## Colaboraciones especiales



# Un viaje a bordo del ferry *Murillo*

Juan Carlos Díaz Lorenzo

### Un viaje a bordo del ferry Murillo

#### Juan Carlos Díaz Lorenzo

Recientemente hemos tenido la oportunidad de hacer un viaje a Cádiz a bordo del ferry *Murillo*, que es el barco que Acciona Trasmediterránea ha destinado a la línea de Canarias para la campaña de verano. Releva al ferry *Albayzin*, al que, en nuestra opinión, supera en todos los aspectos. Está mejor equipado para el pasaje, las cubiertas exteriores son más amplias y es un barco que ofrece su propia identidad. Tiene buen comportamiento en la mar, dispone de salones espaciosos y rincones coquetos. Viajar a bordo es una experiencia agradable.

Se trata, además, del buque más nuevo de su clase que tiene la compañía y salvo la carencia de la piscina, sus instalaciones tienen un nivel muy aceptable para que el pasaje disfrute del viaje, que es de unas 33 horas desde la salida del puerto de Arrecife de Lanzarote, a medianoche del sábado, hasta media mañana del lunes en que llega a Cádiz. Debido al contrato que la compañía tiene firmado con el Estado –y que expira el próximo otoño–, la línea de Canarias se compone de una rotación semanal que incluye escalas en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Puerto del Rosario (Fuerteventura) y Arrecife (Lanzarote).



El ferry Murillo, atracado en el puerto de Cádiz, cabecera de la línea de Canarias



Desde 1917, Trasmediterránea tiene a Cádiz como puerto base de la línea



Fachada del puente del buque Murillo



Visto por la banda de estribor, atracado en Puerto del Rosario

Las escalas del buque en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma son lo suficientemente largas como para permitir que el pasaje pueda bajar a tierra durante unas horas y disfrutar de una agradable estancia para paseos y compras. El trayecto entre Gran Canaria y Fuerteventura ofrece el aliciente de contemplar la costa occidental de la isla majorera, al igual que el trayecto entre La Palma y Tenerife permite apreciar la costa norte con El Teide majestuoso al fondo, los roques de Anaga y el litoral del municipio de Santa Cruz de Tenerife hasta la entrada a puerto. Del mismo modo que las entradas en cada uno de los puertos ofrece siempre el atractivo de la llegada de viaje por mar. Las escalas en Puerto del Rosario y Arrecife de Lanzarote son muy breves y están sincronizadas para las operaciones de carga y/o descarga y embarque y/o desembarque de pasaje.



Con las primeras luces del nuevo día, el barco llega al puerto de Las Palmas



El viaje es un reencuentro entrañable con la mar inmensa



Amanece un nuevo día a bordo del ferry Murillo en aguas de Canarias



Dos iconos de la moderna arquitectura de la ciudad de Las Palmas



El Club Náutico de Tenerife, al resguardo de la cordillera de Anaga



El histórico vapor La Palma, atracado en el muelle norte



La prolongada erosión ha moldeado el paisaje de Fuerteventura



La costa de Puntallana, en la aproximación al puerto de Santa Cruz de La Palma



La costa norte de la isla de Tenerife, vista desde la banda de estribor



Punta Anaga y los Roques de Anaga, al través del buque Murillo



Cádiz, ciudad histórica, se abre al mar desde sus profundas raíces



El Puente de la Pepa es una obra de ingeniería espectacular

Cádiz tiene un encanto especial. Hacía años, demasiados quizás, que habíamos hecho nuestra última escala. Y entonces, como ahora, volvimos a encontrarnos con el capitán Francisco Font Betanzos, viejo y buen amigo de días felices en su etapa en Compañía Trasmediterránea. Lo mismo que Daniel García Gómez de Barreda, oficial radioelectrónico y profesor de la Universidad de Cádiz, además de apreciado colega y miembro de la Academia Canaria de Ciencias de la Navegación.

La capital gaditana está preciosa. Se ha trabajado mucho y bien en los últimos años en la conservación y adecuación de los espacios públicos. Pasear por sus calles y cruzar sus plazas es una delicia y un recorrido que se nos antoja un reencuentro con la historia sumada en siglos. La zona donde antes estuvo Astilleros de Cádiz se ha reconvertido en residencial y muy cerca tiene su arranque el extraordinario Puente de la Pepa, una obra de ingeniería impactante que cruzará la bahía de Cádiz en un recorrido de 3,15 kilómetros.

