RESPONSABILIDAD Y TRAGEDIA EN ESPAÑA: CATÁSTROFES, CONFIANZA Y POLARIZACIÓN POLÍTICA

RUBÉN DÍEZ GARCÍA*

RESUMEN

Este artículo analiza cómo las catástrofes reflejan y amplifican el conflicto partidista y la polarización, erosionando la confianza institucional. Aunque estos episodios activan marcos compartidos de preocupación, duelo y solidaridad, también generan controversias públicas sobre la atribución de responsabilidades, la legitimidad o la confianza. El análisis de los casos de la pandemia de la COVID-19, las inundaciones de la dana de 2024 y el accidente ferroviario de Adamuz en 2026 muestra cómo los marcos compartidos iniciales tienden a dar paso a interpretaciones antagonistas, estructuradas de forma partidista.

1. Introducción

Las catástrofes suelen presentarse como momentos excepcionales en los que la política queda suspendida por la urgencia, el duelo y la necesidad de cooperación. Cuando se produce una pandemia, una inundación, un incendio forestal o un accidente con consecuencias fatales, lo primero que aflora son los daños: la pérdida de vidas, los quebrantos económicos y materiales, o la afectación del entorno. En paralelo, surgen la preocupación, el miedo o la incertidumbre. También los gestos de solidaridad y reconocimiento hacia las víctimas o hacia quienes actúan sobre el terreno. Sin embargo, la suspensión del conflicto político suele durar poco. Cuando la atención pública se desplaza hacia las causas, la prevención, la gestión o la coordinación institucional, emergen preguntas ineludibles sobre los responsables, los afectados o el grado en que confiamos en nuestras instituciones.

Este artículo analiza esa dinámica basándose en tres crisis recientes: la pandemia de la COVID-19, las inundaciones en el Levante español provocadas por la dana de 2024 y el accidente del tren de alta velocidad de Adamuz, Córdoba, en enero de 2026. Los tres casos son distintos, pero permiten responder a una misma cuestión: cómo se distribuye la responsabilidad cuando el daño colectivo exige una explicación pública. La pandemia fue una emergencia de salud que dio lugar a una crisis epidemiológica y social prolongada, de alcance nacional; la dana, un desastre socionatural delimitado terri-

* Universidad Complutense de Madrid, Instituto TRANSOC (UCM) (rubendiez@ucm.es).

torialmente, atravesado por disputas entre diferentes niveles de gobierno; y Adamuz, un accidente ferroviario que abrió un debate sobre la fiabilidad de la gestión de la infraestructura ferroviaria y su mantenimiento por parte de Adif, empresa pública dependiente del gobierno. Apenas transcurridos diez meses del accidente de Adamuz, una colisión de consecuencias fatales tuvo lugar en la misma línea de alta velocidad en la localidad toledana de Urda. Su carácter reciente y la imposibilidad de acceder a datos primarios de encuesta limitan su incorporación al análisis como caso de estudio, pero se hace alusión a él en el cierre.

> ¿Cómo tienden las catástrofes a reproducir e intensificar la polarización política a través de atribuciones contrapuestas de responsabilidad?

La pregunta central del artículo es la siguiente: ¿cómo tienden las catástrofes a reproducir e intensificar la polarización política a través de atribuciones contrapuestas de responsabilidad? La respuesta se organiza desde dos puntos de partida. El primero es que la preocupación, el duelo o la solidaridad iniciales no impiden que la asignación de responsabilidades se convierta rápidamente, o en paralelo, en objeto de controversia pública. El segundo es que esas disputas no se distribuyen homogéneamente entre la ciudadanía, sino que tienden a reflejar las afinidades partidistas del electorado y a generar diferentes estructuras de confianza, culpa y legitimidad.

Las catástrofes funcionan como espejos políticos, hacen más visible la fragmentación política y la intensifican en torno a preguntas especialmente sensibles: quién debía haber actuado, quién falló, quién actuó tarde, qué podría haberse evitado, quién cuidó o quién abandonó a las víctimas, quién manipuló el relato, quién puede hablar legítimamente en nombre de los afectados o en quién podemos confiar. En sociedades polarizadas, esas preguntas no producen una única interpretación pública, sino comunidades morales enfrentadas.

