



[La jueza de Adamuz bloquea la investigación del Alvia y niega el acceso a los restos del tren a la CIAF](#)

AEC

14/04/2026

La investigación sobre la tragedia ferroviaria de Adamuz (Córdoba), que se cobró la vida de 46 personas el 18 de enero de 2026, ha chocado contra un muro judicial. La jueza instructora del caso ha denegado a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) –el organismo técnico e independiente encargado de esclarecer las causas de estos siniestros– el acceso a pruebas fundamentales como los restos del tren Alvia accidentado o las grabaciones de las llamadas al 112. Esta decisión, tan insólita como alarmante, obstaculiza la búsqueda de la verdad y siembra dudas sobre la voluntad de llegar hasta el fondo de las responsabilidades.



Un portazo judicial a la investigación técnica

El pasado 11 de marzo, la CIAF solicitó formalmente a la Unidad Orgánica de Policía Judicial de la Guardia Civil de Córdoba acceso a los restos del tren de Renfe y a otro material ferroviario. El objetivo era claro y técnicamente indispensable: localizar el registrador 'Deuta' para «poder determinar la orden concreta que emitió el sistema LZB de activación del sistema de frenado de emergencia». Sin embargo, la respuesta del juzgado, en una providencia fechada el 7 de abril, fue un rotundo no.

«No ha lugar, por ahora y hasta que se proceda a la designación de peritos judiciales, a la solicitud de acceso a los restos del tren Alvia».

La jueza también denegó el acceso a las grabaciones del 112 «por no ser de interés para la instrucción de la causa», y al resto de material ferroviario argumentando que ya obra en las actuaciones un «reportaje fotográfico derivado de la diligencia de inspección ocular».

Esta justificación resulta incomprensible. Un reportaje fotográfico jamás puede sustituir el peritaje físico y técnico de los componentes clave del tren por parte del organismo especializado. La decisión no solo retrasa, sino que impide activamente que los expertos de la CIAF realicen su trabajo fundamental, que es independiente y complementario al judicial.

La Realidad que ADIF no quiso ver: un fallo anunciado

La negativa de la jueza es aún más grave a la luz de las demoledoras conclusiones del último informe de la Guardia Civil entregado al juzgado. La investigación policial ha destapado una cadena de negligencias en la infraestructura de ADIF que apuntan a la causa raíz del siniestro.

El sistema de seguridad de ADIF (SAM) detectó una «alteración eléctrica compatible con una rotura» del carril horas antes del accidente. Sin embargo, no se emitió ninguna alarma porque el sistema no estaba configurado para ello, a pesar de que las propias especificaciones técnicas de ADIF obligaban a que el sistema fuera capaz de detectar este tipo de fracturas.

Según el atestado, la empresa responsable del sistema, Hitachi Rail, admitió que la detección de roturas en esa línea tenía una «fiabilidad muy baja» debido a la configuración de la infraestructura. Una admisión

que evidencia que se operaba asumiendo un riesgo inaceptable.

Caída de Tensión Ignorada

El informe de la Guardia Civil revela que la tensión en el circuito de la vía cayó de forma anómala y sostenida desde las 21:46 horas del 17 de enero (casi 22 horas antes del accidente) hasta el momento del siniestro. Esta caída, registrada por el sistema, no generó ninguna alerta al personal de mantenimiento.

Un riesgo conocido desde 1992

La negligencia es aún más flagrante al descubrir que ADIF era consciente de este riesgo desde hace décadas. Los agentes han localizado documentos que demuestran que la advertencia no es nueva.

Un memorando redactado para el trazado del AVE en 1992 ya advertía de forma explícita sobre la necesidad de configurar correctamente la señalización para garantizar la detección de raíles rotos. En su punto 2.9, el documento señalaba: «El equipo de señalización de libre vía requiere que el número de las conexiones entre rieles y sistema de retorno sea mínimo, a fin de poder detectar la rotura de un riel».

Esta evidencia demuestra que las especificaciones técnicas que obligaban a tener un sistema de detección fiable no eran un capricho reciente, sino una necesidad de seguridad básica conocida desde los inicios de la alta velocidad en España. El hecho de que en 2026 un sistema fallara por no cumplir con estas premisas es una grave acusación contra la gestión de la seguridad en ADIF.

Mientras la Guardia Civil destapa fallos sistémicos y negligencias históricas, la jueza instructora opta por cerrar la puerta a los expertos técnicos de la CIAF. Una decisión que obstaculiza el esclarecimiento completo de una tragedia que se cobró 46 vidas y que, a la luz de los informes, pudo y debió haberse evitado.