LITORALPRESS

Fecha: 20-01-2026
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: "Es un accidente muy difícil de explicar": Lo que se sabe de la peor tragedia ferroviaria en España desde 2013

Pág. : 28
Cm2: 725,9

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

"Es un accidente muy difícil de explicar": Lo que se sabe de la peor tragedia ferroviaria en España desde 2013

El último balance de los servicios de Emergencia sobre el accidente registrado la tarde del domingo en las inmediaciones de Adamuz, en la provincia de Córdoba, es de 40 muertos. "Daremos con la verdad", prometió el presidente del gobierno español, Pedro Sánchez.

► El tren del trayecto Málaga-Atocha llevaba 317 pasajeros.

Fernando Fuentes

El descarrilamiento de dos trenes de alta velocidad ocurrido este domingo en Adamuz, localidad al norte de la provincia de Córdoba, que ha dejado hasta ahora al menos 40 fallecidos y más de un centenar de heridos es la peor tragedia ferroviaria en España desde el año 2013, cuando un Alvia que cubría la ruta entre Madrid y Ferrol descarriló en Angrois, en las inmediaciones de Santiago de Compostela, provocando la muerte de 80 personas y otras 144 resultaron heridas.

La gran incógnita es qué ha sucedido para que un tren de solo cuatro años de antigüedad descarrilara en una recta que se renovó, supuestamente, el pasado mes de mayo. Por el momento, las autoridades se centran en ayudar a las víctimas y heridos, mientras se inicia una investigación que arrojará luz sobre lo ocurrido.

Cómo fue el accidente

A las 19.45 de este domingo el tren 6189 de Iryo que realizaba el trayecto Málaga-Atocha (Madrid) con 317 pasajeros a bordo descarriló sus tres últimos vagones a la altura de los desvíos de entrada a la vía 1 de la estación de Adamuz (localidad de Córdoba de 4.200 habitantes) e invadió la vía contigua provocando el descarrilamiento de otro tren que circulaba en ese preciso momento en sentido contrario, el Alvia 2384 que hacía el trayecto Madrid-Huelva con un centenar de viajeros. En el momento de la colisión, según fuentes oficiales, el Alvia circulaba a una velocidad de 200 kilómetros por hora.

El ministro de Transportes, Óscar Puente, explicó pasadas las 00.45 de este lunes que la gravedad del accidente se produjo al impactar los vagones del Iryo contra los dos primeros vagones del Alvia de Renfe (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), en los que viajaban 53 personas, los que "han salido despedidos".

El consejero de Emergencias de la Junta de Andalucía, Antonio Sanz, ha detallado que esos vagones han caído a un terraplén de unos cuatro metros de altura.

Número de víctimas

Al menos 40 personas han perdido la vida en el accidente. Entre los fallecidos está el maquinista del Alvia, de 27 años. A su vez, el diario ABC reportó 31 desaparecidos.

Según fuentes citadas por Europa Press, 152 heridos fueron trasladados para recibir atención médica, cinco muy graves, 24 graves -todos ellos hospitalizados- y 123 en diversa consideración.

Más tarde, el Servicio de Andaluz de Salud (SAS) actualizó la cifra de asistidos tras el accidente. Así, informó de 41 personas permanecían hospitalizadas, 12 de ellas en la UCI.

El director jefe del consorcio de bomberos de Córdoba, Paco Carmona, explicó que han rescatado a personas con "cortes, magulladuras, contusiones, fracturas abiertas..." y que "un amasijo de hierros" dificultaba el acceso a las víctimas que viajaban en los vagones más afectados. El alcalde de Adamuz, Rafael Moreno (PSOE), relató al diario El País que al llegar al lugar del siniestro se encontró "un escenario dantesco".

El presidente de la Junta de Andalucía, Juan Manuel Moreno, miembro del opositor Partido Popular (PP), añadió que a lo largo del día se intentaría levantar uno de los vagones, una tarea difícil debido al peso y a la orografía del lugar, por lo que desde la prudencia, hay dudas sobre lo que puede haber dentro o debajo de este vagón, por lo que el número de víctimas puede aumentar.

"Anoche aún estaban en las vías cuando yo me acerqué al punto cero, todavía se estaban certificando los cadáveres, pero sí es verdad que el impacto fue tan brutal que muchos de los viajeros salieron disparados. Nos temíamos que varios de los cuerpos estuvieran a varios metros por el propio impacto. Un hombre me contó que él iba en la cafetería, que su compañero salió cinco segundos antes, sufrió un golpe tan seco que le trasladó dos vagones y medio atrás, pero le salvó la vida. Su compañero no está identificado. Nos tememos que aumente el número de fallecidos", reconoció.

