



Informe preliminar

Suceso automotor

Tipo de evento: Colisión en intersección

Lugar: Calles Guaminí y Suárez, Mataderos, CABA.

Vehículos: Ómnibus urbano de pasajeros y furgón utilitario

Resultados: Ocho personas con lesiones

Fecha y hora: 26 de marzo de 2021, 12:40



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 7

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(+54) (11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst



Contenido

1. Introducción	3
1.1. Presentación JST	3
1.2. Modelo, método, y objetivo	3
2. Acciones desarrolladas	4
3. Descripción de la información recolectada	5
3.1. Reseña del suceso	5
3.2. Factores físicos	6
3.2.1. Vía y entorno	6
3.2.2. Vehículos involucrados	8
3.3. Secuencia fáctica	9
3.4. Datos de las empresas	12
3.5. Organismos intervinientes en el momento del suceso	12
3.6. Datos estadísticos de siniestros viales	13
4. Observaciones	13
5. Limitaciones	13



1. Introducción

1.1. Presentación JST

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. Fue creado en el año 2019 a través de la Ley 27514, que declaró de interés público y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte. La misión de la JST es contribuir a dicho fin mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones. Para lograrlo, se buscan identificar debilidades en las defensas del sistema de transporte y proponer acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro.

En este marco, la JST realiza estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, automotor y aeronáutico). En el caso del modo automotor, los estudios están centrados en sucesos que involucran: a) por lo menos un vehículo automotor de transporte de cargas o pasajeros, b) de jurisdicción nacional e internacional, c) en ocasión de servicio, y d) la muerte o lesiones graves de una persona o daños a las cosas o al ambiente. Excepcionalmente, se investigan también sucesos que, sin cumplir esas condiciones, son particularmente relevantes en términos de su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública, o que involucran problemas de carácter recurrente o bien cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros. De conformidad con la Ley 27514, todas las investigaciones tienen un carácter estrictamente técnico. Esto significa que sus resultados no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación administrativa o judicial, encontrándose prohibido para el organismo la determinación de responsabilidades civiles o criminales.

Uno de los productos de las investigaciones que realiza la JST es el Informe Preliminar de Seguridad Operacional. El contenido de este documento incluye una descripción y un análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).

1.2. Modelo, método, y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico. Desde esta perspectiva, se asume que un accidente es el resultado de la combinación de *factores inmediatos* y *condiciones latentes*, capaces de quebrar las defensas del



sistema. Los factores inmediatos aluden a la presencia de eventos o condiciones que tienen una contribución directa en el suceso y están espacialmente ubicados en la escena. Por su parte, los componentes latentes están conformados por un conjunto de decisiones organizacionales provenientes de diferentes niveles del sistema, de los cuales surgen las fallas inmediatas. La interacción entre ambos factores —deficiencias organizacionales y fallas inmediatas— pueden suscitar la ruptura de las defensas, es decir, de los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones. Desde esta óptica, un accidente no se concibe como el producto de un elemento aislado (por ejemplo, el error humano), sino en términos de relaciones entre factores pertenecientes a distintos niveles del sistema.

Dentro de esta perspectiva sistémica para el abordaje de accidentes, el estudio de un suceso se contextualiza dentro de un sistema constituido por múltiples niveles de interacción entre factores y actores. Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, y condiciones físicas del operador, 3) proceso organizacional y 4) factores gubernamentales, regulatorios, y sociales. En línea con los criterios generales de la JST, el objetivo del Informe Preliminar de Seguridad Operacional es proporcionar información descriptiva sobre los dos primeros niveles del sistema.

2. Acciones desarrolladas

Se describen a continuación las tareas correspondientes a la primera etapa de la investigación, realizadas hasta el momento de publicación del presente documento.

- Se realizó un relevamiento inicial de datos de manera remota.
- Se intervino en el lugar del suceso, realizando una observación sistemática y registros escritos, fotográficos, planimétricos.
- Se realizaron contactos informales con actores involucrados en las tareas de respuesta en campo.
- Se realizó el Informe Básico, que incluyó la identificación de involucrados directos, los vehículos y la constatación de las primeras barreras blandas del sistema (permisos y revisiones técnicas), algunas características de la infraestructura, entorno y ambiente del lugar del accidente.
- Posteriormente se relevaron las características de la intersección y se midió el caudal de tránsito.

