicaba que se despacha combustible durante los meses de julio y agosto. Calculamos que teníamos suficiente diesel para cruzar la carretera 35 y llegar a Gullfoss, ya en el otro extremo de la ruta interior. Pero no nos gusta sufrir por el nivel de combustible y retrocedimos de nuevo hasta Varmahlíð.

Allí nos encontramos con una sorpresa: las bombas de la gasolinera no funcionaban. Entré a preguntar, y me indicaron que no estaban recibiendo electricidad de Reykjavík, y no sabían cuándo se podía resolver el problema. Las gasolineras más próximas estaban a más de 40 km. de distancia, y luego habría que deshacer el camino. Y además no sabíamos si debían estar sufriendo el mismo problema de suministro.

Nos supo mal haber recorrido inútilmente 2 veces 20 km, gastando el combustible que precisamente no nos sobraba, pero decidimos continuar ruta, confiando en poder repostar una vez llegásemos a Hveravellir, aunque no deberíamos necesitarlo.

¡Menos mal que casualmente por la mañana habíamos repostado un cuarto de depósito sin necesitarlo!

Entramos en la pista 35. En bastantes indicadores seguía señalizada como F35. En el primer tramo el paisaje era verde y sin vegetación, con ovejas, y con vistas hacia los grandes glaciares que teníamos en dirección sur.

Pasamos cerca de unos cuantos lagos, y durante un buen trecho fuimos paralelos a una alambrada de espino, cuya finalidad es la de separar y aislar las ovejas del este del país, de las del oeste, de forma que unas no contagien enfermedades a las otras.

El camino estaba bastante agujereado, y con tramos de “toile ondulée”, por lo que inmovilizamos las puertas de los armarios altos con tiras de Celo, ya que se abrían a menudo.



Estábamos disfrutando con la carretera. Había poco tráfico. Los últimos 20 km. antes de llegar a Hveravellir fueron los más duros del día, aunque no excesivamente difíciles para nuestra auto, que sólo tuvo un amago de resbalar en la última cuesta.

Llegamos al refugio y terreno de acampada de Hveravellir. En la aproximación se divisaban las múltiples columnas de humo de la zona geotérmica.

Esta vez ya sabíamos que debíamos dirigirnos al guarda del refugio. Pagamos 1.500 IKR por la estancia en el terreno de acampada. Le pregunté si tenía diesel, y respondió que nos lo podría suministrar al día siguiente, por la mañana. Hacia las once de la mañana también esperaba recibir el pan que vendería en la tienda del refugio.

El lugar donde estábamos emplazados era un lujo, a pie de solfataras. Fuimos a visitarlas antes de cenar. Se acompañaban de lagunas con depósitos minerales de distintos colores: grises, naranjas, rojos, y otras con perfectos bordes de sílice, de aguas turquesas o verdes. Así como pequeños montículos blancos o amarillentos por el azufre, pequeños géiseres, y charcas de barro.



Cenamos puré de patatas y salmón noruego.

Aina se metió en la cama, estaba cansada.

David, Xènia y yo ya teníamos decidido de antemano que después de la cena nos calzaríamos las chanclas, y saldríamos en bañador, con las toallas y linternas, hacia la laguna de agua caliente geotérmica. Allí no había mucho espacio para ponerse y quitarse más ropa, y la temperatura tampoco invitaba a ello, por lo que la dejamos toda en la auto.

Salimos a toda prisa de la auto, estábamos a 11 grados, y hacía fresco para merodear en bañador ¡!!

Faltaba poco para medianoche. La noche no era cerrada, pero ya estaba más oscuro que en noches anteriores. Cada día perdíamos seis minutos de luz, los días se acortaban.

Intenté filmar, pero tenía poca luz.

David no se atrevió a fotografiar la escena, para no perturbar la intimidad del grupo de personas que se estaban bañando en ese momento.

Vivimos unos muy agradables momentos, en una piscina de agua caliente a 38-40° C, a medianoche, entre esos dos grandes glaciares.

Los bañistas se estaban presentando entre ellos, había belgas, libaneses, y no sabemos qué otras nacionalidades, aparte de nosotros.

Nos fuimos acalorando, tras haber pasado un buen rato en el agua, hasta el punto de llegar a sudar dentro del agua. Nos resultó de un placer equiparable al producido por

una bañera de agua caliente situada en mitad de esta naturaleza en construcción, de este país que aún no está del todo terminado.

Salimos del agua, envueltos por las toallas, conscientes de que acabábamos de vivir uno de los grandes momentos del viaje.

Llegamos a la auto, donde habíamos dejado la calefacción bastante fuerte. Para nuestra sorpresa, tanta temperatura nos resultaba molesta. Habíamos acumulado calor y energía y en realidad salir de la piscina no nos había costado tanto como nos temíamos.

Esa noche dormiríamos a pierna suelta. Por otro lado, ¿qué noche no lo habíamos hecho?

Diesel: 1858 ISK = 19.78 EUR
Supermercado: 1150 ISK = 12.24 EUR
Deportes: 14.400 ISK = 153.29 EUR
Museo Glaumbær: 1000 ISK = 10.65 EUR
Terreno de acampada Hveravellir: 1.500 = 15.97 EUR

Miércoles, 8 de Agosto: Hveravellir – Þingvellir (147 km)

Para el desayuno estrenamos nuestra nueva tostadora de pan, ¡eso ya iba para nota!

El guarda del refugio nos aseguró que si todavía nos quedaba medio depósito de combustible (sí, nos quedaba), llegaríamos a Geysir sin necesidad de repostar diesel. Supusimos que debía reservárselo para auténticas emergencias.

Volvimos a pegar los armarios altos con tiras de Celo, para evitar que se abrieran una vez en marcha.

Salimos a las 11:27, estábamos a 10° C de temperatura.

La cobertura de telefonía móvil era totalmente inexistente en toda la zona. Habríamos querido enviar un mensaje SMS al resto de expedicionarios cat-islandeses, pero nos resultó imposible.

El camino transcurría por unos paisajes desérticos, cargados de polvo, arena y piedras. De telón de fondo, los glaciares, las montañas riolíticas de Kerlingarfjöll, y el lago de origen glacial, Hvítárlón, que ocasionalmente podría haber tenido icebergs flotando en su superficie, aunque no en esa ocasión.



El camino estaba sembrado de ondulaciones (“toile ondulée”), que en muchos tramos impedían superar los 20 o 30 km./h, circulando en tercera, y en las cuestas, en segunda y primera.

Por los huecos de los pedales de la cabina nos invadía el polvo, que se iba metiendo en todas partes, y nos acordamos del relato del viaje a Marruecos de Maria Paz, quien una vez de vuelta contaba que creía poder encontrar arena en su autocaravana para siempre jamás.



A esas velocidades el consumo de diesel era bajo: Cuando nos detuvimos para el almuerzo, la aguja seguía indicando un poco por encima de medio depósito.

Estábamos a pie del río [Hvítá](#), por el que desguazaba el lago Hvítárlón.

Ese día teníamos habas a la catalana y atún encebollado.
Aprovechamos para sacar un poco el polvo del interior de la auto.

Continuamos por la F35 hasta la cascada de Gullfoss (el nombre significa cascada dorada), en el mismo río Hvítá, del que habíamos seguido el curso.
La cascada estaba espectacular, aunque lloviznaba, no lucía el sol, y no pudimos disfrutar de los arco iris que a menudo se forman en ella.

Hace diez años, la primera vez que estuvimos en la cascada, esperábamos divisarla desde lejos, descolgándose de alguna montaña. Nos sorprendió llegar al parking, en mitad de una llanura, y no ver nada en las proximidades. La causa es que la cascada se precipita por una falla del río, hacia abajo, y por esa razón desde lejos sólo puede verse el spray que proyecta hacia el cielo.

La caída es en dos tramos: La primera caída es de once metros de altura. Después el río gira bruscamente, y sufre otra caída de veintiún metros de altura, hacia la falla de un profundo cañón.



