



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: La ruta Santander – Plymouth de Brittany Ferries ::

Por: Arturo Paniagua

Fotos: Arturo Paniagua y Teodoro Diedrich

Antecedentes

Los primeros servicios regulares de ferries para pasajeros y vehículos entre Gran Bretaña y España datan de hace más de treinta años. Fue un armador sueco, Swedish Lloyd, el primero en organizar un servicio entre Southampton y Bilbao en 1969, utilizando el ferry Patricia, que se prolongó hasta 1977. En diciembre de 1973, el Panther, de la naviera Southern Ferries, Ltd, (P&O) comenzó un servicio entre Southampton y Pasajes, que se prolongó hasta noviembre de 1975.

En 1974, la Naviera Aznar recibió el primero de sus dos cruise ferries, el Monte Toledo, que comenzó a cubrir el servicio entre Southampton y Santander. Su gemelo, el Monte Granada, fue entregado un año más tarde, y cubría en verano la ruta entre Liverpool y Canarias, mientras que en los meses de invierno navegaba entre Amsterdam, Southampton y Santander.

Estos buques, y estas líneas, estuvieron muy por delante de su tiempo, y su vida fue muy efímera: en 1977, Naviera Aznar entró en suspensión de pagos, y los dos gemelos fueron vendidos a Libia, siendo rebautizados Toletela y Garnata, y comenzaron a cubrir la ruta entre Italia, Malta y Libia, servicio en el que continúan hasta nuestros días.

Estos tres intentos tenían un mismo problema: una travesía muy larga, de más de 35 horas, lo que suponía elevados pasajes para los usuarios, y hacía menos atractivo el viaje marítimo, ya que suponía pasar dos noches a bordo.

Los primeros años



Tras la retirada de Aznar y Swedish Lloyd en 1977, la ruta entre gran Bretaña y España dejó de estar cubierta. Este hecho no pasó desapercibido al armador francés Brittany Ferries, que decidió apostar por esta ruta, pero introduciendo algunos cambios. Primero, decidió que para hacer atractiva la travesía, por lo cual su duración no podía ser mayor de 24 horas, pasando una única noche a bordo. En consecuencia, el puerto base británico se cambió a Plymouth, y pidió permiso al Gobierno francés para navegar lo más cerca posible de la costa bretona. El buque escogido para cubrir el servicio fue el Armorique, una verdadera leyenda en Brittany Ferries, que zarpaba de Plymouth los lunes y los jueves hacia Santander. El Armorique sólo disponía de 59 camarotes, con 410 camas, pero cubrió con éxito los primeros años de la línea regular. En el fin de semana,

realizaba un servicio redondo a Irlanda. Este buque fue vendido en 1993 a armadores chinos, para los que navegó primero como Min Nan y, desde 1998, como Sheng Sheng, normalmente en la ruta entre Xiamen y Hong Kong. Según algunas noticias, va a ser vendido para desguace, pero este extremo no se ha confirmado.

El 17 de abril de 1978 zarpó por primera vez el Armorique de Plymouth, y su primera temporada constituyó un gran éxito, de tal manera que en 1980, Britany Ferries ya estaba pensando en fletar un buque más grande para la ruta: el Bolero de Fred Olsen, que sería rebautizado Tregor. Sin embargo, este trato no se materializó.





SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La ruta Santander – Plymouth de Brittany Ferries ::

En ese tiempo se planteó incluso la posibilidad de una tercera rotación semanal.

Pero dos años después, Brittany Ferries fletó, con opción a compra, el ferry sueco Nils Dacke, que fue rebautizado Quiberon. Este buque podía navegar a 22,5 nudos, lo que supuso además la posibilidad de reducir el tiempo de navegación a 22,5 horas, en temporada alta. El Quiberon podía transportar hasta 1.040 pasajeros y 252 turismos, y disponía de 758 camas. Su entrada en servicio en mayo de 1982 supuso una notable ampliación de la oferta.

Posteriormente, Brittany Ferries compró el buque, que se mantuvo en la línea de Santander durante toda la década. Incluso se llegó a barajar su posible alargamiento, pero al final se descartó esta idea en beneficio de un buque nuevo. Tras su retirada de la línea de España, el Quiberon cubrió otras rutas para Brittany Ferries, hasta su venta al armador italiano Medmar. Sin embargo, el retraso en la entrega del Mont St. Michel, dilató su entrega a estos, que lo rebautiza como Giulia D'Abundo a comienzos de este año. Actualmente este cubriendo la ruta entre Sete y Palma de Mallorca.

