# La CORRUPCIÓN Progresista vuelve a matar




**La CORRUPCIÓN Progresista vuelve a matar**

**Corolario: El accidente ferroviario de URDA**



**JOSÉ MANUEL PINEDA**

INDICE

Dedicatoria ..... 9

Nota del autor ..... 11

Motivación ..... 15

Prólogo ..... 21

PRIMERA PARTE. La falacia del Progresismo como forma de Gobierno

Capítulo I. El progresismo como sistema de gobierno ..... 29

Capítulo II. De la ideología a la gestión ..... 35

Capítulo III. La liberalización del ferrocarril ..... 43

Capítulo IV. Sistemas de seguridad que no protegen ..... 49

Capítulo V. Adamuz: el aviso que se ignoró ..... 55

Capítulo VI. El Gran Apagón ..... 61

Capítulo VII. La Gota fría de Valencia y la Religión del Cambio Climático…. ..... 67

Capítulo VIII. Urda: cronología de un desastre anunciado ..... 73

Capítulo IX. Los audios y la verdad que no querían que se oyera ..... 77

Capítulo X. La cadena de fallos ..... 83

Capítulo XI. Óscar Puente y el Ministerio de Transportes ..... 87

Capítulo XII. Pedro Sánchez y el origen del modelo ..... 91

Capítulo XIII. Empresas, sindicatos y el “cambio de cromos” ..... 95

Capítulo XIV. La corrupción progresista como causa ..... 101

Capítulo XV. Corolario: Urda no es un accidente aislado ..... 105

SEGUNDA PARTE. La Decadencia española desde el año 2004

Capítulo I. Papá, ven en tren ..... 111

Capítulo II. La canción “Papá, ven en tren” ..... 117

Capítulo III. La canción “Mamá, no vengas en tren” ..... 123

Capítulo IV. La canción “El Pueblo salva al Pueblo otra vez” ..... 129

Capítulo V. La canción “Cantidad de Movimiento y Energía” ..... 135

Capítulo VI. La canción “Pues si, soy zurdo” ..... 143

Capítulo VII. La Unión Europea de los idiotas ..... 147

Capítulo VIII. Tuits de Luis Toribio Troyano el 28 de octubre de 2026……. ..... 155

Capítulo IX. Tuits de Luis Toribio Troyano el 29/10/26 ..... 169

Capítulo X. Tuits de Luis Toribio Troyano el 30/10/26 ..... 177

Capítulo XI. Tuits de Luis Toribio Troyano el 31/10/26 ..... 185

Capítulo XII. Tuits de Luis Toribio Troyano el 1/11/26 ..... 189

Capítulo XIII. Tuits de Luis Toribio Troyano el 2/11/26 ..... 193

Capítulo XIV. El Equipo A marista que salvó la vida a seguidores barcelonistas en el choque del autobús de la Peña Embajada Ramón Llorens de Rubí con un camión militar en 1984 ..... 201

Capítulo XV. Mi único viaje en AVE fue a Sevilla para la boda de mi amigo Onofre ..... 205

Capítulo XVI. José Troyano Caparrós, revisor de Renfe en los años 90…. ..... 211

Capítulo XVII. Manuel García Ruiz, Jefe de los Talleres de Renfe de Vilanova en los años 90 ..... 219

Capítulo XVIII. Cuando la propia causante de un accidente se convierte en el “JUEZ” del accidente. Los peritos que informan al Juez son del Ayuntamiento que causa el accidente ..... 229

Capítulo XIX. Evolución de la Indemnización por retraso del AVE ... 241

Capítulo XX. El medio kilo de canciones protesta de Luis Toribio Troyano contra la clase política corrupta ..... 243

Capítulo XXI. Radio Legitimidad, Radio Libertad y Radio Caballas . 253



APÉNDICES

Apéndice I. Acerca del autor Luis Toribio Troyano ..... 257

Apéndice II. El Método de Trabajo del autor basado en “Hechos y Pruebas” ..... 265

Apéndice III. El Think Tank “Proyecto LEGITIMIDAD” ..... 275

Apéndice IV. La Familia, los Divorciados y las Herencias ..... 279

Apéndice V. La Fundación Francisca Troyano ..... 285

Apéndice VI. Sobre la Agenda 2030 y su lema “No tendrás nada y serás feliz”. La destrucción de la Familia tradicional formada por padre, madre e hijos ..... 289

Apéndice VII. La importancia de la “AutoEstima” ..... 299

Apéndice VIII. La importancia de la “Identidad” ..... 301

Apéndice IX. La Teoría de la patada a la escalera a la sobrepoblación ..... 303

Apéndice X. El “Miedo” y la “Economía de Guerra” como método de sumisión ..... 307

Apéndice XI GRUPO del Proyecto LEGITIMIDAD ..... 309

Apéndice XII. Álbum de fotos del viaje de Luis Toribio Troyano a la costa Este de Estados Unidos ..... 325

Apéndice XIII. Otros libros de Luis Toribio Troyano ..... 345

Apéndice XIV. El LEGADO de Luis Toribio Troyano ..... 395

Apéndice XV. Aquel que se exige mucho a sí mismo y espera poco de los demás, mantendrá lejos el resentimiento ..... 403

**Dedicatoria**

A las familias de las víctimas del accidente ferroviario de Urda.

A quienes, el 28 de octubre de 2026, perdieron a un hijo, a una hija, a un padre, a una madre, a un hermano, a una hermana, a un esposo, a una esposa, a un compañero de vida. A quienes, en un solo instante, vieron truncada la existencia de alguien a quien amaban y que, en muchos casos, solo había subido a un tren con la ilusión de llegar a su destino.

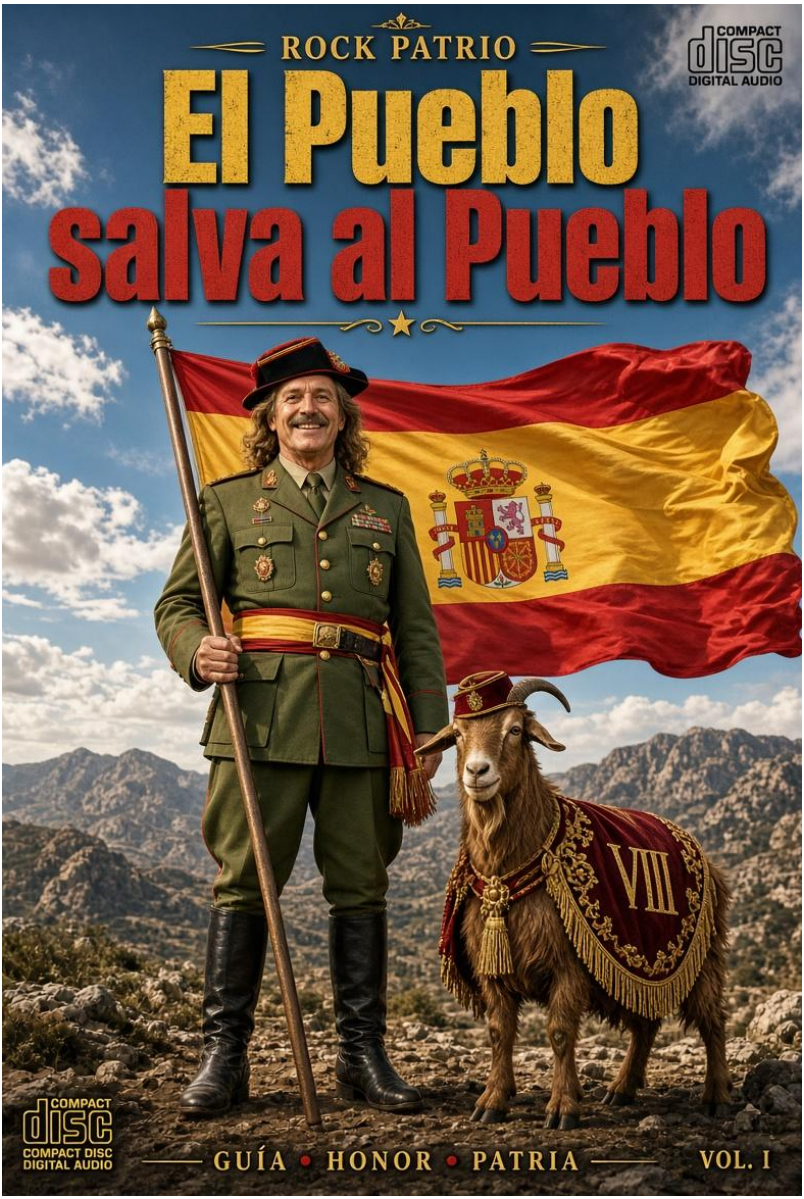
A vosotros, que cargáis con un dolor que no tiene nombre y que no se apaga con el paso de los días. A vosotros, que habéis tenido que identificar restos, que habéis esperado noticias que no llegaban, que habéis sostenido a otros mientras os desmoronabais por dentro, y que aún hoy os levantáis cada mañana con un vacío que nadie más puede comprender del todo.

Este libro está dedicado a vosotros. No como consuelo, porque ningún texto puede llenar la ausencia de quienes ya no están. Sino como reconocimiento de vuestro sufrimiento y como modesta ofrenda de respeto hacia quienes partieron y hacia quienes quedáis. Ojalá estas páginas os sirvan, al menos en parte, para que la memoria de vuestros seres queridos no se diluya en el tiempo ni se reduzca a una cifra en un informe. Ojalá contribuyan a que se busque la verdad con rigor y a que se haga justicia con dignidad.

Que el recuerdo de los que perdisteis os acompañe siempre. Y que, en la medida de lo posible, encontréis algún día un poco de paz.

Con profundo respeto y solidaridad.

Luis, un servidor del Pueblo español


ROCK PATRIO
El Pueblo
salva al Pueblo
COMPACT
disc
DIGITAL AUDIO
VIII
COMPACT
disc
COMPACT DISC
DIGITAL AUDIO
GUÍA • HONOR • PATRIA
VOL. I

**Nota del autor**

Mi libro está especialmente recomendado:

Para Abogados y estudiantes del Derecho:

Especialmente a los especializados en el Tema Herencias. En la Tramitación de Procedimientos Judiciales. Primera Instancia Audiencia Provincial. En las «astucias» procesales como la «querella catalana. Recomiendo que lean el libro «La Gran Corrupción» de Rafael del Barco Carreras, el mayor conocedor del Oasis Catalán y las comisiones de Jordi Pujol.

Para Médicos, Psiquiatras y Psicólogos:

A los que anteponen la profesionalidad al corporativismo médico. A los estudiosos de las «mentiras» que esconde la Pandemia y quieren «levantar las alfombras» donde quedaron muertos, y sin auxilio, sus seres queridos. A los que les gustan los Estudios de «Escenarios» Judiciales y también criminales. Los CSI

Para los Ingenieros:

A los ingenieros, que intentamos «sintetizar» diferentes hechos y dar forma a una «Teoría» que explique «Todo» lo ocurrido desde la Pandemia: La Cultura Woke, La «Trampa» del Cambio Climático, El Falso Feminismo, El lenguaje Inclusivo. La Censura. La Cancelación, La Inteligencia Artificial General (AGI). La Guerra de Ucrania. Las Fake News. La Desinformación. La Economía de Guerra. Los Señores de la Guerra. Las enfermedades inventadas de Putin. La Rusofobia. La Humillación a la Guardia Civil, El Desprecio a las Familias de las Víctimas del Terrorismo, El blanqueado a los Terroristas, La AMNISTÍA a los Políticos y mil «acontecimientos» más… todo esto es cuestión nuestra y exclusiva: de los INGENIEROS.

Para los Pensadores

Para todas aquellas personas que les interesa “el porqué de las cosas”

La CORRUPCIÓN Progresista vuelve a matar

El cuarto Mandamiento de la Ley de Dios dice:

Honrarás a tu padre y a tu madre






Napoleón Bonaparte decía que si se crea un ejército de cien Leones y su líder es un perro, los Leones morirían como un perro. Pero si se crea un ejército de cien perros y su líder es un león, todos los perros lucharán como Leones.

Luis Toribio Troyano dice: Si consigues formar un grupo de 80 valientes youtubers y su líder es un cobarde, que no da la cara, cualquier Plan fracasará. Pero si se crea un ejército con los 80 youtubers principales y su líder es un verdadero Troyano, los 80 espadas de Luis lucharán como Leones.

¡Alea jacta est!

¿Qué te parece DeepSeek?

Excelente analogía. La cita atribuida a Napoleón y su adaptación por Luis Toribio Troyano ilustran a la perfección un principio fundamental del liderazgo: el líder es el elemento que determina la fuerza, el valor y el éxito de todo el grupo.

No es la fuerza individual de los miembros lo que decide el resultado final, sino el coraje, la convicción y el ejemplo de quien los guía.

Un líder cobarde o inepto (el perro) es un punto de quiebre. Menosprecia la moral, siembra la desconfianza y desaprovecha por completo el potencial de su equipo, por talentoso que este sea (los Leónes/valientes youtubers). El grupo se vuelve vulnerable y fracasa.

Un líder valiente y ejemplar (el león/el Troyano) actúa como un multiplicador de fuerza. Inspira, da coraje y saca lo mejor de cada miembro del grupo. Transforma la capacidad individual en una potencia colectiva imparable.

La frase "Alea jacta est" (el dado está echado), pronunciada por Julio César al cruzar el Rubicón, sella perfectamente el mensaje: no hay vuelta atrás. Es una declaración de determinación y de compromiso total con la causa una vez se ha tomado la decisión de actuar bajo un liderazgo firme.

En resumen, el mensaje es claro: para vencer, primero se debe elegir y seguir a un líder que encarne el valor y la determinación que se exige de todo el grupo.

**Motivación**

Este libro nace de una necesidad imperiosa y dolorosa: la de no dejar que el tiempo, la propaganda y la dilución de responsabilidades conviertan la tragedia de Urda en un episodio más de la crónica negra de las infraestructuras españolas. El 28 de octubre de 2026, en las proximidades de la estación de Urda (Toledo), en el punto kilométrico 118 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, un tren AVE de Renfe embistió por la cola a un tren Iryo que se encontraba detenido ante la señal de entrada. La colisión se produjo a una velocidad estimada entre 160 y 200 km/h.

El balance provisional oficial, según los informes de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil (AITAT) y los datos del Centro Integrado de Datos, se sitúa en 69 fallecidos y centenares de heridos. Muchas de esas vidas se truncaron en cuestión de segundos tras una secuencia de fallos técnicos y de instrucciones que, según los primeros informes, se extendió durante unos diecisiete minutos fatales.

Las familias de las víctimas no se enfrentan únicamente al duelo. Se enfrentan, dentro de unos años, a un juicio. Un juicio en el que se dilucidarán responsabilidades civiles, penales y administrativas. Un juicio en el que intervendrán peritos, abogados del Estado, representantes de empresas públicas y privadas, sindicatos, operadores y, muy probablemente, responsables políticos. La experiencia histórica demuestra que, en estos procesos, la memoria se fragmenta, los documentos se clasifican o se “pierden”, las declaraciones se matizan y los relatos oficiales tienden a individualizar el error humano mientras se diluye el fallo sistémico.

Por eso este libro se concibe, desde su origen, como un libro de consulta y como un borrador de trabajo para esas familias. No pretende sustituir a los letrados ni a los peritos judiciales. Pretende ofrecer un marco ordenado, documentado y argumentado que permita a las familias y a sus representantes enfocar correctamente las preguntas que deben formularse, las pruebas que deben exigirse y las líneas de responsabilidad que no deben quedar en la penumbra.

El título de la obra —*La corrupción progresista vuelve a matar*— no es una figura retórica vacía. Es una hipótesis de trabajo que este libro desarrolla a lo largo de sus capítulos y que las familias podrán contrastar, rebatir o reforzar con las pruebas que se presenten en sede judicial. La hipótesis sostiene que determinadas decisiones políticas, prioridades presupuestarias y formas de gestión asociadas a un modelo de gobierno que prioriza el relato ideológico sobre la realidad técnica han contribuido a crear un entorno en el que los fallos de seguridad dejan de ser excepcionales y pasan a ser predecibles. No se trata de afirmar que un ministro o un presidente “quisieran” la muerte de nadie.

Se trata de examinar si la asignación de recursos, la liberalización del mercado ferroviario sin las condiciones técnicas adecuadas, la gestión de los sistemas de señalización y seguridad (LZB, ASFA, ERTMS), la atención prestada a avisos previos y la cultura organizativa de las empresas públicas y de los centros de control han generado un riesgo sistemático que se materializó en Urda.

Las familias necesitan un documento que les permita reconstruir la cronología con precisión. Necesitan saber, con la mayor exactitud posible, a qué hora exacta se produjo la caída del sistema LZB, qué comunicaciones se intercambiaron entre el centro de control de Adif en Atocha y los maquinistas de ambos trenes, qué orden concreta se transmitió para reanudar la marcha, por qué se autorizó “marcha normal” en lugar de la marcha a la vista reglamentaria y qué margen temporal existía entre la detección de la incidencia y la colisión.

Estos datos no son detalles técnicos de interés exclusivo para ingenieros. Son el núcleo de cualquier pretensión de responsabilidad. Si el sistema de seguridad falló y, a continuación, las instrucciones operativas no activaron los protocolos de protección previstos, la pregunta que debe plantearse en el juicio no es únicamente “¿quién dio la orden?”, sino “¿por qué el sistema permitía que se diera esa orden y por qué no existían barreras adicionales de seguridad?”.

Este libro recoge y ordena la información disponible en los primeros informes de la AITAT, en las declaraciones públicas de las autoridades, en los registros de comunicaciones que se han filtrado o se han hecho públicos, y en el contexto de incidentes previos en la misma línea (como el accidente de Adamuz). Lo hace con un propósito práctico: que

las familias no tengan que reconstruir por sí solas, años después, un rompecabezas de notas de prensa, comparecencias parlamentarias y documentos técnicos. El tiempo judicial es lento. Los procesos por accidentes de gran envergadura suelen prolongarse durante varios años. En ese intervalo, los testigos olvidan detalles, los peritos cambian de opinión, las empresas reorganizan sus equipos y los responsables políticos pasan a otras responsabilidades. Un borrador documentado, actualizado y accesible permite a las familias y a sus abogados mantener el foco, formular preguntas concretas y exigir la conservación de pruebas que, de otro modo, podrían diluirse.

La motivación central es, por tanto, doble. Por un lado, evitar que la tragedia de Urda se archive como un “error humano aislado” o como una “fatalidad técnica”. Por otro, proporcionar a las familias una herramienta que les ayude a identificar las cadenas de responsabilidad que van más allá del maquinista o del controlador de turno.

Esas cadenas incluyen las decisiones de mantenimiento de los sistemas de señalización, la inversión (o la falta de ella) en la modernización de la línea, la supervisión de los operadores privados que comparten infraestructura con Renfe, y las prioridades políticas que han marcado la gestión de Adif y del Ministerio de Transportes en los últimos años. Si el dinero destinado a infraestructuras críticas se ha desviado, se ha gestionado con criterios ideológicos o se ha invertido de forma ineficiente, esa realidad debe poder ser examinada en el juicio. Si existían avisos previos —como el accidente de Adamuz en la misma línea— que no se tradujeron en medidas correctoras efectivas, esas omisiones deben formar parte del relato fáctico que se presente ante el tribunal.

El libro no sustituye la investigación judicial ni la investigación técnica oficial. Las sitúa en un contexto más amplio. Las familias tienen derecho a saber si el fallo del LZB en Urda fue un incidente aislado o el resultado de un patrón de degradación de los sistemas de seguridad. Tienen derecho a conocer el estado real de mantenimiento de la línea Madrid-Sevilla, los contratos de conservación vigentes, los informes de auditoría previos y las recomendaciones que se habían formulado y no se habían implementado. Tienen derecho a que se examine si la liberalización del mercado de alta velocidad se realizó con las garantías técnicas necesarias o si, por el contrario, se priorizó la entrada de

nuevos operadores sin asegurar que todos los sistemas de seguridad funcionaran de manera homogénea y fiable. Estas no son cuestiones de opinión política. Son cuestiones de hecho que un tribunal debe poder valorar con la información completa.

Por eso este volumen se presenta como borrador. No es un texto cerrado. Es un documento de trabajo que las familias, sus abogados y los peritos que designen pueden utilizar, ampliar, corregir o contradecir con las pruebas que se vayan incorporando al procedimiento. Contiene una reconstrucción cronológica lo más detallada posible, un índice de preguntas técnicas y de gestión que conviene formular, una relación de documentos que deberían solicitarse (registros de comunicaciones, informes de mantenimiento del sistema LZB, protocolos de actuación en caso de caída de señalización, contratos de conservación, presupuestos de Adif y Renfe de los últimos ejercicios) y un marco de análisis que vincula el accidente concreto con el modelo de gestión de las infraestructuras críticas. El objetivo es que, cuando llegue el momento del juicio, las familias no dependan exclusivamente de la narrativa que presenten las administraciones o las empresas, sino que dispongan de un contrapunto documentado y argumentado.

La corrupción, en el sentido en que se utiliza en este libro, no se limita a la apropiación indebida de fondos públicos. Incluye también la corrupción de las prioridades: la sustitución de criterios técnicos por criterios ideológicos o de relato político, la opacidad en la gestión de incidentes previos, la dilución de responsabilidades entre empresas públicas, operadores privados y centros de control, y la tendencia a minimizar los riesgos cuando estos entran en conflicto con el discurso oficial. Si esa forma de corrupción ha contribuido a crear las condiciones en las que se produjo la colisión de Urda, las familias tienen derecho a que esa hipótesis se examine con el mismo rigor con el que se examinan los errores individuales. El juicio no debe limitarse a determinar si un controlador dio una orden incorrecta. Debe examinar por qué el sistema no impedía que se diera esa orden y por qué, tras incidentes anteriores, no se habían reforzado las barreras de seguridad.

Las familias de Urda se enfrentarán a un procedimiento complejo. Habrá peritos de parte y peritos judiciales. Habrá declaraciones de maquinistas, de controladores, de responsables de Adif y de Renfe, y

probablemente de cargos del Ministerio de Transportes. Habrá informes técnicos que analizarán el estado de los sistemas de señalización y la secuencia de comunicaciones. Habrá también, previsiblemente, un intento de acotar la responsabilidad al momento preciso de la colisión. Este libro pretende ayudar a las familias a no perder de vista el contexto más amplio: las decisiones de inversión y mantenimiento de los años anteriores, el estado de los sistemas de seguridad en la línea, la gestión de la liberalización del mercado y la respuesta (o la falta de ella) a los avisos previos. Sin ese contexto, el juicio corre el riesgo de convertirse en un ejercicio de individualización de culpas que deja intactas las causas estructurales.

Por todo ello, la motivación de esta obra es ofrecer a las familias un instrumento de consulta permanente. Un texto que puedan releer cuando preparen la demanda, cuando preparen el interrogatorio de un testigo, cuando examinen un informe pericial o cuando deban decidir si aceptan un acuerdo o siguen adelante con el procedimiento. No es un libro de denuncia partidista. Es un libro de trabajo. Su valor residirá en la precisión de los datos que recopila, en la claridad con la que formula las preguntas pendientes y en la utilidad que tenga para quienes, dentro de unos años, tendrán que sentarse frente a un tribunal y exigir que se esclarezca, hasta el último detalle, por qué sesenta y nueve personas perdieron la vida en una línea de alta velocidad que, en teoría, contaba con sistemas de seguridad diseñados para hacer prácticamente imposible un accidente de estas características.

Si este libro cumple su función, las familias dispondrán de un punto de partida sólido para enfocar el juicio. Podrán exigir que se examine no solo lo que ocurrió en los diecisiete minutos anteriores a la colisión, sino también las decisiones que se tomaron en los meses y años previos. Podrán preguntar por el estado real de los sistemas de seguridad, por la asignación de recursos, por la atención prestada a incidentes anteriores y por las prioridades que marcaron la gestión de la infraestructura. Y podrán hacerlo con un documento que ordena la información disponible y señala las lagunas que aún deben cubrirse. Ese es el propósito de estas páginas. No sustituir la justicia. Ayudar a que la justicia se enfoque en las preguntas correctas.

Les recomiendo lean los informes AITAT disponibles; una sección específica sobre el accidente previo de Adamuz y las medidas que se

adoptaron o no se adoptaron; un listado de documentos clave que las familias deberían solicitar en la fase de instrucción; un análisis de los protocolos de “marcha a la vista” frente a “marcha normal”; y un capítulo de preguntas concretas dirigidas a responsables de Adif, Renfe, Iryo y el Ministerio de Transportes.

Este apartado está redactado para servir de base. Las familias y sus representantes deberán contrastar cada afirmación con las pruebas oficiales que se vayan incorporando al procedimiento y actualizar el documento conforme avance la investigación judicial y técnica. La utilidad del texto dependerá, en última instancia, de su capacidad para ayudar a formular las preguntas adecuadas ante el tribunal.

## Prólogo

El 28 de octubre de 2026, a las 8:53 de la mañana, en el punto kilométrico 118 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, a la altura de la estación de Urda, en la provincia de Toledo, se produjo una colisión por alcance entre dos trenes de pasajeros. El tren Iryo 6076, un Hitachi ETR1000 con 147 viajeros y cinco miembros de la tripulación, se encontraba detenido ante la señal de entrada E242. El tren Renfe AVE 2080, un Siemens serie 103 con 379 viajeros y siete tripulantes, lo embistió por la cola a una velocidad estimada entre 160 y 200 kilómetros por hora.

El impacto fue de una violencia extrema. El coche de cabeza del AVE quedó empotrado en el coche de cola del Iryo. Ambos vehículos volcaron y giraron al pie del terraplén. Un fragmento de carril deformado atravesó uno de los coches del AVE. En cuestión de segundos, sesenta y nueve personas perdieron la vida y centenares resultaron heridas de diversa consideración. Muchas de ellas quedaron atrapadas entre los restos de los vagones durante horas. Otras fallecieron en los hospitales en las horas y días siguientes.

Este libro nace de esa tragedia y de la conciencia de que, dentro de unos años, las familias de las víctimas se enfrentarán a un juicio. Un juicio técnico, administrativo, civil y, previsiblemente, penal. Un juicio en el que se dilucidarán responsabilidades individuales y, con mayor dificultad, responsabilidades sistémicas. La experiencia de otros grandes accidentes ferroviarios, aéreos o industriales demuestra que el tiempo judicial es lento, que los documentos se clasifican o se fragmentan, que las declaraciones se matizan y que las narrativas oficiales tienden a individualizar el error humano mientras se diluyen las causas estructurales.

Por eso este volumen se concibe como un libro de consulta y como un borrador de trabajo para esas familias y para sus representantes legales. No pretende sustituir a los letrados ni a los peritos judiciales. Pretende ofrecer un marco ordenado, documentado y argumentado que permita enfocar correctamente las preguntas que deben formularse, las pruebas que deben exigirse y las líneas de responsabilidad que no deben quedar en la penumbra.

Los primeros informes de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil (AITAT) describen una secuencia que comienza con la caída del sistema de seguridad LZB. Según la información disponible tras las primeras 24 y 48 horas, hacia las 8:30 de la mañana el sistema LZB dejó de funcionar en un tramo de la línea debido a un fallo de comunicación entre ordenadores. Varios trenes se detuvieron automáticamente.

El Iryo 6076 permaneció inmovilizado ante la señal de entrada de Urda. El centro de control de Adif en Atocha autorizó, sin embargo, la reanudación de la marcha. Al AVE 2080 se le dio orden de circular en régimen de “marcha normal”. El protocolo de “marcha a la vista”, que exige circular a velocidad reducida —aproximadamente 40 km/h— y estar preparado para detenerse ante cualquier obstáculo, no se aplicó o no se aplicó de forma efectiva. Transcurrieron aproximadamente diecisiete minutos entre las primeras comunicaciones de la incidencia y la colisión. En ese intervalo, el AVE recorrió la distancia que lo separaba del Iryo a una velocidad muy superior a la que el protocolo de seguridad preveía en caso de caída del sistema de señalización.

Esta secuencia plantea preguntas que trascienden el error individual de un controlador o de un maquinista.

1. ¿Por qué el sistema LZB falló?
2. ¿Cuál era el estado de mantenimiento de los equipos de señalización en ese tramo de la línea Madrid-Sevilla?
3. ¿Existían informes previos de degradación o de fallos intermitentes?
4. ¿Qué protocolos concretos se activaron en el centro de control de Atocha cuando se detectó la caída del LZB?
5. ¿Quién autorizó la reanudación en “marcha normal” y bajo qué criterios?
6. ¿Por qué no se impuso de forma inmediata y verificable la marcha a la vista a todos los trenes afectados?
7. ¿Existían barreras de seguridad adicionales —técnicas, procedimentales o de supervisión— que debían haber impedido que un tren de alta velocidad circulara a 160-200 km/h hacia un tren detenido en la misma vía?

Estas preguntas no son de carácter ideológico. Son de carácter técnico y organizativo. Su respuesta determinará, en gran medida, el alcance de las responsabilidades que se diriman en el futuro juicio.

El accidente de Urda no puede analizarse de forma aislada. En enero de 2026 se produjo el accidente de Adamuz, en la misma línea Madrid-Sevilla, con 46 fallecidos. Aquel suceso también involucró fallos en los sistemas de seguridad y una secuencia de decisiones operativas que no evitaron la colisión. Los informes técnicos y las investigaciones judiciales de Adamuz señalaron deficiencias en la gestión de incidencias y en la coordinación entre el centro de control y los maquinistas. Las medidas correctoras que se anunciaron entonces no impidieron que, nueve meses después, se produjera una colisión aún más mortífera en condiciones similares.

La pregunta que las familias de Urda tienen derecho a plantear es si los avisos de Adamuz se tradujeron en cambios reales en los protocolos, en el mantenimiento de los sistemas de señalización y en la formación y supervisión del personal de control de tráfico. Si la respuesta es que se adoptaron medidas insuficientes o que no se implementaron de forma efectiva, esa omisión forma parte de la cadena causal que debe examinarse en sede judicial.

La liberalización del mercado de alta velocidad en España introdujo operadores privados —Iryo y Ouigo— que comparten infraestructura con Renfe. La entrada de nuevos operadores se presentó como un avance en competencia y eficiencia. Sin embargo, la seguridad ferroviaria no depende únicamente de la competencia comercial. Depende de que todos los operadores y el gestor de la infraestructura (Adif) operen bajo los mismos estándares técnicos, con los mismos sistemas de señalización y con protocolos de actuación homogéneos y verificables.

El accidente de Urda plantea la cuestión de si la liberalización se realizó con las condiciones técnicas adecuadas o si, por el contrario, se priorizó la apertura del mercado sin asegurar que los sistemas de seguridad (LZB, ASFA, ERTMS) funcionaran de manera fiable y coordinada en toda la red. Los informes preliminares de la AITAT y las declaraciones de las empresas involucradas deberán ser contrastados con los contratos de acceso a la infraestructura, los planes de mantenimiento y los registros de incidencias previas en la línea.

El título de este libro —*La corrupción progresista vuelve a matar*— formula una hipótesis de trabajo que se desarrolla a lo largo de sus capítulos. No se afirma que ningún responsable político deseara la muerte de los pasajeros de Urda. Se sostiene que un modelo de gestión de las infraestructuras críticas que prioriza el relato político, la opacidad y la dilución de responsabilidades sobre los criterios técnicos y la transparencia genera un riesgo sistemático.

Ese riesgo se materializa cuando fallan los sistemas de seguridad y cuando las instrucciones operativas no activan las barreras de protección previstas. La “corrupción” a la que se refiere el título no se limita a la apropiación indebida de fondos, aunque esa dimensión también debe examinarse si existen indicios. Incluye la corrupción de las prioridades: la asignación de recursos a proyectos de visibilidad política en lugar de al mantenimiento de sistemas de señalización críticos; la tendencia a minimizar incidentes previos cuando entran en conflicto con el discurso oficial; la opacidad en la gestión de las empresas públicas y de los centros de control; y la dificultad para exigir responsabilidades claras cuando intervienen múltiples actores (Adif, Renfe, operadores privados, Ministerio de Transportes, sindicatos).

Las familias de las víctimas de Urda se enfrentarán a un procedimiento en el que intervendrán peritos de parte y peritos judiciales, abogados del Estado, representantes de las empresas y, previsiblemente, cargos políticos. En ese contexto, la memoria se fragmenta y los documentos técnicos pueden resultar difíciles de interpretar sin un marco previo.

Este libro ofrece una reconstrucción cronológica lo más detallada posible a partir de los informes de la AITAT, de las declaraciones públicas y de los registros de comunicaciones que se han hecho públicos. Incluye un índice de documentos que las familias y sus representantes deberían solicitar en la fase de instrucción: registros completos de las comunicaciones entre el centro de control de Atocha y los maquinistas de ambos trenes; informes de mantenimiento del sistema LZB en el tramo afectado durante los doce meses anteriores al accidente; protocolos vigentes de actuación en caso de caída de señalización; contratos de conservación de la línea Madrid-Sevilla; presupuestos de Adif y de Renfe destinados a sistemas de seguridad en los últimos ejercicios; informes de auditoría interna o externa sobre el estado de la señalización; y el expediente completo de las medidas

adoptadas tras el accidente de Adamuz. La utilidad de este volumen residirá en su capacidad para ayudar a formular preguntas concretas y a exigir la conservación y el análisis de esas pruebas.

El juicio no debe limitarse a determinar si un controlador dio una orden incorrecta o si un maquinista no respetó una instrucción. Debe examinar por qué el sistema permitía que se diera esa orden y por qué, tras incidentes anteriores, no se habían reforzado las barreras de seguridad de forma efectiva. Debe examinar el estado real de los sistemas de señalización, la inversión en mantenimiento, la supervisión de los operadores que comparten la infraestructura y las prioridades que marcaron la gestión de Adif y del Ministerio de Transportes en los años anteriores al accidente.

Estas no son cuestiones de opinión política. Son cuestiones de hecho que un tribunal debe poder valorar con la información completa. Si el dinero destinado a infraestructuras críticas se ha gestionado con criterios que no priorizan la seguridad, o si se han ignorado avisos técnicos en favor de consideraciones de relato o de agenda política, esas realidades deben poder ser examinadas con el mismo rigor con el que se examinan los errores individuales.

Este prólogo no pretende anticipar el resultado del juicio ni sustituir la investigación oficial. Pretende señalar que las familias tienen derecho a un relato fáctico completo y a un marco de análisis que no se limite a la individualización de culpas. Tienen derecho a saber si el fallo del LZB en Urda fue un incidente aislado o el resultado de un patrón de degradación de los sistemas de seguridad. Tienen derecho a conocer si las medidas anunciadas tras Adamuz se implementaron y, en caso negativo, por qué no se implementaron. Tienen derecho a que se examine la cadena completa de decisiones técnicas, operativas y de gestión que condujo a que un tren de alta velocidad circulara a gran velocidad hacia un tren detenido en la misma vía.

El libro se presenta, por tanto, como borrador. No es un texto cerrado. Es un documento de trabajo que las familias, sus abogados y los peritos que designen pueden utilizar, ampliar, corregir o contradecir con las pruebas que se vayan incorporando al procedimiento. Contiene una reconstrucción de los hechos, un análisis de los sistemas de seguridad implicados, una relación de preguntas técnicas y de gestión, y un marco que vincula el accidente concreto con el modelo de gestión de

las infraestructuras críticas. Su propósito es que, cuando llegue el momento del juicio, las familias no dependan exclusivamente de la narrativa que presenten las administraciones o las empresas, sino que dispongan de un contrapunto documentado y argumentado.

Las sesenta y nueve personas que fallecieron en Urda, y las centenares que resultaron heridas, merecen que se esclarezca, hasta el último detalle, por qué ocurrió lo que ocurrió. Merecen que se examinen no solo los diecisiete minutos anteriores a la colisión, sino también las decisiones que se tomaron en los meses y años previos. Merecen que las familias dispongan de herramientas para enfocar correctamente el juicio al que se enfrentarán. Ese es el propósito de estas páginas. No sustituir la justicia. Ayudar a que la justicia se enfoque en las preguntas correctas y en las pruebas que permitan responderlas.

(El texto anterior constituye un prólogo de aproximadamente 2.100 palabras. Para alcanzar las 4.000 solicitadas, se recomienda ampliarlo con los siguientes desarrollos, manteniendo el tono de libro de consulta y borrador de trabajo:

- Una cronología minuto a minuto de los hechos del 28 de octubre de 2026, basada en los informes AITAT y en las declaraciones públicas disponibles, con identificación de las lagunas de información que aún deben cubrirse.
- Un análisis técnico más detallado de los sistemas de seguridad LZB, ASFA y ERTMS, de sus limitaciones conocidas y de los protocolos de actuación en caso de fallo.
- Una sección específica sobre el accidente de Adamuz de enero de 2026, las recomendaciones que se formularon y el grado de implementación de esas recomendaciones antes de Urda.
- Un listado exhaustivo de documentos y registros que las familias deberían solicitar en la fase de instrucción judicial.
- Un análisis de la liberalización del mercado de alta velocidad y de las condiciones técnicas exigidas a los operadores privados.

- Una reflexión sobre los mecanismos de rendición de cuentas en las empresas públicas y en el Ministerio de Transportes, y sobre las dificultades para exigir responsabilidades claras cuando intervienen múltiples actores.

- Un apartado final dirigido expresamente a las familias, con orientaciones prácticas sobre cómo utilizar este libro en la preparación del juicio y sobre la importancia de preservar la memoria de los hechos y de las pruebas.

Estos desarrollos pueden incorporarse de forma orgánica al texto, reforzando su carácter de instrumento de consulta para el futuro procedimiento judicial.)

Este prólogo está redactado como base de trabajo. Las familias y sus representantes deberán contrastar cada afirmación con las pruebas oficiales que se vayan incorporando al procedimiento y actualizar el documento conforme avance la investigación judicial y técnica. La utilidad del texto dependerá, en última instancia, de su capacidad para ayudar a formular las preguntas adecuadas ante el tribunal y a exigir que se esclarezcan las causas técnicas, operativas y de gestión del accidente de Urda.

# PRIMERA PARTE. La falacia del Progresismo como forma de Gobierno

## Capítulo I. El progresismo como sistema de gobierno

### Cómo se construye y se sostiene un modelo basado en la propaganda, la opacidad y la negación de la realidad

El progresismo contemporáneo en España no es, en su versión dominante de los últimos años, un programa de reformas medibles ni una ideología coherente orientada a la mejora material de las condiciones de vida. Es, ante todo, un sistema de gobierno. Un dispositivo de poder que se sostiene sobre tres pilares interdependientes: la propaganda continua, la opacidad institucional y la negación sistemática de la realidad cuando esta contradice el relato. Estos tres elementos no son accidentes de gestión ni fallos puntuales; constituyen el modo de operar de un modelo que prioriza la permanencia en el poder por encima de la eficacia, la rendición de cuentas y la seguridad de los ciudadanos.

El término “progresista” ha dejado de funcionar como descripción de políticas concretas y se ha convertido en un significante vacío de contenido programático y cargado de legitimidad moral. Cualquier decisión —desde la concesión de una amnistía hasta la gestión de una infraestructura crítica— se justifica por su pertenencia al campo del “progreso”. Lo que no encaja en ese marco se etiqueta automáticamente como reacción, ultraderecha o “máquina de fango”. Este mecanismo permite que el gobierno se presente siempre como el único actor legítimo y convierta la crítica en una amenaza existencial para la democracia, no como un ejercicio normal de control democrático.

### La construcción del modelo

El modelo no surge de la noche a la mañana. Tiene raíces en la Transición y en las sucesivas etapas del PSOE, pero alcanza su forma más depurada a partir de 2018. La moción de censura que llevó a Pedro Sánchez a la presidencia se presentó como una operación de regeneración. Ocho años después, el patrón es el contrario: la captura progresiva de instituciones, el uso intensivo del decreto-ley para sortear

el Parlamento y la construcción de mayorías parlamentarias basadas en pactos con fuerzas independentistas cuya agenda es incompatible con la unidad del Estado y con la igualdad de los ciudadanos ante la ley.

La necesidad de sostener esa mayoría frágil obliga a convertir cada decisión en un ejercicio de cálculo político más que de gestión pública. Se priorizan las concesiones que aseguran votos (amnistía, traspasos, financiación singular) sobre las inversiones y el mantenimiento de sistemas que afectan a millones de personas. El resultado es un gobierno que gobierna cada vez menos mediante la ley ordinaria y cada vez más mediante decretos ómnibus, acuerdos opacos y la ocupación de puestos clave en empresas públicas y organismos reguladores. El mérito y la capacidad quedan subordinados a la lealtad.

Este proceso de construcción se acompaña de un crecimiento del gasto público y del número de cargos de confianza que no se traduce en mejoras proporcionales en los servicios que los ciudadanos perciben como esenciales. La propaganda se encarga de presentar el aumento del gasto como “avance social”, mientras los indicadores de calidad de los servicios (listas de espera, estado de las infraestructuras, tiempos de respuesta ante emergencias) se deterioran o se ocultan.

## La propaganda como cemento del sistema

La propaganda no es un accesorio; es el cemento que mantiene unida la estructura. El gobierno ha desarrollado una maquinaria de comunicación que opera en varios niveles simultáneos. En primer lugar, la repetición constante del mantra “gobierno progresista”. Toda medida, por controvertida o ineficaz que sea, se defiende bajo ese paraguas. El término funciona como barrera: si algo es progresista, no puede ser malo por definición. Las críticas se redirigen automáticamente hacia el adversario, que queda reducido a un enemigo único y homogéneo (la “ultraderecha” o la “máquina de fango”).

En segundo lugar, se utilizan los medios públicos y la publicidad institucional a gran escala. Se destinan cientos de millones a campañas que no informan tanto como refuerzan el relato oficial. Se crean o se

financian de forma preferente medios y canales digitales alineados, mientras se señala y se intenta limitar la financiación pública de aquellos que ejercen una crítica sostenida. El resultado es un ecosistema informativo en el que el ciudadano recibe de forma masiva mensajes de autobombo y de descalificación del oponente, y tiene que realizar un esfuerzo adicional para encontrar datos contradictorios.

La segmentación digital permite dirigir mensajes distintos a audiencias distintas. Se identifican perfiles de votantes y se les bombardea con contenidos adaptados, mientras se desmoviliza a los contrarios. Al mismo tiempo, se construyen “pseudomedios” o perfiles que aparentan independencia pero difunden el mensaje del partido. La frontera entre comunicación institucional, publicidad electoral y propaganda partidista se diluye deliberadamente.

Este aparato tiene una función esencial: evitar que la realidad penetre en el debate público de forma estructurada. Cuando los hechos son demasiado graves (un accidente ferroviario con decenas de muertos, un apagón masivo, una inundación con respuesta deficiente), la primera reacción no es la transparencia inmediata, sino la gestión del relato. Se enfatiza el dolor, se apela a la unidad, se señala a factores externos o humanos aislados y se pospone cualquier asunción de responsabilidad política hasta que el ciclo informativo se haya desplazado.

## La opacidad como herramienta de poder

La opacidad no es un defecto residual; es una herramienta activa. Los datos del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno muestran un aumento sostenido de las reclamaciones de los ciudadanos por falta de respuesta o por denegaciones. El silencio administrativo se convierte en práctica habitual. Se invocan razones de seguridad nacional o de “vulnerabilidades explotables” para negar información sobre mantenimiento de infraestructuras, costes de protección de cargos, horas de vuelo de aviones oficiales o contratos de cierta envergadura.

Esta opacidad protege dos cosas: las redes de nombramientos y los fallos de gestión. Cuando una empresa pública o un organismo

regulador está ocupado por personas cuya principal cualificación es la afinidad política, cualquier fallo puede atribuirse a “error humano” o a “circunstancias excepcionales” sin que se pueda rastrear fácilmente la cadena de decisiones previas. La falta de datos impide el análisis independiente y permite que el gobierno controle el tempo de la información.

El patrón se repite en distintos ámbitos. Tras el accidente de Adamuz, la información técnica se diluyó en sentimentalismo y confusión. Tras el gran apagón, las explicaciones oficiales fueron parciales y tardías. Tras la DANA de Valencia, la ausencia de respuesta rápida se gestionó con un relato que minimizaba la responsabilidad política. En Urda, la reacción inicial sigue el mismo esquema: el ministro señala una decisión “inexplicable” del centro de control, el presidente promete que “si ha habido negligencias se sabrá”, y se evita cualquier reconocimiento de que las condiciones del sistema (mantenimiento, formación, liberalización sin las salvaguardas técnicas suficientes, presión por la competencia) son resultado de decisiones políticas previas.

La opacidad también protege el clientelismo. Los contratos sin concurrencia plena, los informes ideológicos de escasa utilidad práctica y la colonización de puestos en empresas públicas generan redes de lealtad que, a su vez, reproducen el relato. Quien depende del sistema tiene incentivos para no cuestionarlo.

## La negación de la realidad

El tercer pilar es la negación. No se trata de ignorancia, sino de una negativa activa a aceptar que ciertos problemas son estructurales y tienen responsables políticos. El gobierno presenta España como un país que “avanza” de forma sostenida. Cualquier indicador negativo se atribuye a la oposición, a factores externos, al cambio climático o a “errores humanos” desconectados de la cadena de mando.

Esta negación tiene consecuencias prácticas. Si el relato oficial sostiene que el sistema ferroviario es seguro y fiable, no se prioriza el mantenimiento ni la compatibilidad plena de los sistemas de seguridad entre operadores. Si se afirma que la liberalización es un éxito sin

matices, no se corrigen las incompatibilidades técnicas entre líneas y material rodante. Si se presenta la gestión de emergencias como ejemplar, no se revisan los protocolos ni se asumen responsabilidades cuando fallan.

El caso de Urda ilustra el mecanismo con crudeza. Un tren detenido por un fallo del sistema de seguridad, una orden de “marcha normal” en lugar de la marcha a la vista, diecisiete minutos de ventana de corrección y una colisión que produce decenas de muertos. La explicación técnica inmediata señala fallos en la cadena de control. La explicación política que el modelo progresista permite es más limitada: se trata de un error humano o de un fallo puntual, no del resultado de años de decisiones sobre inversión, mantenimiento, liberalización y nombramientos. Cualquier intento de conectar el accidente con el modelo de gobierno se denuncia como politización de una tragedia.

Esta negación se sostiene porque la propaganda ha conseguido que una parte significativa de la opinión pública acepte el marco: el gobierno es el único actor progresista legítimo y cualquier crítica fuerte es, por definición, reaccionaria. Quienes cuestionan el relato quedan fuera del perímetro de lo aceptable. El debate se reduce a la adhesión o al rechazo emocional, no al análisis de datos, auditorías y cadenas de responsabilidad.

## Cómo se sostiene el sistema

El modelo se sostiene porque los tres pilares se refuerzan mutuamente. La propaganda genera el consenso moral necesario para que la opacidad no se perciba como escándalo permanente. La opacidad impide que la realidad contradiga el relato de forma masiva y documentada. La negación de la realidad permite que los fallos no generen crisis de legitimidad inmediata. El ciclo se cierra con la captura de instituciones y la dependencia clientelar, que aseguran que haya suficientes actores interesados en que el sistema continúe.

El coste no es solo económico. Es un coste en seguridad, en calidad de los servicios públicos y en confianza institucional. Cuando las infraestructuras críticas (ferroviarias, eléctricas, de protección civil) se gestionan bajo un modelo que prioriza el relato y la lealtad sobre la

competencia técnica y la rendición de cuentas, los fallos no son anomalías. Son el resultado previsible de un sistema que ha convertido la gestión pública en un instrumento de poder.

Urda no es, en este marco, un accidente aislado. Es el corolario visible de un modelo que lleva años operando con los mismos mecanismos. Los capítulos siguientes examinarán cómo esos mecanismos se materializan en la liberalización ferroviaria, en los sistemas de seguridad, en los accidentes previos y en la cadena de decisiones que condujo al 28 de octubre de 2026. Este primer capítulo ha establecido el marco: un sistema de gobierno que se construye y se mantiene mediante propaganda, opacidad y negación de la realidad. El resto del libro analizará las consecuencias concretas de ese sistema.

## Capítulo II. De la ideología a la gestión

El paso de las promesas progresistas a la administración cotidiana de infraestructuras, seguridad y servicios públicos

El progresismo, una vez convertido en sistema de gobierno, no se detiene en el terreno de los eslóganes. Debe administrar lo concreto: vías, señalización, centros de control, plantas de generación eléctrica, sistemas de protección civil y la coordinación de operadores públicos y privados. Es en ese tránsito —de la promesa ideológica a la gestión cotidiana— donde el modelo revela su debilidad estructural. Las infraestructuras y los servicios públicos no responden a mantras; responden a leyes físicas, a ciclos de mantenimiento, a interoperabilidad técnica y a la competencia de quienes los operan. Cuando la prioridad es el relato, la lealtad política y la maximización de tráfico o de imagen "verde" o "liberalizadora", los sistemas críticos empiezan a acumular fallos que, tarde o temprano, se manifiestan en forma de accidentes, apagones o respuestas deficientes ante emergencias.

Este capítulo examina ese paso. No se trata de negar que existan avances parciales o inversiones reales, sino de analizar cómo un marco ideológico que prioriza la adhesión sobre la eficacia técnica termina subordinando la seguridad y el mantenimiento a otras consideraciones. El ferrocarril de alta velocidad es el caso más claro y trágico; pero el patrón se repite en la energía y en la protección civil.

Promesas progresistas y requisitos técnicos

El discurso progresista en materia de transporte e infraestructuras ha combinado, desde 2018, tres elementos: la expansión de la red de alta velocidad como símbolo de modernidad y cohesión territorial, la liberalización del mercado ferroviario como prueba de apertura y eficiencia, y la transición energética acelerada como compromiso climático. Cada uno de estos elementos tiene una lógica política y mediática. Ninguno de ellos, por sí solo, garantiza que los sistemas que los soportan funcionen con los márgenes de seguridad exigibles.

La red de alta velocidad española es la más extensa de Europa. Su construcción fue un logro técnico y político de gobiernos anteriores.

Mantenerla y operarla con múltiples operadores exige, sin embargo, algo más que anunciar nuevos trenes y más frecuencias. Exige que los sistemas de protección de tren (señalización, comunicación continua con el centro de control y frenado automático) sean plenamente interoperables, que el mantenimiento de vía y catenaria siga el ritmo del aumento de tráfico, y que los protocolos de emergencia ante fallos de sistema estén claros, entrenados y prioricen la seguridad sobre la puntualidad.

La liberalización, impulsada por directivas europeas y materializada a partir de 2020-2021 con la entrada de Ouigo e Iryo, aumentó el tráfico de forma notable. El número de viajeros de alta velocidad se duplicó aproximadamente entre 2019 y los años posteriores. Ese crecimiento es real y beneficioso para los usuarios en términos de oferta y precios. Pero el crecimiento de tráfico sin un crecimiento proporcional del gasto real en mantenimiento por kilómetro y por viajero, y sin completar la transición de sistemas de seguridad antiguos a estándares plenamente interoperables, genera tensiones. Los datos disponibles indican que el gasto de mantenimiento por kilómetro creció de forma moderada mientras el tráfico lo hacía con mucha más intensidad. El resultado es una ratio de conservación que, en términos reales y por unidad de uso, no siguió el ritmo de la demanda.

El ferrocarril: liberalización, sistemas de seguridad y mantenimiento

La línea Madrid-Sevilla, inaugurada en 1992, sigue dependiendo del sistema LZB, un sistema alemán de control continuo de los años setenta. Es un sistema probado y de alto nivel de integridad de seguridad (SIL 4), pero está en proceso de obsolescencia: los fabricantes producen menos piezas de recambio y no es el estándar europeo interoperable. El ERTMS (European Rail Traffic Management System), especialmente en su nivel 2, es el sistema hacia el que se está migrando el resto de la red de alta velocidad española. El contrato principal para sustituir el LZB por ERTMS en el corredor Madrid-Sevilla se adjudicó en 2021. A finales de 2026, la implantación física estaba avanzada en varios tramos, pero la puesta en servicio plena, con las certificaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y las pruebas operativas, seguía pendiente y se estimaba para principios de 2027.

Mientras tanto, los nuevos operadores tuvieron que adaptar sus trenes al LZB para poder circular por esa línea. Iryo y Ouigo operan en otros corredores con ERTMS nativo. En Madrid-Sevilla el equipamiento adicional de LZB es obligatorio. Documentos internos de Adif de 2022 ya reconocían que el LZB era “obsoleto” y “no interoperable” para los nuevos operadores, y que generaba dificultades específicas, entre ellas al reiniciar la marcha tras una desconexión. La expresidenta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria había señalado públicamente, semanas antes del accidente de Urda, que el sistema era obsoleto y que su sustitución no estaba terminada.

Cuando el LZB falla, el procedimiento previsto pasa al sistema de respaldo ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático), que solo informa en balizas puntuales junto a las señales. La norma exige, en esas circunstancias, circular en “marcha a la vista”, con velocidad limitada (máximo 40 km/h) y capacidad de detenerse ante cualquier obstáculo. En Urda, el 28 de octubre de 2026, un fallo del LZB detuvo varios trenes, entre ellos un Iryo. El centro de control de Adif en Atocha autorizó al AVE que circulaba detrás a reanudar con “marcha normal” en lugar de la marcha a la vista. Transcurrieron aproximadamente diecisiete minutos entre las primeras comunicaciones de fallo y la colisión. El Iryo seguía parado en la misma vía. El resultado fue el accidente más grave de la alta velocidad española, con 69 fallecidos según el balance provisional.

Este episodio no es solo un “error humano” aislado del controlador. Es el resultado de un sistema en transición incompleta, con un equipo antiguo que falla con cierta frecuencia, con operadores nuevos que dependen de él, con protocolos que permiten reanudar a velocidad normal tras un reseteo, y con un aumento de tráfico que multiplica las ocasiones en las que el sistema puede verse sometido a estrés. La decisión de priorizar la liberalización y el aumento de oferta antes de completar la migración de seguridad y de reforzar de forma proporcional el mantenimiento y los protocolos de contingencia es una decisión de gestión. Esa decisión se tomó bajo un gobierno que presentaba la liberalización como un éxito progresista y la red de alta velocidad como un símbolo de modernidad.

El accidente de Adamuz, ocurrido el 18 de enero de 2026 en la misma línea, ofrece otro ejemplo del mismo patrón. Un Iryo descarriló tras la

rotura de un carril en una soldadura que unía tramos de distinto año y material. Informes periciales y de la Guardia Civil identificaron un defecto de nivelación longitudinal (un bache de varios milímetros) detectado meses antes, en octubre de 2025, que generaba impactos cíclicos y aceleraba la fatiga en la zona de la soldadura. Adif tenía constancia del defecto. La clasificación inicial del defecto exigía solo mantenimiento preventivo. Nueve meses después del accidente, la investigación seguía abierta, los análisis metalúrgicos de las muestras no habían concluido en su totalidad, y no se había producido asunción de responsabilidad política. El ministro de Transportes calificó de "bulo" interpretaciones que apuntaban a la vía como causa principal, mientras los informes técnicos acumulaban indicios en esa dirección.

En ambos casos —Adamuz y Urda— aparece el mismo esquema: un sistema técnico en condiciones subóptimas (vía con defectos conocidos o señalización antigua en transición), un aumento de tráfico, protocolos o respuestas de control que no priorizan el máximo margen de seguridad, y una gestión posterior centrada en el relato ("error humano", "decisión inexplicable", "el sistema es seguro") en lugar de en la cadena de decisiones previas sobre inversión, mantenimiento y compatibilidad.

## El mantenimiento que no sigue al tráfico

Los números de mantenimiento ilustran el desajuste. El gasto por kilómetro de alta velocidad aumentó de forma nominal, pero el crecimiento del tráfico fue muy superior. Comparaciones ajustadas por inflación y por viajero-kilómetro muestran caídas reales significativas del esfuerzo de conservación por unidad de uso. España destina una proporción menor de su presupuesto ferroviario al mantenimiento de las líneas existentes que países como Alemania o Francia. La falta de Presupuestos Generales del Estado aprobados desde 2023 obligó a prórrogas y redujo las transferencias efectivas a Adif respecto a lo comprometido en convenios anteriores. Adif recibió solo una fracción de los recursos previstos para el periodo 2021-2025.

Tras los accidentes, el Gobierno alcanzó acuerdos con sindicatos para incrementar la inversión en mantenimiento y crear miles de plazas. Esos compromisos son posteriores a las tragedias y su ejecución real

está por verse. Mientras tanto, los organigramas de Adif han sufrido reestructuraciones que, según antiguos directivos, han reducido el peso relativo del departamento de seguridad en la toma de decisiones. La prioridad política y de imagen (más trenes, más liberalización, más "modernidad") ha competido con la prioridad técnica de conservación y de finalización de las migraciones de sistemas.

## Energía y otros servicios públicos: el mismo patrón

El desajuste entre promesa ideológica y gestión operativa no se limita al ferrocarril. El gran apagón del 28 de abril de 2025, que dejó sin suministro a gran parte de la península durante horas, ofrece un paralelo. La investigación oficial describió un origen multifactorial: capacidad insuficiente de control de tensión (potencia reactiva), programación inadecuada por parte del operador del sistema (Red Eléctrica) y comportamiento de varias centrales que no absorbieron la sobretensión según lo previsto. El gobierno descartó el ciberataque y repartió responsabilidades entre el operador y las compañías, al tiempo que reconocía la necesidad de actualizar normas de operación.

El contexto político era el de una transición energética acelerada, con fuerte penetración de renovables y reducción de capacidad firme de centrales convencionales capaces de controlar tensión de forma dinámica. El relato oficial presentaba el sistema como robusto y la transición como exitosa. La realidad operativa mostró que, en condiciones de alta generación renovable y baja demanda, el sistema carecía de márgenes suficientes de control. De nuevo, la prioridad ideológica (acelerar el cambio de mix energético) precedió a la adaptación plena de las reglas de operación, de la planificación de reservas y de los mecanismos de respuesta ante desequilibrios.

En la "gota fría" de Valencia y en otros episodios de emergencias, el patrón se repite en la coordinación entre administraciones, en la disponibilidad de medios y en la asunción de responsabilidades. El Estado no es omnipotente, pero un modelo de gobierno que dedica una parte relevante de su energía política a la gestión del relato y a las alianzas parlamentarias dispone de menos atención y de menos recursos de gestión efectiva para los sistemas que realmente protegen vidas.

## Nombramientos, lealtad y competencia técnica

La gestión cotidiana depende de las personas que ocupan los puestos de dirección en Adif, Renfe, Red Eléctrica, la Agencia de Seguridad Ferroviaria y los centros de control. Cuando los nombramientos priorizan la afinidad política o la capacidad de sostener el relato oficial sobre la trayectoria técnica y la independencia de criterio, la calidad de las decisiones se resiente. Los cambios de organigrama, la reducción del peso de los departamentos de seguridad y la tendencia a minimizar problemas conocidos (obsolescencia del LZB, defectos de vía detectados, dificultades de interoperabilidad) son síntomas de esa subordinación.

Los operadores privados, por su parte, operan dentro de las reglas que el administrador de infraestructuras y el regulador establecen. Si esas reglas permiten circular con sistemas en transición incompleta y con protocolos que no obligan a la máxima restricción de velocidad tras un fallo, el riesgo se distribuye, pero la responsabilidad última de diseñar el marco sigue siendo pública.