2. Catástrofes, responsabilidad y confianza

Tanto la pandemia como las inundaciones de Valencia y el accidente ferroviario de Adamuz han planteado dificultades de índole técnica, pero también cuestiones morales y políticas (Boin et al., 2007). Las sociedades actuales afrontan amenazas inciertas, intermediadas por sistemas expertos, decisiones institucionales y controversias públicas. Esta es una de las dimensiones centrales de la teoría de la sociedad del riesgo de Beck (1992): este no emerge como amenaza externa claramente delimitada, sino como riesgo producido, gestionado e interpretado socialmente.

La dana puede entenderse como un fenómeno de carácter socionatural, puesto que importa la inestabilidad atmosférica relacionada con el clima, pero también la ordenación del territorio, los sistemas de alerta, la coordinación institucional y la gestión de la emergencia. En esa línea, muchos riesgos contemporáneos —danas, incendios forestales o pandemias—combinan factores medioambientales, sociotécnicos y políticos, por lo que no pueden reducirse a fenómenos naturales, ni a meros asuntos técnicos (Arias Maldonado, 2020). En este tipo de situaciones, el conocimiento experto es imprescindible, pero rara vez basta para cerrar las controversias en torno al riesgo (Arias Maldonado, 2024: 163-182). Las decisiones sobre alertas, confinamientos, restricciones, mantenimiento, prevención o coordinación a menudo se presentan como decisiones técnicas, pero también implican una reflexión sobre la autoridad, la confianza y la legitimidad públicas.

Las controversias no se limitan a si una medida es técnicamente correcta, sino que incluyen su

percepción como proporcionada, adecuada, fiable y/o legítima. Los accidentes en sistemas técnicos complejos e interdependientes, a los que alude la noción de "accidente normal" (Perrow, 1984), permiten observar esta dinámica en un terreno específico, el sociotécnico. En este ámbito, un fallo en las infraestructuras o una cadena de fallos con consecuencias desastrosas trasciende el plano técnico para abrir debates sobre la organización, la inversión, la competencia y la responsabilidad de los gestores o la fiabilidad del sistema.

En contextos de angustia e incertidumbre, los ciudadanos no solo evalúan si una institución actúa con eficacia. También juzgan su grado de previsión, diligencia y precisión en la intervención, así como su integridad o negligencia. La dimensión política de las catástrofes se manifiesta en la producción entrecruzada de campos de identidad que delimitan quiénes son protagonistas, antagonistas y audiencias. Los procesos de enmarcado identifican problemas y soluciones, y ordenan quién aparece —y para quién— como responsable, víctima, protector, manipulador o adversario (Hunt et al., 1994). Estos marcos no son neutrales, ya que la percepción del riesgo y la atribución de responsabilidades están condicionadas por valores, identidades y posicionamientos políticos previos. Una misma decisión puede verse como prudente, abusiva, de abandono o de incompetencia según la comunidad que la interprete (Kahan, 2012).

Estas definiciones de la situación tienden a adquirir una dimensión moral, precisamente porque los actores compiten por fijar el significado legítimo de la tragedia, de sus víctimas y de los culpables. Una tendencia que se acrecienta en sociedades polarizadas y emocionalmente saturadas. Por ello, muchas de las controversias que surgen se presentan como cruzadas simbólicas, en las que está en juego la definición moral de cada comunidad (Gusfield, 1972 [1963]; Alexander, 2006).

> En sociedades complejas, la vida cotidiana depende de la confianza en sistemas expertos, procedimientos e infraestructuras que los ciudadanos no controlan directamente.

Esta dinámica afecta directamente a la confianza institucional. En sociedades complejas, la vida cotidiana depende de la confianza en sistemas expertos, procedimientos e infraestructuras que los ciudadanos no controlan directamente (Giddens, 1990). Cuando esa expectativa se debilita en una crisis o desastre, esta no solo expone determinados fallos, sino que erosiona la confianza de segundo orden: la creencia de que compartimos un marco para evaluar la actuación de instituciones, procedimientos y responsables públicos.