Actualmente la cascada es una reserva natural, formada después de que Sigríður Tómasdóttir se enfrentara a su padre y al gobierno contra un proyecto de construcción de una presa hidroeléctrica, que finalmente no llegó a realizarse, tras la creciente y fuerte oposición popular.

Pasamos por la tienda de souvenirs, donde compramos postales, pines para las mochilas, e imanes de nevera.

Nos dirigimos a Geysir, cuyas columnas de vapor ya se veían desde lejos. Allí por fin repostamos diesel, lavamos el polvo acumulado de la auto en las lanzas a presión, y vaciamos grises.

Nos quedamos un buen rato expectantes, observando el Strokkur, un géiser que erupciona regularmente, cada 5 o 10 minutos, expulsando un chorro de vapor y agua de 25 a 30 metros de altura.

Un grupo de japoneses celebraban con algarabía cada erupción y cada falso intento de erupción.

Justo antes de cada explosión, la superficie de la laguna del Strokkur forma una preciosa burbuja de color azul intenso, que estalla en la columna ascendente de agua y vapor, y acaba siendo arrastrada por el viento.



A pocos metros se halla el Gran Geysir, el géiser que da nombre al colectivo de géiseres del mundo. Ya hace tiempo que no erupciona y no está activo, aunque su enorme laguna todavía hierve y humea. Sus erupciones alcanzaban los 70 metros de altura. A veces se le estimula, cuando hay visitantes ilustres, echándole 40 kg. de jabón.

En la zona también se hallan las lagunas gemelas de Blesi: una transparente e incolora, la otra opaca y azul, debido a sus elevados contenidos de sílice.

Pusimos rumbo a Þingvellir, que junto con Geysir y Gullfoss conforman el Círculo Dorado, nombre con el que la industria del turismo ha bautizado una excursión que en un día combina estas tres atracciones, relativamente cercanas a Reykjavík.

En Þingvellir vimos de forma evidente, en superficie, la espectacular grieta de separación de las placas continentales eurasiática y americana. Por esta zona Islandia crece dos centímetros al año.

La grieta tiene hasta 4 km. de anchura, 40 metros de profundidad, y 16 km. de longitud.

Aquí es donde nació el estado islandés, en tiempos de los vikingos, allá por el siglo diez. Fue el punto de reunión de las asambleas generales anuales, o Alþing, consideradas como la forma de parlamento occidental más antigua.

Decidimos quedarnos a cenar y dormir en el camping que habíamos visto en las cercanías. Había algunas tiendas de campaña, un pick-up con cabina, un “Palomino”, y nosotros.

Por fin David consiguió encender la nevera a gas, que se había mojado al lavar la auto en Geysir, y nos tenía preocupados. También se acababa de desprender la bomba sumergible del depósito de agua limpia, y por unos momentos estuvimos sin nevera y sin agua. ¡Qué frágil es todo...!

Cenamos sopa de cintas, almejas chilenas, atún en conserva, y salchichas de Frankfurt, que para mi absoluta sorpresa resultaron encantar a las niñas. ¡Lo que una aprende!

Souvenirs: 4055 ISK = 43.17 EUR Diesel: 4882 ISK = 51.97 EUR

Jueves, 9 de Agosto: Þingvellir – Reykjavík (120 km)

Mientras estábamos llenando el depósito de agua, nos saludó la tripulación número 4, que pasó por delante del camping donde habíamos pernoctado. Ellos iban en dirección a Geysir y Gullfoss, donde nosotros habíamos estado el día anterior.

Esa mañana aprovechamos para desplegar y secar un rato el toldo, que llevábamos mojado desde el camping del Mývatn.

Vaciamos el químico, pagamos el camping, y salimos.

Paramos en un mirador panorámico, situado sobre la grieta de Þingvellir, con la intención de tomar algunas fotos, ya que desde ese lugar se podía tener una buena imagen de conjunto.



Pocos kilómetros antes de llegar a Reykjavík, en Mosfellsbær, nos detuvimos para avituallarnos en un supermercado.

Era de la cadena Bónus, que tiene como logo un simpático cerdito-hucha.

En una de sus tiendas adyacentes había una farmacia, y nos sorprendió la cantidad y surtido de tiritas para las ampollas de los pies. Se nos estaban agotando las que llevábamos. Era el tributo que se cobraban nuestros pies (los de David y míos) por calzar a diario las botas de montaña.

Hicimos una compra general, pero sobretudo necesitábamos pan y lechuga, que habíamos agotado del todo. La última lechuga que teníamos sucumbió congelada en la nevera.

También aprovechamos para comprar unas ensaladas preparadas, que serían el almuerzo de ese día.

Dada la hora que ya era, debíamos omitir o bien la visita a la zona geotérmica de Krýsuvík, o bien el baño en la Blue Lagoon (Bláa lónið). No lo habríamos dudado mucho, pero el día lluvioso y sin visibilidad nos ratificó en nuestra decisión: Habíamos leído que ese podría ser el tipo de día ideal para sumergirse hasta el cuello en las aguas de la Blue Lagoon, de temperaturas comprendidas entre 30 y 40° C. Si hubiera hecho

incluso más frío, el espeso vapor de agua que emana de las aguas podría humedecer el cabello y provocar su congelación.

En nuestra visita de diez años atrás, la Blue Lagoon estaba situada en otra ubicación, frente a las tuberías metálicas de la central geotérmica de Svartsengi. Todo era más sencillo, más similar a como este año habíamos visto los Mývatn Nature Baths.

La anterior laguna permanece en su lugar original, ahora formando parte de un complejo dedicado al tratamiento de enfermedades de la piel, tales como la psoriasis. La actual Blue Lagoon está adyacente a la anterior, aunque ya sin vistas a la central geotérmica. Se ha convertido en el emporio del baño de placer.

Es un destino popular, tanto para los islandeses como para los turistas. La laguna es artificial, excavada en el mar de lava negra, y se rellena con el agua excedente de la central geotérmica: El agua muy caliente de la central se usa para mover turbinas que generan electricidad, a continuación pasa por un intercambiador de calor que permite calentar el agua de uso municipal, y por fin el agua, que ya se ha enfriado a 40 grados, se vierte en la laguna, con finalidades médicas y recreativas.

Al entrar nos dieron unas pulseras que abrían el torniquete de la entrada, y se codificaban electrónicamente con el número de taquilla elegida, para poderla abrir después.

Las niñas y yo nos fuimos al vestuario de señoras.

En los pasillos de la entrada había un espacio donde era obligatorio dejar las botas. La zona tenía puffs de cuero blanco, espejos, y secadores para el cabello.

Se entraba en la zona de las taquillas, y una vez en bañador, se pasaba a otro pasillo, donde estaban las duchas, provistas de gel de baño y suavizante para el cabello.

De allí pasamos a una piscina interior de agua caliente, al borde de la que se encontraban los manguitos de color naranja fosforito, de uso obligatorio para nuestras dos niñas. La piscina interior conectaba con el exterior, donde llovía un agua gélida, a la que intentábamos dar la espalda, y el agua caliente provocaba una neblina de vapor por encima de nuestras cabezas. Con los pies, a ratos, recogíamos muestras de un barro pegajoso de color gris plata.

Puede que sea una turistada, pero es un placer que vale la pena disfrutar, prescindiendo de los tópicos.



Al salir pasamos por la tienda, y compramos algunos souvenirs, también para nosotros: jabones, cremas, almohadas de bañera, etc.

Nos fuimos deprisa hacia el Perlan, teníamos reserva para cenar.

Se trata de un restaurante giratorio, ubicado sobre seis enormes depósitos de acero inoxidable, de cuatro millones de litros cada uno, que almacenan el agua caliente (a 85° C) de la capital.

Además de ofrecer una cocina exquisita, se disfruta de unas excelentes vistas sobre Reykjavík desde su cúpula de cristal, que da una vuelta completa cada dos horas.