El Bretagne



A finales de los ochenta, Brittany Ferries, como el resto de los operadores de ferries del Canal de la Mancha, debían hacer frente al reto del Eurotúnel. El armador bretón decidió competir con el túnel, para lo cual mejoró su oferta tanto cuantitativa, como cualitativamente, con nuevos ferries, dotados de mejores instalaciones. El primer hito de esta estrategia fue la incorporación, en 1989, del Bretagne, encargado sólo dos años antes a Chantiers de L'Atlantique, y primero construido ex profeso para el armador bretón. Su entrada en servicio en 1989 supuso un enorme salto en capacidad en la ruta a Santander, así como una mejora cuantitativa por su habilitación. Podía transportar hasta 1.926 pasajeros, con 1.146 camas, así como 580 coches. Más de un 50 % de aumento de

capacidad tanto en pasaje como en carga, que además disponían de dos restaurantes, salón de té, tiendas, dos cines, etc.

El Bretagne abrió la puerta a dos nuevos ferries entregados a comienzos de los noventa, ambos construidos por el astillero finés Masa Yard: el Normandie y el Balfleur. Este último cubrió en alguna ocasión la línea a Santander, sobre todo en temporada baja.

Llega la competencia

Además de la apertura del Eurotúnel, en los comienzos de los noventa una nueva amenaza se cernió sobre Brittany Ferries. La Diputación Foral de Vizcaya, junto con el Gobierno Vasco, decidió contactar con armadores de ferries con objeto de volver a disponer de una línea marítima regular entre Bilbao y el Reino Unido. En 1992, firmó un acuerdo con Ferries Golfo de Vizcaya, un consorcio entre P&O Ferries y Vapores Suardiaz. Al año siguiente, comenzó un servicio regular entre Portsmouth y Bilbao, cubierto por el cruise ferry Olympia, de la Viking Line, que fue rebautizado Pride of Bilbao. Desde 1994, P&O Ferries es la propietaria al 100 % de esta sociedad. La entrada en servicio del Pride of Bilbao vino acompañada de una denuncia de Brittany Ferries, aduciendo que las ayudas de las instituciones a Ferries del Golfo de Vizcaya suponían establecer una competencia desleal. En el año 2000, la Comisión Europea falló a favor de la naviera bretona, y P&O Ferries tuvo que devolver todas la subvenciones que había recibido de las instituciones vascas.

La competencia que supuso este nuevo enlace implicó que Brittany Ferries sustituyera en 1993 al Bretagne por el Val de Loire, más grande y lujoso, y pasó a la ruta Portsmouth-St. Malo.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La ruta Santander – Plymouth de Brittany Ferries ::

El Val de Loire fue entregado en 1987 a la naviera sueca TT Line por el astillero alemán Seebeckwerft como el ferry Nils Holgersson, para cubrir la ruta entre Trelleborg y Travemunde. Como casi todos los buques de pasaje alemanes construidos en esos años, el Nils Holgersson tenía todos los camarotes en el tercio de proa de las cubiertas de la superestructura, estando situados los salones y otros espacios públicos a popa. En enero de 1993 fue vendido a Brittany Ferries, y el 6 de junio de ese año entró en servicio como Val de Loire, tras una gran reforma en el astillero italiano INMA. Durante esta operación, el buque fue reformado para cumplir el SOLAS 90. También se reformó su habilitación, adaptándola al nuevo tráfico, y haciéndola mucho más lujosa. Una de las características más notables del Val de Loire eran sus 18 suites, que incluían zona de comedor, cada una de ellas bautizada con el nombre de una bodega del Loira.



Tras la reforma pasó a transportar 2.100 pasajeros, de ellos 1.686 en camarotes, y el resto en butacas reclinables, atendidos por una tripulación de 140 personas. La capacidad de vehículos es prácticamente la misma que la del Bretagne. Se construyeron tres restaurantes, dos cines, sala de fiestas, galería comercial, etc. Exteriormente, se modificó tanto su casco, adaptándolo a las condiciones del Cantábrico, como la superestructura, mejorando la estética exterior del buque, tan cuidada por este armador.

Durante los siguientes diez años, el Val de Loire ha mantenido las dos líneas de Brittany Ferries a España e Irlanda, con una programación muy exigente, con estancias en puerto de sólo dos horas y media. Sin embargo, sólo ha suspendido en tres ocasiones. El 23 de abril, y con motivo de cumplirse el 25 aniversario de esta línea regular entre Gran Bretaña y Santander, se celebró una recepción a bordo del buque.

