

## Sobre los incidentes ferroviarios:

### ¿"Un accidente extraño"?

### ¡Un sistema criminal!

Dos accidentes en cuatro días, cuarenta y seis muertos y decenas de heridos; todo ello en una red ferroviaria que, de atender a las declaraciones de los diferentes gobiernos en los últimos años, parecía y debería ser la envidia del resto de países. En la alta velocidad, la segunda mayor extensión de líneas, sólo por detrás de China. En media distancia y cercanías, "una red sólida", supuestamente... Pero los muertos están ahí. Como lo estuvieron, hace diez años, los cuatro muertos en O Porriño (Galicia) por un descarrilamiento, o los 80 muertos de Angrois, en 2013; o los 7 de Villalda en 2006. Y así podríamos seguir hasta sumar 145 muertes en los últimos 30 años.

La causa de estos accidentes es tan evidente que, incluso los medios de comunicación, tan inclinados siempre a achacar cualquier mal de la sociedad capitalista al azar o a eventualidades inescrutables, han tenido que reconocerlo: la causa es la falta de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Y la razón de este pobre mantenimiento es también sencilla de explicar y de entender: el mantenimiento no es rentable.

¿Por qué España es el segundo país en extensión de vías férreas de alta velocidad? Porque la alta velocidad es un buen negocio muy puntero: grandes inversiones en capital constante que dan lugar a unos trenes que son, a su vez, capital utilizable para rentabilizar fuerza de trabajo y otros sectores económicos asociados, como el turismo; desarrollo de infraestructuras con una producción también intensiva en capital; compras a gran escala garantizadas por el Estado, esto es, en mercados de tipo oligopolístico en los que las grandes empresas coexisten sin competir entre sí. Todo esto sin contar el rédito político que la casta burguesa de turno obtiene al contentar a los diferentes capitales regionales, con toda la inversión y el gasto que rodean a la alta velocidad. Las consecuencias, de nuevo, son conocidas por todos: inmensas regiones del país en las que los pueblos de la zona apenas tienen conexión entre ellos mientras que los AVE, Alvias, etc., pasan por ellas y las cruzan para unir las grandes aglomeraciones urbanas entre sí o con los destinos turísticos.

Hay otra consecuencia, menos visible pero que cuando sale a la luz, como ha sido el caso con el accidente de Adamuz, resulta especialmente siniestra. Cualquier inversión para

producir se divide en dos partes. La primera es la adquisición, fabricación, puesta en marcha, del capital necesario. En el caso de los trenes de alta velocidad, la infraestructura necesaria para que funcionen. Se trata de una compra garantizada por el Estado burgués (principal motor de la inversión en esta economía capitalista que tiene su motor gripado desde hace décadas). El estado presupuesta miles de millones cada año para garantizar que la industria del metal y las empresas que comercializan los vehículos, ambas intensivas en maquinaria y cada vez menos necesitadas de mano de obra, tengan su beneficio garantizado. Además, es un catalizador de tratos entre países y permite saldar deudas entre ellos, en forma de garantías de futuro dadas a las empresas de uno u otro lugar. Por otro lado, está la reposición del capital estropeado, obsoleto, etc. En este caso, además de que la fabricación ya se realiza a una escala mucho menor que en la obra nueva, el componente obrero es más importante: proporcionalmente, son necesarios más trabajadores para reponer un segmento de vía que para fabricar una nueva, y el trabajo de reparación, etc., llegado cierto límite, no permite sustituir mano de obra por capital. Esto quiere decir que la reposición del capital deteriorado es menos rentable, de nuevo en términos proporcionales, que la inversión en capital nuevo. Es así hasta tal punto que los Estados, los grandes licitadores, adquisidores, etc., del capital ferroviario, permiten a las empresas del sector desgajar en los contratos de compra que firman la inversión del mantenimiento e, incluso, llegan a hacerse cargo de este último si es necesario. Es el caso de España, donde la empresa de mantenimiento, ADIF, cubre las tareas de reparación y mantenimiento que los operadores de viajeros o mercancías deberían asumir. Por supuesto, ADIF argumenta que el coste de dichas tareas va comprendido en la licitación de los derechos de la empresa que opera en las vías nacionales... Pero, como antes, es sabido que esto no es cierto en ningún caso.

¿Por qué no se mantienen las vías? Porque no es rentable hacerlo. ¿Por qué no es rentable hacerlo? Porque, en el mundo capitalista, la producción, que es esencialmente producción para el beneficio, sigue unas leyes inquebrantables, según las cuales cada euro puesto para capital nuevo es inversión rentable, mientras que cada euro destinado a mantenimiento es gasto prescindible que toda empresa está siempre deseando disminuir al mínimo posible.

Lo inapelable de esta ley, que es la que lleva a la muerte periódica de viajeros en los inevitables accidentes, muestra que el capitalismo es un sistema criminal, en el cual el beneficio siempre está por encima de las vidas humanas, y que es este sistema el responsable de situaciones como las vividas en Adamuz o Gelida. Por otro lado, esto también reafirma que el funcionamiento del capital es siempre el mismo, que no se trata de que el capital sea público o privado: en ambos casos es capital y, por lo tanto, garantía de muerte.