Por nuestro aspecto el bedel de la recepción nos indicó la ubicación del bar y el mirador, aunque le respondimos que íbamos al restaurante, y rápidamente se ofreció a guardarnos las chaquetas.

El restaurante estaba impresionante, como hace diez años, con su enorme cúpula, repleta de multitud de bombillas (942), que producen un efecto de cielo estrellado. Nos preguntamos quién y cómo debía cambiarlas cuando se fundían.



Para nosotros nos pedimos el menú de cuatro platos con cuatro copas de vino. Los vinos fueron: Un Pinot gris alsaciano, exquisito; un Borgoña blanco, un Chianti italiano tinto, y un vino de postres chileno de las variedades Gewürztraminer y Riesling.

Las niñas cenaron un plato infantil. De postre tuvieron una copa de helado de tres bolas, con guarnición al gusto, que fuimos a elegir al bar de la planta inferior.

Durante la cena una impresionante tromba de agua caía en el exterior.

Oscureció, y hacia el final de la cena nos encendieron la vela de la mesa.

Un sueño hecho realidad.

Un comensal nos felicitó por compartir esta cena con las niñas, y por su comportamiento.

El camarero nos dio la bienvenida para dentro de otros diez años.

Bajamos al géiser artificial de la planta subterránea, que cada pocos minutos dispara un potente chorro de agua hasta la cuarta planta.



Pernoctamos cerca del aeropuerto de vuelos domésticos, aparcados entre un Q7 y una VW California. Nuestra primera intención era pernoctar en la playa termal de Nauthólsvík, pero nos pareció un lugar demasiado solitario.

Tiritas anti-ampollas 1582 + Supermercado 6861 = 8443 ISK = 89.88 EUR
Camping 1000 ISK = 10.65 EUR
Blue Lagoon 3600 ISK = 38.32 EUR
Souvenirs Blue Lagoon 13770 ISK = 146.58 EUR
Cena Perlan: 22900 ISK = 243.77 EUR

Viernes, 10 de Agosto: Reykjavík – Landmannalaugar (195 km)

Despertamos cerca del aeropuerto, nos vestimos, y nos trasladamos a desayunar a la playa termal de Nauthólsvík.

La playa tiene arena dorada, y una entrada de agua caliente, procedente de los depósitos de agua caliente de la ciudad, que mantiene el agua de la zona de baño a 20° C. También hay dos piscinas de agua caliente: Una de ellas es infantil, tiene medio metro de profundidad.

Sobre las nueve de la mañana vimos llegar a muchos niños, a los que ese día les tocaba educación física. Los niños no tendrían más de siete años. Algunos iban en bicicleta. Los más pequeños no llevaban ruedas auxiliares, aunque sí llevaban banderines para advertir su posición. Otros iban en patines, o en patinete.

Las monitoras que les acompañaban en el trayecto no tenían más de quince años. Nadie levantaba la voz, se veía todo organizado.

Unos cuantos niños tenían actividades acuáticas en kayacs y otros en barcas de remos.

Otro grupo, en ese momento, estaba desayunando.

Salimos a las 10:35, estábamos a 16.2° C.

Visitamos la Hallgrímskirkja, la mayor iglesia del país, y subimos a la torre. La entrada fue gratuita para las niñas, como casi todas las visitas.

La vista desde arriba sobre la ciudad es buena, y destacan los múltiples colores de tejados y paredes de las casas.

La iglesia es una estructura moderna de hormigón, que tras varios años de construcción fue consagrada en el 1986. Hay división de opiniones al respecto, aunque finalmente ha sido aceptada por los ciudadanos

Frente a ella se halla el monumento a Leifur Eiríksson, el primer europeo que vivió en América.

En el interior de la iglesia se estaban celebrando los ensayos para un festival de música sacra que empezaba al día siguiente.

Cruzamos por el centro de Reykjavík, y salimos, en dirección a Landmannalaugar. El itinerario previsto discurría principalmente por carreteras asfaltadas (1, 30, 32 y 26) y los últimos 45 km, por la pista F208.



Ya en ruta, una vez en Selfoss, paramos en una gasolinera Olís, que al igual que la de Akureyri, tenía el cartel distintivo de área de servicios para autocaravanas, de forma que pudimos vaciar grises y químico.

Paramos para el almuerzo, y aprovechamos para escribir unas postales, mientras los tortellini hervían.

Repostamos diesel en la última gasolinera antes de entrar en la pista. Un cartel anunciando la siguiente gasolinera amenazaba con el texto “243 km.”.



Recibimos un SMS de la tripulación número 1, y nos encontramos con ellos por la carretera. Venían de cruzar el país de norte a sur por la Sprengisandur o F26, e iban a repostar donde acabábamos de hacerlo nosotros. Les esperamos, aunque ellos podían conducir con mucha más agilidad por la F208 que nosotros, ya que sólo llevaban el todoterreno y las tiendas de campaña. Habían dejado la caravana al norte del país.



En la aproximación a Landmannalaugar el paisaje fue tomando unos colores exagerados, como si alguien se hubiera excedido con el decorado.

Aparcamos justo antes del vado que nos separaba unas centenas de metros del refugio, y que podíamos cruzar por un puente peatonal.

El río estaba potenciado por unas piedras, que acumulaban y apantanaban el agua, y hacían imposible que lo cruzaran vehículos que no fuesen 4x4. Parecía hecho adrede.

Fuimos a darnos un baño en las pozas del humeante riachuelo, donde se mezclaban el agua fría con la caliente. Los rostros de todos los bañistas reflejaban la misma satisfacción, debida a la magnífica y casi increíble puesta en escena.



Después nos fuimos a cenar a la autocaravana. Esa noche teníamos como invitados a la tripulación número 1, aunque fueron unos invitados peculiares, que se trajeron la comida. Cenamos sopa y pollo con croquetas de marisco. De postres, pasamos a los chocolates, galletas, etc.

Quedamos en encontrarnos al día siguiente, por la mañana, a las 10, para ir a caminar por la zona.

Dormimos en el aparcamiento. De vecinos teníamos una autocaravana perfilada francesa, un jeep con una célula artesana, y algunos turismos, cuyos dueños supusimos que estarían durmiendo en el refugio o en tiendas de campaña.

Torre de la Hallgrímskirkja: 700 ISK = 7.45 EUR

Diesel: $3687 + 2270 = 5957$ ISK = 63.41 EUR
--

Sábado, 11 de Agosto: Landmannalaugar – Stöng (70 km)

Desayunamos y salimos al encuentro de la tripulación número 1, cerca del refugio, donde ellos habían pasado la noche en sus tiendas.

Todos estábamos dispuestos para la excursión por la zona.

Nos preguntamos el camino a seguir, pero tal como indicó Josep Maria, no había lugar a dudas: Sólo había que elegir el camino más ancho y seguir al resto de excursionistas.

El camino era precioso, no paramos de hacer fotos y video.

Primero bordeamos un mar de lava del siglo quince, y después pasamos cerca de unas montañas de múltiples tonalidades: naranja, grana, negro, marrón, rosado, amarillo, blanco, azul, verde, violeta. Eran montañas de riolita y obsidina.

También pasamos cerca de solfataras, que desprendían humo y vapor caliente.

Las niñas iban recogiendo piedras de todos los colores, con la colaboración de Laia y Marta, que también les recogían algunas.

No seguimos exactamente el itinerario de la excursión del “libro rojo”, sino que Josep Maria, muy acertadamente, propuso cambiar el ascenso y descenso a la imponente montaña azul, o Bláhnúkur, por una colina más suave, donde pudimos almorzar.

Este primer tramo se corresponde con el inicio de la excepcional y codiciada pista de 55 km. que conduce, tras cuatro días de trekking, a Þórsmörk.



Almorzamos pan con longaniza y frutos secos.

