

ACCIDENTES FERROVIARIOS: CUANDO EL ÉXITO SE CONVIERTE EN RIESGO

Por Jorge Inostroza Sánchez
@JorgeJis
Expresidente Grupo EFE
Febrero 2026



El 18 de enero, a las 18:45 horas, en la localidad de Adamuz, provincia de Córdoba, España, un tren de alta velocidad operado por la empresa Iryo descarriló en sus últimos coches e invadió la vía contigua. Segundos después, un convoy de Renfe impactó contra los coches siniestrados. Ambos circulaban a más de 200 km/h. El resultado: 46 fallecidos y más de un centenar de heridos.

Las primeras hipótesis apuntaron al colapso de una soldadura de riel. Un componente aparentemente menor, casi invisible para el usuario, habría cedido ante las exigencias estructurales del tráfico. Y es precisamente ahí donde comienza la reflexión de fondo: **en los sistemas complejos, lo pequeño nunca es trivial**. La seguridad ferroviaria no depende solo de grandes inversiones, trenes nuevos o discursos de modernización. **Depende, sobre todo, de la confiabilidad silenciosa de miles de piezas que deben funcionar en armonía todos los días.**

España posee la red de alta velocidad más extensa de Europa y **desde 2019 impulsó un proceso de liberalización que incorporó operadores privados al sistema**. La apertura fue presentada —con razón— como una política exitosa: más competencia, menores tarifas, más pasajeros y un crecimiento superior al 70% en la circulación de trenes. **La infraestructura comenzó a trabajar más intensamente que nunca.**

Pregunta:
¿creció el mantenimiento al mismo ritmo que el uso?

Desde una perspectiva técnico-económica, la infraestructura ferroviaria es un activo que se degrada con cada tren-kilómetro recorrido. **A mayor densidad de tráfico, mayor exigencia estructural. Si el gasto en mantenimiento preventivo, correctivo y en renovación no acompaña esa intensificación, se genera una brecha de sostenibilidad.** Y esa brecha no es financiero-contable: es física.

El accidente trascendió lo técnico. El Gobierno debió comparecer ante el Parlamento; se suspendieron servicios y se redujeron velocidades. En el debate público aparecieron preguntas sobre regulación, supervisión y asignación presupuestaria. **La seguridad del transporte dejó de ser un asunto técnico para convertirse en un problema político.**

Las sociedades modernas tienden a celebrar la expansión: más líneas, más trenes, más pasajeros. Sin embargo, **el mantenimiento no produce inauguraciones ni fotografías. No corta cintas. Solo evita tragedias que nunca llegan a ocurrir. Y esa invisibilidad es su mayor debilidad en ciclos políticos cortos.**

En nuestro país, la experiencia reciente también debería interpelarnos. El 20 de junio de 2024, un choque de trenes (EFE) provocó la muerte de dos trabajadores y dejó varios heridos. El Metro, por su parte, ha enfrentado descarrilamientos, fallas eléctricas y variados incidentes operacionales. No se trata de comparar magnitudes, sino de **reconocer patrones: expansión del servicio y presión por resultados visibles, conviviendo con tensiones estructurales en mantenimiento y en operaciones.**

Los datos son elocuentes. En Metro y en EFE, pese al aumento de pasajeros y de trenes-kilómetro, el gasto en mantenimiento por pasajero ha disminuido en un 33% y un 42% respectivamente, al comparar el período 2020-21 con el 2024. Es cierto que la pandemia distorsionó indicadores, pero una caída sostenida del gasto unitario en un contexto de mayor uso debe encender alertas. **El mantenimiento no es un costo residual que pueda ajustarse sin consecuencias; es una inversión en gestión de riesgo y resiliencia operativa.**

Aquí aparece un fenómeno que denomino “exitismo negligente”. Ocurre cuando la narrativa pública enfatiza exclusivamente los logros —aumento de pasajeros, reducción de tarifas, compra de trenes nuevos— y relega los indicadores de riesgo. En organizaciones complejas, este sesgo puede silenciar advertencias técnicas internas. **Las voces que alertan sobre vulnerabilidades pasan a ser incómodas frente a metas de crecimiento. La cultura de seguridad exige exactamente lo contrario: proteger esas voces, institucionalizar el diseño técnico y medir no solo cuánto crecemos, sino cuán expuestos estamos.**

Un sistema ferroviario no es la suma de trenes modernos ni de kilómetros de vía. Es una “arquitectura integrada” que requiere infraestructura robusta, señalización avanzada, sistemas de protección automática, comunicaciones redundantes, alimentación eléctrica confiable, capital humano altamente calificado y estructuras organizacionales centradas en una operación segura. **La omisión o subfinanciamiento de cualquiera de estos componentes introduce fallas latentes que pueden acumularse durante años antes de manifestarse de manera abrupta.**

Para los Directorios y Consejos de Administración, esta no es una discusión secundaria. Disponer de indicadores integrados que relacionen intensidad de uso con recursos de mantenimiento es una obligación fiduciaria y ética. Exigir auditorías independientes de riesgo, presupuestos coherentes con la carga operacional y evaluaciones técnicas sin interferencias políticas **es parte esencial de una gobernanza responsable.**

Las tragedias ferroviarias nos recuerdan algo incómodo: los sistemas no fallan por azar, sino por acumulación. **La madurez institucional no se mide por la capacidad de reaccionar con discursos solemnes tras un accidente, sino por la disciplina de anticiparse cuando todavía todo parece funcionar bien.**

La prevención de accidentes y la seguridad ferroviaria no pueden depender de la memoria del dolor. Debe ser una práctica constante de rigor técnico, transparencia y responsabilidad política. Porque en los rieles —como en las instituciones— lo que no se mantiene, tarde o temprano, descarrila.

El mantenimiento no produce inauguraciones ni fotografías. No corta cintas. Solo evita tragedias que nunca llegan a ocurrir.

