

¿Trenes o ataúdes con ruedas?

Opini3 | 26-01-2026 | 13:46



3scar Puente

Durante a3os se ha vendido la idea de que el ferrocarril espa3ol es sin3nimo de seguridad, modernidad y fiabilidad. Una red de alta velocidad presentada como ejemplar, casi blindada frente a los riesgos que afectan a otros medios de transporte. Sin embargo, lo ocurrido en Adamuz y lo que se est3 conociendo en las 3ltimas horas obliga a revisar seriamente ese relato. Ya no hablamos de un incidente puntual, sino de la confirmaci3n de un problema estructural, conocido, documentado y, aun as3, no corregido.

La Comisi3n de Investigaci3n de Accidentes Ferroviarios ya advirti3 en 2019 de que la antigüedad de los carriles de la l3nea Madrid-Sevilla hab3a sido un factor determinante en un descarrilamiento anterior, ocurrido a apenas 92 kil3metros del punto donde ahora se ha producido la tragedia. Carriles instalados en 1989, con m3s de treinta a3os de uso intensivo, segu3an soportando tr3fico de alta velocidad. No se trata de una filtraci3n ni de una interpretaci3n interesada: as3 consta en informes oficiales que estaban en conocimiento del entonces Ministerio de Fomento y que, pese a ello, no derivaron en una renovaci3n integral de la infraestructura.

En los 3ltimos d3as, el propio Ministerio de Transportes y ADIF han reconocido que la investigaci3n se centra en la uni3n entre un carril nuevo, instalado en 2025, y otro antiguo que llevaba d3cadas en servicio. Esa decisi3n t3cnica ¿ parchear en lugar de sustituir? se sitúa hoy en el centro del problema. A ello se suma una gesti3n pol3tica posterior marcada por datos incorrectos ofrecidos en rueda de prensa, rectificaciones tard3as y la calificaci3n de ¿bulo? de informaciones que, con el paso de las horas, han resultado ser sustancialmente ciertas. Cuando la comunicaci3n oficial se convierte en un ejercicio de improvisaci3n, la confianza p3blica se resquebraja.

Lo ocurrido no puede despacharse como una fatalidad ni diluirse en explicaciones gen3ricas. En las 3ltimas horas, una nueva rotura en la v3a entre Barcelona y Madrid ha obligado a reducir la velocidad a 80 km/h, una incidencia detectada gracias al aviso de un maquinista y no a un sistema

automático de prevención. El patrón se repite: infraestructuras envejecidas, mantenimiento reactivo y decisiones políticas que priorizan el relato antes que la prevención. No es un problema de trenes concretos, sino de red y de modelo de gestión.

Conviene ser precisos: no todos los accidentes ferroviarios responden a las mismas causas. Ha habido tragedias derivadas de errores humanos. Adamuz apunta a otra cosa. Aquí hablamos de acero fatigado, advertencias ignoradas y responsabilidades administrativas claras. La pregunta ya no es si el sistema necesita mejoras, sino cuántos avisos más serán necesarios para actuar. Porque cuando se normaliza circular sobre carriles de hace 35 años, el riesgo deja de ser excepcional y pasa a formar parte del trayecto diario de miles de pasajeros.

Autor: Carles Enric