- Se solicitó información a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), para consulta de capacitaciones, licencias y antecedentes de tránsito.
- Se realizaron consultas a CNRT con pedidos de información sobre certificados de revisión técnica vehicular (RTO), permisos para el servicio, recorrido, frecuencia, información sobre el seguro y reclamos de pasajeros referidos a la línea 92 y procedimientos de control, fiscalización y sanción de ómnibus urbanos de pasajeros.
- Se solicitó información al Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires respecto de estadística y registro de la siniestralidad en esa zona.
- Se solicitó información a la Empresa de Transportes Microómnibus Sáenz Peña S.R.L., correspondiente a la línea 92, de registros de filmaciones del viaje realizado el 26 de marzo de 2021 que se vio interrumpido por el suceso, posición GPS, velocidades del recorrido y capacitaciones del conductor.

3. Descripción de la información recolectada

3.1. Reseña del suceso

El viernes 26 de marzo del 2021, a las 12:40 aproximadamente, un ómnibus urbano en servicio de la línea 92, interno 45, (en adelante Vehículo 1) y un furgón Fiat Ducato (en adelante Vehículo 2) colisionaron en la intersección de las calles Guaminí y Justo Antonio Suárez, por las que transitaban respectivamente, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, CABA). A partir del impacto, los vehículos se desplazaron hacia la esquina sur, e invadieron la acera, embistiendo contra una edificación privada y postes ubicados sobre dicha acera. Conductores y pasajeros resultaron con lesiones de distintas magnitudes.



Figura 1. Fotografía de las posiciones finales de los dos vehículos involucrados. Fuente: JST, 2021.

3.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y los vehículos involucrados, según los resultados de los relevamientos en campo.

3.2.1. Vía y entorno

El suceso ocurrió sobre la intersección de las calles Guaminí y Justo Antonio Suárez, barrio de Mataderos, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (coordenadas geográficas: 34°40'07.9"S, 58°30'07.5"O).



Figura 2. Vista satelital del lugar del suceso, sobre la que se agregaron referencias. Fuente: Google Earth, 2021.

La calle Guaminí, por la que transitaba el ómnibus, presenta sentido único de circulación noroeste-sudeste, en tanto que la calle Justo Antonio Suárez, por la que transitaba el furgón, presenta sentido único de circulación noreste-sudoeste. Ambas calles cuentan con un ancho de calzada de 8 m y aceras cuyo ancho varía entre los 4,5 m y los 4,8 m. La calzada de la calle Guaminí se encuentra asfaltada, mientras que la calzada de la calle Suárez y la zona de intersección entre ambas vías posee calzada de hormigón.

La señalización horizontal consta de línea blanca de detención vehicular previa a la intersección en ambas calles y líneas blancas paralelas discontinuas que demarcan los cruces peatonales. En las zonas de ochava se observan los cordones de las aceras pintados en color amarillo y rampas para personas con movilidad reducida. No se advirtió señalización vertical relevante para el suceso investigado. Las aceras presentan árboles, columnas y postes, según se observa en las fotografías que se exhiben a continuación.



Figura 3. Vista de la intersección donde ocurrió el suceso, desde la calle Guaminí, por donde circulaba el furgón.
Fuente: JST, 2021.



Figura 4. Vista de la intersección donde ocurrió el suceso, desde la calle Suárez, por donde circulaba el ómnibus.
Fuente: JST, 2021.

Mediante un relevamiento de tránsito vehicular realizado en la misma franja horaria del suceso (entre las 11:00 y las 13:00 de un día hábil), se determinó que las características de caudal de circulación son muy similares en ambas calles y no se evidenciaron diferencias de velocidad significativas en la aproximación a la intersección.

En el relevamiento del área cercana al cruce y en cuatro cuadras previas por calle Guaminí, no se encontraron cámaras de seguridad privadas ni públicas.



A continuación, se describen las condiciones generales de la infraestructura vial:

Tabla 1. Infraestructura vial

Tipo de vía	Calles
Geometría del tramo	Intersección ortogonal
Configuración	Un carril de circulación y estacionamiento a ambos lados en ambas calles
Ancho de calzadas	8 m cada una
Material de la superficie	Hormigón - Asfalto
Iluminación	Natural diurna
Señalización horizontal	Sí
Señalización vertical	No
Semaforización	No
Estado meteorológico	Nublado

3.2.2. Vehículos involucrados

En la siguiente tabla se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre las unidades involucradas en el suceso.