La tripulación número 1 era más experta que nosotros, y pudimos aprender bastante de ellos: llevaban carne en gelatina y fruta en almíbar, con lo que seguramente esa tarde tendrían menos sed que nosotros.

Nosotros llevábamos 2 litros y medio de agua para los cuatro, y yo fui todo el rato pendiente de si sería suficiente.

Aina subió muy bien, a ratos ayudada por las energías de alguna galleta de chocolate, que le transformaban el semblante al momento.

Empezamos el regreso, y decidimos tomar un itinerario alternativo al del camino de ida, bordeando el río.



El primer tramo nos resultó algo complicado, al discurrir por entre el mar de lava. Empezó a llover y estrenamos las fundas para las mochilas.

La geología era caprichosa, con colores y formas forzadas, y nosotros discurríamos por su interior, bajo la compañía inquietante de la lluvia.

Bajando por una pendiente resbaladiza, una pareja italiana que iba detrás nuestro nos aplaudió y dio ánimos con un “Bravísimo”, al ver cómo entre David y yo bajábamos a Aina.



Josep Maria nos esperaba en algunos tramos, el resto de la expedición (incluso Xènia) iba un poco más adelantada.

El último tramo era fácil y llano, bordeando el río. No pudimos contenernos y todavía disparamos algunas fotografías más.

De nuevo empezó a llover.

Nos encontramos con tres de los diecisiete miembros del grupo de las cuatro autocaravanas catalanas, con los que coincidimos en diversas ocasiones por el país. Les habían recomendado hacer la excursión en autobús, y habían perdido el autobús que debía llevarles de vuelta. Se iban recolocando en coches. Ellos tres eran los últimos, y estaban esperando a alguien que les llevaría después de tomarse un café en este paisaje casi surrealista.

Llegamos a la autocaravana, descargamos las mochilas y la ropa mojada, y en aquel momento apareció la autocaravana de la tripulación número 4, que la noche anterior estuvo cenando en el Perlan y tenía previsto pasar esa noche allí.

Nosotros no queríamos retrasarnos mucho, había una cuesta empinada que nos inquietaba, no sabíamos si podríamos subirla o no, y si necesitaríamos el camino despejado sin más vehículos para conseguirlo. Nos despedimos de todos, y salimos.

Eran las 17:37, y estábamos a 13.7° C.

Subimos la cuesta sin problemas, aunque más adelante sí tuve problemas de tracción en otra cuesta, que necesité seis intentos para superar. David hizo el inútil amago de intentar empujar la auto, y estaba fuera de la auto cuando conseguí superar el tramo problemático. David me indicó que no me parase hasta el final de la cuesta, lo que le costó unos diez minutos a pie.

Los neumáticos acabaron oliendo a goma quemada.

Poco antes de llegar al asfalto, recibimos un mensaje de la tripulación número 2: Ellos cenaban esa noche en el Perlan, y el día siguiente se acercarían a ese maravilloso lugar.

Rodamos plácidamente por el asfalto.

David y yo nos comentábamos que había valido la pena, posiblemente era uno de los parajes más bonitos que habíamos visto nunca hasta la fecha.

Nos detuvimos en el aparcamiento correspondiente a la réplica de la granja de Stöng. Escribimos postales, nos duchamos, y cenamos puré de patatas, bacalao seco, y ensalada.

Empecé a pensar en vaciar la nevera. Nos quedaban cuatro días en Islandia, antes de subir al ferry.

Domingo, 12 de Agosto: Stöng – Skógafoss (142 km)

Salimos a las 11:20, después de visitar la réplica de la granja vikinga de Stöng, en Þjóðveldisbærinn. Estábamos a 12.7° C.

Fuimos a ver los restos de la granja original, a 7 km. de distancia, por un camino de “toile ondulée” y mucho polvo. En realidad, por la cabina nos entraba tanto polvo que incluso resultaba molesto para respirar.

La granja original sufrió una erupción del volcán Hekla en el 1.104.

En 1.939 la desenterraron de debajo de las cenizas y de la piedra pómez, y construyeron un tejado para cubrirla y protegerla.

Los cimientos están en buen estado de conservación, así como las piedras que marcan el emplazamiento de la chimenea-hogar.

Estos restos, junto con algunos relatos y sagas han permitido reconstruirla de forma que se puedan admirar las distintas estancias. Unos carteles describen el uso que se daba a cada una de ellas.

A continuación nos acercamos a las cascadas gemelas de Hjalparfoss, rodeadas de formaciones basálticas.

Retrocedimos por las carreteras por las que habíamos hecho el viaje de ida a Landmannalaugar, la 32 y la 30, hasta regresar a la 1.

Paramos en una gasolinera donde repostamos diesel, lavamos la auto, vaciamos grises, llenamos agua, corregimos la presión de los neumáticos, compramos fruta y galletas, y dejamos las postales para que las llevaran a correos. Un servicio completo.

Almorzamos un poco más adelante: Teníamos aperitivo dominical (patatas, aceitunas y berberechos), con cuscús y huevo.

La siguiente parada fue en la cascada de Seljalandsfoss, de 60 metros de altura. Se divisa desde varios kilómetros a lo lejos, y tiene la peculiaridad de que un camino permite pasar por detrás de la cascada. A ratos aparecía algún rayo de sol, y se veían fugaces arcos iris.





Tomamos el camino hasta la cascada de Glúfrafoss, que está oculta dentro de un acantilado. Sólo se puede llegar hasta ella caminando por dentro de su propio río de desguace, con el nivel del agua entre el tobillo y la rodilla.

Primero nos calzamos las chanclas Aina y yo.

David y Xènia se quedaron fuera, con nuestras botas y mochilas.

Aina encontró el agua demasiado fría, y la llevé en brazos.

Después entraron David y Xènia, aunque Xènia retrocedió, también encontró el agua demasiado fría, pero ya no resulta fácil llevarla en brazos.

David volvió bastante mojado, debido al vapor de la cascada, pero con la misión cumplida de haber disparado muchas fotos.

En aquel momento aparecieron unas nubes negras, y un potente rayo de sol, que dieron un punto de luz mágico y efímero al conjunto de las cascadas. Duró poco rato, y al poco, empezó a llover.



La siguiente parada prevista era en la piscina de agua caliente de Seljavallalaug. Para llegar hasta ella hay que caminar un trecho por la montaña.

...Pero unos carteles indicaban que estaba cerrada.

Así es que nos fuimos a Skógafoss, que tiene el camping a pie de cascada.

Esta es “mi” cascada preferida, uno de mis objetivos en este viaje era cenar y desayunar aquí.

Se han rodado diversos spots publicitarios en esta cascada perfecta, de 25 metros de anchura y 62 metros de caída.

La leyenda cuenta que el primer colono de la zona, Þrasi Þórólfsson, enterró un tesoro en una cueva tras la cascada.

Disparamos unas fotos de bienvenida, escribimos postales, y preparamos la cena.



La tripulación número 4 nos envió un SMS diciendo que también pernoctarían en este lugar.

Cenamos arroz blanco y ternera a la plancha, que preparamos dentro de la autocaravana, ya que llovía demasiado como para usar el camping-gaz en el exterior.

Nos encontramos con un grupo de cuatro caravanas catalanas de la UCC, que también iban a embarcar en el mismo ferry de regreso que nosotros. A partir de ese momento, los pasajeros del Norröna empezamos a reunificarnos, y nos fuimos reencontrando en el trayecto de regreso hacia el puerto de Seyðisfjörður.

Esa noche dormimos sin bajar el oscurecedor: quería ver la cascada mientras me iba durmiendo.

Granja Stöng: 1000 ISK = 10.65 EUR Postal: 100 ISK = 1.06 EUR Diesel: 2083 ISK = 22.17 EUR
--

Lunes, 13 de Agosto: Skógafoss – Skaftafell (196 km)

A las siete de la mañana nos despertó una llamada telefónica de Barcelona, donde eran las nueve.

Tanto la tripulación número 4 como nosotros realizamos nuestra sesión fotográfica en Skógafoss.

