



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

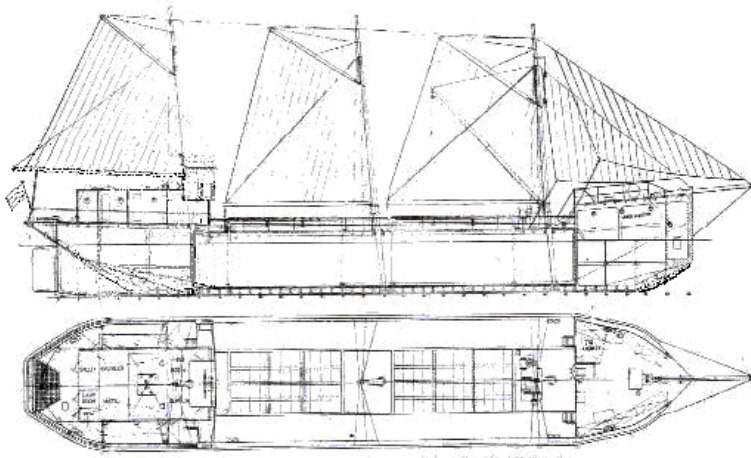
# Sucursal Española WORLD SHIP SOCIETY

:: EL BARCO DEL CEMENTO ::

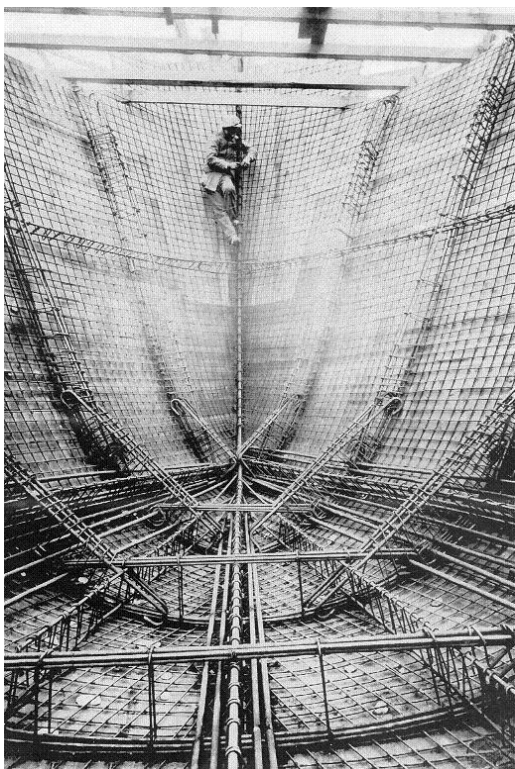
Por Capitán Julián González Cueli

Cuando yo era niño, en este pueblo de Polanco -Cantabria-, una de las historias que contaban los viejos, era la de que en Requejada se había construido un barco de cemento. ¡CEMENTO!, decían todos, ¿Cómo podría flotar...?. Condición ésta, tan increíble, como la de que el pozo Trimeo de Rumoroso no tenía fondo, o la existencia de sacaúntos y demás leyendas fantásticas de aquellos tiempos.

Con el paso del tiempo y ya instruido en los temas marítimos, comencé a indagar sobre la historia de la marina en Polanco y enseguida comprobé, con gran asombro, de que sí había sido una realidad.



MOLLINETTE – [www.mareud.com](http://www.mareud.com)



Por aquel entonces, 1918, la 1ª Gran Guerra (1914-1919) con el gran impacto en la guerra naval de los submarinos alemanes, estaba dejando la flota europea maltrecha y unos fletes marítimos suculentos. Con este ambiente y la escasez de acero, tomó gran impulso la construcción de este tipo de buques en Europa y Estados Unidos, con casco de ferro cemento (hormigón armado).

