

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 146. IP. Cargas. Choque. Migueletes. CABA

Fecha y hora: 25/1/2023 10:26 (UTC-3)

Vehículos: un camión con semirremolque y un vehículo particular

Resultados: dos personas ilesas, una persona lesionada

Expediente: EX-2023-10356393- -APN-DNISAU#JST

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 10/3/2023

En relación con el suceso ocurrido el 25/1/2023, es decisión de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte no continuar con la investigación, conforme Resolución 2022-428-APN-JST#MTR y artículo 6 de la Ley 27514. Asimismo, según artículo 21 de esa ley, podrá arbitrarse la reapertura de la investigación, sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.



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: 146. IP. Cargas.

Choque. Migueletes. 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	4
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	6
1. ACCIONES DESARROLLADAS	7
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	7
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	7
2.2. FACTORES FÍSICOS	8
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	8
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	12
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	18
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	18
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	18
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	19
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	22
3. OBSERVACIONES	22
4. LIMITACIONES.....	23



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

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

RUTA: Registro Único de Transporte Automotor

SAME: Sistema de Atención Médica de Emergencia

AUSOL: Autopistas del Sol

A/D: A determinar

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-2023-11514306-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 RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas en el suceso.
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción

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 Av. Gral. Paz a la altura de la estación Migueletes del ramal Retiro – José León Suarez del tren Mitre, en el barrio de Villa Pueyrredón, CABA. Por razones que se encuentran bajo investigación, un camión con semirremolque que trasladaba un contenedor y que circulaba en dirección hacia el Riachuelo chocó el

contenedor contra un puente vehicular, lo cual provocó su desprendimiento, y luego aplastó un automóvil. Como consecuencia del suceso, se registraron daños en la infraestructura vial, los vehículos y lesiones en dos personas.



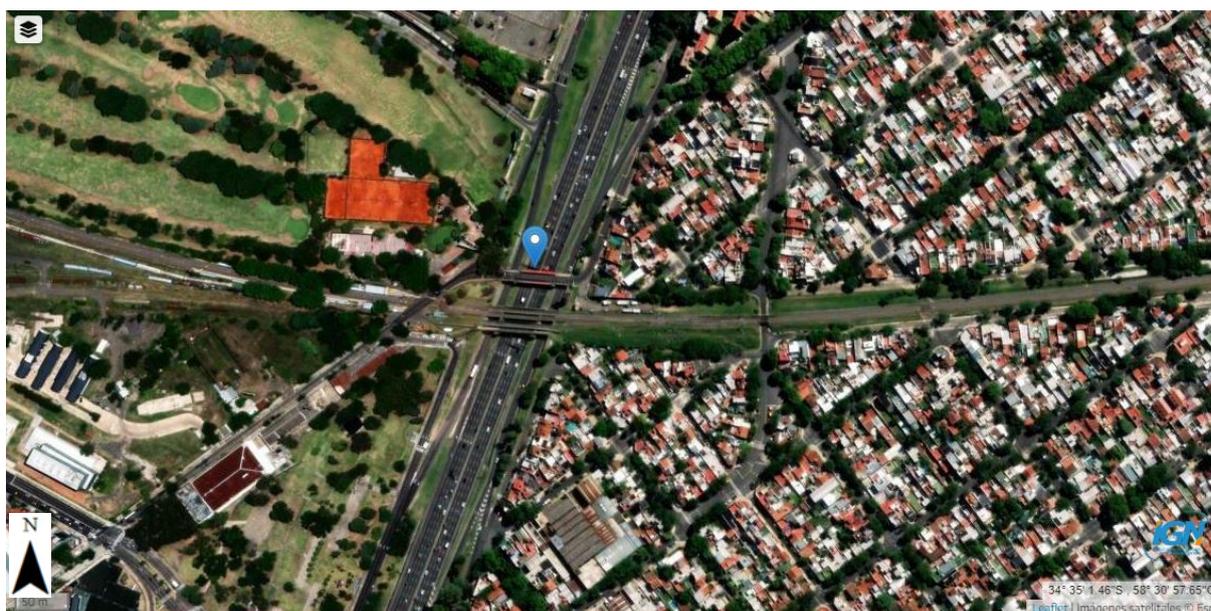
Figura 1. Posiciones de los vehículos participantes en el suceso al momento de llegada al lugar del suceso. Fuente: JST, 2023

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

El suceso tuvo lugar en la Av. Gral. Paz a la altura de la estación Migueletes del ramal Retiro – José León Suarez del tren Mitre, en el barrio de Villa Pueyrredón, CABA, en las coordenadas geográficas aproximadas -34.580944, -58.514825.



