

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: Pasajeros y cargas, colisión, Villa Devoto, CABA

Fecha y hora: 19/10/2022 11:00

Vehículos: un ómnibus urbano y un camión con semirremolque de caja abierta volcadora

Resultados: diez personas lesionadas

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Expediente: EX-2022-112279389- -APN-DNISAU#JST

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8

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. Título: 131. IP. Pasajeros y cargas, colisión, Villa Devoto, CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	3
1. ACCIONES DESARROLLADAS	4
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	4
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	4
2.2. FACTORES FÍSICOS	5
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	5
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	9
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	13
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	13
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	14
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	14
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	17
3. OBSERVACIONES	17
4. LIMITACIONES.....	18

INTRODUCCIÓN

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 partir 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, que incluye una descripción y 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).



Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico (Reason 2008; MAPRIACC 2020). 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 que 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, los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones (Reason, 1997). 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 (Stanton, 2019). 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, condiciones físicas y 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.



LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS¹

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

DUT: Documento Universal de Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se desarrollan por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.



1. 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 el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico [IF-2022-115443002-APN-DNISAU#JST], que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y una reseña del suceso.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias de los vehículos involucrados en la base de datos de RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron los resultados del RUTA referentes a la empresa y al/los vehículo/s de transporte de cargas y en las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas

A partir de los datos obtenidos, se realiza la descripción del suceso en el siguiente apartado.

2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

A continuación, se desarrolla la descripción de la información obtenida a partir de la presente investigación preliminar del suceso.

2.1. Reseña del suceso

El suceso tuvo lugar en la intersección de las avenidas Francisco Beiró y Lope de Vega cuando, por razones que son motivo de investigación, se produjo una colisión entre un camión de caja abierta volcadora (Vehículo 1), el cual transportaba tierra, y un ómnibus urbano (Vehículo 2). La intersección citada cuenta con semáforos

reguladores del tránsito. Como consecuencia de la colisión, se registraron daños a los vehículos, a la propiedad y personas lesionadas.



Figura 1. Vista panorámica de la intersección dentro de la cual ocurrió la colisión. En la imagen se pueden apreciar las posiciones finales alcanzadas por el ómnibus y el camión con semirremolque.

Fuente: JST, 2022

2.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y los vehículos involucrados, según los resultados de los primeros relevamientos en campo. Esta información es provisional y puede ser ampliada o modificada, conforme avance la investigación.

2.2.1. Vía y entorno

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Dobles sentidos
Geometría del tramo	Intersección tipo +
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No
Condiciones de la calzada	Seca y limpia



Medio	
Luminosidad	Diurna
Iluminación artificial	No aplica
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	Otro
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	No

El suceso ocurrió en el barrio de Villa Devoto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la intersección de la Avenida Lope de Vega y Avenida Francisco Beiró, la cual se encuentra localizada en las coordenadas geográficas -34.61401 -58.52508.



Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2022



La Avenida Lope de Vega está configurada con un trazado recto sobre el cual el tránsito se desarrolla en dos sentidos a través de dos bandas de circulación que a su vez cuentan con dos carriles por mano. Los carriles del cardinal suroeste conducen el tránsito hacia el cardinal sureste (hacia la calle Coronel Ramón Lista) y los carriles del cardinal noreste lo hacen hacia el cardinal noroeste (hacia la calle Navarro). La superficie de la calzada es de asfalto y se encuentra en buenas condiciones.

El ancho total de la avenida es de 14,6 m y la separación entre sus bandas de circulación está dada por la demarcación horizontal de doble línea amarilla continua. El desplazamiento preimpacto del Vehículo 1 se realizó a través de la banda de circulación sureste, la cual con sus dos carriles posee un ancho de 7,1 m. La separación entre ellos está delimitada por una línea blanca discontinua que en la aproximación a la bocacalle se vuelve continua y culmina contra la línea blanca perpendicular a la calzada, demarcatoria de la detención vehicular. Por delante de ella se observa señalización horizontal de senda peatonal.