El Val de Loire hará su última escala de 2003, de las 70 que tiene programadas, el jueves 13 de noviembre. El año pasado, en el que realizó el mismo número de viajes, perdió un 3,1% de usuarios respecto al 2001, en parte por la coyuntura económica, por los sucesos del once de septiembre de ese año, y porque los turistas británicos decidieron hacer turismo interno.

Además, España, desde la implantación del euro, ya no resulta barata para un ciudadano británico, aparte de que es más económico viajar en avión a destinos de países del este, y que el ferry elevó sus tarifas. El Val de Loire transportó en el 2002 129.678 pasajeros frente a los 133.871 del 2001, en el que hizo una escala más.

El nuevo Pont Aven

Brittany Ferries firmó en el 2002 un contrato para construir un nuevo ferry en el astillero alemán Meyer Werft, que recibirá el nombre de Pont Aven. El precio del nuevo buque es de 165 millones de euros. Su puesta en servicio está prevista para marzo de 2004, y cubrirá la línea entre Santander-Plymouth. Será ocho veces más grande que el pionero Armrique. Además durante los fines de semana, este ferry estará destinado a las líneas Plymouth-Roscoff y Roscoff-Cork.

Este nuevo ferry, de aproximadamente 40.000 tlb, presentará algunas características únicas en el mercado. No son sólo por sus dimensiones, 185 metros de eslora y 31 de manga, que le convierten en el buque más grande de Brittany Ferries, sino también por su velocidad, 27 nudos, derivada de cuatro motores de 10.800 Kw, (dos veces y medio más potentes que los del Val de Loire, hasta ahora el mayor buque de la compañía). Con una capacidad de 2.100 pasajeros y 650 turismos, su velocidad de servicio será de 27 nudos, lo que le permitirá reducir de manera significativa el tiempo de travesía entre Santander y Plymouth, pasando de 24 a menos de 20 horas.

Además de su tamaño, el Pont Aven está diseñado para ofrecer el máximo confort, ya que dispone de una relación arqueo bruto/pasajero mayor que la de cualquier otro ferry. Contará con más de 2.000 camas en 650 camarotes, todos con baño. Algunos estarán comunicados entre sí, muy a propósito para su uso como cabinas familiares. Además por



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española

WORLD SHIP SOCIETY

:: La ruta Santander – Plymouth de Brittany Ferries ::

primera vez en un ferry en el Atlántico, algunos camarotes dispondrán de su propio balcón privado. Los primeros ferries con este detalle de lujo, típico de los modernos cruceros, aparecieron en el Mediterráneo en los gemelos “La Superba” y “La Suprema”, entregados a Grimaldi en estos últimos dos años.

Una cubierta redonda de paseo alrededor del buque, de 400 metros, 2 ascensores panorámicos sobre el atrio, que se extiende desde la cubierta 6 a la 9, un restaurante a la carta, inspirado en la obra del arquitecto escocés Mackintosh, mientras que el comedor lo está en la obra de Gaudí, cafeterías, sala de fiestas-cabaret y su propia galería comercial ofrecerán a los pasajeros servicios dignos de un buque de crucero. Tanto la piscina, decorada en mármol y piedra, como una de las cafeterías del buque, se construirán en la cubierta superior bajo un techo transparente, que podrá abrirse o cerrarse en función de la meteorología.

En el capítulo de la decoración los buques de Brittany Ferries destacan por un estilo decorativo que enlaza directamente con los ambientes artísticos y de vanguardia y que se ha convertido en seña de identidad de sus barcos. A bordo del Pont Aven, se creará una atmósfera muy personal e intimista en los 4.500 m² de espacios comunes, para el disfrute y comodidad de los pasajeros.

El Pont Aven es una nueva apuesta de Brittany Ferries, que además asegura una posición de dominio de este armador en la ruta entre el Reino Unido y España, y que abre la esperanza a que vuelva a cubrir esta línea durante todo el año.

Buques de Britany Ferries en la ruta Santander-Plymouth

Buque	Tipo	Años	Año cons.	TRB	Pasajeros	Coches	Carga
Armorique	Ferry	1978-1982	1972	5732	700	170	
Quiberon	Ferry	1982-1989	1975	7950	1040	252	
Bretegne	Ferry	1989-1993	1989	24534	1926	580	84
Val de Loire	Cruise-ferry	1993-2003	1987	31788	2140	600	104
Pont Aven	Cruise-ferry	2004-	2004	39900	2100	650	85

:: Artículo publicado el 30 de Octubre de 2003 ::