

De Adamuz a Urda

Salus populi suprema lex esto. «Que el bienestar del pueblo sea la ley suprema».

Cicerón, De legibus, III, 3, 8.

By Martín González y Santiago

Profesor Doctor en Medicina, Seguridad y Derecho. Investigador y Profesor Universitario (PDI). Analista de Inteligencia, Seguridad y Defensa.

INTRODUCCIÓN

Antes de cualquier análisis, cifra o consideración política, estas líneas quieren expresar nuestro más profundo pésame a las familias de quienes han perdido la vida en esta nueva tragedia ferroviaria, nuestro cariño y solidaridad con los heridos y nuestro respeto hacia todas las personas que hoy afrontan el dolor, la incertidumbre y las heridas, físicas y emocionales, que deja una tragedia de esta magnitud.

No existen palabras capaces de reparar una ausencia ni de aliviar plenamente el sufrimiento de quienes han perdido a un ser querido. Cada víctima es una vida irrepetible, una historia truncada, una familia herida para siempre. Cada persona lesionada merece toda la atención, los cuidados y la dignidad que exige su recuperación.

La vida humana y la integridad física son bienes supremos. No hay interés político, económico ni institucional que pueda situarse por encima de ellas.

Desde ese respeto, estas páginas nacen del dolor, pero también de la rabia, la impotencia y la frustración de comprobar cómo, una vez más, la vida y la integridad física de las personas (bienes supremos cuya protección constituye un derecho fundamental reconocido en el artículo 15 de nuestra Constitución) quedan bajo la responsabilidad de unas instituciones cuya obligación es garantizarlas.

Cuando, tras una tragedia como la de Adamuz, se trasladan mensajes de confianza en la seguridad ferroviaria y la realidad vuelve a golpearlos con un nuevo accidente mortal, la indignación se eleva hasta la enervación. La seguridad no puede quedarse en declaraciones tranquilizadoras ni la confianza ciudadana descansar en promesas. Honrar a las víctimas exige verdad, transparencia y responsabilidad.

Sin anticipar conclusiones ni señalar culpables antes de que los hechos se acrediten, tenemos el deber de preguntarnos qué ocurrió, qué pudo fallar, qué advertencias existían y qué debe corregirse para proteger la vida de los demás. Ninguna tragedia debería convertirse en una dolorosa repetición de promesas anteriores, y ninguna responsabilidad pública puede quedar a salvo del escrutinio cuando está en juego el bien más preciado, la vida.

Prof. Dr. Martín González y Santiago

Dr. en Medicina, Seguridad y Derecho
Analista de Inteligencia, Seguridad y Defensa

A las víctimas, nuestro recuerdo, a sus familias, nuestro abrazo a los heridos, nuestro deseo de recuperación, a todos, el compromiso irrenunciable de situar la vida por encima de cualquier otra consideración.

1. Dos tragedias y una obligación

El accidente ferroviario de Adamuz, ocurrido el 18 de enero de 2026, causó 46 víctimas mortales. El siniestro registrado el 28 de octubre en el entorno de Urda, en Toledo, elevó el balance a 68 fallecidos, según la última cifra comunicada por el presidente de Castilla-La Mancha, Emiliano García-Page. Las cifras pueden variar todavía, mientras continúan las labores de rescate, además de los heridos muy graves que han sido catalogados en el *triage* inicial como códigos rojos.

La ciudadanía tiene derecho a conocer qué ocurrió, qué sistemas intervinieron, qué controles funcionaron, cuáles pudieron fallar y qué responsabilidades se derivan de los hechos acreditados. También tiene derecho a examinar la gestión de las infraestructuras, la planificación de las inversiones, la ejecución presupuestaria y las decisiones que afectan a la seguridad ferroviaria.

¿Pueden las administraciones demostrar que planifican, financian, ejecutan y supervisan adecuadamente las actuaciones necesarias para mantener una red ferroviaria segura y fiable?

1.2. La probabilidad

El 23 de enero de 2026, tras el accidente de Adamuz, Óscar Puente afirmó: «La probabilidad de que pase algo así es bajísima», y añadió: «Tranquilidad», según recogió el Ministerio de Transportes en su información oficial sobre las actuaciones e inspecciones realizadas tras el siniestro.

Nueve meses después, el accidente de Urda nos obliga a examinar aquella afirmación desde una perspectiva técnica.

