

Reflexiones sobre las vías

He empezado esta columna sobre el accidente de Adamuz en un tren. No es tanta casualidad; ya saben que es la forma más natural de movernos por este despoblado país de grandes distancias. Y la verdad es que nuestra red de alta velocidad es admirable. Bueno, lo era. Llevábamos ya algunos años con grandes retrasos y algu-

nas estaciones, sobre todo las de Madrid y Barcelona, resultan de una incomodidad supina; sin apenas asientos, hay que esperar siempre de pie, las masas se agolpan sobre las puertas, y como se quiera consumir algo se está condenado a hacer largas colas soviéticas. Eso sí, los billetes se fueron haciendo cada vez más asequibles, así que tampoco era cuestión de protestar. La

liberalización de la red ferroviaria provocó la *ryanairficación* de la alta velocidad: mejores precios, pero más cutrería, la ley de hierro del consumo de masas.

Lo que ignorábamos era que ese principio también pudiera afectar a la seguridad, y eso ya son palabras mayores. Desde el principio se nos dijo que la alta velocidad solo es posible mediante un exquisi-

to cuidado de las vías, y al parecer es esto, una vía con deficiencias, lo que provocó el accidente. Por lo visto, hacía tiempo ya que los maquinistas venían denunciando el defectuoso estado de estas infraestructuras. No se entiende por qué no se aumentó entonces la inversión, o a partir del momento en el que se disparó el número de trenes. Mi hipótesis es que se trata de un tipo de inversión imprescindible, pero con nula repercusión *política*; es decir, el gobernante cree extraer más beneficios de anunciar la ampliación de la red o que en una determinada ruta se alcancen los 350 kilómetros por hora, como señaló hace poco el ministro Puente, que trasladar una

gran cantidad de recursos para algo que en el fondo es *invisible*; no posee ninguna trascendencia a efectos de impacto en la opinión pública. Es algo que no se puede *vender* porque hay que darlo por supuesto.

Uno de los grandes problemas de los sistemas democráticos deriva precisamente de esto, que todo gasto público debe pasar por el filtro de su rentabilidad política. Nada gusta más a los políticos que poder anunciar prebendas para grupos sociales específicos creyendo que de esa forma los ganan ya como electores potenciales. Si a eso le añadimos el cortoplacismo de la política democrática, que las ventajas puedan apreciarse dentro de una misma legislatu-

ra, lo más racional es distribuir dinero aquí y allá, a estos y aquellos, y procrastinar en aquellas inversiones imprescindibles pero carentes de impacto inmediato. Que arree el siguiente. Un amigo que sabe de trenes me manda un gráfico de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) donde se aprecia un importante aumento de los descarrilamientos desde 2018, con un pico en 2023. Estábamos avisados. Pero, como decía Schiller, al final no hay nada oculto bajo el sol, la realidad se toma su venganza, por decirlo en orteguiano.

Ahora mismo me anuncian por SMS que nuestro tren llegará una hora tarde a su destino “debido a una incidencia opera-

No se entiende por qué no subió la inversión desde que se disparó la cifra de trenes

El bien público no coincide necesariamente con el de los partidos que gobiernan

tiva” que obliga a una disminución “temporal” de la velocidad. Como esto ya venía ocurriendo antes del accidente, supongo que el problema de fondo era ya bien conocido antes de la tragedia, aunque su causa específica no pudiera haber sido prevista. De ser cierta mi hipótesis, solo falta aprender también la otra lección, que el bien público no coincide necesariamente con el de los partidos que en cada momento nos gobiernan. Una de las desventajas de carecer de Presupuestos es que las políticas de gasto quedan huérfanas de una evaluación consistente; se nos escapa su orden de prioridades. Y en el camino perdemos la capacidad potencial de exigir responsabilidades.