Durante nuestra estancia tuvimos ocasión también de visitar la sede del Instituto Hidrográfico de la Marina.



Francisco Luna Enseñat, capitán del buque Murillo



Maniobra de llegada a Santa Cruz de La Palma. Asiste el práctico Francisco Noguerol



Panorámica del puente de mando del buque "Murillo", visto desde babor



El tercer oficial informa a los pasajeros de la importancia del simulacro de salvamento



Foto de familia de los pasajeros participantes en el ejercicio de salvamento



El viaje nos dio la primera oportunidad de llegar por mar a Puerto del Rosario

En el caso de la línea de Canarias, el producto "avión + barco" contribuye a favorecer los desplazamientos con la Península. Puesto a disposición de los usuarios desde hace varias semanas, consiste en que el pasajero viaja en avión a Sevilla y el coche en ferry a Cádiz, disponiendo la compañía un servicio de autobuses programado para el traslado desde el aeropuerto sevillano hasta el puerto gaditano, y viceversa en los viajes de vuelta. Este producto, que tiene una gran aceptación, nació como solución de urgencia debido a un incendio ocurrido a bordo del ferry *Manuel Soto* y desde entonces se ha convertido en todo un éxito.



La sala de butacas tiene capacidad para 150 asientos en sectores diferenciados



La sala de butacas es amplia y está bien iluminada con luz natural y artificial

El buque tiene capacidad para 658 pasajeros, número suficiente para cuando a máxima ocupación la gente pueda moverse con comodidad y no exista sensación de agobio. El concepto obedece a un proyecto "ro-pax". La recepción está situada en la cubierta 7, desde la que se abre a babor y estribor se encuentran los camarotes de clase turista. Un pasillo amplio conduce a los camarotes de clase preferente, 16 en total, lo suficientemente espaciosos y bien equipados. Otras puertas a cada banda y escaleras permiten un fácil y cómodo acceso al exterior y cubierta superior, lo que invita al paseo y disfrutar del espectáculo siempre grandioso de la mar inmensa. Las mascotas tienen un trato magnífico en los espacios asignados, suficientes, amplios y bien ventilados.



Recepción y punto de encuentro central del buque Murillo



En la cubierta 7 se encuentra el paseo "Los Navíos"



Acceso al comedor principal desde popa por la banda de babor



Acceso al comedor principal y tienda del buque visto desde proa



Vista parcial del comedor. Al fondo, el comedor a la carta



Este es uno de los rincones más atractivos del comedor

Desde la recepción parte una escalera amplia que conduce a la cubierta 8, en la que a la banda de babor existe un salón de butacas dividido en tres ambientes con capacidad para 150 plazas y dos salones para uso y disfrute del público, entre los que destaca el denominado "El Corsario", que es sin duda alguna uno de los más coquetos que hemos conocido en un buque de esta clase. La decoración corresponde a Oliver Design.

Si en el futuro este buque se mantiene en la línea de Canarias, entendemos que la compañía debe plantearse que el salón de butacas existente a proa en la banda de babor sea devuelto a su condición de comedor de clase preferente, pues el actual, aunque cumple su función, no es el adecuado y resta capacidad al comedor de clase turista. Del mismo modo que la carencia de accesos exteriores cómodos en los puertos de escala, debido a la inexistencia de las adecuadas infraestructuras portuarias, dilata en el tiempo el embarque y/o desembarque del pasaje cuando la demanda es importante.



El salón-bar de proa ocupa la esquina de la banda de babor



El salón-bar "Corsario" es el rincón más coqueto del barco



Para los viajes en verano, este espacio es un magnífico reclamo



El bar semeja a un navío con su mascarón de proa

El barco está limpio por dentro y por fuera y el cuidado es constante. Se aprecia que está bien mantenido y de eso se ocupa una tripulación que sabe hacer bien su trabajo. Al frente de los respectivos equipos están un contramaestre y un mayordomo, a quienes coordina un primer oficial que ejerce de sobrecargo. Hace poco se acaba de estrenar conexión wi-fi gratuita, lo que es un indudable aliciente para los pasajeros que disfrutan del mundo de las comunicaciones y les hace más entretenido el viaje, además de mantener la conexión con el exterior.