3. Datos

Este análisis se basa en datos de encuestas del CIS y de 40dB sobre la COVID-19, la dana y el accidente ferroviario. La pandemia funciona como caso de referencia, a partir de un análisis ya publicado (Díez García y Sribman, 2024), mientras que la dana y el accidente en Adamuz permiten observar si dinámicas similares aparecen en crisis de distinta naturaleza: un desastre socionatural, delimitado territorialmente, con responsabilidades multinivel y un accidente ferroviario que remite a sistemas técnicos complejos.

El artículo identifica pautas de estructuración partidista a partir de una comparación descriptiva de cómo se distribuyen las evaluaciones de responsabilidad, confianza y legitimidad institucional entre distintos electorados. Se examinan preguntas sobre: i) confianza en

la política del gobierno frente a la COVID-19, preferencias sobre qué nivel de gobierno debía adoptar las medidas contra la pandemia y apoyo al estado de alarma; ii) valoración de la gestión de la dana por nivel institucional —nacional, regional y local—; y iii) confianza en el sistema ferroviario y evaluación de la respuesta del gobierno y de Adif tras el accidente. Para observar estas pautas se utilizan los saldos netos de las respuestas positivas menos las respuestas negativas, sin pretensión de estimar relaciones causales.

4. Análisis

4.1. De la solidaridad a la contienda por la responsabilidad

La pandemia produjo aplausos en apoyo al personal sanitario y a los servidores públicos, redes informales de ayuda y un seguimiento muy significativo de las normas e instrucciones durante el confinamiento (Díez García y Sribman, 2024). En la dana, la actuación de la ciudadanía ante la catástrofe fue valorada como eficaz por nueve de cada diez españoles y valencianos, y el desastre despertó sentimientos de tristeza en más de la mitad. Asimismo, la solidaridad se tradujo en acciones concretas: el 52 por ciento de los españoles y dos de cada tres valencianos declararon haber donado alimentos, ropa o material de limpieza; y el 38 por ciento y el 39 por ciento, respectivamente, donaron dinero a los afectados. En el caso del accidente de Adamuz, se activó la ayuda local de inmediato, y los servicios de emergencia y protección civil fueron los actores mejor valorados por la ciudadanía tras el accidente, con un 74 por ciento de valoraciones positivas (40dB, 2026).

Sin embargo, la preocupación, el apoyo ciudadano o la solidaridad inicial no evitaron que la atribución de responsabilidades se convirtiera en eje del debate público, vertebrando y reflejando conflictos preexistentes. En la COVID-19, las restricciones prolongadas dieron lugar a protestas contra la gestión del gobierno central, haciendo visibles dos discursos rivales sobre la responsabilidad en su propagación y en la gestión: cumplir solidariamente con las restricciones para contener la emergencia sanitaria, por un lado; exigir rendición de cuentas y limitar el poder extraordinario del Estado, por otro. Una misma práctica podía leerse como defensa de derechos o como gesto insolidario, según el marco desde el que se interpretara: actores que denunciaron las caceroladas en protesta por el confinamiento y las restricciones del gobierno central como irresponsables, protestaron posteriormente contra los confinamientos selectivos del gobierno regional de Madrid por considerarlos arbitrarios y discriminatorios (Díez García y Sribman, 2024).

La dana siguió una lógica análoga. Territorialmente más delimitada, evidenció el conflicto de competencias y responsabilidades entre el gobierno nacional, liderado por el PSOE, y el autonómico del PP. La visita institucional de los reyes, del presidente del gobierno, Pedro Sánchez (PSOE), y del entonces presidente de la Comunidad Valenciana, Carlos Mazón (PP), a Paiporta, una de las localidades más afectadas, convirtió la indignación por la tardía respuesta a la emergencia y la devastación en una escenificación pública de desautorización, que llevó al presidente Sánchez a abandonar la visita. Las protestas posteriores bajo el lema “Mazón dimisión” (Mazón dimitió un año después de la catástrofe), así como otras manifestaciones y contramanifestaciones de orientaciones políticas contrapuestas, condensaron ese paso de la tragedia compartida al reproche público. La catástrofe dejó de ser una experiencia sobre el daño, el duelo y la prevención de futuras inundaciones, centrándose el debate en los juicios públicos de culpabilidad.