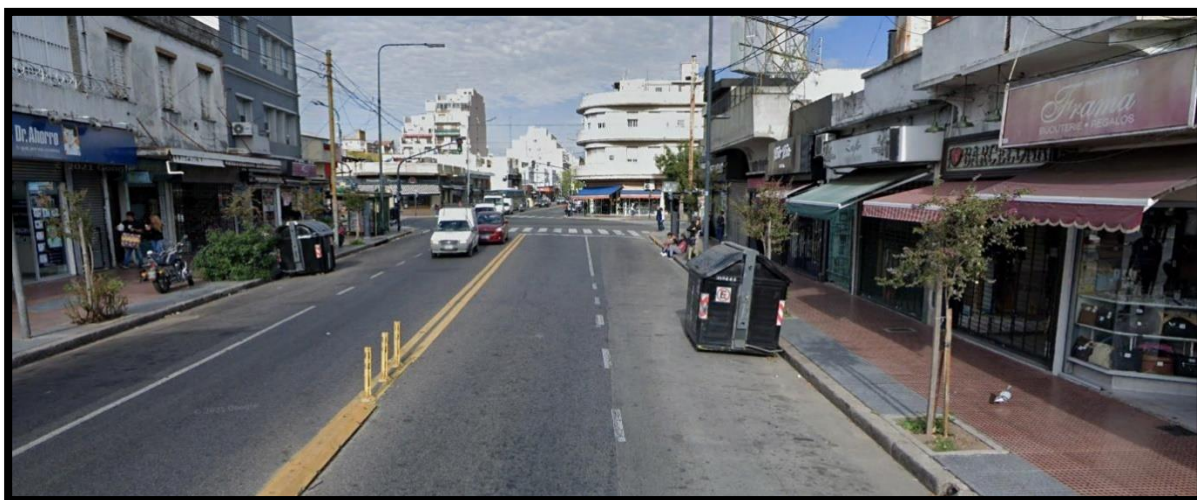


Figura 3. Vista panorámica de la Avenida Lope de Vega, por la cual se desplazaba previamente el Vehículo 1 en aproximación a la intersección con la Avenida Francisco Beiró. Fuente: Google, 2022

En cuanto a la Avenida Francisco Beiró, presenta trazado recto y el flujo vehicular se organiza en dos sentidos, mediante dos bandas de circulación, cada una de las cuales cuenta con dos carriles por mano. Los carriles del cardinal noroeste conducen hacia el cardinal suroeste (hacia la calle Virgilio) y los carriles del cardinal sureste se



direccionan hacia el cardinal noreste (hacia la calle Pedro Calderón de la Barca). Su superficie es asfaltada y se halla en buenas condiciones.

Dicha avenida cuenta con un ancho total de 14,3 m y la separación entre sus bandas de circulación está dada por la demarcación horizontal de doble línea amarilla continua. El Vehículo 2 se desplazaba previamente por la banda de circulación noreste, la cual, con sus dos carriles posee un ancho de 7,2 m. La separación entre ellos está delimitada por una línea blanca discontinua que en la aproximación a la bocacalle se torna continua y culmina contra la línea blanca perpendicular a la calzada demarcatoria de la detención vehicular. Por delante de ella se observa señalización horizontal de senda peatonal.

Se destaca que 22 m antes de la intersección, sobre la vereda noreste de la avenida Beiró, se encuentra instalada una parada de ómnibus de la Línea 108.

