

Colaboraciones especiales



El Félix Pizcueta, un vapor de la Trasmediterránea

Manuel Rodríguez Aguilar

El *Félix Pizcueta*, un vapor de la Trasmediterránea

Manuel Rodríguez Aguilar

Mi agradecimiento a Jaime Pons Pons

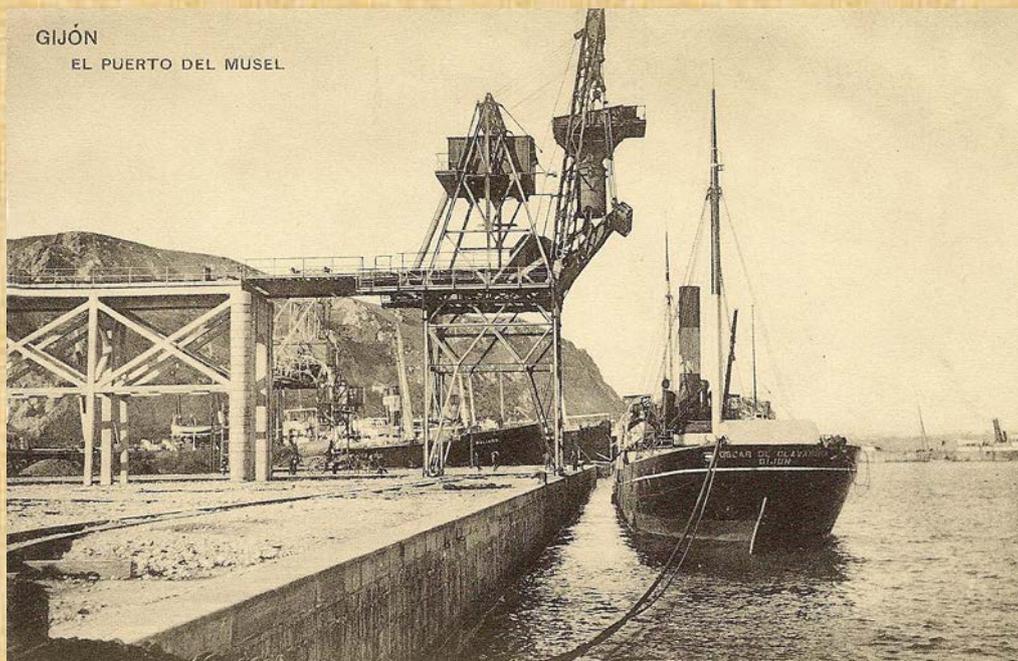
La Línea de Vapores Serra se fundó el 2 de mayo de 1879 en Bilbao, con José Serra i Font, de origen catalán, como primer presidente y principal accionista. Por tonelaje de Registro Bruto, en el año 1889 llegó a ser la tercera naviera española. Uno de los numerosos buques que pasaron por su flota, casi todos bautizados con el nombre de mujer, fue el vapor *Benita*.

Con el fin de incrementar la capacidad de transporte, a mediados de la década de 1880, la Línea de Vapores Serra encargó al astillero británico Oswald, Mordaunt & Co. Ltd., en Woolston, Southampton, la construcción de un nuevo vapor. Su construcción nº 242, botado el 26 de marzo de 1887, correspondía a un buque con casco de hierro, máquina y superestructura central, dos palos, de 1.506 toneladas de Registro Bruto, 905 toneladas de Registro Neto y 1.905 toneladas de Peso Muerto. Sus principales dimensiones eran: 79,45 metros de eslora, 10,46 metros de manga, 5,63 metros de puntal y 6,76 metros de calado. Disponía de una máquina alternativa de triple expansión, fabricada por el mismo astillero, que desarrollaba 190 NHP (835 HP). Consumía carbón y su única hélice le imprimía una velocidad máxima de 9 nudos. Para el transporte de la carga contaba con tres bodegas.