Adamuz reprodujo esta secuencia en el terreno de las infraestructuras públicas y los sistemas técnicos complejos. El accidente abrió primero

un espacio en la agenda mediática para el duelo y el reconocimiento a quienes actuaron sobre el terreno, pero pronto la atención se desplazó a cuestiones relacionadas con la seguridad, el mantenimiento de las vías, la inversión, los protocolos y la gestión del sistema. El debate público pasó de las causas inmediatas del descarrilamiento y del accidente a la posible negligencia institucional y la confianza en el sistema ferroviario. La demanda pública de los familiares de las víctimas por conocer las causas de lo ocurrido convirtió el duelo en una exigencia de rendición de cuentas. En suma, los marcos compartidos de preocupación, duelo o solidaridad no desaparecen, sino que quedan atravesados por interpretaciones rivales sobre quién debía prevenir, quién coordinó mal o actuó tarde.

4.2. La estructuración partidista de la catástrofe

Los juicios y la atribución de responsabilidades no son neutrales y *ex post facto*, sino que tienden a alinearse políticamente. Los electorados interpretan una misma catástrofe a través de marcos políticos diferenciados, asignando legitimidad y culpa de maneras que refuerzan pertenencias previas. No hay un único público evaluador, sino comunidades

Cuadro 1

Estructuración partidista de la confianza y la valoración institucional

Porcentajes

Catástrofe	Indicador (*)	Unidas Podemos	Sumar	PSOE	PP	Vox
COVID-19	Confianza en la política del gobierno para luchar contra la COVID-19	64,8	-	57,1	*-75,8*	*-81,3*
	Apoyo a que las medidas se tomen por el gobierno central o por los autonómicos	56,0	-	55,2	*-10,6*	*-11,4*
	Apoyo a la declaración de un nuevo estado de alarma durante seis meses	76,9	-	62,9	*-29,3*	*-69,5*
Dana	Valoración de la gestión de la dana por parte del gobierno nacional	-35,3	-16,3	19,5	*-81,6*	*-85,1*
	Valoración de la gestión de la dana por parte del gobierno de la comunidad	-75,1	-89,2	-71,6	*-46,5*	*-68,3*
	Valoración de la gestión de la dana por parte de tu gobierno municipal	-34,2	-8,9	-0,3	*-8,9*	*-27,4*
Accidente ferroviario de Adamuz	Confianza en el sistema ferroviario español	37,1	23,3	26,6	*-32,5*	*-57,6*
	Valoración de la respuesta del gobierno nacional tras el accidente	39,6	18,4	34,4	*-64,7*	*-81,9*
	Valoración de la respuesta de Adif	12,6	-4,0	11,1	*-42,7*	*-55,4*

Nota: (*) Los indicadores netos se calculan como el porcentaje de respuestas positivas menos el de las negativas. En las preguntas de confianza se suman las respuestas favorables y se restan las desfavorables; en las de evaluación institucional se suman las valoraciones positivas, restando las negativas; en las de acuerdo se suma el acuerdo y se resta el desacuerdo. En el segundo indicador, el valor expresa la diferencia entre quienes preferían que las medidas contra la COVID-19 fueran adoptadas por el gobierno central y quienes preferían que lo fueran por los gobiernos autonómicos. Los valores positivos indican predominio de evaluaciones favorables, acuerdo o preferencia por el gobierno central; los negativos, predominio de evaluaciones desfavorables, desacuerdo o preferencia autonómica. Los electorados se clasifican según la intención de voto en elecciones generales, salvo para la COVID-19, que tiene en cuenta el recuerdo de voto.

Fuentes: Elaboración propia con datos para 2020 de los estudios 3281 (mayo), 3298 (octubre) y 3302 (noviembre) del CIS, y de 40dB, encuesta a la población valenciana sobre la gestión de la dana (septiembre, 2025) y sobre el sistema ferroviario español (enero-febrero, 2026).

que valoran y distribuyen de manera distinta la confianza, la responsabilidad o la sospecha.

