



[Tragedia de Adamuz: El Gobierno apunta a un 'objeto' mientras las pruebas señalan un posible fallo de mantenimiento en la vía](#)

AEC

22/01/2026

Mientras la investigación sobre el trágico accidente ferroviario de Adamuz (Córdoba) avanza con la identificación de 42 de las 43 víctimas mortales, el Gobierno de Pedro Sánchez, a través del ministro de Transportes, Óscar Puente, ha comenzado a perfilar una narrativa que genera más dudas que certezas. Los primeros hallazgos técnicos, lejos de despejar la incógnita, apuntan a una posible negligencia en la gestión de la infraestructura pública.

La versión oficial y sus contradicciones

En sus declaraciones, el ministro Óscar Puente ha informado del hallazgo de «marcas en los bogies de los cinco primeros vagones del Iryo» siniestrado. Más revelador aún es su reconocimiento de que «es probable que los dos o tres trenes que operaron anteriormente presentaran marcas». Según el relato del ministro, los convoyes que circularon por ese tramo más de una hora antes del accidente no presentaban dichas marcas, lo que acota el problema a un lapso de tiempo concreto.

Ante estos hechos, Puente planteó dos hipótesis: «la cuestión a determinar es si había algún objeto en la vía o si la vía estaba comenzando a deteriorarse». Esta disyuntiva, presentada como un

dilema técnico, obvia una cuestión fundamental: la presencia de marcas en múltiples trenes previos al descarrilamiento sugiere un fallo persistente en la infraestructura, más que un obstáculo puntual y fortuito. La insistencia en la posibilidad de un «objeto» parece un intento de desviar la atención de la responsabilidad del gestor de la vía, la empresa pública Adif.

Apunte Jurídico: La Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público establecen un régimen de responsabilidad patrimonial del Estado. Si se demuestra que el accidente fue causado por un déficit en el mantenimiento de la infraestructura, Adif (como entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes) y, en última instancia, la Administración General del Estado, podrían ser declarados responsables de los daños. Esta responsabilidad es objetiva, lo que significa que surge con independencia de que haya existido dolo o culpa, bastando con probar la relación de causalidad entre el funcionamiento (o mal funcionamiento) del servicio público y el daño producido.

Interrogantes sobre la seguridad y el mantenimiento

La versión del Gobierno deja en el aire preguntas cruciales que apuntan directamente a la gestión de la red ferroviaria. Si varios trenes resultaron afectados antes del siniestro, ¿por qué no se activó ningún protocolo de alerta? ¿Fallaron los sistemas de

detección y monitorización de la vía? ¿Con qué frecuencia se realizan las inspecciones en un tramo de alta velocidad y qué resultados arrojaron las últimas revisiones?

Que el propio ministro admita que trenes anteriores al accidentado ya presentaban anomalías evidencia, como mínimo, una posible cadena de errores en la supervisión. La seguridad en el transporte ferroviario no puede depender de si un objeto aparece o desaparece de la vía, sino que debe sustentarse en un sistema robusto de mantenimiento preventivo y de reacción inmediata ante cualquier incidencia, por mínima que parezca.

Apunte Jurídico: La investigación de un accidente ferroviario tiene una doble naturaleza: una técnica, a cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), y otra judicial, si se aprecian indicios de delito. Las declaraciones políticas, como las del ministro Puente, no tienen valor probatorio y pueden ser interpretadas como un intento de condicionar la opinión pública. La determinación final de las causas y las responsabilidades penales o civiles corresponde exclusivamente a los tribunales de justicia, basándose en los peritajes técnicos y las pruebas recabadas durante la instrucción.

La tragedia de Adamuz exige una investigación transparente y rigurosa, alejada de justificaciones políticas apresuradas. La prioridad debe ser esclarecer si estamos ante un hecho fortuito e imprevisible o, como los indicios sugieren, ante las consecuencias

fatales de un fallo sistémico en la conservación de una infraestructura crítica cuya titularidad y responsabilidad última recae en el Estado.