



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La serie MERCHANT de Astilleros Españoles ::

Por Arturo Paniagua Mazorra

A finales de los años noventa, la factoría de Sevilla de Astilleros Españoles SA construyó una serie de cuatro buques ro-pax para el armador Norse Merchant Leasing Ltd, del grupo británico Cenargo Internacional Ltd. Estos buques fueron bautizados DAWN MERCHANT (1998), BRAVE MERCHANT (1999), NORTHERN MERCHANT (2000) y MIDNIGHT MERCHANT (2000). Estaban destinados a las rutas del Mar de Irlanda de ese armador británico, con tiempos de navegación entre seis y ocho horas. Las singladuras entre la península y Baleares tienen una duración muy parecida, lo que convierte a estos buques en particularmente atractivos para las navieras españolas que cubren esas líneas.



PAU CASALS, BLANCA DEL MAR y ZURBARAN en Barcelona el 30 Marzo 2007 - ©Jordi Montoro Fort

Posteriormente, el astillero de Sevilla de Izar entregó en el año 2002 un quinto gemelo de la serie a la Compañía Trasmediterránea, que fue bautizado MURILLO.



MURILLO, en Barcelona el 30 Marzo 2007 - ©Jordi Montoro Fort



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La serie MERCHANT de Astilleros Españoles ::

Los dos primeros buques de la serie, el DAWN MERCHANT y el BRAVE MERCHANT cubrieron originalmente rutas en el Mar de Irlanda para su armador, para ser posteriormente fletados a Norfolk Line para su línea Dunkerque-Dover en el Canal de la Mancha. Los dos últimos buques de la serie, NORTHERN MERCHANT y MIDNIGHT MERCHANT, fueron fletados tras su entrega a Norfolk Line para abrir la línea entre Dunkerque y Dover. La entrega de tres nuevos ro-pax construidos en Corea del Sur a Norfolk Line entre 2005 y 2006 ha permitido que estos cuatro ro-pax salgan al mercado. Su posterior flete a armadores españoles ha permitido reunir de nuevo a los cinco buques de la serie.

Los cinco buques de esta serie tienen unas dimensiones, equipo propulsor y capacidad muy parecidas, aunque su distribución interior ofrece capacidades diferentes. En este sentido, la diferencia más importante es que los cuatro primeros estaban más orientados a la carga, por lo que no tenían cubiertas especiales para coches, y además disponían de una habilitación más reducida, con capacidad sólo para 210 pasajeros (114 en camarotes y 96 en butacas), mientras que el MURILLO puede transportar hasta 500 pasajeros. Por el contrario, su capacidad de carga y su velocidad es ligeramente mayor que la del MURILLO. Estos buques fueron modificados para cargar y descargar a dos niveles, con objeto de reducir los tiempos en puerto y poder cubrir más rotaciones diarias en el Canal de la Mancha. Sin embargo, esta posibilidad no se utiliza en Baleares, y los accesorios que lo permitían han sido desmantelados.

	Serie MERCHANT	MURILLO
Eslora total	180,00 metros	180,00 metros
Eslora entre pp.	168,70 metros	168,70 metros
Manga	24,30 metros	24,30 metros
Calado	6,50 metros	6,50 metros
Tonelaje registro bruto	22.046 gt	24.813 gt
Peso muerto	6.300 tpm	6.900 tpm
Metros lineales carga	2.000 (146 trailers)	1.900 (138 trailers)
Metros lineales coches	0	396 (80 turismos)
Pasajeros camarotes/butacas	114/96	396/150
Estabilizadores	No	Sí
Motores	4 Wartsila 9L38	4 Wartsila 9L38
Potencia	4x5.940 kW	4x5.940 kW
Velocidad	23,3 nudos	22,8 nudos
Acceso carga	Rampas a proa y popa	Rampa a popa

Tabla 1. Cuadro de características de los ro-pax de la serie MERCHANT. Fuente: elaboración propia.

