



Cercanías ferroviarias de Cantabria

LUIS VILLEGAS CABREDO

Catedrático de la Universidad de Cantabria, Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, jubilado (*)

El servicio de trenes interurbanos debe ser una prioridad para nuestra Comunidad

kioskoymas#luis.villegascab@gmail.com

La red ferroviaria de cercanías de Cantabria consta de tres líneas que conectan Santander con Reinosa (C1), Cabezón de la Sal (C2) y Liérganes (C3), tiene paradas en 64 estaciones y sirve a un área de la región en el que habita alrededor del 75 % de su población, lo que convierte a esta infraestructura de transporte en un servicio de movilidad esencial.

Esta red movía a principios del siglo XXI del orden de cinco millones de viajeros (Mv) y el año 2019, antes de la pandemia del coronavirus, la utilizaron 3,84 Mv; en 15 años, las cercanías habían perdido más del 20% de sus usuarios. En buena medida, las causas de este decremento se deben a que los usuarios no ven fiable este servicio por las averías del envejecido material móvil y los retrasos y molestias consecuentes, que se producen con cierta frecuencia. Incluso en 2024, con servicio gratuito en los viajes de cercanías, las utilizaron 4,24 Mv, no alcanzándose las cifras de comienzo de la centuria.

Dada la importancia social, medioambiental y urbana de este medio de transporte, debe señalarse que el ferrocarril contamina menos que los vehículos a motor y que su uso evita la llegada masiva de más automóviles a las ciudades. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible presentó en 2023 un Plan de Cercanías para Cantabria que persigue mejorar sus infraestructuras y el material rodante que presta este servicio. En lo que sigue se comentan las actuaciones más relevantes en cada trazado.

La línea C1 a Reinosa, de ancho ibérico, recorre 89 km, cuenta con 27 estaciones y está electrificada desde 1954. Movía en 2009 1,16 millones de viajeros (Mv), diez años después 0,71 Mv y en el año 2024, con servicio gratuito, fueron 1,10 Mv. En esta línea se persigue la duplicación de vía entre Santander y Torrelavega: ya se ha hecho el tramo entre la capital y Muriedas de 6 km, que ha estado tres años en obra; ahora, está en ejecución el tramo entre Guarnizo y Muriedas, de 9 km, las obras comenzaron en 2023 y hasta la fecha sólo se ven avances en un tramo de unos 2 km en la zona de Parbayón, con lo que es probable que su conclusión se retrase. Para completar la duplicación quedarían los tramos de Muriedas a Guarnizo y desde Re-

nado a Torrelavega; en total, 13 km, con lo que falta bastante obra para culminar este necesario objetivo. Habida cuenta de que las actuaciones en esta línea del ferrocarril a Palencia son esenciales para mejorar nuestra conexión con Castilla y Madrid, una vez finalizada la duplicación anterior debiera continuarse la misma hasta Bárcena de Pie de Concha.

La línea C2 a Cabezón de la Sal, de ancho métrico, es de 49 km y cuenta con 23 estaciones. Desde 1955, su trazado cuenta con vía doble entre Santander y Torrelavega. Su electrificación se completó entre 1981 y 1984. Ahora está en fase de planificación la duplicación de vía entre Torrelavega y Puente San Miguel.

La línea C3 a Liérganes, también métrica, tiene 26 km y cuenta con 14 estaciones. Fue electrificada en 1981. Entre mediados de los años 80 y principios de los 90 se duplicó la vía entre Santander y Nueva Montaña y entre Maliaño y el apeadero de La Cantábrica (Astillero), en total 6,5 km del trazado. En la actualidad está duplicándose el tramo entre esta localidad y Orejo, otros 6,5 km, y está en fase

de proyecto el tramo entre Nueva Montaña y Maliaño, de 3 km, que resulta vital para completar la doble vía entre Santander y Orejo.

Las líneas C2 y C3, movían a principios de esta centuria algo más de 4 millones de viajeros (Mv) y en 2019 3,1 Mv, con lo que habían perdido casi un millón de usuarios. En 2024 se alcanzaron los 3,14 Mv, similar al año previo a la pandemia, pero con la peculiaridad de la gratuidad de los viajes; ni con este aliciente, se consigue llevar más usuarios a estos trenes de cercanías.

Los datos de pasajeros que se han ofrecido muestran que para conseguir aumentar el uso de este servicio por la ciudadanía debe mejorarse notablemente el mismo y, sobremanera, garantizar la puntualidad, tema clave en la sociedad que vivimos (uso del tren por trabajadores, universitarios y otros, que se ven sometidos al cumplimiento de unos horarios); es pues necesario redoblar los esfuerzos y evitar retrasos en las obras que se están llevando a cabo y en la venida de los nuevos trenes. Además, hay otras acciones necesarias, como la creación de aparcamientos junto a las estaciones, que motivarán a los posibles usuarios a decantarse por el uso de este transporte, o la supresión de pasos a nivel, que mejoran la seguridad, eliminando puntos de conflicto con las carreteras, y la velocidad del tren al no tener que reducir su marcha.

Si las cercanías ferroviarias son claves para nuestra Comunidad, no lo son menos las infraestructuras destinadas a los recorridos de media y larga distancia. La línea de alta velocidad Palencia-Reinosa es fundamental para Cantabria y el puerto de Santander, un actor básico de nuestra economía, y en consecuencia sus obras deben acelerarse al máximo. En cuanto al nuevo ferrocarril a Bilbao, hay que reiterar su necesidad, un tren de altas prestaciones entre Santander y la capital vasca es un objetivo defendido por nuestra Comunidad y necesario para promover su desarrollo y hacer competitivo al puerto, al conectarle con el corredor del Ebro y con Francia; además, esta obra es una compensación a una deuda que tiene el Estado con Cantabria al paralizar en 1959, en Vega de Pas, las obras del ansiado ferrocarril Santander-Mediterráneo que no llegó a finalizarse.



FREEPIK