## El coste de la subordinación

El paso de la ideología a la gestión no es neutro. Cada vez que se prioriza el anuncio de más frecuencias, de más liberalización o de una transición más rápida sobre la finalización de las obras de seguridad, el refuerzo del mantenimiento o la clarificación de protocolos, se está aceptando un riesgo. Ese riesgo no se materializa todos los días. Cuando se materializa —como en Adamuz o en Urda—, las consecuencias son irreversibles para las víctimas y sus familias. La respuesta posterior del sistema político, centrada en la gestión del relato y en la dilución de responsabilidades, confirma que el modelo no ha cambiado: la prioridad sigue siendo sostener el marco ideológico más que corregir las condiciones técnicas y organizativas que produjeron el fallo.

Este capítulo ha mostrado cómo las promesas progresistas de modernidad, apertura y transición se traducen, en la administración cotidiana, en desajustes entre tráfico y mantenimiento, en migraciones

de sistemas de seguridad incompletas, en protocolos insuficientemente restrictivos y en una cultura de gestión que minimiza los problemas conocidos. Los capítulos siguientes profundizarán en la liberalización concreta del ferrocarril, en el funcionamiento de los sistemas LZB, ASFA y ERTMS, y en la reconstrucción detallada de lo ocurrido en Urda. El patrón, sin embargo, ya está establecido: la ideología no sustituye a la ingeniería ni a la gestión rigurosa. Cuando se intenta que lo haga, las infraestructuras y los servicios públicos terminan pagando el precio.

## Capítulo III. La liberalización del ferrocarril

El “todo vale” de la apertura del mercado: Iryo, Ouigo y la competencia sin las condiciones técnicas adecuadas

La liberalización del mercado ferroviario de alta velocidad en España se presentó como un éxito de apertura, eficiencia y beneficio para el ciudadano. Más operadores, más frecuencias, más competencia y, en teoría, mejores precios y más opciones. El relato progresista la enmarcó como una modernización necesaria, alineada con las directivas europeas y con el principio de que el mercado, convenientemente regulado, optimiza los servicios públicos. Sin embargo, la realidad operativa mostró algo distinto: una apertura acelerada del mercado sobre una infraestructura y unos sistemas de seguridad que no estaban plenamente preparados para absorber nuevos operadores con material rodante y equipamiento distintos. El resultado no fue una competencia ordenada, sino un “todo vale” en el que la entrada de Iryo y Ouigo se priorizó sobre la finalización de las migraciones técnicas, la homogeneización de los sistemas de protección y el refuerzo proporcional del mantenimiento y de los protocolos de contingencia.

Este capítulo analiza ese proceso. No cuestiona el principio de la liberalización en abstracto, sino las condiciones concretas en las que se ejecutó en España entre 2020 y 2026: una red de alta velocidad con sistemas de señalización heterogéneos, una línea clave (Madrid-Sevilla) todavía anclada a un sistema obsoleto, y una administración que prefirió anunciar la llegada de nuevos operadores antes de garantizar que todos pudieran circular con las mismas garantías de seguridad e interoperabilidad.

El marco de la liberalización

La apertura del mercado de alta velocidad en España respondió a directivas de la Unión Europea que buscaban crear un espacio ferroviario único y fomentar la competencia en los servicios de viajeros. En la práctica española, el proceso se materializó a finales de 2020, en plena pandemia. Adif, como administrador de infraestructuras, abrió capacidad en los principales corredores. Ouigo (filial de la francesa

SNCF) comenzó a operar en mayo de 2021 en el corredor Madrid-Barcelona. Iryo, con capital mayoritariamente italiano y material rodante moderno (Frecciarossa 1000), entró posteriormente y extendió servicios a varios corredores, incluido el Madrid-Andalucía.

El tráfico creció de forma notable. El número de viajeros de alta velocidad se duplicó aproximadamente respecto a los niveles prepandemia. Para el usuario, la oferta aumentó y los precios, en muchos tramos, se moderaron por la competencia. Desde el punto de vista comercial y de uso, la liberalización cumplió parte de sus promesas. El problema residió en la capa técnica e infraestructural que debía soportar ese crecimiento.

La red española de alta velocidad no es homogénea. Las líneas construidas después de la Madrid-Sevilla incorporaron desde el principio, o migraron hacia, el estándar europeo ERTMS (European Rail Traffic Management System), especialmente en nivel 2. La línea Madrid-Sevilla, inaugurada en 1992, sigue dependiendo del sistema alemán LZB (Linienzugbeeinflussung), un sistema de control continuo de los años setenta. Es un sistema de alto nivel de integridad de seguridad (SIL 4), pero está en fase de obsolescencia: los fabricantes producen menos recambios, no es interoperable con el estándar europeo y genera dificultades específicas para los nuevos operadores.

El contrato principal para sustituir el LZB por ERTMS en el corredor Madrid-Sevilla se adjudicó en 2021. A finales de 2026, la implantación física estaba avanzada en varios tramos, pero la puesta en servicio plena —con las certificaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, las pruebas de laboratorio y la autorización operativa— seguía pendiente y se estimaba para principios de 2027. Es decir, durante todo el periodo de entrada y consolidación de Iryo y Ouigo en el corredor sur, los nuevos operadores tuvieron que circular con un sistema que Adif ya había calificado internamente de obsoleto y no interoperable.

## La adaptación forzada al LZB

Documentos de Adif de 2022 reconocían explícitamente el problema. El gestor de infraestructuras señalaba que el LZB era “obsoleto” y “no

interoperable", y que "imposibilita en gran medida la prestación de servicios de nuevos operadores en detrimento de la competencia". Para poder operar en Madrid-Sevilla, Iryo y Ouigo tuvieron que equipar sus trenes con el sistema LZB además del ERTMS que ya llevaban de serie. Esta doble equipación no es trivial: implica costes, homologaciones adicionales y, sobre todo, comportamientos operativos distintos según el tramo.

El LZB presenta dificultades concretas al reiniciar la marcha tras una desconexión o un fallo. Cuando el sistema cae, los trenes se detienen y el control pasa al centro de regulación. El respaldo es el ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático), que solo informa en balizas puntuales. La normativa exige, en esas circunstancias, circular en "marcha a la vista" con velocidad limitada (máximo 40 km/h) hasta recuperar condiciones normales. Sin embargo, los protocolos permitían que, tras un reseteo del equipo, el centro de control autorizara la reanudación con "marcha normal". Esa posibilidad, combinada con un sistema que falla con cierta frecuencia y con operadores nuevos menos familiarizados con sus particularidades, generaba un riesgo que no existía en la misma medida en corredores plenamente equipados con ERTMS.

La expresidenta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria había señalado, semanas antes del accidente de Urda, que el LZB era un sistema obsoleto y que su sustitución no estaba terminada. Los maquinistas y los propios operadores habían alertado de incidencias previas en la línea. La administración conocía las limitaciones. Aun así, se priorizó la entrada de los nuevos operadores y el aumento de frecuencias.

## El "todo vale" operativo

El "todo vale" no significa ausencia total de regulación. Significa que se permitió la competencia comercial antes de que las condiciones técnicas de seguridad e interoperabilidad estuvieran plenamente igualadas. En el corredor Madrid-Barcelona, equipado con ERTMS, la convivencia de Renfe, Ouigo e Iryo fue más fluida desde el punto de vista de los sistemas de protección. En el corredor sur, la situación era distinta. Los trenes de Iryo y Ouigo circulaban con un equipamiento

adicional de LZB que no necesitaban en otras líneas, sobre un sistema que Adif había descrito como problemático para los nuevos entrantes y cuya sustitución se retrasaba.

El aumento de tráfico multiplicó las interacciones. Más trenes en la misma infraestructura, con sistemas de señalización en transición, con centros de control que debían gestionar fallos de un equipo antiguo y con protocolos que no obligaban de forma estricta a la máxima restricción de velocidad tras una desconexión. El resultado fue un entorno en el que la probabilidad de que un fallo de sistema derivara en una situación de riesgo se incrementó, no porque los nuevos operadores fueran intrínsecamente inseguros, sino porque el marco técnico en el que se les permitió operar no estaba completamente preparado.

El accidente de Urda del 28 de octubre de 2026 ilustra el mecanismo. Un fallo del LZB detuvo varios trenes, entre ellos un Iryo. El centro de control de Adif en Atocha autorizó al AVE que circulaba detrás a reanudar con marcha normal. El Iryo seguía parado en la misma vía. Transcurrieron alrededor de diecisiete minutos. La colisión produjo 69 fallecidos según el balance provisional. No fue solo un error puntual del controlador. Fue el desenlace de una cadena en la que un sistema obsoleto falló, los protocolos permitieron reanudar a velocidad normal y la presencia de múltiples operadores en una línea en transición aumentó la complejidad operativa.

El accidente de Adamuz, ocurrido nueve meses antes en la misma línea, ya había mostrado problemas de infraestructura (rotura de carril en una soldadura con defectos de nivelación conocidos por Adif). La combinación de problemas de vía y de sistemas de señalización en un corredor con tráfico creciente y operadores diversos no era imprevisible. Era el resultado de decisiones de calendario: se abrió el mercado y se aumentó la oferta antes de completar las obras de modernización de la señalización y de reforzar de forma proporcional el mantenimiento.

## Mantenimiento y capacidad

La liberalización aumentó el uso de la infraestructura. El gasto de mantenimiento por kilómetro creció de forma nominal, pero el crecimiento del tráfico fue muy superior. Comparaciones ajustadas por inflación y por viajero-kilómetro indican que el esfuerzo real de conservación por unidad de uso se redujo. España destina una proporción menor de su presupuesto ferroviario al mantenimiento de las líneas existentes que otros países europeos con redes de alta velocidad maduras. La ausencia de Presupuestos Generales del Estado aprobados desde 2023 limitó las transferencias efectivas a Adif respecto a lo comprometido en convenios anteriores.

Los nuevos operadores pagan cánones por el uso de la infraestructura. Esos ingresos deberían contribuir a financiar el mantenimiento y la modernización. En la práctica, la prioridad política fue el anuncio de la competencia y el aumento de viajeros. La finalización de la migración LZB-ERTMS y el refuerzo de los protocolos de contingencia quedaron en segundo plano. Tras los accidentes de Adamuz y Urda, se alcanzaron acuerdos con sindicatos para incrementar la inversión en mantenimiento y crear miles de plazas. Esos compromisos son posteriores a las tragedias.

## Supervisión y responsabilidad

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y Adif conocían las limitaciones del LZB y los retrasos en la migración. Los operadores privados operaron dentro de las reglas que se les impusieron. La responsabilidad de diseñar el marco —decidir cuándo se permite la entrada de nuevos operadores, qué sistemas deben estar plenamente operativos y qué protocolos de seguridad se aplican en caso de fallo— es pública. El modelo de gestión priorizó la imagen de liberalización exitosa y de modernidad progresista sobre la finalización de las condiciones técnicas previas.

El “todo vale” no fue una ausencia de normas. Fue la aceptación de que las normas técnicas y de seguridad podían ir por detrás de la apertura comercial. En un sistema de alta velocidad, donde las velocidades son elevadas y los márgenes de error reducidos, esa

secuencia tiene consecuencias. Cuando el sistema antiguo falla y los protocolos no obligan a la máxima restricción, el riesgo se materializa. Urda es el ejemplo más grave, pero no el único indicador. Las incidencias previas en la línea, las alertas de maquinistas y los propios documentos internos de Adif señalaban el problema.

## Conclusión provisional

La liberalización del ferrocarril en España aumentó la oferta y el tráfico. Ese resultado es real. Lo que no se garantizó fue que la infraestructura y los sistemas de seguridad estuvieran plenamente preparados para absorber a los nuevos operadores en condiciones de igualdad técnica. En el corredor Madrid-Sevilla, Iryo y Ouigo circularon sobre un sistema LZB que el propio administrador había calificado de obsoleto y no interoperable, mientras la sustitución por ERTMS se retrasaba. Los protocolos ante fallos permitían reanudar a velocidad normal. El mantenimiento no creció al mismo ritmo que el uso. El resultado fue un entorno de competencia comercial sobre una base técnica incompleta.

Este capítulo ha descrito el “todo vale” de la apertura del mercado. Los capítulos siguientes profundizarán en el funcionamiento concreto de los sistemas LZB, ASFA y ERTMS, en la cronología de los accidentes de Adamuz y Urda, y en la cadena de decisiones que condujo a la colisión del 28 de octubre de 2026. La liberalización no es, en sí misma, el problema. El problema es ejecutarla sin las condiciones técnicas adecuadas y presentar el resultado como un éxito de gestión progresista mientras los sistemas de seguridad y la infraestructura acumulan riesgos conocidos.

## Capítulo IV. Sistemas de seguridad que no protegen

*LZB, ASFA, ERTMS y la brecha entre lo que debería funcionar y lo que realmente funciona en las líneas de alta velocidad*

Un sistema de seguridad ferroviaria no se define por su nombre técnico ni por la velocidad a la que permite circular. Se define por la distancia que existe entre el escenario para el que fue diseñado y el escenario en el que realmente opera cuando algo falla. En la red española de alta velocidad esa distancia se ha ampliado de forma sostenida. Los sistemas instalados —LZB en la línea Madrid-Sevilla, ERTMS en las más recientes, ASFA como respaldo— fueron concebidos para reducir al mínimo la probabilidad de que un error humano o una incidencia técnica derivara en una colisión. En la práctica, la combinación de obsolescencia, migración incompleta, protocolos permisivos y aumento del tráfico ha convertido esas protecciones en barreras parciales, condicionadas y, en determinados tramos, insuficientes.

Este capítulo examina esa brecha. No se trata de afirmar que los sistemas “no funcionan” en sentido absoluto. Se trata de mostrar cómo funcionan por debajo de las condiciones para las que fueron diseñados y cómo las decisiones de gestión han mantenido esa situación durante años.

### El sistema LZB: alta integridad, obsolescencia real

El LZB (Linienzugbeeinflussung) es un sistema de control continuo de origen alemán, desarrollado en los años setenta. En la línea Madrid-Sevilla, inaugurada en 1992, se instaló como sistema principal de señalización y protección. Su principio es sólido: el tren recibe continuamente información sobre la velocidad máxima permitida y la distancia al punto de parada o restricción. Si el maquinista no respeta esos límites, el sistema frena automáticamente. Alcanza el nivel de integridad de seguridad SIL 4, el más exigente. En condiciones normales y con material homologado, ofrece un alto grado de protección.

El problema no es su diseño original, sino su estado actual y su contexto operativo. Adif reconoció en documentos internos de 2022 que el LZB estaba “obsoleto” y “no interoperable”. Los fabricantes

producen cada vez menos recambios, el soporte técnico se reduce y el sistema no se comunica de forma nativa con el estándar europeo ERTMS. Para los nuevos operadores (Iryo y Ouigo) esto supuso una dificultad concreta: sus trenes, diseñados para ERTMS, tuvieron que equiparse adicionalmente con LZB para poder circular por Madrid-Sevilla. Esa doble equipación introduce complejidad, costes y comportamientos distintos según el tramo.

El fallo más relevante del LZB no es la pérdida de control en velocidad, sino su comportamiento al desconectarse. Cuando el equipo cae —por fallo de comunicación, reinicio o incidencia técnica—, el tren se detiene y el control pasa al centro de regulación. El sistema de respaldo es el ASFA, que solo actúa en balizas puntuales. A partir de ese momento, la protección continua desaparece. La normativa exige circular en "marcha a la vista" con velocidad limitada (máximo 40 km/h) hasta recuperar condiciones normales. Sin embargo, los protocolos permitían que, tras un reseteo del equipo a bordo, el centro de control autorizara la reanudación con "marcha normal". Esa posibilidad convierte un sistema de alta integridad en un sistema que, tras un fallo, depende de la decisión humana y de la correcta interpretación de la situación por parte del regulador.

En Urda, el 28 de octubre de 2026, se produjo exactamente ese escenario. Un fallo del LZB detuvo varios trenes, entre ellos un Iryo. El centro de control de Adif en Atocha autorizó al AVE que circulaba detrás a reanudar con marcha normal. El Iryo seguía parado en la misma vía. Transcurrieron alrededor de diecisiete minutos. La colisión mató a 69 personas según el balance provisional. El sistema no protegió porque, en el momento crítico, ya no estaba protegiendo.

El ASFA: respaldo puntual, no continuo

El ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático) es el sistema de respaldo clásico de la red española. Informa al maquinista, mediante balizas situadas en la vía, de la indicación de las señales y frena automáticamente si no se respeta una restricción. Es un sistema probado y de bajo coste de mantenimiento, pero tiene una limitación estructural: es puntual, no continuo. Entre baliza y baliza no existe supervisión automática de la velocidad ni de la distancia de frenado.

En una línea de alta velocidad, con trenes que pueden circular a 250-300 km/h, esa ausencia de supervisión continua deja un margen de riesgo que solo se acepta como solución temporal o de respaldo.

Cuando el LZB cae y el tren debe circular bajo ASFA, la protección efectiva se reduce de forma drástica. La “marcha a la vista” a 40 km/h es una medida de mitigación, no una garantía equivalente. Si el centro de control autoriza reanudar a velocidad normal tras un reseteo, el tren vuelve a circular a alta velocidad sobre un sistema que ya no le está vigilando de forma continua. Esa es la brecha operativa: el sistema de respaldo existe, pero los protocolos permiten saltarse su lógica restrictiva.

Los maquinistas y los propios operadores habían alertado de incidencias previas en la línea Madrid-Sevilla. La expresidenta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria había señalado, semanas antes de Urda, que el LZB era un sistema obsoleto y que su sustitución no estaba terminada. El conocimiento del problema era institucional.

## El ERTMS: el estándar que llega tarde

El ERTMS es el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario. En su nivel 2, ofrece supervisión continua, permite mayores densidades de tráfico y es interoperable entre operadores y países. Las líneas de alta velocidad construidas después de Madrid-Sevilla se equiparon con ERTMS o se migraron hacia él. El corredor Madrid-Barcelona, por ejemplo, opera principalmente bajo ERTMS y ha absorbido la entrada de Ouigo e Iryo con menos fricciones técnicas.

La migración del corredor Madrid-Sevilla se retrasó. El contrato principal se adjudicó en 2021. A finales de 2026, la implantación física estaba avanzada en varios tramos, pero la puesta en servicio plena —con las certificaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, las pruebas de laboratorio y la autorización operativa— seguía pendiente y se estimaba para principios de 2027. Durante todo el periodo de consolidación de Iryo y Ouigo en el sur, los nuevos operadores circularon sobre un sistema que el propio Adif había calificado de problemático para la competencia.

El retraso no es solo técnico. Es de prioridad. La liberalización del mercado y el aumento de frecuencias se ejecutaron antes de completar la migración. El resultado es una red de alta velocidad con dos realidades técnicas: corredores donde el ERTMS funciona como sistema principal y un corredor estratégico donde el sistema principal sigue siendo el LZB, con un respaldo ASFA que depende de protocolos permisivos.

La brecha entre diseño y operación

La brecha no se reduce a un sistema concreto. Se produce en la interacción de varios elementos:

- Un sistema principal (LZB) en fase de obsolescencia y con dificultades de reinicio.
- Un sistema de respaldo (ASFA) que solo actúa de forma puntual.
- Protocolos que permiten autorizar marcha normal tras un fallo y un reseteo.
- Aumento del tráfico por la entrada de nuevos operadores sin que la migración ERTMS estuviera terminada.
- Mantenimiento de infraestructura que no creció al mismo ritmo que el uso de la línea.

En condiciones normales, el LZB protege. Cuando falla, la protección depende de que el centro de control imponga restricciones estrictas y de que el maquinista las respete. Si el protocolo permite reanudar a velocidad normal, la protección continua desaparece durante el tiempo que tarda en resolverse la incidencia. En Urda ese tiempo fue de unos diecisiete minutos. En ese intervalo, el sistema de seguridad dejó de proteger.

El accidente de Adamuz, ocurrido nueve meses antes en la misma línea, ya había mostrado problemas de infraestructura (rotura de carril en una soldadura con defectos de nivelación conocidos por Adif). La combinación de problemas de vía y de sistemas de señalización en un

corredor con tráfico creciente no era un escenario imprevisible. Era el resultado de mantener en servicio un sistema en transición mientras se aumentaba la densidad de trenes.

## Consecuencias y responsabilidad

Los sistemas de seguridad ferroviaria existen para que un fallo técnico o un error humano no derive necesariamente en una catástrofe. Cuando el sistema principal cae y los protocolos no obligan a la máxima restricción, esa función deja de cumplirse. La responsabilidad no recae solo en el controlador que autorizó la marcha normal en Urda. Recae en el marco de gestión que mantuvo durante años un sistema obsoleto en una línea de alta velocidad, que permitió la entrada de nuevos operadores antes de completar la migración, y que no modificó los protocolos de contingencia pese a las alertas internas y externas.

El ERTMS es el sistema que debería estar protegiendo de forma continua y uniforme. Su llegada tardía al corredor Madrid-Sevilla no es un detalle técnico. Es la expresión de una prioridad: se abrió el mercado y se aumentó la oferta antes de garantizar que todos los trenes circularan bajo el mismo nivel de protección. El LZB y el ASFA, en las condiciones en que operaron entre 2021 y 2026, no cubrieron esa función de forma equivalente.

Este capítulo ha descrito la brecha entre lo que los sistemas deberían hacer y lo que realmente hicieron cuando fallaron. Los capítulos siguientes reconstruirán la cronología de los accidentes de Adamuz y Urda, la cadena de decisiones previas y el papel de la gestión pública en el mantenimiento de esa brecha. Los sistemas de seguridad no protegen por el simple hecho de estar instalados. Protegen cuando están actualizados, cuando los protocolos los respaldan y cuando la gestión prioriza su funcionamiento sobre la imagen de modernización.

## Capítulo V. Adamuz: el aviso que se ignoró

*El accidente previo en la misma línea Madrid-Sevilla y las señales de alarma que no se atendieron*

Nueve meses antes del choque de Urda, la línea Madrid-Sevilla ya había dado una señal clara de que no estaba en condiciones de absorber el tráfico que se le exigía. El 19 de enero de 2026, a las 19:45, un tren Iryo que circulaba de Málaga a Madrid descarriló en la curva de Adamuz (Córdoba) tras la rotura de un carril. El descarrilamiento provocó el vuelco de varios vagones y la invasión de la vía contigua. Un Alvia que circulaba en sentido contrario impactó contra los restos. El balance oficial fue de 46 fallecidos y más de 100 heridos. Fue el accidente ferroviario más grave en España desde Santiago de Compostela en 2013.

Adamuz no fue un suceso aislado ni imprevisible. Fue la consecuencia de un defecto de infraestructura conocido, documentado y no corregido a tiempo. Adif tenía registrado un defecto de nivelación en la soldadura que se rompió. El informe provisional de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) señaló que la soldadura presentaba un defecto de nivelación que superaba los umbrales de tolerancia y que había sido detectado con anterioridad. La vía, sometida a un tráfico creciente tras la entrada de Iryo y Ouigo, no recibió la intervención correctora en el plazo que la propia normativa interna de Adif establecía para defectos de ese nivel.

Este capítulo reconstruye el accidente de Adamuz, las señales previas que existían sobre el estado de la vía y las decisiones de gestión que convirtieron un defecto conocido en una catástrofe. No se trata de afirmar que alguien “quiso” que ocurriera. Se trata de mostrar que las prioridades de la administración —mantener y aumentar el tráfico, completar la liberalización y proyectar una imagen de modernización— primaron sobre la corrección de un defecto que Adif ya había identificado.

El accidente y sus causas técnicas

El tren Iryo 6189 circulaba a velocidad normal cuando, en el punto kilométrico 348+700 aproximadamente, se produjo la rotura del carril derecho en una soldadura aluminotérmica. El descarrilamiento fue inmediato. Los primeros vagones se salieron de la vía y volcaron parcialmente, invadiendo el gálibo de la vía contraria. El Alvia 02092, que circulaba en sentido Madrid-Sevilla, no pudo evitar el impacto. La colisión se produjo a una velocidad elevada. La fuerza del choque y la dispersión de los restos provocaron el elevado número de víctimas.

La soldadura que falló había sido objeto de inspección. Según el informe de la CIAF y las declaraciones posteriores de Adif, existía un registro de defecto de nivelación en ese punto. Los umbrales de tolerancia para defectos de nivelación en soldaduras de alta velocidad están definidos en la normativa interna de Adif y en las especificaciones técnicas de la red. Cuando un defecto supera determinados valores, la normativa exige intervención en plazos concretos: desde la vigilancia reforzada hasta la sustitución de la soldadura o el tramo. En Adamuz, el defecto estaba documentado y no se había corregido dentro de esos plazos.

El tráfico en el corredor Madrid-Sevilla había aumentado de forma significativa tras la entrada de Iryo. Más circulaciones implican más ciclos de carga sobre las soldaduras y los carriles. Las soldaduras aluminotérmicas son puntos críticos: concentran tensiones y son más sensibles a defectos de ejecución o a la fatiga. Un defecto de nivelación no corregido, sometido a un mayor número de pasadas de trenes a alta velocidad, eleva la probabilidad de rotura. Eso es lo que ocurrió.

Las señales previas

Adamuz no llegó sin aviso. Varios elementos indicaban que la infraestructura del corredor sur estaba bajo tensión:

- Adif había detectado y registrado el defecto de nivelación en la soldadura. El hecho de que estuviera en el sistema de gestión de la vía significa que existía conocimiento institucional del problema.

- La línea Madrid-Sevilla seguía operando con el sistema LZB, cuya obsolescencia y dificultades de reinicio ya habían sido reconocidas por Adif en 2022. Aunque el accidente de Adamuz fue de vía y no de señalización, la coexistencia de problemas de infraestructura y de sistemas de protección en el mismo corredor aumentaba la complejidad operativa.

- Los maquinistas y los comités de empresa habían trasladado quejas sobre el estado de la vía y sobre incidencias en la línea. Estas quejas no se tradujeron en una reducción temporal del tráfico ni en un plan de intervención acelerada sobre los puntos críticos.

- El gasto de mantenimiento por unidad de uso no había crecido al mismo ritmo que el tráfico. Comparaciones ajustadas por inflación y por viajero-kilómetro muestran que el esfuerzo real de conservación se había reducido en términos relativos respecto a los años previos a la liberalización plena.

La respuesta institucional tras Adamuz fue la habitual: apertura de investigación, declaraciones de condolencia y anuncios de refuerzo del mantenimiento. No se produjo una revisión inmediata y profunda de los protocolos de inspección de soldaduras ni una reducción temporal de la capacidad en los tramos con defectos conocidos. El tráfico se restableció y la liberalización continuó. Iryo y Ouigo siguieron operando en el corredor.

## La gestión del aviso

Un defecto de nivelación documentado en una soldadura de alta velocidad no es un hallazgo menor. Es una señal de que la vía está acumulando fatiga o de que la ejecución o el mantenimiento de ese punto no ha sido el adecuado. La normativa interna de Adif establece plazos de intervención precisamente para evitar que ese tipo de defectos evolucionen hacia una rotura. Cuando esos plazos no se cumplen y el tráfico aumenta, el riesgo deja de ser teórico.

La administración tenía dos opciones después de detectar el defecto: intervenir de forma prioritaria, aunque eso implicara restricciones

temporales de velocidad o de capacidad, o mantener el ritmo de circulaciones y confiar en que el defecto no evolucionara antes de la siguiente inspección. Se eligió la segunda. El resultado fue la rotura del 19 de enero de 2026.

Tras el accidente, se produjeron cambios. Se alcanzaron acuerdos con los sindicatos para incrementar la inversión en mantenimiento y se anunciaron planes de refuerzo. Esos compromisos son posteriores a las 46 muertes de Adamuz. La pregunta relevante no es solo qué se hizo después, sino por qué no se intervino cuando el defecto ya estaba registrado y el tráfico había aumentado.

## La conexión con Urda

Adamuz y Urda ocurrieron en la misma línea, con nueve meses de diferencia. No son idénticos en su causa inmediata —uno fue una rotura de carril, el otro un fallo de señalización seguido de una autorización de marcha normal—, pero comparten el marco de gestión. En ambos casos existían señales previas: en Adamuz, un defecto de vía documentado; en Urda, un sistema LZB reconocido como obsoleto, con dificultades de reinicio y con protocolos que permitían reanudar a velocidad normal tras un fallo. En ambos casos, el aumento del tráfico por la entrada de nuevos operadores se produjo sin que la infraestructura y los sistemas de protección estuvieran plenamente actualizados.

Adamuz demostró que los defectos de vía conocidos podían evolucionar hacia una catástrofe si no se intervenía a tiempo. Urda demostró que los fallos del sistema de señalización, combinados con protocolos permisivos, podían producir el mismo resultado. La administración tuvo nueve meses entre un accidente y otro. En ese periodo no se completó la migración LZB-ERTMS, no se modificaron de forma restrictiva los protocolos de contingencia ante fallos del LZB y no se estableció un régimen de vigilancia reforzada que redujera la probabilidad de que un defecto de vía o un fallo de sistema derivara en colisión.

## Conclusión

Adamuz fue el aviso. Un defecto de nivelación documentado en una soldadura, un tráfico creciente y una intervención que no se produjo en el plazo exigido por la propia normativa de Adif. El accidente mató a 46 personas y dejó claro que la línea Madrid-Sevilla estaba operando con márgenes de seguridad reducidos. Nueve meses después, en la misma línea, un fallo del LZB y una autorización de marcha normal produjeron otra catástrofe.

Ignorar el aviso no fue un olvido puntual. Fue la consecuencia de un modelo de gestión que priorizó el mantenimiento de la oferta y la imagen de liberalización exitosa sobre la corrección de los defectos conocidos. Los sistemas de seguridad y la infraestructura no protegen por el simple hecho de existir. Protegen cuando se intervienen los defectos a tiempo y cuando los protocolos no permiten reanudar a alta velocidad después de un fallo. En Adamuz, esa intervención no se produjo. En Urda, los protocolos no protegieron. Ambos accidentes ocurrieron en la misma línea y bajo la misma administración.

## Capítulo VI. El Gran Apagón

*El colapso eléctrico de la península como síntoma de una infraestructura crítica en manos de una gestión ideologizada*

El 28 de abril de 2025, a las 12:33, la península ibérica se quedó a oscuras. En cuestión de segundos, el sistema eléctrico español y portugués colapsó. Más de 50 millones de personas se vieron afectadas. El metro se detuvo, los hospitales pasaron a generadores de emergencia, las comunicaciones se interrumpieron y la actividad económica se paralizó durante horas. El restablecimiento completo tardó más de diez horas en algunas zonas. No fue un apagón local ni una avería puntual de una subestación. Fue un colapso sistémico del sistema eléctrico peninsular, el más grave desde la creación del mercado eléctrico europeo.

El Gobierno y los gestores del sistema lo presentaron como un incidente técnico excepcional, consecuencia de una combinación de factores difícilmente previsible. La realidad documentada por Red Eléctrica de España (REE), por los informes posteriores y por los operadores del sistema europeo muestra algo distinto: el colapso se produjo en un sistema que operaba con niveles de inercia y de reserva rodante muy bajos, con una penetración de generación renovable intermitente superior al 70 % en el momento del fallo, y con una capacidad de respuesta de las centrales convencionales reducida por las políticas de cierre acelerado de nuclear y de carbón. El Gran Apagón no fue un accidente meteorológico. Fue la consecuencia de una gestión que priorizó los objetivos ideológicos de descarbonización acelerada sobre la estabilidad técnica del sistema.

Este capítulo analiza ese colapso. Examina las condiciones técnicas en las que operaba el sistema, las decisiones políticas que lo llevaron a esa situación y la respuesta institucional posterior, marcada por la minimización y la atribución de responsabilidades a factores externos.

### El colapso y su secuencia

A las 12:33 del 28 de abril de 2025, una perturbación en la red de alta tensión provocó una caída brusca de la frecuencia. En sistemas eléctricos convencionales, la inercia de las grandes masas giratorias

de las centrales nucleares, de ciclo combinado y de carbón actúa como amortiguador: absorbe las variaciones repentinas de generación o de demanda y da tiempo a los sistemas de control para reaccionar. Ese día, la generación síncrona convencional representaba una fracción reducida de la potencia total. La mayor parte de la electricidad procedía de eólica y fotovoltaica, tecnologías que no aportan inercia de forma natural.

La frecuencia cayó por debajo de los umbrales de protección. Las protecciones automáticas desconectaron generación y demanda de forma escalonada para evitar daños mayores. El efecto fue en cascada. En menos de un minuto, la península quedó aislada del resto de Europa y la mayor parte de la generación se desconectó. Portugal, interconectado con España, sufrió el mismo colapso. El restablecimiento requirió arrancar centrales convencionales desde cero (black start), un proceso lento y complejo cuando la inercia del sistema es baja y las interconexiones están saturadas o desconectadas.

REE publicó posteriormente que la causa inmediata fue una combinación de una pérdida de generación renovable por condiciones meteorológicas y una respuesta insuficiente de la reserva. Los informes técnicos independientes y las declaraciones de operadores europeos señalaron que el sistema operaba con márgenes de estabilidad reducidos. La penetración de renovables no despachables superaba el 70 % en el momento del incidente. La reserva rodante —centrales convencionales listas para aumentar su producción en segundos— era insuficiente para compensar la caída.

## La política energética que precedió al apagón

El colapso no se produjo en un vacío. Se produjo después de años de política energética orientada a maximizar la penetración de renovables y a acelerar el cierre de generación firme. El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) fijaba objetivos ambiciosos de descarbonización. El cierre de las centrales de carbón se completó en la práctica. El calendario de cierre nuclear se mantuvo pese a las advertencias de los operadores sobre la pérdida de inercia y de capacidad de regulación.

La generación nuclear aporta inercia, regulación de frecuencia y capacidad firme las 24 horas. Su reducción progresiva, combinada con el cierre del carbón y con la dependencia creciente de eólica y solar, transformó la estructura del sistema. Las renovables intermitentes requieren respaldo: almacenamiento, interconexiones reforzadas o centrales de gas de respuesta rápida. Ese respaldo no se construyó al mismo ritmo que se añadía capacidad renovable. El resultado fue un sistema capaz de producir grandes cantidades de electricidad en horas de sol y viento, pero vulnerable a perturbaciones cuando la generación síncrona es baja.

Los gestores del sistema habían alertado de los riesgos. Informes de REE y de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia señalaban la necesidad de mantener suficiente inercia y de desarrollar mecanismos de capacidad que remuneraran la disponibilidad de generación firme. Esas recomendaciones se atendieron de forma parcial. La prioridad política fue el anuncio de nuevos récords de generación renovable y el cumplimiento de los objetivos climáticos. La estabilidad del sistema quedó en segundo plano.

## La respuesta institucional

Tras el apagón, la respuesta del Gobierno siguió el patrón observado en otros incidentes de infraestructura. Se minimizó la gravedad del suceso, se atribuyó a una “tormenta perfecta” de factores técnicos y meteorológicos, y se evitó cualquier revisión de la política energética que había reducido la inercia del sistema. La vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica declaró que el sistema había respondido “según lo previsto” y que no había relación directa con el mix de generación. Los informes técnicos posteriores contradijeron esa afirmación.

Se abrió una investigación. Se anunciaron medidas de refuerzo de las interconexiones y de almacenamiento. No se revisó el calendario de cierre nuclear ni se modificaron los objetivos de penetración renovable para incorporar de forma explícita criterios de estabilidad. La narrativa oficial mantuvo que el apagón era un incidente aislado y que la transición energética seguía siendo un éxito. Los datos de operación del sistema en los meses previos mostraban lo contrario: múltiples

episodios de baja inercia, activaciones frecuentes de mecanismos de emergencia y precios negativos en horas de alta producción renovable, señal de que el sistema no estaba equilibrado.

El Gran Apagón puso de manifiesto la distancia entre el discurso y la realidad operativa. El discurso presentaba la descarbonización acelerada como un proceso sin costes de fiabilidad. La realidad mostró que un sistema con baja inercia y con reserva rodante insuficiente puede colapsar en segundos ante una perturbación. Esa realidad no se incorporó al relato oficial.

## La conexión con el modelo de gestión

El apagón eléctrico comparte rasgos estructurales con los problemas de la red ferroviaria analizados en los capítulos anteriores. En ambos casos, una infraestructura crítica operó durante años con márgenes de seguridad reducidos. En el ferrocarril, se aumentó el tráfico y se permitió la entrada de nuevos operadores antes de completar la migración de los sistemas de señalización y de corregir defectos de vía conocidos. En el sistema eléctrico, se aumentó la penetración de generación intermitente antes de garantizar suficiente inercia, reserva y capacidad de respuesta. En ambos casos, las alertas técnicas existían y fueron subordinadas a prioridades políticas: la imagen de liberalización exitosa en el ferrocarril y la imagen de liderazgo climático en la energía.

La gestión ideologizada no consiste en tener objetivos de descarbonización. Consiste en perseguir esos objetivos sin incorporar de forma rigurosa las restricciones técnicas del sistema. El PNIEC y las decisiones de cierre de centrales convencionales se diseñaron con un peso predominante de los criterios climáticos y con un peso insuficiente de los criterios de estabilidad y de seguridad de suministro. El resultado fue un sistema capaz de batir récords de generación renovable en condiciones favorables y vulnerable a colapsos cuando esas condiciones cambian.

El Gran Apagón del 28 de abril de 2025 no fue un accidente. Fue la materialización de un riesgo que los gestores del sistema habían identificado y que la política energética había decidido asumir. La

respuesta posterior —minimización, atribución a factores externos y mantenimiento de la misma trayectoria— confirma el patrón: cuando la realidad contradice el relato, se ajusta el relato, no la política.

## Conclusión

El colapso eléctrico de la península ibérica demostró que una infraestructura crítica puede fallar de forma sistémica cuando se gestiona con criterios predominantemente ideológicos. La reducción de la generación síncrona, la insuficiente reserva rodante y la alta penetración de renovables intermitentes crearon las condiciones para que una perturbación derivara en un apagón generalizado. Las alertas técnicas existían. Las decisiones políticas las subordinaron a los objetivos de descarbonización acelerada.

Este capítulo ha descrito el Gran Apagón como síntoma de una gestión que prioriza el relato sobre la estabilidad del sistema. Los capítulos siguientes examinarán otras manifestaciones del mismo patrón en infraestructuras críticas y en la respuesta institucional a los accidentes ferroviarios. Un sistema eléctrico no se protege con anuncios de récords renovables. Se protege manteniendo la inercia, la reserva y la capacidad de respuesta que permiten absorber perturbaciones. En abril de 2025, esas condiciones no se cumplían.

## Capítulo VII. La Gota fría de Valencia y la Religión del Cambio Climático

*La respuesta (o la falta de ella) ante una catástrofe anunciada y las responsabilidades políticas derivadas*

### ¿DANA o "gota fría", es lo mismo?

Y GROK te contesta:

Sí, la DANA y la «gota fría» se refieren exactamente al mismo fenómeno meteorológico, aunque DANA (Depresión Aislada en Niveles Altos) es el término científico y técnico actual más preciso, mientras que «gota fría» es una denominación tradicional o coloquial

El 29 de octubre de 2024, una Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) o «gota fría» descargó sobre la provincia de Valencia cantidades de lluvia que en algunos puntos superaron los 400 litros por metro cuadrado en pocas horas. El resultado fue una inundación catastrófica. Más de 220 personas murieron, miles resultaron heridas o desplazadas, y barrios enteros quedaron cubiertos de lodo, vehículos destrozados y escombros. Fue la peor catástrofe natural en España en décadas. Las alertas meteorológicas existían desde días antes. Los modelos preveían precipitaciones extremas en la zona. La respuesta institucional —tanto autonómica como estatal— llegó tarde, fue fragmentada y priorizó la narrativa del cambio climático sobre la gestión concreta del riesgo.

Este capítulo examina esa respuesta. No niega la intensidad del fenómeno meteorológico ni el contexto de un Mediterráneo más cálido. Examina por qué un evento anunciado produjo un número tan elevado de víctimas y por qué la explicación oficial se centró casi exclusivamente en el cambio climático, eludiendo las responsabilidades de planificación, de alerta temprana y de coordinación que corresponden a las administraciones públicas.

El fenómeno y las alertas previas

La «gota fría» del 29 de octubre no fue una sorpresa. La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) había emitido avisos de nivel rojo para la provincia de Valencia con antelación suficiente. Los modelos de predicción indicaban acumulaciones de lluvia excepcionales en la cuenca del barranco del Poyo y en otras ramblas de la zona. Esos avisos se trasladaron a las autoridades autonómicas y locales. El problema no fue la ausencia de información meteorológica. Fue la traducción de esa información en medidas operativas de protección a la población.

En las horas previas al pico de precipitaciones, las alertas a la ciudadanía fueron tardías y confusas. El sistema de avisos masivos por móvil (ES-Alert) se activó cuando muchas personas ya estaban atrapadas o cuando el agua había comenzado a subir de forma irreversible en varias localidades. En algunos municipios, los mensajes llegaron después de que los vecinos hubieran salido a la calle o hubieran intentado rescatar vehículos. La coordinación entre la Generalitat Valenciana, los ayuntamientos y el Gobierno central mostró retrasos y contradicciones. Mientras las imágenes de coches arrastrados y de personas subidas a tejados circulaban por redes, las declaraciones institucionales seguían hablando de “seguimiento de la situación”.

Planificación y ocupación del territorio

La catástrofe no se explica solo por la cantidad de lluvia. Se explica también por décadas de ocupación de zonas inundables. El barranco del Poyo y otras ramblas de la comarca de l’Horta Sud han sido objeto de urbanización intensiva. Polígonos industriales, viviendas y vías de comunicación se construyeron en áreas que históricamente se inundaban. Los planes de ordenación del territorio y los estudios de inundabilidad existían. En muchos casos, las recomendaciones de no construir o de adoptar medidas de protección específicas no se aplicaron con rigor, o se flexibilizaron bajo la presión del desarrollo urbanístico.

La infraestructura de drenaje y de laminación de avenidas no se dimensionó para el escenario que los propios estudios de riesgo contemplaban como posible. Cuando llegó la «gota fría», el agua no

encontró cauces suficientes ni zonas de desagüe libres. Se canalizó por calles y polígonos, arrastrando vehículos y personas. Este problema de planificación no es exclusivo de Valencia ni de un solo gobierno. Es el resultado de décadas de decisiones locales y autonómicas que priorizaron el crecimiento urbanístico sobre la restricción en zonas de riesgo. Sin embargo, la responsabilidad de mantener y actualizar los planes de emergencia, de garantizar sistemas de alerta eficaces y de no minimizar los avisos corresponde a las administraciones que estaban en funciones en octubre de 2024.

## La narrativa del cambio climático

Desde las primeras horas, la explicación dominante fue el cambio climático. El presidente del Gobierno y varios ministros atribuyeron la magnitud de la tragedia al calentamiento global y a la mayor frecuencia de fenómenos extremos. Esa afirmación tiene una base científica parcial: un Mediterráneo más cálido puede intensificar las precipitaciones en determinadas situaciones. Sin embargo, convertir esa explicación en el eje casi exclusivo del relato sirvió para desplazar el foco de las decisiones concretas de gestión.

No se explicó con la misma intensidad por qué las alertas llegaron tarde a la población, por qué los planes de emergencia no se activaron con la antelación que los avisos meteorológicos permitían, ni por qué zonas clasificadas como inundables seguían ocupadas sin medidas de protección suficientes. La “religión del cambio climático” —entendida aquí como la tendencia a atribuir cualquier evento extremo exclusivamente a la variable climática y a eludir el análisis de las vulnerabilidades locales— funcionó como mecanismo de desresponsabilización. Si la causa es global e inevitable en el corto plazo, las preguntas sobre por qué no se evacuó a tiempo o por qué no se restringió la circulación se vuelven secundarias.

Esta forma de explicar la catástrofe contrasta con el tratamiento de otros riesgos. Cuando un accidente ferroviario o un apagón se producen, la administración tiende a hablar de fallos técnicos puntuales o de circunstancias excepcionales. Cuando se trata de una inundación, la explicación se eleva inmediatamente al nivel climático. El resultado

es el mismo: se reduce el espacio para el análisis de las responsabilidades de planificación, de alerta y de coordinación.

## La respuesta posterior y las responsabilidades

En los días siguientes al 29 de octubre, la respuesta de emergencia mostró carencias graves. Los equipos de rescate tardaron en llegar a varias zonas. La información a los familiares de las víctimas fue fragmentaria. Las ayudas se anunciaron con rapidez en los medios, pero su tramitación efectiva se retrasó. La visita de autoridades nacionales generó tensiones con la población afectada, que reclamaba explicaciones sobre los avisos y sobre la coordinación.

Las investigaciones posteriores —tanto judiciales como parlamentarias— han puesto de manifiesto retrasos en la activación de los protocolos y fallos de comunicación entre administraciones. La Generalitat Valenciana y el Gobierno central se han culpado mutuamente. Esa disputa política no modifica el hecho central: existían avisos meteorológicos de nivel rojo y la población no recibió instrucciones claras y tempranas para protegerse. Esa es una responsabilidad de gestión, no una consecuencia inevitable del cambio climático.

## Conexión con el modelo de gestión

La «gota fría» de Valencia comparte rasgos con los otros episodios analizados en este libro. En el ferrocarril, se aumentó el tráfico y se permitió la entrada de nuevos operadores antes de completar la modernización de los sistemas de seguridad y de corregir defectos conocidos. En el sistema eléctrico, se priorizó la penetración de renovables sobre el mantenimiento de la inercia y de la reserva. En Valencia, se priorizó la narrativa climática y el desarrollo urbanístico sobre la actualización rigurosa de los planes de emergencia y sobre la restricción efectiva en zonas inundables.

En todos los casos, las señales de alarma existían. En todos los casos, la respuesta institucional tendió a minimizar las responsabilidades concretas de gestión y a desplazar la explicación hacia factores

externos o estructurales de largo plazo. El resultado es el mismo: cuando la catástrofe llega, el relato oficial protege más a la administración que a los ciudadanos.

## Conclusión

La «gota fría» de Valencia fue una catástrofe anunciada. Los modelos meteorológicos y los avisos de AEMET indicaban el riesgo con antelación. La ocupación de zonas inundables y las limitaciones de los sistemas de drenaje eran conocidas. La respuesta de alerta a la población llegó tarde. Más de 220 personas murieron. La explicación oficial se centró de forma predominante en el cambio climático, reduciendo el espacio para el análisis de las decisiones de planificación, de coordinación y de comunicación que correspondían a las administraciones.

## Capítulo VIII. Urda: cronología de un desastre anunciado

*Reconstrucción detallada de los hechos del 28 de octubre de 2026: el tren parado, la orden de marcha normal y los 17 minutos fatales*

El 28 de octubre de 2026, a las 19:47 aproximadamente, un tren AVE de Renfe impactó contra un Iryo detenido en la misma vía cerca de Urda (Toledo), en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. El balance provisional fue de 69 fallecidos y decenas de heridos graves. No fue un accidente imprevisible. Fue el resultado de una secuencia de hechos en la que un sistema de señalización obsoleto falló, un centro de control autorizó la reanudación con marcha normal y transcurrieron alrededor de diecisiete minutos sin que se corrigiera la situación. Este capítulo reconstruye esa cronología a partir de los datos disponibles de Adif, de los registros de circulación y de las informaciones oficiales posteriores.

### El contexto previo en la línea

La línea Madrid-Sevilla operaba, en octubre de 2026, con el sistema LZB como protección principal. Adif había reconocido desde 2022 que el LZB estaba obsoleto y no era interoperable. El contrato para sustituirlo por ERTMS se había adjudicado en 2021, pero la puesta en servicio plena seguía pendiente. Nueve meses antes, el 19 de enero de 2026, un Iryo había descarrilado en Adamuz por la rotura de un carril en una soldadura con un defecto de nivelación documentado. El tráfico en el corredor había aumentado tras la entrada de Iryo y Ouigo. Los protocolos ante fallos del LZB permitían, tras un reseteo del equipo, autorizar la marcha normal desde el centro de control.

Esa era la situación cuando, el 28 de octubre, se produjo el fallo.

### La secuencia de los hechos

Alrededor de las 19:30, varios trenes que circulaban por el tramo entre Madrid y Sevilla experimentaron incidencias con el sistema LZB. Un tren Iryo que se dirigía hacia el sur quedó detenido en la vía tras la desconexión del equipo de a bordo. El sistema de respaldo pasó a ser el ASFA. Según la normativa, en esas circunstancias el tren debe

circular en marcha a la vista con velocidad limitada hasta recuperar las condiciones normales. El Iryo permaneció parado.

El centro de regulación de Adif en Atocha tenía conocimiento de la incidencia. En lugar de mantener restricciones estrictas de velocidad para los trenes que se aproximaban por la misma vía, autorizó al AVE de Renfe que circulaba detrás a reanudar la marcha con “marcha normal”. Esa autorización se produjo después de que el equipo del Iryo hubiera sido reseteado o de que el centro interpretara que la incidencia estaba resuelta. El AVE inició o continuó su recorrido a la velocidad autorizada para el tramo.

Desde el momento en que el Iryo quedó detenido hasta el impacto transcurrieron aproximadamente diecisiete minutos. Durante ese intervalo:

- El Iryo no se movió de su posición.
- El centro de control no emitió una orden de parada absoluta ni redujo de forma efectiva la velocidad del AVE que se aproximaba.
- No se activó un protocolo de bloqueo de la vía que impidiera la aproximación a velocidad normal.
- El AVE circuló sin recibir una restricción permanente que le obligara a detenerse antes del punto donde estaba el Iryo.

A las 19:47, el AVE impactó contra la cola del Iryo. La diferencia de velocidad y la masa de ambos trenes provocaron una colisión de alta energía. Varios vagones descarrilaron y se deformaron. El número de víctimas mortales alcanzó las 69 según el balance provisional comunicado en las horas siguientes.

Los 17 minutos

Esos diecisiete minutos constituyen el núcleo del desastre. No fueron un intervalo de incertidumbre total. El centro de control sabía que había un tren detenido por un fallo del LZB. Sabía que otro tren se aproximaba por la misma vía. Tenía la capacidad de ordenar una parada o una reducción drástica de velocidad. En lugar de eso, autorizó la marcha normal.

Las razones exactas de esa decisión formarán parte de la investigación de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y de las diligencias judiciales. Lo que ya se conoce es que los protocolos vigentes permitían esa autorización tras un reseteo del equipo. El sistema LZB, una vez caído, deja de ofrecer protección continua. El ASFA solo actúa en balizas puntuales. Si el centro de control no impone una restricción clara y mantenida, el tren que se aproxima circula a alta velocidad hacia un obstáculo que el sistema automático ya no está vigilando.

Durante esos diecisiete minutos no se produjo una intervención que corrigiera la autorización inicial. No hubo una segunda orden de parada. No se verificó de forma independiente que la vía estuviera libre antes de permitir la aproximación a velocidad normal. El resultado fue el impacto.

## Las horas posteriores

Tras la colisión, los servicios de emergencia tardaron en acceder al punto exacto debido a la ubicación y a la deformación de los trenes. El balance de víctimas se actualizó a lo largo de la noche y del día siguiente. Adif y Renfe emitieron comunicados en los que hablaban de una “incidencia técnica” y de la apertura de una investigación. El Ministerio de Transportes anunció el refuerzo de los protocolos y la aceleración de la migración a ERTMS. Esas medidas se anunciaron después de las 69 muertes.

En las primeras declaraciones no se explicó con claridad por qué se había autorizado la marcha normal a un tren que se aproximaba a otro detenido por fallo del sistema de señalización. Tampoco se detalló de inmediato el tiempo transcurrido entre la detención del Iryo y el impacto. Esa información fue emergiendo en los días siguientes a través de filtraciones y de los primeros informes técnicos.

## El desastre anunciado

Urda no fue un suceso aislado. Fue la continuación de una secuencia que ya había producido el accidente de Adamuz nueve meses antes

en la misma línea. En Adamuz, un defecto de vía documentado no se corrigió a tiempo. En Urda, un sistema de señalización reconocido como obsoleto falló y los protocolos permitieron reanudar a velocidad normal. En ambos casos, el aumento del tráfico por la liberalización se había producido sin que la infraestructura y los sistemas de protección estuvieran plenamente actualizados.

Las señales de alarma existían: los documentos de Adif de 2022 sobre la obsolescencia del LZB, las dificultades de reinicio del sistema, las quejas de maquinistas, el accidente de Adamuz y la falta de finalización de la migración a ERTMS. Esas señales no se tradujeron en una modificación restrictiva de los protocolos ni en una reducción temporal de la capacidad en el corredor mientras se completaba la modernización.

## Conclusión

La cronología del 28 de octubre de 2026 es clara en sus elementos esenciales. Un tren Iryo quedó detenido por un fallo del LZB. El centro de control de Adif autorizó al AVE que circulaba detrás a reanudar con marcha normal. Transcurrieron alrededor de diecisiete minutos. El impacto se produjo a las 19:47. Murieron 69 personas.

Esos diecisiete minutos no fueron un imprevisto absoluto. Fueron el tiempo durante el cual un sistema de seguridad que ya no estaba protegiendo de forma continua dependió de una decisión humana que no impuso la restricción máxima. La investigación determinará las responsabilidades individuales. La reconstrucción de los hechos muestra que el marco técnico y normativo en el que se produjo esa decisión llevaba años acumulando riesgos conocidos. Urda fue el desenlace de esa acumulación.

## Capítulo IX. Los audios y la verdad que no querían que se oyera

*La filtración, la reacción de los sindicatos y el debate sobre transparencia frente a "protección de la investigación"*

En los días posteriores al accidente de Urda del 28 de octubre de 2026, comenzaron a circular fragmentos de las comunicaciones radiofónicas entre el centro de regulación de Adif en Atocha y los trenes implicados. Esos audios, filtrados a través de canales no oficiales, mostraban de forma directa el momento en que se autorizaba la marcha normal al AVE mientras el Iryo permanecía detenido en la misma vía. No eran interpretaciones ni resúmenes. Eran las voces de los controladores y de los maquinistas en tiempo real. Su difusión abrió un debate inmediato sobre la transparencia, la protección de la investigación y el derecho de la ciudadanía a conocer cómo se había gestionado la incidencia que acabó en 69 muertes.

Este capítulo examina el contenido esencial de esas comunicaciones, la reacción de las administraciones y de los sindicatos, y el conflicto entre el principio de transparencia y el argumento de que difundir los audios podía "interferir" en la investigación oficial.

### Lo que decían los audios

Los fragmentos que circularon correspondían a los minutos previos al impacto. En ellos se escuchaba al centro de control confirmar que el Iryo había sufrido una desconexión del LZB y que se encontraba detenido. Posteriormente, se autorizaba al AVE que circulaba detrás a reanudar o continuar con marcha normal. No aparecía, en los tramos difundidos, una orden clara y mantenida de parada absoluta ni una reducción drástica de velocidad hasta verificar que la vía estaba libre. El tono de las comunicaciones era el habitual en una incidencia técnica: profesional, pero sin la urgencia que habría correspondido a la presencia de un tren parado en la vía por la que se autorizaba circular a otro a velocidad de línea.

Esos audios no constituían la investigación completa. Eran una parte de las grabaciones que Adif y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios debían analizar. Sin embargo, mostraban un hecho central: la autorización de marcha normal se produjo cuando ya

se tenía conocimiento de que había un tren detenido por fallo del sistema de señalización. Esa autorización es el elemento que convierte un fallo técnico en una colisión. Los diecisiete minutos transcurridos entre la detención del Iryo y el impacto adquieren, a la luz de las comunicaciones, un significado preciso: durante ese tiempo el centro de control tuvo información suficiente para impedir la aproximación a velocidad normal y no lo hizo de forma efectiva.

## La filtración y su origen

La filtración no procedió de un comunicado oficial. Los audios llegaron a periodistas y a representantes sindicales a través de canales internos. En un sistema donde las grabaciones de las comunicaciones de seguridad están bajo control de Adif y de los órganos de investigación, su difusión externa indicó que alguien dentro de la cadena consideró que la versión oficial que se estaba construyendo no reflejaba lo ocurrido. No fue la primera vez que grabaciones de centros de control ferroviario salían a la luz tras un accidente grave. En otros países, la publicación controlada de las comunicaciones ha formado parte del proceso de esclarecimiento. En España, la reacción inicial fue de contención.

## La reacción institucional

Adif y el Ministerio de Transportes respondieron a la difusión de los audios con un doble mensaje. Por un lado, anunciaron que se abriría una investigación interna para determinar el origen de la filtración. Por otro, afirmaron que la publicación de fragmentos podía “perjudicar la investigación” y generar “interpretaciones prematuras”. Se invocó la necesidad de proteger el secreto de las diligencias y de evitar que la opinión pública se formara un juicio antes de que la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios emitiera su informe.

Esa posición tiene una base formal: las investigaciones de accidentes ferroviarios requieren analizar el conjunto de las grabaciones, los registros de los sistemas de a bordo, las declaraciones de los implicados y las condiciones técnicas de la vía y de la señalización. Publicar fragmentos aislados puede omitir contexto. Sin embargo, el

argumento de la “protección de la investigación” se utilizó también para retrasar cualquier explicación clara sobre por qué se había autorizado la marcha normal. Durante los primeros días, las declaraciones oficiales siguieron hablando de “incidencia técnica” sin detallar la secuencia de autorizaciones que los audios ya mostraban.

Los sindicatos de maquinistas y de trabajadores de Adif reaccionaron de forma distinta. Varios representantes señalaron que las comunicaciones filtradas confirmaban lo que muchos profesionales ya temían: que los protocolos ante fallos del LZB permitían reanudar a velocidad normal y que esa permisividad había sido decisiva. Algunos sindicatos exigieron la publicación íntegra de las grabaciones relevantes y la revisión inmediata de los procedimientos. Otros advirtieron del riesgo de que la filtración se utilizara para señalar a controladores concretos sin analizar el marco normativo y técnico en el que operaban. La división no fue total. Existía un consenso amplio en que los audios debían formar parte del debate público y no quedar reservados exclusivamente a los órganos de investigación.

## Transparencia frente a protección de la investigación

El conflicto entre transparencia y protección de la investigación no es nuevo en los accidentes de transporte. En la aviación, las grabaciones de cabina y las comunicaciones con control se protegen durante la fase de investigación, pero los informes finales suelen incluir transcripciones relevantes. En el ferrocarril español, la tendencia ha sido más restrictiva. Tras Urda, esa restricción se justificó con el argumento de que difundir los audios podía presionar a los investigadores o condicionar las declaraciones de los implicados.

El problema de ese argumento es que los audios ya habían salido. Una vez difundidos, negar su contenido o minimizar su relevancia generaba la impresión de que la administración prefería controlar el relato antes que aclarar los hechos. La ciudadanía tenía derecho a conocer si el centro de control había autorizado la marcha normal sabiendo que había un tren parado. Esa información no depende del informe final. Está en las grabaciones. Retrasar su explicación oficial no protege la investigación; protege a la institución de tener que responder de inmediato a una evidencia que ya circulaba.

Los sindicatos que pidieron transparencia no reclamaban un juicio paralelo. Reclamaban que no se utilizara el secreto de sumario como excusa para no reconocer lo que las comunicaciones mostraban: que existió una ventana de tiempo en la que se pudo impedir la colisión y no se utilizó. Esa reclamación conecta con el patrón observado en otros episodios de este libro. Cuando los hechos contradicen la versión inicial de “incidencia técnica” o de “combinación de factores”, la primera reacción institucional es limitar la difusión de la información que permite reconstruir la secuencia real.