Referencias

-  Lugar del suceso
-  Ruta Nacional
-  Ruta Provincial
-  Ferrocarril
-  Límite interdepartamental
-  Límite interprovincial

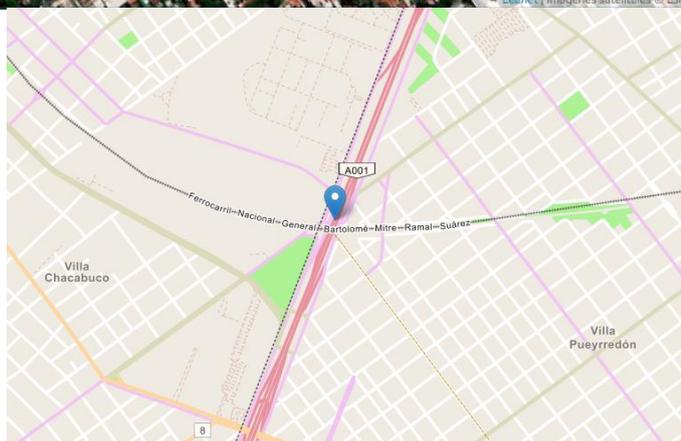


Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: [IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Autopista
Configuración	Cuatro carriles por mano de circulación
Geometría del tramo	Recta con paso superior (puente)
Material superficie	Asfalto
División física	Barrera
Material división física	Hormigón
Condiciones de la calzada	Seca y limpia

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

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La traza presenta una configuración de doble calzada y cuatro carriles por mano, con un sentido de circulación hacia el Riachuelo y el opuesto hacia el Río de la Plata, divididos físicamente por una barrera rígida de hormigón. La vía presenta geometría recta, con un paso superior conformado por un puente peatonal contiguo a un puente vehicular (puente Curupaytí) y más adelante, de acuerdo al sentido de circulación hacia el Riachuelo como transitaban los vehículos involucrados, se observa otro puente para el paso superior de las vías del ferrocarril General Bartolomé Mitre, ramal Suárez.



Figura 3. Vista de la ubicación de los puentes. Fuente: Google Earth, 2023

A continuación, se describe el sentido de circulación hacia el Riachuelo.

En el sector donde ocurrió el suceso, de forma previa y contigua al puente Curupaytí, la calzada presenta un ancho aproximado de 11,6 m. Junto a cada borde de calzada se observan barreras rígidas de hormigón. Cabe aclarar que antes del puente, junto al carril derecho, existe una banquina asfaltada de 3,5 m de ancho que linda con una barrera semirrígida metálica, situada en un talud de pasto que separa la calzada principal de la vía colectora. Al aproximarse al puente, el ancho de la banquina se reduce progresivamente hasta desaparecer y la barrera lateral pasa a ser rígida de hormigón.

Se relevó señalización vertical, aérea y horizontal presentes en la zona del suceso. Entre ellas, se observó indicador reglamentario de altura máxima de 3,80 m, indicador informativo de orientación de destino Av. San Martín - Riachuelo, línea blanca continua de demarcación de borde de calzada y línea blanca discontinua de separación de carriles, todas en buen estado de conservación. Se enumerarán los carriles, siendo el primer carril el que se encuentra junto a la barrera de contención divisora de manos de circulación.