Desde la entrega a sus propietarios, el 19 de noviembre de 1887, el vapor *Benita* comenzó sus viajes transportando carga general entre puertos españoles y la ciudad de Liverpool, un importante centro de operaciones para la naviera vasca. El 21 de septiembre de 1904 tuvo que entrar de arribada al puerto de La Coruña tras un abordaje con el vapor pesquero francés *Le Matia*. El *Benita* presentaba diversas averías en su costado de babor, aunque no eran graves. Durante los años que perteneció a la Línea de Vapores Serra se turnaron en su mando los capitanes Goitia, Arana y Santalauri. Tras adquirir nuevas unidades, la Línea de Vapores Serra decidió desprenderse en 1910 del veterano *Benita*. Su comprador, Antonio López de Haro Zárate, S. en C. (en el año 1914 cambiaría de nombre por el de Compañía Gijonesa de Vapores, S. en C., por fusión de la anterior con la naviera Rodríguez y Cerra S. en C.), lo incorporó a su flota el 12 de septiembre. Lo renombró *Óscar de Olavarría*, en

honor a Óscar de Olavarría Lozano, un importante empresario asturiano con numerosas inversiones en el sector naviero, que había fallecido en 1902.

En los escasos años en que perteneció a la matrícula de Gijón, el vapor *Óscar de Olavarría* transportó, principalmente, carbón asturiano en tráfico de cabotaje nacional. En 1916 desapareció la Compañía Gijonesa de Vapores, pasando la gran mayoría de sus vapores a la naviera Ferrer Peset Hermanos, de Valencia. El vapor fue rebautizado *Félix Pizcueta*, en honor de Félix Pizcueta i Gallel, médico, periodista, político y escritor valenciano nacido en 1837.



Una imagen de popa del *Óscar de Olavarría* en el puerto del Musel.
Archivo Manuel Rodríguez Aguilar.

Con la constitución de la Compañía Trasmediterránea a finales de 1916, el *Félix Pizcueta*, lo mismo que todos sus compañeros de flota, pasaron a la flamante naviera. Sus nuevos propietarios le mantuvieron el nombre. El vapor continuó en el tráfico de cabotaje nacional de carga general y mercancías a granel, visitando, principalmente, puertos del Mediterráneo. En ocasiones viajaba hasta Gran Bretaña, a por cargamentos de carbón.

Teniendo en cuenta la neutralidad de España, la Primera Guerra Mundial fue una dura prueba para la flota mercante española por las graves pérdidas que sufrió en hombres y barcos. La campaña sin restricciones ordenada a principios de 1917 por las autoridades alemanas a su fuerza de submarinos obligaron a numerosos mercantes españoles a refugiarse en el puerto extranjero donde

cargaban o descargaban. Uno de los vapores afectados fue el *Félix Pizcueta*, que finalmente pudo volver a España, después de cumplir ciertas condiciones impuestas por los alemanes.

Tras casi 33 años en servicio, la Compañía Trasmediterránea vendió el veterano vapor en 1919 a la catalana Sociedad Anónima Franco-Española de Navegación, naviera sucesora de la Casa Hijos de Enrique Gironella, también con sede en Barcelona. El *Ampurdán*, nombre que fue pintado en su casco, sería designado por sus dueños para realizar tráfico de cabotaje y gran cabotaje, transportando carga y pasaje. La noche del 25 de abril de 1923, el vapor *Ampurdán* abordó y hundió en la bocana del puerto de Almería a la balandra *Josefa Iglesias*. A pesar de los daños pudo ser reflotada y, tras varios meses de reparaciones, volvió a navegar a principios de 1924.

La naviera Hijo de Ramón A. Ramos, de Barcelona, adquirió por 200.000 pesetas el vapor *Ampurdán*, tras la desaparición de la Sociedad Anónima Franco-Española de Navegación en febrero de 1924. Otra vez más, el vapor cambiaría de nombre, en este caso, por el de *María R*. Su nueva naviera mantenía líneas regulares por los puertos de Barcelona, Cartagena, Águilas, Almería, Motril, Algeciras y Málaga. Pero sus vapores también visitaban otros puertos nacionales y extranjeros, transportando carga y pasaje.

Nuestro protagonista llegó casi hasta el inicio de la Guerra Civil española, aunque ya por poco tiempo. El final del vapor *María R* lo recoge Martín Rodrigo y Alharilla en su libro *La Casa Ramos, 1845-1960: más de un siglo de historia marítima*, "La compra de los vapores *Alhambra* y *Navarra* había permitido a los Ramos desprenderse de su antiguo vapor *María R*, un buque vendido como chatarra el 15 de mayo de 1936 a Tomás Herrería y Construcciones S.A. de Barcelona a cambio de 60.000 pesetas, tras haber navegado durante casi cincuenta años." En su sustitución, el recién comprado *Alhambra* recibió el nombre de *María R*, el segundo con ese nombre en la Casa Ramos.

Manuel Rodríguez Aguilar

7 de febrero de 2011