Además, el presidente de la Junta de Andalucía anunció que será el Instituto de Medicina Legal de Córdoba el centro encargado de centralizar la identificación de cadáveres.

Investigación y causas del siniestro

Asimismo, Juan Manuel Moreno confirmó que será la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios la encargada "dictaminar cuál ha sido el origen del accidente". Entre este lunes y martes, se creará la comisión de investigación sobre el accidente para esclarecer qué pudo ocurrir, indicó.

El ministro de Transportes, Óscar Puente, aseguró en declaraciones durante la madrugada que se desconocen las causas del siniestro: las vías del tramo accidentado de la línea Madrid-Sevilla, detalló, estaban renovadas desde el pasado mes de mayo, y el convoy que se salió de la vía era un material relativamente nuevo. Además, el tramo donde se cruzaron ambos trenes era una recta.

Por ello, Puente calificó el accidente de "raro y muy difícil de explicar". Tras hablar con "expertos en materia ferroviaria", el ministro reiteró que el siniestro es "tremendamente extraño" porque se ha producido "en una recta"; porque el tren que descarriló es "prácticamente nuevo, no llega a los cuatro años", y porque la vía también está "totalmente renovada".

Según declaró, en esos trabajos se invirtieron 700 millones de euros y las tareas de actualización en ese tramo en concreto "concluyeron el pasado mayo". Según un comunicado de la empresa italiana, el tren Iryo accidentado había sido revisado el pasado 15 de enero y se fabricó en 2022.

Fuentes presentes en el tramo de Adamuz indicaron al diario El Mundo que los técnicos han centrado sus investigaciones en un fallo en la soldadura del carril como causa muy probable de que descarrilara el Iryo, invadiendo la vía contraria y provocando el impacto con el Alvia.

Pero fuentes cercanas a las pesquisas judiciales dijeron al diario El País que la investigación apunta a que esta separación entre rieles fue consecuencia del accidente y no la causa, aunque insisten en el carácter inicial de las investigaciones. "El descarrilamiento de los vagones provocó un arrastre de las vías que, a su vez, provocó que esta se rompiera en algunos puntos", detalla esta fuente.

Técnicos presentes en el escenario del siniestro afirman que la el fallo de la soldadura pudo derivar en una rotura de la vía como consecuencia del tráfico y las condiciones metereológicas.

El presidente de Renfe, Álvaro Fernández Heredia, señaló a su llegada a la localidad cordobesa de Adamuz que "aún es difícil conocer la dimensión de lo ocurrido".

Posteriormente, descartó en una entrevista en RNE que el accidente se debiera a un fallo humano porque el sistema corrige las decisiones erróneas, y apuntó a "alguna cuestión del material móvil de Iryo o de la infraestructura".

Los 20 segundos entre el descarrilamiento y el choque impidieron que se activara el frena-

SIGUE ►►

LITORALPRESS

Fecha: 20-01-2026
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: "Es un accidente muy difícil de explicar": Lo que se sabe de la peor tragedia ferroviaria en España desde 2013

Pág. : 29
Cm2: 734,1

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

do de emergencia, según Renfe. "El intervalo de tiempo entre el descarrilamiento y el choque ha sido de 20 segundos", informó Fernández Heredia. "Estaban ya en la curva de frenado, uno a 205 km/h y otro a 210 km/h. Es un tramo de 250 km/h. El propio sistema impide superar esa velocidad", precisó. El presidente de Renfe señaló que "la causa tiene que estar en otra cosa", pero advirtió de que "es muy pronto" para dar una respuesta inmediata y pidió no especular al respecto.

En tanto, el presidente de Iryo, Carlos Bertomeu, señaló que el tren siniestrado de su compañía tenía menos de tres años de antigüedad y contaba con "tecnología de última generación". Subrayó que había superado todas las revisiones pertinentes, "la más reciente realizada hace muy poco". "Es un accidente extraño y no tengo criterio para pronunciarme sobre la causa", reiteró.

En X, el periodista español Vito Quiles publicó un comunicado del Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios, fechado el 8 de agosto de 2025, que alertaba al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) de los "baches" y "garrotes" de la línea de Adamuz. Los trabajadores hablaban de "degradación profunda y acelerada del material rodante" y pedían actuar de inmediato.

Al respecto, el diario El País informó que Adif avisó en los últimos meses en sus redes sociales de al menos ocho incidencias técnicas ocurridas en el tramo de alta velocidad donde este domingo se produjo el trágico accidente entre dos trenes.