El cielo estaba de ese color azul intenso que potencia extraordinariamente los colores, en especial los de los arco iris del spray de la cascada, así como el verde de montañas y prados.



Subimos por la escalera metálica que nos permitió situarnos en el punto del río donde se inicia la caída de la cascada, con unas espléndidas vistas sobre la llanura que la separa del mar.

Diez años atrás continuamos caminando por un trecho de ese camino, aguas arriba. Se trata de una pista de 20 km. que lleva a Þórsmörk, realizando una caminata de entre uno y dos días.

Vaciamos el químico en el camping, y nos aproximamos a Sólheimajökull, una lengua glacial del gran Mýrdalsjökull, en la que es posible realizar excursiones en moto de nieve, y donde se puede llegar con relativa facilidad (10 minutos a pie desde el parking) al frente del glaciar.

No obstante nosotros no nos atrevimos a conducir hasta el parking, debido a una pendiente de tierra que nos temíamos no superar en el camino de vuelta, cuando estuviera cuesta arriba.

La tripulación número 4 continuó y nosotros retrocedimos.

Nos dirigimos al punto situado más al sur de Islandia, Dyrhólaey. El día seguía soleado, y en una playa de una preciosa bahía recogimos piedras y arena completamente negras. Fotografiamos frailecillos, que posaban en un acantilado, como si estuviesen dispuestos para su sesión fotográfica.



Una pareja de motards ingleses nos ofrecieron sus prismáticos a fin de poder observar a los frailecillos bañándose en el mar.

Hubo un momento de tensión durante la subida al faro, en segunda y primera velocidades, por una empinada cuesta de tierra. Desde allí pudimos admirar el arco de Dyrhólaey, cuya altura (120 metros), en un día tranquilo, permitiría a un gran velero pasar por debajo.

Nos detuvimos en un supermercado de Vík, y almorzamos cerca de la playa: cocido madrileño y pan con aceite y salmón.

Nos hallábamos frente al memorial a los marineros alemanes fallecidos en las centrales pesqueras alemanas de Islandia. Lo levantaron los alemanes en agradecimiento a los islandeses, por haber salvado a tantos náufragos en sus costas.

Las niñas recogieron arena negra, y nos hicimos unas fotos frente a Reynisdrangar, o rocas de los trolls. Son unas formaciones basálticas en forma de dedos negros levantados hacia el cielo. La más alta mide 66 metros por encima del nivel del mar, y la leyenda cuenta que se trata de dos trolls sorprendidos por la luz diurna mientras pretendían arrastrar hacia tierra un velero de tres mástiles, y que en ese instante se quedaron petrificados.



Continuamos hasta Kirkjubæjarklaustur, a fin de observar el [Kirkjugólf](#), o pavimento de iglesia, que en realidad son columnas de basalto vistas desde arriba, perfectamente hexagonales.

Nuestra siguiente parada fue Nupstadur, donde se encuentra una pequeña iglesia con tejado de césped, del siglo XVII. También hay restos de la granja, estancias cubiertas de

césped. Aquí vivió un correo que guiaba a aquéllos que debían cruzar el impresionante desierto de desguace y deshielo del gran Vatnajökull, un glaciar tan grande como la comunidad de Madrid, el mayor de Europa.



La luz que apreciábamos al oeste, ofrecida por la puesta de sol por encima del glaciar, era preciosa, aunque el resto del horizonte tenía una niebla gris que iba ennegreciendo.

Llegamos al camping de Skaftafell sobre las nueve y media de la noche. A las nueve habían cerrado la recepción. Entramos y buscamos la zona de autocaravanas.

Nos preocupaba el olor a gas que desprendía la nevera desde hacía un par de días. Ya habíamos observado este olor anteriormente, al acabarse la anterior bombona de gas, por lo que la decidimos cambiarla. Primero tuvimos que limpiar la tierra que había entrado en el compartimiento de las bombonas, e incluso pasar la escoba por las bombonas.

Et voilà!, tras la sustitución de la bombona, el olor desapareció.

Cenamos a la luz de una vela que habíamos comprado en Vík. Teníamos puré de patatas y una carne en salazón, que no sabíamos que lo era. La preparamos a la plancha, y no pudimos comérsela. Demasiado salada.

Nos cruzamos unos mensajes SMSs con el resto de cat-islandeses, comunicándonos nuestras posiciones, y nos fuimos a dormir.

Supermercado: 1969 ISK = 20.96 EUR
Diesel: 2434 + 1379 = 3813 ISK = 40.59 EUR
Postales: 1049 ISK = 11.17 EUR

Martes, 14 de Agosto: Skaftafell – Jökulsárlón (50 km)

Nos duchamos en la autocaravana, llenamos de agua limpia, vaciamos químico.

Fui a recepción, a pagar la noche que acabábamos de pasar en el camping, y les pregunté si por el mismo precio nos permitían quedarnos para el almuerzo, a lo que me respondieron que sí, podíamos quedarnos. Aproveché para comprar pan y unas cervezas en la tienda.

Salimos a caminar hacia la cascada negra de Svartifoss, una de las más conocidas de Islandia, rodeada por columnas basálticas perfectamente hexagonales, que recuerdan un órgano en forma de herradura.



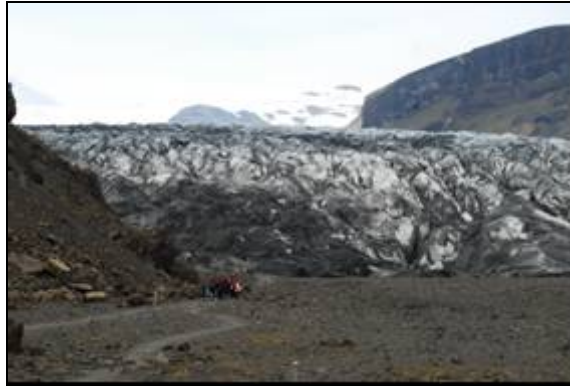
Había mucha gente, aunque poca tomaba el camino alternativo de regreso que nos indicaba el libro rojo.

La mañana se mantuvo soleada, y llegamos a la autocaravana deseando almorzar fuera. Sacamos mesa, sillas, nos descalzamos las botas, y de repente vimos cómo se aproximaban unas nubes negras, y empezó a soplar un viento frío que no presagiaba nada bueno, así que almorzamos dentro de la auto.

Mientras hervía la pasta (tallarines), comimos pescado seco, aliñado con un chorrito de aceite de oliva, y nos pareció delicioso.

Después de almorzar sacamos la auto del camping, y la aparcamos en el parking exterior. Fuimos andando hasta la lengua glaciaria de Skaftafellsjökull. Parecía estar muy cerca, pero se nos iba “alejando” a medida que caminábamos hacia ella, hasta que los ríos y la laguna de su propia agua de desguace no nos permitieron aproximarnos más, tras unos treinta minutos de camino.

El frente del glaciar tiene unos cuatro metros de altura, y está cubierto de mucho polvo negro.



Volvimos por un camino alternativo, ligeramente más al sur, desde el que tuvimos una vista un poco más elevada del conjunto.

En la tienda de souvenirs nos compramos una camiseta para cada uno.

Al salir de la tienda nos encontramos con las tripulaciones números 2 y 4, y acordamos reencontrarnos con ellos en la laguna de origen glacial de Jökulsárlón.

La superficie de ese lago de origen glacial mide unos 18 km. cuadrados, y sigue creciendo debido a la recesión de los glaciares. Alcanza los 200 metros de profundidad. En sus aguas de color azul intenso flotan numerosos icebergs, que sólo muestran un 10% de su masa sobre la superficie del agua. Su hielo puede tener 1.000 años de antigüedad, y es fruto de la rotura del frente del [Breiðamerkurjökull](#), una lengua del gran glaciar Vatnajökull. Situado al sur de Islandia, es el uno de los puntos más distantes de la vecina Groenlandia, y sin embargo uno de los que más similitud guardan con ella. Un estrecho paso separa la laguna del mar, por lo que en sus aguas hay peces y focas.