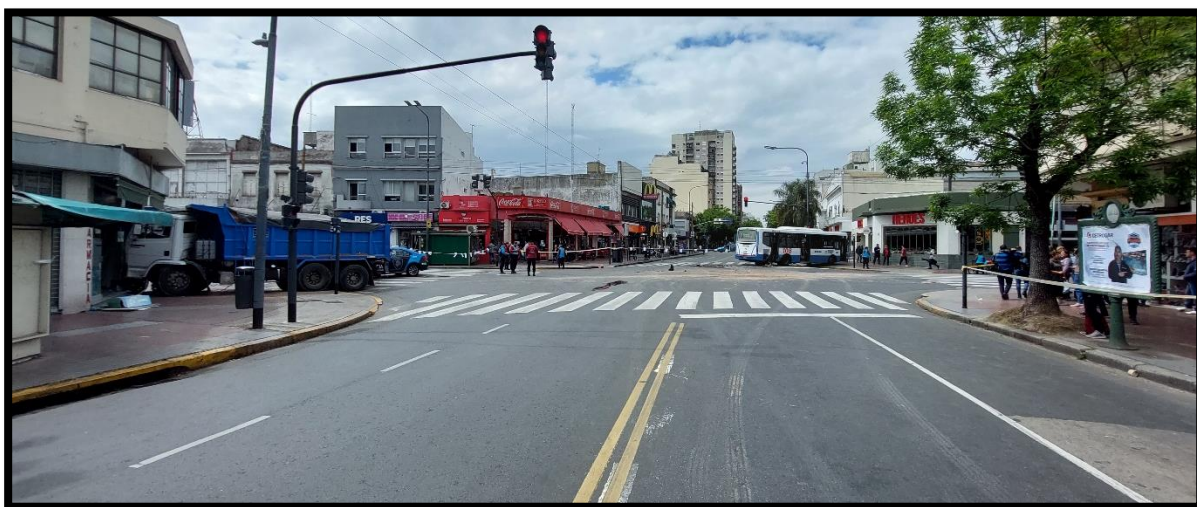


Figura 4. Vista panorámica de la Avenida Francisco Beiró por la cual se desplazaba previamente el Vehículo 2 en aproximación a la intersección con la Avenida Lope de Vega. Fuente: JST, 2022



Figura 5. Parada de ómnibus de la Línea 108 instalada sobre la vereda de la Avenida Francisco Beiró metros antes de la intersección con la Avenida Lope de Vega. Fuente: JST, 2022

Respecto de la intersección entre ambas avenidas, se encuentra regulada por semáforos, los cuales se encontraban en funcionamiento. En el sitio se filmó el comportamiento de sus ciclos.

2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre los vehículos involucrados en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (cargas)	Dominio: FMP031	Tipo: Camión rígido
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Mercedes Benz	
Modelo	2423K	
Año	2006	
Tipo de caja	Caja abierta volcadora	
Configuración de ejes	1S-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	084- Inspección Técnica San Justo SA
	Resultado	Apto
	Realizada	26/7/2022
	Vencimiento	26/7/2023
RUTA	Estado	Vigente
	Validación	11/1/2021



	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Anterior	
Descripción de daños	Desprendimiento de paragolpes, rotura de parabrisas, parrilla y parantes.	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Tierra
	Origen	A determinar
	Destino	A determinar
Sentido de circulación	Vía	Lope de Vega
	Desde	Coronel Ramón Lista
	Hacia	Navarro



Figura 6. Fotovalidación obtenida de la RTO del Vehículo 1. Fuente: RTO, CENT, 2022

Daños en el Vehículo 1

La unidad presenta daños en el frente por causa del impacto contra el ómnibus y posteriormente contra la infraestructura edilicia de un local comercial. Esto produjo el desprendimiento del paragolpes delantero y la afectación del larguero derecho del chasis. Se observan deformaciones en la cabina, principalmente acentuadas del lado derecho, que produjeron el corrimiento e inclinación hacia atrás de su estructura y su rotación hacia dicho costado.



Figura 7. Vista lateral derecha de los daños en el Vehículo 1. Fuente: JST, 2022



Figura 8. Vista lateral izquierda de los daños en el Vehículo 1. Fuente: JST, 2022

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (pasajeros urbano)	Dominio: AA935OA	Tipo: Ómnibus urbano
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	TodoBus



	Modelo	A determinar
Chasis	Marca	Agrale
	Modelo	00500U
Año	2017	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	073- Coltec Ciudadela SA
	Resultado	Apto
	Realizada	9/5/2022
	Vencimiento	9/11/2022
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	26	
Empresa	Empresa de Transporte Tte. Gral. Roca SA	
Interno	2435	
Seguro	Vencimiento	1/6/2023
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio público, común de línea urbano y suburbano
	Línea	108
	Ramal	Liniers-Retiro
Sentido de circulación	Vía	Francisco Beiró
	Desde	Virgilio
	Hacia	Pedro Calderón de la Barca
Ubicación de daños	Lateral derecho	
Descripción de daños	Rotura de escalera puerta trasera y tapa de inspección del vano motor	



Figura 9. Fotovalidación obtenida de la RTO del Vehículo 2. Fuente: CNRT, 2022

Daños en el Vehículo 2

El ómnibus presenta daños principalmente alojados en el lateral posterior derecho, donde se observan deformaciones en la compuerta de ascenso y descenso de pasajeros, plegamientos y roturas del panel posterior, así como también efracciones longitudinales desde la zona media hasta el extremo trasero.



Figura 10. Vista lateral izquierda de los daños en el Vehículo 1. Fuente: JST, 2022

2.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a las empresas transportistas y al personal de conducción del vehículo involucrado en el suceso.