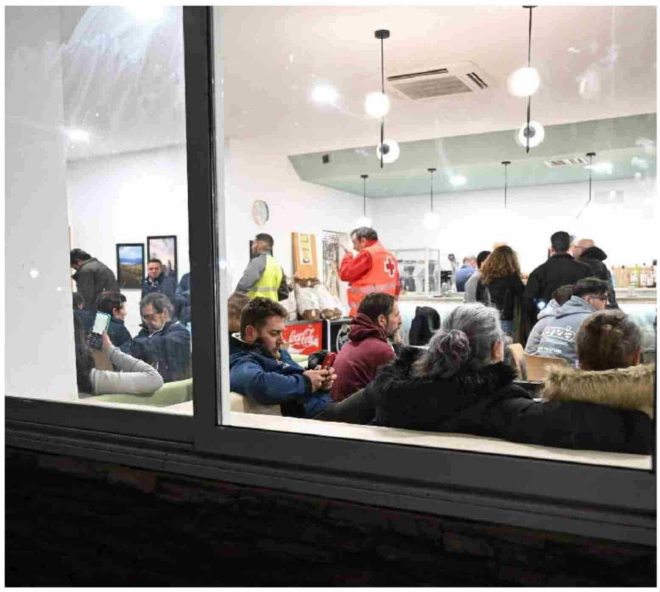
La mayoría de estos problemas estaban relacionados con la señalización del tramo, aunque también había otras por un problema en la catenaria y por otro en las infraestructuras. De hecho, las incidencias en la línea Adamuz-Villanueva de Córdoba llegaron al Senado el pasado verano, por pregunta del Partido Popular. El gobierno reconoció entonces haber atendido dos "incidencias técnicas que afectaron a los sistemas de señalización".

El eje Madrid-Sevilla es el más antiguo de la red ferroviaria de alta velocidad, con su entrada en operación en 1992 con seis frecuencias diarias del AVE (Alta Velocidad Española) de Renfe. Ese tráfico se ha multiplicado con la entrada de competidores de la operadora pública tras la liberalización de 2019.

Testimonios de los sobrevivientes

María San José, de 33 años, que viajaba en el tren que hacía el recorrido Málaga-Madrid, relató a El País que empezaron a notar vibraciones y posteriormente "muchos golpes", que hicieron caer las maletas, hasta que el convoy se detuvo. "Cuando hemos salido, hemos visto los vagones retorcidos y dos vagones del otro tren volcados".

Santiago, de 44 años, explicó al mismo periódico que el tren en el que viajaba empezó a moverse de un lado a otro hasta que finalmente, se detuvo. "Cuando salí, vi a una persona muerta. Intentamos ir al vagón número uno, pero era un amasijo de fierros. La gente pedía socorro e intentamos sacarlos, pero era muy difícil". Según su relato, los servicios de emergencia tardaron en llegar, "aproximadamente, una hora".



► Pasajeros en un centro de reasentamiento en Adamuz, España, 19 de enero de 2026.

María Vidal, de 32 años, que viajaba en el Iryo descarrilado, sintió "como un terremoto". "Ha vibrado todo, de repente ha pegado un frenazo y se ha ido la luz. Los de Iryo han preguntado si había médicos para que fueran a los vagones 6,7 y 8. Yo estaba en el cuatro. Hemos estado dentro unos 40 minutos. He visto a personas muy jodidas", relató.

Inmaculada venía de pasar el fin de semana en Madrid. Regresaba a su casa, en Huelva, en el tren Alvia de Renfe. Viajaba en el vagón 4 y fue testigo cómo a partir del siguiente vagón, los daños han sido mucho peores. "Pensaba que me moría", declaró al diario El Mundo.

"De pronto, el tren ha empezado a dar frenazos, ha sido todo muy fuerte y algunos asientos han salido despedidos, ha sido una locura", relató esta pasajera con el miedo en el cuerpo y que fue evacuada del convoy accidentado "a través de las vías, procuraba no mirar a la izquierda, había muchos heridos", detalló.

En otros vagones, explicó, la gente "ha salido por el techo", y todos los ilesos caminaron, cuenta, por la carretera, "en fila", hacia el pueblo de Adamuz hasta que se subieron a los buses. "Voy a tardar en montarme de nuevo en un tren", suspira esta pasajera del Alvia, que "venía llenísimo", apunta y que califica el escenario del accidente como "dantesco".

Pedro Sánchez y los Reyes

"Hoy es una noche de profundo dolor para nuestro país por el trágico accidente ferroviario en Adamuz" escribió en su cuenta de X el presidente del gobierno español, el socialista Pedro Sánchez.

Acompañado del ministro de Transportes y el presidente de la Junta de Andalucía, Sánchez visitó Adamuz durante la mañana del lunes. Lo hizo elogiando la respuesta de "unidad" del Estado y también prometiendo investigación para aclarar lo sucedido. "Es un día de dolor para toda España", dijo el líder socialista antes de decretar tres días de luto.