Tabla 2. Datos del vehículo 1

Unidad	Ómnibus urbano	
Dominio	ONQ 349	
Denominación	M3: Vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a las 5 000 kg.	
Marca / Modelo	Mercedes Benz OH 1618 L SB/55	
Año modelo	2015	
Revisión Técnica Obligatoria	Tipo	Transp. Interjurisdiccional (Pasajeros)
	Realizada	5/1/2021
	Vencimiento	1/7/2021
	Resultado	Apto
	Estado	Vigente
Daños	Principalmente la zona frontal de la unidad.	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Pasajeros transportados	5 (cinco)
	Origen	Retiro
	Destino	A determinar
	Jurisdicción	Nacional



Sentido de circulación	Vía	Guaminí
	Desde	Noroeste
	Hacia	Sudeste

Tabla 1 – Datos del vehículo 2

Unidad	Furgón	
Dominio	JHN 274	
Denominación	N2: vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los 3 500 kg, pero inferior o igual a los 12 000 kg.	
Marca / Modelo	Fiat Ducato Maxicargo 2.3 JTD	
Año modelo	2010	
Revisión Técnica Obligatoria	Tipo	Transp. Interjurisdiccional (Cargas)
	Realizada	19/3/2020
	Vencimiento	No aplica
	Resultado	Rechazado
	Estado	No vigente
Daños	Zona lateral derecha y frontal principalmente	
Servicio	Ocasión de servicio	A determinar
	Carga transportada	A determinar
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
	Jurisdicción	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Justo Antonio Suárez
	Desde	Noreste
	Hacia	Suroeste

3.3. Secuencia fáctica

El ómnibus (Vehículo 1) circulaba en servicio dentro de su recorrido declarado por calle Guaminí, mientras que el furgón Fiat Ducato Maxicargo (Vehículo 2) lo hacía por calle Justo Antonio Suárez. El impacto ocurrió en la intersección de las calles Suárez y Guaminí, entre el sector anterior del Vehículo 1 y el sector lateral derecho delantero del Vehículo 2. A partir del impacto, ambos vehículos se desplazaron hacia la esquina sur del cruce, ingresando a la acera.

La zona de impacto queda evidenciada por una pequeña huella tipo brochazo correspondiente al Vehículo 2, situada a 0,7 m al sudoeste y a 1,2 m al noroeste del centro teórico de la intersección (Figura 5). Dicha huella presenta continuidad con una huella de trayectoria posimpacto del Vehículo 2 que

concluye en la zona donde chocó con su lateral derecho (puerta corrediza lateral en sector posterior) contra un poste de madera, el cual se ubica sobre la acera de la calle Guaminí (junto a un árbol que sufrió daños leves en su corteza) 13 m al sudoeste del centro teórico de la intersección y aproximadamente a 0,4 m del límite entre la calzada y la acera (Figura 6). El Vehículo 2 continuó su desplazamiento sobre la acera, y arribó a su punto de reposo en posición diagonal al eje longitudinal de la calle Guaminí, con su frente orientado hacia el sur, a 19 m al sudoeste del centro teórico de la intersección, con sus ruedas sobre la acera, a excepción de la rueda trasera izquierda, que concluyó sobre la calzada de la calle Guaminí.