Camino de la laguna glacial, paramos un par de veces para disparar fotografías.

Ya en la laguna, contemplamos durante un buen rato las focas nadando, y los trozos de hielo a la deriva de la corriente del río, en dirección al estrecho canal que comunica con el mar.





Nos fuimos al otro extremo del canal, a orillas del mar, a una enorme y solitaria playa virgen de arena negra, con trocitos de hielo en su orilla.

Cenamos en la playa, donde también pernoctaríamos, contemplando una impresionante puesta de sol por encima del glaciar.

El menú, completamente navideño: Sopa de galets de Navidad, muy en consonancia con el paisaje blanco que teníamos fuera.

¡Menos mal que la calefacción tiraba con fuerza!

Camping: 1500 ISK = 15.97 EUR

2 cervezas: 400 + Pan y cervezas: 810 = 1210 ISK = 12.88 EUR

Camisetas: 4905 = 52.21 EUR

Miércoles, 15 de Agosto: Jökulsárlón – Stóra-Sandfell (220 km)

Se levantó una mañana soleada, sobre nuestra privilegiada posición en la playa de arena negra donde habíamos pernoctado.

El mar reflejaba la luz, y contrastaba con los trozos de hielo llegados a la playa desde la laguna.

Disfrutamos de haber podido pernoctar libremente en esa playa idílica, aunque nos temimos que el país, todavía muy virgen, pudiera sufrir excesos debidos al creciente turismo, e inevitablemente tarde o temprano empezarán las prohibiciones.

Permanecemos en la laguna glacial. Esperamos nuestro turno para la excursión en barco anfíbio, con un sol y unas condiciones lumínicas ideales para la fotografía. Las orejas, bien abrigadas.

En la cola entablamos conversación con un guía turístico que hacía siete años que iba a Islandia, y se estaba planteando ir de vacaciones en su propia furgoneta.

Íbamos todos enfundados en chalecos salvavidas de colores fluorescentes. Como decía un compañero de embarcación, esos chalecos tan vistosos permitirían encontrar mejor nuestros cuerpos congelados en caso de caer del barco a las gélidas aguas.



En la excursión nos mostraron y nos dejaron tocar un trozo de hielo milenario, cinco veces más resistente a la rotura y a la fusión que el hielo común. Lo rompieron a trocitos con un martillo, para dárnoslo a probar.

Vimos focas descansando encima de un iceberg.



Las tripulaciones 2 y 4 no realizaron la excursión en barco, y ya habían emprendido el viaje de regreso hacia el ferry. Debían estar circulando aproximadamente una hora por delante nuestro.

Nosotros emprendimos ruta a las 10:44, estábamos a 9.6° C.

El siguiente tramo de conducción estuvo presidido por un fuerte viento que nos hacía rodar a 30-40-50 km/h.

Almorzamos cerca de Höfn: Aperitivo de navajas, patatas fritas y pescado seco (a David y a mí nos encantó). De plato principal, un arroz ranchero al estilo mexicano, quizás un poco picante para las niñas.

Nos tomamos el Cocculine, en previsión para el embarque del día siguiente.

La etapa de ese día, a partir de ese momento, ya era de trámite, camino al Norröna, lo que inundaba nuestros ánimos de una cierta tristeza. Deberíamos esperar un año para unas nuevas vacaciones, aunque técnicamente aún nos quedaba una semana para ir volviendo pausadamente a casa.

Aún tratándose de una etapa de trámite, no pude evitar hacer fotografías casi durante todo el trayecto.

Nos relevamos al volante y al empezar mi turno las ráfagas de viento, en ocasiones violentas, casi me obligaban a detenerme completamente. El mar nos salpicaba, debido al agua levantada por el viento, como si estuviera lloviendo. Difícilmente conseguía superar los 30 o 40 km/h. La sensación del empuje del viento era muy desagradable, parecía que la autocaravana no iba a resistir las ráfagas. Conducía en tensión, sujetando el volante con fuerza y usando marchas cortas.

Decidimos que no tenía sentido continuar por la Ring Road rodeando fiordos, con ese viento que nos obligaba a circular tan despacio. Tomamos un atajo. Se trataba de unos 19 km. por una pista no asfaltada, la 939, ya que la alternativa (la 1 o Ring Road) en esa zona tenía bastantes tramos sin asfaltar y daba un gran rodeo de unos 80 km. Puestos a avanzar despacio de todas formas, por lo menos atajaríamos camino.

Un cartel en la entrada del atajo nos intranquilizó, señalaba pendientes del 17%. Las primeras rampas eran fuertes, iba tan acelerada que parecíamos un avión iniciando la

maniobra de despegue. La tierra del firme estaba bien compactada, pero no era el fuerte de nuestro vehículo.

Tras superar con éxito todas las rampas, que en poco rato nos llevaron de 0 a 500 metros de altura sobre el nivel del mar, la carretera empezó a llanear, serpenteando al lado de un río. La temperatura había bajado a 1.5° C. Estaba lloviendo, ya no soplaban el viento, y deseábamos que no nevase, lo que parecía que podría suceder de un momento a otro.

Finalmente reaparecimos en la carretera 1, en un tramo no asfaltado de la misma. La carretera estaba plagada de agujeros en el firme, que había que ir esquivando. Creí que esa noche los seguiría esquivando y viendo en sueños.

Unas decenas de kilómetros después, apareció el asfalto, y poco después el camping de la granja donde teníamos previsto pasar esa última noche islandesa del 2007.

Estábamos a 20 km. de Egilsstaðir, donde previsiblemente pernoctaría el grueso de coches que al día siguiente debían embarcar en el Norröna. Un relato de un viajero recomendaba evitar pernoctar en Egilsstaðir precisamente la noche previa al ferry, ya que prácticamente lo hacía todo el pasaje del Norröna, y no había ni un alfiler.

Fuimos a la granja, en busca de la dueña del camping, y le pagamos la estancia, ya que el día siguiente queríamos madrugar.

Con una manguera lavamos superficialmente la auto, que estaba completamente rebozada de barro.



Recibimos un SMS de la tripulación número 4. Nos contaron que el viento les había levantado la autocaravana a dos ruedas, y también había levantado por detrás la autocaravana de la tripulación número 2.

Ellos no habían tomado el atajo.

Se habían encontrado con el grupo de las caravanas de la UCC, de las que una había volcado, estando parada y con las personas fuera de la caravana.

La mala noticia nos dejó algo afectados.

Al cabo de un rato, la tripulación número 4 nos confirmó que acababan de llegar a Egilsstaðir.

Cenamos arroz blanco, lechuga, y carne demasiado salada, que no pudimos comernos, hecha a la parrilla. Debía tratarse, nuevamente, de un salazón para hervir.

Llenamos agua, vaciamos químico y basura.

Dejar la basura había sido relativamente complicado en Islandia, hay pocas papeleras o contenedores, a menudo debíamos llevarnos la basura durante muchos kilómetros.

Seguía lloviendo, y parecía que en la parte alta de las montañas estaba nevando.

A dormir! Al día siguiente madrugaríamos para embarcar con tranquilidad.

Postales y calendarios: 7525 ISK = 80.10 EUR

Excursión en barco: 5100 ISK = 54.29 EUR

Pescado seco: 3560 ISK = 37.90 EUR

Diesel: 2460 ISK = 26.19 EUR

Camping 1200 ISK = 12.77 EUR

Jueves, 16 de Agosto: Stóra-Sandfell – Seyðisfjörður - Ferry (44 km)

Teníamos intención de levantarnos a las siete, pero nos despertamos a las cinco, intranquilos por si nos dormíamos, y nos levantamos poco después de las seis.