En el mundo burgués la violencia es la norma. La sufren los proletarios en su día a día, en el trabajo, en sus barrios, en las dificultades para ganarse la vida... Pero también la puede sufrir cualquier persona que, simplemente, haya tomado un tren que debía descarrilar, porque el gasto en mantenimiento nunca es suficiente como para evitar todos los accidentes. Con todo el cinismo posible, los representantes burgueses de cualquier partido argumentan que es imposible llegar más lejos en medidas de seguridad, cuando lo que quieren decir es que *no resulta rentable garantizar más seguridad*. La cúpula de ADIF, el ministro de Transportes, el ministro del Interior, todos ellos pertenecientes al gobierno de PSOE – SUMAR que en absoluto ha tratado de revertir la situación ferroviaria dejada por los gobiernos populares de la pasada década, simplemente tratan de cubrir la realidad: tanto el accidente de Adamuz como el de Gelida han sido imposibles de evitar porque... evitarlos habría sido demasiado caro, porque la prevención es antieconómica y los negocios capitalistas exigen un cierto número de muertes necesarias para que aflore el beneficio.

Por su parte, las organizaciones políticas de la izquierda parlamentaria y extraparlamentaria, así como los sindicatos falsamente llamados “obreros”, participan a su manera en el juego de la catástrofe y la tragedia, asumiendo las muertes que se repiten periódicamente y culpando al responsable de turno, a un gobierno de la derecha, a un político especialmente negligente... mientras que evitan señalar la verdadera catástrofe que es el sistema capitalista. Especialmente penosa la labor de los grandes sindicatos de concertación que, como respuesta a las muertes, han convocado una huelga... ¡para febrero!

Pero en medio de este tétrico panorama, que vemos repetirse una y otra vez, la clase proletaria es capaz de luchar

y de hacerse oír. La mañana del día 22, después del accidente de Gelida y de un día de cortes de Cercanías en Cataluña, después de que los sindicatos pseudo-obreros se negasen a parar drásticamente el trabajo hasta que se garantizase la seguridad de los trabajadores y los viajeros... fueron los propios maquinistas de Cercanías los que rehusaron incorporarse a sus puestos. Se ha tratado de un verdadero ejemplo de fuerza de clase, de determinación a la lucha, que ha roto con las exigencias conjuntas de patronal y sindicatos —que lanzaban una única consigna: ¡vuelta inmediata al trabajo!— y que se ha realizado utilizando el método de combate propio de la clase obrera: la huelga sin preaviso y sin servicios mínimos. No ha sido una huelga larga porque han bastado unas pocas horas para forzar a la empresa a una revisión de las condiciones de seguridad en las vías, que en principio se negaba a hacer. Por eso mismo es un ejemplo, porque muestra que con determinación y voluntad de luchar, fuera y contra los cauces de negociación y mediación oficiales, es posible vencer... incluso de manera fulgurante.

Los maquinistas de Cercanías, y detrás de ellos todos los trabajadores empleados en el sector, han hecho valer su fuerza de clase, mostrando cómo las vacilaciones de CC.OO., SEMAF, etc., no responden a la falta de voluntad de los proletarios, sino a que estos sindicatos vendidos tienen como misión defender a la burguesía y sus intereses, comportándose como verdaderos saboteadores de la lucha de clase.

Han bastado unas horas sin trenes para que la empresa cediese, ¿qué más es necesario para entender que la lucha por medios y métodos de clase es la única vía que tiene el proletariado, incluso para garantizar su vida en el trabajo? El capitalismo jamás podrá garantizar la vida de los proletarios. Sólo la destrucción de un modo de producción basado en el beneficio podrá acabar con las “tragedias” causadas por la sed de ganancia.

**¡¡Por la reanudación de la lucha de clase proletaria!**

**¡Por la revolución comunista internacional!**

22 de enero de 2026

## El Proletario, No 37, Enero 2026

**Índice:** Crisis burguesa y crisis proletaria; 1935-2025 A noventa años de la fundación del Partido Obrero de Unificación Marxista; Curso del imperialismo: Algunos datos sobre la economía española; América Latina, en el centro del huracán; No a la agresión estadounidense contra Venezuela; Rusia en la gran revolución y en la sociedad contemporánea; Chile: Medio siglo después, un partidario del golpe de Estado de Pinochet asume el poder democráticamente; Represión estatal, nacionalismos e independencia de clase (A propósito de la «cuestión de la Cabilia»); El combate contra la discriminación y el racismo anti inmigrantes, terreno esencial de la lucha de clase proletaria



## Partido Comunista Internacional (El Proletario)

il comunista - le prolétaire - el proletario - proletarian - programme communiste - el programa comunista - Communist Program  
[www.pcint.org](http://www.pcint.org)