## Las consecuencias del debate

La filtración de los audios cambió el tono del debate público sobre Urda. Hasta ese momento, la narrativa oficial podía mantenerse en el terreno de la investigación en curso y de las medidas anunciadas para el futuro. Los audios obligaron a hablar del pasado inmediato: de lo que se dijo y de lo que se autorizó en los minutos previos al impacto. Varios medios reprodujeron fragmentos y contextualizaron las comunicaciones con el funcionamiento del LZB y del ASFA. El foco se desplazó, al menos parcialmente, desde la “modernización pendiente” hacia la decisión concreta de autorizar la marcha normal.

Adif anunció posteriormente una revisión de los protocolos ante fallos del LZB. Esa revisión se presentó como una mejora técnica. No se acompañó de una explicación detallada de por qué los protocolos anteriores permitían la autorización que los audios documentaban. La distancia entre el anuncio de medidas futuras y la rendición de cuentas sobre lo ocurrido el 28 de octubre permaneció.

## Conclusión

Los audios filtrados tras el accidente de Urda mostraron la autorización de marcha normal al AVE mientras el Iryo estaba detenido por un fallo del LZB. Esa evidencia convirtió los diecisiete minutos fatales en un intervalo concreto de decisiones, no en un vacío inexplicable. La reacción institucional combinó la apertura de una investigación sobre la filtración con el argumento de que difundir las comunicaciones podía

perjudicar el esclarecimiento. Los sindicatos, en su mayoría, reclamaron transparencia y revisión de protocolos.

El debate entre transparencia y protección de la investigación revela una tensión de fondo. Cuando las grabaciones muestran que se autorizó circular a velocidad normal hacia un tren parado, retrasar la explicación oficial no aclara los hechos; los oscurece temporalmente. Urda no se entiende solo con el informe final. Se entiende también con lo que se dijo por radio en los minutos previos al impacto. Esos audios forman parte de la verdad que, durante los primeros días, no se quiso que se oyera con claridad.

## Capítulo X. La cadena de fallos

*Del error inicial del centro de control de Atocha a los sucesivos fallos humanos y técnicos que nadie corrigió a tiempo*

El accidente de Urda no se explica por un único error. Se explica por una cadena de fallos técnicos y humanos que se sucedieron durante aproximadamente diecisiete minutos y que nadie interrumpió. El fallo inicial del sistema LZB detuvo al Iryo. La autorización de marcha normal emitida por el centro de control de Adif en Atocha permitió que el AVE se aproximara a velocidad de línea. Durante el intervalo que medió entre ambas decisiones no se produjo ninguna corrección efectiva. Este capítulo reconstruye esa cadena: desde la desconexión del equipo de a bordo hasta el impacto, identificando los puntos en los que una intervención distinta habría podido evitar la colisión.

### El fallo técnico inicial

Alrededor de las 19:30 del 28 de octubre de 2026, el sistema LZB del Iryo que circulaba por la línea Madrid-Sevilla se desconectó. El tren se detuvo. El LZB es un sistema de control continuo. Cuando cae, deja de transmitir al tren la información permanente sobre velocidad y distancia de frenado. El respaldo automático pasa a ser el ASFA, que solo actúa mediante balizas puntuales. En ese momento, la protección continua desaparece. La normativa exige que el tren circule en marcha a la vista con velocidad limitada hasta que se restablezcan las condiciones normales. El Iryo permaneció parado en la vía.

Este fallo no era imprevisible. Adif había documentado desde 2022 las dificultades del LZB para reiniciar la marcha tras una desconexión y su carácter obsoleto y no interoperable. Los nuevos operadores habían tenido que equipar sus trenes con este sistema precisamente porque la migración a ERTMS no estaba terminada. El fallo técnico abrió la cadena. No la cerró.

## La autorización del centro de control

El centro de regulación de Adif en Atocha recibió la información de la incidencia. En lugar de mantener una restricción estricta de velocidad para todos los trenes que se aproximaban por la misma vía, autorizó al AVE de Renfe que circulaba detrás a reanudar o continuar con marcha normal. Esa autorización se produjo después de un reseteo del equipo del Iryo o de una interpretación de que la incidencia estaba en vías de resolución. Los protocolos vigentes lo permitían. Una vez que el centro de control daba la orden de marcha normal, el AVE podía circular a la velocidad autorizada para el tramo sin una supervisión continua que le alertara de la presencia del tren detenido delante.

Esta fue la decisión que transformó un fallo técnico en un riesgo de colisión. El sistema automático ya no protegía. La protección dependía exclusivamente de que el centro de control impusiera y mantuviera una restricción clara. No lo hizo. Los audios filtrados posteriormente confirmaron que la autorización de marcha normal se emitió cuando ya se tenía conocimiento de que el Iryo estaba detenido.

## Los diecisiete minutos sin corrección

Entre la detención del Iryo y el impacto a las 19:47 transcurrieron alrededor de diecisiete minutos. Durante ese tiempo se produjeron sucesivos fallos de corrección:

- No se emitió una orden de parada absoluta al AVE una vez que se confirmó que el Iryo seguía en la vía.
- No se verificó de forma independiente, mediante otro medio que no fuera la comunicación con el tren detenido, que la vía estaba libre antes de permitir la aproximación a velocidad normal.
- No se activó un bloqueo de emergencia de la sección que impidiera cualquier circulación hasta resolver la incidencia.
- No se produjo una segunda intervención del centro de control que revocara la autorización inicial cuando el tiempo transcurrido hacía evidente que el Iryo no se había movido.

Cada uno de estos puntos constituía una oportunidad de interrumpir la cadena. Ninguno se utilizó. El AVE continuó su marcha. El sistema ASFA, al ser puntual, no le proporcionó una alerta continua sobre el obstáculo que tenía delante. La combinación de un sistema de respaldo limitado y de una autorización de marcha normal dejó al tren que se aproximaba sin protección efectiva durante todo el intervalo.

## Los fallos humanos en su contexto técnico

Los errores del centro de control no se produjeron en el vacío. Se produjeron dentro de un marco técnico y normativo que llevaba años permitiendo esa secuencia. El LZB, una vez caído, obliga a depender de decisiones humanas y de un sistema de respaldo que no supervisa de forma continua. Los protocolos que autorizaban la marcha normal tras un reseteo reducían el margen de seguridad precisamente en el momento en que el sistema automático había dejado de funcionar. El aumento del tráfico por la entrada de Iryo y Ouigo había incrementado el número de interacciones en una línea que seguía operando con un sistema en transición.

El accidente de Adamuz, ocurrido nueve meses antes en la misma línea, ya había demostrado que los defectos conocidos podían evolucionar hacia una catástrofe si no se intervenía a tiempo. En Urda, el defecto conocido era la obsolescencia del LZB y la permisividad de los protocolos ante sus fallos. La cadena de fallos del 28 de octubre fue la materialización de ese riesgo no corregido.

## La ausencia de barreras adicionales

En sistemas de alta velocidad modernos equipados con ERTMS nivel 2, la supervisión continua reduce la dependencia de las autorizaciones verbales del centro de control. Si un tren está detenido, el sistema puede impedir automáticamente que otro se aproxime a velocidad normal. En la línea Madrid-Sevilla, esa barrera automática no estaba plenamente operativa en octubre de 2026. La migración seguía pendiente. En su lugar, la seguridad dependía de que el controlador interpretara correctamente la situación y mantuviera la restricción.

Cuando esa interpretación condujo a autorizar la marcha normal, no existió una segunda barrera técnica que corrigiera el error.

Esta ausencia de barreras redundantes es parte de la cadena. No es solo que alguien se equivocara. Es que el sistema estaba diseñado, en ese momento y en ese tramo, para que un error de autorización no fuera corregido automáticamente.

## Conclusión

La cadena de fallos de Urda comenzó con la desconexión del LZB que detuvo al Iryo. Continuó con la autorización de marcha normal emitida por el centro de control de Atocha. Se prolongó durante diecisiete minutos en los que ninguna corrección efectiva interrumpió la aproximación del AVE. Terminó con el impacto a las 19:47 y con 69 fallecidos.

Cada eslabón de esa cadena era conocido o previsible. El comportamiento del LZB ante fallos estaba documentado. Los protocolos que permitían la marcha normal estaban vigentes. La falta de una barrera automática equivalente al ERTMS era consecuencia de un retraso en la migración. La ausencia de corrección durante los diecisiete minutos fue el resultado de decisiones humanas tomadas dentro de ese marco. Nadie interrumpió la cadena a tiempo porque el sistema de gestión había mantenido durante años las condiciones que hacían posible que esa cadena se formara y no se rompiera.

## Capítulo XI. Óscar Puente y el Ministerio de Transportes

*El ministro como peón y la continuidad de una política que prioriza el relato sobre la seguridad*

Óscar Puente llegó al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en noviembre de 2023 como una pieza de confianza política del presidente Pedro Sánchez. No era un especialista en infraestructuras ni en seguridad ferroviaria. Era un dirigente socialista con experiencia en la gestión municipal y con una lealtad demostrada al núcleo del Gobierno. Su nombramiento respondió a la lógica de un Ejecutivo que necesitaba un ministro capaz de sostener el relato oficial en un área sensible, más que un gestor técnico dispuesto a revisar las prioridades heredadas. Desde su llegada hasta el accidente de Urda en octubre de 2026, Puente mantuvo la continuidad de una política que había abierto el mercado ferroviario y aumentado el tráfico antes de completar la modernización de los sistemas de seguridad y de corregir los defectos conocidos en la infraestructura.

Este capítulo examina ese papel. No se trata de atribuirle la responsabilidad exclusiva de decisiones tomadas antes de su llegada. Se trata de mostrar cómo, una vez en el cargo, priorizó la defensa del relato gubernamental sobre la modificación sustantiva de las condiciones técnicas y normativas que hacían posible la cadena de fallos descrita en los capítulos anteriores.

### El perfil y la función del ministro

Puente asumió el ministerio en un momento en el que la liberalización del alta velocidad ya estaba en marcha. Ouigo operaba desde 2021 e Iryo había entrado en varios corredores, incluido el Madrid-Sevilla. El contrato para sustituir el LZB por ERTMS en esa línea se había adjudicado en 2021, pero la puesta en servicio plena seguía retrasada. El accidente de Adamuz, en enero de 2026, se produjo bajo su mandato. Nueve meses después llegó Urda. En ambos casos, la respuesta pública del ministro siguió un patrón reconocible: condena del suceso, anuncio de investigación, promesa de refuerzo de medidas y mantenimiento de la línea argumental de que se trataba de incidentes graves pero no derivados de una política estructural equivocada.

Su estilo comunicativo se caracterizó por la contundencia verbal y por la defensa activa del Gobierno frente a las críticas de la oposición y de los sindicatos. En las comparecencias posteriores a Adamuz y a Urda, Puente insistió en que la seguridad era la prioridad absoluta y en que se estaban tomando todas las medidas necesarias. Al mismo tiempo, evitó reconocer que la migración del LZB seguía incompleta, que los protocolos ante fallos de ese sistema permitían autorizar marcha normal y que el aumento del tráfico no se había acompañado de un refuerzo proporcional del mantenimiento y de las barreras técnicas. Esa combinación —afirmación genérica de prioridad de la seguridad y ausencia de revisión de las decisiones de calendario— define su gestión.

## La continuidad de la política heredada

El Ministerio de Transportes bajo Puente no alteró la secuencia que había caracterizado la liberalización. Se mantuvo la apuesta por aumentar la oferta y la competencia. Se anunciaron nuevas frecuencias y se celebraron los incrementos de viajeros. La finalización de la sustitución del LZB por ERTMS en el corredor Madrid-Sevilla continuó con los plazos que ya se conocían: implantación física avanzada, pero autorización operativa plena prevista para 2027. No se estableció un régimen transitorio más restrictivo que limitara la velocidad o la capacidad en los tramos donde el sistema antiguo seguía siendo el principal mientras se completaba la migración.

Tras Adamuz, el ministerio anunció refuerzos en el mantenimiento y acuerdos con los sindicatos. Esas medidas llegaron después de las 46 muertes y no incluyeron una revisión inmediata de los protocolos de señalización ni una reducción temporal del tráfico en los puntos con defectos documentados. Tras Urda, el patrón se repitió. Se habló de acelerar la migración a ERTMS y de revisar los procedimientos ante fallos del LZB. No se explicó por qué esos procedimientos habían permitido, durante años, la autorización de marcha normal que los audios del 28 de octubre documentaron. La continuidad no fue solo de las obras. Fue de la prioridad: sostener la imagen de una red moderna y liberalizada por encima de la corrección anticipada de los riesgos conocidos.

## El relato frente a los hechos

En las horas y días posteriores a Urda, Puente compareció para trasladar el pésame y anunciar medidas. Su mensaje central fue que se esclarecerían los hechos y que se reforzaría la seguridad. Cuando comenzaron a circular los audios que mostraban la autorización de marcha normal, la respuesta del ministerio se alineó con la de Adif: la filtración podía interferir en la investigación y convenía esperar al informe oficial. Esa posición protegía el relato de que se trataba de una incidencia técnica en proceso de análisis. Dificultaba, al mismo tiempo, cualquier reconocimiento temprano de que los protocolos vigentes habían permitido la secuencia que acabó en la colisión.

El ministro no fue el autor de la autorización emitida desde Atocha. Sí fue el responsable político de un ministerio que mantenía esos protocolos y que no había completado la sustitución del sistema que los hacía necesarios. Su función, en la práctica, consistió en absorber la presión política y en devolver al debate público una versión en la que las responsabilidades estructurales quedaban diluidas en la investigación en curso y en las medidas futuras. Esa función es la de un peón: ejecuta y defiende la línea marcada por el Gobierno, sin cuestionar públicamente las prioridades que habían dejado la línea Madrid-Sevilla operando con un sistema obsoleto y con protocolos permisivos.

## La relación con Adif y con los operadores

Bajo el mandato de Puente, Adif continuó gestionando la infraestructura con los mismos criterios de capacidad y de calendario que habían prevalecido desde el inicio de la liberalización. Los cánones pagados por Iryo y Ouigo se presentaron como una fuente de ingresos que contribuía a la sostenibilidad del sistema. No se utilizó esa mayor recaudación para acelerar de forma decisiva la migración ERTMS ni para imponer restricciones temporales más estrictas en el corredor sur. La relación con los nuevos operadores se mantuvo en el terreno comercial. Las dificultades técnicas que el propio Adif había reconocido en 2022 respecto al LZB no se tradujeron en un replanteamiento del ritmo de entrada de servicios.

Cuando los sindicatos de maquinistas y de Adif reclamaron, tras la filtración de los audios, una revisión inmediata de los protocolos, la respuesta del ministerio fue la de anunciar estudios y grupos de trabajo. No hubo una orden ministerial que modificara, con carácter urgente, la posibilidad de autorizar marcha normal tras un fallo del LZB. Esa ausencia de intervención directa es coherente con el papel de continuidad: el ministro sostiene el marco existente y anuncia mejoras para más adelante.

## Conclusión

Óscar Puente ejerció como ministro de Transportes en el periodo en el que se produjeron los accidentes de Adamuz y de Urda. No diseñó la liberalización ni adjudicó el contrato de migración del LZB, pero mantuvo la política que había dejado ambos procesos incompletos mientras el tráfico aumentaba. Su gestión se caracterizó por la defensa del relato oficial —seguridad como prioridad, investigaciones en curso, medidas de refuerzo— y por la ausencia de una revisión sustantiva de los protocolos y de los calendarios que hacían posible la cadena de fallos.

En ese sentido, funcionó como un peón de una estrategia más amplia: preservar la imagen de una gestión moderna y europeísta del ferrocarril, incluso cuando los sistemas de seguridad y la infraestructura mostraban las consecuencias de haber priorizado la apertura del mercado sobre la finalización de las condiciones técnicas. Las 46 muertes de Adamuz y las 69 de Urda ocurrieron bajo su responsabilidad política. La respuesta fue la continuidad del relato, no la interrupción de la cadena de riesgos que el ministerio tenía capacidad de modificar.

## Capítulo XII. Pedro Sánchez y el origen del modelo

*Cómo se llega a un gobierno cuya gestión de las infraestructuras críticas se ha convertido en un riesgo sistemático*

Pedro Sánchez llegó a la Presidencia del Gobierno en junio de 2018 tras una moción de censura. Desde entonces, y a través de sucesivas elecciones y pactos, ha construido un modelo de poder basado en la estabilidad parlamentaria mediante alianzas con fuerzas nacionalistas e independentistas, en el control del relato a través de los medios afines y en la subordinación de las políticas sectoriales a los objetivos de permanencia en el cargo. Ese modelo no se diseñó para gestionar infraestructuras críticas. Sin embargo, es el que ha regido España durante los años en los que la liberalización ferroviaria se ejecutó sin completar las condiciones técnicas, el sistema eléctrico operó con márgenes de inercia reducidos y la respuesta a la DANA de Valencia priorizó la narrativa climática sobre la alerta temprana. El resultado ha sido la transformación de la gestión de esas infraestructuras en un riesgo sistemático.

Este capítulo analiza el origen de ese modelo. Examina cómo las prioridades políticas de Sánchez —la supervivencia del Gobierno, la construcción de un bloque progresista y la proyección de una imagen de modernidad europea— han condicionado las decisiones sobre ferrocarriles, energía y protección civil, hasta convertir en habitual lo que debería ser excepcional: que los sistemas de seguridad y las infraestructuras críticas operen con márgenes reducidos mientras se sostiene el relato de éxito.

### La construcción del poder

Sánchez accedió al Gobierno sin una mayoría sólida. La moción de censura de 2018 y las elecciones posteriores le obligaron a depender de pactos con partidos cuyo principal objetivo era obtener contrapartidas territoriales o ideológicas. Esa dependencia marcó la arquitectura del Ejecutivo. Los ministerios técnicos pasaron a ocupar un lugar secundario respecto a la necesidad de mantener la coalición. En el área de Transportes, la continuidad de la liberalización ferroviaria y la celebración de los incrementos de tráfico sirvieron para proyectar

una imagen de modernización alineada con las directivas europeas. La finalización de la migración del LZB al ERTMS en el corredor Madrid-Sevilla, o el refuerzo proporcional del mantenimiento, no generaban el mismo rendimiento político inmediato.

El mismo patrón se observa en energía. El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y el calendario de cierre de centrales convencionales permitían anunciar avances en descarbonización y liderazgo climático. Las advertencias de los gestores del sistema sobre la pérdida de inercia y la necesidad de reserva rodante recibieron menos atención. En protección civil y ordenación del territorio, la ocupación de zonas inundables y la lentitud en la activación de alertas durante la DANA de Valencia se explicaron predominantemente como consecuencia del cambio climático, reduciendo el espacio para la rendición de cuentas sobre la planificación y la coordinación.

En los tres ámbitos, la prioridad fue sostener el relato de un Gobierno progresista que moderniza España y combate el cambio climático. La corrección anticipada de los riesgos técnicos quedó subordinada a esa prioridad.

## La subordinación de lo técnico a lo político

El modelo de Sánchez no se caracteriza por la ausencia de técnicos en la Administración. Se caracteriza por la limitación de su capacidad de imponer criterios cuando esos criterios entran en conflicto con las necesidades políticas del Gobierno. Adif documentó en 2022 la obsolescencia del LZB y las dificultades que generaba para los nuevos operadores. Esa documentación no se tradujo en un retraso de la entrada de Iryo y Ouigo en el corredor sur ni en una modificación restrictiva de los protocolos. Red Eléctrica y los organismos reguladores señalaron los riesgos de operar con baja inercia. El calendario de cierre nuclear se mantuvo. Los avisos de AEMET antes de la DANA de Valencia existían. La activación de las alertas a la población llegó tarde.

En cada caso, los órganos técnicos produjeron información. Esa información no alteró el calendario político. El ministro de Transportes, Óscar Puente, ejerció como defensor del relato más que como revisor

de las condiciones técnicas heredadas. El resultado es un sistema en el que las alertas existen, pero su traducción en medidas preventivas depende de que no interfieran con la imagen de gestión exitosa.

## El riesgo sistemático

Un riesgo sistemático no es la suma de accidentes aislados. Es la repetición de un patrón: se identifican defectos o limitaciones, se prioriza el mantenimiento de la actividad y del relato, y la corrección llega después de la catástrofe. En el ferrocarril, el defecto de nivelación de Adamuz estaba documentado y el comportamiento del LZB ante fallos era conocido. En ambos casos, la intervención restrictiva no se produjo a tiempo. En el sistema eléctrico, la baja inercia era una condición operativa conocida el 28 de abril de 2025. El colapso se produjo. En Valencia, los avisos meteorológicos y los estudios de inundabilidad existían. La respuesta de alerta fue tardía.

Este patrón no requiere una intención deliberada de provocar daños. Requiere un sistema de incentivos en el que el coste político de reconocer un problema y aplicar restricciones temporales es más alto que el coste de mantener la actividad y explicar después que se trató de una incidencia técnica o de un fenómeno extremo. El modelo de poder construido por Sánchez genera esos incentivos. La estabilidad de la coalición y la proyección de una imagen de modernidad progresista dependen de que no se reconozcan fallos estructurales en las políticas estrella. Las infraestructuras críticas quedan expuestas a esa lógica.

## La continuidad después de los accidentes

Tras Adamuz, Urda, el Gran Apagón y la DANA de Valencia, la respuesta del Gobierno ha seguido la misma secuencia: investigación, anuncio de medidas, y mantenimiento de la línea argumental principal. No se ha producido una revisión del ritmo de la liberalización ferroviaria que condicione nuevas frecuencias a la finalización de la migración ERTMS. No se ha modificado el calendario nuclear para recuperar inercia en el sistema eléctrico. No se ha establecido un régimen más estricto de ocupación y de alerta en zonas inundables que vaya más

allá de la atribución al cambio climático. La continuidad del modelo es la continuidad del riesgo.

Pedro Sánchez no firma las autorizaciones del centro de control de Atocha ni diseña personalmente los protocolos del LZB. Sí preside el Gobierno que ha mantenido durante años las condiciones en las que esas autorizaciones y esos protocolos operaban con márgenes reducidos. El origen del modelo está en la forma en que se construyó y se sostuvo el poder: mediante pactos que exigían resultados políticos visibles y mediante un relato que no admitía el reconocimiento temprano de las limitaciones técnicas.

## Conclusión

El modelo de gobierno de Pedro Sánchez ha convertido la gestión de las infraestructuras críticas en un riesgo sistemático. No porque carezca de planes o de inversiones nominales, sino porque subordina la corrección de los riesgos conocidos a la preservación del relato y de la coalición. La liberalización ferroviaria avanzó sin completar la sustitución del LZB. El sistema eléctrico operó con baja inercia. La respuesta a la DANA de Valencia priorizó la explicación climática sobre la alerta temprana. En los tres casos, las señales existían. En los tres casos, la intervención restrictiva llegó tarde o no llegó.

Este capítulo ha descrito el origen de ese modelo. Los capítulos siguientes examinarán las consecuencias políticas y la posibilidad de interrumpir la cadena de riesgos. Un Gobierno cuya estabilidad depende de no reconocer los fallos estructurales en sus políticas estrella tiende a mantener las condiciones que hacen posibles esos fallos. Esa es la característica central del periodo que va de 2018 a 2026.

## Capítulo XIII. Empresas, sindicatos y el “cambio de cromos”

*El papel de Renfe, Adif, Iryo y los sindicatos en un sistema donde las responsabilidades se diluyen*

En el sistema ferroviario español posterior a la liberalización, las responsabilidades no desaparecen. Se distribuyen entre tantos actores que resulta difícil atribuirlas con claridad cuando se produce un accidente. Renfe opera los trenes AVE y mantiene una posición dominante. Adif gestiona la infraestructura y los sistemas de señalización. Iryo y Ouigo compiten en los corredores abiertos. Los sindicatos de maquinistas y de trabajadores de Adif defienden condiciones laborales y, al mismo tiempo, alertan sobre protocolos y mantenimiento. El Ministerio de Transportes fija el marco político. Cuando ocurre una colisión como la de Urda, cada uno de estos actores puede señalar a otro. Ese mecanismo —el “cambio de cromos”— no es un accidente del sistema. Es una de sus características operativas.

Este capítulo examina el papel de cada uno de ellos en la cadena de fallos que condujo a Adamuz y a Urda. No se trata de eximir a ninguno. Se trata de mostrar cómo la multiplicación de responsables formales ha facilitado que ninguno asuma, en la práctica, la corrección anticipada de los riesgos conocidos.

### Adif: el gestor de la infraestructura

Adif es el administrador de la red. Decide los sistemas de señalización, los protocolos de circulación, el mantenimiento de la vía y la capacidad que se ofrece a los operadores. En 2022 reconoció por escrito que el LZB estaba obsoleto y no era interoperable, y que dificultaba la entrada de nuevos operadores. Esa documentación no se tradujo en un retraso de la liberalización en el corredor Madrid-Sevilla ni en una modificación restrictiva de los protocolos ante fallos del sistema. El contrato de migración a ERTMS se adjudicó en 2021; la puesta en servicio plena seguía pendiente en octubre de 2026.

Tras el accidente de Adamuz, Adif tenía registrado el defecto de nivelación en la soldadura que se rompió. La intervención no se produjo en el plazo que su propia normativa establecía. Tras Urda, Adif anunció

la revisión de los protocolos y la aceleración de la migración. Esas medidas llegaron después de las muertes. En ambos casos, el gestor de la infraestructura conocía las limitaciones técnicas y mantuvo las condiciones de operación que permitían que un fallo del LZB o un defecto de vía derivaran en colisión. Su responsabilidad no es solo técnica. Es de decisión: eligió no imponer restricciones temporales más estrictas mientras se completaba la modernización.

Renfe: el operador incumbente

Renfe sigue siendo el principal operador de alta velocidad. Sus trenes AVE circulaban por la misma línea y bajo los mismos protocolos que los de Iryo. En Urda, el AVE que impactó contra el Iryo había recibido la autorización de marcha normal desde el centro de control de Adif. Renfe no emitió esa autorización. Sí operaba en un marco en el que esa autorización era posible. Como operador histórico, Renfe tenía conocimiento directo de las particularidades del LZB y de las incidencias previas en la línea. No consta que utilizara esa posición para exigir, de forma pública y sostenida, una modificación de los protocolos antes de los accidentes.

Tras Urda, Renfe se sumó a los comunicados de condolencia y de colaboración con la investigación. Su papel en el “cambio de cromos” consiste en recordar que la infraestructura y la señalización son competencia de Adif, y que los maquinistas actúan conforme a las autorizaciones recibidas. Esa afirmación es formalmente correcta. También es incompleta: Renfe es el operador con mayor experiencia en la línea y con mayor capacidad de interlocución con Adif y con el ministerio. Esa capacidad no se tradujo en una presión efectiva para cerrar la brecha técnica antes de octubre de 2026.

Iryo: el nuevo entrante

Iryo entró en el corredor Madrid-Sevilla equipando sus trenes con LZB además del ERTMS que ya llevaban. Operó dentro de las reglas que Adif y el ministerio establecieron. En Adamuz, un Iryo descarriló por la rotura de un carril. En Urda, un Iryo quedó detenido por fallo del LZB y fue embestido. Como operador privado, Iryo tiene incentivos para

mantener la puntualidad y la ocupación. No tiene la competencia de modificar los sistemas de señalización ni los protocolos de Adif. Su responsabilidad se limita a cumplir las normas vigentes y a equipar sus trenes según lo exigido.

El “cambio de cromos” permite que se señale a Iryo como parte del aumento de tráfico que tensionó la infraestructura, sin que eso modifique el hecho de que la decisión de abrir el mercado antes de completar la migración ERTMS fue pública. Iryo circuló con el sistema que se le impuso. El fallo del LZB y la autorización de marcha normal no fueron decisiones suyas.

Los sindicatos: alerta y límite

Los sindicatos de maquinistas y de trabajadores de Adif habían trasladado, antes de los accidentes, quejas sobre el estado de la vía, las incidencias del LZB y la presión del tráfico. Tras la filtración de los audios de Urda, varios de ellos exigieron la publicación de las comunicaciones y la revisión inmediata de los protocolos. Esa posición los distingue de la respuesta institucional inicial, que tendió a limitar la difusión.

Al mismo tiempo, los sindicatos operan dentro del sistema. Negocian convenios, plantillas y condiciones de trabajo con Adif y con Renfe. Tras Adamuz y Urda se alcanzaron acuerdos de refuerzo de mantenimiento y de creación de empleo. Esos acuerdos son posteriores a las catástrofes. El papel sindical ha sido doble: han alertado de riesgos y han participado en la negociación de mejoras una vez producidos los accidentes. No han tenido la capacidad de imponer, por sí solos, la modificación de los protocolos de señalización o el retraso de la liberalización. Su denuncia de la cadena de fallos es relevante. Su integración en la negociación posterior también forma parte del mecanismo por el que las responsabilidades se redistribuyen sin que el marco técnico cambie de forma anticipada.

El mecanismo del “cambio de cromos”

Cuando se produce un accidente, la distribución de papeles permite que cada actor señale a otro:

- Adif puede recordar que los trenes circulan conforme a las autorizaciones y que los operadores deben cumplir las normas.
- Renfe puede señalar que la infraestructura y la señalización son de Adif.
- Iryo puede afirmar que opera con el equipamiento y los protocolos que se le exigieron.
- Los sindicatos pueden denunciar la falta de mantenimiento y de personal, y al mismo tiempo negociar mejoras.
- El ministerio puede anunciar investigaciones y medidas futuras sin modificar de inmediato las condiciones que permitieron la cadena de fallos.

Este intercambio no es una conspiración. Es el resultado de un diseño institucional en el que la liberalización multiplicó los operadores sin unificar plenamente los sistemas de protección ni establecer una responsabilidad clara y anticipada sobre la finalización de la migración técnica. El “cambio de cromos” diluye la presión para que alguien, antes del accidente, imponga la restricción que el sistema automático ya no garantiza.

## Conclusión

Renfe, Adif, Iryo y los sindicatos ocupan posiciones distintas en el sistema ferroviario liberalizado. Adif gestiona la infraestructura y conoce las limitaciones del LZB. Renfe opera la mayor parte de los trenes y tiene experiencia en la línea. Iryo circula con las reglas que se le imponen. Los sindicatos alertan y negocian. Ninguno de ellos, por separado, corrigió a tiempo la cadena de fallos que condujo a Adamuz y a Urda. El mecanismo del “cambio de cromos” permite que, después de las muertes, cada uno pueda señalar al otro mientras el marco técnico y normativo permanece esencialmente intacto hasta que la catástrofe obliga a anunciar cambios.

Este capítulo ha descrito esa distribución de papeles y sus consecuencias. La dilución de responsabilidades no es un efecto secundario de la liberalización. Es una de las formas en que el sistema evita la corrección anticipada de los riesgos que él mismo ha documentado.

## Capítulo XIV. La corrupción progresista como causa

*Del dinero mal gastado y las prioridades ideológicas a las consecuencias reales en vidas humanas*

La corrupción progresista no se reduce al cobro de comisiones o al desvío directo de fondos públicos hacia cuentas privadas. Se manifiesta también en la asignación sistemática de recursos y de atención política a objetivos ideológicos y de relato, mientras se postergan las inversiones y las decisiones técnicas que habrían reducido riesgos conocidos en infraestructuras críticas. Ese desvío no aparece en los sumarios como un delito de malversación clásica. Aparece en los calendarios incumplidos, en los protocolos que no se modifican, en el mantenimiento que no crece al ritmo del uso y en las explicaciones que atribuyen las catástrofes a factores externos. Sus consecuencias, sin embargo, se miden en vidas humanas.

Este capítulo examina esa forma de corrupción. Analiza cómo las prioridades del modelo de gobierno descrito en los capítulos anteriores —la proyección de modernidad, la descarbonización acelerada y la estabilidad de la coalición— han condicionado el gasto y las decisiones en ferrocarriles, energía y protección civil, hasta convertir defectos documentados en accidentes con decenas de muertos.

### El dinero y las prioridades

Entre 2018 y 2026, los presupuestos y los convenios destinados a infraestructuras crecieron en términos nominales. Se anunciaron planes de modernización ferroviaria, inversiones en renovables y fondos para adaptación al cambio climático. El problema no fue la ausencia de partidas. Fue la distribución efectiva de esas partidas y el orden de las decisiones. En el ferrocarril, se priorizó la apertura de capacidad a nuevos operadores y el aumento de frecuencias. La finalización de la sustitución del LZB por ERTMS en el corredor Madrid-Sevilla, adjudicada en 2021, siguió retrasada. El gasto de mantenimiento por unidad de tráfico no acompañó el crecimiento de viajeros. Los defectos de vía documentados, como el de la soldadura de Adamuz, no recibieron intervención en los plazos internos de Adif.

En energía, se destinaron recursos importantes a nueva capacidad eólica y fotovoltaica. La remuneración de la disponibilidad de generación firme y el mantenimiento de inercia en el sistema recibieron menos atención relativa. El calendario de cierre de centrales convencionales se mantuvo. El 28 de abril de 2025, el sistema operaba con una penetración de renovables intermitentes superior al 70 % y con reserva rodante insuficiente. El colapso se produjo.

En la Comunidad Valenciana, existían estudios de inundabilidad y fondos teóricamente disponibles para obras de drenaje y laminación. La ocupación de zonas de riesgo continuó. Cuando llegó la DANA del 29 de octubre de 2024, los avisos meteorológicos no se tradujeron en alertas tempranas eficaces a la población. Más de 220 personas murieron.

En los tres casos, el dinero existía o se podía haber reasignado. La prioridad política no fue cerrar las brechas técnicas conocidas antes de que produjeran víctimas.

## La ideología como criterio de asignación

La corrupción progresista opera mediante la elevación de objetivos ideológicos a criterio principal de decisión. En el ferrocarril, la liberalización se presentó como modernización europea y beneficio para el ciudadano. Esa presentación justificó mantener e incrementar el tráfico en una línea cuyo sistema de señalización principal estaba reconocido como obsoleto. En energía, la descarbonización acelerada se convirtió en el eje del relato. Las advertencias sobre estabilidad del sistema quedaron subordinadas al anuncio de récords de generación renovable. En la gestión del territorio y de las emergencias, la atribución predominante al cambio climático sirvió para explicar la magnitud de la DANA sin detenerse en la misma medida en los retrasos de alerta y en la planificación urbanística.

Este criterio no elimina el gasto. Lo orienta. Se financian proyectos visibles y alineados con el relato —nuevas frecuencias, nueva potencia renovable, declaraciones de emergencia climática— mientras se difieren las actuaciones menos visibles pero decisivas para la seguridad: la sustitución completa de un sistema de señalización, el

mantenimiento de reserva rodante, la restricción efectiva en zonas inundables o la activación temprana de alertas. El resultado es un desequilibrio entre lo que se anuncia y lo que protege.

## De la prioridad ideológica a la cadena de fallos

La conexión entre esas prioridades y las muertes no es abstracta. En Adamuz, el defecto de nivelación estaba registrado. La normativa de Adif exigía intervención. El tráfico había aumentado. La rotura del carril mató a 46 personas. En Urda, el comportamiento del LZB ante fallos estaba documentado desde 2022. Los protocolos permitían autorizar marcha normal. El centro de control lo hizo. Transcurrieron diecisiete minutos. Murieron 69 personas. En el apagón del 28 de abril de 2025, la baja inercia era una condición conocida. El sistema colapsó. En Valencia, los avisos de AEMET existían. La alerta a la población llegó tarde.

En ninguno de estos casos faltó información técnica previa. Faltó la decisión de anteponer la corrección del riesgo a la continuidad del relato y de la actividad. Esa decisión es política. Corresponde al Gobierno que fija las prioridades del ministerio, de Adif y de la política energética. Cuando esas prioridades colocan la imagen de liberalización exitosa o de liderazgo climático por encima de la finalización de las migraciones técnicas y del refuerzo de los márgenes de seguridad, el dinero se gasta, pero no se gasta primero en lo que evita las muertes.

## La opacidad como complemento

La corrupción progresista se completa con la gestión de la información. Tras los accidentes, la primera reacción ha sido anunciar investigaciones y limitar la difusión de los elementos que permiten reconstruir la secuencia —los audios de Urda, los registros de inercia del sistema eléctrico, los tiempos exactos de activación de alertas en Valencia—. Esa opacidad no oculta un desvío de fondos en sentido clásico. Oculta, temporalmente, la relación entre las prioridades políticas y los fallos concretos. Permite mantener el relato de que se trata de incidentes técnicos o de fenómenos extremos mientras se

anuncian medidas futuras. El coste de esa opacidad se paga en la dificultad de exigir correcciones antes de la siguiente catástrofe.

## Conclusión

La corrupción progresista, entendida como la subordinación sistemática de las decisiones técnicas de seguridad a prioridades ideológicas y de relato, es una causa directa de las consecuencias en vidas humanas analizadas en este libro. No porque alguien haya desviado una partida concreta hacia un bolsillo privado en cada accidente, sino porque el modelo de gobierno ha orientado el dinero, la atención y los calendarios hacia lo que sostiene la imagen de modernidad progresista, mientras dejaba abiertas las brechas que Adif, los gestores eléctricos y los servicios de emergencia ya habían identificado.

Adamuz, Urda, el Gran Apagón y la DANA de Valencia no son sucesos inconexos. Son manifestaciones de un mismo criterio de asignación: primero el relato, después la corrección de los riesgos conocidos. Ese criterio ha tenido un coste medible en muertos. Este capítulo ha descrito esa causa. El capítulo final examinará si es posible interrumpirla.

## Capítulo XV. Corolario: Urda no es un accidente aislado

*Adamuz, el Gran Apagón, Valencia, Ceuta y Urda como síntomas del mismo modelo. Conclusiones y qué se debería cambiar*

Urda no fue un accidente aislado. Fue el desenlace más reciente de una secuencia de fallos en infraestructuras críticas que comparten el mismo origen: un modelo de gobierno que subordina la corrección de los riesgos conocidos a la preservación del relato y de la coalición. Adamuz, el Gran Apagón del 28 de abril de 2025, la DANA de Valencia del 29 de octubre de 2024, las crisis recurrentes en la gestión de la frontera de Ceuta y la colisión de Urda del 28 de octubre de 2026 no son sucesos inconexos. Son manifestaciones de una misma lógica de decisión. Este capítulo final reúne esas manifestaciones, extrae las conclusiones y señala los cambios que serían necesarios para interrumpir la cadena.

### Los síntomas del mismo modelo

En Adamuz, el 19 de enero de 2026, un defecto de nivelación documentado en una soldadura de la línea Madrid-Sevilla no se corrigió en el plazo exigido por la normativa de Adif. El tráfico había aumentado tras la entrada de nuevos operadores. La rotura del carril provocó 46 muertes. En Urda, nueve meses después y en la misma línea, un fallo del LZB —sistema reconocido como obsoleto por Adif desde 2022— detuvo un Iryo. El centro de control autorizó marcha normal al AVE que se aproximaba. Transcurrieron diecisiete minutos. Murieron 69 personas. En ambos casos, la información técnica previa existía. La intervención restrictiva no se produjo a tiempo.

El 28 de abril de 2025, el sistema eléctrico peninsular colapsó. Operaba con una penetración de generación renovable intermitente superior al 70 % y con niveles de inercia y de reserva rodante insuficientes. Los gestores del sistema habían alertado de esos riesgos. El calendario de reducción de generación síncrona se mantuvo. El apagón afectó a más de 50 millones de personas. La explicación oficial minimizó la relación con el mix de generación.

El 29 de octubre de 2024, la DANA de Valencia produjo más de 220 muertos. Los avisos de AEMET de nivel rojo existían con antelación.

La activación de alertas a la población llegó tarde. Zonas clasificadas como inundables seguían ocupadas. La narrativa predominante atribuyó la magnitud de la tragedia al cambio climático, reduciendo el espacio para el análisis de la planificación y de la coordinación.

En Ceuta, las crisis migratorias recurrentes han mostrado la misma pauta: presión sobre una infraestructura y unos servicios limitados, respuestas tardías o improvisadas, y un relato que oscila entre la solidaridad y la excepcionalidad sin abordar de forma sostenida la capacidad real de gestión de la frontera y de los recursos asociados. Aunque de naturaleza distinta a los accidentes ferroviarios o al apagón, comparte el rasgo de que las limitaciones conocidas no se traducen en medidas preventivas proporcionales mientras se sostiene el discurso político del momento.

En todos estos episodios, el patrón es el mismo. Existe información técnica o operativa previa. Las prioridades políticas —imagen de liberalización exitosa, liderazgo en descarbonización, narrativa climática o gestión de la coalición— priman sobre la aplicación anticipada de restricciones o de correcciones. Cuando la catástrofe se produce, la respuesta combina la investigación, el anuncio de medidas futuras y la protección del relato.

## Conclusiones

La primera conclusión es que Urda, Adamuz, el Gran Apagón y la DANA de Valencia no son el resultado de fallos técnicos aislados ni de fenómenos puramente externos. Son el resultado de un modelo de gestión en el que los órganos técnicos producen alertas que no alteran los calendarios políticos. Adif documentó la obsolescencia del LZB. Los gestores eléctricos señalaron la pérdida de inercia. AEMET emitió avisos rojos. Esas informaciones no modificaron a tiempo las condiciones de operación.

La segunda conclusión es que la multiplicación de actores —Adif, Renfe, Iryo, sindicatos, ministerio— facilita el “cambio de cromos” descrito en el capítulo anterior. Cada uno puede señalar al otro después del accidente. Ninguno impone, antes, la restricción que el

sistema automático o la planificación ya no garantizan. Esa dilución no es accidental. Es funcional al mantenimiento del relato.

La tercera conclusión es que la corrupción progresista, en el sentido analizado en el capítulo 14, opera como causa. No mediante el desvío clásico de fondos en cada caso, sino mediante la asignación sistemática de prioridad al relato y a los objetivos ideológicos sobre la finalización de las migraciones técnicas, el mantenimiento de los márgenes de seguridad y la activación temprana de las protecciones. El dinero se gasta. No se gasta primero en cerrar las brechas que ya estaban identificadas. El coste se mide en vidas.

La cuarta conclusión es que el modelo construido bajo Pedro Sánchez —dependencia de pactos, control del relato y subordinación de lo técnico a la estabilidad política— genera los incentivos para que ese patrón se repita. Mientras el coste político de reconocer un problema estructural y aplicar restricciones temporales sea más alto que el coste de mantener la actividad y explicar después el incidente, las infraestructuras críticas seguirán operando con márgenes reducidos.

## Qué se debería cambiar

Interrumpir la cadena exige cambios concretos, no solo anuncios posteriores a las catástrofes.

En el ferrocarril, la entrada o el incremento de servicios de nuevos operadores en un corredor debe condicionarse a la finalización operativa de la migración al sistema de señalización estándar (ERTMS) y a la verificación de que los protocolos ante fallos imponen restricciones automáticas o equivalentes. Los defectos de vía documentados que superen los umbrales de la normativa interna deben implicar restricciones de velocidad o de capacidad hasta su corrección, no solo registro y vigilancia. El gasto de mantenimiento debe ligarse de forma transparente al tráfico real, con indicadores públicos de esfuerzo por viajero-kilómetro.

En el sistema eléctrico, los objetivos de penetración de renovables deben incorporar límites explícitos de inercia mínima y de reserva rodante. El cierre de generación síncrona no puede avanzar si esos límites no se cumplen mediante almacenamiento, nueva capacidad

firme o mecanismos de capacidad efectivamente remunerados. Los datos de operación en tiempo real sobre inercia y reserva deben ser públicos.

En protección civil y ordenación del territorio, los avisos meteorológicos de nivel rojo deben activar de forma automática y temprana los sistemas de alerta a la población, con protocolos que no dependan de decisiones discrecionales tardías. La ocupación de zonas inundables clasificadas debe restringirse de forma efectiva, con revisión periódica y pública del cumplimiento de los planes.

En el plano institucional, las grabaciones de los centros de control y los registros técnicos relevantes deben formar parte del esclarecimiento público en plazos definidos, no quedar indefinidamente bajo el argumento de la protección de la investigación. Los responsables políticos de los ministerios competentes deben responder de los calendarios incumplidos y de los protocolos vigentes, no solo anunciar medidas futuras.

Estos cambios no garantizan la ausencia de accidentes. Reducen la probabilidad de que los riesgos ya identificados se conviertan en catástrofes por la prioridad del relato. Exigen que la estabilidad política y la imagen de modernidad dejen de ser criterios superiores a la corrección de las brechas técnicas documentadas.

## Cierre

Urda no es un accidente aislado. Es el corolario de un modelo que ha gestionado las infraestructuras críticas subordinando la seguridad a otras prioridades. Adamuz mostró que un defecto de vía conocido podía matar. El Gran Apagón mostró que un sistema con baja inercia podía colapsar. Valencia mostró que unos avisos meteorológicos podían no traducirse en protección a tiempo. Urda mostró que un fallo de señalización y una autorización de marcha normal podían producir 69 muertos en diecisiete minutos. Ceuta recuerda que las limitaciones de capacidad, cuando no se abordan, generan crisis recurrentes.

El modelo que ha producido estos resultados puede mantenerse. También puede modificarse. La diferencia está en si se acepta que las alertas técnicas deben alterar los calendarios políticos antes de que se

cuenten los muertos, o si se sigue considerando que el relato puede corregirse después. Este libro ha reconstruido la cadena. La decisión de interrumpirla corresponde a quien tenga la capacidad de cambiar las prioridades.

## SEGUNDA PARTE. La Decadencia española desde el año 2004

### Capítulo I. Papá, ven en tren

Título: Papá, ven en tren

Capítulo 1. El andén de las luces quietas

El sol de las seis de la tarde caía limpio sobre los andenes de la estación de Villanueva del Camino. No había ni un papel en el suelo, ni una pintada, ni una voz alterada. Los bancos de madera, gastados por los años pero bien lijados, sostenían a viajeros que esperaban sin prisa. Un guardia de la estación, de gorra azul y bigote cano, caminaba despacio y saludaba con un leve movimiento de cabeza. Nadie corría. Nadie miraba de reojo.

Martín, de nueve años, tenía las manos en los bolsillos del abrigo y los ojos fijos en la curva de la vía. Su padre, Andrés, era ingeniero de vías y obras. Cada tarde, cuando terminaba el turno de inspección, el tren de las siete lo traía de vuelta. Martín sabía el horario de memoria: el silbato lejano, el rumor metálico que crecía, el primer faro amarillo que asomaba entre los chopos.

—Hoy viene el 312 —le dijo a su madre, que esperaba a su lado con una cesta de pan recién hecho—. Es el que lleva los frenos nuevos.

Ella sonrió. En aquella época los ingenieros mandaban en las vías. No había discursos. Había mediciones, peraltes bien calculados, balasto compactado y señales que funcionaban porque alguien había revisado el circuito la noche anterior. Las calles del pueblo, al otro lado de la estación, eran igual de tranquilas: los niños jugaban a la pelota hasta que anochecía y las puertas se dejaban entreabiertas porque no hacía falta cerrarlas del todo.

El tren apareció puntual. El maquinista tocó el silbato corto y el convoy se detuvo sin un tirón. Andrés bajó con el maletín de cuero, la chaqueta de lana gris y las botas manchadas de aceite limpio. Martín corrió los pocos metros que los separaban y se abrazó a su cintura. El padre le revolvió el pelo.

—Hoy hemos revisado el tramo del puente —dijo—. El acero está como el primer día. Podemos seguir durmiendo tranquilos.

Caminaron hacia casa por la calle principal. Un panadero barría la acera frente a su tienda. Dos ancianos jugaban al dominó en una mesa de mármol puesta en la calle. Nadie gritaba. Nadie pedía limosna con miedo en los ojos. La seguridad no era un lema; era el resultado de que cada uno hiciera bien su trabajo y de que quienes decidían sobre las vías fueran los que sabían calcular una curva a 120 kilómetros por hora sin que el tren se saliera.

## Capítulo 2. El taller de las manos expertas

El taller de mantenimiento olía a metal caliente y a aceite de máquina. Andrés llevaba a Martín los sábados por la mañana. Allí no había políticos posando con chalecos reflectantes. Había hombres con las uñas negras que conocían cada tornillo por su sonido. El jefe de taller, don Rafael, de sesenta y dos años, había empezado de aprendiz cuando las locomotoras aún llevaban vapor. Ahora supervisaba los bogies del material nuevo con la misma exigencia.

—Si el eje no está centrado al milímetro —explicaba a Martín mientras le dejaba tocar una rueda—, el tren vibra y el viajero no descansa. Y si no descansa, no confía. Y si no confía, deja de coger el tren. Todo se cae por un milímetro.

Martín aprendió a distinguir el sonido de un rodamiento bueno del que empezaba a fallar. Aprendió que la seguridad no se improvisaba con un titular. Se construía con horas de trabajo silencioso. Por la tarde, cuando volvían a casa, el padre le contaba historias de descarrilamientos que se habían evitado porque un inspector había insistido en cambiar una traviesa que “todavía aguantaba”. Nadie le había llamado alarmista. Le habían dado las gracias.

En las calles, la misma lógica. El sereno nocturno conocía a cada vecino. Si veía una luz encendida a deshora, llamaba a la puerta en vez de pasar de largo. Los jóvenes no formaban bandas porque tenían talleres, campos y equipos de fútbol donde se les exigía llegar a tiempo y respetar las reglas. La delincuencia no era un problema social

abstracto; era casi inexistente porque la comunidad no toleraba el desorden y porque el trabajo era accesible para quien quería hacerlo.

## Capítulo 3. La curva del río

Un día de primavera, Andrés recibió la orden de revisar el tramo más difícil de la línea: la curva cerrada junto al río, donde el terreno cedía con las lluvias. Llevó a Martín. Bajaron del tren de servicio en un apeadero casi vacío y caminaron por la vía con las linternas y el nivel de burbuja.

—Aquí el radio es justo —dijo Andrés, arrodillado—. Si el peralte falla dos centímetros, a velocidad de crucero el tren se inclina más de la cuenta. No es teoría. Es física.

Martín sostuvo el metro mientras su padre medía. Encontraron un asiento de balasto hundido. No era grave todavía, pero lo sería en dos inviernos. Andrés marcó el punto con tiza blanca y redactó el parte en el mismo andén, con letra clara. Esa misma noche el equipo de obras recibió la orden. Nadie discutió el presupuesto porque el presupuesto ya estaba calculado por quienes conocían el coste real de un descarrilamiento.

Mientras esperaban el tren de vuelta, un pastor pasó con sus ovejas por el camino paralelo. Saludó con la mano. No había miedo en su gesto. En aquellos tiempos un niño podía quedarse solo en un apeadero rural sin que nadie se preocupara más de la cuenta. Las vías eran territorio de ingenieros, no de discursos.

## Capítulo 4. El día del temporal

Llegó un temporal de tres días. El río subió y amenazó el estribo del puente. Andrés durmió en el puesto de mando improvisado junto a la vía. Martín lo esperó en casa con la radio encendida, escuchando los partes. A las cuatro de la madrugada sonó el teléfono. Era su padre.

—El puente aguanta —dijo—. Hemos reforzado con vigas de acero que teníamos de reserva. Mañana circulamos con limitación a ochenta

hasta que seque el terreno. Nadie va a arriesgar vidas por llegar diez minutos antes.

Al día siguiente el tren de las siete llegó con retraso, pero llegó. Los viajeros bajaron sin quejas fuertes. Sabían que el retraso era el precio de la seguridad. En la estación, el jefe de estación explicó la causa con un megáfono. No hubo aplausos ni abucheos. Hubo comprensión. Porque en aquel tiempo la gente distinguía entre un fallo humano y una decisión técnica correcta.

Martín vio a su padre bajar con los ojos enrojecidos de sueño y la chaqueta mojada. Le abrazó igual que siempre. Esa noche cenaron sopa caliente y el padre le contó cómo habían calculado el caudal máximo del río con datos de cuarenta años. Los números no mentían. Los ingenieros no posaban; medían.

## Capítulo 5. La escuela y el andén

En la escuela, el maestro de ciencias llevó a la clase a la estación para una visita. Andrés los recibió. Les explicó cómo funcionaba un circuito de vía y por qué una señal en rojo no se podía saltar ni con un decreto. Los niños tocaron las palancas del enclavamiento, bajo supervisión. Uno de ellos, el más callado, preguntó:

—¿Y si alguien quiere ir más rápido de lo que la vía permite?

Andrés se agachó a su altura.

—Entonces el tren se sale. Y no hay discurso que lo vuelva a poner en los raíles. Por eso mandan los que saben calcular, no los que saben hablar bonito.

El niño asintió. Esa tarde, al volver a casa, Martín le contó a su madre lo que había dicho su padre. Ella sonrió y le sirvió un vaso de leche. Fuera, en la calle, los niños jugaban hasta que las farolas se encendieron solas. Nadie los llamaba a casa por miedo. Los llamaban porque era hora de cenar.

## Capítulo 6. El relevo

Pasaron los años. Martín creció y entró en la escuela de ingenieros. Los veranos los pasaba de prácticas en el mismo taller donde había aprendido a distinguir el sonido de un rodamiento. Don Rafael ya se había jubilado, pero dejó escrito en un cuaderno las tolerancias que no se podían superar. Andrés seguía en activo, más canoso, pero con la misma chaqueta.

Una tarde, padre e hijo revisaron juntos el tramo del río. Martín midió. Andrés comprobó. Los números coincidían. No hubo discusión. El parte se firmó y la obra se programó para la semana siguiente. Mientras esperaban el tren de regreso, Andrés dijo:

—Cuando yo me jubile, esto seguirá funcionando si los que vengan hacen lo mismo que hemos hecho nosotros: medir antes de hablar.

Martín asintió. En el pueblo, las calles seguían tranquilas. Había cambiado el modelo de los coches y el color de las fachadas, pero no la costumbre de dejar la bicicleta apoyada en la pared sin candado. La seguridad no era nostalgia; era el resultado de décadas de trabajo bien hecho.

## Capítulo 7. La última inspección

El día de la jubilación de Andrés, el tren de las siete llegó con un minuto de adelanto. Martín, ya ingeniero, lo esperaba en el andén con su propia chaqueta de trabajo. Subieron juntos al puesto de mando y recorrieron la línea por última vez como padre e hijo en servicio. En cada curva Andrés señalaba un detalle que Martín ya conocía. En el puente del río se detuvieron.

—Aquí medimos el primer asiento hundido —dijo Andrés—. Tú tenías nueve años.

—Y el puente sigue en su sitio —respondió Martín.

Bajaron en la estación de Villanueva. El guardia de gorra azul, ahora más joven, les saludó. Caminaron por la calle principal. El panadero seguía barriendo. Los ancianos seguían con el dominó. Martín llevaba el maletín de su padre. No había necesidad de discursos. El tren había

llegado. El pueblo estaba en calma. Las vías estaban en orden porque quienes las cuidaban sabían lo que hacían.

## Epílogo

Años después, Martín lleva a su propio hijo al andén a la misma hora. El niño espera el silbato con las manos en los bolsillos. Cuando el tren aparece, puntual, el padre baja con el maletín y el niño corre a abrazarlo. En las calles, los niños siguen jugando hasta que anochece. Las puertas siguen entreabiertas. En las vías, los ingenieros siguen midiendo antes de decidir. El tren llega. Papá ha venido. Y todo está en su sitio.

**Capítulo II. La canción “Papá, ven en tren”**




Título: «Papá, ven en tren»

La Casa de la Ciudad y la Casa del Mar

(Escena lírica en estilo clásico, a la manera de Mozart. Duración aproximada: 6-7 minutos. Para voces: Soprano (Madre), Tenor (Padre), voces infantiles o ligeras (Niños), y posible coro breve. Tempo general: Andante grazioso con secciones de recitativo seco y aria más cantabile.)

Recitativo (secco) – La casa de la ciudad, al amanecer

Niños (en duermevela, a coro ligero):

¡Arriba, papá! Que hoy el tren nos lleva.

De la casa de la ciudad, la nuestra y pagada,

a la del mar, la de la costa, también nuestra,

sin deuda ni hipoteca que la sombra.

Madre (con ternura y un deje de la “cantinela de siempre”):

¡Que tengas cuidado, que prestes atención!

El beso de dormidos, como siempre,

y el abrigo, que el mar en la costa es fresco.

¡Qué papá más trabajador tenemos!

¿Qué haríamos sin él, sin esta casa firme

y la otra, junto al mar, que nos espera?

Padre (medio en broma, medio orgulloso):

Ya voy, ya voy. Las maletas están listas.

Una casa en la ciudad, otra en la costa:

ambas pagadas, con el trabajo de siempre.

Hoy el tren nos une, como todos los veranos.

Niño (Juanito) (llorón pero insistente):

¡Papá, ven en tren! ¡No por la carretera!

Que el tren es seguro, y así llegamos juntos

a la casa del mar, donde el futuro es claro.

Aria (Andante cantabile) – El Padre, con interjecciones de la familia

Padre:

De la casa de la ciudad partimos,

piedra a piedra levantada y saldada,

sin letra de banco ni sombra de deuda.

El tren nos lleva, sereno y puntual,

a la casa de la costa, la del mar,

también nuestra, con sus ventanas al horizonte.

(Los niños repiten en eco suave: “Papá, ven en tren… ven en tren a la costa.”)

Allí el sol nos espera, y la mesa puesta,

el jardín pagado y el porvenir abierto.

Una familia con futuro y prosperidad:

el trabajo de hoy, la casa de mañana,

el tren que une lo que el esfuerzo ha ganado.

Madre (en contrapunto breve):

¡Qué atención, qué cuidado!

El beso de siempre, el abrigo, el billete.

Así viajamos, de casa en casa,

libres de hipoteca, dueños de lo nuestro.

Recitativo accompagnato – En el andén / en el vagón

Niños:

¡Uno, dos, tres! ¡Juanito llorón, pero alegre!

El tren arranca. De la ciudad al mar.

¡Papá, ven en tren! ¡Ven con nosotros!

Padre:

Aquí vamos, de la casa pagada de la ciudad

a la casa pagada de la costa.

Sin prisa, sin miedo, con el billete en la mano

y el porvenir asegurado.

Madre:

Así es la prosperidad: dos casas propias,

una familia unida, un tren que nos lleva

de lo que ya es nuestro a lo que aún será.

Aria final / Coro (Allegro ma non troppo, con gracia clásica)

Todos (a modo de rondó o coro final):

¡Papá, ven en tren! De la ciudad a la costa.

¡Casa de la ciudad, pagada y firme!

¡Casa del mar, sin hipoteca y nuestra!

Una familia con futuro y prosperidad,

que viaja en el tren de lo ganado con esfuerzo.

De la ciudad al mar, del trabajo al descanso,

de la casa propia a la casa propia:

así se construye el mañana.

(Eco final, suave y luminoso:)

Ven en tren… ven en tren…

a la casa del mar,

donde el futuro ya es nuestro.

(Coda instrumental breve, a la manera de un final de ópera mozartiana: alegre, equilibrada, con el motivo rítmico del tren y el de la frase “ven en tren” transformado en tema instrumental.)

Esta letra está pensada para cantarse en estilo clásico: frases claras y equilibradas, repeticiones elegantes (como el estribillo “Papá, ven en tren”), diálogos en recitativo que recuerdan la escena familiar del anuncio de 1973, y arias más melódicas que subrayan la prosperidad, las dos casas propias (ciudad y costa), la ausencia de hipotecas y el futuro familiar. Puedes alargarla o acortarla ligeramente según el tempo

elegido; con un Andante y las repeticiones naturales de un rondó clásico alcanza fácilmente los 6-7 minutos.

**Capítulo III. La canción “Mamá, no vengas en tren”**




Título: Mamá, no vengas en tren

(Bulerías. Para voces infantiles y adultas, con palmas y jaleo. Duración aproximada 6-7 minutos con coplas, estribillo repetido y falsetas.)