> Los juicios y la atribución de responsabilidades no son neutrales y *ex post facto*, sino que tienden a alinearse políticamente.

Con respecto a la pandemia, la división es clara. La confianza neta en la política del gobierno central es positiva entre los votantes del PSOE y de Unidas Podemos (UP), pero muy negativa entre los del PP y los de Vox. La misma pauta se observa en el apoyo al segundo estado de alarma, que alcanza balances positivos en los electorados del PSOE y UP, pero negativos, especialmente, en el de Vox. Por último, la preferencia por que las medidas fueran adoptadas por el gobierno central, y no por los autonómicos, también se ordena en la misma dirección. En definitiva, durante la pandemia, la legitimidad de la autoridad ante la crisis se estructuró claramente según una lógica partidista.

Las opiniones sobre la dana se basan en una muestra circunscrita a la Comunidad Valenciana. El gobierno central recibe una valoración neta positiva entre los votantes del PSOE, negativa entre los de UP y Sumar, y muy negativa entre los de PP y Vox. En cambio, el gobierno autonómico del PP es evaluado negativamente por todos los electorados, aunque con distinta intensidad: desde una evaluación neta de -46,5 puntos entre los votantes del PP hasta -89,2 puntos entre los de Sumar. Esta pauta sugiere que una parte de la asignación de culpa o responsabilidad es general, y otra opera a través de lentes partidistas. Los gobiernos municipales reciben valoraciones menos negativas, lo que sugiere dos hipótesis: que la proximidad institucional atenúe la demanda de rendición de cuentas, o que la diversidad política de las alcaldías compense los juicios negativos de los adversarios.

Los datos sobre la dana también sugieren que la pugna por la responsabilidad puede desplazarse de la evaluación de la gestión hacia la sospecha sobre el relato. Amplias mayorías creyeron que circularon bulos tras las inundaciones: más del 80 por ciento. Las fuentes señaladas con mayor frecuencia como origen de tales bulos fueron el entorno del gobierno de España (31 por ciento), la extrema derecha organizada (28 por ciento) y el gobierno regional (23 por ciento). Sin embargo, los afines al PSOE, Sumar y UP apuntaban principalmente a la extrema derecha (51 por ciento, 54 por ciento y 58 por ciento, respectivamente), mientras que los del PP y Vox atribuyeron los bulos sobremanera al entorno del gobierno de España (47 por ciento y 55 por ciento). La rivalidad se desliza así hacia la sospecha moral: el adversario no aparece solo como equivocado, sino como mentiroso o manipulador. Estas divergencias en torno a la credibilidad de los relatos se producen, además, en un contexto de deterioro de la confianza tras el desastre: uno de cada dos españoles y el 57 por ciento de los valencianos declararon haber perdido confianza en las instituciones públicas; dos de cada diez afirmaban no haber confiado nunca en ellas (40dB, 2024).

El accidente de Adamuz vincula la responsabilidad en la gestión y la confianza en el sistema ferroviario. La confianza neta en el sistema es positiva entre los votantes del PSOE, Sumar y UP, pero negativa entre el PP y Vox. La valoración de la respuesta del gobierno y de Adif sigue una alineación similar, con balances especialmente negativos en los electorados del PP y Vox. Esto muestra que la politización de la responsabilidad recorre la cadena institucional que conecta la dirección política, la gestión técnica y la confianza en las infraestructuras, dado que el gobierno interviene en la

designación de cargos y la supervisión de los responsables encargados de su gestión. Además, esa desconfianza se traduce en aparentes predisposiciones a la acción: tras el accidente, consideró dejar de usar el tren, o afirmó haberlo hecho ya, el 28 por ciento de los votantes del PSOE, frente al 41 por ciento y al 50 por ciento de los del PP y Vox (40dB, 2026).