Este tipo de construcción no era nuevo ya que el primer prototipo, de 1848, un bote de remos construido en el sur de Francia, fue expuesto en la Exposición Universal de París de 1855. Después de varias experiencias en Holanda y Estados Unidos, a partir de la década de 1890, el ingeniero Gabellini, en Italia, comienza la construcción comercial de pequeños barcos y gabarras de hormigón. En 1908 y 1910 comenzaron los astilleros alemanes e ingleses, a usar este nuevo material. En 1917 el astillero Fougner de Moss en Noruega construyó, con gran repercusión internacional, a su propio riesgo (incapaz de encontrar un naviero que lo financiase), el primer diseño de un buque de altura con casco de hormigón, el NAMSENFJORD. En esta misma época se comenzó un programa de construcción masivo en varios países, especialmente Reino Unido y Estados Unidos. Uno de los cuales el VIOLETTE, muy parecido a nuestro PARSY, pero con motor, era botado en Faverham (Reino Unido) en 1919; estando su casco todavía a flote.



WORLD SHIP SOCIETY

SUCURSAL ESPAÑOLA - SPANISH BRANCH

# Sucursal Española

## WORLD SHIP SOCIETY

:: EL BARCO DEL CEMENTO ::

En España, en 1918, también estábamos a la vanguardia de la construcción naval mundial ya que en Barcelona se estaba construyendo el MIRATRES; en Bilbao la gabarra CARMELO I y en Polanco, en los astilleros de Requejada (situados frente al barrio de *La Alegría*), se estaba fraguando su primera construcción, el PARSY para el nuevo y arriesgado armador santanderino A. Pardo. Estos tres buques eran muy parecidos en dimensiones, aunque el MIRATRES llevaba un motor Bolinder.

Nuestro PARSY era velero pailebot, con 30,6 mts. de eslora; 7,35 de manga y 4 de puntal. 322 Toneladas de Registro Bruto. El primer intento de botarle fue el domingo 22 de Septiembre de 1918. Las botaduras de este tipo de buques presentaban grandes dificultades, por su gran peso en rosca y el escaso deslizamiento del cemento, necesitando de complicadas maniobras para ello. En el NAMSENFJORD duraron ocho días y debieron de usar una grúa flotante de la Armada Noruega. En el MIRATRES, se rompió la grúa provocándole una vía de agua, teniendo que varar para no hundirse. En el PARSY, finalmente se usó un cable con retenida y una locomotora de Solvay. De esta forma tocó el agua del mar y ésta fue su perdición, por problemas de estanqueidad. Después de una larga estadía en Santander para su armamento y carena, en Marzo de 1919, arranchado y a son de mar, zarpó con 7 tripulantes al mando del Capitán D. Policarpo Hevia hacia San Esteban de Pravia, a cumplir con su primer flete, un completo de carbón -325 Tons.- para Cartagena.

Una vez cargado, salió con buen tiempo y vientos portantes hacia el Oeste. A la altura de Burela, habiendo empeorado el tiempo, perdió el gobierno por avería en el timón. Decidió su capitán al no poder remontar la Estaca de Bares, arribar al puerto de El Barquero para reparar. Con grandes dificultades llegó, quedando bien fondeado en espera de marea favorable. Pero fue tarde, ya que en la noche del 3 de Abril, aumentó el viento a temporal, faltándole sus anclas pidiendo auxilio oportunamente. Por el mal tiempo no pudieron asistirle los demás buques que estaban de arribada y quedó varado frente a la Peña Montefurado en la Playa de Area Longa a 1 km. del puerto. Abandonando el barco cuando lo dieron por perdido, su tripulación se dirigió a O´Vicedo también a 1 km. escaso. Allí almacenaron el carbón, sus tres palos, el armamento y los pertrechos por orden del Ayudante de Marina de Vivero, ya que a bajamar se llegaba a pie a él. El casco se comenzó a desguazar a primeros de Octubre de 1919, ya que carecía de valor al no poderse reflotar por falta de medios. Únicamente las partes más accesibles fueron demolidas para rescatar su armazón metálico. Todavía se pueden ver, a veces, los restos despedazados de su casco entre la arena.



Ría de El Barquero © Capt. Julián González Cueli

Sólo los más viejos de El Barquero, O´Vicedo o Vares, cuentan aún una leyenda sobre el naufragio en la Ría de El Barquero de un barco de cemento. ¡ CEMENTO...!

:: Artículo publicado el 8 de Noviembre de 2006 ::