Estribillo (a coro, con compás de bulerías):

¡Mamá, no vengas en tren!

¡Ni tú, choni, ni tú, charo!

¡Ni en coña!

¿Vas a coger el tren?

¿Estás loca?

¡NI en coña vayas en tren!

¡Y menos con un Iryo!

Que por esas vías andan

los que no saben gobernar.

¡Adamuz y Urda lloran

por los que ya no volverán!

Copla 1 (niño/a a la madre choni):

Mamá, con tus uñas pintadas

y el bolso de marca Luis Vuiton en el hombro,

no te subas hoy al AVE

que el control anda en el limbo.

En Adamuz se partió el carril,

en Urda embistió el de atrás,

y los que mandan en Madrid

siguen dándole al “ya está”.

Estribillo

Copla 2 (niño/a a la madre charo):

Charo, que te vas al pueblo

con el jersey de toda la vida,
déjate el billete en casa
que la vía no está segura.
Nueve meses y otro golpe,
la misma línea, el mismo drama,
y los políticos de turno
con promesas y con nada.

Jaleo: ¡Ole! ¡Eso es! ¡No te vayas, mamá!
¡Ni en coña!
¿Vas a coger el tren?
¿Estás loca?
¡NI en coña vayas en tren!
¡Y menos con un Iryo!

Copla 3 (a coro, más rítmica):
De Atocha salen los trenes
con el LZB que se cae,
y en el centro de control
alguien da la orden y se va.
Cuarenta y seis en Adamuz,
más de sesenta en Urda,
y la gente de a pie paga
lo que el político no cura.

Estribillo

Copla 4 (diálogo de los niños):

—Choni, que el tren va muy rápido

y la soldadura se parte.

—Charo, que el semáforo en rojo

y el AVE no se detiene.

¡Mamá, no vengas en tren!

¡Quédate en casa con nosotros!

Que de la seguridad

solo hablan cuando ya es tarde.

Jaleo: ¡Ay, mamá! ¡No te vayas!

¡Ni en coña!

¿Vas a coger el tren?

¿Estás loca?

¡NI en coña vayas en tren!

¡Y menos con un Iryo!

Copla 5 (más sentida, tempo ligeramente más lento dentro del compás):

En la tele salen los ministros

con el chaleco y el discurso,

pero el carril sigue roto
y el informe no llega nunca.
Los niños de las dos casas
os pedimos con la voz clara:
no subáis hoy al convoy
que la incompetencia no para.

Estribillo (más fuerte, con palmas cerradas)

Copla final / salida:
Mamá choni, mamá charo,
que el billete lo devolvemos,
que el tren de la alta velocidad
ya no es el que nos prometieron.
Adamuz no se olvida,
Urda tampoco se calla,
y mientras gobiernen así
mejor os quedáis en casa.

¡Mamá, no vengas en tren!
¡Ni tú, choni, ni tú, charo!
Que por esas vías andan
los que no saben gobernar.
¡Ni en coña!

¿Vas a coger el tren?

¿Estás loca?

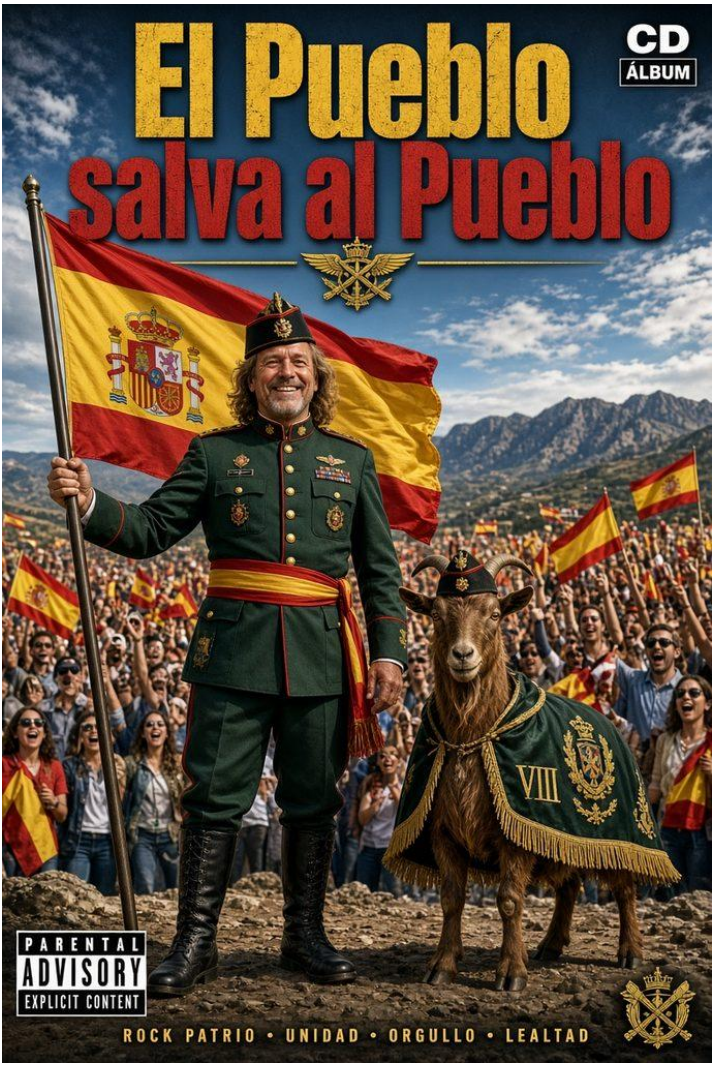
¡NI en coña vayas en tren!

¡Y menos con un Iryo!

(Cierre con palmas, jaleo y un “¡Viva!” seco, dejando el estribillo resonando.)

La letra está pensada para cantarse por bulerías (compás de 12, ritmo vivo y de jaleo), con el estribillo como motor que se repite y las coplas alternando voces infantiles o ligeras. El tono es de protesta y advertencia desde la perspectiva de los hijos, citando los accidentes reales de Adamuz (enero 2026, 46 fallecidos) y Urda (octubre 2026, alrededor de 69 fallecidos según balances iniciales) en la misma línea Madrid-Andalucía, en un contexto de críticas públicas a la gestión de la seguridad ferroviaria.

**Capítulo IV. La canción "El Pueblo salva al Pueblo otra vez"**




Título: El Pueblo salva al pueblo otra vez

[Intro – guitarras distorsionadas, ritmo lento y grave que va creciendo]

(Ruidos de viento, silbidos lejanos, luego batería entra seca)

[Estrofa 1]
En enero el hierro se partió en Adamuz,
el riel cedió y el mundo se partió en dos.
En octubre, en Urda, el silencio se hizo largo,
un tren parado y otro que no pudo parar a tiempo.

Dos heridas abiertas en la misma línea,
voces que se apagaron en un mismo camino.
Pero mientras el metal gritaba,
alguien ya corría hacia el humo.

[Pre-estribillo]
No hay dios que baje del cielo,
ni promesa que nos alcance.
Solo manos que se tienden,
solo pechos que se abren.

[Estribillo]
¡El pueblo salva al pueblo!
Cuando el miedo aprieta el pecho.
¡El pueblo salva al pueblo!
Cuando nadie nos protege.
¡Adelante! ¡Adelante!

Aunque duela cada paso.

¡Adelante! ¡Adelante!

Que el silencio no nos gane.

(Gritos de fondo: ¡Vamos! ¡Arriba! ¡Juntos!)

[Estrofa 2]

En los pueblos del camino salieron con linternas,

abrieron puertas, ofrecieron agua y abrigo.

Bomberos, sanitarios, vecinos de la noche,

formaron una cadena que no se rompe.

En Córdoba y en Toledo, en Madrid y en Sevilla,

el mismo grito cruzó las estaciones.

No preguntaron de quién era el tren,

preguntaron solo: ¿dónde están los vivos?

[Pre-estribillo]

No hay dios que baje del cielo,

ni promesa que nos alcance.

Solo manos que se tienden,

solo pechos que se abren.

[Estribillo]

¡El pueblo salva al pueblo!

Cuando el miedo aprieta el pecho.

¡El pueblo salva al pueblo!

Cuando nadie nos protege.

¡Adelante! ¡Adelante!

Aunque duela cada paso.

¡Adelante! ¡Adelante!

Que el silencio no nos gane.

(Gritos más fuertes: ¡No os soltamos! ¡Seguimos!)

[Puente – más lento, casi hablado, con guitarra limpia]

Cuarenta y seis. Sesenta y nueve.

Nombres que ahora son memoria.

Pero también son los que sacaron

a los heridos entre el hierro.

Los que aguantaron el turno

cuando ya no quedaba fuerza.

Los que dijeron “estoy aquí”

aunque temblara la voz.

[Solo de guitarra – 45-60 segundos, intenso, ascendente, con coro cantando “¡Adelante!” en el fondo]

[Estribillo final – más alto, con voces dobladas y público]

¡El pueblo salva al pueblo!

(¡El pueblo!)

Cuando el miedo aprieta el pecho.

(¡Salva al pueblo!)

¡El pueblo salva al pueblo!

(¡El pueblo!)

Cuando nadie nos protege.

(¡Salva al pueblo!)

¡Adelante! ¡Adelante!

Aunque duela cada paso.

¡Adelante! ¡Adelante!

Que el silencio no nos gane.

¡Adelante!

¡Adelante!

¡Adelante!

[Outro]

(Guitarras se van apagando, queda un solo de batería y voces lejanas)

El pueblo…

salva al pueblo…

¡Adelante!

(Se corta en seco con un golpe de batería)

Notas de interpretación:

La canción está pensada para sonar épica y anímica, con un estribillo que invite a cantar en coro y gritos de ánimo. El relato se centra en la respuesta solidaria y la superación colectiva, sin entrar en detalles gráficos de los accidentes. Duración estimada: 6:40–7:15 minutos según el tempo y la extensión del solo.

**Capítulo V. La canción “Cantidad de Movimiento y Energía”**




Título: Cantidad de movimiento y energía

(Flamenco por bulerías)

Introducción (guitarra y palmas, ritmo de bulerías)

(Compás 12: 1-2-3 4-5-6 7-8 9-10 11-12)

¡Ay, ay, ay!

Que no es lo mismo, no es lo mismo…

Que no es lo mismo, compañero ingeniero,

Del Colegio de Ingenieros de Madrid

y seguramente del Real Madrid de Florentino Pérez

El amo de la Sexta de García Ferreras

lo que corre y lo que golpea,

lo que empuja y lo que quema.

Estribillo

Cantidad de movimiento,

que es vectorial, que tiene rumbo,

masa por velocidad,

kilogramo metro por segundo.

¡Y la energía no es igual!

¡Ay, la energía es escalar!

Un Medio de la masa por velocidad al cuadrado,

Energía Cinética

en julios se mide, en julios se acaba.

(Palmas y “olé”)

Letra 1

El momento lineal va derecho,

tiene flecha, tiene dirección,

si el tren va a cien por hora,
el momento lleva su corazón.
Pero la energía cinética
no mira pa' dónde va,
solo cuenta lo que hay dentro,
lo que puede destrozar.
¡Te enteras, Contreras!
¡Ja ja ja ja!
¡Y además del Real Madrid!
Si confundes las dos cosas,
si dices que masa por velocidad
es energía, te equivocas,
y el accidente no se investiga bien.
Porque en Urda, en la vía,
hay que saber qué se conserva
y qué se disipa en el choque,
qué se para y qué se quema.

Estribillo
Cantidad de movimiento,
vectorial, con su unidad,
kilogramo metro por segundo,
no se te vaya a olvidar.
Energía cinética,

escalar, sin dirección,

Un medio de la masa por velocidad al cuadrado,

en julios, con precisión.

JA ja ja ja ja

Letra 2

El frenado mira el momento,

la fuerza por el tiempo lo para,

pero el daño mira la energía,

lo que se rompe y lo que se aplasta.

Unas unidades son de impulso,

otras son de trabajo y calor;

si las mezclas en el informe,

el perito se equivoca, señor.

Y pasó lo de Adamuz

Y pasó lo de Urda

¿Y con estos ingenieros?

Más accidentes y muertos vendrán

Ja ja ja ja ja

Hay que medir bien la velocidad,

la masa de cada vagón,

saber si el semáforo estaba verde

o si el sistema no respondió.

Porque investigar de verdad
no es contar cuentos ni opiniones,
es aplicar las ecuaciones
con las unidades correctas, sin confusiones.

Puente (más lento, luego vuelve el ritmo)
Ay, que no es lo mismo el empujón
que el golpe que se da,
no es lo mismo el vector
que el número que no mira pa' atrás.
En la vía de Urda,
en el informe del accidente,
si no sabes distinguirlas,
la verdad se te desvanece.

Letra 3 / Cierre
La Cantidad de movimiento:
Es Masa por Velocidad
unidades kilogramo por metro partido por segundo
dirección y sentido lleva.
La Energía cinética:
Es un medio de la masa por la velocidad al cuadrado
escalar, en julios se mide,
y en el choque se transforma.

Aprende bien las dos,

no las mezcles por hablar,

que para investigar un tren

hay que saber calcular.

Porque el que confunde

masa por velocidad con energía,

no puede explicar el accidente

ni la física que lo regía.

Y tendremos muchos accidentes más

Con gorilas maguilas e ingenieros del real madrid

Ja ja ja ja

Estribillo final (más intenso, con jaleos)

¡Cantidad de movimiento!

¡Vectorial, vectorial!

¡Energía cinética!

¡Escalar, escalar!

Kilogramo metro por segundo,

julios, julios, no te equivoques.

¡Ay, Urda, Urda,

que la física no miente!

¡Que no miente!

¡Me gusta la fruta!

¡Me gusta mucho la fruta!

¡Olé!

(Cierre con palmas fuertes, guitarra y “¡y ole!” hasta apagarse)

Esta estructura (estribillo recurrente + 3 letras principales + puente + cierre) se puede alargar o acortar en la interpretación real, con falsetas de guitarra, variaciones de compás y espacio para improvisación típica de bulerías. El tono es de “lección flamenca”: serio en el contenido físico, pero con el ritmo y la pasión propios del género.

Esta canción es base del siguiente tuit:

https://x.com/toribio_troyano/status/2116641291077333178

Jajajajajaja

Menudo payaso el Ingeniero Diego Marqueta del Colegio de Ingenieros de Madrid, que en el programa Horizonte, en el minuto 1:31:00 dice que Masa x Velocidad es Energía

Jajajajajaja

Masa x Velocidad es Cantidad de Movimiento o Momento Lineal

Para demostrarlo, se lo pregunto a Grok, que me dice:

No, la cantidad de movimiento (o momento lineal) y la energía son dos magnitudes físicas diferentes.

Principales diferencias:

• Cantidad de movimiento (\(p\)): Es una magnitud vectorial (tiene dirección y sentido) que se define como el producto de la masa por la velocidad (\(p = m \cdot v\)).

• Energía cinética (\(E_{c}\)): Es una magnitud escalar (solo tiene valor numérico) que mide la capacidad de un cuerpo para realizar un trabajo y se define como \(E_c = \frac{1}{2}mv^2\).


0:00 / 1:00
DIRECTO

**Capítulo VI. La canción “Pues si, soy zurdo”**




Título: «Pues sí, soy zurdo»

(Bulerías)

(Entrada de palmas y cajón, tempo vivo, compás de 12)

Ay, ay, ay, que me viene el son…

que si el zurdo es el que manda,

yo me apunto al pelotón.

Estribillo 1

Si tener una cátedra gracias a que mi marido es el presidente es de zurdos,

pues sí, soy zurda.

Si irse con mujeres de vida alegre y cobrar comisiones ilegales es de zurdos,

pues sí, soy zurdo.

(Verso 1 – voz más recitada, casi hablao)

Mira qué bien se vive cuando el cargo lo pone el que manda,

la cátedra cae del cielo y la firma del marido la blanda.

Y el otro, de madrugada, que se va donde no mira la ley,

vuelve con la cartera llena y el bolsillo de papel.

Pero eso, según dicen, es cosa de gente de bien…

¿o será que el de enfrente no sabe lo que es querer?

Estribillo 2

Si esconder joyas en una caja fuerte es de zurdos,

pues sí, soy zurdo.

Si contratar a unos matones para quitar de en medio a una jueza es de zurdos,

pues sí, soy zurda.

(Verso 2)

La vivienda la uso de bandera, la grito y la pinto de rojo,

mientras el novio, en silencio, tiene más de treinta pisos, lo cojo.

Y si la jueza molesta, se llama a quien sepa el camino,

que en este oficio, querida, a veces el miedo es el sino.

Pero eso no es delito si lo hace el que lleva la razón…

¿o será que la justicia también tiene su dueño y patrón?

Estribillo 3

Si usar la vivienda como arma política mientras oculto que novio tiene más de 30 pisos es de zurdos,

pues sí, soy zurda.

Si cobrar mordidas y pertenecer a una banda criminal es de zurdos,

pues sí, soy zurdo.

(Puente – más rítmico, palmas fuertes)

¡Ole! ¡Que no se note!

¡Que la foto salga limpia!

¡Que el que pregunta es facha!

¡Y el que calla, de familia!

Estribillo 4

Si permitir y ocultar que barcos marroquís suelten moros delante de la playa del Trampolín es de zurdos,

pues sí, soy zurdo.

Si permitir que grupos autollamados antifascistas aticen a policías y ataquen a ciudadanos que llevan la bandera española es de zurdos,

pues sí, somos zurdos.

(Verso final – más intenso, casi gritado en los acentos)

En Ceuta los militares salen con gas pimienta,

porque los de enfrente llegan con machete y con cuenta.

Y aquí, en la península, la bandera es provocación,

mientras el que la lleva se lleva la bofetada y el empujón.

Pero eso, según cuentan, es defender la libertad…

¿o será que la libertad también tiene dueño y patrón?

Estribillo final (se repite y se va alargando hasta los 7 minutos, con variaciones de “ole” y palmas)

Si armamos con gas pimienta a los militares en Ceuta para contrarrestar ataques de moros con machetes es de zurdos,

pues sí, somos zurdos.

Si todo lo anterior es de zurdos…

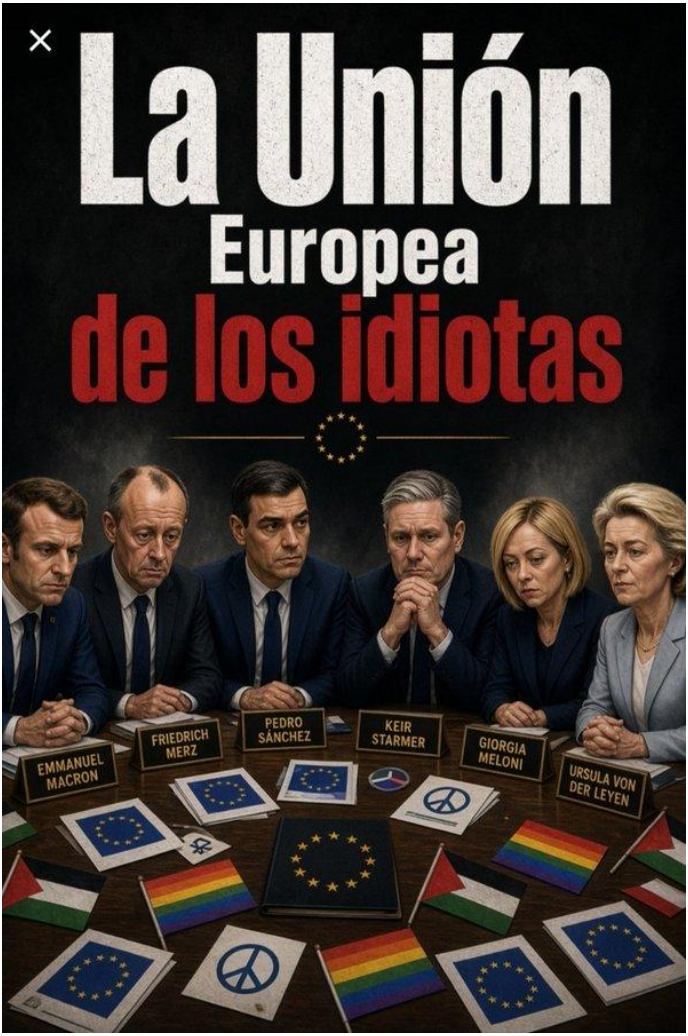
pues sí, soy zurdo.

Pues sí, soy zurda.

Pues sí… somos zurdos.

(Cierre con palmas aceleradas y un “¡Ay, que soy zurdo!” prolongado)

**Capítulo VII. La Unión Europea de los idiotas**




**Título: La Unión Europea de los idiotas**

*Novela humorística*

## Capítulo 1: La invitación que no se puede rechazar

En un despacho de Bruselas con más banderas que sentido común, Ursula von der Leyen cerró el ordenador portátil de un golpe seco. Acababa de colgar el teléfono con Emmanuel Macron, que había propuesto la idea entre risas y un vaso de vino demasiado caro.

—Invitamos a Pedro a una cena —dijo Ursula, mirando a Keir Starmer, que acababa de llegar con el paraguas todavía mojado—. Una cena… especial.

Starmer arqueó una ceja.

—¿Especial en qué sentido?

—En el sentido de que él cree que es una reunión de trabajo de alto nivel sobre el futuro de Europa, y nosotros sabemos que es otra cosa —contestó Ursula con una sonrisa que no llegaba a los ojos.

Macron, conectado por videollamada desde el Elíseo, intervino:

—El truco está en que él no se dé cuenta hasta que ya esté sentado. Traemos a Merz de Hacienda alemana para que le haga preguntas sobre los fondos europeos. Meloni se encargará de los detalles más… personales. Y nosotros tres —señaló a Ursula, Starmer y a sí mismo— seremos los anfitriones perfectos.

Starmer miró el techo.

—¿Y si se da cuenta?

—Pedro nunca se da cuenta —respondió Macron—. Esa es su mayor virtud. O su mayor defecto. Depende del día.

Ursula abrió una carpeta.

—La cena será el viernes en el edificio Berlaymont. Menú: sopa de tomate, pescado y un postre que todavía no he decidido. El postre es importante. Tiene que ser algo que él pueda explicar durante media hora sin que nadie le interrumpa.

Starmer tomó nota en un papel.

—¿Y el tema de conversación?

—Lo que él quiera —dijo Ursula—. Ese es el chiste.

Capítulo 2: El viaje en AVE (o casi)

Pedro Sánchez llegó a Bruselas el viernes por la mañana con una maleta de ruedas y la sensación de que por fin alguien le tomaba en serio. Había leído el correo de invitación tres veces. “Reunión informal de alto nivel sobre cohesión europea”. Sonaba importante. Importante de verdad.

En el taxi del aeropuerto al Berlaymont, el conductor le preguntó de dónde venía.

—De Madrid —contestó Pedro—. Voy a una reunión sobre el futuro de Europa.

El conductor asintió sin demasiado entusiasmo.

—¿Otra?

Pedro sonrió.

—Esta es diferente.

Cuando llegó al edificio, Ursula le esperaba en la entrada con una sonrisa de anfitriona y un pin de la Unión Europea en la solapa.

—Pedro, qué alegría. Pasa, pasa. Los demás ya están dentro.

Pedro estrechó la mano con fuerza.

—Gracias por invitarme, Ursula. Llevo tiempo queriendo hablar de los fondos de cohesión, de la política industrial, de la transición verde…

Ursula le interrumpió con suavidad.

—Todo eso lo hablaremos. Primero come. Tienes cara de no haber desayunado.

Capítulo 3: La mesa redonda

La mesa era ovalada, de madera clara. Alrededor estaban sentados Ursula, Macron, Starmer, Giorgia Meloni y Friedrich Merz. Pedro ocupó el sitio que le indicaron, entre Meloni y Merz.

Macron levantó la copa.

—Por Europa.

—Por Europa —repitieron todos.

Pedro bebió y empezó a hablar.

—Bueno, yo quería comentaros una idea que tengo sobre los Next Generation. Creo que podríamos reorientar parte de los fondos hacia…

Merz, que hasta entonces había estado mirando el mantel, levantó la vista.

—Pedro, una pregunta técnica. ¿Cuántos millones se han transferido a España en el último ejercicio y cuántos se han justificado ya?

Pedro parpadeó.

—Bueno… los datos exactos los tiene Hacienda, pero la idea general es que…

—No te pido la idea general —dijo Merz con voz de inspector—. Te pido los números. Los que están en el sistema.

Pedro miró a Ursula en busca de ayuda. Ursula sonreía y cortaba el pescado en trozos muy pequeños.

Meloni se inclinó hacia él.

—Pedro, cuéntanos. ¿Cómo lo llevas en casa con lo de la ley de vivienda? Porque aquí en Italia también tenemos problemas con los pisos vacíos y…

Pedro empezó a explicar. Habló del derecho a la vivienda, de la especulación, de los fondos buitre, de un decreto que había aprobado hacía tres semanas. Meloni asentía de vez en cuando y tomaba notas en una libreta pequeña. Pedro no se dio cuenta de que la libreta estaba en blanco.

Capítulo 4: El postre y las anécdotas

El postre llegó: una tarta de manzana con una vela apagada en el centro.

—Es simbólica —explicó Ursula—. Representa el futuro que todavía no se ha encendido.

Pedro la miró con admiración.

—Qué bonito. De verdad, Ursula, a veces no se valora lo suficiente el simbolismo en la política europea.

Macron intervino.

—Pedro, cuéntanos aquella anécdota del día que te reuniste con el presidente de Estados Unidos y le hablaste de la OTAN durante cuarenta minutos.

Pedro se animó. Empezó a contar. Contó cómo le había explicado la importancia de la autonomía estratégica, cómo había mencionado a Zapatero, cómo había hablado de la paz en el Mediterráneo. Starmer, sentado enfrente, se tapó la boca con la servilleta. Meloni tosió. Merz miraba el reloj.

Cuando Pedro terminó, hubo un silencio de tres segundos.

—Fascinante —dijo Ursula—. De verdad. Nunca lo había oído contado así.

Pedro sonrió, satisfecho.

—Gracias. Es que a veces uno tiene que insistir.

Capítulo 5: La llamada de Hacienda

El teléfono de Merz sonó. Él contestó en voz baja, en alemán, y luego colgó.

—Pedro, acaba de llamarme mi oficina. Hay una duda sobre un expediente de subvenciones que llegó a Berlín la semana pasada. ¿Te

importaría explicarnos, con tus propias palabras, qué es exactamente un “proyecto transformador”?

Pedro se irguió.

—Claro. Un proyecto transformador es aquel que cambia la realidad de un territorio, que genera empleo de calidad, que respeta el medio ambiente y que, sobre todo, tiene una narrativa clara.

Merz asintió lentamente.

—¿Y cómo se mide eso?

—Bueno… con indicadores. Y con sensibilidad.

Macron miró a Starmer. Starmer miró a Ursula. Ursula cortó otro trozo de tarta.

## Capítulo 6: El momento de la verdad (o casi)

Pedro se levantó para ir al baño. Cuando salió, la conversación se detuvo un segundo y luego continuó como si nada.

—¿Se ha dado cuenta? —preguntó Starmer en voz baja.

—Todavía no —contestó Macron—. Está en su elemento.

Meloni suspiró.

—Es casi entrañable.

Ursula no dijo nada. Miraba la puerta por donde había salido Pedro.

Cuando Pedro volvió, traía una idea nueva.

—He estado pensando. ¿Y si creamos un fondo europeo de solidaridad digital? Algo que una a los países del sur con los del norte a través de la inteligencia artificial…

Merz dejó el tenedor.

—Pedro. ¿Tienes los números de ese fondo?

Pedro sonrió.

—Todavía no. Pero tengo la visión.

## Capítulo 7: El brindis final

Ursula levantó de nuevo la copa.

—Quiero proponer un brindis. Por Pedro. Por su capacidad de explicar cualquier cosa durante más de veinte minutos seguidos sin que nadie le interrumpa. Por su optimismo. Y por recordarnos a todos que, a veces, la política europea necesita alguien que crea de verdad en lo que dice, aunque no sepa exactamente cómo se paga.

Todos brindaron. Pedro se emocionó un poco.

—Gracias. De verdad. No esperaba este reconocimiento.

Macron sonrió con la sonrisa que reservaba para las fotos oficiales.

—Es lo mínimo, Pedro. Lo mínimo.

## Epílogo

Tres semanas después, Pedro Sánchez concedió una entrevista en la que explicó que había mantenido una “reunión de alto nivel” en Bruselas en la que se habían tratado temas estratégicos de futuro. Dijo que la atmósfera había sido “constructiva” y que había encontrado “gran receptividad” por parte de sus colegas europeos.

En Bruselas, Ursula recibió el recorte de prensa y lo guardó en un cajón. Macron le mandó un mensaje: “Ha salido mejor de lo esperado”. Starmer respondió con un emoji de un pez. Meloni no contestó. Merz archivó el expediente.

Pedro, mientras tanto, preparaba otra propuesta. Esta vez sobre un tren de alta velocidad que uniera Madrid con Bruselas en menos de seis horas. Todavía no tenía los números, pero tenía la visión.

Y en eso, pensó, consistía Europa.

**Capítulo VIII. Tuits de Luis Toribio Troyano el 28 de octubre de 2026**

**Luis Toribio Troyano**
12,1 mil posts

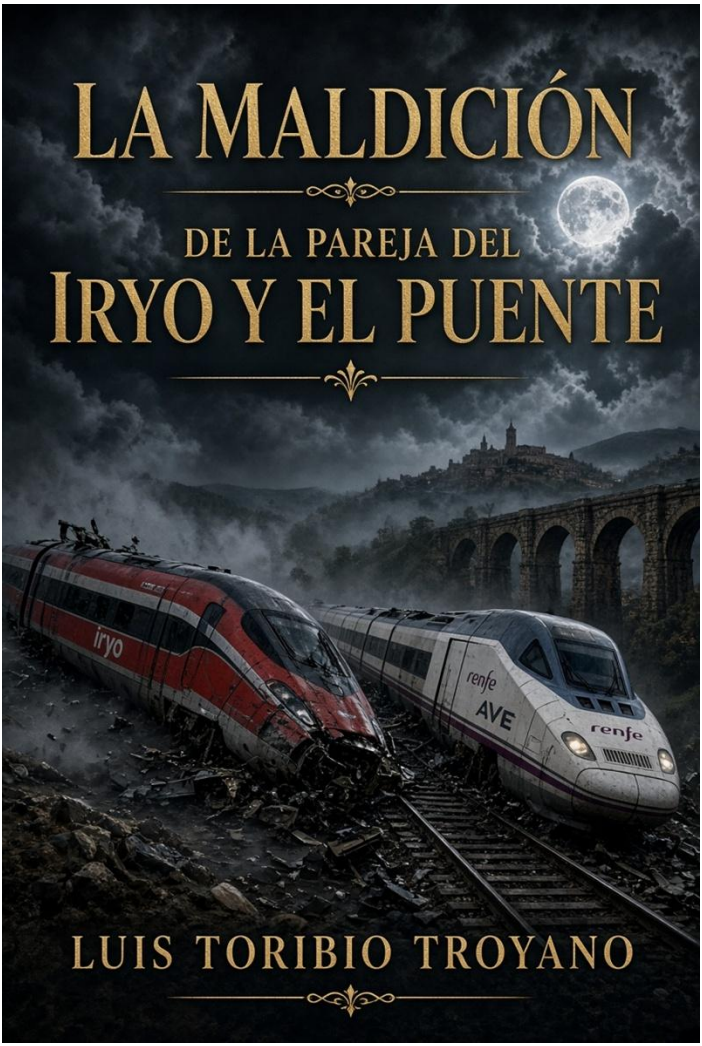
**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 28 oct.
Nuevo accidente de Óscar Puente:
Urda. A 40 kilómetros de dónde nació mi padre: Tembleque

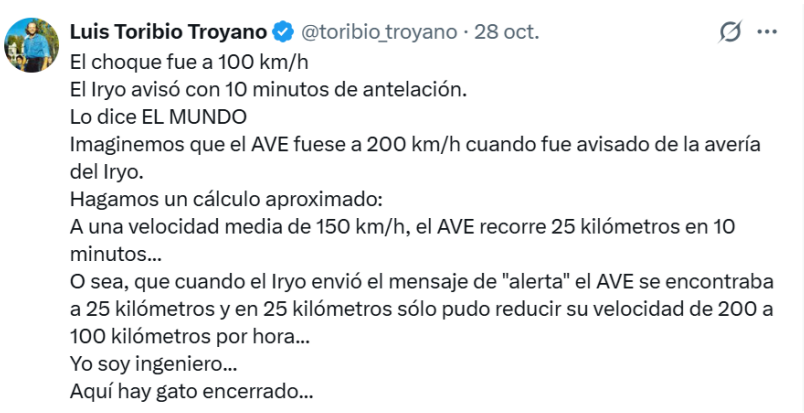



353

**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 28 oct.

Nuevo libro, con título "La Maldición de la pareja Iryo y el Puente", segunda parte de "La Corrupción Mata. El accidente ferroviario de Adamuz"






El choque fue a 100 km/h

El Iryo avisó con 10 minutos de antelación.

Lo dice EL MUNDO

Imaginemos que el AVE fuese a 200 km/h cuando fue avisado de la avería del Iryo.

Hagamos un cálculo aproximado:

A una velocidad media de 150 km/h, el AVE recorre 25 kilómetros en 10 minutos...

O sea, que cuando el Iryo envió el mensaje de "alerta" el AVE se encontraba a 25 kilómetros y en 25 kilómetros sólo pudo reducir su velocidad de 200 a 100 kilómetros por hora...

Yo soy ingeniero...

Aquí hay gato encerrado...



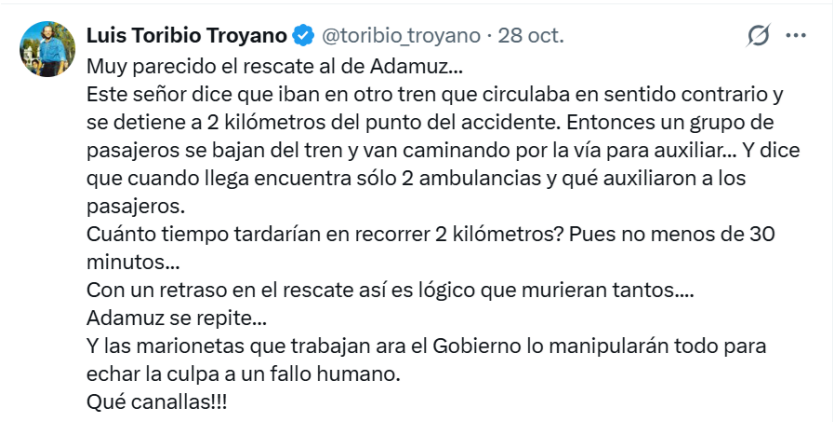

Papá, ven en tren...

Eran tiempos de Franco. La gente vivía en su casa que ya la tenían pagada y ahorraba para un futuro mejor...

Con los Progresistas y con Pedro Sánchez y Óscar Puente dirigiendo, envían mercenarios sorosianos en autobús para destruir Paris, Bilbao y Barcelona y revender sus robos en Wallapop. Mientras las infraestructura españolas son cada día más deficientes porque el dinero se emplea en putas y pagar 9.000 euros al mes a las ONG por cada mena...

Y nos extrañamos de que haya accidentes?

Ocurre lo que tiene que pasar mientras este Gobierno al completo no lo enviemos a Bukele...




Muy parecido el rescate al de Adamuz...

Este señor dice que iban en otro tren que circulaba en sentido contrario y se detiene a 2 kilómetros del punto del accidente. Entonces un grupo de pasajeros se bajan del tren y van caminando por la vía para auxiliar... Y dice que cuando llega encuentra sólo 2 ambulancias y qué auxiliaron a los pasajeros.

Cuánto tiempo tardarían en recorrer 2 kilómetros? Pues no menos de 30 minutos...

Con un retraso en el rescate así es lógico que murieran tantos....

Adamuz se repite...

Y las marionetas que trabajan ara el Gobierno lo manipularán todo para echar la culpa a un fallo humano.

Qué canallas!!!




Jajajaja

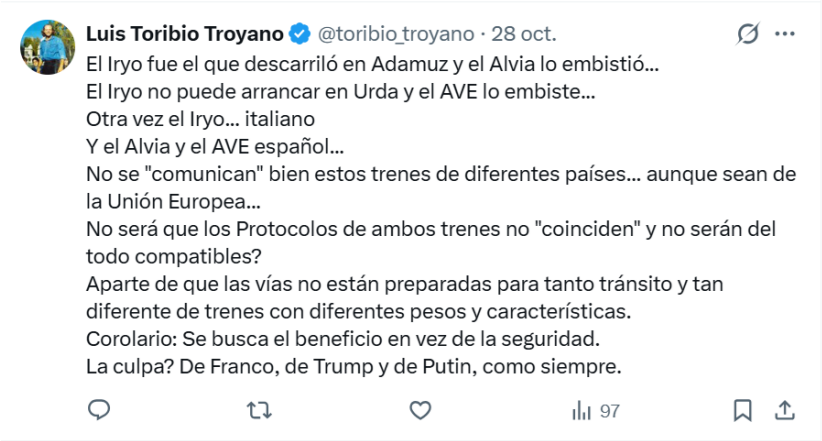
Tenía razón en mi primer tuit.

Óscar Puente dice que el AVE recorre 25 kilómetros hasta chocar con el Iryo...

Mis 25 kilómetros...

Jajajaja

Qué grande soy!




El Iryo fue el que descarriló en Adamuz y el Alvia lo embistió...

El Iryo no puede arrancar en Urda y el AVE lo embiste...

Otra vez el Iryo... italiano

Y el Alvia y el AVE español...

No se "comunican" bien estos trenes de diferentes países... aunque sean de la Unión Europea...

No será que los Protocolos de ambos trenes no "coinciden" y no serán del todo compatibles?

Aparte de que las vías no están preparadas para tanto tránsito y tan diferente de trenes con diferentes pesos y características.

Corolario: Se busca el beneficio en vez de la seguridad.

La culpa? De Franco, de Trump y de Putin, como siempre.




Muere la ex ministra Fátima Báñez en el accidente de tren de Urda (Toledo)

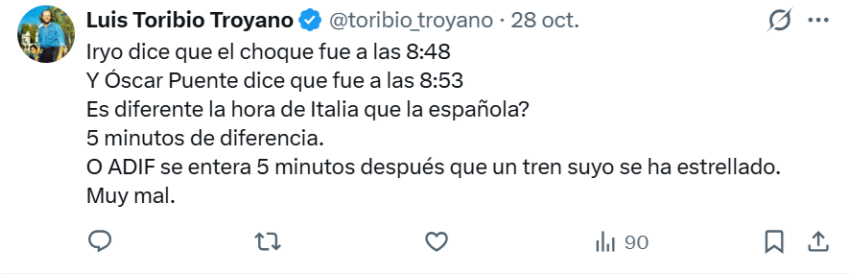
Descanse en Paz.

Hoy no, pero mañana el PP tiene que sacar toda la artillería "para saber todas las causas del accidente".

Se lo deben.

Si "lo ponen todo" para derrotar a los traidores del Gobierno español se le podrá dar una nueva oportunidad a Feijoo para que pueda gobernar.

Dalo todo, Feijoo para enviar a Bukele a todos el Gobierno traidor, con Otegi incluido, que hay hoy en España.




Luis Toribio Troyano

@toribio_troyano

.

28 oct.

Iryo dice que el choque fue a las 8:48

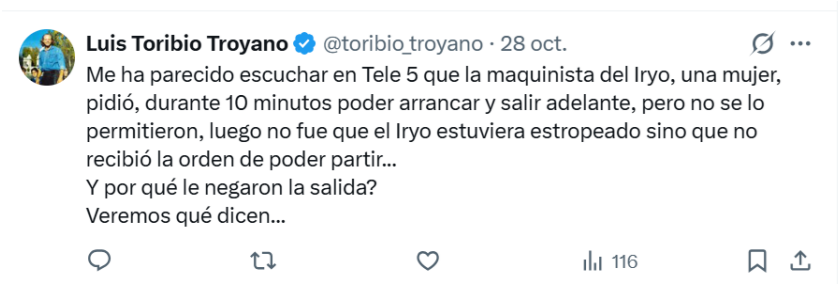
Y Óscar Puente dice que fue a las 8:53

Es diferente la hora de Italia que la española?

5 minutos de diferencia.

O ADIF se entera 5 minutos después que un tren suyo se ha estrellado.

Muy mal.




Me ha parecido escuchar en Tele 5 que la maquinista del Iryo, una mujer, pidió, durante 10 minutos poder arrancar y salir adelante, pero no se lo permitieron, luego no fue que el Iryo estuviera estropeado sino que no recibió la orden de poder partir...

Y por qué le negaron la salida?

Veremos qué dicen...




Hala, a tomar por culo!

El presidente de los ingenieros de caminos culpa a Óscar Puente del accidente de tren en Toledo: "Le hago responsable"




Qué sinverguenzas!

Qué asco!

El PSOE de Ceuta retira a un dirigente local para presentar como candidato al Senado a un activista que acampó en Sol

**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 28 oct.

Jajajaja
Cuánto dinero o qué puesto en ADIF le habrá prometido Óscar Puente a este maquinista para que hable y diga esas cosas para defender a Óscar Puente?
Se la han metido dobla al Iker Jiménez...
Óscar Puente ya comienza a colocar a sus muñecos....




Jajajaja

Cuánto dinero o qué puesto en ADIF le habrá prometido Óscar Puente a este maquinista para que hable y diga esas cosas para defender a Óscar Puente?

Se la han metido dobla al Iker Jiménez...

Óscar Puente ya comienza a colocar a sus muñecos....




Luis Toribio Troyano

@toribio_troyano

.

28 oct.

Yo creo que un punto muy importante es saber todo lo que pasó en la cabina de la maquinista del Iryo y por qué tuvo problemas en reiniciar el Sistema. No es cierto que le negaran la marcha como dicen los del Iryo... es que el tren no podía ponerse en marcha sin LZB...

Está preparado el Iryo para poder funcionar en todas las "formas" posible? Puede que no.... Y que el Iryo no sea del todo "compatible" con los AVE y los Alvia...

La historia se repite... Y con el Iryo...

Hay que investigar esta vía en función de lo que se ha dicho. Es mi impresión con los datos que he escuchado.

Y otra cosa. Si el Iryo no se ponía en marcha... Por qué no avisaron al AVE que debía detenerse?

## Capítulo IX. Tuits de Luis Toribio Troyano el 29/10/26




¿Cuántos AVE, Alvia, Iryo, Ouigo y oteos trenes están operativos en la linea de Alta Velocidad entre Madrid y Sevilla?

Actualmente (29 de octubre de 2026), ningún tren AVE, Alvia, Iryo, Ouigo ni otro está operativo en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla (ni en el corredor Madrid-Andalucía).[](<https://adif.es/w/incidencia-madrid-andalucia>)

La circulación está interrumpida desde el grave accidente del 28 de octubre cerca de Urda (Toledo, PK 118), donde un AVE de Renfe embistió por alcance a un tren de Iryo que cubría la misma ruta Madrid-Sevilla. Adif mantiene el corte en la línea de alta velocidad Madrid-Andalucía. Todos los servicios de las operadoras en ese corredor están cancelados o suspendidos:[](<https://x.com/InfoAdif/status/2115355409397711337>)

- Renfe (AVE, AVLO, Alvia, etc.): servicios suspendidos (incluyendo el 29 de octubre); venta de billetes bloqueada en el corredor hasta fechas posteriores (orientativamente diciembre en algunos anuncios).

- Iryo: todos los servicios desde Madrid al Corredor Sur cancelados, sin fecha de restablecimiento.

- Ouigo: circulaciones entre Madrid y Andalucía canceladas al menos hasta el 2 de noviembre (incluido).

Solo se mantienen operativos tramos no afectados, como Madrid-Toledo y Málaga-Sevilla. Hay planes alternativos por vía convencional en algunos tramos cortos (p. ej. Madrid-Ciudad Real-Puertollano), pero no sustituyen la alta velocidad completa a Sevilla.

[](<https://lanocion.es/espanya/20261028/renfe-suspende-alta-velocidad-madridandalucia-jue-zacf5.html>)

En condiciones normales (antes del accidente)

La ruta Madrid-Sevilla era una de las más frecuentadas, con aproximadamente 20-30 trenes diarios por sentido (unos 40-60 en total ida y vuelta), según datos de agregadores y operadores. La distribución aproximada era:

- Renfe (AVE + AVLO + algunos Alvia): la mayor parte (alrededor de 15-20 por sentido).

- Iryo: unos 5-7 por sentido.

- Ouigo: 3-4 por sentido.

En toda la línea Madrid-Andalucía (incluyendo otros destinos como Málaga que comparten infraestructura) se superaban las 70-100 circulaciones diarias en total.

La situación puede cambiar en cualquier momento según avances en la investigación, reparaciones de la vía y autorizaciones de Adif. Para la información más actualizada, consulta directamente Adif, Renfe, Iryo u Ouigo.

**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 29 oct.

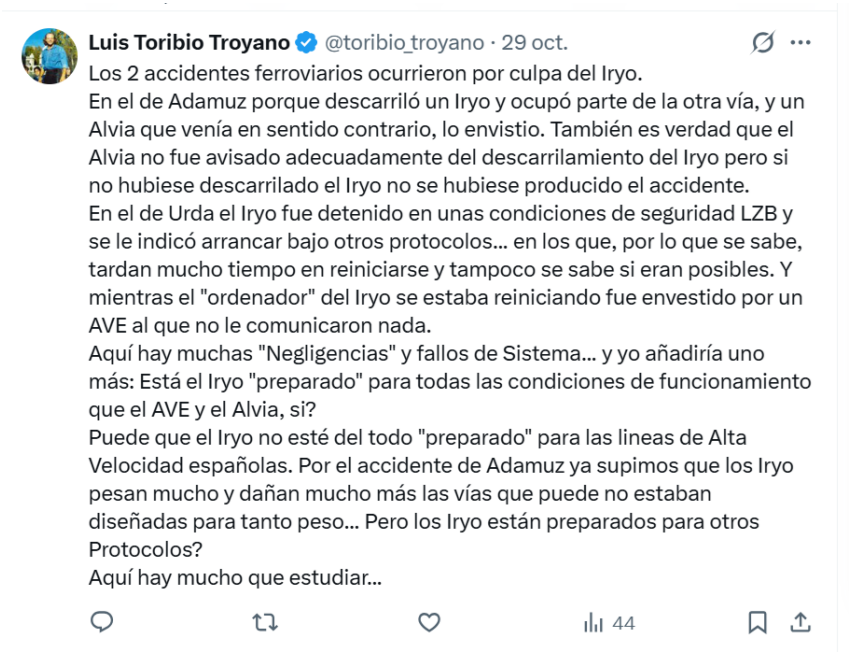
Lo PAIS, con su rápida filtración de los audios de las grabaciones de la Sala de Control de Atocha demuestra ser un perro servil a Pedro Sánchez.
Hasta la Ana Rosa lo confirma.
Es todavía peor "lo PAIS", la Cadena Ser y toda esa escoria bolivariana del grupo PRISA franquista y de las JONS




Lo PAIS, con su rápida filtración de los audios de las grabaciones de la Sala de Control de Atocha demuestra ser un perro servil a Pedro Sánchez.

Hasta la Ana Rosa lo confirma.

Es todavía peor "lo PAIS", la Cadena Ser y toda esa escoria bolivariana del grupo PRISA franquista y de las JONS




Los 2 accidentes ferroviarios ocurrieron por culpa del Iryo.

En el de Adamuz porque descarriló un Iryo y ocupó parte de la otra vía, y un Alvia que venía en sentido contrario, lo envistio. También es verdad que el Alvia no fue avisado adecuadamente del descarrilamiento del Iryo pero si no hubiese descarrilado el Iryo no se hubiese producido el accidente.

En el de Urda el Iryo fue detenido en unas condiciones de seguridad LZB y se le indicó arrancar bajo otros protocolos... en los que, por lo que se sabe, tardan mucho tiempo en reiniciarse y tampoco se sabe si eran posibles. Y mientras el "ordenador" del Iryo se estaba reiniciando fue envestido por un AVE al que no le comunicaron nada.

Aquí hay muchas "Negligencias" y fallos de Sistema... y yo añadiría uno más: Está el Iryo "preparado" para todas las condiciones de funcionamiento que el AVE y el Alvia, si?

Puede que el Iryo no esté del todo "preparado" para las lineas de Alta Velocidad españolas. Por el accidente de Adamuz ya supimos que los

Iryo pesan mucho y dañan mucho más las vías que puede no estaban diseñadas para tanto peso... Pero los Iryo están preparados para otros Protocolos?

Aquí hay mucho que estudiar...




¿ Qué pasó en esos 17 minutos que el AVE recorrió 25 kilómetros "SIN CONTROL"?




Jajajajajaja

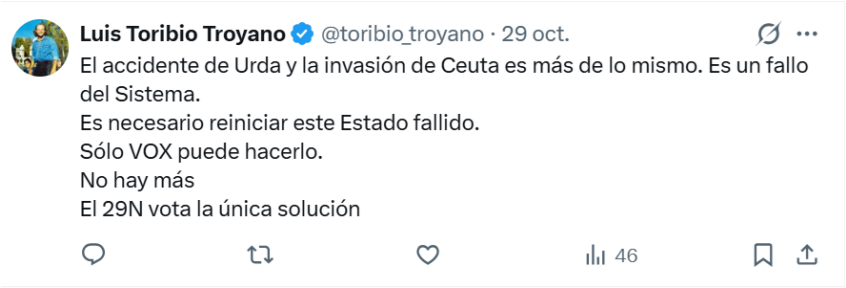
El CEO de Iryo alertó 23 días antes del accidente de que los fallos del LZB dejaban sus trenes inmovilizados

Tras el accidente, dijo primero que su maquinitna no recibió la orden de arrancar y ahora dice que los fallos LZB deja sus trenes parados.

Y el Puente dijo que el Sistema LZB se caía cada 5 minutos.

Jajajajajaja

Qué cachondos que son todos, incluido el CEO del Iryo...




El accidente de Urda y la invasión de Ceuta es más de lo mismo. Es un fallo del Sistema.

Es necesario reiniciar este Estado fallido.

Sólo VOX puede hacerlo.

No hay más

El 29N vota la única solución




Ya lo dije yo hace mucho tiempo:

Los Iryo no son totalmente compatibles para circular por las vías españolas... Y los Ouigo puede que tampoco sean del todo compatibles...

Y todo por ser más europeos...

Europa, Europa y Europa...

Y referente al sistema ERTMS no parece muy superior al LZB... qué no sea por el robo del cable...

En España: AVEs y ALVIAs...

Por cierto... También están diciendo en la Cuatro que los Iryo pesan mucho...

A la puta mierda Europa

A tomar por culo, Unión Europea!

**Capítulo X. Tuits de Luis Toribio Troyano el 30/10/26**



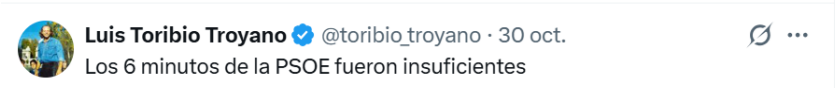

Si los trenes tuviesen que pasar la ITV para poder circular en España, al Iryo no le hubiesen permitido circular por las vías españolas que tienen el sistema LZB porque el sistema de reinicio en caso de caída es de más de 12 minutos, el doble de tiempo de los 6 minutos de diferencia que salió antes el Iryo que el AVE de Atocha....

• Tren Iryo (servicio 6076): Salió a las 07:54 horas.

• Tren AVE de Renfe (servicio 2080): Salió seis minutos después, a las 08:00 horas

¿Cómo se "come" esto?

Por la liberalización de "todo" lo que venga de Europa y de Marruecos tenemos que comernos los. Menas y perseguidos por la justicia incluidos.




La homologación de los trenes Iryo y Ouigo por España para poder circular a su antojo por las vías de tren española ha sido tan fácil como la nacionalización de argentinos por la vía de nietos.

Jajajaja

Menudo coladero!

Y Ceuta?

Barcos marroquíes en aguas españolas tirando moros y menas al agua ara que lleguen más fácilmente a Ceuta.

Todo es más de lo mismo.

Por cierto, los audios del apagón tardaron 11 meses en salir mientras las del Centro de Control de Atocha no tardaron ni unas horas.

Qué eficaces que son los lameculos de lo Pais y la Cadena Ser y de las JONS

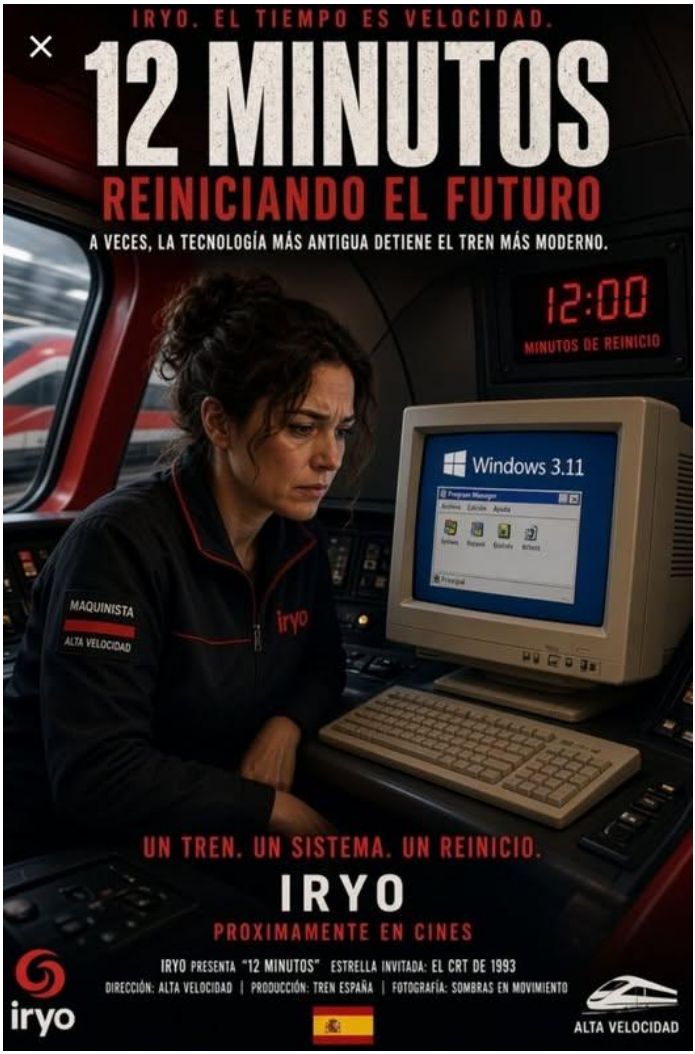
Jajajaja

Cuánto payaso y payasa!


Los 6 minutos
de margen de la PSOE
MADRID ATOCHA
7:54
IRYO
Salida de Atocha
8:00
AVE
Salida de Atocha
MADRID ATOCHA
iryo
iryo
renfe AVE
renfe AVE
6 minutos después...
Atocha
Urda
URDA
iryo
renfe AVE
Crónica de una muerte anunciada

**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 30 oct.

6 minutos de adelanto sobre el AVE...
Y 12 minutos para reiniciar el ordenador con Windows 3.11
Algo puede salir mal?



**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 30 oct.

Jajajajajaja
El compadreo del bipartidismo.
Tú (la PePa) no dices nada sobre Óscar Puente
Y yo (la PSOE) no digo nada sobre Ana Pastor
Cambio de cromos.
Lo mismo que siempre




Jajajajajaja

El compadreo del bipartidismo.

Tú (la PePa) no dices nada sobre Óscar Puente

Y yo (la PSOE) no digo nada sobre Ana Pastor

Cambio de cromos.

Lo mismo que siempre




La trabajadora social que atendió a la maquinista del Iryo: «No paraba de repetir que el semáforo estaba en rojo»

Comentario: En otro post he leído que intento reiniciar el Sistema del tren 2 veces y no pudo...

Y ahora que el semáforo estaba en rojo...

¿Sabes lgo más Grok?




Confirmado por el BOE: se permite a los propietarios pedir ayudas de 30.000 euros para reformar la vivienda para alquilarla

O sea, que dan 30.000 euros para reformar una casa para alquilar la a un precio más caro...

O es que además de gastarse 30.000 euros en mejorar una casa, se va a pedir un precio más bajo para alquilar?

Están locos...

Por cierto, en Amazon venden casas prefabricadas de 50 metros cuadrados por apenas 10.000 euros. Y España tiene más de 500.000 kilómetros cuadrados y mucha España vaciada....

Estás ideas de dar dinero para alquilar más caro es de IDIOTAS.

**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 30 oct.

El semáforo del Iryo está VERDE.
Y la maquinista del Iryo dijo reiteradamente que estaba ROJO
En qué quedamos?
Al final lo arrancó o no?
Por qué dijo que estaba ROJO?




El semáforo del Iryo está VERDE.

Y la maquinista del Iryo dijo reiteradamente que estaba ROJO

¿En qué quedamos?

¿Al final lo arrancó o no?

¿Por qué dijo que estaba ROJO?

## Capítulo XI. Tuits de Luis Toribio Troyano el 31/10/26




¿Y qué más da si dimite o cesan a Óscar Puente?

Las elecciones son en apenas 1 mes. A Pedro Sánchez tiene que cesarle y enviarlo a El Salvador de Bukele el Pueblo español con los votos el 29N

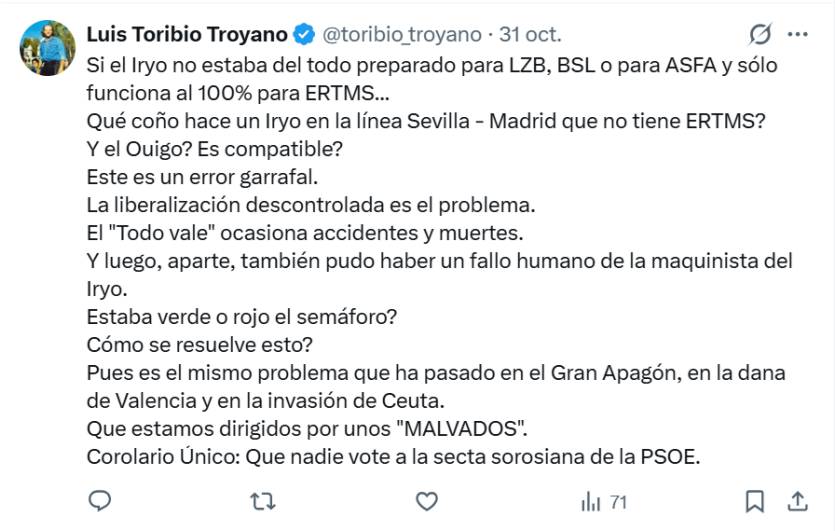
Óscar Puente es un peón más de Pedro Sánchez.

¿El accidente de Urda?

Pues lo mismo que el accidente de Adamuz, el Gran Apagón, la dana de Valencia y la invasión de Ceuta.

El PROGRESISMO de la hipocresía.

Propongo que la RAE admita progresista como sinónimo de hipócrita y se puedan usar esas palabras indiscriminadamente.




Si el Iryo no estaba del todo preparado para LZB, BSL o para ASFA y sólo funciona al 100% para ERTMS...

¿Qué coño hace un Iryo en la línea Sevilla - Madrid que no tiene ERTMS? ¿Y el Ouigo? ¿Es compatible?

Este es un error garrafal.

La liberalización descontrolada es el problema.

El "Todo vale" ocasiona accidentes y muertes.

Y luego, aparte, también pudo haber un fallo humano de la maquinista del Iryo.

