Urda como síntoma. Bienvenidos al capitalismo de la catástrofe

Posted on 4 de noviembre de 2026 by Emmanuel Rodríguez

La máquina electoral nos ha dejado un lapso mínimo para el luto tras el accidente mortal de la línea del AVE Madrid-Andalucía, el segundo en menos de un año. Con la reanudación, sin embargo, de la campaña electoral, no ha faltado tiempo para que comunicólogos y guionistas nos entretengan de nuevo con argumentarios y narrativas, a veces extremadamente imaginativas. Así, para la derecha, el accidente señala la incapacidad de Sánchez y su gobierno para gestionar la infraestructura, así como la corrupción del gobierno que tiene su centro en el que fuera el ministro José Luis Ábalos. Por su parte, en la izquierda de la izquierda (de la mano de la nueva Evita Perón de «Paz, casa y trabajo», alias Irene Montero) se apunta a la necesidad de revertir la liberalización del sector y de nacionalizarlo todo. El PSOE descarga a ratos responsabilidades en los «errores humanos». Al tiempo que promete nuevas inversiones y celebra su propio *mea culpa*, enfrentando la debacle electoral con el sacrificio de un ministro que podría haber sido el relevo de Sánchez. En esta ocasión, hemos tenido incluso espacio para la conspiranoia, ahora extendida entre gente de izquierdas, que señala la larga mano de Netanyahu detrás del accidente. Como él habría advertido, España iba a pagar un precio, y así se ha cumplido su amenaza.

Nada fuera de lo previsible. Y nada especialmente interesante, salvo los informes técnicos que apuntan al déficit acumulado de inversión en las vías y los sistemas de control, al tiempo que denuncian la politización de las cúpulas de las empresas públicas y su falta de competencia técnica. Las cosas en política van estas semanas muy rápido, demasiado rápido como para atender a cualquier cosa que se desvíe de la campaña, lo único que importa.

La joya de la corona

Pero lo cierto es que el accidente muestra las costuras de algo más que un gobierno incompetente. Para empezar, la catástrofe atañe a la que fuera la joya de la corona de la modernización española, la línea Madrid-Sevilla inaugurada para los fastos de 1992 por el mismísimo «por consiguiente» Felipe González. Gracias a él y a sus sucesores, España dispone de la red de AVE más extensa de Europa y la más densa en relación con sus habitantes, en un país con una densidad de población inferior a la mitad de la de Alemania o Inglaterra. Merece la pena recordar aquí los argumentos de los críticos de primera hora del exceso de inversión en la red de alta velocidad, que durante décadas ha generado enormes déficits a cargo de los Presupuestos Generales del Estado. Aún hoy, de todas las líneas de AVE, solo la Madrid-Barcelona alcanza el número de viajeros que se considera mínimo para ser rentable, y ni siquiera ella recupera la inversión. Hay que recordar también que esta subvención a la movilidad de altas prestaciones de ejecutivos, clases medias y turistas internacionales se ha hecho a costa de los retrasos interminables en Cercanías (esto es, el transporte de pobres) y de la conexión ferroviaria de las ciudades medias.

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en https://zonaestrategia.net/suscribete/ ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

> ***Esta subvención a la movilidad de altas prestaciones se ha hecho a costa de Cercanías***

En cualquier caso, en los años noventa y dos mil, algunos decían que no merecía la pena gastar paletadas de dinero en dejar la comunicación entre Madrid y las principales ciudades del país a menos de tres horas, cuando inversiones mucho menores en la red antigua podrían haberlas dejado en unas cuatro horas. Ironías de la modernización: por los sobrecostes de mantenimiento del AVE, en los próximos años viajaremos casi a la misma velocidad que habríamos alcanzado con una inversión en el ferrocarril convencional de ancho ibérico, que además habría vertebrado mejor el territorio y servido también para el transporte de mercancías. Así suelen ser los milagros de los modernizadores.