Preparamos la mochila grande con las mudas de ropa para el barco, y en seguida llegamos a Egilsstaðir, donde llenamos diesel, vaciamos grises, y lavamos la auto, que gracias a las lanzas de agua a presión volvió a quedar como nueva.

Pasamos frente al camping, que estaba muy lleno.

Las niñas todavía dormían.

Todos nos vestimos con las nuevas camisetas islandesas.

Llegamos muy temprano a la terminal del ferry, a las 8:30. El barco salía a las 13:00. Desayunamos y vaciamos la nevera, que debíamos desconectar.

Había todo tipo de vehículos y cacharros curiosos para embarcar, sobretodo jeeps de safari, con gato, pala y escalera.



Las niñas y yo teníamos que subir al Norröna a pie, y David debía entrar él sólo, con la auto, en la bodega del barco.

Aproveché para depositar dos formularios de devolución de impuestos de unos souvenirs que hemos comprado.

Una vez en cubierta, nos abrigamos para despedirnos de Islandia, mientras contemplábamos la cola de embarque.



Y el Norröna zarpó, dejando Seyðisfjörður y su puerto atrás.



Cuando Islandia casi se había perdido en el horizonte, nos fuimos a la duty-free shop, a la sala infantil de juegos, y a cenar. Habíamos hecho reserva para el buffet libre.



Xènia y Aina se marearon, y la primera media hora de la cena (la reserva valía para una hora y media) nos la pasamos abanicándolas y buscando cómo reconfortarlas, hasta que pudieron medio dormir en el sofá de la mesa que ocupábamos.

La primera ola, nada más sentarnos en la mesa, ya nos había tirado una botella de agua. Había bastante mala mar, y desde la ventana opuesta del comedor, tan pronto se veía el mar como el cielo.

Al cabo de un rato, las niñas estaban más tranquilas, y fuimos a información, a buscar pastillas para el mareo. Salimos a cubierta, a tomar el aire.

Una vez en la cabina, nos metimos en la cama sin demasiados rituales, todos estábamos un poco tocados. Yo ni siquiera me lavé los dientes.

Bebidas cena: 151 DKR + Cena: 588 DKR = 739 DKR = 99.17 EUR

Duty free shop: 630 DKK = 84.54 EUR

Viernes, 17 de Agosto: Ferry

Esa mañana la megafonía nos despertó a las seis, anunciando la llegada a las islas Faroe para las siete de la mañana.

Continuamos durmiendo, aprovechando la quietud del momento, mientras estábamos amarrados a puerto. Por la noche el oleaje casi nos tiró de las literas altas, aún contando con las barreras.

Hacia las nueve y media, la megafonía dio la bienvenida a los nuevos pasajeros.

Nos tomamos la Biodramina, le dejamos hacer efecto, y nos levantamos al cabo de una hora. Una ducha rápida, y a cubierta, a peinar a las niñas.

Bajamos a desayunar a la cafetería. El lugar no nos resultó demasiado atractivo, ni estábamos muy finos, y en poco rato volvimos a cubierta.



Fui a información y compré una caja de pastillas contra el mareo. Se llamaban Koffinautin. Para Aina me dieron unas pastillas a granel, llamadas Marzine, ya que las que había comprado sólo eran aptas para niños a partir de siete años.

Al cabo de un rato fui a comprar unas patatas y pistachos. El almuerzo de la cafetería no nos entró por los ojos, y pensamos que ya cenaríamos en el buffet.

A las 16:00 horas se abrió la reserva de mesas para el buffet de la cena. Hice 35 minutos de cola, pero conseguí una reserva.

Acompañamos a las niñas a la zona de juegos infantiles.

Después fuimos a cenar, con mar plana, todos sanos y esa noche sí, disfrutando del buffet.

La parada en las islas Shetland era inminente.



Mientras estábamos parados, nos fuimos a la cabina, a dormir.

<p>2 cervezas y 2 aguas: 40 + Manzana: 6 + Patatas, pistachos: 97 + Pastillas mareo: 35,80 = 178.8 DKR = 23.99 EUR Cena buffet: 588 + Bebidas cena: 167 + Desayuno: 120 = 875 DKR = 117.42 EUR</p>
--

Sábado, 18 de Agosto: Ferry – Øsløs (28 km)

Esa noche había sido mucho más plácida. El Norröna casi no se había movido.

Nos tomamos una pastilla contra el mareo, por prevención, y una media hora después nos levantamos y duchamos.

Preparé la mochila para cuando esa tarde nos indicasen que debíamos vaciar la cabina.

Bajamos a desayunar a la cafetería, aunque ya estaban sirviendo almuerzos.

Fuimos pasando las horas en cubierta. Estuvimos un rato conversando con el otro grupo de autocaravanistas catalanes.

Vaciamos la cabina, cuando lo así lo indicaron por la megafonía.

Finalmente, después del atasco formado en las escaleras, se abrieron las puertas de la bodega garaje, y pudimos acceder a la autocaravana.

Desembarcamos en Hanstholm, eran las 19:42, y estábamos a 16.4° C.

No rodamos mucho. En seguida nos paramos en Øsløs, para pasar noche en el camping Bygholm. En la tienda del camping pudimos hacer algo de compra, ya que teníamos la nevera completamente vacía.

Encargamos pan para la mañana siguiente.

Las niñas en seguida salieron de la auto, hacia la zona de juegos infantiles, frente a la que nos habíamos instalado.

Cenamos puré de patatas y unas hamburguesas.

Después de cenar, las niñas cogieron las linternas y volvieron a la zona de juegos infantiles.

Ya con las niñas en la cama, David y yo salimos a dar una vuelta por el camping. Quedamos maravillados de las muchas velas y porta-velas que los campistas tenían colocadas en avancés (todos del mismo modelo de Isabella) y bungalows.

Tenía su encanto.

Los campistas que no estaban también lo tenían todo colocado, confiando en que nadie lo tocaría.

Muchos habían plantado luces de funcionamiento automático, por acumulación de energía solar.

Todos eran daneses, hasta que llegamos nosotros, y dos 4x4 italianos, que plantaron sus tiendas.

El camping estaba muy tranquilo, nos gustó.

Desayuno: $36+173 = 209$ DKR = 28.05 EUR
Cerveza: $39 + \text{Pan: } 18 + \text{Papel de cocina, cervezas: } 28 = 85$ DKR = 11.41 EUR
Camping: 180 DRK = 24.15 EUR

Domingo, 19 de Agosto: Øsløs - Hildesheim (598 km)

Vaciamos y llenamos.

Recogí el pan que habíamos encargado. Olía maravillosamente.

Salimos a las 8:24, estábamos a 13.8° C.

Paramos en el supermercado de una gasolinera. Era pequeñito, pero al ser domingo, estaba buscando algo de fruta, aunque sin muchas esperanzas.

En un segundo supermercado encontramos de todo, incluso aceite de oliva, que también se nos estaba acabando.

Repostamos diesel y nos tocó hacer bastante cola, tanto para llenar, como para pagar: Un autocar había descargado el pasaje, que estaba comprando bocadillos y refrescos en el supermercado, y su cola para pagar era la misma que la del pago del combustible. Y sin haber pagado el diesel, no podíamos mover la auto para que repostase el siguiente vehículo de la cola... Echamos en falta la practicidad de las gasolineras islandesas, cada surtidor con su propio pago automático, y el supermercado aparte.

Comentamos que por la autopista ya no se veían vehículos con pinta de exploradores islandeses. Se habían esfumado todos, suponíamos que ya debían estar bastante más al sur que nosotros.

Almorzamos en un área, aperitivo dominical, y lentejas.

Paramos para dormir a unos 20 km. al sur de Hannover, en Hildesheim, en el camping Müggelsee. En su enorme prado correteaban algunos conejos. Estaba junto a una zona de baño al aire libre, en un lago natural de 200.000m², con trampolines, hinchables, bar, duchas, etc. Era algo parecido a unas piscinas municipales.



Las niñas se fueron directas a la zona de juegos infantiles.