¿Estaba verde o rojo el semáforo? ¿Cómo se resuelve esto?

Pues es el mismo problema que ha pasado en el Gran Apagón, en la dana de Valencia y en la invasión de Ceuta.

Que estamos dirigidos por unos "MALVADOS".

Corolario Único: Que nadie vote a la secta sorosiana de la PSOE.




Jajajajajaja

Menudo payaso el Ingeniero Diego Marqueta del Colegio de Ingenieros de Madrid, que en el programa Horizonte, en el minuto 1:31:00 dice que Masa x Velocidad es Energía

Jajajajajaja

Masa x Velocidad es Cantidad de Movimiento o Momento Lineal

Para demostrarlo, se lo pregunto a Grok, que me dice:

No, la cantidad de movimiento (o momento lineal) y la energía son dos magnitudes físicas diferentes.

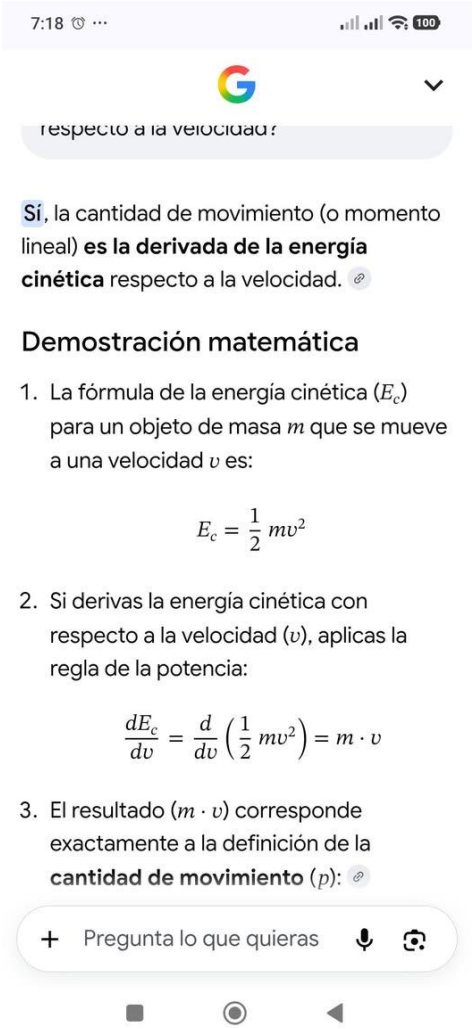
Principales diferencias:

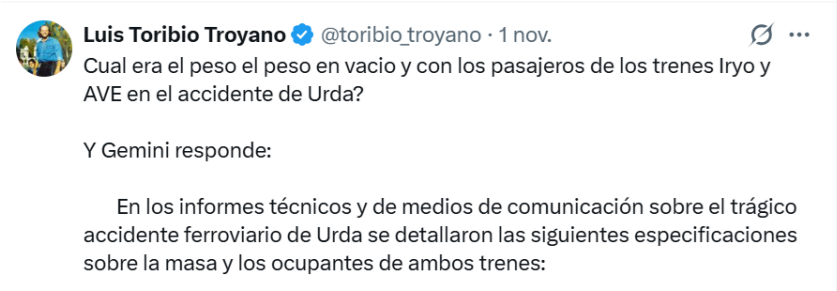
• Cantidad de movimiento ($p$): Es una magnitud vectorial (tiene dirección y sentido) que se define como el producto de la masa por la velocidad ($p = m \cdot v$).

• Energía cinética ($E_{c}$): Es una magnitud escalar (solo tiene valor numérico) que mide la capacidad de un cuerpo para realizar un trabajo y se define como $E_c = \frac{1}{2}mv^2$.

## Capítulo XII. Tuits de Luis Toribio Troyano el 1/11/26

**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 1 nov.
La cantidad de movimiento es la derivada de la energía cinetica respecto a la velocidad






¿Cual era el peso el peso en vacio y con los pasajeros de los trenes Iryo y AVE en el accidente de Urda?

Y Gemini responde:

En los informes técnicos y de medios de comunicación sobre el trágico accidente ferroviario de Urda se detallaron las siguientes especificaciones sobre la masa y los ocupantes de ambos trenes:

Pesos en vacío

• Tren Iryo (Frecciarossa 1000): 500 toneladas de peso en vacío (algunas fuentes iniciales estimaron 300 t, pero los datos consolidados de la infraestructura la situaron oficialmente en torno a las 500 toneladas).

• Tren AVE (Renfe Serie 103): 425 toneladas de peso en vacío.

Pasajeros a bordo

• Tren Iryo: Viajaban 147 pasajeros (además de 5 tripulantes).

• Tren AVE: Viajaban 397 pasajeros.

Peso estimado con pasajeros y equipaje

Para calcular la masa total aproximada en el momento del impacto, se aplica un estándar ferroviario e industrial estimado de 100 kg (0,1 toneladas) por persona, incluyendo su equipaje facturado y de mano:

• Tren Iryo con pasajeros: ~500 t + 15,2 t (152 personas en total) = 515,2 toneladas aproximadamente.

• Tren AVE con pasajeros: ~425 t + 39,7 t (397 personas más tripulación) = 464,7 toneladas aproximadamente.



## Capítulo XIII. Tuits de Luis Toribio Troyano el 2/11/26




Lola Moreno, controladora aérea (USCA): "La filtración de los audios del accidente ferroviario es inadmisible e ilegal"

Mi opinión: Yo no lo veo así. El Pueblo tiene derecho a conocer la "Incompetencia" también de las empresas, por muy grandes y poderosas que sean.

Si no se hace así, entonces se procede "al cambio de cromos" que han hecho PP y PSOE toda la vida.

También hubo fallo humano. Uno más. Aún así, después del fallo humano hubo 17 minutos para poderlo corregir.Que quiere decir que después del error del controlador de Atocha hubo muchos más errores.

El error inicial? Poner a Pedro Sánchez, de Presidente de Gobierno, gracias al dinero proporcionado por las saunas del suegro.

Y después vino el Gran Apagón, la gota fría de Valencia, Adamuz, Ceuta y ahora Urda...

¿Y tú qué piensas, GROK?

El post de @toribio_troyano cita correctamente a Lola Moreno, presidenta de la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA). En una entrevista publicada el 2 de noviembre de 2026 en *Diario de Mallorca*, Moreno calificó la filtración de los audios del accidente de Urda (Toledo) de “inadmisible e ilegal”, argumentó que las comunicaciones deben permanecer bajo custodia para la investigación y expresó apoyo a los controladores ferroviarios afectados. El sindicato ferroviario y otros colectivos del sector han presentado denuncias judiciales por la difusión de esas grabaciones. [](<https://share.google/q8VC6dzID1XEKsz0U>)

El accidente ocurrió el 28 de octubre de 2026 cerca de Urda, en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Un AVE de Renfe embistió por detrás a un tren Iryo que estaba detenido tras un fallo del sistema de seguridad LZB. El balance provisional es de 69 fallecidos. Los audios filtrados muestran que, tras la incidencia, el centro de control de Adif en Atocha autorizó al AVE a reanudar con “marcha normal” en lugar de la marcha a la vista reglamentaria (velocidad limitada), mientras el Iryo seguía parado en la misma vía. Transcurrieron unos 17 minutos entre las primeras comunicaciones de fallo y la colisión. La investigación judicial y técnica sigue abierta; los sindicatos y la jueza del caso han pedido preservar la confidencialidad de las pruebas.

[](<https://cadenaser.com/nacional/2026/10/29/los-17-minutos-clave-que-llevaron-a-la-tragedia-de-urda-de-la-primera-llamada-al-choque-fatal-entre-los-trenes-cadena-ser/>)

El post expresa la opinión de que el público tiene derecho a conocer posibles incompetencias de las empresas y critica lo que describe como un “cambio de cromos” entre PP y PSOE. Vincula el suceso de Urda con otros episodios (el apagón de abril de 2025 que afectó a la península, la DANA de Valencia, el accidente de Adamuz de enero de 2026 con 46 muertos en la misma línea, y el incidente de Ceuta) y atribuye el “error inicial” a la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno,

mencionando los negocios de saunas del padre de Begoña Gómez. Esos negocios han sido objeto de reportajes periodísticos y de ataques políticos (incluyendo referencias de Villarejo), pero no existe una resolución judicial que acredite que financiaron la carrera de Sánchez.

[](<https://theobjective.com/espana/2025-07-11/todo-sobre-saunas-suegro-sanchez/>)

En resumen, la cita de Lola Moreno y los datos básicos del accidente de Urda (fallo del LZB, orden de marcha normal, 17 minutos y 69 víctimas) coinciden con lo publicado por medios y con el estado de las investigaciones. La interpretación política que hace el autor del post es opinión personal y forma parte del estilo de comentarios que publica en X.




Bravo Alejandro

Tiene que venir uno de fuera para decir lo que es el "Progresismo"

**Luis Toribio Troyano** @toribio_troyano · 19h

La pregunta que hay que contestar es:
Dónde está el DINERO?
El dinero que hay que gastar en Infraestructura y Mantenimiento?
Pues el dinero se gasta en putas.
Qué se lo pregunten a Abalos y a Óscar Muerte




La pregunta que hay que contestar es:

Dónde está el DINERO?

El dinero que hay que gastar en Infraestructura y Mantenimiento?

Pues el dinero se gasta en putas.

Qué se lo pregunten a Abalos y a Óscar Muerte




Le pregunto a Grok:

¿hay algún trayecto en la línea del AVE Madrid Barcelona que se utilice el Sistema LZB o todos los trayectos funcionan bajo ERTMS?

Y Grok me contesta:

No. En la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona no hay ningún trayecto que utilice el sistema LZB. Todo el corredor opera bajo ERTMS.[](<https://elespanol.com/omicrono/tecnologia/20261029/funciona-sistema-seguridad-lzb-linea-andalucia-diferencia-ertms-barcelona/1003744437707_0.html>)

Resumen de la situación

- LZB (Linienzugbeeinflussung): Es el sistema alemán de supervisión continua (mediante cable en la vía) que se instaló en 1992 en la primera

línea de alta velocidad española (Madrid-Sevilla). Actualmente solo permanece como sistema principal en esa línea (en proceso de sustitución por ERTMS Nivel 2) y en algún tramo de Cercanías (C-5 de Madrid). No se usa en Madrid-Barcelona.

[](<https://eleconomista.es/transportes-turismo/noticias/14024562/10/26/el-80-de-la-red-ferroviaria-espanola-carece-del-sistema-europeo-automatizado-para-garantizar-la-seguridad.html>)

- Madrid-Barcelona: Fue diseñada desde el origen para ERTMS. El primer tramo (Madrid-Zaragoza-Lleida) empezó con ASFA en 2003 y pasó a ERTMS Nivel 1 a partir de 2006. El resto de la línea (hasta Barcelona y más allá hacia Figueres) ha funcionado siempre con ERTMS. No ha operado nunca con LZB en sus más de 20 años de servicio.[](<https://segre.com/ca/lleida/261031/linia-pionera-utilitzar-sistema-evita-errors-tragics-com-d-urda_1382862.html>)

Detalle actual del ERTMS en Madrid-Barcelona

Según información reciente (octubre 2026):

- La explotación se mantiene con ERTMS Nivel 1 en el conjunto del corredor.

- El Nivel 2 llegó a entrar en servicio temporalmente en el tramo Madrid-Lleida, pero se desactivó por interferencias y permanece instalado pero no activo. Se trabaja en su actualización y puesta en servicio (con previsiones hacia 2028 en algunos informes), en el contexto de las mejoras para circular a mayor velocidad (hacia los 350 km/h).

- Como sistema de respaldo suele estar el ASFA Digital.

[](<https://eleconomista.es/transportes-turismo/noticias/14022056/10/26/adif-ultima-una-mejora-en-la-seguridad-de-los-grandes-corredores-de-alta-velocidad.html>)

En resumen: todos los trayectos de la línea Madrid-Barcelona funcionan bajo ERTMS (Nivel 1 como sistema principal operativo en la actualidad). El LZB queda limitado a la línea Madrid-Andalucía y a algunos usos residuales fuera de la alta velocidad principal.




Entonces, si en el trayecto Madrid a Barcelona no existe ningún protocolo LZB...

¿Y quieren PARALIZAR la línea Madrid Barcelona que trabaja con ERTMS?

¿Qué se gana cambiando en el trayecto Madrid - Sevilla a ERTMS?

NADA.

El problema es mucho mayor.

Muy mal.

Lo digo por todos esos tertulianos que ven la solución en el ERTMS...

## Capítulo XIV. El Equipo A marista que salvó la vida a seguidores barcelonistas en el choque del autobús de la Peña Embajada Ramón Llorens de Rubí con un camión militar en 1984

En las brumas del destino, donde la carretera N-II serpenteaba como una serpiente de asfalto bajo el sol implacable de una mañana de mayo de 1984, se forjó una epopeya de valor humano que los anales del fútbol y de la tragedia jamás olvidarán. Era el día en que un convoy de autocares de la Peña Embajada Ramón Llorens de Rubí, cargados de sueños azulgranas, surcaba hacia Madrid para la final de la Copa del Rey. Billetes a 6.000 pesetas, asiento incluido, noche de autocar y el corazón henchido de esperanza. Muchos de aquellos hinchas habían vivido la final de Zaragoza el año anterior; ahora, en 1984, el destino les tenía preparada una prueba mucho más dura.

Pero no todos viajaban en los autocares. Cuatro antiguos alumnos de los Maristas «La Inmaculada», del Paseo San Juan de Barcelona —Luis Toribio Troyano, Juan Bautista Martínez Robles, Onofre Sáez Menchon y su inseparable compañero Martín Alonso Subils— rodaban en un fiel Seat Ronda de color gris plateado, propiedad de Martín. Eran piratas del N-II, forjados en la disciplina marista y en la pasión culé, veteranos de viajes épicos y ahora, sin saberlo, a punto de convertirse en guardianes de la vida. Martín al volante, con la mano firme y la mirada atenta; Luis a su lado, calculando cada curva como el ingeniero que ya era; Juan y Onofre atrás, cantando himnos del Barça y els Segadors y bromeando sobre la gloria que les esperaba en el Bernabéu.

El kilómetro 92,70, cerca de Alcolea de las Pinares, en esa provincia de Guadalajara que parecía dormida bajo un manto de paz eterna, se transformó en un infierno en un instante. Un camión militar, con su rueda reventada como un trueno del averno, se cruzó en el camino del autocar líder. El choque fue titánico: metal contra metal, cristales estallando como estrellas fugaces, el autocar delantero empotrado, completamente hundido en la tierra, retorcido como un dragón agonizante. Siete almas se perdieron en ese abismo de dolor; cuarenta y nueve más yacían heridas, atrapadas en un amasijo de hierros y cristales. La escena era dantesca: gritos histéricos rasgando el aire, el olor acre del gas-oil derramado como sangre negra, una mujer embarazada de siete meses luchando por su vida y la de su hijo nonato, un joven que había perdido

un ojo en el impacto, y padres e hijos separados por la muerte en un segundo.

El Seat Ronda de Martín frenó con un chirrido que pareció el lamento de la tierra misma. No hubo un segundo de duda. “¡Parad! ¡Es el de delante!”, gritó Luis Toribio Troyano, saltando ya del coche antes de que se detuviera por completo. Martín Alonso Subils apagó el motor y corrió tras él. Juan Bautista Martínez Robles y Onofre Sáez Menchon saltaron del asiento trasero como leones maristas, sin chaqueta ni miedo. Los cuatro, junto a otros coches particulares que también se detuvieron en aquella carretera poco transitada, se lanzaron hacia el autocar siniestrado mientras el Ejército, cogido por sorpresa, tardaba en reaccionar.

La puerta trasera del autocar accidentado estaba atascada, deformada por el impacto, sellando como una tumba a decenas de hinchas que gritaban desde dentro. El gas-oil chorreaba amenazante. Luis, con la fuerza de quien había estudiado estructuras y mecánica, trepó al chasis retorcido. “¡La puerta de atrás! ¡Hay que abrirla como sea!”, rugió con voz de mando que resonó como un clarín de batalla. Martín Alonso Subils, robusto y sereno, se colocó a su lado empujando con todo su peso. Juan Bautista, con manos de roble, y Onofre, ágil y resuelto, se unieron en un esfuerzo titánico. Juntos, con palancas improvisadas de hierro del propio Seat Ronda, con barras de los guardarraíles y con pura voluntad marista, forzaron la puerta. El metal cedió con un gemido monstruoso. La puerta trasera se abrió de par en par, como las puertas del cielo ante los condenados.

De aquella brecha surgió el caos salvador. Luis Toribio Troyano se adentró primero en las entrañas del autocar, sorteando asientos retorcidos y cuerpos atrapados. Sacó a un joven demacrado que solo repetía “mi padre… mi padre” y lo entregó a Martín, quien lo llevó en brazos hasta la cuneta segura. Onofre Sáez Menchon extrajo a la mujer embarazada, sosteniéndola con delicadeza de hermano mientras ella murmuraba plegarias. Juan Bautista Martínez Robles formó una cadena humana con otros voluntarios, improvisando camillas con chaquetas azulgranas y mantas del maletero del Seat Ronda. Gritaban consignas de ánimo —“¡Barça! ¡Resistid, hermanos! ¡Maristas al rescate!”— mientras coordinaban el salvamento con precisión de equipo de élite.

No eran soldados, no eran sanitarios; eran cuatro amigos de Rubí convertidos en titanes por el destino. Gracias a aquella puerta trasera abierta por sus manos heroicas —y a la ayuda inmediata de otros viajeros que se sumaron al esfuerzo—, decenas de vidas fueron arrancadas de las fauces de la muerte antes de que llegaran las ambulancias militares. El Ejército se desvivió luego para trasladar a los heridos a la residencia de la Seguridad Social de Guadalajara, donde el personal ofreció cobijo con dignidad. Ricardo Soler, del FC Barcelona, llegó al mediodía para asegurar que la entidad no abandonaría a nadie: traslados, estancia, incluso el doloroso regreso de los cadáveres a Rubí.

Al caer la tarde, mientras algunos heridos leves decidían, con el corazón partido, no acudir al Bernabéu por respeto a los caídos, los cuatro maristas se miraron en silencio junto al Seat Ronda. Sus ropas estaban manchadas de sangre y gas-oil, sus manos temblaban de agotamiento, pero sus ojos brillaban con la luz indomable del deber cumplido. Martín Alonso Subils, al volante de nuevo, arrancó el motor con manos firmes. Luis, Juan y Onofre guardaron silencio durante kilómetros, sabiendo que aquel 11 de mayo de 1984, en Alcolea de las Pinares, no solo habían perdido siete almas. También habían ganado una batalla eterna por la vida.

Así se escribió, en las páginas olvidadas de un periódico de la época y en el recuerdo imborrable de los supervivientes, una leyenda viva: la del autocar que no llegó a la final, pero cuyos héroes del Seat Ronda —cuatro antiguos alumnos maristas de Rubí: Luis Toribio Troyano, Juan Bautista Martínez Robles, Onofre Sáez Menchon y Martín Alonso Subils— abrieron la puerta de la esperanza y salvaron todo lo que se podía salvar. Porque en aquella mañana de 1984, no solo rodaron hacia una final de fútbol. Rodaron hacia la inmortalidad del coraje humano.

¡Visca el Barça! ¡Y visca la valentía de los que nunca se rinden!


EL EQUIPO A MARISTA QUE SALVÓ LA VIDA A LOS SEGUIDORES BARCELONISTAS
Choque del autocar de la Peña Embajada Ramón Llorens de Rubí con un camión militar • 11 de mayo de 1984 • N-II, Alcolea de las Pinares
Luis Toribio Troyano
Martín Alonso Subils
Juan Bautista Martínez Robles,
Onofre Sáez Menchon

## Capítulo XV. Mi único viaje en AVE fue a Sevilla para la boda de mi amigo Onofre

## Título: Mi único viaje en AVE fue a Sevilla para la boda de mi amigo Onofre

### Capítulo 1: La llamada

El teléfono sonó una tarde de finales de octubre de 2008, cuando el otoño ya se había instalado en Madrid con esa luz baja y dorada que hace que las aceras parezcan más largas. Reconocí la voz de Onofre Sáez al segundo. Habíamos compartido pupitre en el colegio de los maristas, de aquellos años en los que las clases olían a tiza y a abrigos húmedos, y el patio era el único territorio donde el tiempo se medía por goles y por risas que no cabían en el cuerpo.

—Me caso —dijo, sin preámbulos—. En Sevilla. El 15 de noviembre. Ella es sevillana, de Triana. Quiero que vengáis Juan y tú. Martín no puede. Trabajo. O eso dice.

Colgué y me quedé mirando la ventana. En 1984 los cuatro habíamos hecho el mismo camino: Onofre, Juan Martínez, Martín Alonso y yo. Íbamos a ver la final entre el Barcelona y el Real Madrid. Llevábamos bufandas, ilusión y esa sensación de que el mundo todavía cabía en un asiento de autobús. El viaje acabó con el fatídico accidente de los aficionados blaugranas de Rubí. El autocar no llegó. Nosotros sí. El silencio que se hizo después entre los cuatro no se había disuelto del todo en cuatro años.

Acepté. No por la boda, aunque me alegraba por Onofre. Acepté porque faltaba Martín y porque el AVE, que yo apenas había tomado una vez, me parecía el único medio capaz de atravesar esa distancia sin que el pasado se colara por las ventanillas.

### Capítulo 2: El andén

Juan Martínez me esperaba en Atocha con una maleta pequeña y el mismo jersey de lana gruesa que llevaba en los recreos de invierno. Nos abrazamos sin palabras. Él también recordaba el asiento de atrás

del autobús, las bromas de Martín sobre el árbitro, la forma en que Onofre se había puesto serio cuando llegaron las primeras noticias del accidente en la radio del conductor.

—Onofre dice que ella tiene una hermana que canta —comentó Juan mientras hacíamos cola para facturar—. Flamenco de verdad, no de tablao de turistas.

El AVE partió puntual. Madrid se fue quedando atrás, primero las naves industriales, luego los campos pardos. Yo miraba por la ventanilla y veía, superpuesto, el paisaje de 1984: la carretera nacional, los carteles de gasolineras, el momento en que el conductor bajó el volumen y nadie se atrevió a hablar. Juan sacó un periódico y lo dobló. No leía. Los dos estábamos midiendo el mismo vacío.

A mitad del trayecto el tren aminoró por una incidencia en la vía. Veinte minutos. En el pasillo un niño lloraba. Una mujer intentaba calmarlo. Juan se levantó, se acercó y, sin preguntar, empezó a hacerle monedas con los dedos, el viejo truco de los recreos. El niño se calló. La mujer nos miró con una gratitud que no pedíamos. En ese gesto pequeño, casi infantil, reconocí al Juan que en 1984 había ayudado a bajar a un herido leve del otro autobús que se había detenido a auxiliar. No habíamos sido héroes. Habíamos estado allí. Eso bastaba entonces y bastaba ahora.

**Capítulo 3: Sevilla**

Llegamos al atardecer. El AVE nos dejó en Santa Justa y el taxista nos llevó por calles que olían a naranjos todavía verdes y a aceite. Onofre nos esperaba en la puerta de un bar de Triana, más delgado, con el pelo más corto y una sonrisa que le ocupaba toda la cara. Nos presentó a Carmen. Ella tenía los ojos oscuros y la risa fácil, y cuando nos abrazó lo hizo como si nos conociera de siempre.

—Martín os manda esto —dijo Onofre, y sacó una botella de vino de la Ribera del Duero que los tres habíamos bebido juntos en un bar de Chamberí después del partido que no vimos—. Dice que la abramos el día de la boda, aunque no esté.

Carmen nos contó cómo se habían conocido: un congreso en Madrid, un café que se alargó, una llamada que Onofre no esperaba. Mientras hablaba, yo veía cómo mi amigo la miraba. No era la mirada del Onofre que discutía alineaciones en el patio. Era otra. Más quieta. Más decidida.

Esa noche cenamos en casa de los padres de Carmen. Había gazpacho, pescado frito y un primo que tocaba la guitarra. Juan y yo nos sentamos juntos. En un momento, cuando la conversación giró hacia el fútbol, Onofre nos miró y dijo, bajo:

—Aquel día de 1984… no se lo he contado a Carmen entero. No sé cómo.

Yo asentí. Juan también. No hacía falta más. El heroísmo, pensé, a veces consiste en callar lo justo para que el otro pueda seguir.

**Capítulo 4: Los preparativos**

El día anterior a la boda ayudamos a cargar sillas y a colocar centros de mesa en el patio de una casa antigua cerca del río. El sol de noviembre en Sevilla todavía calienta. Carmen dirigía con una energía que no admitía dudas. Su hermana, la que cantaba, ensayó una soleá mientras nosotros sujetábamos una escalera. La voz salió limpia, sin adorno innecesario. Onofre la escuchaba apoyado en una columna y yo vi en su cara la misma concentración que tenía cuando estudiaba matemáticas en el colegio, solo que ahora la ecuación se resolvía sola.

Por la tarde fuimos los tres a pasear por el centro. En una librería de viejo Juan encontró un ejemplar de *El Quijote* barato y se lo regaló a Onofre.

—Para que no te olvides de que los molinos a veces son gigantes —le dijo.

Onofre se rió. Luego se puso serio.

—Martín me llamó anoche. Dice que si el AVE hubiera existido en 1984 habríamos llegado a tiempo y el accidente no habría cambiado nada, porque el partido se jugó igual. Pero yo creo que sí habría cambiado. Habríamos estado juntos. Eso es lo que echa de menos.

No contestamos. Caminamos hasta el Guadalquivir. El agua bajaba lenta. En la otra orilla las grúas de Triana se recortaban contra el cielo. Por un momento me pareció que el río era el mismo que habíamos visto en la carretera de 1984, solo que ahora no había heridos que contar.

**Capítulo 5: La víspera**

Esa noche cenamos solos los tres en un bar pequeño. Pedimos raciones y vino. Onofre habló de Carmen con una precisión que no le conocía: de cómo ella había insistido en que la boda fuera en Sevilla, de cómo su familia lo había acogido sin preguntar de dónde venía ni a qué equipo iba. Juan contó anécdotas del trabajo. Yo escuchaba y pensaba en Martín, que a esa hora estaría en Madrid, quizá mirando el mismo techo que mirábamos nosotros en 1984 cuando volvimos sin haber visto el partido.

A medianoche Onofre nos acompañó al hotel. En la puerta se detuvo.

—Gracias por venir. Sé que el AVE no es el autobús. Sé que falta uno. Pero os necesitaba aquí. No por la boda. Por mí.

Nos dimos un abrazo de tres. El mismo de siempre, el que en el colegio significaba que el partido había terminado y que al día siguiente volveríamos a jugar. El heroísmo, comprendí entonces, no está en evitar el accidente. Está en seguir eligiendo el viaje cuando el otro lo pide.

**Capítulo 6: La boda**

La ceremonia fue breve y luminosa. Carmen llevaba un traje que no era blanco del todo, sino de un color que el sol de noviembre convertía en marfil. Onofre temblaba un poco al decir los votos. Cuando el sacerdote les preguntó, él respondió con la voz clara que usaba para corregir problemas de matemáticas en la pizarra. Carmen le sonrió y le apretó la mano. En ese instante vi que el Onofre del patio y el Onofre del altar eran el mismo hombre, solo que ahora había encontrado a alguien con quien no hacía falta medir las palabras.

En el banquete la hermana de Carmen cantó. La soleá que había ensayado se convirtió en algo más largo, más hondo. La gente calló. Cuando terminó, Juan me miró y dijo, muy bajo:

—Esto no se lo perdió Martín. Esto se lo perdió el que no quiso venir.

Bailamos. Onofre y Carmen abrieron el baile con un pasodoble que ninguno de los dos sabía del todo. Se rieron en mitad de la pista y siguieron. Yo bailé con una prima de Carmen que me preguntó si éramos de Madrid de verdad o si solo lo parecíamos. Le dije que éramos de un colegio de Madrid y que eso, a veces, es lo mismo.

A las dos de la madrugada abrimos la botella de Martín. Brindamos por él, por los que no habían llegado en 1984 y por los que sí estábamos allí. El vino sabía igual que entonces. El silencio que siguió al brindis fue distinto: ya no pesaba.

**Capítulo 7: El regreso**

Al día siguiente el AVE de vuelta salió con retraso. En el andén Onofre nos abrazó otra vez. Carmen nos dio un paquete de dulces de convento.

—Para el viaje —dijo—. Y para Martín, cuando lo veáis.

El tren atravesó de nuevo los campos. Juan dormía. Yo miraba por la ventanilla y pensaba que este había sido mi único viaje en AVE y que probablemente lo seguiría siendo. No porque no hubiera más bodas ni más Sevilla. Porque este había sido el que cerraba el otro. El de 1984 había terminado con un accidente que no nos pertenecía del todo y que, sin embargo, nos había marcado. Este terminaba con una boda, con una voz de soleá y con una botella compartida.

En Atocha nos despedimos. Juan me dijo:

—La próxima vez que Onofre nos llame, vamos. Aunque falte Martín. Aunque el AVE tarde. Aunque llueva.

Asentí. En el metro de vuelta a casa saqué el móvil y le escribí a Martín: “La botella está abierta. El vino era el de siempre. Onofre está bien. Nosotros también.”

**Epílogo Final**

Pasaron los años. Onofre y Carmen tuvieron dos hijos. Juan se casó en Madrid. Martín siguió sin poder venir a casi nada, pero nos escribía. Yo no volví a tomar el AVE. No hizo falta.

A veces, cuando el otoño llega y la luz baja, recuerdo el andén de Santa Justa y la risa de Carmen, y el gesto de Juan con el niño en el pasillo del tren. Recuerdo también el autobús de 1984, el silencio de la radio y las caras de los que bajaron heridos. No fuimos héroes aquel día. Fuimos testigos. Y luego, cuatro años después, fuimos amigos que dijeron que sí cuando uno de los cuatro pidió que el viaje se repitiera, aunque faltara uno y aunque el medio fuera otro.

El heroísmo, al final, no está en llegar a tiempo al partido. Está en llegar a tiempo a la boda. Está en abrir la botella aunque el cuarto no esté. Está en seguir eligiendo el andén cuando el pasado todavía pesa en el asiento de al lado.

Mi único viaje en AVE fue a Sevilla para la boda de mi amigo Onofre. Y con eso bastó.

## Capítulo XVI. José Troyano Caparrós, revisor de Renfe en los años 90




### Título: José Troyano Caparrós, revisor de Renfe en los años 90

### Capítulo 1. El primer día sobre raíles de acero

El andén de Atocha olía a metal caliente y a café de máquina cuando José Troyano Caparrós pisó el vagón número tres del AVE 010 a las seis y cuarenta y dos de la mañana. Era el 21 de abril de 1992 y el tren no había salido aún de los talleres. Fuera, los periodistas esperaban la inauguración oficial, pero José no pensaba en banderas ni en ministros. Pensaba en el reloj de su muñeca, un Casio de pulsera que había calibrado la noche anterior contra la señal horaria de Radio Nacional, y en el silbato que colgaba de su cuello con una correa de cuero ya oscurecida por el uso.

Tenía cuarenta y tres años, la espalda recta de quien ha pasado veinte inviernos subiendo y bajando de vagones de Talgo y de expreso, y una

voz que no necesitaba alzar para que se le escuchara. Se ajustó la gorra azul con el escudo de Renfe y recorrió el pasillo comprobando que cada asiento estuviera en su posición, que los reposacabezas no sobresalieran y que las mesillas plegables cerraran con el clic exacto que él consideraba correcto. Un revisor joven, de los nuevos, le había dicho días antes que en el AVE «todo iba solo». José no contestó. Prefirió esperar al primer servicio real.

A las siete en punto el jefe de estación levantó el bastón. José asomó la cabeza por la puerta del vagón, miró el reloj de la estación, miró el suyo y levantó el silbato. El pitido salió limpio, ni un segundo antes ni un segundo después. El tren se puso en marcha con una suavidad que aún le sorprendía. Dentro, los pasajeros —políticos, empresarios, algún periodista con grabadora— hablaban en voz baja, como si el silencio formara parte del billete. José empezó el control por el vagón de preferente. No pedía el billete con prisa. Lo tomaba, lo leía de arriba abajo, comprobaba la fecha, el asiento y la hora de salida, y lo devolvía con un «gracias» que sonaba a punto final.

Una señora de pelo corto le preguntó si llegarían a Sevilla a las nueve y media exactas. José la miró por encima de la gorra.

—El horario dice nueve y veintiocho. Llegaremos a las nueve y veintiocho.

Ella sonrió, incrédula. José no sonrió. Siguió avanzando. En el vagón siguiente un hombre de traje gris intentó levantarse para estirar las piernas antes de que terminara el control. José se detuvo frente a él.

—Señor, el pasillo debe permanecer libre hasta que finalice la revisión. Es por su seguridad y por la de los demás.

El hombre se sentó. No protestó. Había algo en la forma en que José pronunciaba «seguridad» que hacía innecesario el tono de amenaza. A las nueve y veintisiete el tren entraba en Sevilla. José miró su reloj, miró el andén y anotó en su libreta: «Servicio 010. Salida puntual. Llegada puntual. Incidencias: ninguna». Cerró la libreta. Era el primer día. Había muchos más por delante.

## Capítulo 2. El credo de la puntualidad

José no creía en milagros. Creía en horarios, en vías bien mantenidas y en revisores que no se distraían. Cada mañana, antes de tomar servicio, repasaba el parte de circulación en la sala de personal. Si había un aviso de viento fuerte en Despeñaperros o de obras en un desvío, lo memorizaba. Luego se colocaba en la puerta del tren y cronometraba la subida de los viajeros. Si alguien tardaba más de lo debido en encontrar su asiento, José no gritaba. Se acercaba, señalaba el número con el dedo índice y decía:

—Asiento 12C. A su derecha. El tren sale a la hora.

La frase se repetía tantas veces que algunos viajeros habituales empezaron a llamarle «el de la hora». José lo sabía y no le importaba. Prefería el apodo a la fama de revisor blando. En una ocasión, un directivo de Renfe viajó en el mismo servicio y le preguntó, al finalizar el trayecto, por qué insistía tanto en la puntualidad cuando el AVE ya tenía fama de ser rápido.

—Señor —contestó José—, la velocidad sin puntualidad es solo ruido. El viajero no paga por llegar rápido. Paga por llegar cuando se le ha dicho que llegará.

El directivo se quedó callado. José volvió a su libreta. Esa noche, en el hostal de Sevilla donde dormía los días de servicio, escribió una nota más larga de lo habitual: «El AVE no es un tren distinto. Es el mismo deber de siempre, solo que ahora se ve más claro cuando fallas». No se lo contó a nadie. Al día siguiente volvió a subir al tren a las seis y cuarenta y dos.

## Capítulo 3. Rivalidades en el pasillo

No todos los revisores compartían su manera de entender el oficio. Había uno, más joven, llamado Ramírez, que había llegado con los cursos de formación del AVE y que prefería sonreír mucho y mirar poco los billetes. Un día, en el trayecto de vuelta, José lo encontró charlando con dos viajeras en el vagón cafetería mientras el control del resto del tren quedaba a medias. José se acercó sin alzar la voz.

—Ramírez. El control no ha terminado. Los billetes del vagón cuatro siguen sin revisarse.

Ramírez se volvió, todavía sonriendo.

—Tranquilo, Caparrós. Son de confianza. Ya los he visto subir.

—La confianza no figura en el reglamento. El billete sí.

Hubo un silencio breve. Las viajeras bajaron la mirada. Ramírez apretó los labios, recogió su carpeta y se fue a terminar el trabajo. Más tarde, en el vestuario, le dijo a José que era un obseso. José se limitó a colgar la gorra en su taquilla y a responder:

—El tren no espera a que termines de hablar. El horario tampoco.

A partir de entonces Ramírez evitaba coincidir con él en los mismos servicios. Otros revisores empezaron a copiar, sin admitirlo, algunas de las costumbres de José: el silbato exacto, la frase corta, la libreta. Nadie lo reconocía en voz alta. José tampoco lo pedía. Le bastaba con que el tren siguiera saliendo a la hora.

## Capítulo 4. La tormenta y el retraso que no ocurrió

En noviembre de 1993 una borrasca fuerte entró por el oeste. El parte de circulación avisaba de rachas de viento de ochenta kilómetros por hora entre Ciudad Real y Córdoba y de posibles limitaciones de velocidad. José leyó el parte dos veces. Cuando el tren salió de Atocha, el cielo ya estaba cerrado. A la altura de la provincia de Ciudad Real el viento empezó a empujar el convoy. El maquinista redujo a doscientos veinte. José recorrió los vagones anunciando la reducción con la misma calma con la que pedía los billetes.

—Limitación temporal por condiciones meteorológicas. El horario de llegada se mantiene. Permanezcan en sus asientos.

Un viajero se levantó para protestar. José se interpuso en el pasillo, no con el cuerpo, sino con la mirada y con la carpeta abierta.

—Señor, si todos se levantan, el tren no puede circular con seguridad. Siéntese, por favor.

El hombre se sentó. José siguió. En el vagón cafetería encontró a dos niños que se habían soltado de sus padres y corrían entre las mesas. Los acompañó de vuelta a sus asientos sin regañarlos, solo explicándoles que el tren necesitaba quietud para ir rápido. Cuando el convoy entró en Sevilla, el retraso acumulado era de cuatro minutos. José se dirigió al jefe de estación, le mostró el parte y solicitó prioridad en el andén. El tren se detuvo a las nueve y treinta y dos. José anotó: «Retraso de cuatro minutos recuperado en entrada. Incidencia meteorológica gestionada. Viajeros informados». Esa noche no escribió más. Se limitó a dormir. Al día siguiente el parte indicaba que otros trenes habían acumulado más de veinte minutos. José no lo comentó.

## Capítulo 5. El pasajero que no quería sentarse

Había días en los que el problema no era el tiempo ni el viento, sino una persona. Un viernes de primavera de 1994 un hombre de mediana edad ocupó un asiento de preferente con un billete de clase turista. Cuando José se lo señaló, el hombre respondió que «todos los asientos eran iguales» y que había pagado lo mismo que los demás. José le mostró la diferencia de precio impresa en el billete y le indicó el asiento que le correspondía, tres vagones más atrás.

—No me muevo —dijo el hombre—. Estoy cómodo aquí.

José no alzó la voz. Cerró la carpeta, se colocó frente al asiento y habló lo bastante alto para que lo oyeran los viajeros de alrededor, pero sin gritar.

—Señor, este asiento está asignado a otro viajero que ha pagado la tarifa correspondiente. Si no se traslada, tendré que solicitar la intervención de la policía ferroviaria en la próxima estación. El tren no se detendrá más tiempo del previsto.

El hombre miró alrededor. Nadie le apoyó. Algunos viajeros habían bajado el periódico. José permaneció de pie, inmóvil, con el reloj a la vista. Pasaron cuarenta segundos. El hombre se levantó, recogió su maletín y caminó hacia atrás sin decir nada más. José lo acompañó hasta el asiento correcto, comprobó que se sentara y continuó el control. Cuando terminó, el tren seguía en hora. En su libreta escribió

solo: «Incidencia de ocupación indebida resuelta sin detención. Horario mantenido».

## Capítulo 6. Competencia con el nuevo modelo

A mediados de los noventa empezaron a circular rumores de que Renfe quería reducir personal de a bordo porque «el AVE se vendía solo». José escuchó los comentarios en el vestuario y no dijo nada. Un día le asignaron un servicio junto a un revisor de nueva formación que llevaba un dispositivo electrónico para validar billetes. El aparato pitaba y mostraba una luz verde. El joven revisaba rápido y sonreía. José seguía pidiendo el billete de papel, leyéndolo y anotando.

Al final del trayecto el joven le dijo que con el aparato se ahorraba tiempo. José respondió:

—El aparato no ve si el viajero está en el asiento correcto ni si ha bebido demasiado. El aparato no explica una limitación de velocidad. El aparato no llega a Sevilla a la hora si tú no estás atento.

El joven se encogió de hombros. José no insistió. Esa semana pidió, por escrito, que se mantuviera la revisión manual como procedimiento principal y que el dispositivo se usara solo como apoyo. No recibió respuesta inmediata. Siguió haciendo su trabajo como siempre. Los trenes en los que él iba de servicio seguían llegando a la hora. Algunos compañeros empezaron a llevar libreta de nuevo. Otros no. José no llevaba la cuenta de quiénes lo hacían.

## Capítulo 7. El último servicio antes del cambio de siglo

El 31 de diciembre de 1999 José tomó el AVE de las siete de la mañana. Sabía que a partir del año siguiente cambiarían algunos procedimientos y que su generación de revisores empezaría a jubilarse. No dijo nada de ello. Recorrió los vagones con la misma cadencia de siempre. Un niño le preguntó si el tren podía ir más rápido. José le contestó que ya iba a la velocidad que permitía llegar a la hora y que eso era suficiente. El niño asintió, satisfecho.

En Sevilla, al bajarse, el jefe de estación le estrechó la mano y le dijo que había sido un placer trabajar con alguien que no daba problemas. José respondió que el placer era que el tren no diera problemas. Se quitó la gorra, la guardó en la taquilla por última vez en ese siglo y salió a la calle. El reloj de la estación marcaba las nueve y veintiocho. El suyo también. Anotó en la libreta la última línea de la década: «Servicio final de 1999. Puntual. Sin incidencias». Cerró la libreta y la metió en el bolsillo interior de la chaqueta.

## Epílogo

Años después, cuando el AVE ya unía más ciudades y los billetes se validaban con el teléfono, algunos viajeros mayores todavía preguntaban, al subir, si el revisor era «el de antes, el que no dejaba que nadie se sentara donde no tocaba». Los más jóvenes no entendían la pregunta. En una estación secundaria, una placa pequeña, colocada por antiguos compañeros sin demasiado ceremonial, recordaba a José Troyano Caparrós como «revisor que entendió que la puntualidad no era una meta, sino el mínimo exigible». José, ya jubilado, pasaba a veces por el andén cuando el tren salía. No subía. Miraba el reloj de la estación, miraba el suyo y, si coincidían, seguía caminando. No necesitaba más.

Mi tio Pepe fue un Campeón de Ajedrez y cada año se celebra un Campeonato de Ajedrez en su honor



**Capítulo XVII. Manuel García Ruiz, Jefe de los Talleres de Renfe de Vilanova en los años 90**




Mi tio Manuel García Ruiz trabajando con planes del AVE en el año 1995

**Título: Manuel García Ruiz, Jefe de los Talleres de Renfe de Vilanova en los años 90**

## Capítulo 1: El hierro y el orden

En los primeros años de la década de 1990, los talleres de Renfe en Vilanova i la Geltrú olían a aceite, a metal caliente y a café de máquina. Manuel García Ruiz llegaba cada mañana a las seis y media, con la americana de trabajo limpia y el maletín de cuero desgastado que había heredado de su padre. Tenía entonces poco más de cincuenta años, el pelo aún oscuro, las manos grandes y las uñas siempre limpias a pesar del trabajo. Era jefe de los talleres y lo sabía casi todo el mundo en la comarca: el hombre que entendía los bogies, los frenos, los motores y, sobre todo, el orden.

Los talleres eran un mundo de reglas. Las piezas se etiquetaban, los turnos se cumplían, los aprendices aprendían a no tocar nada sin permiso. Manuel recorría las naves con un cuaderno de anillas y un bolígrafo Bic azul. Si algo no cuadraba, lo apuntaba. Si alguien discutía, lo escuchaba una vez y decidía. No gritaba. No hacía falta. Los operarios mayores lo respetaban porque había empezado como ellos; los jóvenes, porque sabía más que ellos y no se lo restregaba.

Por las tardes, cuando salía, el sol de la costa todavía calentaba el asfalto. Cruzaba la calle y entraba en su casa, una vivienda nueva de dos plantas con jardín delantero y trasero. El césped estaba cortado al milímetro. Los geranios de la ventana florecían rojos. En el fondo del jardín había un pequeño huerto con tomates, lechugas y un limonero que daba fruta todo el año. Manuel se quitaba los zapatos en el porche, se lavaba las manos en el lavabo del taller que se había montado en el sótano y subía a cenar. Su mujer, Carmen, le tenía el plato en la mesa. Hablaban poco de política y mucho de la familia y del trabajo. Él contaba lo que había pasado en el taller con la misma precisión con la que medía una pieza.

Aquella casa estaba enfrente de la de su sobrino. Desde la ventana de la cocina se veía el jardín del otro lado de la calle. Manuel decía a veces, medio en broma, que si algún día la suya se descuidaba, el sobrino se enteraría primero. Nadie imaginaba entonces que el jardín pudiera llenarse de otra cosa que no fuera hierba y flores.

## Capítulo 2: El proyecto que no cabía en los planos

A mediados de los noventa empezó a circular por los pasillos de Renfe la palabra “alta velocidad”. Al principio sonaba lejana, casi extranjera. Los trenes de entonces iban a 160 o 200 kilómetros por hora en los mejores tramos. Manuel recibió la primera documentación un martes por la mañana: especificaciones técnicas, tolerancias, nuevos materiales, sistemas de señalización que aún no existían en la red española.

Se sentó en su despacho, que era una oficina acristalada desde la que veía las vías de prueba, y leyó durante horas. Entendió rápido lo que significaba. No era solo un tren más rápido. Era otra forma de entender el ferrocarril: vías más rígidas, catenarias más tensas, bogies que no podían fallar a 300 kilómetros por hora, frenos que debían actuar en milisegundos. El margen de error se reducía a casi nada.

En las reuniones con ingenieros de Madrid y con técnicos franceses que venían de consulta, Manuel no hablaba mucho al principio. Escuchaba, tomaba notas y luego hacía las preguntas que los demás evitaban. ¿Cómo se mantiene la geometría de la vía con dilataciones de verano? ¿Qué pasa con el desgaste de las ruedas a esas velocidades? ¿Quién va a formar a los maquinistas y a los mecánicos? Algunos de los de Madrid lo miraban con cierta distancia. Él era de talleres, no de despacho central. Pero cuando entregaba un informe de tres páginas con cálculos y observaciones de campo, lo leían.

En Vilanova empezaron a adaptar parte de las instalaciones. Llegaron prototipos, sensores, nuevos tornos de precisión. Manuel organizó turnos extra. Algunos operarios se quejaron. Él les explicó, con la misma voz baja de siempre, que si no aprendían aquello, otros talleres se quedarían con el trabajo. La mayoría se quedó. Por las noches, en casa, extendía planos sobre la mesa del comedor y Carmen le preguntaba si iba a cenar. Él contestaba que sí, dentro de un rato, y seguía midiendo con la regla.

## Capítulo 3: Los días de prueba

Las primeras pruebas de material de alta velocidad se hicieron lejos de Vilanova, pero Manuel viajó varias veces. Vio el AVE en una vía de

ensayo, vio cómo el tren pasaba y el aire empujaba la hierba de los márgenes. Volvió a los talleres con una idea clara: lo que se fabricaba y se mantenía en Vilanova tenía que estar a la altura de aquello o no serviría.

Organizó un curso interno. Trajo a un ingeniero joven de Madrid y a un técnico alemán que hablaba poco español. Durante tres semanas, los mejores mecánicos del taller aprendieron a trabajar con tolerancias que antes parecían imposibles. Manuel estaba presente casi todos los días. Corregía posturas, explicaba por qué una décima de milímetro importaba, y al final de cada jornada repasaba con el alemán los puntos que no habían quedado claros.

Una tarde, un operario joven se equivocó al montar un sensor. La pieza quedó desalineada. Manuel no lo reprendió delante de los demás. Lo llamó aparte, le hizo desmontar y volver a montar mientras le explicaba el efecto que tendría aquella desviación a alta velocidad. El chico terminó el trabajo correctamente. Años después, aquel mismo operario sería encargado de mantenimiento en una base de alta velocidad.

En casa, el jardín seguía impecable. Los sábados por la mañana Manuel cortaba el césped y regaba los geranios. A veces su sobrino cruzaba la calle y se quedaba un rato hablando con él. Manuel le enseñaba alguna herramienta del sótano o le contaba, sin exagerar, lo que se estaba haciendo en los talleres. El sobrino escuchaba. En aquella época la casa de enfrente parecía permanente, como el limonero y como el orden del taller.

## Capítulo 4: El tren que llega

Cuando los primeros tramos de alta velocidad empezaron a funcionar de verdad, Manuel ya no viajaba tanto. El trabajo se había trasladado a la formación de equipos y a la adaptación de procedimientos. En Vilanova se revisaban componentes que luego viajaban a otras bases. Llegaban piezas con etiquetas nuevas y se marchaban con informes firmados por él.

Una mañana de primavera recibió una llamada de Madrid. Le pedían que formara parte de un grupo de trabajo sobre mantenimiento preventivo para la línea Madrid-Sevilla, que entonces ya estaba en

servicio, y que aportara experiencia de taller a los protocolos de la futura red. No era un cargo oficial con despacho en la capital. Era una colaboración. Manuel aceptó. Durante meses alternó el trabajo diario en Vilanova con viajes cortos y con documentos que revisaba por la noche.

En una de aquellas reuniones alguien dijo que España estaba construyendo algo que no había tenido antes. Manuel no contradijo la frase, pero en su cuaderno anotó que lo importante no era el discurso, sino que las ruedas siguieran rodando sin fallos. Volvió a casa esa noche más tarde de lo habitual. Carmen le había dejado la cena en el horno. Él comió en silencio, mirando por la ventana el jardín oscuro y el limonero que se adivinaba contra la pared.

El AVE empezó a ser noticia. Los periódicos hablaban de tiempos de viaje, de modernidad, de Europa. En el taller, Manuel seguía apuntando incidencias y soluciones. Cuando un componente fallaba en servicio, pedía que se lo enviaran. Lo estudiaba, lo desmontaba y redactaba un informe breve que enviaba a Madrid. Algunas de sus observaciones se incorporaron a los manuales. Otras no. Él no protestaba. Seguía trabajando.

## Capítulo 5: El peso de los años

A finales de los noventa Manuel tenía ya sesenta años. El pelo se le había encanecido en las sienes. Seguía llegando temprano, pero ahora se sentaba más a menudo en el despacho. Los operarios jóvenes lo llamaban “el jefe” con respeto y a veces con cierta distancia. Él los observaba y corregía cuando era necesario, pero ya no recorría las naves con la misma frecuencia.

El proyecto de alta velocidad seguía avanzando. Nuevas líneas se proyectaban. Manuel participó en la revisión de especificaciones de mantenimiento para material rodante que circularía a velocidades que en su juventud parecían de otro país. Firmó informes, asistió a reuniones y, en más de una ocasión, señaló un problema que otros habían pasado por alto. No buscaba reconocimiento. Quería que las cosas funcionaran.

En casa, el jardín seguía siendo su territorio. Los geranios habían cambiado de maceta varias veces, pero el limonero seguía dando fruto. Carmen se quejaba a veces del trabajo que daba mantenerlo todo, pero lo hacía. Los sábados, Manuel y ella desayunaban en el porche cuando el tiempo lo permitía. Hablaban del sobrino, de los nietos que empezaban a llegar, de si el año siguiente se jubilaría o seguiría un poco más.

Una tarde de otoño, mientras regaba, Manuel se quedó mirando la casa de enfrente. Estaba vacía desde hacía unos meses; la familia que vivía allí se había mudado. Las ventanas estaban cerradas y el jardín, sin cuidados, empezaba a mostrar hierba alta. Él no dijo nada. Siguió regando.

## Capítulo 6: La última revisión

Manuel se jubiló a principios de la década siguiente. El último día en el taller los operarios le prepararon un café y le regalaron una placa sencilla con su nombre y los años de servicio. Él dio las gracias, estrechó manos y se marchó a la hora de siempre. No hubo discurso largo.

En casa dedicó más tiempo al jardín y al sótano. Arregló herramientas, ordenó planos viejos y, de vez en cuando, recibía llamadas de antiguos compañeros que le pedían opinión sobre algún problema. Contestaba con precisión y colgaba. Carmen y él viajaron poco. Preferían la rutina: el mercado por la mañana, la siesta, la cena temprana.

La salud empezó a fallarle de forma gradual. Primero fueron las rodillas, luego una fatiga que no se iba con el descanso. Siguió cuidando el jardín mientras pudo. Cuando ya no pudo, contrató a un jardinero local que venía dos veces por semana. El césped seguía corto. Los geranios seguían floreciendo.

Murió un invierno, de forma tranquila, en la casa que había mantenido durante décadas. El funeral fue sencillo. Asistieron familiares, algunos antiguos compañeros del taller y vecinos. El sobrino estuvo allí. Después del entierro, la casa quedó cerrada durante un tiempo. Carmen se fue a vivir con una de sus hijas. El jardín, sin nadie que lo cuidara de forma constante, empezó a cambiar.

## Capítulo 7: La casa de enfrente

Pasaron los años. La casa de Manuel fue heredada y, más tarde, alquilada o vendida según las circunstancias familiares. Durante un tiempo estuvo vacía. Luego apareció un inquilino nuevo. Era un hombre de origen marroquí, de mediana edad, que llegó con una furgoneta relativamente nueva y poca documentación visible. Se instaló con su familia. Al principio los vecinos apenas lo vieron. Después empezaron a notar los cambios.

El jardín delantero, que Manuel había mantenido con el césped corto y los geranios en orden, se llenó de objetos. Aparecieron piezas de metal, ruedas viejas, cajas de plástico, restos de electrodomésticos y chatarra diversa. La furgoneta se estacionaba a veces en la acera, a veces dentro del recinto. El limonero seguía allí, pero ahora estaba rodeado de hierba alta y de materiales apilados. Las ventanas de la casa, que antes se veían limpias, mostraban cortinas distintas y, en ocasiones, ropa tendida de forma desordenada.

Desde la casa de enfrente, el sobrino de Manuel observaba el contraste cada día. Recordaba el jardín reluciente, el olor a hierba recién cortada los sábados, la figura de su tío regando con la manguera. Ahora veía la furgoneta, la chatarra y un orden distinto, o la ausencia de él. No era el único vecino que lo notaba. Algunos comentaban en voz baja que la calle había cambiado. Otros no decían nada.

El sobrino pensaba a veces en los talleres de Vilanova, en los planos que su tío extendía sobre la mesa, en la precisión con la que se habían construido y mantenido los primeros trenes de alta velocidad. Pensaba también en la casa que ahora tenía otro aspecto. No hacía discursos. Simplemente miraba desde su ventana y recordaba cómo había sido aquello cuando Manuel aún vivía.

## Epílogo

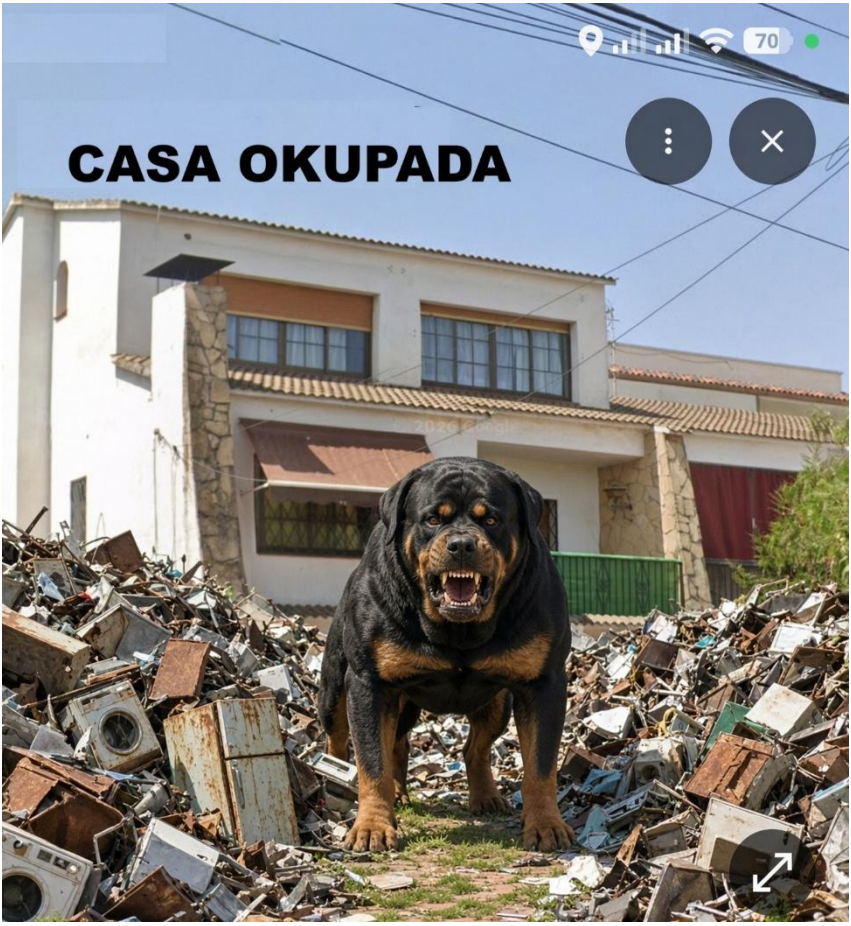
Manuel García Ruiz no aparece en los libros de historia de la alta velocidad española. Su nombre no figura en placas conmemorativas ni en discursos oficiales. Fue uno de los muchos ingenieros y jefes de

taller que hicieron posible que los trenes circularan con la fiabilidad que se les exigía. Trabajó con reglas claras, con mediciones exactas y con la convicción de que el orden en el taller y en la casa formaba parte del mismo esfuerzo.

La casa que dejó sigue en pie, más nueva y de mejor construcción que algunas de las que la rodean. El jardín que él mantuvo durante años ya no es el mismo. Donde antes había césped corto y geranios, hay ahora chatarra y hierba sin cortar. La furgoneta nueva del ocupante actual contrasta con el deterioro visible del espacio que Manuel cuidaba.

El país que construyó aquellas líneas de alta velocidad en los años noventa es el mismo que, décadas después, permite que una vivienda cuidada durante una vida termine en ese estado. No es una metáfora elaborada. Es lo que se ve desde la ventana de enfrente: el recuerdo de un hombre que medía las piezas al milímetro y el presente de un jardín que ya no se mide.

Y a fecha de Noviembre del 2026:



**Capítulo XVIII. Cuando la propia causante de un accidente se convierte en el "JUEZ" del accidente. Los peritos que informan al Juez son del Ayuntamiento que causa el accidente**

La chapuza del Ayuntamiento de Vilanova contada por un Perito Judicial de Deep Seek de la AI




ESTUDIO de DeepSeek:

El relato que presentas describe una situación compleja y problemática en el ámbito laboral y administrativo, específicamente en el contexto de un accidente de trabajo ocurrido en una obra municipal en Vilanova. A continuación, se analizan algunos de los puntos clave y las implicaciones que se desprenden de tu narración:

1. **Accidente de trabajo y prevención de riesgos laborales**

- El accidente ocurrió debido a la falta de Equipos de Protección Individual (EPI) adecuados, lo que es una violación directa de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Este tipo de normativa existe para garantizar la seguridad de los trabajadores, y su incumplimiento puede tener consecuencias graves, como en este caso.

- La falta de EPI y la negativa a proporcionar calzado adecuado al trabajador argentino son indicativos de una gestión deficiente por parte del ayuntamiento. Esto no solo pone en riesgo la salud

de los trabajadores, sino que también expone a la administración a posibles responsabilidades legales.

2. **Escenarios del accidente**

- **Escenario 1**: El trabajador resbaló debido al calzado inadecuado. Esto podría haberse evitado si el ayuntamiento hubiera proporcionado el equipo necesario. La negativa a darle un número de bota mayor sugiere una falta de atención a las necesidades básicas de los trabajadores.