En conjunto, los tres casos muestran que la responsabilidad frente a la prevención de los daños, la gestión de las crisis o la respuesta institucional no se procesa como una simple evaluación técnica de desempeño, sino que el juicio sobre ella tiene un notable componente de afinidad partidista. En la pandemia, el debate público se articuló en torno a la autoridad extraordinaria del gobierno central; en la dana, adoptó la forma de una estructura multinivel de la sospecha; y en Adamuz, se desplazó hacia la fiabilidad del sistema ferroviario y de los organismos encargados de sostenerlo. La forma cambia, pero la pauta de estructuración partidista permanece.

5. Discusión: confianza institucional y polarización

Este artículo ha sostenido que las catástrofes no pueden entenderse como desviaciones temporales de la política cotidiana. En la pandemia, la dana y el accidente de Adamuz, la contienda política se mostró crudamente, se intensificó y se articuló mediante atribuciones contrapuestas de responsabilidad, la delimitación de comunidades morales e interpretaciones polarizadas. En este sentido, las catástrofes operaron como espejos que hacen aún más visibles las divisiones políticas preexistentes.

El análisis sugiere, en primer lugar, que la solidaridad, el duelo o la preocupación no impiden la rápida politización de la responsabilidad, en términos de culpabilidad. Las tres catástrofes muestran que las crisis de alto impacto combinan procesos socionaturales y sociotécnicos. Implican factores medioambientales, sistemas expertos, infraestructuras, decisiones institucionales y controversias políticas (Giddens, 1990; Beck, 1992; Arias Maldonado, 2020, 2024). Por eso, el debate público no se limita a preguntar por lo que ocurrió y por sus causas, sino que se extiende hacia la prevención y la gestión: quién debería haber previsto el riesgo, quién y por qué actuó tarde, cómo funcionó la coordinación, o qué caudal de confianza mantienen los actores, sistemas e instituciones involucrados.

> La solidaridad, el duelo o la preocupación no impiden la rápida politización de la responsabilidad, en términos de culpabilidad.

En segundo lugar, apunta a la estructuración partidista de las catástrofes. En la COVID-19, la confianza en la política del gobierno central, el apoyo al segundo estado de alarma y la preferencia por que las medidas las adoptase el gobierno nacional presentan una clara división entre electorados. En la dana, la atribución de responsabilidad, aún estructurada de manera partidista, se jerarquiza: el gobierno autonómico y los gobiernos municipales reciben valoraciones negativas transversales, con diferentes intensidades, pero el gobierno central es evaluado de manera muy desigual según la intención de voto. En el accidente del tren de alta velocidad, la politización se extiende a los actores técnicos y a los gestores, como Adif, y a la confianza en el sistema ferroviario. En conjunto, la correspondencia recurrente entre afinidad partidista y evaluaciones institucionales apunta hacia la existencia de comunidades que definen la situación mediante marcos dife-

renciados de responsabilidad. Estos marcos no constituyen simples evaluaciones retrospectivas, sino formas de ordenar y proyectar públicamente campos entrecruzados de identidades colectivas, protagonistas, antagonistas y audiencias (Hunt et al., 1994).

En tercer lugar, la catástrofe expone los fallos y las responsabilidades, pero los politiza y los moraliza. Un retraso, una alerta insuficiente, una respuesta institucional fría o una infraestructura percibida como deteriorada pueden convertirse en signos de abandono, negligencia o falta de legitimidad. En la dana, esta moralización se observa en las controversias sobre la gestión y la manipulación del relato: al adversario se le presenta no sólo como mal gestor, irresponsable o negligente, sino también como un manipulador.

En Adamuz, las diferencias se extienden a las valoraciones del gobierno y de Adif, la confianza en el sistema y las intenciones declaradas de dejar de usar el tren de alta velocidad. De este modo, las controversias se aproximan a una contienda simbólica por definir cuestiones como estas: quién representa a la comunidad afectada, quién amenaza su vínculo moral, quién debe cargar con la culpa, en qué instituciones y sistemas confiar y cómo actuar (Gusfield, 1972 [1963]; Alexander, 2006).