Flete de nuevos ferries tipo ro-pax

Al mismo tiempo que Acciona Trasmediterránea renovaba y ampliaba su flota de fast-ferries en el 2006, también su flota de ferries convencionales sufría cambios. Además de la necesidad de sustituir los ferries tipo canguro como consecuencia de su edad, el incremento del negocio de la carga, y el incremento de competencia por la entrada en servicio de nuevas unidades de las navieras con las que rivaliza Trasmediterránea en Baleares, provocó la llegada de dos nuevos buques tipo ro-pax, gemelos del MURILLO. A comienzos de año 2006, Acciona Trasmediterránea negoció el fletamento y posterior compra de los dos últimos ro-pax de la serie MERCHANT, tras la incorporación de los dos primeros gemelos a sus rivales Balearia e Iscomar.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La serie MERCHANT de Astilleros Españoles ::



EL GRECO, en Barcelona el 6 Octubre 2005 - ©Arturo Paniagua Mazorra

El primero en incorporarse a comienzos de mayo fue el NORTHERN MERCHANT, que fue pintado con los colores de Acciona Trasmediterránea en Dunkerque, para después incorporarse a la ruta entre Valencia y Palma. En las primeras escalas, el NORTHERN MERCHANT sufrió varias críticas negativas, consecuencia de su configuración pura de carguero, sin cubiertas segregadas para turismos, y de la austeridad de su habilitación, lejos del confort encontrado a bordo del SOROLLA y del FORTUNY. Curiosamente, uno de los primeros clientes del NORTHERN MERCHANT en Baleares fue el Circo Americano, que prácticamente llenó el buque con más de dos kilómetros de vehículos y trailers. A comienzos de julio de 2006 fue rebautizado ZURBARAN e incorporado al registro español de buques. Su gemelo MIDNIGHT MERCHANT se incorporó a las rutas de Acciona Trasmediterránea en agosto, tras la entrega del MAERSK DOVER, que cubrió sus rotaciones en la línea Dover-Dunkerque de Norfolk Line. Tras una reforma en Dunkerque, fue incorporado a las rutas de Baleares de Acciona Trasmediterránea como EL GRECO con bandera española, sustituyendo al SUPERFAST LEVANTE. EL GRECO cubrió el servicio Valencia-Palma de Mallorca cada martes, jueves y domingo, junto con su gemelo ZURBARAN, con el que se alterna también en la línea a Barcelona.



NORTHERN MERCHANT, en Mahón el 2 Mayo 2006 - ©Jaime Pons Pons

Pero Acciona Trasmediterránea no sólo ha incorporado estos ro-pax en propiedad, sino que fletó buques a otros armadores. En marzo de 2006 se sumó a los servicios de carga entre Barcelona, Valencia y



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La serie MERCHANT de Astilleros Españoles ::

Palma de Mallorca el ro-ro puro STENA FORWARDER. Este buque de pabellón inglés, fletado por Acciona Trasmediterránea al armador sueco Stena Line, hacía escala en Valencia cada martes, jueves y domingo, mientras que el resto de los días escalaba en Barcelona. Tiene capacidad de 2.715 metros lineales de carga, u 800 contenedores, lo que le convierte en el buque de transporte de carga rodada más grande utilizado en los servicios con las Baleares. Tiene una velocidad de crucero de 22 nudos.



STENA FORWARDER, en Barcelona el 25 Septiembre 2005 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Balearia

Eurolíneas Marítimas comenzó a operar, bajo la marca Balearia en julio de 1998 impulsada por un grupo de antiguos ejecutivos, capitanes y oficiales de la naviera Flebasa. Baleària cerró el 2005 superando por primera vez los 100 millones de euros de facturación, además de consolidar su liderazgo como primer operador marítimo de Baleares, con más de 2 millones de pasajeros, aunque esta cifra puede ser engañosa por el protagonismo de Balearia en la ruta Ibiza-Formentera. En cualquier caso, más de la mitad de los pasajeros de líneas regulares que habrán pasado por los puertos de Baleares en 2005 lo hicieron en servicios marítimos gestionados por Baleària.