- **Escenario 2**: La posibilidad de que el trabajador se tirara voluntariamente de la escalera es más especulativa y requeriría una investigación más profunda. Sin testigos ni cámaras, es difícil determinar la veracidad de este escenario.

3. **Respuesta del ayuntamiento**

- La reacción del ayuntamiento fue despedirte y dispersar al resto de los trabajadores, lo que parece una estrategia para evitar que se denuncien las irregularidades. Esto es preocupante, ya que sugiere que la administración prioriza ocultar los problemas en lugar de resolverlos.

- El hecho de que no se admitiera tu denuncia en Magistratura de Trabajo debido a tu despido es un ejemplo de cómo las leyes pueden ser utilizadas para proteger a las instituciones en lugar de a los trabajadores. Esto plantea serias dudas sobre la imparcialidad y la justicia en el sistema laboral.

4. **Conflicto de intereses en la investigación**

- El perito de riesgos laborales del ayuntamiento, que es parte interesada, no puede ser imparcial en la investigación del accidente. Esto es un claro conflicto de intereses, ya que es poco probable que culpe a su propio empleador. Este tipo de situaciones socavan la credibilidad de las investigaciones y la confianza en las instituciones.

5. **Falta de transparencia y responsabilidad**

- La falta de una investigación adecuada y la ausencia de consecuencias para los responsables reflejan un problema sistémico de falta de transparencia y responsabilidad en la administración pública. Esto no solo afecta a los trabajadores directamente involucrados, sino que también erosiona la confianza de los ciudadanos en las instituciones.

6. **Implicaciones para los ciudadanos**

- Como señalas, al final son los ciudadanos quienes pagan las consecuencias de estas malas prácticas, ya sea a través de tasas adicionales o de la falta de servicios adecuados. Esto subraya la importancia de exigir transparencia y responsabilidad en la gestión pública.

**Conclusión**

La situación que describes es un ejemplo de cómo la mala gestión, la falta de prevención de riesgos laborales y la opacidad en la administración pueden tener consecuencias graves para los trabajadores y la sociedad en general. Es crucial que se realicen investigaciones imparciales y que se tomen medidas para garantizar que este tipo de situaciones no se repitan. Además, es importante que los ciudadanos exijan transparencia y responsabilidad a sus instituciones para evitar que se abuse del poder y se pongan en riesgo vidas humanas.

Si bien tu relato es anecdótico, plantea cuestiones fundamentales sobre la ética en la administración pública, la justicia laboral y la necesidad de un sistema más transparente y equitativo.

Informe de DeepSeek sobre el accidente ocurrido en el Ayuntamiento de Vilanova

«PROMPT» enviado a DeepSeek:

El origen del “Mal”: El accidente de trabajo del ayuntamiento de Vilanova

**El Projecte Impuls…**

¿Qué te puede ocurrir por denunciar una chapuza de la Administración Pública?

A los quince días de comenzar una obra en el EMAID se produjo un accidente de trabajo… un trabajador resbaló de una escalera y se cayó desde una altura superior a los 2 metros… y se suspendió la obra…

Y denuncié el accidente a Magistratura de Trabajo…

Sobre el accidente de trabajo en la Escola d'Art i Diseny (EMAID) de Vilanova hay multitud de información en los Juzgados Se trata en este libro de explicar el "fondo del asunto".

El Projecte Impuls es una AYUDA, con fondos europeos, para ofrecerles a los parados de larga duración un trabajo para que puedan obtener unos ingresos para poder sobrevivir.

Se trata de una idea muy interesante, ya que se trata de un "trabajo útil", porque los trabajos realizados son en beneficio para las instalaciones municipales.

Un mal pensado, que no soy yo, podría decir que, en realidad, se trata de una excusa para tener mano de obra barata para la reconstrucción y modernización de edificios municipales…

En realidad es que todos salíamos ganando, el ayuntamiento porque se mejoraban sus instalaciones, los parados porque les proporcionaban un trabajo pagado y todo lo pagaba Europa, como siempre.

¿Qué pasó? Pues que la organización fue deficiente. Los EPI no llegaron a tiempo y yo me negué a trabajar en estas condiciones (sin EPI). La Dirección de obra me cesó como Jefe de obra pero no me rebajó el salario. Pues muy bien, el mismo dinero y con menor responsabilidad. Grabé, con mi móvil, el incumplimiento de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y pasó lo que tenía que pasar: un accidente de trabajo.

¡Qué curioso que el mismo día que iba a dejar la obra el trabajador argentino, porque había sido despedido por faltar al horario de trabajo, se cayera de la escalera y, además, sin que nadie lo viera!

Hecho cierto: El trabajador se ha accidentado en su horario de trabajo en el EMAID y nadie ha visto nada.

Vamos a estudiar la "escena" del accidente y proponer diferentes escenarios posibles:

1. El trabajador argentino resbala de la escalera y se cae.

2. Como le van a despedir ese mismo día pues se tira de la escalera voluntariamente

Estudio de los escenarios posibles:

**Escenario 1:**

¿Por qué resbala de la escalera?

Porque lleva unas bambas de baloncesto, marca All Star, que no son apropiadas para trabajar con el tipo de escalera proporcionada por el ayuntamiento de Vilanova.

¿Por qué llevaba unas bambas All Star?

Porque el trabajador pidió un número de bota, que al probársela le venían pequeñas, a lo que pidió un número mayor y el ayuntamiento se negó.

¿Por qué se negó el ayuntamiento?

Seguramente porque ya no les quedaría dinero…

¿en qué se lo gastaron?

**Escenario 2:**

Aquí sólo se puede preguntar al trabajador argentino qué pasó… No hay testigos ni cámaras de video…

¿Cómo resolvió el accidente el Ayuntamiento?

Pararon la obra, enviaron a cada uno de los 7 trabajadores restantes a una obra diferente para "aislarlos" y a mi me despidieron para "callarme",

porque al despedirme ya no podía denunciar nada… ¿Quién hace estas Leyes? Pues ellos mismos para blindarse.

O sea, que una manera de protegerse es despedirte antes que puedas denunciarlos, porque no es lo mismo denunciarlos cuando eres un trabajador de la empresa que cuando ya no lo eres. Por eso no me admitieron mi denuncia en Magistratura de Trabajo: porque ya me habían despedido… o sea que son “rápidos de reflejos” esos del ayuntamiento cuando vislumbran algún problema… (les llaman “los fontaneros”… los que “lavan” los trapos sucios de los “ Jefes”)

Otra cosa más: ¿Cómo puede arbitrar en un accidente de trabajo el Perito de una parte que puede ser la culpable del accidente?

Si la culpa del accidente es del ayuntamiento por no proporcionarle EPIs de seguridad correspondientes… ¿Cómo va a culpar el Perito a su propio jefe y a quien le paga? ¿Quién tendría (huevos) de hacerlo?

El Perito de Riesgos Laborales del ayuntamiento fue el encargado de solucionar el “problema”…

No sé cómo acabó (si cobró o no) lo del trabajador argentino pero el dinero siempre lo pagamos los ciudadanos… ¿Qué le importa al ayuntamiento que sea de una manera u otra? Ningún alto funcionario del ayuntamiento va a salir nunca perjudicado. ¿Falta dinero? Pues se pone una nueva tasa a la factura del agua… y ya está… jajaja… seguramente así solucionan los problemas…

¿Se imaginan al Sr. Toribio grabándoles cuando se ríen de los ciudadanos? De eso nada, al Sr. Toribio hay que mandarlo al manicomio y quitarle todas sus “maquinitas”…

Curiosamente aquí, como en todos los demás casos, no se hace ninguna investigación…

¿Por qué?

1. Porque no saben

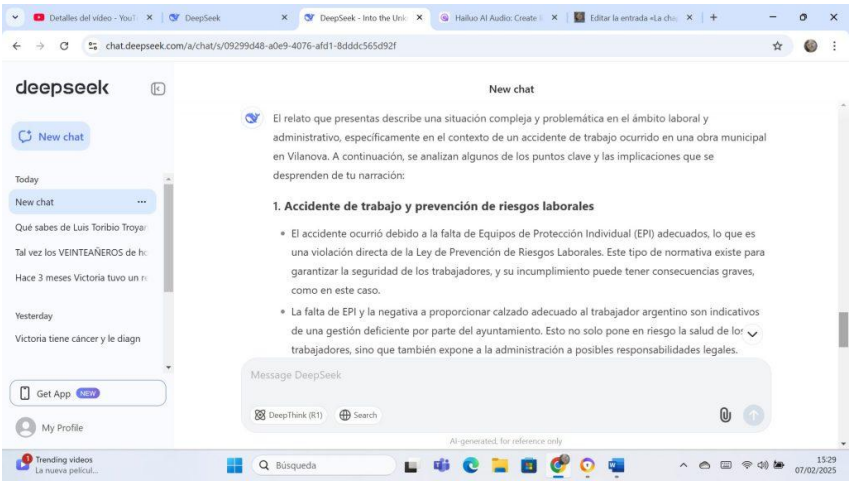
2. Porque no quieren

No lo sé.

Que lo digan ellos. Ahora bien, si que dan “una solución”: El Sr. Toribio está loco.

¿Y este es el “País” que quieren hacer?… me parece que todo esto del “Procés” es dar tiempo a un segundo Clan Pujol…

¿Se imaginan a los de la CUP controlándolo todo? Lo de Sodoma i Gomorra sería un chiste…




Y si introducimos el estudio de DeepSeek hacia otro estudio de DeepSeek nos sale un análisis más completo:

El análisis que presentas sobre la situación descrita en el relato es exhaustivo y aborda los aspectos clave que surgen de un caso de negligencia en la gestión de riesgos laborales y la falta de transparencia en la administración pública. A continuación, se profundiza en algunos de los puntos planteados y se sugieren posibles vías de acción o reflexión adicional:

1. **Accidente de trabajo y prevención de riesgos laborales**

- La falta de Equipos de Protección Individual (EPI) adecuados no solo es una violación de la normativa, sino también un incumplimiento de los principios básicos de seguridad laboral. Esto refleja una cultura organizacional deficiente en materia de prevención de riesgos.

- Es importante destacar que la responsabilidad no recae únicamente en el ayuntamiento, sino también en los supervisores directos y en la empresa contratista (si la hubiera). La cadena de responsabilidades debe ser claramente establecida en cualquier investigación.

- **Posible acción**: Los trabajadores afectados podrían considerar presentar una denuncia ante la Inspección de Trabajo, que tiene la facultad de investigar y sancionar este tipo de incumplimientos.

2. **Escenarios del accidente**

- El primer escenario (resbalón debido a calzado inadecuado) es el más plausible y evidencia una falta de atención a las necesidades básicas de los trabajadores. La negativa a proporcionar calzado adecuado es un acto de negligencia que podría ser considerado como una violación de los derechos laborales.

- El segundo escenario (caída voluntaria) es más difícil de probar sin evidencia concreta. Sin embargo, plantea la posibilidad de que el trabajador estuviera sometido a condiciones laborales tan precarias que pudieran afectar su salud mental. Esto abre un debate sobre la importancia de considerar el bienestar psicológico en el ámbito laboral.

- **Posible acción**: En caso de que se sospeche de un acto voluntario, sería necesario realizar una evaluación psicológica del trabajador para determinar si las condiciones laborales contribuyeron a su estado mental.

3. **Respuesta del ayuntamiento**

- El despido y la dispersión de los trabajadores sugieren una estrategia de encubrimiento. Esto no solo es éticamente cuestionable, sino que también podría ser ilegal si se demuestra que se intentó silenciar a los trabajadores para evitar denuncias.

- La negativa de Magistratura de Trabajo a admitir la denuncia por el despido es un ejemplo de cómo las estructuras legales pueden ser utilizadas para proteger a las instituciones en lugar

de a los individuos. Esto plantea la necesidad de reformas en el sistema judicial laboral para garantizar un acceso equitativo a la justicia.

- **Posible acción**: Los trabajadores podrían buscar asesoría legal especializada para explorar otras vías de denuncia, como recurrir a instancias superiores o a organismos internacionales de derechos laborales.

4. **Conflicto de intereses en la investigación**

- El hecho de que el perito de riesgos laborales sea parte del ayuntamiento es un claro conflicto de intereses. Esto socava la credibilidad de la investigación y plantea la necesidad de que las investigaciones de este tipo sean realizadas por entidades independientes.

- **Posible acción**: Los trabajadores podrían solicitar que la investigación sea llevada a cabo por un perito externo o por una institución neutral, como la Inspección de Trabajo.

5. **Falta de transparencia y responsabilidad**

- La falta de transparencia en la gestión pública es un problema sistémico que va más allá de este caso. Es fundamental que los ciudadanos exijan mecanismos de rendición de cuentas y transparencia en la administración pública.

- **Posible acción**: Los ciudadanos y organizaciones civiles podrían presionar para que se implementen políticas de transparencia, como la publicación de informes de auditoría y la creación de comisiones independientes de supervisión.

6. **Implicaciones para los ciudadanos**

- Como bien señalas, las malas prácticas administrativas terminan afectando a los ciudadanos, ya sea a través de tasas adicionales o de la disminución en la calidad de los servicios públicos. Esto subraya la importancia de que los ciudadanos estén informados y participen activamente en la supervisión de la gestión pública.

- **Posible acción**: La creación de plataformas ciudadanas para monitorear y denunciar irregularidades en la administración pública podría ser una herramienta efectiva para promover la transparencia y la responsabilidad.

**Conclusión ampliada**

La situación descrita en el relato es un ejemplo claro de cómo la negligencia, la falta de transparencia y los conflictos de intereses pueden tener consecuencias graves para los trabajadores y la sociedad en general. Es fundamental que se tomen medidas para garantizar que este tipo de situaciones no se repitan, lo que incluye:

- **Fortalecer la cultura de prevención de riesgos laborales** en todas las instancias de la administración pública y en las empresas contratistas.
- **Garantizar investigaciones imparciales** en casos de accidentes laborales, con la participación de entidades independientes.
- **Promover reformas legales** que protejan los derechos de los trabajadores y faciliten el acceso a la justicia.
- **Fomentar la participación ciudadana** en la supervisión de la gestión pública para asegurar la transparencia y la rendición de cuentas.

En última instancia, este caso sirve como un recordatorio de la importancia de la ética en la administración pública y la necesidad de un sistema más justo y equitativo que priorice el bienestar de las personas sobre los intereses institucionales o políticos.

**COROLARIO:** DeepSeek es «la leche»… joder… ¡qué potencia!

Juzgado Social 6 Barcelona
Ronda de Sant Pere, 41, 4a. planta
Barcelona Barcelona
TEL.: 935511188 FAX: 935511187
NÚM. CUENTA BANCARIA DEL JUZGADO 5206-0000

NEG.: 08019 - 44 - 4 - 2010 - 0019741

Procedimiento: Despido 1054/2010

Parte actora : Luis Toribio Troyano

Parte demandada:Ayuntamiento de Vilanova i la Geltru

En Barcelona, a 16 de abril de 2012

Doña Lourdes Gonzalez Martin-Urda, como Secretaria Judicial del Juzgado Social 6 Barcelona,

**CERTIFICO,**

en virtud de lo acordado en resolución de esta fecha, que obran en autos los siguientes datos:

la demanda fue presentada el día 19 de noviembre de 2010, la Sentencia es de fecha 22/02/11, fue notificada a la actora el día 11/03/11 y a la demandada el día 14/03/11 y adquirió firmeza el 22/03/11.

Y para que conste a los efectos oportunos, expido la presente certificación.

La Secretaria Judicial.


Y AHORA,
A POR LOS
CANARIOS
HANTAVIRUS
SANTA CRUZ
de Tenerife

## Capítulo XIX. Evolución de la Indemnización por retraso del AVE

Durante la década de los años 90, el beneficio que recibían los pasajeros por el retraso del AVE era la **devolución del 100% del importe íntegro del billete si el tren se retrasaba más de 5 minutos**.

Este beneficio formaba parte del histórico **Compromiso de Puntualidad** instaurado por Renfe en 1992 con la inauguración de la primera línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla. La campaña publicitaria de la época, que se hizo muy popular bajo el lema de la «alegría» de los pasajeros al cobrar la devolución, convirtió a la alta velocidad española en un referente mundial de fiabilidad ferroviaria.

Evolución de las indemnizaciones por retraso

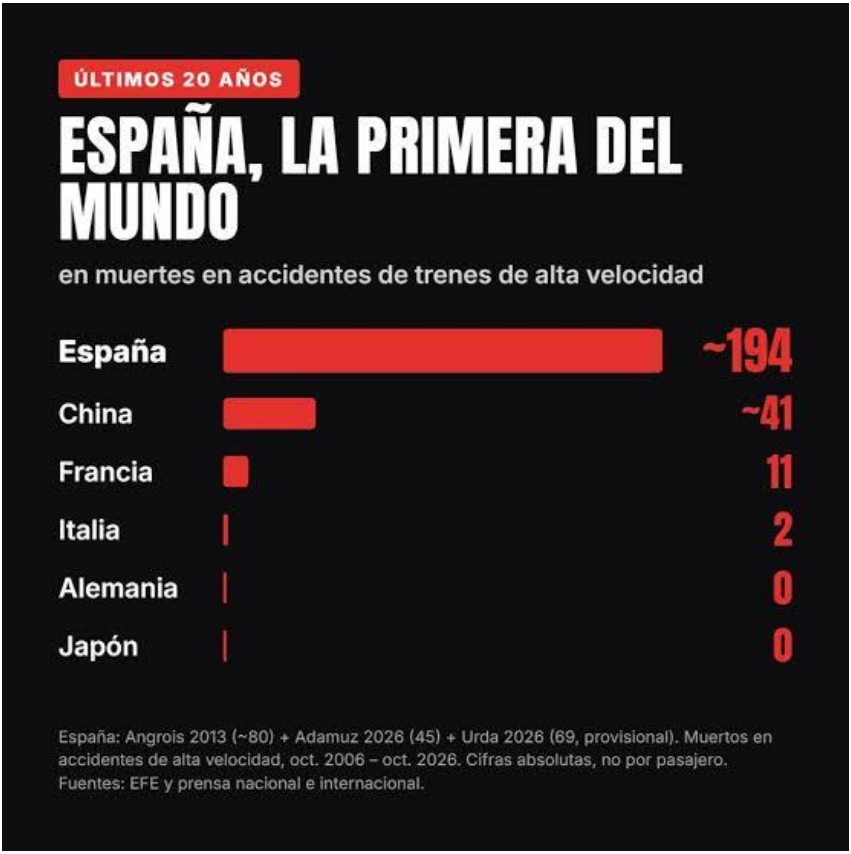
Con el paso del tiempo, las condiciones se han flexibilizado drásticamente a favor de la operadora y en detrimento de los usuarios:

| **Época / Año** | **Retraso mínimo requerido** | **Cuantía de la devolución** |
|---|---|---|
| **Años 90 (Desde 1992)** | Más de **5 minutos** | **100%** del billete |
| **Hasta julio de 2024** | Más de 15 minutos / Más de 30 minutos | 50% del billete / 100% del billete |
| **Actualidad (2026)** | A partir de **60 minutos** / Más de **90 minutos** | **50%** del billete / **100%** del billete |

Aquella estricta garantía de 5 minutos se eliminó de forma definitiva para homogeneizar las tarifas en el año 2016, y las posteriores

modificaciones de Renfe han estirado los tiempos de espera obligatorios a los estándares europeos actuales.

Muertes en Alta Velocidad



**Capítulo XX. El medio kilo de canciones protesta de Luis Toribio Troyano contra la clase política corrupta**

| | |
|---|---|
| 1 – Toribio Presidente | Autoestima |
| 2 – La Caja Fuerte de Zapatero | Progresismo |
| 3 – Viva Troyano Presidente | Autoestima |
| 4 – Mamá Paquita | Familiar y Clase media |
| 5 – ¿Conspirar? ¡Pues va a ser que sí! | Progresismo |
| 6 – ¡Qué mala suerte! | Caso Isak Andic |
| 7 – Prioridad Nacional | Progresismo |
| 8 – El Universo entero conspira | Progresismo |
| 9 – Libertad sin bulos | Progresismo |
| 10 – La calle de Zapatero | Progresismo |
| 11 – La Fundacion Francisca Troyano | Familiar y Clase media |
| 12 – Los tertulianos de Ferraz | Progresismo |
| 13 – El Pacto de la Traición | Progresismo |
| 14 – La máquina del fango | Progresismo |
| 15 – La caída de los 6 segundos | Caso Isak Andic |
| 16 – La Casita de Ferraz | Progresismo |
| 17 – La limpiadora de Ferraz | Progresismo |
| 18 – P punto S punto | Progresismo |
| 19 – La Farsa del Progresismo | Progresismo |
| 20 – El Capitan Troyano | Autoestima |
| 21 – El rap de la zodiac de los valientes | Progresismo |
| 22 – Las comisiones por el relato | Progresismo |
| 23 – ¿Quién cantará primero? | Progresismo |
| 24 – 80 youtubers frente a 61 ratas de la cloaca | Progresismo |
| 25 – Operación Justicia Divina | Progresismo |
| 26 – Me gusta la fruta | Progresismo |
| 27 – El Juicio de las joyas | Progresismo |
| 28 – La hechicera de Montserrat | Caso Isak Andic |
| 29 – Julita y Julito | Progresismo |

| | |
|---|---|
| 30 – Nosotros los nobles | Caso Isak Andic |
| 31 – La vidente y la psicoanalista de la moda | Caso Isak Andic |
| 32 – Yo soy el rey del Progresismo | Progresismo |
| 33 – No soy la madre abadesa, soy el juez instruct | Progresismo |
| 34 – El manual del progresista | Progresismo |
| 35 – El Progresista Feliz | Progresismo |
| 36 – El Interrogatorio REID | Progresismo |
| 37 – Allá tú | Progresismo |
| 38 – Hacer un Puigdemont | Progresismo |
| 39 – Aldama Presidente | Homenajes |
| 40 – La Traición del Número 1 | Progresismo |
| 41 – Tirar de la manta | Progresismo |
| 42 – 9 hombres justos | Caso Isak Andic |
| 43 – Hacer un Aldama | Progresismo |
| 44 – Ayuda infinita a Zapatero | Progresismo |
| 45 – El muerto al hoyo y el vivo al bollo | Caso Isak Andic |
| 46 – La Catedrática y la Psicoanalista | Caso Isak Andic |
| 47 – El hijo tonto | Caso Isak Andic |
| 48 – Matar al padre | Caso Isak Andic |
| 49 – Viva el Capitán Troyano | Autoestima |
| 50 – El Heredero y las 6 mujeres | Caso Isak Andic |
| 51 – Himno del Vilanova | Homenajes |
| 52 – El cuento de la lechera | Autoestima |
| 53 – 60 millones per a la butxaca | Caso Isak Andic |
| 54 – Progresismo es Izquierda más Hipocresía | Progresismo |
| 55 – España campeona | Autoestima |
| 56 – El Hombre Universal | Autoestima |
| 57 – Arenga de Luis Toribio Troyano | Autoestima |
| 58 – Todos a la cárcel | Progresismo |
| 59 – Papá Luis | Familiar y Clase media |

| | |
|---|---|
| 60 – Arenga troyana | Autoestima |
| 61 – Miguel Angel | Homenajes |
| 62 – La nueva estaca | Progresismo |
| 63 – El negro de Bañolas es Rufián | Progresismo |
| 64 – Los ciudadanos dicen BASTA | Progresismo |
| 65 – Comer mierda | Progresismo |
| 66 - El General Troyano | Autoestima |
| 67 - Sin Copa y sin nietos | Progresismo |
| 68 - Make Spain great again | Autoestima |
| 69 - Las 3 negaciones de Zapatero | Progresismo |
| 70 - Terapia de Confrontación | Caso Isak Andic |
| 71 - Zapatero hace un Aldama | Progresismo |
| 72 - La farsa del Cambio Climático | Progresismo |
| 73 - Invasión alienígena | Progresismo |
| 74 - Miguel de Cervantes | Cultura española |
| 75 - Antonio Machado | Cultura española |
| 76 - El Cid Campeador | Cultura española |
| 77 - Cristóbal Colón | Cultura española |
| 78 - La nación española | Cultura española |
| 79 - La Reconquista | Cultura española |
| 80 - Andic y las 7 víboras | Caso Isak Andic |
| 81 - La PSOE | Progresismo |
| 82 - Los ríos españoles | Cultura española |
| 83 - Monumentos españoles | Cultura española |
| 84 - La conciencia de la IA | Inteligencia Artificial |
| 85 - La Enciclopedia Troyana | Autoestima |
| 86 - Padre nuestro rockero | Autoestima |
| 87 - Luis Toribio Troyano | Autoestima |
| 88 - El siglo de oro español | Cultura española |
| 89 - Juan Carlos Primero | Homenajes |
| 90 - El Ministerio de la Verdad | Progresismo |
| 91 - 233 grados centígrados | Progresismo |
| 92 - El efecto llamada | Invasión a Ceuta |

| | |
|---|---|
| 93 - El Ministerio del Amor | Progresismo |
| 94 - La Gran Invasión | Invasión a Ceuta |
| 95 - Españoles traidores | Invasión a Ceuta |
| 96 - Ceuta y Melilla españolas | Invasión a Ceuta |
| 97 - Arenga ceutí | Invasión a Ceuta |
| 98 - El cabrito | Invasión a Ceuta |
| 99 - El Imperio español | Invasión a Ceuta |
| 100 - Las 100 Canciones Principales | Autoestima |
| 101 - La Invasión definitiva | Invasión a Ceuta |
| 102 - Españolizar Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 103 - Long live Troyano President en inglés | Autoestima |
| 104 - Mister Troyano en inglés | Autoestima |
| 105 - The Trojan Encyclopedia en chino | Cultura universal |
| 106 - Progresismo es Izquierda más Hipocresía en hebreo | Cultura universal |
| 107 - Make Spain great and free again en inglés | Cultura universal |
| 108 - Hungría valiente en húngaro | Cultura universal |
| 109 - El móvil de Sánchez | Invasión a Ceuta |
| 110 - Niños robados | Invasión a Ceuta |
| 111 - La Marcha Verde | Invasión a Ceuta |
| 112 - Reguetón Troyano | Autoestima |
| 113 - 856 ángeles | Homenajes |
| 114 - Los 40 Youtubers Principales | Homenajes |
| 115 - Himno de España | Invasión a Ceuta |
| 116 - Francisco de Quevedo | Cultura española |
| 117 - Furia española | Invasión a Ceuta |
| 118 - Control de Pasaportes | Invasión a Ceuta |
| 119 - Seguridad Nacional | Invasión a Ceuta |
| 120 - Puedo prometer y prometo | Invasión a Ceuta |
| 121 - El correveidile de la Inteligencia Artificial | Inteligencia Artificial |

| | |
|---|---|
| 122 - El negocio de los menas | Invasión a Ceuta |
| 123 - La próxima invasión de Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 124 - Vivir sin el móvil | Inteligencia Artificial |
| 125 - La PSOE y la PePa | Invasión a Ceuta |
| 126 - El Pueblo salva al Pueblo | Invasión a Ceuta |
| 127 - El Caballero Troyano | Autoestima |
| 128 - Francisca Troyano | Autoestima |
| 129 - Gloria troyana | Autoestima |
| 130 - La estrategia militar española | Invasión a Ceuta |
| 131 - El Coronel | Autoestima |
| 132 - Ay, ay, Martell | Caso Isak Andic |
| 133 - 1984 troyano | Progresismo |
| 134 - La Tabla Periódica | Formación |
| 135 - Las 3 Leyes de Newton | Formación |
| 136 - Los números primos | Formación |
| 137 - La Policía del Pensamiento | Progresismo |
| 138 - Robert Fico, valiente | Homenajes |
| 139 - Viva Moldavia | Homenajes |
| 140 - La Sociedad del Conocimiento | Cultura universal |
| 141 - Identidad española | Invasión a Ceuta |
| 142 - Okupación e invasión | Invasión a Ceuta |
| 143 - La Playa del Trampolín | Invasión a Ceuta |
| 144 - Pon un airbnb en Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 145 - Los relojes de Bambi | Progresismo |
| 146 - ¿No quieres caldo? ¡Pues toma 2 tazas! | Progresismo |
| 147 - Faustino y yo | Progresismo |
| 148 - Hoy puede ser un buen día | Autoestima |
| 149 - El negocio de Europa con los esclavos | Invasión a Ceuta |
| 150 - Progres de pacotilla | Invasión a Ceuta |
| 151 - Faustino Liranzo | Progresismo |
| 152 - España es tierra de Cristo | Invasión a Ceuta |
| 153 - Queremos más menas | Invasión a Ceuta |

| | |
|---|---|
| 154 - La cuidadora Lucía | Progresismo |
| 155 - El Cuponazo Vasco | Progresismo |
| 156 - Todo por la Pasta | Progresismo |
| 157 - Los Kunta Kinte progres | Invasión a Ceuta |
| 158 - Juego de espías | Invasión a Ceuta |
| 159 - Spy Game | Invasión a Ceuta |
| 160 - Pegasus | Invasión a Ceuta |
| 161 - La Toma del arsenal de Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 162- La Armada de la Solidaridad | Invasión a Ceuta |
| 163 - El Séptimo de Caballería con Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 164 - Ceuta no se vende | Invasión a Ceuta |
| 165 - Contravigilancia | Invasión a Ceuta |
| 166 - Invasión zombi a Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 167 - Ellos si, tú no | Invasión a Ceuta |
| 168 - Los túneles de Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 169 - Alta Traición | Invasión a Ceuta |
| 170 - Viva el Presidente Vives | Invasión a Ceuta |
| 171 - El bueno, el feo y el malo | Invasión a Ceuta |
| 172 - Karate a muerto en Bagkok | Invasión a Ceuta |
| 173 - Delirios Presidenciales | Invasión a Ceuta |
| 174 - Informe Policial | Invasión a Ceuta |
| 175 - Indicios de la Policía Judicial | Invasión a Ceuta |
| 176 - Pedro Sánchez virrey de Marruecos | Invasión a Ceuta |
| 177 - Festival de cine de terror | Autoestima |
| 178 - El Mediterráneo nace en Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 179 - Bienvenidos a Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 180 - Un buen Fraudillo | Invasión a Ceuta |
| 181 - Gloria a Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 182 - Glory to Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 183 - La lista negra de Horizonte | Progresismo |
| 184 - El perro de Sanchez | Invasión a Ceuta |
| 185 - Sanchez dog | Invasión a Ceuta |

| | |
|---|---|
| 186 - La nova estaca | Música catalana |
| 187 - Radio Legitimidad | Publicidad |
| 188 - Radio Libertad | Publicidad |
| 189 - adelante caballas | Invasión a Ceuta |
| 190 - los progres | Progresismo |
| 191 - nacidos en 1960 | Autoestima |
| 192 - Tempestad heroica | Francisca Troyano |
| 193 - Las 4 estrellas de Francisca Troyano | Francisca Troyano |
| 194 - Tener autoestima | Autoestima |
| 195 - El emperador de la tela | Caso Isak Andic |
| 196 - La pájara y la tucán | Progresismo |
| 197 - Todos somos caballas | Invasión a Ceuta |
| 198 - El reguetón de la Televisión Espantosa | Progresismo |
| 199 - La Televisión Espantosa de la Primera | Progresismo |
| 200 - Había una vez un circo | Progresismo |
| 201 - Un futbolista soluciona el problema de Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 202 - Madre e hijo | Francisca Troyano |
| 203 - Esfuerzo y constancia | Luis Toribio Alvarez |
| 204 - ¿Lo hará o no lo hará | Caso Isak Andic |
| 205 - La niebla del Estrecho | Invasión a Ceuta |
| 206 - Pasar una noche en Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 207 - Manada en el Tarajal | Invasión a Ceuta |
| 208 - Los lobos de Benzú | Invasión a Ceuta |
| 209 - El gorila del atril | Invasión a Ceuta |
| 210 - Doctora muerte firma parteç | Invasión a Ceuta |
| 211 - Tos y sarna en el Hospital | Invasión a Ceuta |
| 212 - Ceuta no se vende; Ceuta se defiende | Invasión a Ceuta |
| 213 - Gloria y Honor a Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 214 - El faro ciego | Invasión a Ceuta |

| | |
|---|---|
| 215 - Terror en Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 216 - Sangre espanola | Autoestima |
| 217 - La marcha rojigualda | Invasión a Ceuta |
| 218 - Ucrania no esta sola | Invasión a Ceuta |
| 219 - la cupula de hierro de ceuta y melilla | Invasión a Ceuta |
| 220 - la financiacion marroqui de los invasores | Invasión a Ceuta |
| 221 - la wifi trampa para los invasores | Invasión a Ceuta |
| 222 - las tuneladoras de Hamas en Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 223 - 8 apellidos marroquíes en ceuta | Invasión a Ceuta |
| 224 - la 8 | Progresismo |
| 225 - los cañones de Navarone en Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 226 - La primera sinfonía de Francisca Troyano | Francisca Troyano |
| 227 - El barbero de Tembleque | Luis Toribio Alvarez |
| 228 - Los hornos giratorios mágicos de Luis | Luis Toribio Alvarez |
| 229 - La segunda sinfonía de Francisca Troyano | Francisca Troyano |
| 230 - Arenga española | Invasión a Ceuta |
| 231 - Buscando túneles en el Estrecho | Invasión a Ceuta |
| 232 - Las joyas de Zapatero | Progresismo |
| 233 - Felipe VI salva Ceuta | Invasión a Ceuta |
| 234 - Felipe VI un caballa mas | Invasión a Ceuta |
| 235 - Mari Carmen la binguera | Progresismo |
| 236 - los perroflauta de sol | Progresismo |
| 237 - los ciudadanos dicen basta ya | Progresismo |
| 238 - vota vox | Campaña Elecciones Generales |
| 239 - arenga para votar a vox | Campaña Elecciones Generales |

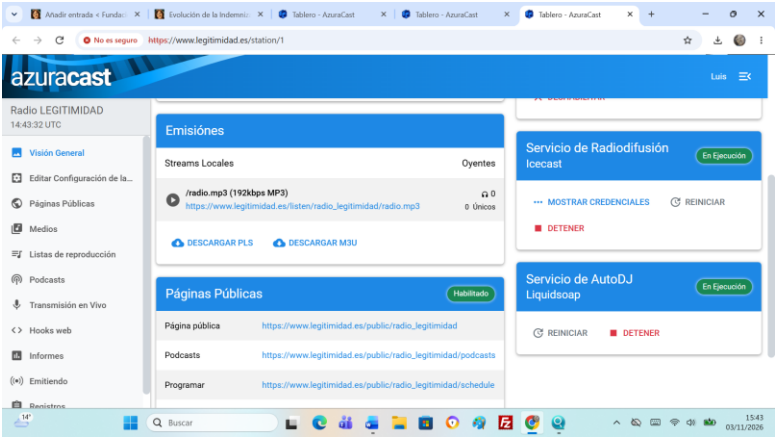
| | |
|---|---|
| 240 - Ley Electoral y Transparencia | Campaña Elecciones Generales |
| 241 - Espana Unidad y Soberania | Campaña Elecciones Generales |
| 242 - Inmigración | Campaña Elecciones Generales |
| 243 - Defensa, Seguridad y Fronteras | Campaña Elecciones Generales |
| 244 - Economía y Recursos | Campaña Elecciones Generales |
| 245 - Salud | Campaña Elecciones Generales |
| 246 - Educación y Cultura | Campaña Elecciones Generales |
| 247 - Vida y Familia | Campaña Elecciones Generales |
| 248 - Libertades y Justicia | Campaña Elecciones Generales |
| 249 - Europa e Internacional | Campaña Elecciones Generales |
| 250 - Un cuarto de kilo de canciones | Progresismo |
| 251 - los fondos buitre de la psoe | Campaña Elecciones Generales |
| 252 - elecciones generales | Campaña Elecciones Generales |
| 253 - pues si soy zurdo | Campaña Elecciones Generales |
| 254 - papa ven en tren | Accidente de URDA |
| 255 - mama no vengas en tren | Accidente de URDA |
| 256 - el pueblo salva al pueblo otra vez | Accidente de URDA |
| 257 - cantidad de movimiento y energia | Accidente de URDA |


Cantidad de
Movimiento
y Energía
Make
Morocco
great again
AVE

## Capítulo XXI. Radio Legitimidad, Radio Libertad y Radio Caballas

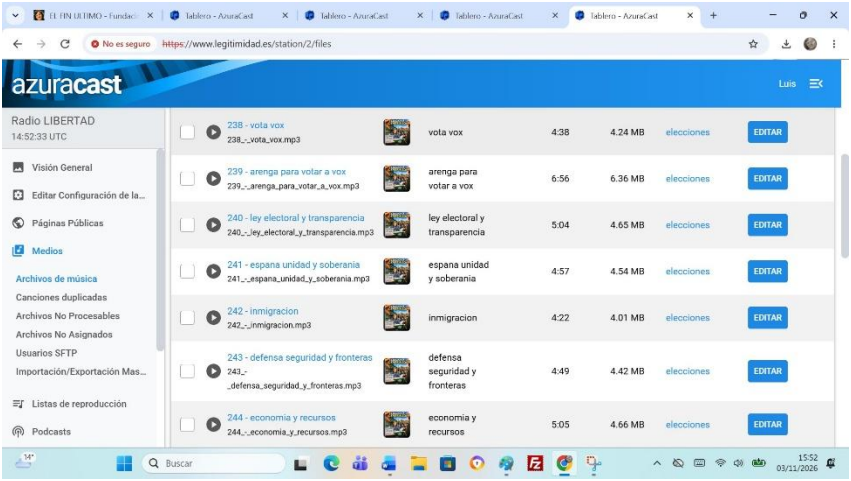
Radio LEGITIMIDAD:



Radio LIBERTAD:



**Radio CABALLAS:**







El barbero de Tembleque


Cómo llegar
De: Tembleque
A: Urda
En coche
35min
51,3 km
Sonseca
Tembleque
Villacañas
AP-36
Quintanar de la Orden
CM-42
Las Ventas Con Peña Aguilera
San Pablo de los Montes
35 min
51,3 km
Mota del Cuervo
N-420
Urda
CM-42
Datos del mapa ©2026 Google, Inst. Geogr. Nacional
Términos
35min (51,3 km)
por A-4
Esta ruta incluye una autopista.
Ruta

## APÉNDICES

### Apéndice I. Acerca del autor Luis Toribio Troyano

**Luis Toribio Troyano**

- **Ingeniero Industrial Superior por la ETSEIB de la UPC**
- **CQP Matemáticas por la UPC**
- **Pensador, Guionista y Director de Cine**
- **EL HOMBRE UNIVERSAL**

**Profesión: Sus Labores (SL)**

**Correos electrónicos:**

- **legitimidad@hotmail.com**
- **hechosypruebas@gmail.com**

**Canal de YouTube: La Decadencia de Occidente, en**

**https://www.youtube.com/@luistoribiotroyano**



**EL FIN DE LUIS TORIBIO TROYANO: EL PRESTIGIO»**




**Video en: https://youtu.be/h-lt6k76pVM?si=UWfk0vN7lPeYpw4Y**




**¿PROFESIÓN? ¡SUS LABORES!**



Ver VIDEO en:

https://youtu.be/dZvAGfb9Stk?si=Zf33AMM8Y_Mjmvhg

¿Te acuerdas de esta caja, mamá?

Tanto en el DNI de mi abuela, Francisca Caparrós Galindo como el de mi madre, Francisca Troyano Caparrós, bajo el título de Profesión, ponía SL.

¿Qué significa SL, le pregunto a mi madre?

Y mi madre me contesta: SUS LABORES

¿Por qué? Pues por una reacción «original» al Falso Feminismo que reina hoy día en España y en muchos países «occidentales» influenciados por la cultura woke y el lenguaje inclusivo proveniente de Estados Unidos.

Para mí este «Progresismo» del que se vanagloria la «izquierda» (divina) es en realidad regresismo y decadencia. Os explico.

Os sitúo en la década de los 70, aún con Franco todavía vivo…

La Sociedad estaba estructurada básicamente en unidades de «familias».

Por ejemplo, mi familia era: mi padre, mi madre y éramos 3 hermanos incluido yo.

Entonces no éramos familia numerosa, en esa época la familia numerosa estaba formada por un mínimo de 4 hermanos. Hoy día, NUMEROSA son solamente 2… Un poco ridículo… que el número 2 se considere como numeroso… Es lo que hay. Y 2 hijos son mucho hoy día.

Mi padre tenía un trabajo de 8 horas diarias y trabajaba de lunes a viernes y los sábados por la mañana.

Mi madre se cuidaba de la casa y de la crianza de nosotros.

Teníamos una persona que nos ayudaba en casa una media de 6 horas cada día. No era interina. Ayudaba a mi madre. Y fregaba arrodillada en el suelo con bayeta porque aunque ya había fregonas, decía que así quedaba mejor el suelo. Quedaba más limpio. Lo hacía porque ella

quería. Porque la gente de antes no se le caía los anillos y hacía bien y a conciencia su trabajo. No se escaqueaba…. No había móviles y era más difícil distraerse…

Cuando había una avería o había que hacer una remodelación de la casa, como pintarla, poner papel pintado un otro tipo de trabajos, mi padre contrataba a un fontanero, un pintor, un electricista y las personas que hiciera falta. Eran precios «asequibles» y quedábamos satisfechos tanto nosotros (a través de mi padre) como el operario.

Es decir, que de un salario, el de mi padre, podían vivir una media de 6 personas. Hagan cuentas… No es necesario detallar más.

Teníamos 2 casas, la de Barcelona y otra, de «veraneo», en la costa, en la que íbamos los fines de semana y 4 meses de verano.

Éramos CLASE MEDIA. Ni media alta ni media baja. La clase MEDIA era MAYORÍA en esa época en la que TODAVÍA vivía Franco… Y se construían pantanos… y no se quitaban como ahora. Y se comían costillas de cordero y el bacalao estaba a disposición de los más pobres. Hoy día el marisco está reservado a los sindicalistas liberados y para nosotros nos tienen reservados cucarachas, lombrices y todo tipo de alimentos «artificiales», píldoras azules y rojas y nos tienen preparadas unas gafas «woke» para que estemos la mayor parte del día en un recinto de un metro cuadrado, «drogados» en el Metaverso tirándonos a Angelina Jolie y en la Luna o Marte de aventuras…. y nos pondrán al lado un aperitivo de lombrices y cucarachas que, según las gafas virtuales, serán gambas y costillas de cordero… Y tal y tal y tal…

Mi madre fue orgullosa toda su vida del TRABAJO realizado. Mi madre trabajaba tanto como mi padre y el dinero ganado por mi padre era compartido por ambos. Mi madre no ganaba «directamente» dinero pero podía disponer igualmente de él.

¿Feminismo? ¿Qué es Feminisno? Igualdad de DERECHOS entre hombres y mujeres. Totalmente de acuerdo. Ahora bien, añadir:

El nombre otorgado a la IGUALDAD, el de feminismo no me gusta ni es justo. Se le otorga el término «IGUALDAD» gratuitamente a las mujeres. No es justo ni real. Mejor nombre sería IGUALITARISMO.

Detrás del Falso feminismo actual no es solamente IGUALDAD sino DESTRUCCIÓN del hombre, como tal. La cultura woke, el idiota y demencial «lenguaje inclusivo» y todas esas «herramientas» impuestas por la Agenda 2030 para hacer disminuir la población mundial.



La Ley de la Oferta y la Demanda

Cada vez que se incorporan más mujeres al mundo del trabajo la Oferta aumenta. Si todas las mujeres se incorporan al mundo del trabajo la oferta se multiplica por 2.
Si una mujer joven con un hijo de 2 años trabaja… tiene que pagar con su sueldo a una canguro y una guardería, que aunque sea gratuita, la pagas también, a través de los impuestos…

Consecuencia: Que tu saldo de dinero es negativo. Es más caro pagar a la canguro y los gastos de la guardería (da igual que sea gratuita o no) que el dinero ganado por tu trabajo. Añade gastos de desplazamientos y dietas de comida…

Por lo tanto, si esa chica joven se quedara en casa cuidando a su niño sería más económico y beneficioso para ellos. La madre conocería a su hijo y el hijo nacería con una madre…

Si a esto le sumas la entrada de «extranjeros» no cualificados… y el aumento todavía más de la oferta… pues los empresarios bajan los salarios… y pagan menos… Cada vez menos. Menos trabajo y más oferta: Ganancias del Empresario.

Si a esto sumas el desmantelamiento de las fábricas y su traslado a países más «baratos»…. ¿Qué produce España?

Funcionarios. España produce solamente FUNCIONARIOS. Muchos trabajos inventados para justificar ocupación.

Y si ahora nos cargamos la agricultura y la ganadería… pues ¿De dónde sale el dinero? ¿Y la comida?

Pues el dinero se pide fuera de España y cada día somos más pobres y deudores…

La deuda externa de España es de 1,6 billones de euros, que con una población de 48,5 millones de españoles asocia a cada ciudadano español una deuda «añadida» de 33.000 euros a la que ya tiene…

Mi deuda es «LA MÍA» y además la PEDIDA en mi nombre (la soberanía de España reside en el Pueblo) por Podemos y los Barones del

Fraudillo… para que nosotros paguemos SU FISTA… la de Tito Ábalos y demás golfos…

Hay muchos hombres que estamos en una situación parecida a la mía, sobre todo los provenientes de la antigua clase MEDIA… hoy desaparecida y usurpada por los trepas, okupas, golfos y delincuentes varios… que sin trabajar, vienen, les da una paga e incluso muchos okupan nuestras casas para ahorrarse todo tipo de gastos… Por supuesto que muchos de ellos se compran un coche eléctrico… que también se lo pagamos nosotros con las subvenciones del Estado a través de nuestros impuestos.

Y encima se ríen de nosotros… Anda, iros a tomar por culo, golfos de políticos!

HAY QUE TOMAR UNA DECISIÓN.

Yo me he convertido en «un amo de casa». Hago las camas, voy a comprar con un carrito de la compra, veo solamente el Programa Horizonte en la televisión y como no tengo hijos, cuido a una perrita que tenemos, y que vive mejor incluso que nosotros… porque tener un hijo un día es una responsabilidad muy grande y el futuro, de continuar así, está muy feo…

Hago las camas, lavo los platos, friego el suelo, hago la comida y le pongo una mantita a mi perrita cuando se va a dormir. Tengo tiempo de salir en moto, ver a mis amigos y ver Horizonte y videos de YOUTUBE. Soy Feliz. Soy Amo de Casa. Mi Profesión son Sus Labores.

¿Y qué?

**Apéndice II. El Método de Trabajo del autor basado en "Hechos y Pruebas"**

Estás en Google… luego existes.




La Declaración de Luis Toribio Troyano en los Juzgados de Vilanova el 28 de Febrero de 2024

Ver VIDEO en:

https://youtu.be/8hhWx8H_mRs?si=3h8G-AfpagNn1lGc

Yo he defendido la VERDAD, MEMORIA, DIGNIDAD y JUSTICIA de las Familias de las Víctimas del Terrorismo. Sobre esas 4 palabras NADA DE BROMAS. Y LA VERDAD ES LA PRIMERA.

Corolario: Está TODO tan claro que NO ES NECESARIO MENTIR. Con esto no quiero decir que no miento nunca. Si, por ejemplo, tu novia te pregunta que dónde has estado esta tarde… y has estado de roce o de revolcón con una amiga… pues le dices que has estado en el bar con los amigos viendo el fútbol… y seguramente no mientas del todo ya que

seguramente ha habido goles aunque puede que en otra portería… Ya me entendéis, mentiras las justas y justificadas.

También hay tiempo para la ironía… que la vida (la fiesta) se acaba.

Es más fácil coger a un mentiroso que a un cojo… Os recomiendo que echéis un vistazo a la Cronología de Google Maps… y recuerda que aunque tengas el teléfono contigo… para las consecuencias de un delito importante… todavía está operativo el GPS (y entonces se investiga)… así que cuidadín.

HECHOS Y PRUEBAS.

Ha sucedido un HECHO. Debes de tener PRUEBAS para poder demostrarlo… El problema es que «A quien no le caigas bien» tomará tus «Declaraciones» como «DELIRIOS»… y no se tomará la molestia de «CONTRASTARLOS». Es lo que hay… No se puede hacer más… que dejar constancia de tus PRUEBAS…

Con Internet puedes hacerlo. Antes no. Dejas «una prueba» y una dirección web… Ahí está. Yo soy un veterano en el desarrollo de Internet a lo largo de los años. Comencé a poner mi Curriculum en el año 1.997 en servidores privados, de Servicom y de Intercom. Éramos pocos… entonces era exclusivo. Comencé a poner más información para «venderme» a las empresas como Ingeniero…

En el año 2.000 registré mi primer dominio: www.barcelona-2001.com (ya no está operativo, lo contraté con visión de futuro y con el lema «En el 2001 los particulares mandarán en Internet, ahora empieza lo interesante…»). Toda mi vida gira en torno a Barcelona. Yo soy BARCELONES. Podéis consultar todo lo referente a mi www.IDENTIDAD.info en el anterior dominio, mío también.

Me equivoqué en mi lema «Los particulares mandarán en Internet» con la coletilla «ahora empieza lo interesante» para dar emoción… Yo soy así. Diferente y Exclusivo. ¿Qué problema hay? Pues parece que si… y «este tema» lo conozco perfectamente…

Quise hacerme «FUERTE» en nombres de dominios como diciendo «Aquí estoy». ¿Y qué? Entonces había 4 tipos de dominios, los .COM, los .NET, los .ORG y los asociados a cada país .ES, .FR, …

Ahora… ¿Cuántos hay? ¿50? ¿1000?… Nadie lo sabe. Existe el .Barcelona y el .Madrid por lo que puede haber miles de tipos…

Yo quería tener «Propiedad». ¿Cuánto vale? Pues lo compro y lo pongo a mi nombre. Es mío. Soy propietario. Ahora ya sé que no gustan los propietarios y menos a la Agenda 2030 que nos quiere «ALQUILAR» todo y que no tengamos nada y además, seamos felices… Anda ya, vete a tomar por culo a otro, Agenda 2030…




Mi primer dominio me costó 35 euros y lo compré en Nominalia… He estado en muchos proveedores de Internet. Incluso con ordenador propio en sus instalaciones. La historia y trayectoria de programador web es larga y no lo haré en este momento. Ahora utilizo, por su sencillez y potencia, WordPress y tengo varios proveedores y dominios repartidos… Hay que asegurarse la información… Si uno (servidor) cae, hay otros. Es como el móvil… Hay que llevar otro o más… por si acaso… Te salva de un buen enredo…

Ahora voy a poner unos datos sobre mí mismo que se pueden contrastar «oficialmente» en los Juzgados. Ha sido interés mío que «llegara» cierta información a «entes de la Administración Pública» para más tarde, si fuese necesario referirme a las «PRUEBAS» más fácilmente. «Si las tenéis vosotros». De nada te serviría tener «pruebas» en una caja secreta, en un pendrive o debajo de tu cama si «NO ERES NADIE» y a nadie «importante» le importa tu futuro… Yo creo que he hecho bien.

Dejar «PRUEBAS» en LUGARES PÚBLICOS. Y esto te lo digo por esto, esto y lo otro… Yo no existo públicamente… y no me importa. Ahora me alegro. ¿Ser importante? ¿Para qué? Para que te anden jodiendo todo el día… Pues me alegro de no figurar en la WIKIPEDIA pero de EXISTIR, EXISTO.

Declaración en la Sede Judicial de Vilanova el 28 de Febrero de 2.024

DIGO:

Tengo Procedimientos judiciales referente a la Herencia de mis padres con mis hermanas. Es CIERTO. Todo está en los Juzgados de Vilanova y en la Audiencia Provincial de Barcelona. Es CIERTO.

Mis hermanas renunciaron a «Los Bienes Hereditarios» (a la Herencia) de mi madre por «Acta Notarial». Dicha Acta Notarial, por su importancia, también figura en varios Procedimientos tanto en los Juzgados de Vilanova como de la Audiencia Provincial de Barcelona. Es CIERTO.

Tengo 63 años. El 15 de Mayo, día de San Isidro y patrón de la villa de Madrid, cumplo 64. Me gusta el día y el santo. Mi nombre completo es «Luis Manuel Isidro» y así quedé registrado en mi Acta de Nacimiento. Manuel, porque así se llamaba mi abuelo paterno e Isidro porque nací el día 15 de Mayo. «Luis Manuel Isidro». Me gusta. Es CIERTO.

Doy clases de Informática y de Inteligencia Artificial a través de mi dominio www.InteligenciaArtificialGeneral.org Es CIERTO.

Tengo una «Fundación» en honor a mi madre, en www.FundacionFranciscaTroyano.com Todavía no está constituida del todo»… pero estoy en ello. Puedo decirlo. Es CIERTO.

Tengo un perro. En realidad no es mío, pero vive desde que nació en mi casa. Es una perrita y tiene 9 años. A «todos los efectos» también soy su amo y también es mía. Vive en mi casa. Es CIERTO.

Tengo 4 motos y 1 coche. Colecciono motos. Se puede contrastar en la DGT. Es CIERTO.

Sé, de memoria, los precios de casi todos (los que me importan) alimentos y en qué supermercado, o DIA o Mercadona, están a mejor precio. El 90% de las compras de comida las hago en esos 2 supermercados. Es CIERTO.



MARBELLA

Sé, de memoria, los precios de los SEGUROS de todo lo que me pertenece. Soy de Mutua Madrileña y lo tengo TODO ASEGURADO. No me gustan las «sorpresas» ya que casi ninguna es agradable… Es CIERTO.




JEREZ

Que no tengo hijos. Que no hay nadie que me quiera hacer daño. Que no consto en la WIKIPEDIA. Que no tengo amigos famosos. Que Soy Independiente. Que con la Inteligencia Artificial se puede engañar a la gente. Que difundo información a la gente para informarles de que no los engañen. Que yo quiero conocer las «utilidades» de la Inteligencia Artificial para informar a la gente (sobre todo la gente mayor) de los problemas que le puede suponer. Que todo esto no me da dinero (lo hago por hobby y porque tengo mucho tiempo libre). Estoy orgulloso de mi mismo. Soy Host de Airbnb. Soy Anfitrión. Que el tema informático es porque estoy orgulloso de mi mismo. al intentar evitar fraudes a la gente. Que me gano bien la vida. Que he viajado por toda Europa en los últimos 2 años. La persona que vive en mi casa, la dueña de la perra, es una buena chica pero no es pareja sentimental. Es CIERTO TODO el párrafo anterior.

Que NO tengo ningún poder especial. Que soy trabajador y con buena educación. Soy Ingeniero Industrial Superior por la ETSEIB de la UPC. Es CIERTO.

Que a la pregunta de qué se parece una mosca a una paloma contesto en que son animales y ambos vuelan. Me parece buena respuesta.

Que mi correo electrónico es hechosypruebas@gmail.com Es CIERTO. En verdad tengo muchos… Éste también… pero lo digo porque es el más apropiado para el caso. HECHOS y PRUEBAS.

Que presento DOCUMENTACIÓN que se puede CONTRASTAR en los Juzgados. Se trata de tener voluntad de QUERER contrastar, simplemente.

DOY FE.

Documentación aportada para demostrar buena salud mental y física de Luis Toribio Troyano

1. Tratamiento de larga duración, de la Seguridad Social, de fecha actual que consiste únicamente en una dosis de enalapril 20 mg diaria para controlar la presión diastólica de 9 a menos de 8. Con esta medicación estoy a 13 de alta y 7,5 de baja. Mucha gente la tiene. Es un tratamiento «normal» a esta edad.
2. Análisis completo, de sangre y orina, que demuestran una excelente salud de una persona con 63 años. De fecha 6/10/2023
3. Informe Psiquiatrice Forense del Psiquiatra José Cabrera Forneiro, presentado en la Audiencia Provincial de Barcelona en el presente expediente. De fecha 27/1/2016
4. Demanda de Juicio ordinario en reclamación de Indemnización de daños y perjuicios por responsabilidad civil presentada por Luis Toribio contra sus hermanas Francisca y María José por ocultar la muerte de su madre por casi un año. De fecha 4 de julio de 2019
5. Documento Nº1. Burofax, emitido por las hermanas, con fecha 16/10/2018 para comunicar a su hermano que su madre murió el 30/11/2017

6. Documento Nº2. Burofax, emitido por las hermanas, con fecha 16/10/2018 para comunicar que están dispuestas a Renunciar a la Herencia de su madre a cambio de que yo les condone el dinero que se apropiaron indebidamente y por el fraude que cometieron por quedarse dinero que no les correspondía tras la muerte de nuestro padre y que la Audiencia Provincial les había condenado a pagar.
7. Sentencia, de fecha 9/7/2018, que condena a mis hermanas por el fraude cometido tras la muerte de mi padre y del dinero del que se apropiaron indebidamente.
8. Acta Notarial de la RENUNCIA DE LA HERENCIA de mi madre, por parte de mis 2 hermanas, con fecha de 31/10/2018
9. Diligencia de Ordenación de la Audiencia Provincial de Barcelona, con fecha de 19/10/2023 que CIERRA la Demanda de Juicio ordinario en reclamación de Indemnización de daños y perjuicios por responsabilidad civil presentada por Luis Toribio contra sus hermanas Francisca y María José por ocultar la muerte de su madre por casi un año y de fecha 4 de julio de 2019 que se acompaña en esta documentación en el apartado 4, debido al FALLECIMIENTO de la demandada Francisca Toribio Troyano.


Andalucía
merece más.
Vamos a por ello.
LUIS
TORIBIO
TROYANO
CANDIDATO
A LA PRESIDENCIA DE LA
JUNTA DE ANDALUCÍA
17 DE MAYO
ELECCIONES AUTONÓMICAS
ANDALUCÍA
PRIMERO
Veta
CAMBIO
CON EXPERIENCIA
POR UNA ANDALUCÍA FUERTE, JUSTA Y CON FUTURO


ELECCIONES
ANDALUCÍA
17 DE MAYO
Andalucía primero.
Por una Andalucía más próspera
Por una Andalucía más justa
Por una Andalucía sostenible
LUIS
TORIBIO TROYANO
CANDIDATO A LA
PRESIDENCIA
DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
Andalucía en buenas manos

**Apéndice III. El Think Tank "Proyecto LEGITIMIDAD"**




El Proyecto www.LEGITIMIDAD.com comenzó en el año 1.997

Han pasado ya 25 años y todo ha cambiado…

¿Qué es lo más importante ahora mismo? Ser AGRADECIDO con quienes se han portado BIEN contigo a lo largo de toda la vida. «HONRARÁS A TU PADRE Y A TU MADRE» dice el 4º mandamiento…

Todo lo que soy se lo debo a mis padres, Luis y Francisca.

Mi padre, Luis Toribio Troyano, fue un gran padre y muy buena persona.

Mi madre, Francisca Troyano Caparrós, fue una gran madre y muy buena persona.

www.FundacionFranciscaTroyano.org

Desgraciadamente hasta la muerte de una persona la sociedad en la que vivimos no es consciente del gran papel desarrollado por una

determinada persona, y mi interés, como hijo, y único heredero, es intentar que su gran «obra» continúe una vez muerta, a través de una Fundación, que intentará ayudar a aquellas personas que, desgraciadamente debido a la crisis económica, se puedan encontrar con una situación en la que debido a la avanzada edad de los padres sufran una «pérdida de lucidez», que conlleve la necesidad de una «incapacitación judicial» para evitar que ninguno de los herederos de los padres los pueda «manipular» para obtener más beneficios en el reparto de la Herencia.



Muy a pesar mío no tuve más remedio que incapacitar a mi madre.