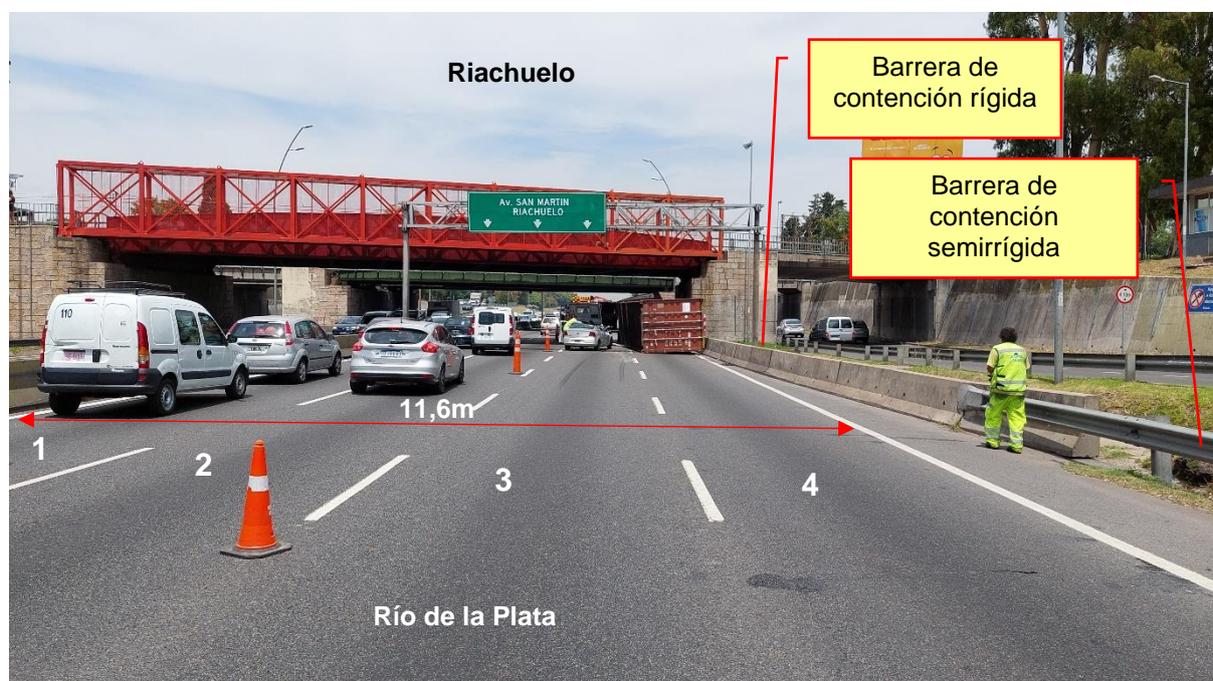


Figura 4. Características de la vía donde se produjeron las colisiones. Fuente: JST, 2023



Figura 5. Señalización vertical previa al conjunto de puentes. Fuente: JST, 2023

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: TMN618	Tipo: Camión tractor
Categoría	N3: vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los doce mil kilogramos	
Marca	Mercedes Benz	
Modelo	L 1938/56	
Año	1993	
Tipo de caja	Caja abierta, playo o con barandas	
Configuración de ejes	1S-1D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	140-101 Pergal SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	3/9/2022
	Vencimiento	3/3/2023



	Estado	Vigente
RUTA	Validación	14/9/2022
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	A determinar	
Dominio: AC073PE	Tipo: Semirremolque	
Categoría	O4: remolques cuyo peso máximo es mayor a diez mil kilogramos	
Marca	Cormetal	
Modelo	S-2-14400-CH34621	
Año	2016	
Tipo de caja	Caja abierta, playo o con barandas	
Configuración de ejes	1D-2D	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Cargas interjurisdiccional
	Emisor	140-101 Pergal SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	2/3/2022
	Vencimiento	2/3/2023
	Estado	Vigente
RUTA	Validación	6/1/2023
	Clase de carga habilitada	Carga general
Ubicación de daños	Lateral derecho, lateral izquierdo y posterior	
Descripción de daños	Desprendimiento de barandas volcables de ambos laterales y portón trasero.	
Servicio	Ocasión de servicio	Sí
	Carga transportada	Contenedor vacío
	Origen	Zárate
	Destino	Comodoro Rivadavia
Sentido de circulación	Vía	Avenida Gral. Paz
	Desde	Río de la Plata
	Hacia	Riachuelo



Fecha Revisión: 28/02/2023
Fecha Vencimiento: 28/08/2023
Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: T 349009
Taller: (101) PERGAL S.R.L.



Figura 6. Fotovalidación del camión dominio TMN618. Fuente: RTO, CENT, 2023

Fecha Revisión: 28/02/2023
Fecha Vencimiento: 28/02/2024
Resultado: Apto
Tipo de Uso: GC (Carga Interjurisdiccional)
Certificado: T 349010
Taller: (101) PERGAL S.R.L.



Figura 7. Fotovalidación del semirremolque dominio AC073PE. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

En la unidad tractora del Vehículo 1 no se observaron daños atribuibles al suceso.



Figura 8. Daños en el sector frontal no relacionados con el suceso. Fuente: JST, 2023



Figura 9. Laterales sin daños relacionados con el suceso. Fuente: JST, 2023

El semirremolque del Vehículo 1 sufrió daños en el piso de la caja de carga y desprendimiento de parantes y barandas volcables.