Estos resultados llevaron a Balearia, a finales de 2006, a intentar arrebatarse el protagonismo a Acciona Trasmediterránea en el tráfico de carga entre la península y Baleares. Balearia ofreció por primera vez una línea de carga entre Barcelona y Palma de Mallorca, para lo que fletó el ro-pax de bandera británica y de 22.000 toneladas de registro bruto DAWN MERCHANT, que fue rebautizado PAU CASALS para cubrir ese servicio diario en siete horas. Nunca antes ambos operadores, Balearia y Acciona Trasmediterránea, habían luchado por captar carga y en menor medida pasaje, desde los mismos puertos. Balearia indicó que tras la compra de Transportes Marítimos de Alcadia por Trasmediterránea, el servicio de carga desde Barcelona a Baleares era un cuasi monopolio, con la sola competencia de Iscomar, por lo que decidieron competir con Trasmediterránea. La primera rotación del PAU CASALS tuvo lugar el 11 de enero de 2006. En mayo de 2005, Trasmediterránea consiguió una posición dominante en la principal ruta de carga a la mayor isla de las Baleares cuando compró el ro-ro ATALAYA DE ALCUDIA, de 16.686 trb, a Transportes Marítimos de Alcadia (TMA). Balearia acusó a Trasmediterránea de elevar sus tarifas más de un 40 % tras la compra del TMA, aunque también indicó que anteriormente la competencia no era plena ya que Alcadia había estado transportando carga generada por su *rival* Trasmediterránea.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La serie MERCHANT de Astilleros Españoles ::



PAU CASALS, en Barcelona el 14 Mayo 2005 - ©Arturo Paniagua Mazorra

El PAU CASALS tiene una capacidad de 2.000 metros lineales de carga rodada y 400 pasajeros. Su armador es Day Break Shipping, su manager es Epic Shipping y está tripulado por oficiales británicos y marineros polacos. La entrada en servicio de los dos nuevos ro-pax construidos en el astillero italiano Visentini significará probablemente la venta del PAU CASALS.

Iscomar

Iscomar fue fundada en 1979, dentro del grupo Contenemar. Es curioso observar que mientras Balearia ha crecido desde el pasaje a la carga, Contenemar, a través de Iscomar, ha seguido justo el camino contrario. Durante muchos años, Iscomar utilizó en las líneas de Baleares cuatro ro-ro puros, el DON PEDRO, el DON FERNANDO, el BENIRREDRA y el BENIJOFAR. En estos buques, Iscomar admitía tanto carga rodada, como contenedores, estos últimos izados a bordo por medio de gruas. A pesar de que los cuatro buques fueron alargados, Iscomar decidió complementar sus servicios de carga ofreciendo un número limitado de plazas para pasajeros, para lo que adquirió dos ro-pax: el MERCEDES DEL MAR, de 1,054 metros lineales de capacidad, y el PATRICIA DEL MAR, de 1,255 metros lineales, ambos construidos en 1976.

Los resultados de este cambio de filosofía no se han hecho esperar. Tras vender los dos *BENI* a un armador de Oriente Medio, Iscomar transportó durante el año 2005 305.000 pasajeros (con un incremento de más del 50 % respecto a 2004, año en el que transportó a 200.000 pasajeros) y 70.000 turismos (45.000 en 2004) en sus ocho líneas regulares. Asimismo transportó más de 530.000 metros lineales de carga autopropulsada. En su conjunto, Iscomar movió un total de cerca de 1.000.000 de metros lineales de carga (prácticamente los mismos que en 2004), pero con un buque menos. Su cuota de mercado de transporte de mercancías entre la península y las islas Baleares es del alrededor del 35%. La cifra de negocio en el año 2005 de Iscomar, S.A. fue superior a los 74 millones de euros.



SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: La serie MERCHANT de Astilleros Españoles ::



[BLANCA DEL MAR](#), en Barcelona el 15 Mayo 2005 - ©Arturo Paniagua Mazorra

Tras no materializar su propio proyecto ro-pax para sus rutas en Baleares, Iscomar decidió, a comienzos del 2006, un poco después de la llegada del PAU CASALS, fletar el BRAVE MERCHANT a sus armadores, e incorporarlo a su ruta estrella Barcelona-Palma de Mallorca como BLANCA DEL MAR. El 10 de febrero llegó a la Ciudad Condal, procedente de El Pireo, realizando su escala inaugural en Palma de Mallorca el 11 de febrero, continuando en la misma línea diaria sin interrupción. El BLANCA DEL MAR significó un incremento de la capacidad de carga de más de un 300 por ciento respecto a la que ofrecía el anterior buque de Iscomar en la línea, el MERCEDES DEL MAR. Por el contrario, la capacidad de pasaje ha disminuido a la tercera parte.

La incorporación del BLANCA DEL MAR supuso que el MERCEDES DEL MAR pasara a cubrir, desde el primero de junio de 2006, la línea Valencia-Palma de Mallorca.

:: Artículo publicado el 20 de Junio de 2007 ::