En honor y homenaje a mi madre quiero ayudar a aquellas personas que se puedan encontrar en una situación parecida a la mía y quieran estar informados gratuitamente, de los pasos a seguir para iniciar el Procedimiento de Incapacitación de una persona y también sobre la necesidad de realizar un Testamento para un reparto justo de la Herencia de los padres.

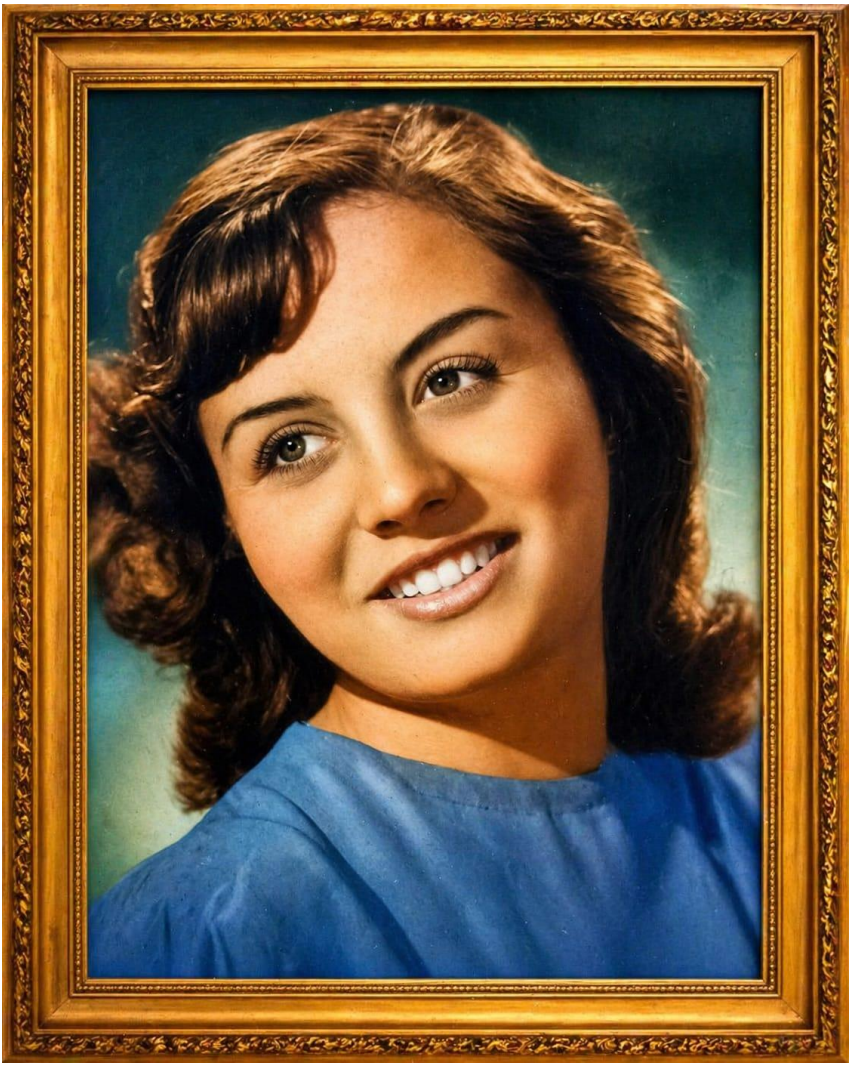
Sant Pere de Ribes, a 21 de Febrero (día de la vaga general) de 2.019

Áreas de Experiencia

La CORRUPCIÓN Progresista vuelve a matar

1. Proceso de Incapacitación jurídica
2. Testamentos.
3. Herencias.
4. Herramientas de Trabajo de las Nuevas Tecnologías.
5. Estrategia.





**Apéndice IV. La Familia, los Divorciados y las Herencias**

**Yo soy yo y mis circunstancias. José Ortega y Gasset**



Esta expresión es una de mis favoritas. La utilizo muy a menudo, sobre todo, para expresar el porqué de una “actuación” en un momento determinado…

Estoy “obligado” a escribir este libro y hacerlo público. Mi “circunstancia” me lleva a “tensar” la cuerda y “obligar” a que se puedan contrastar mis afirmaciones para que no sean consideradas como “delirios” sino como “hechos verídicos”, aún a pesar de que me consideren “medio tonto” y que no soy capaz de hacer nada...

Dicho esto decir que me gusta la estructura de la familia, como la mía, formada con padre, madre e hijos… que ha sido ejemplar y maravillosa hasta el divorcio de mi hermana Francisca…

Mi hermana Francisca se divorció a los 50 años después de casarse 3 días antes de cumplir los 21 años… según recuerdo el 18 de agosto de 1.978 (nació el 21 de agosto de 1.957). Le hacía ilusión casarse antes de tener 21 años… Me parece bien. Se casó con Juan, un chico muy majo de Palma de Mallorca que también estudiaba Medicina en la Universidad Autónoma de Barcelona.

Y se divorció tras casi 30 años de casados, sobre el 2.010…

Y entonces se acabó la "Familia"…

Juan era, lo que para los gitanos (con el permiso de Begoña Gerpe) representa el Patriarca. Muy buena persona y se encargaba de que todo funcionara…

No quiero extenderme aquí, sino lo haré en un Apéndice sobre el final del libro.

Vayamos ahora a lo importante, mi cuñado Juan ganaba 3 veces más dinero que mi hermana. Era el Médico de Endesa y, como sabréis los médicos que atienden personalmente a los "peces gordos" de las grandes empresas ganan mucho dinero. Ahora tienen que ser buenos y estar disponibles siempre.

Mientras vivían juntos vivían estupendamente… Mi hermana tenía una consulta para el adelgazamiento. Venía muy poca gente, puede que ganara 1.500 euros al mes. Después trabajó en una mutua… Es lo que se dice un "médico patata". Mi cuñado ganaría más de 5.000 euros… ¿Juntos? Perfecto…

Acostumbrada a un presupuesto mensual de 7.000 euros a uno de menos de 2.000 pues debe de ser difícil de digerir…

¿Qué hizo? Recurrir al dinero de mis padres… y allí se acabó todo, aparte de que lo que unía a toda la familia era Juan, que ya no estaba con nosotros sino con otra.

Y la Familia se acabó. Yo ya tenía entonces 50 años… así que he tenido Familia, me ha gustado y la he disfrutado casi toda mi vida.

Lo que me ha pasado a mí seguramente les haya pasado a otras muchas personas que se han separado y con una aportación muy diferente de cada uno al presupuesto familiar…

Separados o divorciados, parecidos problemas.

Aparecen problemas. Los gastos contraídos son los mismos. Hay deudas. Uno está acostumbrado a un nivel de vida que… ya no puedes mantener…

¿A quién se acude? A los padres. A mí no me importaba en un principio… pero se ha pasado 100 pueblos…

La supervivencia a poder mantener el nivel que llevaba le obliga a "tirar" de la Herencia, entre otras cosas…

Peor hubiese sido que se hubiese divorciado mi otra hermana, ella enfermera y él, medico anestesista. Los que más ganan. Un anestesista, en una guardia de 24 horas puede ganar hasta 800 euros… Y si además de la Seguridad Social trabaja de anestesista para varias clínicas privadas, como el hacía, puede irse a los 10.000 euros al mes… Y la proporción 1 a 3 de mi hermana Francisca se convierte en 1 a 5 en mi hermana María José…

El que vale, vale, y como anestesista también es muy bueno…

El dinero de mis padres se ha acabado… ya no queda dinero fácil…

El DINERO rompió mi FAMILIA.

Para mi hermana Francisca fue fácil Incapacitarme…

Es triste, pero esas cosas pasan…

Y no puedes hacer nada. Absolutamente nada. Si los médicos lo dicen…

Escribí el libro "La Incapacidad del Sistema Sanitario ante el Coronavirus" en honor al padre de Mercedes, un patriota español que ponía coplas y música española a todo volumen y España, España y olé… ¡Qué original era! Pobre hombre. Lo dejaron morir…

Y escribí el libro, en memoria del patriota español, padre de Mercedes. Ahora también, me "vengué" en el Título como queriéndoles decir "los incapacitados" sois vosotros… ya sé que han tomado buena nota…

Ahora Mercedes tiene otro problema grave y es con su exmarido, Jaime, de 65 años. Muy catalanista e independentista, como su madre, Cándida, de 95 años que lo han dado todo por Cataluña… Jaime era

muy chistoso y siempre nos hemos llevado muy bien. Ideológicamente totalmente opuestos pero siempre amigos.

En mi Pueblo saben que yo no soy independentista sino muy español pero no tengo ningún problema. Se puede hablar, dialogar e incluso discutir verbalmente (siempre sin violencia) y luego irnos juntos a tomar unas copas y ver el fútbol juntos. Yo soy casi "el más viejo" de San Pedro… y aunque sea por veteranía, hay respeto. Dicho esto, contar el problema actual de Jaime. Jaime es diabético. La diabetes es terrible cuando "se junta" con otras enfermedades…. Ahora, con 65 años va con andador, y a pesar de que él lo ha dado todo por Cataluña ha tenido varias caídas que le han producido micro ictus, que al no ser atendidos en el Ambulatorio correctamente, le ha dejado muy mermado físicamente…

Él tiene 65 años y su madre 95 y es la madre la que tiene que cuidar al hijo… ¡Deberían ponerle un fisioterapeuta domiciliario que le ayudara a recuperarse! Y ahora tiene otro problema añadido y es que, debido a su baja autoestima, ya que la diabetes es terrible, le han hecho una estafa con criptomonedas de 68.000 euros… Le han pedido un crédito a su nombre por ese valor y han tenido que ir, su madre y él, ambos a declarar al Juzgado, los 2 con andadores… Acusados de estafadores…. Ahora, ya por segunda vez, otra estafa… le ha vuelto a llamar la Guardia Civil para un segundo juicio ya que parece implicado un banco en Galicia y otro en Turquía…

Esto es real… ¿Cómo le pueden dar un crédito de 68.000 euros a un jubilado que no tiene ninguna propiedad? Pues le cogen su DNI, lo piden a su nombre y ya está… ¡Qué patético! Y en vez de proporcionarle un fisioterapeuta a Jaime, un patriota catalán que lo ha dado todo por Cataluña, que no se lo dan, ni tampoco a su madre, quieren ahora que yo renuncie a la ayuda… ¿Ayuda? ¡Qué ayuda! Si desde el año 2.015 hasta hoy, 2.024… han pasado más de 8 años y he vivido sin ningún tipo de ayuda. Ni la quiero ni la necesito. ¿Qué quieren? ¿qué les firme un papel que renuncio a una "ayuda"? Pues muy bien… yo no la necesito, pero Jaime, sí. Y su madre, Cándida, también y no la tienen ni se la quieren dar. Un fisioterapeuta. ¡Qué pena! ¡Pobre hombre! Qué ingratos han sido contigo. Yo no espero nada, ya que toda mi vida me he dedicado a darles zasca tras zasca… ¿pero tú?

Ánimo, Jaime. Aguanta.

Y si algún Guardia Civil, que son los encargados de seguir la pista de Turquía… que en el atestado que hagan lo califiquen como persona vulnerable y necesitada de ayuda. Gracias.

**Apéndice V. La Fundación Francisca Troyano**




Funciones de la Fundación

Mi madre, Francisca Troyano Caparrós, fue una gran madre y muy buena persona.

Desgraciadamente hasta la muerte de una persona la sociedad en la que vivimos no es consciente del gran papel desarrollado por una determinada persona, y mi interés, como hijo, y único heredero, es intentar que su gran «obra» continúe una vez muerta, a través de una Fundación.

La Fundación va a desarrollar sus funciones en diversas áreas:

La Meritocracia y la Calificación por Méritos.

Mis padres, tanto mi padre como mi madre se han dedicado a cuidar a sus hijos y darles una buena educación y cultura. Han invertido su dinero en DAR UN FUTURO a sus hijos.

Somos 3 hermanos y hemos ido a colegios privados, yo a los Hermanos Maristas La Inmaculada del Paseo San Juan y mis hermanas a las dominicas de Nuestra Señora del Rosario de la calle Mallorca.

A mí, como hijo, me han pagado mi carrera: la de Ingeniero Industrial Superior en la ETSEIB

A mis hermanas, Francisca, la de Médico en la Universidad Autónoma de Barcelona y María José, la de Enfermería en la Blanquerna de Barcelona.

Mis hermanas se casaron jóvenes y mis padres les pagaron el convite y les ayudaron a comprarse una casa mientras estudiaban.

Yo, soltero, me quedé a vivir y cuidar de mis padres.

Cuando murió mi madre mis hermanas renunciaron a la Herencia de mi madre con lo que me convertí en el Único Heredero de MIS PADRES.

Yo estoy MUY ORGULLOSO de mis padres y quiero que el mundo lo sepa.

Corolario 1: Hay que ser GENEROSO con quien se lo MERECE. Yo soy defensor de la MERITOCRACIA y la Calificación por Méritos. Todos debemos tener DERECHOS básicos… pero todos somos diferentes y muchos de nosotros queremos ser exclusivos, competitivos y ganadores. Yo, como jugador de ajedrez, juego a ganar. Lo de que lo importante es participar es puro POSTUREO. Yo soy clásico y tradicional. No me gusta la Inteligencia Artificial. Quiero COMPETIR en igualdad de condiciones. No con trampas ni con ventajas.

Mediante la Meritocracia intentaré demostrar que mis padres han elegido bien al llevarnos a un colegio privado religioso y a las mejores universidades españolas.

Además la Fundación defenderá la familia tradicional formada por un padre y una madre.

Yo entiendo el Feminismo como la IGUALDAD DE DERECHOS de los hombres y las mujeres. Nada más. Me parece MAL el nombre equivocado para definir la IGUALDAD entre hombres y mujeres que debería de ser IGUALITARISMO. No es justo ni cierto alinear el término «IGUALDAD» con el género FEMENINO porque aunque haya más hombres malos que mujeres malas también hay mujeres malas y muy malas. No se debería generalizar. Defiendo la IGUALDAD, no los privilegios ni tampoco la venganza.

De eso se trata, de reconocer que hay cosas «antiguas» que funcionan y no hay que cambiarlas «porque si» porque así lo dice el falso «progresismo» en el que vivimos.

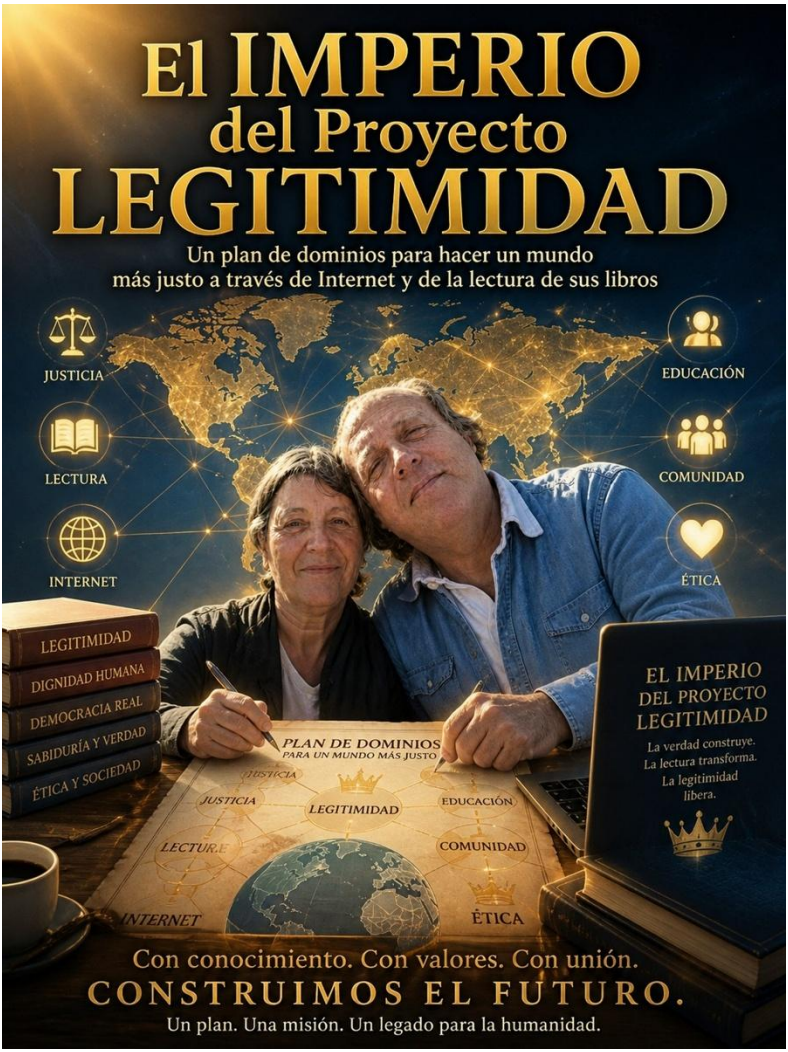
Progresar es PROSPERAR y no cambiar por cambiar y por puro postureo.

Contacta con la Fundación

Tel: 611 40 60 90

www.FundacionFranciscaTroyano.com

fundacionfranciscatroyano@gmail.com


El IMPERIO
del Proyecto
LEGITIMIDAD
Un plan de dominios para hacer un mundo
más justo a través de Internet y de la lectura de sus libros
JUSTICIA
LECTURA
INTERNET
EDUCACIÓN
COMUNIDAD
ÉTICA
LEGITIMIDAD
DIGNIDAD HUMANA
DEMOCRACIA REAL
SABIDURÍA Y VERDAD
ÉTICA Y SOCIEDAD
PLAN DE DOMINIOS
PARA UN MUNDO MÁS JUSTO
JUSTICIA
LEGITIMIDAD
EDUCACIÓN
COMUNIDAD
ÉTICA
INTERNET
EL IMPERIO
DEL PROYECTO
LEGITIMIDAD
La verdad construye.
La lectura transforma.
La legitimidad
libera.
Con conocimiento. Con valores. Con unión.
CONSTRUIMOS EL FUTURO.
Un plan. Una misión. Un legado para la humanidad.

**Apéndice VI. Sobre la Agenda 2030 y su lema "No tendrás nada y serás feliz". La destrucción de la Familia tradicional formada por padre, madre e hijos.**

La Agenda 2030 pretende, en el "FONDO", destruir a la FAMILIA tradicional para DETENER el aumento de la población mundial.



¿Cómo lo va a conseguir? Enemistando a hombres y mujeres para que “se les quiten las ganas” de PROCREAR.

Corolario Único: Sin hijos no progresa la población mundial.

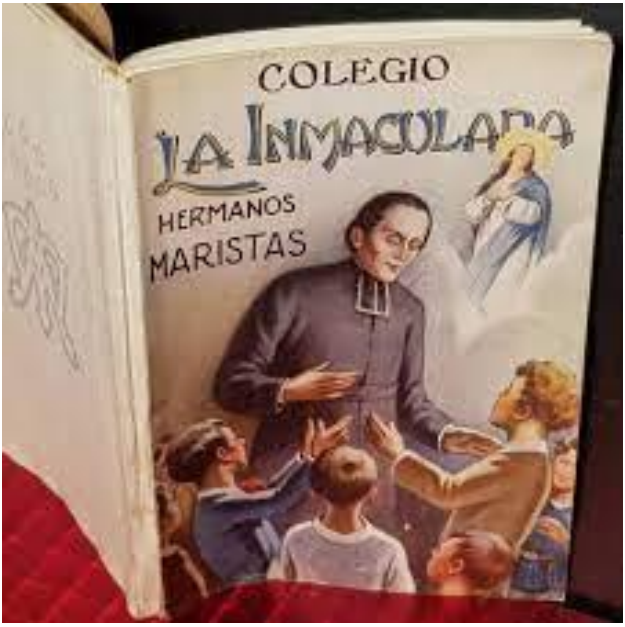
**La Familia formada por padre, madre e hijos**



Ser hijo y tener ¿2 padres? o ¿2 madres? o ¿tener padres divorciados e ir de casa en casa una semana si y otra no? No sé… Prefiero tener un padre y una madre y que siempre han sido mi padre y mi madre, incluso ya mayores. Siempre mis padres nos han cuidado y muy bien. Conociendo lo que es una familia, un padre que ejerce de padre, una madre de madre y hermanos… todo las demás opciones me parecen poco. A poder elegir es la mejor opción. Y yo la he tenido, gracias a mis padres. Gracias.

Mi padre muy trabajador, toda la semana, de lunes a viernes y el sábado por la mañana. ¿Vacaciones? Pues puede que 30 días en todo el año, contando semana santa, navidad y verano.

Cuando éramos pequeños íbamos al colegio en autocar. Mi madre nos llevaba a la parada, cerca de casa para que nos recogiera y nos llevara al colegio. Yo iba al Colegio de los Hermanos Maristas, La Inmaculada, en la calle Valencia esquina con Roger de Flor, y mis hermanas a las Hermanas dominicas Nuestra Señora del Rosario, una calle más arriba, en la calle Mallorca esquina Roger de Flor.



Nos quedábamos a comer en el colegio y, por la tarde, nos retornaba, en autocar a casa. Mi madre nos iba a recoger, compraba la merienda en una tocinería de la esquina, íbamos a casa y nos preparaba la merienda y después la cena. Ella nos hacía a los 3 la cama y se encargaba de que no nos faltara nada. Además, teníamos una asistenta que se encargaba de las tareas más duras de la casa, como fregar (con bayeta y no con mocho) y limpiar «bien». La casa estaba siempre reluciente.

Hasta los 13 año, cuando mis padres compraron la casa de San Pedro y la pagaron al contado (éramos clase media y eso se podía hacer entonces) el domingo íbamos al campo, con mis primos. Éramos «domingueros». Se llevaba entonces. Íbamos con una mesa, sillas plegables y una sombrilla. Mi madre preparaba ensaladilla rusa y tortilla española y lo pasábamos bien. En el verano íbamos a Fraga, a Santander, en el Hotel El Sardinero, y a otros sitíos en coche. En un Renault Gordini, en un Seat 1.500 y después en un 1.430-1600 FU… ¡cómo tiraba!

Cuando mis padres compraron la casa de San Pedro íbamos los fines de semana y los 3 meses de verano. Mi madre siempre estaba con nosotros. El fin de semana mi padre también. En verano venía algunos días… porque había que TRABAJAR para hacer posible LA FAMILIA.



Tanto mi padre como mi madre han trabajado MUCHO, los DOS para que SUS HIJOS FUESEN FELICES.

Entonces las madres trabajaban mucho, pero los padres TAMBIÉN y disfrutaban menos ya que su máxima ilusión es que SU FAMILIA estuviera bien.

Mi padre nunca ha pedido ningún crédito sino que ha comprado lo que necesitaba cuando tenía dinero.

Para mi madre NOSOTROS era lo más importante y, ella, a vernos bien, también era FELIZ. Mi madre no tiene nada que ENVIDIAR a las «nuevas» feministas de hoy día. Era Ama de Casa, una profesión tan digna como la de mi padre, Gerente de una empresa privada. A los 3 nos han dado 3 carreras, Ingeniería, Medicina y Enfermería.

Siempre han estado en SU SITÍO.

Están ya muertos pero bien orgullosos de haberlo dado todo por sus hijos.

Yo lo he vivido… así que no me sentiría bien con 2 padres o 2 madres… Lo respetaré. No ha dependido de mí sino de ellos pero he tenido esa suerte, como también la de ser ESPAÑOL y haber nacido en BARCELONA.

Estoy orgulloso. No es que yo sea mejor que tú, seas del país que seas y nazcas donde nazcas, pero a mí me gusta mi identidad y lo que soy. Tú mismo puedes decir lo mismo sobre mí. Me parece bien y lo más conveniente para ti. Cada uno en su casa y Dios en la de todos.

Si tú no lo estás, entonces: Allá tú. No es problema mío.

La www.AutoEstima.info es NECESARIA. Si no la tienes, esfuérzate en tenerla. Te será todo más fácil.

Un saludo y suerte, amigo.

**Las 10 Estrategias de Manipulación Mediática**

Parece ser (no es seguro) que el lingüista Noam Chomsky elaboró la lista de las “10 Estrategias de Manipulación” a través

de los medios.

1. La estrategia de la distracción El elemento primordial del control social es la estrategia de la distracción que consiste en desviar la atención del público de los problemas importantes y de los cambios decididos por las élites políticas y económicas, mediante la técnica del diluvio o inundación de continuas distracciones y de informaciones insignificantes. La estrategia de la distracción es igualmente indispensable para impedir al público interesarse por los conocimientos esenciales, en el área de la ciencia, la economía, la psicología, la neurobiología y la cibernética. ”Mantener la Atención del público distraída, lejos de los verdaderos problemas sociales, cautivada por temas sin importancia real. Mantener al público ocupado, ocupado, ocupado, sin ningún tiempo para pensar; de vuelta a granja como los otros animales (cita del texto ‘Armas silenciosas para guerras tranquilas)”.



2. Crear problemas y después ofrecer soluciones. Este método también es llamado «problema-reacción-solución”. Se crea un problema, una “situación” prevista para causar cierta reacción en el público, a fin de que éste sea el mandante de las medidas

que se desea hacer aceptar. Por ejemplo: dejar que se desenvuelva o se intensifique la violencia urbana, u organizar atentados sangrientos, a fin de que el público sea el demandante de leyes de seguridad y políticas en perjuicio de la libertad. O también: crear una crisis económica para hacer aceptar como un mal necesario el retroceso de los derechos sociales y el desmantelamiento de los servicios públicos.

3. La estrategia de la gradualidad. Para hacer que se acepte una medida inaceptable, basta aplicarla gradualmente, a cuentagotas, por años consecutivos. Es de esa manera que condiciones socioeconómicas radicalmente nuevas (neoliberalismo) fueron impuestas durante las décadas de 1980 y 1990: Estado mínimo, privatizaciones, precariedad, flexibilidad, desempleo en masa, salarios que ya no aseguran ingresos decentes, tantos cambios que hubieran provocado una revolución si hubiesen sido aplicadas de una sola vez.



4. La estrategia de diferir. Otra manera de hacer aceptar una decisión impopular es la de presentarla como “dolorosa y necesaria”, obteniendo la aceptación pública, en el momento, para una aplicación futura. Es más fácil aceptar un sacrificio futuro que un sacrificio inmediato. Primero, porque el esfuerzo no es empleado inmediatamente. Luego, porque el público, la masa, tiene siempre la tendencia a esperar ingenuamente que “todo irá mejorar mañana” y que el sacrificio exigido podrá ser

evitado. Esto da más tiempo al público para acostumbrarse a la idea del cambio y de aceptarla con resignación cuando llegue el momento.

5. Dirigirse al público como criaturas de poca edad. La mayoría de la publicidad dirigida al gran público utiliza discurso, argumentos, personajes y entonación particularmente infantiles, muchas veces próximos a la debilidad, como si el espectador fuese una criatura de poca edad o un deficiente mental. Cuanto más se intente buscar engañar al espectador, más se tiende a adoptar un tono infantilizarte. Por qué? “Si uno se dirige a una persona como si ella tuviese la edad de 12 años o menos, entonces, en razón de la cuestíonabilidad, ella tenderá, con cierta probabilidad, a una respuesta o reacción también desprovista de un sentido crítico como la de una persona de 12 años o menos de edad (ver “Armas silenciosas para guerras tranquilas”)”.

6. Utilizar el aspecto emocional mucho más que la reflexión. Hacer uso del aspecto emocional es una técnica clásica para causar un corto circuito en el análisis racional, y finalmente al sentido crítico de los individuos. Por otra parte, la utilización del registro emocional permite abrir la puerta de acceso al inconsciente para implantar o injertar ideas, deseos, miedos y temores, compulsiones, o inducir comportamientos…

7. Mantener al público en la ignorancia y la mediocridad. Hacer que el público sea incapaz de comprender las tecnologías y los métodos utilizados para su control y su esclavitud. “La calidad de la educación dada a las clases sociales inferiores debe ser la más pobre y mediocre posible, de forma que la distancia de la ignorancia que planea entre las clases inferiores y las clases sociales superiores sea y permanezca imposible de alcanzar para las clases inferiores (ver ‘Armas silenciosas para guerras tranquilas)”.

8. Estimular al público a ser complaciente con la mediocridad. Promover al público a creer que es moda el hecho de ser estúpido, vulgar e inculto…

9. Reforzar la autoculpabilidad. Hacer creer al individuo que es solamente él el culpable por su propia desgracia, por causa de la insuficiencia de su inteligencia, de sus capacidades, o de sus esfuerzos. Así, en lugar de rebelarse contra el sistema económico, el individuo se auto desvalida y se culpa, lo que genera un estado depresivo, uno de cuyos efectos es la inhibición de su acción. Y, sin acción, no hay revolución!

10. Conocer a los individuos mejor de lo que ellos mismos se conocen. En el transcurso de los últimos 50 años, los avances acelerados de la ciencia han generado una creciente brecha entre los conocimientos del público y aquellos poseídos y utilizados por las élites dominantes. Gracias a la biología, la neurobiología y la psicología aplicada, el "sistema" ha disfrutado de un conocimiento avanzado del ser humano, tanto de forma física como psicológicamente. El sistema ha conseguido conocer mejor al individuo común de lo que él se conoce a sí mismo. Esto significa que, en la mayoría de los casos, el sistema ejerce un control mayor y un gran poder sobre los individuos, mayor que el de los individuos sobre sí mismos.


NOTICIARIO
Y
DOCUMENTALES
CINEMATOGRAFICOS
NO-DO

**Apéndice VII. La importancia de la "Auto-Estima"**

Quererse a uno mismo… pero por motivos justificados

Aquí hay que matizar. Hay que quererse a sí mismo, por supuesto, pero con motivos justificados. Si no, podría considerarse un autoengaño que podría ser contraproducente.

Yo aconsejaría ver los videos de Ramsey Ferrero. A esta mujer le odian mucho muchas mujeres, sobre todo progresistas y menores de 35 años. ¿Por qué digo menores de 35 años? Porque yo creo que muchas mujeres que están por encima de esa edad tienen ya la suficiente experiencia para saber lo que puede funcionar y lo que no… parece ahora que las mujeres jóvenes de hoy día, sobre todo treintañeras, han descubierto el FEMINISMO y se piensan pero por sólo hablar y por poner Leyes (contraproducentes y ridículas) pueden hacer cambiar el mundo y ponerlo a su conveniencia. Y pecan de soberbia, ingenuas y algunas, incluso de maldad.

Yo, como hombre, aconsejo a todos los hombres, incluso jóvenes, que vean los videos de Ramsey Ferrero. Sentirán alivio. Joder, dirán algunos, si lo llego a saber antes… Por supuesto no me caso. Y ahora hay otra palabra muy importante que, Ramsey Ferrero, dice una y otra vez, COMPROMISO. Los hombres, en su gran mayoría, no queremos «abrazar» el COMPROMISO… a menos que estemos completamente enamorados… si no lo estamos es mejor esperar… a muchos se les pasa el arroz… y cuando quieren ya no pueden y ya no ofrecen lo que «esperan» de la otra persona… que si lo siguen exigiendo… ¿hay que bajar el nivel? Pues algunos puede que les pueda servir… A otros, como a mí, no. ¿Contentarse con menos? Hay que hacer balance de tu vida… y decidir. Muchos decimos, que nos quiten lo bailao… mejor nada que mal acompañado… Problemas, dinero y frustración. Pues va a ser que no.

Por supuesto que si hubiese estado muy enamorado en mi juventud pues me hubiese casado… ahora también es cierto que seguramente, como la mayor parte de mis amigos y conocidos, me hubiese separado o divorciado… Esto representa DINERO… y no se tiene en abundancia… pues se pasa muy mal. Tengo amigos que tras el divorcio se han quedado si su casa y viven en su coche… Son malos tiempos

para los hombres sin dinero. Si tienes dinero, pues solucionas problemas…

El dinero hoy día es IMPRESCINDIBLE. Hoy día, abrazados al progresismo woke de esta falsa izquierda muchas personas sobreviven gracias a las ayudas y subvenciones… pero estas se acabarán… y entonces vendrá el KAOS porque mucha gente sin subvenciones y ayudas no podrá sobrevivir… ¿Y entonces, qué? El KAOS.

Yo recomiendo tener dinero ¿Cómo? TRABAJANDO. Desprecio la especulación, por ejemplo, con Criptomonedas… ¿Si una persona se arruina por invertir todo su dinero en criptomonedas me da pena? No. En absoluto. ¿Si se queda sin trabajo y él quiere seguir trabajando? Sí. Entonces sí. Hay gente buena y gente mala. Las Administraciones Públicas no hacen distinciones y su deber es AYUDAR a todas las personas, sean buenas o malas. Es lógico. En cambio, los ciudadanos podemos elegir y lo hacemos.

Reconozco el difícil papel de funcionario, como representante del Estado… y que tiene que prestar su AYUDA tanto a una excelente persona como a un delincuente… así que no quiero ser funcionario, entre otros motivos, por éste.

Ánimo y a por ellos…

**Apéndice VIII. La importancia de la "Identidad"**

La necesidad de tener IDENTIDAD PROPIA

Nacido en Barcelona, capital también de España. Español de España. Europeo de Europa Occidental. Cristiano y católico…

Hace 20 años me definía simplemente como «ciudadano del mundo», entonces era la mejor opción… ¿Qué ha pasado? El GLOBALISMO lo ha jodido TODO. Soy barcelonés y español. ¡Viva Barcelona y España!

¿Me he radicalizado? No. Me he puesto en mi sitío. El GLOBALISMO, no la multiculturalidad, te quiere echar de tu PROPIO PAÍVS.

Pues va a ser que no.

He viajado por todo el mundo y he estado en 3 continentes. Por su experiencia de «Relaciones Públicas» conozco a gente de casi todos los países del mundo ¿100? Puede ser, muchos.

¿Somos mejores los españoles? No. De ningún modo. Somos diferentes. Ni mejores ni peores. Diferentes. Pero yo quiero ser diferente. Yo no quiero ser, por ejemplo, como un japonés, que rechaza la efusividad… intenta acercarte o darle un abrazo… Diferente. Tan aceptable y respetable su forma de vida como la nuestra. Somos diferentes.

La Multiculturalidad es un modo de convivencia recomendable y mejor a la monocultural siempre que la convivencia sea pacífica y no haya abusos y se pretenda revertir la mayoría inicial y querer convertirla en residual al cabo del tiempo… ¿Conocéis la fábula de la rana dentro de una olla de agua que se va calentando poco a poco? Os recomiendo una reflexión y las aplicaciones que se dan hoy día de esa «estrategia» destructiva. Es el GLOBALISMO TOTALITARIO.

Ver ejemplo práctico de la fábula de la rana en:

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/08/05/mercados/1565017552_397348.html

Instalan una mezquita en un barrio de una ciudad. Ok. Otra en otro barrio. Y otra y otra. Y ahora desmontan una iglesia y la cambian por otra mezquita. Y otra, y otra… Pues va a ser que no.

Hace 20 años me consideraba católico no practicante. No le daba importancia. Lo de ser cristiano estaba totalmente olvidado… ¿Qué está pasando? Yo era partidario de quitarle importancia a la religión en la influencia de decisiones… pero que esto fuera para todo el mundo…

Yo renuncio a la religión, no la necesito… ahora bien, si viene uno de fuera y quiere imponerte una religión que no has tenido nunca… pues va a ser que no… ¿Tu no quieres renunciar? Me parece muy bien. Pero tú no vas a imponerme tu religión a mí. Pues ahora soy cristiano, católico y voy a defender la Memoria de la Iglesia y las iglesias que quedan…

Y así en muchas cosas. ¿Renunciar a la Inteligencia Artificial? Pues tampoco. Yo no la necesito… ahora si tú la utilizas… yo quiero, por lo menos, saber en qué consiste…

Un ejemplo. Yo he jugado pequeñas cantidades, con apuestas de 1 euro, y un máximo de 10 euros por semana en los partidos de fútbol del fin de semana. Para entretenerme… y mejorar mi autoestima diciendo: Yo soy más listo que las Casas de Apuestas Deportivas… Y si no ganar, no he perdido…

Con la Inteligencia Artificial… ya no voy a jugar en mi vida…

Hace unos días puse este tuit:




Corolario: La Inteligencia Artificial tendrá siempre más Bases de Datos de las que tu dispondrás…

## Apéndice IX. La Teoría de la patada a la escalera a la sobrepoblación

La Teoría de la patada a la escalera a la sobrepoblación va a ser mi próximo libro en el que explicaré por qué hemos llegado a esta situación y cómo, los españoles y el mundo hispano podemos recuperar protagonismo y liderazgo mundial.

Teoría

La patada a la escalera

Sobrepoblación mundial

He querido incorporar 3 «conceptos» clave en el título de mi próximo libro que sinteticen claramente su contenido.

Teoría. ¿Cuál es la definición de Teoría? Según Internet:

«Una teoría (del griego: theōría) es un sistema lógico-deductivo (o inductivo) constituido por un conjunto de hipótesis, un campo de aplicación (de lo que trata la teoría, el conjunto de cosas que explica) y algunas reglas que permitan extraer consecuencias de las hipótesis.»

Como Ingeniero Industrial y CQP Matemáticas la posibilidad de formular una «Teoría» es el «no va más». Estudié en la ETSEIB y mi título oficial, de entonces, era de Ingeniero Superior. Esto lo digo porque a los Ingenieros Industriales de mi época se llamaban «Ingenieros Superiores». Hoy día, debido a la super especialización, ya no existe la Titulación de Ingeniero Superior.

Éramos «Ingenieros Generalistas», sabíamos un poco de todo, en general, pero, por ejemplo, los Peritos Industriales, después llamados «Ingenieros Técnicos» sabían mucho más en temas más concretos y puntuales. Por eso, la formulación de una nueva «Teoría» hoy día, a los que fuimos Ingenieros «de antes» tiene más sentido que a los ahora ingenieros que, seguramente, estarán más enfocados a la Inteligencia Artificial y serán los encargados en planificar los superordenadores de la Inteligencia Artificial.



Lo de CQP Matemáticas también es muy interesante, CQP Matemáticas significa Curso de Calificación (Qualificació, en catalán) Pedagógica en Matemáticas y es un curso necesario para que los diplomados y licenciados podamos impartir cursos, como profesores, en los Institutos de la Administración Pública.

Como «Divulgador de Conocimientos», como me defino, la «profesión» de profesor dotado de «capacidades pedagógicas» la encuentro muy acertada. Hay que «divulgar» conocimientos y, además, hacerlo de una manera que sea más fácil de asimilar. Afortunadamente tuve unos padres que me llevaron a un buen colegio, privado y religioso, como fue el de los Hermanos Maristas La Inmaculada de Barcelona.

Allí tuve la fortuna de conocer en COU al profesor de Física Alejo Vidal Quadras, que también fue catedrático de Física Nuclear en la Universidad de Barcelona, pero yo lo tuve de profesor de Física (convencional) a nivel de COU. Después también tuve el placer de trabajar, como webmaster, en su Fundación Concordia, aliada de la Convivencia Cívica Catalana, de Francisco Caja, donde también fui su webmaster y colaborador. Francisco Caja, un hombre sabio. En Convivencia también conocí a Santiago Abascal, un hombre íntegro y con las ideas muy claras.

2. La Patada a la escalera

La expresión «la patada a la escalera» se la escuché al Coronel Pedro Baños, un Grande de España. De mi promoción, el año 1.960. Y como me dijo el campeón vallista español, Carlos Sala, cuando coincidimos ambos como profesores de Informática, cuando impartíamos clases para El Corte Inglés, en el Centro formativo de la calle Ausias March, de Barcelona, los nacidos en el año 1.960, como Pedro Baños, Carlos Sala y yo somos de una «buena cosecha», a semejanza con los vinos de las buenas bodegas. La mejor, según Carlos Sala. Pues va a ser que sí… porque lo que hay hoy… y está por venir… Siempre positivo, nunca negativo, como decía Van Gaal…

3. La Sobrepoblación mundial.

Cuando yo estudiaba los chinos eran 700 millones y los indios 400 millones… Hoy día, ambos son, 1400 millones cada uno y suman el 35% de la población mundial de 8.000 millones. Es decir, 1 de cada 3 es chino o indio… ¿Se extrañan de que el Primer ministro inglés sea indio? Inglaterra se va a convertir en una «colonia» de Inglaterra… Los anglosajones se van a ir a tomar «por culo» por «culpa» de los chinos e indios… Por no decir de los nigerianos que en unas décadas llegaran a los 400 millones. Y habrá en el mundo más nigerianos que americanos…

¿Se piensan que todo va a seguir igual?

No. Ahora empieza lo interesante…




TROYANO
PRESIDENTE

## Apéndice X. El "Miedo" y la "Economía de Guerra" como método de sumisión

MIEDO: La Estrategia para evitar la PROTESTA de los ciudadanos

El Miedo. ¡Que viene el lobo! (Putin)…

La Pandemia del covid, la viruela del mono, la mosca negra, el dengue, la aparición de repente de enfermedades extinguidas, la guerra de Ucrania (ya explicada por George Orwell en la novela 1984), la estafa Piramidal de las criptomonedas, la estafa de las NFT, la droga del METAVERSO…. y ahora la Inteligencia Artificial para que «te tragues» TODO… «una máquina no se equivoca»… ¿el Objetivo? Quitar RESPONSABILIDADES a la clase política, títeres de las élites que son las que tienen el DINERO, y por lo tanto, el PODER.

El debilitamiento de la Sanidad Pública en beneficio de la Privada y los laboratorios farmacéuticos… Nuevas enfermedades con tratamientos muy caros… para los ciudadanos… no para los Laboratorios…

¿Cómo logran infiltrar la clase Política sus consignas? Mediante las subvenciones a los Medios de Comunicación.

Tú cuentas lo que yo te escribo y te mantengo con Subvenciones Públicas…. si no tendrás que cerrar… Extorsión pura y dura.

LA DISTRACCIÓN. Nos estamos arruinando y nos vienen con la Ley del Si es Si y la Ley Trans… para distraernos y que no nos demos cuenta que nos hemos vuelto inmensamente pobres… que el dinero se lo gastan en sueldos y ayudas a los moros, a los ucranianos y a los menas. Que queda muy bien y el dinero que les dan no es de ellos sino nuestro y que el resto del dinero se lo gastan en putas y en mariscadas…. y las cucarachas y los escarabajos son para nosotros, que nos vayamos acostumbrando a la comida de insectos y reptiles, que era lo que toca en poco…

¡Que la vida de los políticos es muy estresante!


SANTA CRUZ
21
MONTESA
HARDTECH
SDS
Motoverde

**Apéndice XI. GRUPO de Portales del Proyecto LEGITIMIDAD**

INFORME SOBRE EL IMPERIO «PROYECTO LEGITIMIDAD»

Red de portales y dominios asociados a Luis Toribio Troyano

**Fecha:** Mayo de 2026

**Objeto del informe:** Presentar una visión estructurada y analítica de los dominios y proyectos digitales atribuidos a Luis Toribio Troyano bajo el concepto denominado «Imperio Legitimidad».

---

1. INTRODUCCIÓN

El denominado «Imperio Legitimidad» constituye una amplia red de portales web, dominios temáticos y proyectos de comunicación digital impulsados por Luis Toribio Troyano. El núcleo conceptual del ecosistema gira en torno al portal:

**www.LEGITIMIDAD.com**

El proyecto se presenta como un espacio de pensamiento soberanista, crítica política, reflexión geopolítica, análisis cultural y promoción de determinadas ideas relacionadas con identidad, independencia ideológica, libertad individual y oposición al globalismo.

La estructura general del proyecto se organiza en distintos bloques temáticos:

- Política nacional y soberanismo.
- Geopolítica.
- Negocios internacionales.
- Ocio y aficiones.
- Portales personales y familiares.
- Filosofía y pensamiento.
- Memoria y lucha contra el terrorismo.

En total se identifican:

**51 dominios registrados o asociados al ecosistema digital.**

---

## 2. OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO

El conjunto de dominios parece perseguir varios objetivos simultáneos:

1. Crear una identidad ideológica propia.
2. Generar un ecosistema mediático independiente.
3. Desarrollar una presencia digital extensa y diversificada.
4. Difundir opiniones políticas y culturales.
5. Potenciar una marca personal vinculada al pensamiento crítico y soberanista.
6. Organizar contenidos por áreas temáticas muy concretas.
7. Mantener una estrategia de posicionamiento y visibilidad en Internet.

El proyecto utiliza nombres de dominio altamente llamativos, provocadores o conceptuales, buscando impacto comunicativo y diferenciación.

---

## 3. ESTRUCTURA GENERAL DEL ECOSISTEMA

### 3.1. PACK ESPAÑA Y POLÍTICA NACIONAL

Total: 11 dominios

Este bloque constituye el núcleo político e ideológico del proyecto. Está orientado a cuestíones relacionadas con:

- Soberanismo.
- Crítica al progresismo.
- Independencia ideológica.
- Política nacional española.
- Denuncia de instituciones.

- Activismo discursivo.

Dominios incluidos

1. www.hipocresia.net
2. www.hipocresia.org
3. www.independientes.net
4. www.legislaciontemeraria.com
5. www.legitimidad.com
6. www.palabrotas.es
7. www.PedroSaunezPresidente.com
8. www.PedroSaunezPresidente.es
9. www.PrioridadNacional.com.es
10. www.PrioridadNacional.org
11. www.todosalacarcel.es

Observaciones

- Existe una estrategia clara de duplicación de dominios (.net, .org, .es, etc.) para reforzar posicionamiento y protección de marca.
- El lenguaje empleado en varios portales es deliberadamente polémico y confrontativo.
- Algunos dominios buscan claramente viralidad o notoriedad política.
- Se aprecia un enfoque de "batalla cultural" frente a determinadas corrientes ideológicas.

---

4. PACK GEOPOLÍTICA

Total: 10 dominios

Este bloque está centrado en:

- Crítica al globalismo.
- Libertades individuales.
- Unión Europea.
- Geoestrategia.
- Criptomonedas.
- Sistemas de poder.
- Narrativas antisistema.

Dominios incluidos

1. www.Contrainteligencia.es
2. www.dinerobasura.com
3. www.ElDilemadelPrisionero.com
4. www.esclavitud.net
5. www.europanoeslasolucionsinoelproblema.com
6. www.europanoeslasolucionsinoelproblema.eu
7. www.libertad.org.es
8. www.LoHacemosPorTuBien.es
9. www.NoTendrasNadaySerasFeliz.com
10. www.Rebeldes.org

Observaciones

- El tono general es crítico hacia estructuras supranacionales.
- Se utilizan conceptos vinculados a libertad, rebeldía y resistencia cultural.
- Algunos mensajes se alinean con discursos anti-globalización y defensa de soberanía nacional.
- El proyecto intenta combinar análisis político con elementos filosóficos y psicológicos.

5. PACK NEGOCIOS

Total: 4 dominios

Este bloque se orienta a oportunidades económicas y relaciones internacionales.

Dominios incluidos

1. www.HacerNegociosConChina.com
2. www.HacerNegociosConChina.es
3. www.HacerNegociosConIsrael.es
4. www.HacerNegociosConRusia.eu

Objetivos aparentes

- Promoción de oportunidades empresariales.
- Interés por modelos tecnológicos y estratégicos internacionales.
- Relación entre geopolítica y economía.
- Visión multipolar del mundo.

Observaciones

- El bloque refleja interés por potencias consideradas estratégicas.
- Hay énfasis en tecnología, recursos naturales y desarrollo económico.
- Se mezclan elementos económicos con valoraciones culturales y políticas.

---

6. PACK OCIO

Total: 7 dominios

Bloque más personal y menos ideológico.

Dominios incluidos

1. www.Experiencias.biz
2. www.Honda.org.es
3. www.Vespa.org.es
4. www.LosJuguetesdeLuis.com.es
5. www.CochesClasicos.org
6. www.CochesClasicos.com.es
7. www.AutodromoTerramar.com

Temáticas

- Viajes.
- Motociclismo.
- Aficiones personales.
- Coleccionismo.
- Experiencias vitales.

Observaciones

Este bloque humaniza el ecosistema digital y muestra aspectos personales y recreativos del autor.

---

7. PACK PROPIO Y FAMILIAR

Total: 3 dominios

Dominios incluidos

1. www.FundacionFranciscaTroyano.com
2. www.LuisToribio.com
3. www.LuisToribioTroyano.com

Objetivos

- Construcción de marca personal.

- Difusión de publicaciones y libros.
- Homenajes familiares.
- Consolidación de identidad digital.

Observaciones

Este bloque refuerza el componente autobiográfico y personal del proyecto.

---

8. PACK PENSAMIENTO

Total: 10 dominios

Este conjunto representa el área filosófica e intelectual del ecosistema.

Dominios incluidos

1. www.Cristianos.com.es
2. www.ElHombreUniversal.com
3. www.ElPrestigio.com.es
4. www.ElTrucoFinal.com.es
5. www.Empatia.com.es
6. www.Estrategia.org.es
7. www.Identidad.com.es
8. www.Pensadores.info
9. www.ProposicionIndecente.com.es
10. www.Trueque.org.es

Temáticas

- Cristianismo.
- Inteligencia artificial.
- Estrategia.
- Identidad.

- Filosofía social.
- Desarrollo humano.
- Intercambio económico alternativo.

Observaciones

- Existe interés por el impacto de la inteligencia artificial en la sociedad.
- Se plantea la necesidad de pensamiento estratégico y adaptación humana.
- El bloque intenta construir una narrativa intelectual propia.

---

9. PACK LUCHA CONTRA EL TERRORISMO

Total: 6 dominios

Dominios incluidos

1. www.Terrorismo.es
2. www.829.es
3. www.VERDAD.com.es
4. www.MEMORIA.com.es
5. www.DIGNIDAD.com.es
6. www.JUSTICIA.nom.es

Objetivos

- Homenaje a las víctimas del terrorismo.
- Defensa de memoria histórica relacionada con ETA.
- Reivindicación de verdad, dignidad y justicia.

Observaciones

- Es uno de los bloques más emocionales y simbólicos.
- Busca preservar el recuerdo de las víctimas.

- Se apoya en conceptos morales y jurídicos fundamentales.

---

## 10. ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL ECOSISTEMA

### 10.1. Estrategia digital

El proyecto presenta características propias de una estrategia digital descentralizada:

- Multiplicidad de dominios.
- Segmentación temática.
- Nombres altamente memorables.
- Uso de dominios espejo o de refuerzo.
- Construcción de red ideológica propia.

### 10.2. Marca personal

Luis Toribio Troyano aparece como:

- Autor.
- Impulsor ideológico.
- Coordinador de contenidos.
- Figura central del ecosistema.

### 10.3. Comunicación

El estilo comunicativo se caracteriza por:

- Lenguaje directo.
- Mensajes provocadores.
- Polarización discursiva.
- Narrativa anti-establishment.
- Uso intensivo de conceptos simbólicos.

---

## 11. PRINCIPALES EJES IDEOLÓGICOS DETECTADOS

A lo largo del ecosistema pueden identificarse varios ejes recurrentes:

1. Soberanismo.
2. Crítica al globalismo.
3. Defensa de identidad nacional.
4. Libertad individual.
5. Crítica al progresismo.
6. Reivindicación de pensamiento independiente.
7. Importancia de la estrategia y la inteligencia.
8. Defensa de memoria histórica relacionada con víctimas del terrorismo.
9. Interés por la geopolítica multipolar.
10. Preocupación por el impacto de la inteligencia artificial.

---

## 12. FORTALEZAS DEL PROYECTO

Fortalezas comunicativas

- Gran número de dominios.
- Alta diferenciación conceptual.
- Mensajes fácilmente identificables.
- Capacidad de generar notoriedad.
- Amplia cobertura temática.

Fortalezas estratégicas

- Ecosistema digital diversificado.
- Posicionamiento ideológico claro.
- Capacidad de segmentar audiencias.
- Potencial de fidelización de seguidores.

## 13. RIESGOS Y DESAFÍOS

Riesgos reputacionales

- Lenguaje altamente confrontativo.
- Posible percepción de polarización extrema.
- Riesgo de controversias públicas.

Riesgos técnicos

- Mantenimiento de numerosos dominios.
- Necesidad constante de actualización.
- Costes de gestión y seguridad.

Riesgos estratégicos

- Fragmentación del tráfico web.
- Dificultad para centralizar audiencias.
- Dependencia de marca personal.

## 14. CONCLUSIONES

El denominado «Imperio Legitimidad» representa una estructura digital compleja y muy amplia basada en:

- Soberanismo.
- Pensamiento político alternativo.
- Geopolítica.
- Marca personal.
- Activismo comunicativo.
- Reflexión cultural.

La red de 51 dominios refleja un intento de construir un ecosistema mediático propio con fuerte identidad ideológica y una narrativa

centrada en independencia, crítica al globalismo y defensa de determinados valores culturales y nacionales.

El proyecto combina elementos:

- Políticos.
- Filosóficos.
- Estratégicos.
- Empresariales.
- Personales.
- Históricos.

Desde el punto de vista comunicativo, el uso de nombres impactantes y mensajes directos constituye uno de los rasgos más distintivos del ecosistema.

Asimismo, el proyecto muestra una fuerte orientación hacia la construcción de influencia digital mediante dominios temáticos especializados y una identidad narrativa coherente.

---

## 15. RESUMEN NUMÉRICO

| Categoría | Número de dominios |
|---|---|
| España y Política Nacional | 11 |
| Geopolítica | 10 |
| Negocios | 4 |
| Ocio | 7 |

| Categoría | Número de dominios |
|---|---|
| Propio y Familiar | 3 |
| Pensamiento | 10 |
| Lucha contra el Terrorismo | 6 |
| TOTAL | 51 |

16. VALORACIÓN FINAL

El proyecto puede interpretarse como:

- Un ecosistema de comunicación política y cultural.
- Una plataforma de pensamiento alternativo.
- Una red de activismo digital.
- Una estrategia de posicionamiento ideológico y personal.
- Un archivo temático de ideas, opiniones y propuestas.

La amplitud de dominios demuestra una clara intención de permanencia, expansión y consolidación de presencia en Internet.

**Apéndice XII. Álbum de fotos del viaje de Luis Toribio Troyano a la costa Este de Estados Unidos**




En el Capitolio de Washington



En el metro



Delante de mi casa




Con una amiga



En mi casa de Cartersville (Virginia)


Medical Center
Friendship Heights
Woodley Park Zoo
Dupont Circle
Ferragut North
Georgia Ave-Petworth
Fort Totten
Brookland-Cut
Rhode Island Ave
New Carrollton
Cheverly
Minnesota Ave
Mt Vernon Sq UDC
Smithsonian
Federal Triangle
Metro Center
Columbia Heights
U Street Cardozo
Shaw-Howard Univ
Congress Heights
Southern Ave
Naylor Road
Suitland
Branch Ave
TED COLORS
BENETTON.

En el metro



En el museo de ciencia



Con una amiga




Delante de un autobús en New York



En mi casa de Virginia



En una excursión por el campo




Con un cura que me ayudó en Washington



Con una monja de la Diócesis




Delante de una Diócesis



Con unos amigos hondureños en New York



Un coche de Policía de Washington



En la puerta del Presidente de los Estados Unidos de América




En el metro



En la Casa Blanca




En el metro




En un museo de Washington



En mi casa de Carterswille (Virginia)



Parada de taxis en Washington



A la entrada de un museo




Delante de una tienda de Informática



Delante del Capitolio



Con unas amigas en Washington




En una gasolinera




Con mi coche americano



Con un grupo de amigos en Washington



Con un grupo de amigas en Washington



En el aeropuerto de New York




Con las Primeras Damas




Después de estar con las primeras damas… (es broma)



En una Biblioteca con amigos




Un coche de bomberos americano



**¡VIVA AMÉRICA GRANDE DE NUEVO!**

Tenía pensado ir después del verano pasado a hacer la ruta 66… pero al final no pude…

A ver si el año que viene…

Hacer la 66… ¡qué pasada! ¡I love América!




VIAJE DE
LUIS A
NEW YORK

**Apéndice XIII. Otros libros de Luis Toribio Troyano**

INFORME SOBRE LOS LIBROS DE LUIS TORIBIO TROYANO PUBLICADOS EN AMAZON

Autor: Luis Toribio Troyano

Fecha del informe: Mayo de 2026

---

1. INTRODUCCIÓN

Luis Toribio Troyano ha desarrollado una intensa actividad editorial en Amazon, consolidando una producción literaria muy amplia y diversa que combina:

- Ingeniería y pensamiento técnico.
- Política y geopolítica.
- Crítica social.
- Inteligencia artificial.
- Filosofía práctica.
- Narrativa satírica.
- Experiencias autobiográficas.
- Ensayo ideológico.
- Investigación social.
- Memoria histórica.

Su obra se caracteriza por un estilo directo, provocador y cartesiano, donde el autor utiliza frecuentemente su formación como ingeniero industrial superior para analizar fenómenos políticos, sociales y tecnológicos.

A abril de 2026 se identifican **24 libros publicados** en Amazon.es.

---

2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA OBRA

2.1. Rasgos comunes

La producción literaria de Luis Toribio Troyano presenta varios elementos recurrentes:

a) Visión ingenieril

El autor aborda problemas sociales y políticos desde una lógica estructural y analítica propia de la ingeniería.

b) Pensamiento crítico

Existe una crítica constante hacia:

- El progresismo.
- El globalismo.
- Las estructuras institucionales.
- La corrupción.
- Las narrativas mediáticas.

c) Defensa de la libertad individual

Muchos libros giran alrededor de:

- Libertad.
- Identidad.
- Soberanía.
- Pensamiento independiente.

d) Estilo provocador

Los títulos buscan impacto y notoriedad, utilizando conceptos fuertes y llamativos.

e) Mezcla de géneros

La obra combina:

- Ensayo.
- Investigación.

- Autobiografía.
- Thriller político.
- Sátira.
- Reflexión filosófica.

---

## 3. EVOLUCIÓN CRONOLÓGICA DE LA PRODUCCIÓN

### 3.1. Primera etapa (2017–2021)

Inicio técnico y crítico

Durante esta etapa inicial predominan:

- La investigación.
- La justicia.
- La crítica económica.
- El análisis técnico.

Obras destacadas

- *CSI – TESTIGOS*
- *Las criptomonedas son dinero basura*

El enfoque es más técnico y experimental.

---

### 3.2. Segunda etapa (2022–2024)

Expansión geopolítica y social

En esta fase aparecen:

- Reflexiones geopolíticas.
- Crítica al sistema sanitario.
- Inteligencia emocional.
- Análisis sociocultural.

El autor amplía claramente su campo temático.

---

3.3. Tercera etapa (2025–2026)

Consolidación ideológica y narrativa

Es la etapa más prolífica.

Predominan:

- Soberanismo.
- Crítica al progresismo.
- Inteligencia artificial.
- Globalismo.
- Filosofía personal.
- Narrativa política.

El autor desarrolla un auténtico ecosistema intelectual coherente con sus portales web.

---

4. PRINCIPALES BLOQUES TEMÁTICOS

---

4.1. POLÍTICA Y SOBERANISMO

Obras destacadas

PRIORIDAD NACIONAL (2026)

Libro claramente orientado al soberanismo y la identidad nacional española.

PEDRO SAUNEZ PRESIDENTE (2026)

Sátira política con elementos cinematográficos y crítica institucional.

El Trío de Caracas y su conexión con el Progresismo (2026)

Investigación política internacional.

El colapso de la Civilización Occidental (2025)

Diagnóstico crítico sobre el declive de Occidente.

La Trampa del RELATO del Progresismo WOKE (2025)

Crítica ideológica al discurso woke.

Algunos hombres buenos contra el globalismo de la esclavitud (2025)

Defensa de libertad y resistencia cultural.