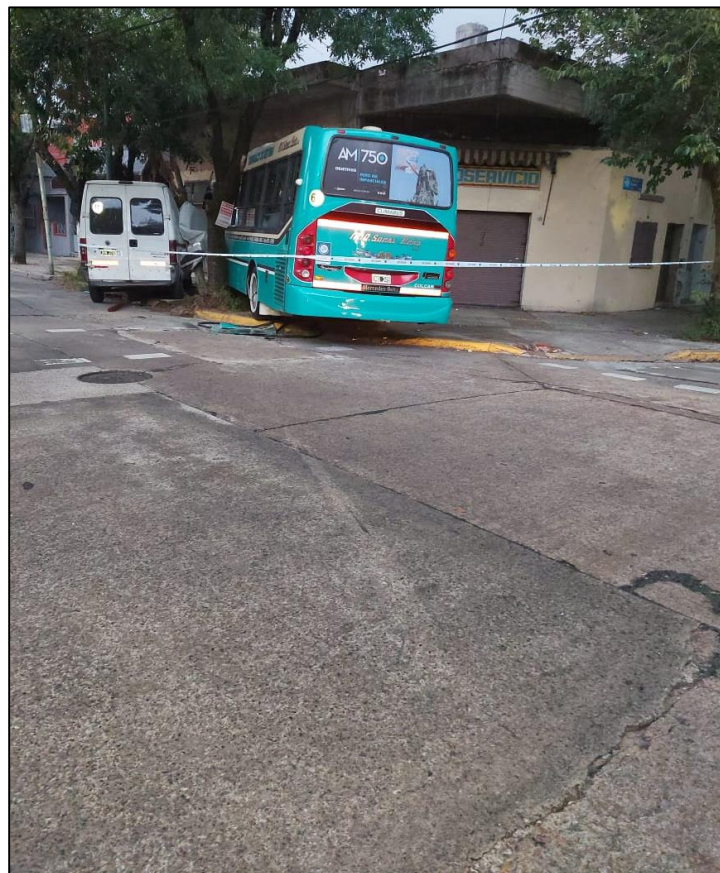


Figura 5. Vista de la intersección donde ocurrió el suceso, desde la zona de colisión hacia las posiciones finales de los vehículos. Fuente: JST, 2021.

El Vehículo 1, a partir de la colisión, se desplazó hacia la zona de la ochava sur de la intersección, ingresó a la acera de la calle Guaminí e impactó con su sector frontoangular derecho contra la mampostería y cortina metálica de una propiedad privada allí ubicada (Figuras 7 y 8). El Vehículo 1 arribó a su punto de reposo en posición diagonal al eje longitudinal de la calle Guaminí, con su frente a 17,4 m al sudoeste del centro teórico de la intersección, sus ruedas sobre la acera y su sector frontoangular derecho traspasando la línea de edificación a través de la cortina metálica impactada (Figura 8).

Poste de
madera
derribado



Figura 6. Daños en obstáculos en la acera. Fuente: JST, 2021.



Figura 7. Daños en fachada de propiedad privada. Fuente: JST, 2021.



Figura 8. Daños en la fachada de la construcción. Fuente: JST, 2021.

3.4. Datos de las empresas

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a las empresas de transporte de los vehículos.

Tabla 4. Datos de la empresa del ómnibus

Empresa	Empresa de Transporte Microómnibus Saenz Peña S.R.L.
Fecha de inscripción	21/12/1958
Actividad	Servicio de transporte automotor urbano y suburbano regular de pasajeros.

Tabla 5. Datos de la empresa del furgón

Empresa	Setex S.A.
Certificado	367943
Fecha de inscripción	09/2012
Actividad	Transportista de carga propia – carga general

3.5. Organismos intervinientes en el momento del suceso

Los organismos de respuesta a la emergencia, identificados en el relevamiento de campo, fueron los que a continuación se detallan:

- Comisaría Vecinal 9A de la Policía de la Ciudad de Buenos Aires
- Accidentólogo Policial



- SAME
- Cuartel Octavo de Bomberos de la Ciudad de Buenos Aires
- Guardia de Auxilio de la Ciudad de Buenos Aires

NOTA: Tomó intervención la Fiscalía PCyF 31 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

3.6. Datos estadísticos de siniestros viales

El Observatorio de Seguridad Vial de CABA brindó información sobre 16 siniestros viales registrados entre 2019 y 2020 en el radio de 500 m desde el lugar del suceso. Se relevaron las ubicaciones específicas de cada hecho y se constató que 7 de ellos ocurrieron en intersecciones de calles con características similares a la de este suceso (aproximadamente el 44% del total). Las características evaluadas fueron:

- calles con un único sentido de circulación
- estacionamiento permitido a ambos lados de la calzada
- anchos de calzada similares

4. Observaciones

A continuación, se nombran algunos posibles temas de estudio que surgieron de la investigación realizada hasta el momento de esta publicación:

- Control y fiscalización del cumplimiento de leyes de tránsito en los servicios de transporte de pasajeros de jurisdicción nacional.
- Evaluación de necesidades de instalación de reductores de velocidad y señalización complementaria en intersecciones de calles con características semejantes u otro mecanismo que contribuya a reducir las posibilidades de sucesos similares.

5. Limitaciones

Los resultados de este informe se corresponden con los datos obtenidos de los diversos relevamientos realizados en campo, consultas web, información brindada por la empresa de transporte de ómnibus y por organismos de control y fiscalización tales como CNRT y Observatorio de Seguridad Vial de CABA. De algunas instituciones no se obtuvo respuesta.