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 4. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Certificado RUTA	A171542
Fecha de inscripción	22/4/2014
Tipo de transportista	Transportista de carga propio
Categoría del transportista	Transportista de Carga Propia (T.C.P)

Tabla 5. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 2

Número de empresa	2045
Fecha de inscripción	22/11/1995
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional



2.3.2. Personal involucrado

Tabla 6. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Género	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	A determinar	Lesionado
Conductor 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	Varón	A determinar	Lesionado

Tabla 7. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1	Conductora 2
Porte	Centro emisor	A determinar	A determinar
	Sistema	A determinar	A determinar
	Clase	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	A determinar
LiNTI	Categoría	A determinar	A determinar
	Vencimiento	A determinar	

Tabla 8. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
8	Vehículo 2	Pasajero	Con lesiones

2.4. Secuencia fáctica

A partir del análisis preliminar de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos.

El Vehículo 2 se encontraba detenido sobre el carril derecho de la banda de circulación sureste de la Avenida Francisco Beiró en proximidad a la intersección con la Avenida Lope de Vega. Posteriormente inició la marcha y comenzó a trasponer la intersección, dirigiéndose hacia el cardinal noreste.

² Pueden consultarse las categorías señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).



Figura 11. Captura de video en la cual se puede apreciar al Vehículo 2 detenido sobre el carril derecho de la banda de circulación sureste de la Avenida Francisco Beiró. Fuente: [Twitter](#), 2022

Mientras el Vehículo 2 cruzaba la intersección, el Vehículo 1 arribó a su vez desde el carril izquierdo de la banda de circulación noreste de la Avenida Lope de Vega, movilizándose hacia el cardinal noroeste y embistió con su frente el lateral derecho posterior del ómnibus.



Figura 12. En la captura de video se observa al Vehículo 2 trasponiendo la intersección mientras resulta embestido por su derecha por el Vehículo 1, que se encontraba transitando sobre el carril izquierdo de la banda de circulación noreste de la Avenida Lope de Vega. Fuente: [Twitter](#), 2022

La fuerza aplicada por el Vehículo 1 durante el impacto indujo al Vehículo 2 a desarrollar un derrape que luego lo llevó a detenerse sobre la vereda de la ochava este. Por su parte, el Vehículo 1 describió una trayectoria semicircular hasta que ingresó a la vereda de la ochava oeste, donde impactó con el sector anterior de su estructura el frente edilicio de un local comercial instalado allí.



Figura 13. En la imagen se puede ver el derrape al que fue inducido el Vehículo 2 mientras el Vehículo 1 prosiguió su avance hacia la ochava oeste. Fuente: [Twitter](#), 2022



Figura 14. La captura de video permite apreciar las posiciones finales alcanzadas por los vehículos protagonistas de la colisión. Fuente: [Twitter](#), 2022



Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

A partir de la descripción realizada previamente, y en relación con la secuencia fáctica, es posible establecer los siguientes aspectos del suceso:

- La dinámica del suceso ha podido ser descrita con bastante precisión a partir de un video grabado por una cámara de seguridad instalada en proximidad a la intersección, a través de la cual se verificó la cadena de acontecimientos que propiciaron la ocurrencia del siniestro.
- La grabación fílmica del hecho no posibilita ver los comportamientos de los semáforos instalados en la intersección. Es por ello que, durante el procesamiento del lugar, se efectuó una evaluación del funcionamiento de los semáforos con registros de los comportamientos de sus ciclos, fases e interfases.
- La captura en video del suceso permitió visualizar la existencia de un camión de carga estacionado junto al cordón suroeste de la Avenida Lope de Vega, detenido sobre la proyección de la línea visual de los conductores en la ochava.

2.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

Los organismos de información y de respuesta a la emergencia identificados en el relevamiento de campo fueron:

- Comisaría Vecinal 11B de CABA.
- División de Ingeniería Vial de la Superintendencia de Policía Científica de la Policía de CABA.
- Fiscalía Penal, Contravencional y de Faltas 29 de CABA.
- Fiscalía Penal, Contravencional y de Faltas 38 de CABA.
- Cuerpo de bomberos de CABA

3. OBSERVACIONES

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los temas de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:



- Factores y elementos asociados a la distracción en la conducción.
- Formación de conductores de transporte automotor.

4. LIMITACIONES

Los aportes del presente informe a la investigación se encuentran limitados por lo siguiente:

- Se aguarda información solicitada para complementar el proceso de recolección de datos y análisis.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: IP / 131. Pasajeros y Cargas, colisión, Villa Devoto, CABA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 21 pagina/s.