También en las décadas de 1980, 1990 y 2000 se construyó la red de autovías más extensa de Europa y sobre todo la más densa en relación con la población del país. Y hubo agoreros que dijeron que muchas de esas vías no tendrían ni por asomo los 10.000 coches al día, el número mágico a partir del cual se recomienda duplicar una carretera, es decir, convertir una vía de una sola calzada en otra de dos calzadas separadas, normalmente una autovía.

La «mordida» de las constructoras

Sea como sea, esta enorme inversión en infraestructuras se hizo en aras de superar el «pertinaz déficit» de este país, de proporcionar capital a nuestros campeones de la construcción (ACS, Sacyr, FCC, etc.) y de seguir un modelo de población concentrada en un pequeño grupo de grandes áreas metropolitanas. Hoy esas infraestructuras, pensadas para unas décadas, son las que empiezan a colapsar y a mostrar que no solo fueron innecesariamente caras en su momento, sino que lo van a seguir siendo en caso de que España quiera estar, como dicen políticos y tuiteros, entre los países de primera, las «naciones modernas y desarrolladas».

> ***Hoy esas infraestructuras, pensadas para unas décadas, son las que empiezan a colapsar***

La patronal de las constructoras de infraestructuras (las mismas ACS, Sacyr, FCC, etc.) ya ha fijado un precio para la nueva obra y para superar los problemas de mantenimiento: 400 mil millones de euros para la próxima década, de los que unos 127 mil millones corresponden a conservación. Esa cifra casi duplica el techo de gasto del Estado para 2026, 216 mil millones. Pueden deducir la «mordida» que piden: cerca del 19 % anual de ese gasto, en torno al 5 % si se incluyen los gastos de todas las administraciones públicas. Estas empresas señalan, con razón, que la inversión pública cayó del 5,2 % del PIB en 2009 (*annus horribilis* del comienzo de la crisis) al 2,7 % en 2024 y que esto ha generado un insoportable déficit de mantenimiento en ferrocarriles, carreteras, obras hidráulicas, etc.

Deberíamos estar agradecidos de que sus técnicos e ingenieros nos señalen todo lo que deberíamos gastar los próximos años para seguir viviendo tranquilos. Pero lo cierto es que el precio de nuestra seguridad en tanto que sociedad de consumidores, que vive amodorrada entre la alta movilidad y los

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en https://zonaestrategia.net/suscribete/ ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

servicios que considera garantizados (desde la salud a la provisión de alimentos y agua), quizás empiece a resultar inasumible.

Una lista extravagante

Urda es solo un síntoma entre muchos. Una lista extravagante de acontecimientos extremos en la que se incluyen otros accidentes mortales como el de Adamuz, pero también la DANA de Valencia de octubre de 2024, las oleadas de incendios que se llevaron unas 300.000 hectáreas en 2026 y casi 400.000 en 2025, u otros episodios menores y no tanto que tienen que ver con temporales, erosión costera, grandes inundaciones o sequías que arruinan cosechas (como las de la aceituna de 2022 y 2023 y la del cereal de 2023). En todos estos casos, con independencia de que el detonante sea humano (como se ha dicho de Urda) o «natural», lo que se observa es un fracaso de las infraestructuras que deberían soportar o aminorar el impacto de los desastres: ya sean montes completamente abandonados y sin uso, llanuras de inundación saturadas urbanísticamente y sin las obras hidráulicas apropiadas o infraestructuras avejentadas y sin mantenimiento (carreteras, ferrocarriles o presas).

> ***Lo que se observa es un fracaso de las infraestructuras que deberían aminorar el impacto de los desastres***

Así, por ejemplo, dentro de los 400 mil millones del informe de Seopan figuran unos 2,7 mil millones anuales para la renovación de los «ciclos urbanos del agua», que suman varias decenas de miles de km de tuberías, y casi 0,5 mil millones anuales para las presas. Otros informes añaden unos 2,2 mil millones anuales en limpieza y conservación de montes. A estas cifras se podrían añadir además la necesaria modernización de la red eléctrica para soportar y aprovechar la producción de las renovables (acordémonos del apagón), las medidas paliativas para contener la erosión de las «pintorescas» costas turísticas españolas ante los temporales y la subida del mar o la modernización de regadíos en el marco de un régimen hídrico cada vez más irregular y unos acuíferos literalmente esquilmados. A medida que se suman sectores, las peticiones de las constructoras podrían resultar incluso sorprendentemente modestas. La factura de nuestra tranquilidad puede ser inmensa.