Acontecimientos posteriores al cierre de este análisis evidencian la vigencia de esas cuestiones. Las encuestas publicadas en la prensa sobre los incendios forestales de julio de 2026 muestran una pauta análoga a la descrita. La preocupación por los incendios fue ampliamente compartida: el 96 por ciento de los entrevistados afirmó estar muy o bastante preocupado. Sin embargo, las evaluaciones se estructuraron de manera partidista. Ante la pregunta, "cómo valora la colaboración entre administraciones", las valoraciones positivas y negativas quedaron prácticamente equilibradas en el conjunto, con un saldo neto de -0,4 puntos, aunque fue positiva entre los votantes del PSOE (+14) y de Sumar (+7) y negativa entre los de Vox (-28). La labor preventiva del gobierno central recibió un saldo de -26 puntos, pero con una fuerte división partidista: +12 entre los votantes del PSOE y +33 entre los de Sumar, frente a -55 entre los del PP y -82 entre los de Vox (Panel El Mundo-Sigma Dos, julio 2026, citado en Cruz, 2026).

La posterior colisión entre dos trenes de alta velocidad en Urda (Toledo) en octubre de 2026 volvió a situar en la agenda pública cuestiones relacionadas con la confianza en el sistema ferroviario, la inversión pública en infraestructuras, su mantenimiento y gestión por parte de Adif, y la atribución de responsabilidades por lo ocurrido. Urda reproduce la pauta observada, pero la intensifica y, al tiempo, la matiza. La confianza neta en el transporte ferroviario cae hasta +2 en el electorado socialista y se intensifica en PP y Vox (-91); Sumar conserva un balance positivo (+20). La valoración de la actuación del ministro de Transportes arroja los siguientes saldos: PSOE, +8; Sumar, +24; PP y Vox en torno a -90 (encuesta de octubre de El Mundo-Sigma Dos, citada en Belver, 2026). Por otro lado, el miedo a volver a viajar en tren también se estructura de forma partidista: Vox, +54; PP, +42; PSOE, -19; Sumar, -33 (encuesta de GAD3-ABC de noviembre de 2026, citada en Casillas Bayo, 2026).

Ahora bien, ante la reiteración de dos accidentes con consecuencias fatales, se añade una demanda más explícita de rendición de cuentas que, aun con distinta intensidad, es común a los distintos electorados. Una encuesta llevada a cabo en los dos días siguientes al accidente mostraba que el 79 por ciento del conjunto de la muestra, entre el 61 por ciento y el 63 por ciento de los votantes del PSOE y Sumar, y el 98 por ciento en el caso del PP y VOX, consideraban que debían darse dimisio-

nes, ya fuese del responsable de Adif, del ministro de Transportes o de ambos (El Mundo-Sigma Dos, citado en Belver, 2026). Tras la dimisión del ministro de Transportes, Óscar Puente (PSOE), el 82 por ciento de los encuestados la consideró adecuada, así como en torno a tres de cada cuatro votantes socialistas y de Sumar, y nueve de cada diez —o más— de los del PP y de Vox (GAD3-ABC, nov. 2026).

Las catástrofes analizadas, así como otros acontecimientos de impacto de los últimos años, —el apagón eléctrico de 2025 o la crisis de Ceuta en el verano de 2026—, ponen de manifiesto la recurrencia de las cuestiones abordadas. No es casualidad que en la conversación pública se hayan instalado como temas de gravísima relevancia la pérdida de confianza de la —entristecida— sociedad española, la erosión institucional, el desplazamiento de criterios técnico-administrativos por intereses partidistas y la degradación de nuestro Estado, de nuestras infraestructuras y de nuestros servicios. Algunas catástrofes y su recurrencia producen umbrales de desaprobación de los responsables políticos que parecen cortar transversalmente las identidades partidistas, como en el caso de la valoración de la gestión del gobierno valenciano tras la dana, y la demanda de dimisiones después del accidente de Urda. Quizá parte de la sociedad española conserve aún un reservorio cívico latente, a la espera de que alguien lo active en un ejercicio de "ética de la responsabilidad".