Para esa noche los campistas éramos una caravana, una camper, y nosotros.



Compramos monedas para las duchas de agua caliente, y lavamos las melenas de las niñas.

Desplegamos el toldo. Cenamos fuera, con velita, algunos en manga corta.

Lo celebramos con una sopa y el pollo confitado que nos había preparado la abuela.
Delicioso!

Diesel: 295.90 DK + Diesel: 41.41 EUR = 81.12 EUR
Supermercado: 345.35 DK + 87 DK = 432.35 DK = 58,02 EUR
Camping: 25 EUR + Duchas: 2 EUR = 27 EUR

Lunes, 20 de Agosto: Hildesheim – L'Isle-sur-le-Doubs (659 km)

Desayunamos fuera. Hacía sol, y buscábamos la sombra.

Las niñas jugaban en los toboganes y columpios, y Aina se cayó. Menos mal que ahí estaba papá, y le curó los rasguños.

Salimos a las 10:18, estamos a 20.2° C.

Paramos en un supermercado de bebidas: El paraíso de cervezas, refrescos, aguas, y vinos.

Entré yo sola a comprar 1 botella de Champagne francés, y 3 botellas de Sekt alemán. Se nos estaba acabando el cava.

En esa gran superficie especializada, los refrescos se compraban por cajas, aunque el vino y el cava se podían comprar por unidades.

Le comenté a David que era un lugar curioso, y le animé a verlo, mientras yo me quedaba en la auto con las niñas.

David compró la botella de cava más extremada y adornada que encontró: era un cava de Krimea que ya no podía tener más banderas y escudos. Su precio, 4.95 EUR.

Nos la tomamos ya en casa, y no pudimos acabárnosla, era muy dulzona para nuestro paladar.

En la autopista no había mucho más entretenimiento que observar los vehículos extraños que circulaban por ella: una furgoneta con un remolque cargado con 6 motos de media cilindrada, o un grupo de motards, el primero de los cuales iba conduciendo una Harley Davidson, con los brazos en cruz, casi hacia arriba, como marcando el camino a los demás. No nos pareció que una postura así pudiera ser muy cómoda para mantenerla durante mucho rato.

En la autopista había cuestras, donde íbamos a 70 km/h, y bajadas, por las que circulábamos a 110.

Ya encontramos muchos camiones, se notaba que era lunes.

Paramos para almorzar: ensalada con tomate y atún, y arroz a los cuatro quesos.

Pasamos por antiguos lugares conocidos míos: Heidelberg y Walldorf.

Y se acabó Alemania.

Y volvimos a ver los peajes franceses, poco después de cruzar la línea divisoria de las aguas entre las que van al Mar del Norte y las que van al Mar Mediterráneo.

Ya estábamos más cerca de casa.

Nos preguntábamos si el camping de L'Isle-sur-le-Doubs todavía estaría abierto a esas horas. Era un poco más tarde de las ocho de la noche.

Queríamos despedir el viaje con toldo, mesa y sillas al exterior, y carne al camping-gaz.

Se trataba del camping municipal de Clerval, y sí, estaba abierto, aunque hacía demasiado frío para cenar fuera.

Cenamos dentro de la auto. Mientras las niñas se columpiaban, David y yo nos tomamos una copa de cava con pescado seco islandés, que nos parecía exquisito. Cenamos puré de patatas y muslos de pollo a la plancha.

Después de cenar fuimos los cuatro a dar una vuelta por el pueblo, equipados con las linternas.



Pasamos por un puente por encima del río Doubs, que tenía mucha corriente de agua. En la barandilla de la acera norte había muchísimas arañas, hasta el punto que David y Xènia, que se habían arrimado a ella, volvieron rascándose el resto del camino.

Ya llegando al camping, vimos un coche con caravana, apeando a una pareja de jóvenes, a sus dos mochilas, y una palangana. Coche y caravana salieron derrapando ruedas. Hicimos suposiciones sobre lo que debía haber ocurrido, pero en ese momento la pareja tenía una papeleta complicada: Eran las once de la noche, y por allí casi no circulaban coches.

Peaje: $3,60 + 4,30 = 7.9$ EUR

Camping: 9 EUR

Diesel: $29.62 + 33.64 + 46.99 = 110.25$ EUR

Queso: 1.20 + Kinder: 2.20 + Yogur: 2 + Cavas: $22.92 + 4.95 = 33.27$ EUR

Martes, 21 de Agosto: L'Isle-sur-le-Doubs – Sernhac (508 km)

Ese día amaneció con lluvia.

Desayunamos, vaciamos y llenamos (excepto las grises, que después vaciaríamos en un área de la autopista).

Repostamos diesel, y fui al supermercado, en busca de pan, yogures, y alguna otra cosa, tanto para el consumo inmediato, como para llenar la nevera de casa, donde debíamos llegar al día siguiente.

Almorzamos en el área del Poulet de Bresse: Teníamos ensalada y spaghetti.

Pasamos cerca de Lyon, siguiendo las indicaciones de Marseille, a fin de evitar que el TomTom nos metiera en Lyon, como siempre intenta hacer.

Después de mucha lluvia salió el sol, y las niñas aplaudieron, pensando en la piscina del Mas du Puits Blanc. Cuando llegamos allí, mi amiga Esther y familia acababan de llegar.



Xènia, Nil y Eudald se bañaron en la piscina, mientras que los padres brindamos con cava catalán, que Esther y José Antonio habían traído para la ocasión.

Tomamos el aperitivo que Paul y Valerie ofrecieron a sus huéspedes. Esa noche tenían 12 autocaravanas en casa.

También cenamos con ellos: Ensalada, gratinado de tomates con mozzarella y hojaldre de carne con ratatouille. De postres crema con Muscat y trocitos de brownie de chocolate. Todo ello regado con buenos vinos del país.

Nos retiramos ya pasada la una de la madrugada, aunque la tertulia continuaba.

Peaje: $25,20 + 29,50 + 2 = 56.7$ EUR

Diesel: 47,25 EUR

Miércoles, 22 de Agosto: Sernhac - Centelles (375 km)

Desayunamos junto con Esther y familia, bajo la pérgola del Mas.

Ellos se irían a pasear, acababan de empezar sus vacaciones.
Nosotros estábamos de regreso a casa, finalizando las nuestras.

Salimos a las 11:33, estábamos a 28.6° C.

Paramos para almorzar en el área del Fitou. Teníamos ensalada mediterránea Isabel, y ensalada de escarola, tomate, aceitunas y jamón en dulce.

Y continuamos el regreso hacia casa, ya pensando en las siguientes vacaciones.
Estábamos un tanto tristes por el fin de éstas.

David y yo debíamos ir a trabajar al día siguiente.
Las niñas estaban haciendo planes sobre lo que se llevarían a casa de la abuela, ya que todavía tenían unos días de vacaciones, sin escuela.

Paramos en Malla, para lavar la autocaravana.

Y finalmente llegamos a casa, con 38.531 km., a las 17:45 horas.

Pernocta y cenas: 60 EUR
Diesel: $34,44 + 45 = 79.44$ EUR
Peaje: $7,60 + 22,80 + 6,25 = 36.65$ EUR
Lavado: 5 EUR

Resumen en cifras

Gastos:

Diesel	1114.38 EUR
Peajes	154.89 EUR
Supermercado	794.08 EUR
Camping	203.91 EUR
Eurotúnel y ferry	2338.00 EUR
Entradas	198.81 EUR
Restaurantes	861.06 EUR
Alquiler 4x4	208.26 EUR
Deportes y souvenirs	487.59 EUR
TOTAL	6360.97 EUR

Total de días de viaje = 27

Total de kilómetros recorridos en AC = 6.529, de los cuales 1.901 en Islandia y 4.628 de ida y vuelta.

Además, recorrimos otros 400 km. de pistas islandesas en todoterreno.

Litros de diésel consumidos por la AC = 909,39

Consumo promedio a los 100 km = 13.93