La factura de la tranquilidad

La forma de pagarla la conocemos bien: más gasto público. Y en esto coinciden la izquierda más estatista y la derecha más neoliberal. El problema es que mantener y construir infraestructuras requiere una economía alegre y expansiva, que convierta este tipo de obras en inversiones rentables a largo plazo. Sin embargo, en el nuevo régimen económico marcado por el estancamiento o el crecimiento débil (sorpréndase: el éxito económico español consiste en crecer al 2,5 % en una zona euro que crece a poco más del 1 %) esta fluidez de la inversión está todo menos asegurada. Como se sabe o se debería saber, el Estado tiene además que seguir proveyendo sanidad, educación y pensiones, a la vez que actúa como sutil herramienta de gobierno de clase: garantiza que se grave poco o nada a las grandes fortunas, a la herencia y a las grandes empresas, sostiene a una amplia capa de altos funcionarios y, en general, trata de mantener a todos los estratos de población conformes con una paz social más o menos planificada. Por eso el conflicto social actual tiene que ver, principalmente, con las demandas al Estado, con su

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en https://zonaestrategia.net/suscribete/ ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!

capacidad para distribuir el escaso excedente económico hacia arriba (en forma de subvenciones fiscales) o hacia abajo, en este caso en forma de migajas. Y por eso los Estados ricos están cada vez más endeudados, con una media en los países de la OCDE que ronda ya el 110 % del PIB, casi cuarenta puntos más que en 2007 (el 73 %).

Una marea sorda

En estas condiciones lo previsible es que todo siga yendo a peor. Se meterá algo de dinero en el AVE y quizás no veamos nuevas Urdas en un tiempo, pero Cercanías o Rodalies mantendrán, con solo algunos parches, su implacable marcha hacia el colapso. La calidad del agua en muchas poblaciones seguirá empeorando. Muchas carreteras continuarán con su deterioro. Se echarán a perder otro buen número de acuíferos. Seguiremos viendo incendios y nuevos episodios de inundación. Los problemas de tiempo extremo afectarán más a las cosechas y con ello a los precios. Y todo será como una marea sorda y aparentemente tranquila, de la que solo seremos conscientes con algunos sobresaltos aquí o allá: una inundación que deja unas decenas de muertos, un temporal que arranca unos cuantos paseos marítimos, una presa que colapsa y se lleva alguna población (no lo quiera nadie) aguas abajo, etc.

> ***Todo será como una marea sorda y aparentemente tranquila, de la que solo seremos conscientes con algunos sobresaltos***

Hay paralelismos superficiales con otras grandes épocas de decadencia, como la del patriciado romano de las grandes urbes de la Antigüedad que, especialmente en Occidente, se vio forzado a desplazarse a sus villas rurales a medida que la vida urbana se hacía cada vez más difícil e insegura. Pero estas comparaciones son sin duda superficiales, no solo porque toda comparación histórica se debe poner entre comillas, sino porque, gracias desgraciadamente a accidentes como el de Urda, nuestra clase política se está haciendo cada vez más consciente del problema, al tiempo que se ve apoyada y presionada por una sociedad civil inteligente y comprometida, capaz de hacer sacrificios cuando resulte necesario. Bla, bla, bla.

De seguir creyendo en esos cuentos de salvación que nos prometen tanto la extrema derecha como la izquierda «más responsable», pronto seremos un poquito más pobres, pero sobre todo mucho más manipulables.

Si deseas contribuir, puedes suscribirte en https://zonaestrategia.net/suscribete/ ¡Gracias por formar parte de nuestra comunidad y por tu valioso respaldo!