La estructuración partidista de estas crisis y controversias contribuye a fragmentar la confianza compartida. No se trata solo de que unos ciudadanos confíen más o menos en una institución concreta, sino de que puede debilitarse la expectativa de disponer de criterios comunes para evaluar la actuación institucional. La percepción del riesgo y de la responsabilidad está condicionada por valores, identidades y posiciones políticas previas, lo que ayuda a entender por qué una misma catástrofe puede generar lecturas tan distintas (Kahan, 2012). En este contexto, la confianza en las instituciones, los procedimientos e infraestructuras se vuelve especialmente frágil: la controversia pública ya no afecta solo a los gobiernos y la política, sino también a sistemas expertos, sistemas técnicos complejos e instituciones que vertebran nuestras sociedades (Giddens, 1990; Perrow, 1984).

En una democracia, los riesgos y su materialización tienen inevitablemente una traducción política, porque implican vidas humanas, recursos públicos, decisiones institucionales y criterios de justicia. La cuestión es qué tipo de política producen (Boin et al., 2007). Una política orientada a identificar causas, revisar protocolos, depurar responsabilidades y exigir rendición de cuentas es la mejor forma de contribuir al aprendizaje institucional. Otra de corte partidista, entregada a la sospecha mutua y a la confirmación de ideas e identidades previas, estrecha el espacio para la cooperación y da alas a la polarización. Cuando se conserva un suelo cívico común valorativo, la atribución de responsabilidades puede convertirse no solo en reproche, sino también en aprendizaje, para reparar y responder mejor ante la próxima crisis y evitar daños trágicos e irreversibles.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE DATOS

40dB. (2024). *Inundaciones provocadas por la dana.*

40dB. (2025). *La gestión de la dana en la Comunitat Valenciana.*

40dB. (2026). *El sistema ferroviario español.*

Alexander, J. C. (2006). *The civil sphere.* Polity Press.

Arias Maldonado, M. (2020). *Desde las ruinas del futuro: Teoría política de la pandemia.* Taurus.

Arias Maldonado, M. (2024). *Posverdad y democracia*. Página Indómita.

Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity*. SAGE.

Belver, M. (2 de noviembre de 2026). Los votantes del PSOE también se alejan de Puente: el 41 % pide su dimisión por la tragedia de Urda. *El Mundo*.

Boin, A., 't Hart, P., Stern, E., y **Sundelius, B. (2007 [2005]).** *La política de la gestión de crisis. El liderazgo público bajo presión* (traducción de José A. Olmeda). Instituto Nacional de Administración Pública.

Casillas Bayo, J. (8 de noviembre de 2026). El 63% de los españoles ven poco o nada seguro el tren tras el accidente de Urda. *ABC*, 8 de noviembre.

CIS. (2020a). *Estudio 3281. Barómetro de mayo*.

CIS. (2020b). *Estudio 3298. Efectos y consecuencias del coronavirus (I)*.

CIS. (2020c). *Estudio 3302. Efectos y consecuencias del coronavirus (II)*.

Cruz, M. (29 de julio de 2026). El Gobierno, el peor valorado ante los incendios: el 60% suspende su labor. *El Mundo*.

Díez García, R., y **Sribman, A.** (2024). How did the pandemic shape the dynamics of two civic communities? En **S. Maddanu** y **E. Toscano** (eds.), *Inequalities, youth, democracy and the pandemic* (pp. 223-236). Routledge.

Giddens, A. (1990). *The consequences of modernity*. Stanford University Press.

Gusfield, J. R. (1972 [1963]). *Symbolic crusade: Status politics and the American temperance movement*. University of Illinois Press.

Hunt, S., Benford, R., y **Snow, D.** (1994). Identity fields: Framing processes and the social construction of movement identities. En **E. Laraña, H. Johnston**, y **J. R. Gusfield** (eds.), *New social movements: From ideology to identity* (pp. 185-208). Temple University Press.

Kahan, D. M. (2012). Cultural cognition as a conception of the cultural theory of risk. En **S. Roeser, R. Hillerbrand, P. Sandin** y **M. Peterson** (eds.), *Handbook of risk theory* (pp 725-759). Springer.

Perrow, C. (1984). *Normal accidents: Living with high-risk technologies*. Basic Books.