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, establece los procedimientos para identificar peligros, analizar y evaluar los riesgos asociados y determinar si estos resultan aceptables. El reglamento contempla la valoración de las consecuencias de los accidentes y la aplicación de medidas de seguridad adecuadas, conforme a los criterios establecidos en su anexo I.

La expresión **Riesgo = Probabilidad × Severidad** resume el principio básico de la evaluación del riesgo, aunque su cálculo ferroviario requiere métodos técnicos específicos que consideren las características del sistema y la eficacia de las medidas de protección.

Prof. Dr. Martín González y Santiago

Dr. en Medicina, Seguridad y Derecho
Analista de Inteligencia, Seguridad y Defensa

Por tanto, la afirmación de que la probabilidad era «bajísima» suscita preguntas concretas que merecen una respuesta documentada:

Sin una metodología publicada, una delimitación precisa del accidente cuya probabilidad se estimaba y una evaluación de la severidad potencial, aquella seguridad verbal queda absoluta y, lamentablemente neutralizada. El riesgo debe someterse a cálculo. la tranquilidad, en cambio, parece concederse a sí misma el aprobado sin ninguna evidencia que la sostenga.

Si la severidad potencial es catastrófica, la obligación de identificar los peligros, comprobar las barreras y revisar los riesgos debe de ser más exigente.

El 28 de octubre, tras el accidente de Urda, Óscar Puente calificó de «inexplicable» la decisión de autorizar la reanudación de la marcha del AVE y afirmó: «Esa es la decisión que se toma desde el centro de control y es el origen del accidente», según la Sexta con el objeto de, si se me permite “quitarse de en medio” de sus responsabilidades políticas.

Una tragedia de esta magnitud no admite explicaciones precipitadas ni responsabilidades delimitadas antes de completar la investigación. **Primero, las víctimas (su socorro, asistencia sanitaria y el apoyo a sus familias). Después, una investigación independiente, exhaustiva y transparente.**

Tras el accidente de Adamuz, Pedro Sánchez prometió ante el Congreso de los Diputados, el 11 de febrero de 2026: «Investigaremos con rigor. Informaremos con transparencia», y añadió: **«tomaremos las medidas necesarias para que accidentes como el que hoy lloramos no vuelvan a repetirse»**, según consta en la transcripción oficial de su comparecencia publicada por La Moncloa y en el Diario de Sesiones del Congreso.

El accidente de Urda obliga a examinar el cumplimiento de aquel compromiso. Qué medidas se adoptaron, cuáles llegaron a ejecutarse y qué eficacia tuvieron.

La responsabilidad penal, civil, patrimonial y administrativa deberá determinarse conforme a los hechos acreditados. Hay que esclarecer por qué falló el sistema y quién debía garantizar su seguridad. La investigación debe alcanzar a todos los niveles de responsabilidad que procedan, sin culpables prefabricados ni refugios jerárquicos, incluidos, los responsables políticos.

2. La inversión ferroviaria

Según el Informe anual del sector ferroviario 2025 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), ADIF y ADIF Alta Velocidad registraron conjuntamente unos 5.230 millones de euros de inversión en 2025. De esa cantidad, aproximadamente 2.770 millones correspondieron a ADIF y 2.460 millones a ADIF Alta Velocidad.

¿Se han ejecutado las actuaciones prioritarias en el momento necesario y se han atendido adecuadamente las necesidades de conservación y renovación de la red?

3. La ejecución y desviación de ADIF

Un análisis publicado por *El Confidencial* el 21 de enero de 2026, basado en documentación de ADIF y de la Intervención General de la Administración del Estado, cifró en 3.476 millones de euros la inversión prevista en determinadas partidas propias de ADIF entre 2021 y 2024, frente a 2.305 millones ejecutados. La diferencia entre ambas magnitudes fue de **1.171 millones de euros**, con una ejecución del **66,3 %**.

Según la misma información, ADIF había recibido unos 1.801 millones de euros del Ministerio de Transportes para financiar el gasto analizado.

El convenio Estado-ADIF 2021-2025 contemplaba 7.578,8 millones de euros, sin IVA: 5.040,2 millones para inversiones propias y 2.538,6 millones financiados por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

La Administración debe explicar las desviaciones, justificar las inversiones pendientes y acreditar qué medidas adoptó para corregirlas.

España mantiene prorrogados los Presupuestos Generales del Estado de 2023, sin perjuicio de las modificaciones de crédito y demás instrumentos legales aplicados posteriormente.

