¿Trenes o ataúdes con ruedas?

Opinió | 26-01-2026 | 13:46



Óscar Puente

Durante años se ha vendido la idea de que el ferrocarril español es sinónimo 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 está conociendo en las últimas horas obliga a revisar seriamente ese relato. Ya no hablamos de un incidente puntual, sino de la confirmación de un problema estructural, conocido, documentado y, aun así, no corregido.

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios ya advirtió en 2019 de que la antigüedad de los carriles de la línea Madrid?Sevilla había sido un factor determinante en un descarrilamiento anterior, ocurrido a apenas 92 kilómetros del punto donde ahora se ha producido la tragedia. Carriles instalados en 1989, con más de treinta años de uso intensivo, seguían soportando tráfico de alta velocidad. No se trata de una filtración ni de una interpretación interesada: así consta en informes oficiales que estaban en conocimiento del entonces Ministerio de Fomento y que, pese a ello, no derivaron en una renovación integral de la infraestructura.

En los últimos días, el propio Ministerio de Transportes y ADIF han reconocido que la investigación se centra en la unión entre un carril nuevo, instalado en 2025, y otro antiguo que llevaba décadas en servicio. Esa decisión técnica ?parchear en lugar de sustituir? se sitúa hoy en el centro del problema. A ello se suma una gestión política posterior marcada por datos incorrectos ofrecidos en rueda de prensa, rectificaciones tardías y la calificación de ?bulo? de informaciones que, con el paso de las horas, han resultado ser sustancialmente ciertas. Cuando la comunicación oficial se convierte en un ejercicio de improvisación, la confianza pública se resquebraja.

Lo ocurrido no puede despacharse como una fatalidad ni diluirse en explicaciones genéricas. En las últimas horas, una nueva rotura en la vía 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