"Es cierto que la sociedad española se pregunta qué ha pasado. Solo el tiempo y el trabajo de los técnicos nos darán la respuesta. Daremos con la verdad y con absoluta trasparencia lo pondremos en conocimiento de la opinión pública", dijo el mandatario.

Producto de la tragedia ferroviaria, la reunión prevista este lunes en el Palacio de la Moncloa entre el jefe del Ejecutivo, Pedro Sánchez, y el líder del opositor Partido Popular (PP), Alberto Núñez Feijóo, se suspendió, según confirmaron a Europa Press fuentes del gobierno y del PP.

Feijóo escribió a Sánchez planteándole suspender el encuentro porque las noticias que llegan de Córdoba "son muy graves y dolorosas". A su entender, ahora "nada hay más urgente" que atender a las víctimas y a sus familias.

Asimismo, Sánchez decidió cancelar su viaje al foro económico de Davos debido al accidente en Adamuz. El líder socialista iba a coincidir el miércoles con Donald Trump y Javier Milei en el Foro Económico Mundial del balneario suizo.

La única voz disruptiva se escuchó desde Vox, el partido de la extrema derecha española. Santiago Abascal, líder de la formación, atacó la noche del domingo a Sánchez por redes sociales cuando todavía las causas del accidente estaban siendo investigadas. "Por desgracia, y lamento decirlo, como en tantas catástrofes que nos han golpeado estos años, no puedo confiar en la acción de este gobierno. Nada funciona bajo la corrupción y la mentira", posteó en su cuenta de X.

Al contrario que los demás partidos, Vox no suspendió su campaña para las elecciones autonómicas de Aragón, el próximo 8 de febrero, por el accidente ferroviario de Adamuz. "No vamos a dejar de trabajar un solo día", dijo el portavoz nacional de la formación, José Antonio Fúster, quien acusó a otros partidos políticos de "esconderse en el silencio para eludir responsabilidades".

En tanto, los Reyes Felipe VI y Letizia se desplazarán este martes a Córdoba, según informaron fuentes de Zarzuela.

La tragedia se produjo coincidiendo con el funeral este lunes en Atenas de la princesa Irene, hermana de la Reina Sofía fallecida el jueves pasado. Hasta la capital helena se desplazaron tanto los Reyes como sus hijas, la Princesa Leonor y la Infanta Sofía.

En este sentido, según precisaron las fuentes, para poder estar este martes en Córdoba, los Reyes adelantarán su regreso desde Atenas y no participarán en la recepción que está prevista tras al funeral en la catedral metropolitana y el entierro en el cementerio real de Tatoi.

"Entiendo la desesperación de las familias. Estamos realmente preocupados todos. Esperemos que se recuperen lo antes posible", expresó el rey Felipe VI desde Atenas.

El recuerdo de Angrois

El accidente ferroviario sucedido este domingo por la tarde en Adamuz (Córdoba) es el primero en la historia de la Alta Velocidad en España. Nunca hasta hoy, en los 34 años de servicio de los trenes rápidos, se había registrado un incidente de esta gravedad, indica El Mundo.

El último gran accidente ferroviario en España, se registró el 24 de julio de 2013. Fue en la localidad gallega de Angrois cuando un Alvia de Larga Distancia, que cubría el trayecto entre Madrid y Ferrol, descarriló en la curva de A Grandeira, a unos tres kilómetros de la estación de Santiago de Compostela, con 224 pasajeros a bordo. Hubo 80 fallecidos y 144 heridos.

En aquella ocasión el tren accidentado, un Talgo Serie 730 de Renfe con la nomenclatura Alvia 04145/04155, superaba más del doble la limitación de la velocidad, circulando a 191 km/h en un tramo limitado a 80 km/h. Además ese tipo de tren no podía superar los 200 km/h, muy por debajo de los 300 km/h que puede alcanzar el tren que descarriló este domingo en Adamuz.

El peor accidente ferroviario de la historia de España se produjo el 3 de enero de 1944, cuando un tren correo de Madrid a La Coruña, una locomotora en maniobras y un tren de mercancías, chocaron dentro del túnel Nº 20 de la línea Palencia-La Coruña a la altura de la localidad de Torre del Bierzo, en la provincia de León.

Según la autoridad judicial, el número de víctimas mortales ascendió a 87, pero siempre se sospechó que el régimen franquista ocultó la magnitud real del accidente. Estimaciones posteriores elevaron la cifra a 200 fallecidos, habiéndose publicado especulaciones sobre un saldo de hasta 500 u 800 muertos.

Sin embargo, una posterior investigación publicada en 2019 concluyó que las víctimas fueron en total 100 muertos y 111 heridos.●