Las cuentas de ADIF de 2025 registran **619,254 millones de euros** en reparaciones y conservación de la infraestructura, frente a 593,063 millones en 2024. Es decir, un aumento nominal del **4,4 %**.

Franklin (1735), en su artículo *On Protection of Towns from Fire*, publicado en *The Pennsylvania Gazette* el 4 de febrero de 1735, escribió: «An ounce of prevention is worth a pound of cure» [«Una onza de prevención vale más que una libra de curación»] (párr. 1). La prevención exige identificar los riesgos, asignar recursos, ejecutar las actuaciones y verificar su eficacia. El Gobierno y los gestores ferroviarios deben justificar las necesidades de conservación pendientes y las medidas adoptadas para resolverlas.

Tácito, en *Anales* (III, 27), escribió: «Corruptissima re publica plurimae leges» («Cuanto más corrupta está la república, más numerosas son las leyes», traducción propia). La máxima nos recuerda que la proliferación normativa no garantiza por sí misma una gestión eficaz.

4. Financiación ferroviaria exterior: proyectos aprobados entre 2018 y 2025

Una recopilación publicada por *Maldita.es* el 23 de enero de 2026, basada en las memorias del Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM) disponibles desde 2018 y en las operaciones aprobadas en 2025, cifró en aproximadamente **1.774,69**

millones de euros las partidas aprobadas para proyectos ferroviarios en el exterior durante el periodo examinado.

Marruecos, Egipto y Uzbekistán concentran los mayores importes, con aproximadamente 944,30, 701,03 y 57,50 millones de euros, respectivamente.

En Marruecos, las partidas identificadas incluyen 190 millones de euros para proyectos de tranvía en Casablanca y aproximadamente 754,3 millones para la adquisición de hasta 40 trenes interurbanos (Consejo de Ministros, 12 de abril de 2019; Gobierno de España, febrero de 2025).

5. La seguridad ferroviaria

Entiendo la seguridad ferroviaria, tras estudiarla en profundidad a raíz del accidente de Adamuz, como un sistema integral, dinámico y verificable de prevención, protección y gestión de riesgos, orientado a evitar accidentes, reducir la probabilidad de que se produzcan y limitar sus consecuencias sobre las personas, las infraestructuras y la continuidad del servicio.

Comprende no solo el estado de la infraestructura y del material rodante, sino también los sistemas de señalización, protección automática y comunicaciones, los procedimientos de explotación, la capacitación del personal, la organización operativa, la supervisión y la capacidad de respuesta ante incidencias y emergencias.

Su eficacia depende de la interacción entre estos elementos, de la identificación temprana de peligros, de la evaluación sistemática de los riesgos y de la implantación y comprobación de barreras técnicas, humanas y organizativas.

Desde esta perspectiva, la seguridad ferroviaria no puede darse por acreditada mediante declaraciones institucionales, el cumplimiento formal de procedimientos o el volumen de recursos asignados. Debe demostrarse mediante el funcionamiento efectivo de los sistemas de protección, la reducción de los riesgos identificados y la capacidad de las organizaciones responsables para anticipar, detectar, corregir y aprender de sus fallos.

En septiembre de 2021, ADIF Alta Velocidad adjudicó tres contratos para modernizar la línea Madrid-Sevilla por 136,42 millones de euros, IVA incluido. El principal, por 93,83 millones, incluía la renovación de la señalización y los sistemas de protección de tren, así como la implantación del **ERTMS (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario)**, que integra la gestión y el control de la circulación; incorpora el ETCS como componente de control y protección automática de los trenes). Otros 21,56 millones se destinaron a renovar los circuitos de vía y 21,02 millones a sustituir 63 desvíos. El contrato principal tenía un plazo de ejecución de 52 meses. (ADIF Alta Velocidad, 16 de septiembre de 2021).

La contratación se había iniciado en 2020, pero sufrió una suspensión administrativa en febrero de 2021 y no se adjudicó hasta septiembre de ese año. En enero de 2026, el Ministerio todavía informaba de que el ERTMS nivel 2 estaba en ejecución y el **LZB (Linienzugbeeinflussung, sistema de control continuo de trenes que transmite información desde la vía y supervisa la velocidad y las condiciones de circulación)** seguía en servicio.

En Urda, las primeras informaciones situaron una incidencia del LZB al inicio de la secuencia que desembocó en la colisión. La investigación debe esclarecer por qué falló el sistema, qué protecciones permanecían activas y cómo se gestionó la circulación en esas condiciones.