Tuvimos la oportunidad de conversar varias veces con el capitán Francisco Luna Enseñat, mallorquín, hombre jovial y atento, que lleva toda su vida profesional en Trasmediterránea, desde su estreno como alumno en los "vientos" de la compañía. Conversamos también con el jefe de máquinas, Antonio "Antxon" Alonso Torrientes, así como con los otros oficiales de puente y de máquinas y con el mayordomo y los camareros que atienden al pasaje —Domingo, Salvador y Juan— en el bar de proa y el trato atento de todos los que tienen a su cargo el comedor, entre ellos José Antonio, gaditano de pura cepa. Y es que a bordo la tripulación es un reflejo de armonía, profesionalidad y disparidad geográfica, pues los hay canarios, gallegos, andaluces, catalanes, levantinos, vascos, mallorquines y también de tierra adentro.



La tripulación está formada por profesionales entregados a su trabajo



Capitán, oficiales y alumnos del Murillo, en una foto de familia con el autor



Las chimeneas paralelas, una de las señas de identidad del buque Murillo



Trasmediterránea tiene un contrato con el Estado para cubrir la línea de Canarias

Construcción número 291 de la factoría sevillana de Izar, hoy Navantia, el 7 de julio de 2000 se firmó el contrato para la construcción de este buque, que recibió el nombre de *Murillo* y resbaló por la grada el 19 de septiembre de 2001, en ceremonia que amadrinó la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez. Seis meses después, el 14 de marzo de 2002 se entregó a Trasmediterránea y se estrenó en las líneas de Baleares.

El 21 de diciembre siguiente se firmó con Naviera Arrecife, A.I.E. un nuevo contrato en el que Compañía Trasmediterránea subrogaba en la compañía citada todos los derechos y obligaciones que había adquirido al firmar el contrato originario con los Astilleros de Sevilla. Naviera Arrecife. A.I.E. abonó Compañía a Trasmediterránea todos los desembolsos que esta había realizado al astillero constructor del buque, que a esa fecha se elevaban a 5.320 millones de pesetas. Paralelamente, Compañía Trasmediterránea firmaba con Naviera Arrecife, A.I.E. un contrato de arrendamiento a casco desnudo por el que, cuando el buque entrara en servicio, sería fletado a su propietario por un período de seis años, con opción a compra, lo que se llevó a efecto en los términos acordados.

Es un buque de 24.813 toneladas brutas (GRT), 8.058 netas (GRN) y 6.948 de peso muerto (TPM), siendo sus principales dimensiones 180 metros de eslora total -168,70 m de eslora entre perpendiculares-, 24,30 de manga, 15,30 m de puntal y 6,50 de calado máximo. Dispone de 2.196 metros lineales para carga rodada y figura inscrito en la matrícula naval de Santa Cruz de Tenerife.

De la estética de su estampa marinera llama la atención sus dos chimeneas gemelas, que contribuyen a darle una adecuada proporción a sus formas. Código IMO 9237242.

El equipo propulsor se ha demostrado eficaz. Está compuesto por cuatro motores Wärtsila 9L38, cuatro tiempos, simple acción y nueve cilindros cada uno, con una potencia de 32.300 caballos acoplados a dos ejes y hélices de paso variable, que le permite alcanzar y mantener una velocidad máxima de 22,8 nudos. Sala de máquinas diáfana y fácil de moverse entre los motores principales, auxiliares y otros equipos, todo controlado por sistemas informáticos de nueva generación desde la sala de control y el puente de mando. Para las maniobras en puerto dispone de dos hélices transversales de 1.300 caballos de potencia y paso variable.



Pareja de motores principales de la banda de babor



Consola de control central de la sala de máquinas



Vista parcial del cuadro eléctrico del buque Murillo

El ferry *Murillo* es el último de una serie de cinco buques, aunque éste tiene notables diferencias respecto de sus predecesores. Los anteriores fueron contratados por el armador británico Cenargo International y entraron en servicio bautizados con los nombres de *Brave Merchant*, *Dawn Merchant*, *Midnight Merchant* y *Northern Merchant*. Se da la circunstancia de que todos ellos navegaron durante una temporada fletados por compañías navieras españolas en el área de Baleares y Levante, ostentando, por el orden citado, los nombres de *Blanca del Mar* (ISCOMAR), *Pau Casals* (Balearia), *El Greco* (Acciona Trasmediterránea) y *Zurbarán* (Acciona Trasmediterránea).

#### Juan Carlos Díaz Lorenzo

Publicado el 22 de junio de 2013 en el blog:

http://delacontecerportuario.wordpress.com

de la web:

http://juancarlosdiazlorenzo.com



Fotografías: Juan Carlos Díaz Lorenzo