

CANTABRIA

150 años del primer accidente de tren

Los hermanos Jee, ingenieros ingleses, fallecieron en las pruebas del tramo Santander-Los Corrales

15.09.2008 - MANUEL LÓPEZ-CALDERÓN

Tenía que ser una fecha para la historia. La entrada en servicio de un nuevo tramo del primer ferrocarril en atravesar la Cordillera Cantábrica, con las consecuencias económicas y sociales que ello reportaría. Sin embargo, un accidente en Las Bárcenas, cerca de Las Caldas del Besaya, acabó con la celebración y con la vida de dos de ingenieros responsables de la obra, los hermanos Alfred y Morlando Jee. Pasó a la historia, sí, pero por ser el primer accidente ferroviario de Cantabria.

El pasado 30 de agosto se cumplieron 150 años de aquella trágica inauguración semioficial. Se trataba del una parte del tercer tramo de ferrocarril de Isabel II, entre Santander y Los Corrales de Buelna.

El rumor de la prueba se había corrido como la pólvora y en la estación provisional de Santander se concentró número público. Al tren subieron varios pasajeros, entre ellos el escritor Pedro Antonio de Alarcón, que describió con detalle el suceso. Entre las autoridades se encontraban el constructor George Mould, el gobernador patricio de Azcárate, miembros de la Administración y varios ingenieros de la compañía.

El viaje se desarrolló con normalidad y gran expectación durante los primeros kilómetros. A su paso por las distintas poblaciones tanto el tren como sus ocupantes eran aclamados con entusiasmo.

Vuelco

Pasadas Las Caldas, en dirección a Los Corrales de Buelna, en el lugar de Las Bárcenas y a menos de un kilómetro de la estación, se llegó a un terraplén de reciente construcción. El firme del terraplén estaba sin terminar de consolidar, por lo que se estableció una marcha lenta con precaución para atravesarlo.

Sin embargo, pese a la cautela y a la pequeña velocidad con que se circuló, el terreno cedió y la locomotora descarriló y se estrelló contra una roca. Volcó y quedó con las ruedas hacia arriba. El tender fue arrastrado y quedó en la misma posición que la máquina. Los coches de viajeros, no llegaron a descarrilar salvo el de cabeza que quedó un poco separado de la vía.

Los dos hermanos ingenieros quedaron atrapados debajo de la locomotora. Alfred pereció en el acto y Morlando resultó abrasado por el escape de vapor que sufrió la máquina tras el impacto. Fue evacuado a Los Corrales de Buelna con vida pero varios días después, el 9 de septiembre.

De los restantes viajeros, solo dos e los trece que viajaban de pie, apelotonados junto al carbón, en el tender y que quedaron aprisionados, sufrieron lesiones de importancia.

Los cadáveres de los dos infortunados hermanos, fueron trasladados a Inglaterra. Entonces aún no existía el cementerio protestante que se construyó en Cazoña (Santander). Un lugar en el que posteriormente sí fueron enterrados algunos empleados ingleses del ferrocarril.

Cuando los cadáveres de los hermanos Jee fueron embarcados rumbo a Inglaterra, la población de Santander demostró un profundo sentimiento de pesar, ya que ambos gozaban de grandes simpatías en la capital y en la entonces provincia



Lugar donde hace 150 años se produjo el primer accidente ferroviario, entre Caldas y Los Corrales de Buelna. /NACHO CAVIA

castellana.

Éste se convirtió en un triste capítulo de una historia de gran importancia, como es la conexión por ferrocarril de Santander con la meseta.

El origen

La empresa del Ferrocarril de Isabel II se crea el 15 de noviembre de 1851 con el objetivo de unir por tren Alar del Rey y Santander. La escritura de la constitución se firmó en el Consulado del Mar de Santander.

Era la primera línea que atravesaría la Cordillera Cantábrica y comunicaría la mayor zona productora de cereales de España con Santander, que en aquella época se consideraba el principal puerto del Cantábrico.

El pliego de condiciones de la obra estipulaba que el tiempo necesario para ejecutar la construcción del ferrocarril sería de cinco años. El contratista fue George Mould, miembro y accionista de un grupo empresarial inglés.

Los hermanos Jee, Alfred y Morlando, ambos ingenieros, arribaron a Santander procedentes de Inglaterra, en el vapor 'Heredia', el 22 de octubre de 1851, días antes, fueron precedidos por otros diez ingenieros de la misma nacionalidad.

Cuando llegaron a España ya había un proyecto precedente del ingeniero de Caminos Juan Rafo, que presentaba cuatro planos inclinados con cables de tracción, para salvar así, los desniveles de la rampa de Bárcena.

Alfred Jee conocía las pendientes de hasta 33 milésimas del ferrocarril de montaña que unía entonces Viena con Trieste a través de Semmering. Por ello propuso como alternativa a los planos inclinados de Rafo, propios de unas instalaciones mineras, la utilización de las laderas situadas por encima de Bárcena, mediante lazos con el fin de ir ganado altura.

Se optó por la solución planteada por Jee, en el tramo de Bárcena de Pie de Concha a Reinosa. Para ejecutarlo se perforaron 22 túneles y se adoptó el ancho de vía español de 1.674 milímetros, que había quedado establecido en la primera Ley de Ferrocarriles.

El lunes 3 de mayo de 1852 se realizó la ceremonia de inauguración del comienzo de las obras. El acto tuvo lugar en las futuras cocheras y talleres de Cajo, con la asistencia del Rey consorte, Francisco de Asís, un hecho que quedó reflejado con detalle en un grabado de la época.

Allí, se colocó la primera piedra y en un cofre, el Monarca depositó monedas de oro acuñadas ese año, un ejemplar de la Constitución y manuscritos relacionados con la obra.

En el Museo Municipal de Santander se conserva una carretilla de caoba y la pala de plata que utilizó el Rey para poner la primera piedra. El Rey consorte Francisco de Asís accedió en ese momento a darle el nombre de Isabel II, al ferrocarril Alar-Santander.

La primera parte de la obra fue la sección Alar-Reinosa. Su ejecución fue más fácil que las dos restantes y los trabajos se realizaron dentro de los plazos establecidos. El 27 de mayo de 1857 concluyeron. El propio Alfred Jee participó en su planificación.

Cabe destacar el trabajo de otro ingeniero inglés, William Atkinson, que aparte de su cometido técnico, nos legó las primeras fotografías de una construcción civil realizadas en España. Con un rudimentario equipo, fotografió los puentes y viaductos del primer tramo de esta línea, que hoy, después de 150 años, siguen causando admiración, por su buen estado de conservación y la armonía de su fábrica. También le debemos a este Ingeniero inglés, las dos primeras imágenes fotográficas de locomotoras conocidas en nuestro país.