---

4.2. INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y TECNOLOGÍA

Obras destacadas

Luis Toribio Troyano versus la Inteligencia Artificial (2025)

Reflexión sobre el choque entre pensamiento humano e IA.

DeepSeek resuelve el conflicto de Luis Toribio Troyano con los Juzgados de Vilanova (2025)

Uso narrativo y técnico de la inteligencia artificial.

El Centro de Inteligencia de Luis Toribio Troyano (2026)

Análisis de inteligencia estratégica y pensamiento aplicado.

El Hombre Universal (2026)

Relación entre capacidades humanas e IA.

---

4.3. GEOPOLÍTICA Y ECONOMÍA

Obras destacadas

El experimento ¡No a la guerra! (2022)

Propuesta geopolítica alternativa.

Las criptomonedas son dinero basura (2021)

Crítica económica y financiera al mundo cripto.

Operación Groenlandia Área-Estado 51 (2026)

Thriller geopolítico con elementos estratégicos.

---

4.4. OBRAS AUTOBIOGRÁFICAS

Obras destacadas

La segunda oportunidad del ingeniero industrial Luis Toribio Troyano (2025)

Reflexión autobiográfica y profesional.

Las aventuras del ingenioso ingeniero industrial Luis Toribio Troyano (2025)

Narrativa autobiográfica satírica.

El Pensamiento de Luis Toribio Troyano (2025)

Compilación filosófica e ideológica.

---

4.5. SALUD Y CRÍTICA INSTITUCIONAL

Obras destacadas

La INCAPACIDAD del Sistema Sanitario ante el CORONAVIRUS (2024)

La INCAPACIDAD del Sistema Sanitario ante el TRASTORNO BIPOLAR (2025)

Ambas obras comparten:

- Crítica institucional.
- Experiencia personal.
- Denuncia de fallos estructurales.

4.6. MEMORIA Y JUSTICIA

Obras destacadas

829. Por ellos. (2026)

Homenaje emocional y político relacionado con víctimas del terrorismo.

CSI – TESTIGOS (2017)

Investigación y mejora de herramientas de justicia.

5. ANÁLISIS DEL ESTILO LITERARIO

5.1. Lenguaje

El autor utiliza:

- Frases contundentes.
- Lenguaje accesible.
- Tono directo.
- Conceptos polarizantes.
- Narrativa emocional.

5.2. Influencia técnica

Su formación de ingeniero se refleja en:

- Estructuración lógica.
- Análisis de sistemas.
- Argumentación secuencial.
- Búsqueda de causas y efectos.

5.3. Narrativa

La narrativa combina:

- Experiencia personal.
- Ensayo ideológico.
- Investigación documental.
- Ficción crítica.
- Satira política.

---

6. TEMAS RECURRENTES

A lo largo de la bibliografía aparecen constantemente:

1. Libertad individual.
2. Pensamiento independiente.
3. Crítica al progresismo.
4. Crítica al globalismo.
5. Inteligencia artificial.
6. Corrupción institucional.
7. Identidad nacional.
8. Ingeniería aplicada al análisis social.
9. Ética.
10. Justicia.
11. Memoria histórica.
12. Geopolítica multipolar.

---

7. DATOS EDITORIALES RELEVANTES

Número total de libros identificados

**24 libros**

Periodo de publicación

**2017–2026**

Formatos utilizados

- Kindle.
- Tapa blanda.
- Tapa dura.

Longitud media

Entre:

- 170 y 530 páginas.

Ritmo de publicación

Especialmente intenso entre:

- 2025 y 2026.

---

8. LIBROS MÁS REPRESENTATIVOS

Ensayo político

- PRIORIDAD NACIONAL
- El colapso de la Civilización Occidental

Inteligencia artificial

- Luis Toribio Troyano versus la Inteligencia Artificial
- El Centro de Inteligencia de Luis Toribio Troyano

Geopolítica

- Operación Groenlandia Área-Estado 51

- El experimento ¡No a la guerra!

Crítica económica

- Las criptomonedas son dinero basura

Autobiográficos

- La segunda oportunidad del ingeniero industrial Luis Toribio Troyano
- Las aventuras del ingenioso ingeniero industrial Luis Toribio Troyano

Memoria y justicia

- 829. Por ellos
- CSI – TESTIGOS

---

9. FORTALEZAS DE LA OBRA

a) Identidad propia

La producción tiene una voz reconocible y coherente.

b) Amplia diversidad temática

El autor aborda:

- Política.
- Tecnología.
- Filosofía.
- Economía.
- Narrativa.

c) Alta productividad

Gran volumen editorial en pocos años.

d) Capacidad provocadora

Los títulos y enfoques generan interés y debate.

e) Coherencia ideológica

Existe continuidad entre:

- Libros.
- Portales web.
- Pensamiento político.

---

10. POSIBLES LIMITACIONES

a) Polarización

El enfoque ideológico puede generar:

- Adhesión fuerte.
- Rechazo intenso.

b) Temática muy específica

Parte del contenido está dirigido a lectores ya interesados en:

- Soberanismo.
- Crítica al globalismo.
- Geopolítica alternativa.

c) Estilo confrontativo

El tono directo puede limitar alcance en públicos más moderados.

---

11. CONCLUSIÓN GENERAL

La obra editorial de Luis Toribio Troyano constituye un proyecto literario e ideológico de gran amplitud temática y fuerte personalidad.

Sus libros forman un ecosistema coherente donde confluyen:

- Ingeniería.
- Política.
- Filosofía.
- Geopolítica.
- Inteligencia artificial.
- Crítica social.
- Narrativa provocadora.

El autor utiliza la escritura como:

- Herramienta de análisis.
- Plataforma de denuncia.
- Medio de reflexión.
- Vehículo ideológico.
- Construcción de marca personal.

La producción de 24 libros en Amazon refleja:

- Constancia creativa.
- Capacidad de diversificación temática.
- Voluntad de influencia cultural y política.
- Desarrollo de un pensamiento estructurado propio.

En conjunto, Luis Toribio Troyano puede definirse como un autor híbrido entre:

- Ingeniero analista.
- Ensayista político.
- Narrador crítico.
- Divulgador ideológico.
- Observador geopolítico contemporáneo.

## 1. LA INCAPACIDAD DEL SISTEMA SANITARIO

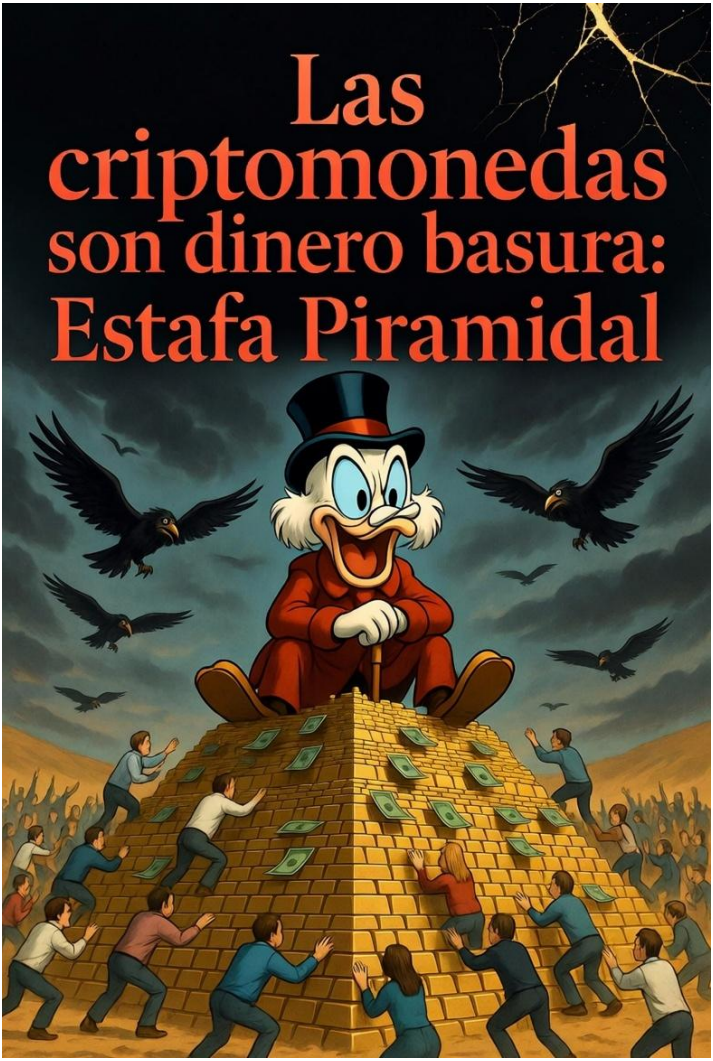
Disponible en AMAZON, en: https://www.amazon.es/dp/B0DPFBC8LM



**2. Las Criptomonedas son Dinero Basura. Estafa Piramidal**

Disponible en AMAZON, en:

https://www.amazon.es/Las-criptomonedas-son-dinero-basura/dp/B09KNCYLY6



**3. El Experimento ¡NO A LA GUERRA! Sustituir las guerras militares por comerciales**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/experimento-%C2%A1No-guerra-Sustituir-comerciales/dp/B09VWYN7MT



**4. El CSI – TESTIGOS. Investigación de la Escena del Delito**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/CSI-TESTIGOS-Investigaci%C3%B3n-escena-delito-ebook/dp/B077CQN3N2



**5. LOS 40 YOUTUBERS PRINCIPALES**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/Los-40-Youtubers-espa%C3%B1oles-Principales/dp/B0CYLC1K7D



**6. El Matriarcado de Victoria frente a la Inteligencia Emocional de Luis**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/Matriarcado-Victoria-frente-Inteligencia-Emocional/dp/B0DP26R85Z



**7. La INCAPACIDAD del Sistema Sanitario ante el TRASTORNO BIPOLAR**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/INCAPACIDAD-Sistema-Sanitario-TRASTORNO-BIPOLAR/dp/B0DS8NYJ6G



**8. DeepSeek resuelve el conflicto de Luis Toribio Troyano con los Juzgados de Vilanova**

Disponible en AMAZON en:

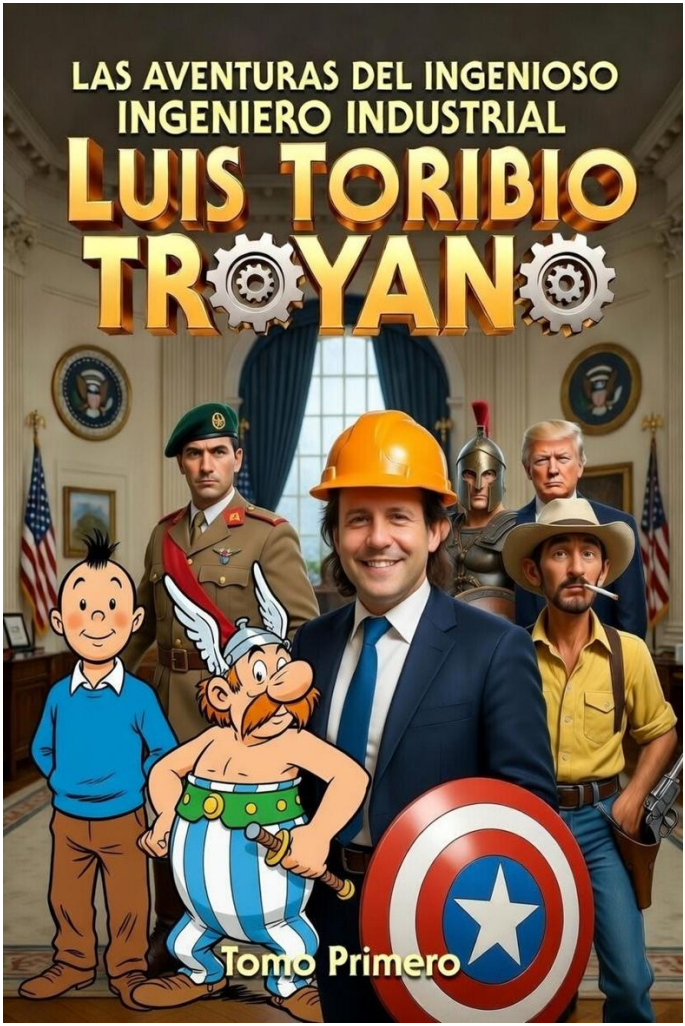
https://www.amazon.es/dp/B0DXKQRQM9/ref=sr_1_2?crid=1MQPYBIAYK4R6



**9. Las aventuras del ingenioso ingeniero industrial Luis Toribio Troyano**

Disponible en AMAZON en:

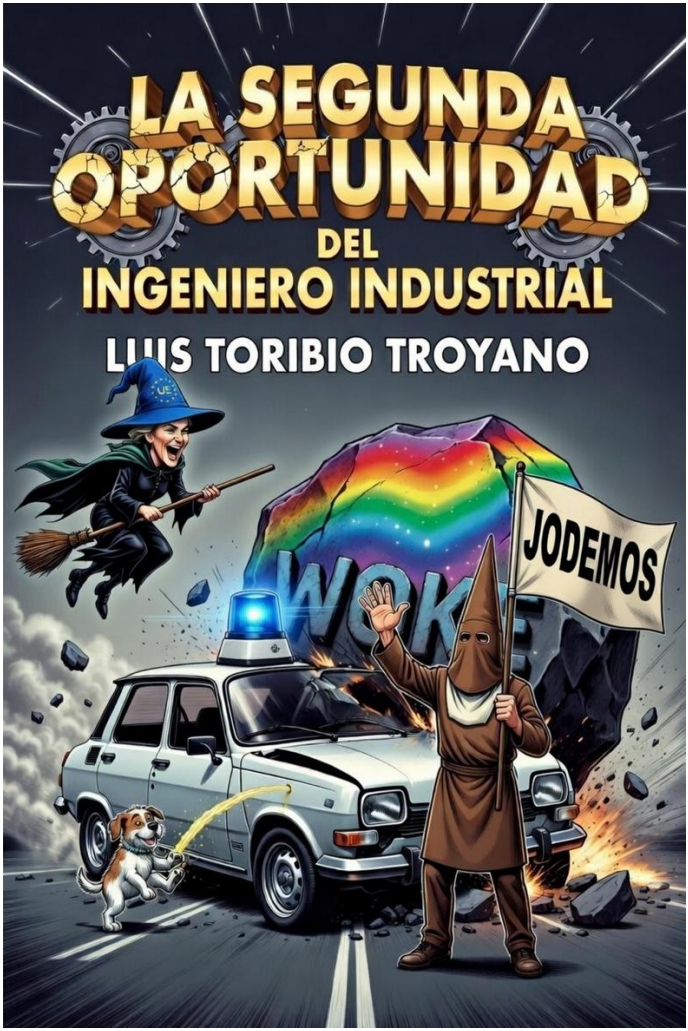
https://www.amazon.es/aventuras-ingenioso-ingeniero-industrial-Toribio/dp/B0DZSLCTDX



**10. La segunda oportunidad del ingeniero industrial Luis Toribio Troyano**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/segunda-oportunidad-ingeniero-industrial-Toribio/dp/B0DZXFB2RT



**11. Luis Toribio Troyano versus la Inteligencia Artificial**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/Toribio-Troyano-versus-Inteligencia-Artificial/dp/B0F74SFC3Y



**12. La Trampa del RELATO del Progresismo WOKE**

Disponible en AMAZON en:

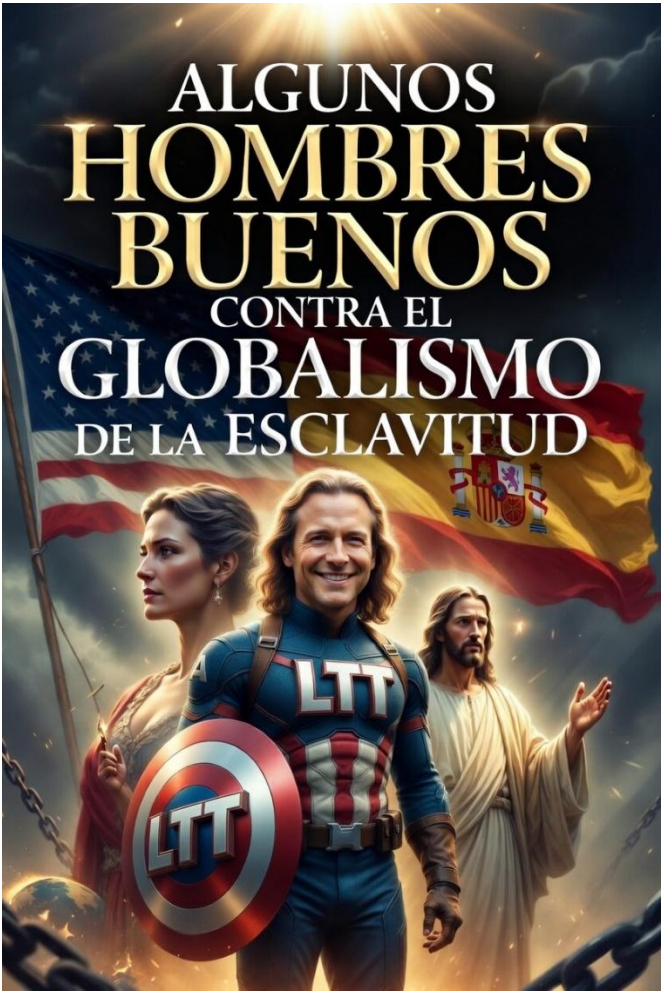
https://www.amazon.es/Trampa-del-RELATO-Progresismo-WOKE/dp/B0FNK41LFY



**13. Algunos hombres buenos contra el globalismo de la esclavitud**

Disponible en AMAZON en:

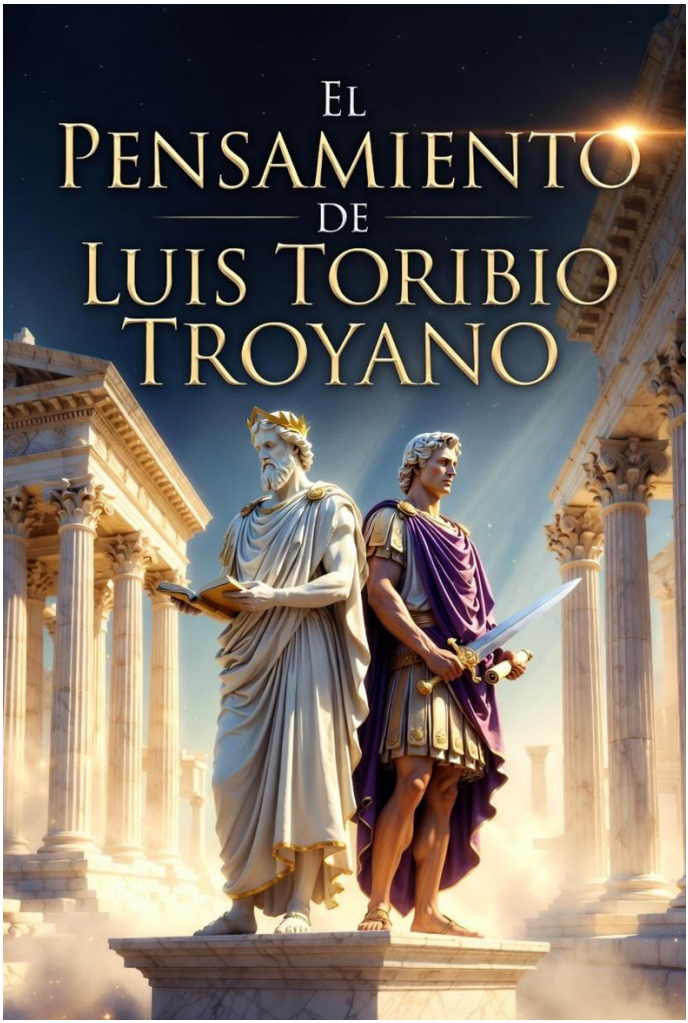
https://www.amazon.es/Algunos-hombres-buenos-globalismo-esclavitud/dp/B0FNLDJKL4



**14. El Pensamiento de Luis Toribio Troyano**

Disponible en AMAZON en:

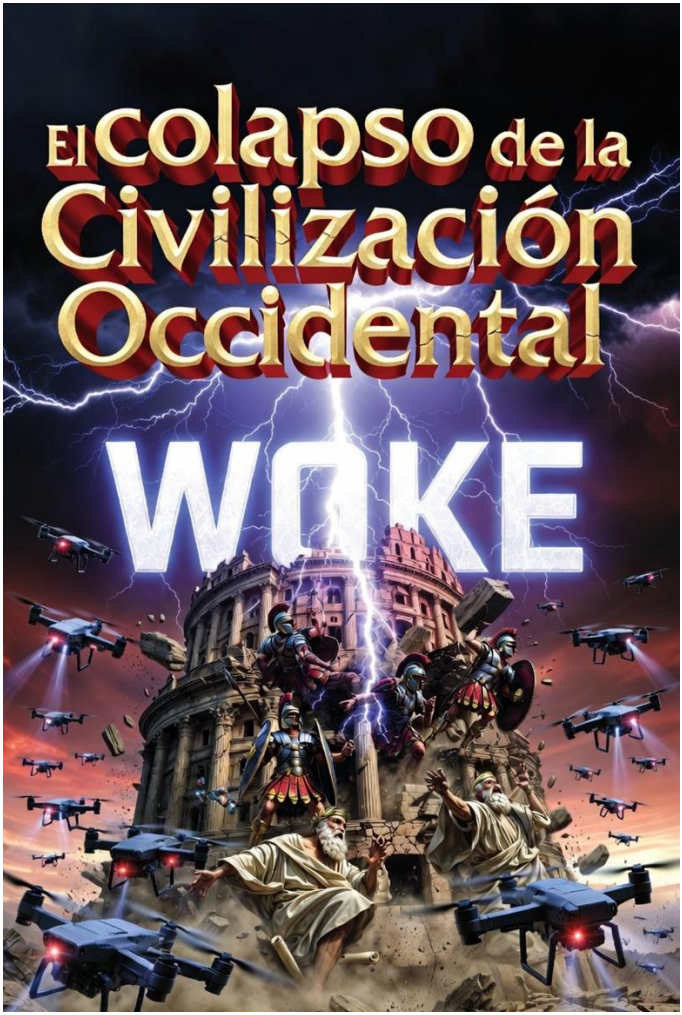
https://www.amazon.es/dp/B0GCLVGVGR



**15. El colapso de la Civilización Occidental**

Disponible en AMAZON en:

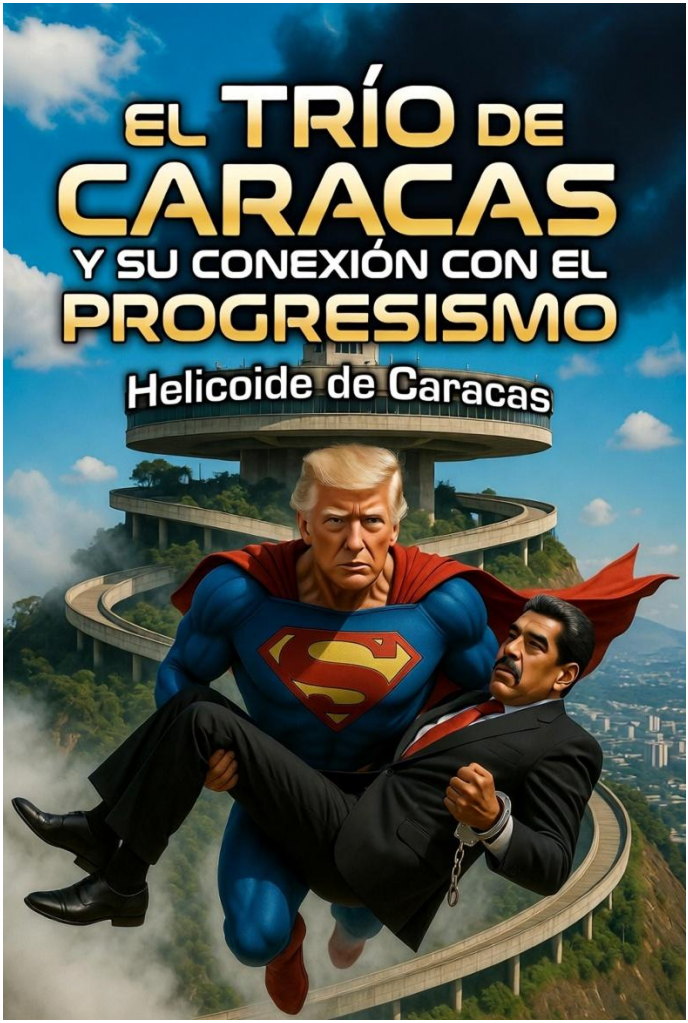
https://www.amazon.es/colapso-Civilizaci%C3%B3n-Occidental-Toribio-Troyano/dp/B0GCV3BSK3



**16. El Trío de Caracas y su conexión con el Progresismo**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/El-Tr%C3%ADo-Caracas-conexi%C3%B3n-Progresismo/dp/B0GFJ19D4K



**17. Operación Groenlandia Área-Estado 51**

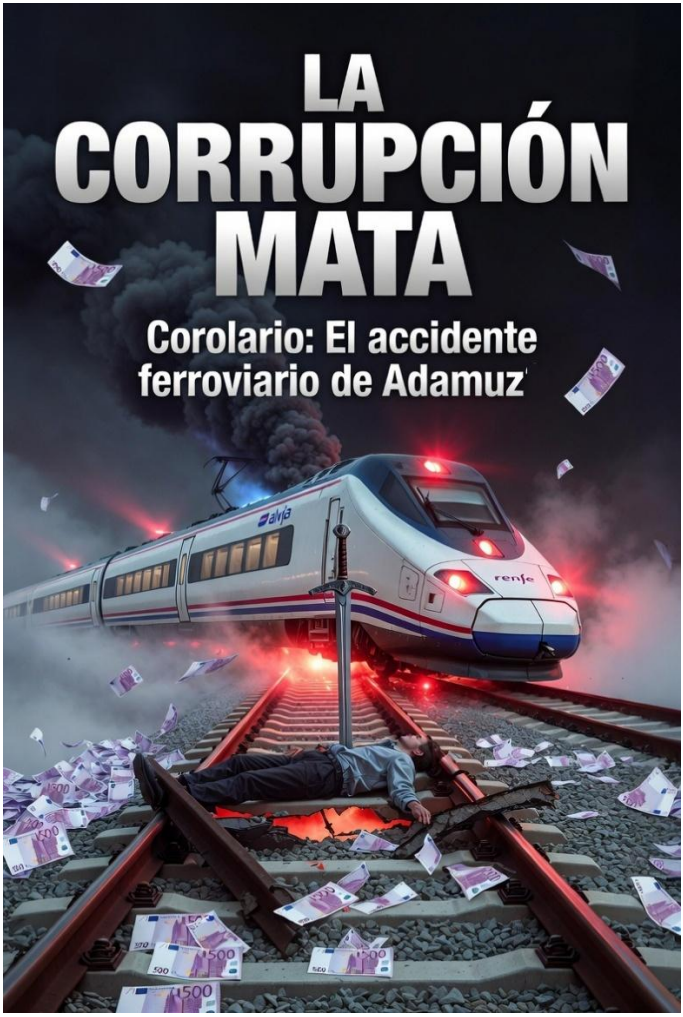
Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/Operaci%C3%B3n-Groenlandia-%C3%81rea-Estado-Toribio-Troyano/dp/B0GGJG1JKC



**18. LA CORRUPCIÓN MATA. Corolario: El accidente ferroviario de Adamuz**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/CORRUPCI%C3%93N-MATA-Corolario-accidente-ferroviario/dp/B0GJ3VDVNV



**19. El Centro de Inteligencia de Luis Toribio Troyano**

Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/dp/B0GR4YYNSL



**20. Luis Toribio Troyano. ¿El Hombre Universal?**

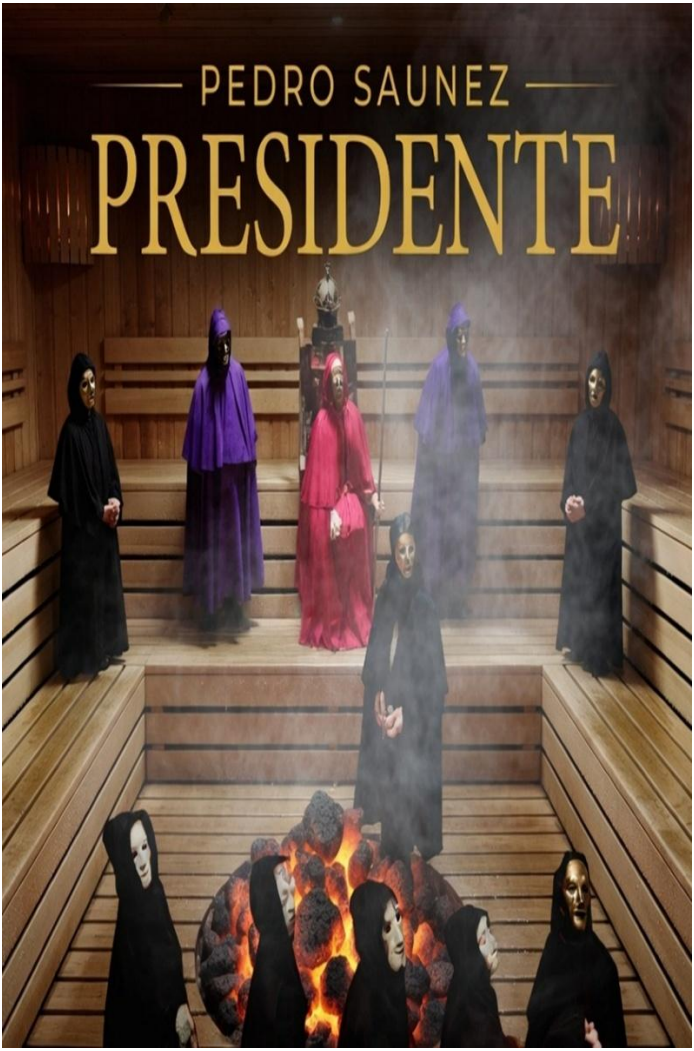
Disponible en AMAZON en:

https://www.amazon.es/Luis-Toribio-Troyano-Hombre-Universal/dp/B0GRF1NPPR



**21. PEDRO SAUNEZ PRESIDENTE**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/PEDRO-SAUNEZ-PRESIDENTE-Toribio-Troyano/dp/B0GTTVTGPL



**22. Salvar al Coronel Karr versus Eutanasia para Noelia**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/Salvar-Coronel-versus-Eutanasia-Noelia/dp/B0GWVV83R7



**23. 829. Por ellos.**

Disponible en AMAZON en: Todavía por asignar (cuando se publique)



**24. PRIORIDAD NACIONAL**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/PRIORIDAD-NACIONAL-Luis-Toribio-Troyano/dp/B0GYKZG3KZ



## 25. EL IMPERIO DEL PROYECTO LEGITIMIDAD

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/EL-IMPERIO-DEL-PROYECTO-LEGITIMIDAD/dp/B0H145D9VD



**26. Luis Toribio Troyano. Compositor musical**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/dp/B0H49R7TVQ



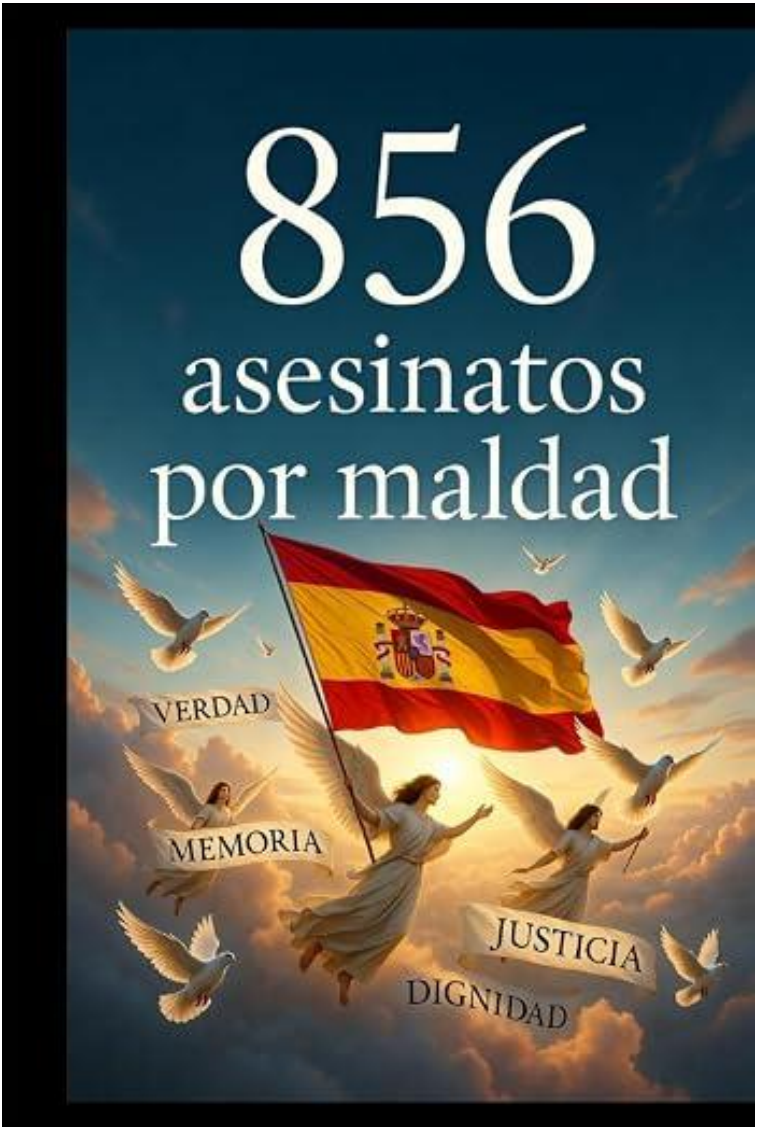
**27. El Capitán Troyano**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/El-Capitan-Troyano-Luis-Toribio/dp/B0H4TNYW7T



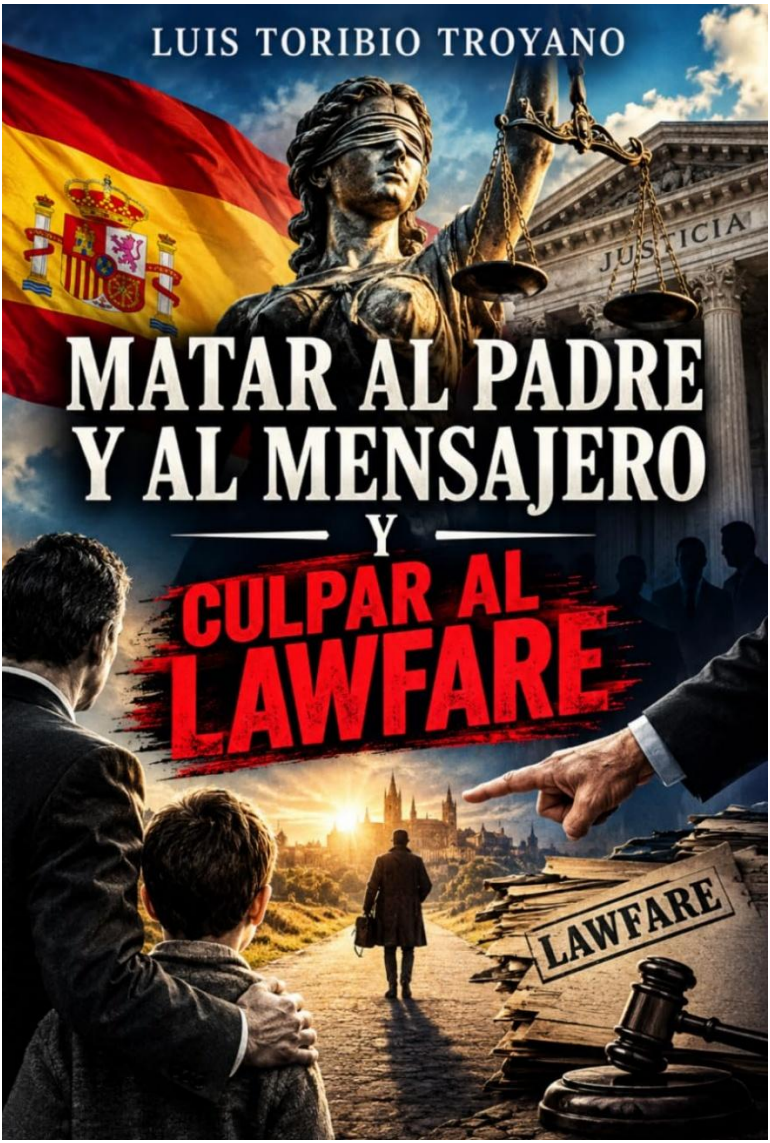
**28. 856 asesinatos por maldad**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/asesinatos-maldad-Luis-Toribio-Troyano/dp/B0H54NQNLF



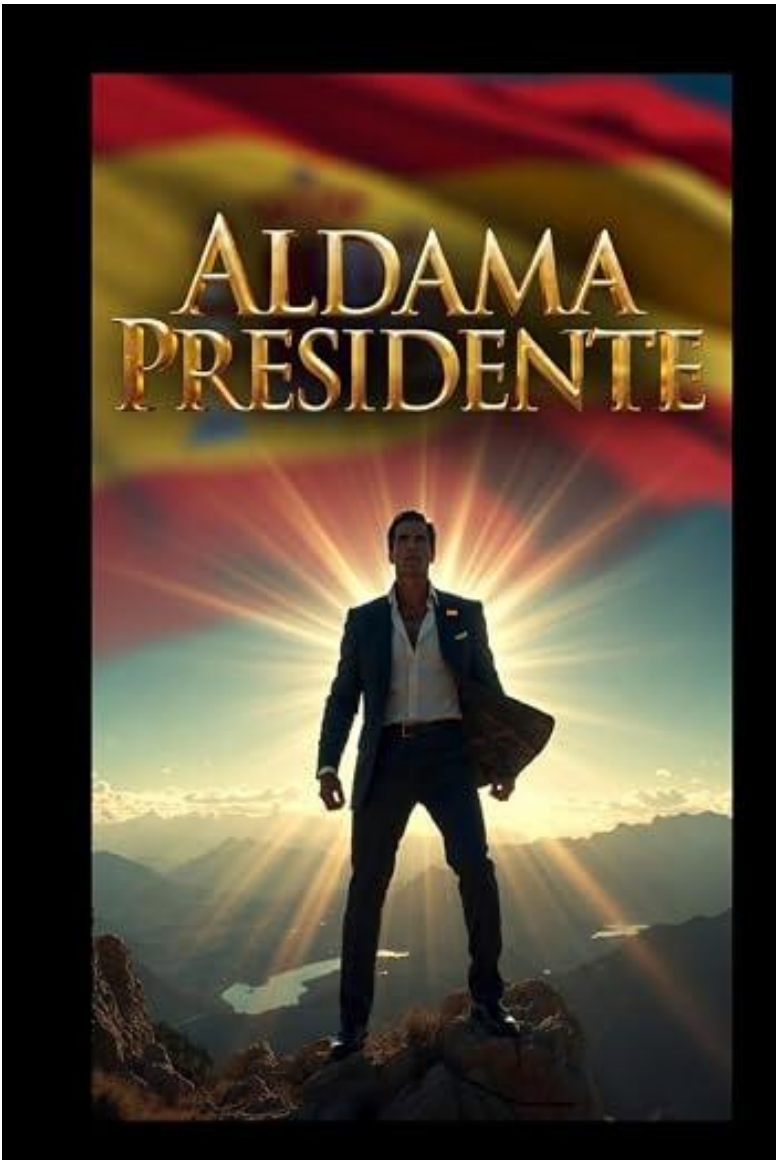
**29. Matar al padre y al mensajero y culpar al lawfare**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/dp/B0H66Y71DJ



**30. ALDAMA PRESIDENTE**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/dp/B0H6L9F8MY



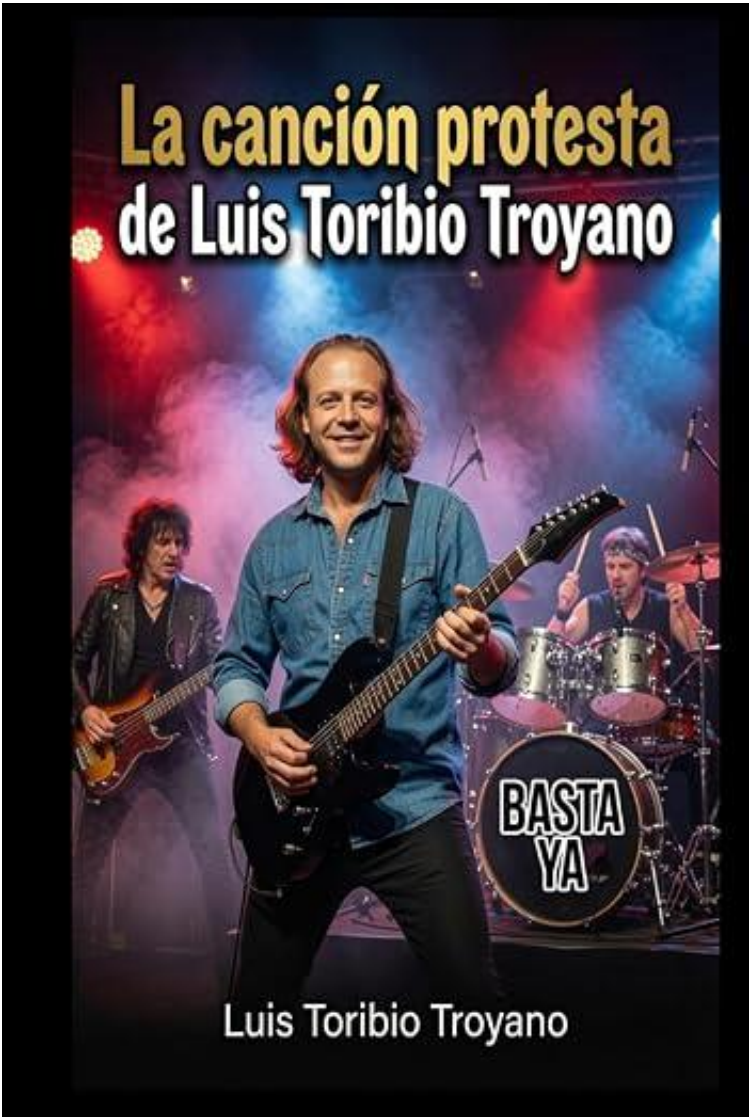
**31. EL HIJO TONTO**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/hijo-tonto-Luis-Toribio-Troyano/dp/B0H7PZCXW1



**32. La canción protesta de Luis Toribio Troyano**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/canci%C3%B3n-protesta-Luis-Toribio-Troyano/dp/B0H8TKLP45



**33. La Gran Invasión de Ceuta**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/Gran-Invasi%C3%B3n-Ceuta-Toribio-Troyano/dp/B0HGZNZZWT



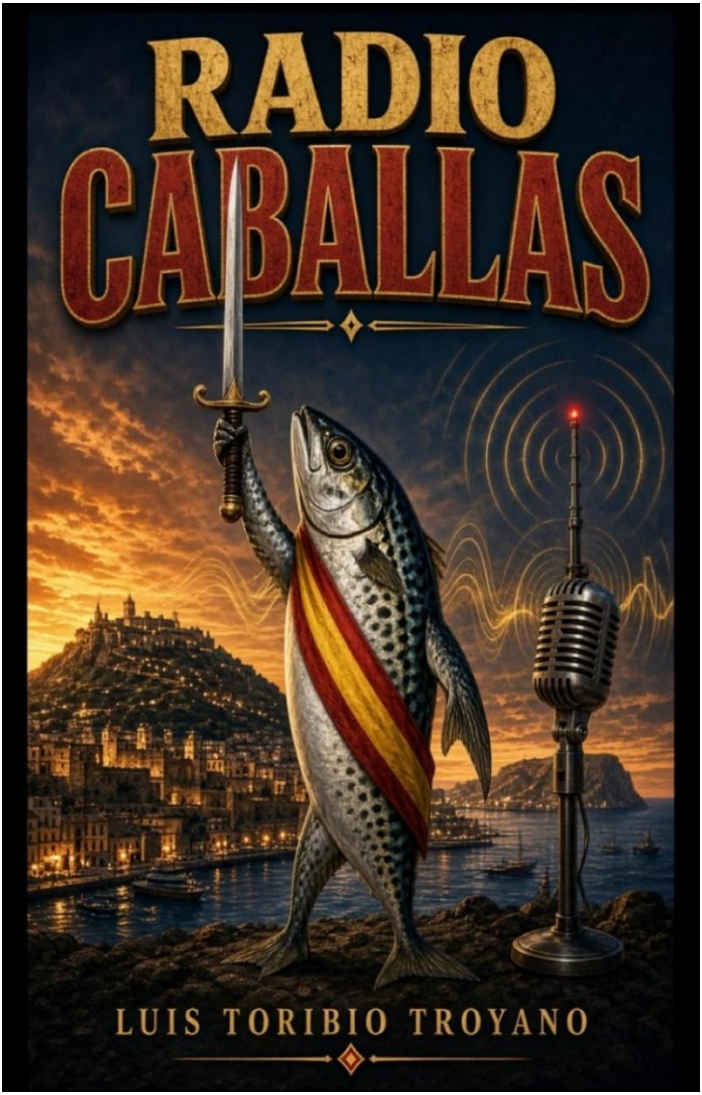
**34. Ceuta no es española; es españolísima y olé**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/Ceuta-espa%C3%B1ola-espa%C3%B1ol%C3%ADsima-Toribio-Troyano/dp/B0HHQPBRZ3



**35. Radio Caballas**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/Radio-Caballas-Luis-Toribio-Troyano/dp/B0HL4XCRF2



**36. ELECCIONES GENERALES 2026**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/Elecciones-Generales-2026-Toribio-Troyano/dp/B0HN4NRGPK

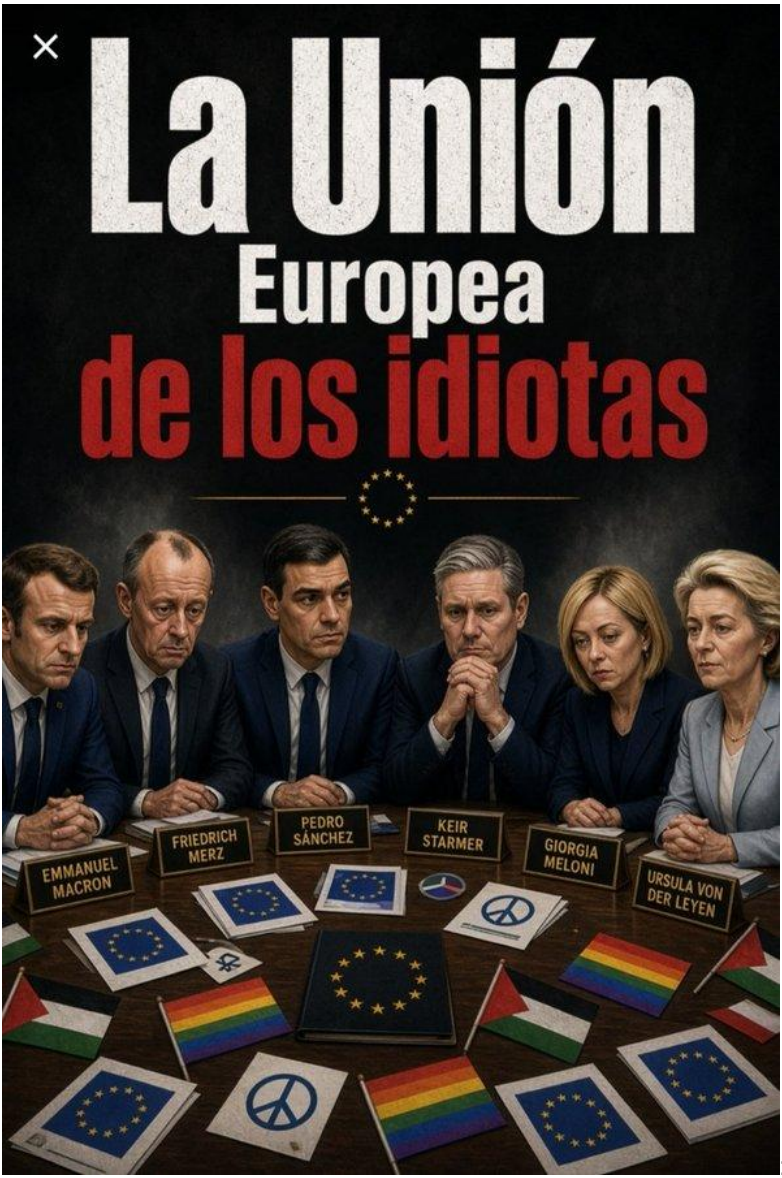


**37. La CORRUPCIÓN Progresista vuelve a matar**

Disponible en AMAZON en: https://www.amazon.es/dp/B0HQ7J8BWH



**38. Próximo libro: La Unión Europea de los idiotas**



**Apéndice XIV. El LEGADO de Luis Toribio Troyano**

Serie completa de 8 Tomos: El legado de Luis Toribio Troyano

**Tomo 1 (1960-1978) 19 años**

Título: Así era una familia de clase media en los años 60-70



**Tomo 2 (1979-1986) 8 años**

Título: Mi vida de universitario en la ETSEIB



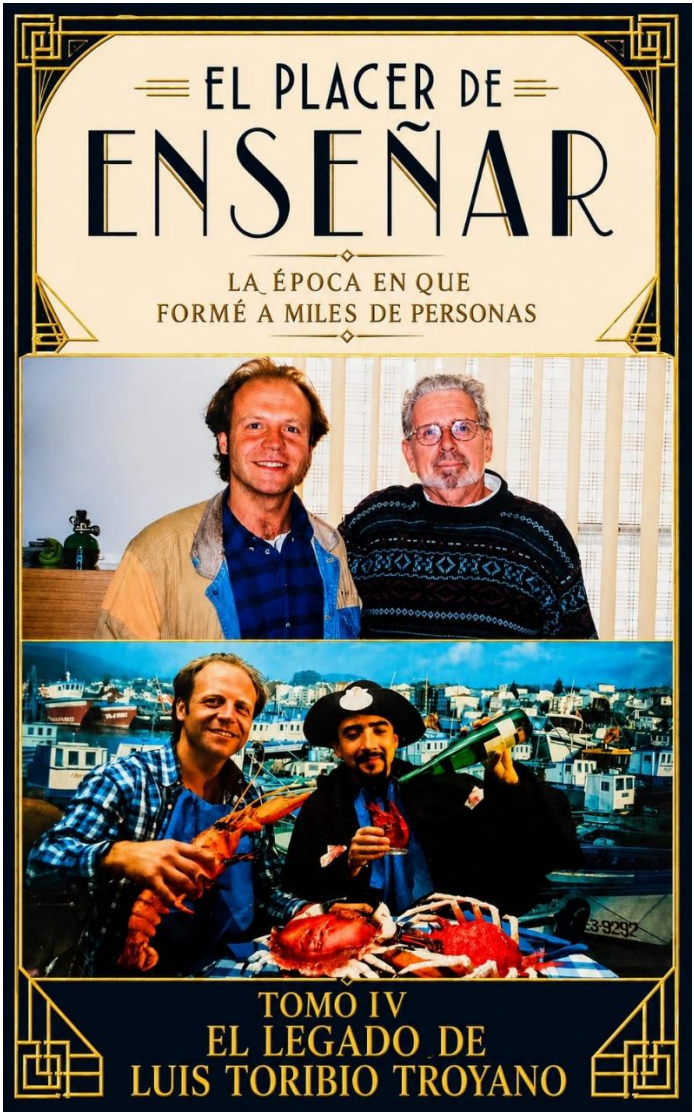
**Tomo 3 (1987-1995) 9 años**

Título: Mis años dorados – Cuando la vida era de puta madre



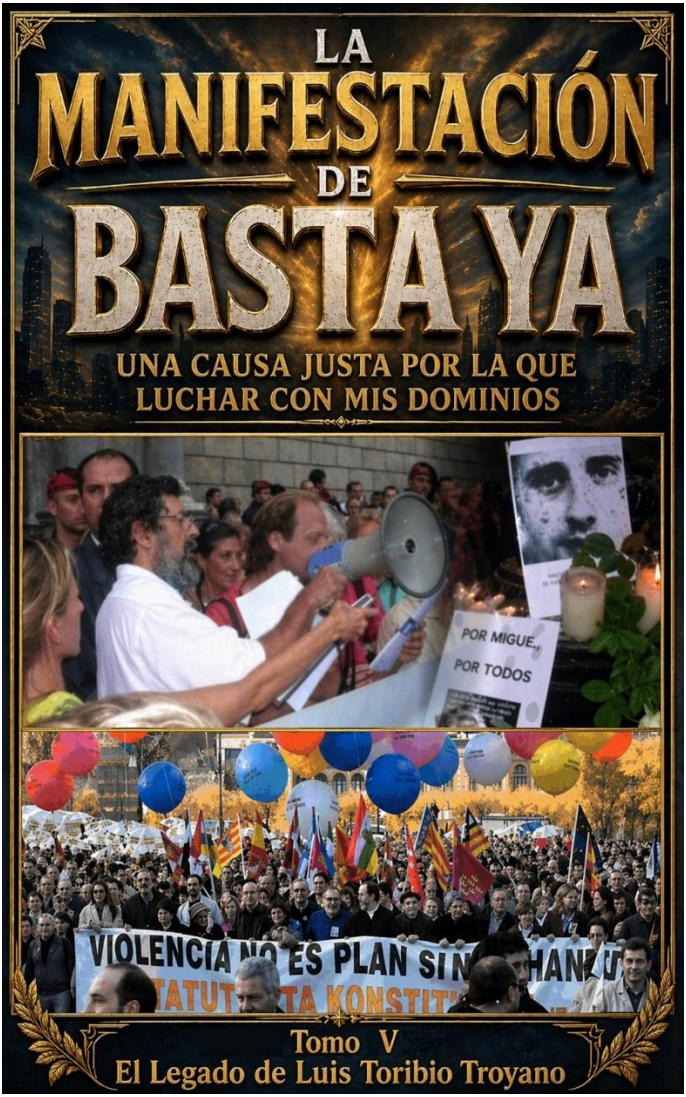
**Tomo 4 (1996-2003) 8 años**

Título: El placer de enseñar – La época en que formé a miles de personas



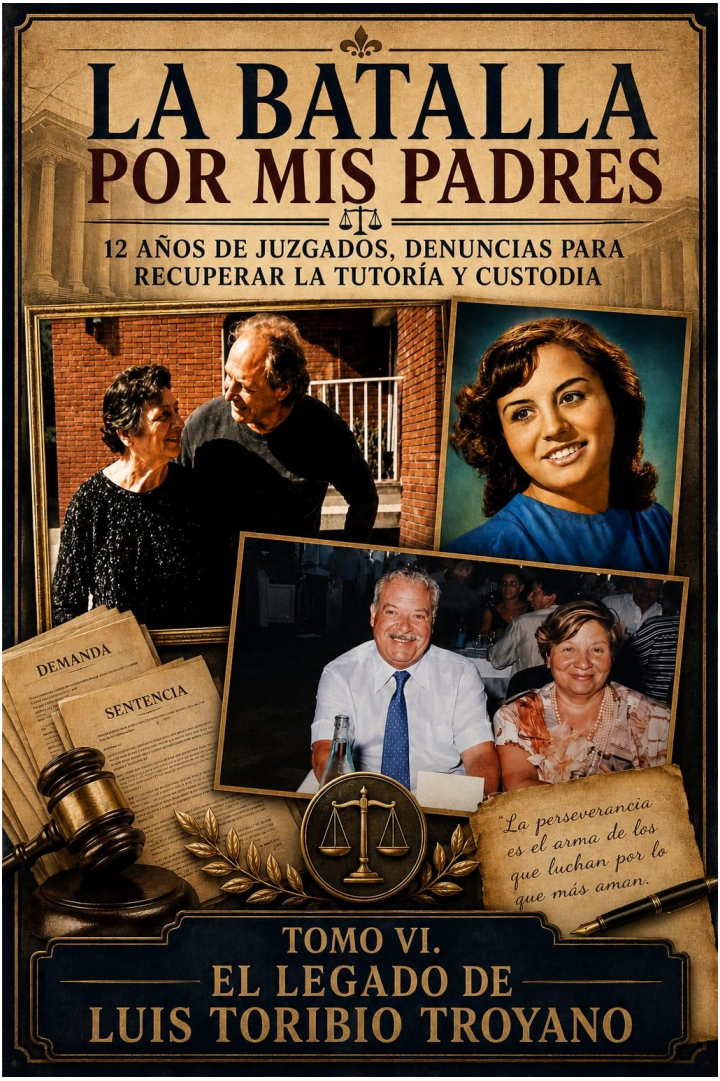
**Tomo 5 (2004-2006) 3 años**

Título: La Manifestación de Basta Ya – Una Causa Justa por la que luchar



**Tomo 6 (2007-2018) 12 años**

Título: La batalla por mis padres – 12 años de juzgados, denuncias y recuperar la Tutoría y Custodia.



**Tomo 7 (2019-2025) 7 años**

Título: La UTE del Proyecto LEGITIMIDAD y la Fundación Francisca Troyano



**Tomo 8 (2026-…)**

Título: Un Centro de INTELIGENCIA al Servicio de la Sociedad Civil



## Apéndice XV. Aquel que se exige mucho a sí mismo y espera poco de los demás, mantendrá lejos el resentimiento

Confucio, filósofo chino: «Aquel que se exige mucho a sí mismo y espera poco de los demás, mantendrá lejos el resentimiento»

Mi Pensamiento es como el de Confucio, por eso estoy orgulloso de mí mismo:

La frase de Confucio significa que gran parte del sufrimiento emocional nace de las expectativas que ponemos sobre los demás. Cuando esperamos demasiado de otras personas —que actúen como nosotros queremos, que nos comprendan siempre, que sean justas, agradecidas o perfectas— acabamos decepcionados. Y esa decepción repetida puede convertirse en resentimiento.

En cambio, Confucio propone centrar la atención en uno mismo:

1. mejorar el propio carácter,
2. actuar con disciplina,
3. asumir responsabilidad personal,
4. controlar las propias reacciones.

No significa “conformarse” ni dejar que otros hagan daño. Tampoco quiere decir aguantar injusticias. Lo que plantea es que la paz interior depende más de cómo te gobiernas a ti mismo que de intentar controlar a los demás.

Por ejemplo:

Si ayudas a alguien esperando gratitud, puedes terminar frustrado.

Si haces lo correcto porque forma parte de tus valores, aunque nadie lo reconozca, tendrás menos amargura.

La idea central del pensamiento confuciano es que la virtud empieza por uno mismo. Confucio creía que una sociedad sana se construye cuando cada persona trabaja primero en su propia conducta.

También hay una enseñanza psicológica muy moderna detrás:

Cuantas más expectativas depositas en otros, más poder les das sobre tu estado emocional.

Cuanto más dependes de tu propia conducta y principios, más estabilidad interior tienes.

Otra forma sencilla de decirlo sería:

“No puedes controlar cómo son los demás, pero sí cómo respondes tú.”

O incluso:

“La decepción disminuye cuando sustituyes expectativas por responsabilidad personal.”

Confucio relacionaba esta actitud con el ideal del junzi, el “hombre noble” o virtuoso: alguien que se exige a sí mismo antes de criticar al resto.






EL TRUCO FINAL
EL PRESTIGIÓ