Adamuz ha planteado otra cuestión. La capacidad de los sistemas de supervisión para detectar anomalías en la vía. Según un atestado de la Guardia Civil difundido en abril de 2026, el sistema de apoyo al mantenimiento registró una variación eléctrica compatible con una posible rotura antes del accidente, sin activar una alerta automática.

PERORATIONES

Cuando mueren personas, la primera obligación de los poderes públicos es proteger la vida y la integridad física, un derecho fundamental reconocido en el artículo 15 de la Constitución.

Tras Adamuz, **el Ejecutivo prometió investigar con rigor, informar con transparencia y adoptar medidas para evitar nuevas tragedias.** Actuaciones de seguridad previstas desde el año 2021 aún pendientes, sin adoptar las medidas necesarias, describen que estamos ante algo más grave que una desviación presupuestaria, tristemente ante **una desidia institucional frente a riesgos que debían haberse evitado y, por ende, las muertes.**

La investigación debe reconstruir el árbol de causas, desde los fallos técnicos y las decisiones operativas hasta el mantenimiento, la supervisión y la ejecución de las inversiones.

Si el Estado conoce un riesgo, dispone de medios para reducirlo y no actúa cuando debía hacerlo ¿Quién responde por esa omisión?

La demagogia alcanza su expresión más intolerable cuando el ejecutivo ofrece tranquilidad sin demostrar que existen garantías, proclama compromisos sin cumplimientos y pretende que la ciudadanía confunda sus anuncios con resultados. **Debe demostrar qué ha cambiado para reducir ese riesgo.**

Ciento catorce vidas perdidas entre Adamuz y Urda, ciento catorce ausencias irreparables y familias condenadas a convivir con un dolor que ninguna declaración institucional puede aliviar. La vida exige decisiones eficaces, prevención y una asunción de responsabilidades a la altura de sus consecuencias.

La responsabilidad política es una obligación democrática. Eludirla constituye una quiebra del deber de servicio público y retrata, con toda su crudeza, la infame irresponsabilidad de quienes anteponen la justificación política al deber de proteger la vida.

REFERENCIAS

- Comisión Europea. (2013). *Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009*. Diario Oficial de la Unión Europea, L 121, 8–25. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2013-80906>
- España. (1978). *Constitución Española*. Boletín Oficial del Estado, núm. 311, de 29 de diciembre de 1978. [https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/(1))
- España. (1995). *Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/eli/es/l/1995/11/08/31/con>
- España. (2007). *Real Decreto 393/2007, de 23 de febrero, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2007/02/23/393>
- España. (2009). *Real Decreto 32/2009, de 16 de enero, por el que se aprueba el Protocolo nacional de actuación médico-forense y de Policía Científica en sucesos con víctimas múltiples*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2009/01/16/32>
- España. (2015). *Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/eli/es/l/2015/07/09/17>
- España. (2018). *Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/eli/es/lo/2018/12/05/3>
- España. (2023). *Real Decreto 524/2023, de 20 de junio, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2023/06/20/524>
- Gobierno de España. (2019, 12 de abril). *Referencia del Consejo de Ministros*. La Moncloa. <https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/referencias/Paginas/2019/refc20190412.aspx>
- González y Santiago, M. (2026, 20 de enero). *Adamuz: cuando el caos golpea y la esperanza responde*. Delta 13 News. <https://delta13news.com/adamuz-cuando-el-caos-golpea-y-la-esperanza-responde/>
- Presidencia del Gobierno. (2026, 11 de febrero). *Comparecencia del presidente del Gobierno ante el pleno del Congreso para informar sobre los últimos accidentes y la situación actual del servicio ferroviario*. La Moncloa. <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/intervenciones/Paginas/2026/202650210-sanchez-pleno-congr-accident-ferroviario.aspx>
- Presidencia del Gobierno. (2026, 11 de febrero). *Transcripción de la intervención del presidente del Gobierno ante el pleno del Congreso sobre los accidentes y la situación del servicio ferroviario* [Transcripción]. La Moncloa. <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/intervenciones/Documents/2026/20260211-TRANSCRIPCION-PG-ANTE-PLENO-CONGRESO-SOBRE-ACCIDENTES-Y-SITUACION-SERVICIO-FERROVIARIO.pdf>
- Unión Europea. (2016). *Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos*. Diario Oficial de la Unión Europea, L 119, 1–88. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>