Figura 10. Daños que ocasionó el contenedor en el semirremolque luego del impacto con el puente vehicular. Fuente: JST, 2023

Tabla 3. Datos del Vehículo 2

Vehículo 2 (particular)	Tipo: Sedán
Categoría	M1: vehículo para transporte de pasajeros que no contengan más de ocho asientos, además del asiento del conductor, y que cargado no exceda de un peso máximo de tres mil quinientos kilogramos
Marca	Volkswagen
Modelo	Voyage
Uso	A determinar
Sentido de circulación	Vía Avenida Gral. Paz
	Desde Río de la Plata
	Hacia Riachuelo
Ubicación de daños	Techo, anterior y lateral derecho

Daños en el Vehículo 2

El Vehículo 2 presentó daños en el chasis, techo y parantes y en partes de la carrocería del lateral derecho y sector delantero. Se observaron otros daños leves no atribuibles al suceso investigado.

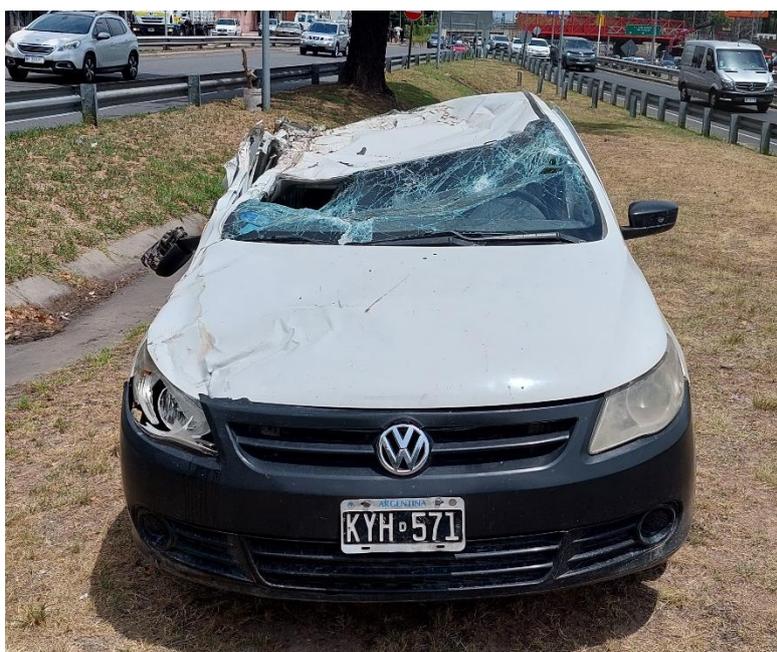


Figura 11. Daños que adquirió el Vehículo 2 a causa de una fuerza actuante de arriba hacia abajo.

Fuente: JST, 2023



Figura 12. Vista del sector trasero y lateral derecho del Vehículo. Fuente: JST, 2023



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	A746860
Fecha de inscripción	21/12/2018
Tipo de transportista	Empresa de transporte
Categoría del transportista	Transporte de Carga Masiva o Granel (T.C.M.G), Transporte de Carga Propia (T.C.P), Transporte de Carga Fraccionada (T.C.F), Transporte de Carga Peligrosa (T.C.Pg)

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 5. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Datos básicos del personal de conducción que participó del suceso					
Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	A determinar	Ileso
Conductora 2	Vehículo 2	Conducción efectiva	A determinar	A determinar	Lesionada

Tabla 6. Habilitaciones del personal de conducción²

Habilitaciones del personal de conducción		
Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	Chubut – Comodoro Rivadavia
	Sistema	Nacional
	Clase	A1.4, E1, E2
	Vencimiento	31/3/2023
LiNTI	Categoría	Cargas Generales
	Vencimiento	28/10/2023

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

Tabla 7. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
1	Vehículo 2	Acompañante	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.

Sobre la Av. Gral. Paz, en dirección hacia el Riachuelo y sobre el cuarto carril, circulaba el Vehículo 1. El Vehículo 2 circulaba en dirección hacia el Riachuelo, por detrás del Vehículo 1, sobre el tercer carril.

Al llegar a la intersección con el puente vehicular, el contenedor transportado por el Vehículo 1 impactó contra el puente. Lo expresado quedó evidenciado por los daños que se observó en las partes bajas del puente vehicular y los daños en el sector superior izquierdo del contenedor.

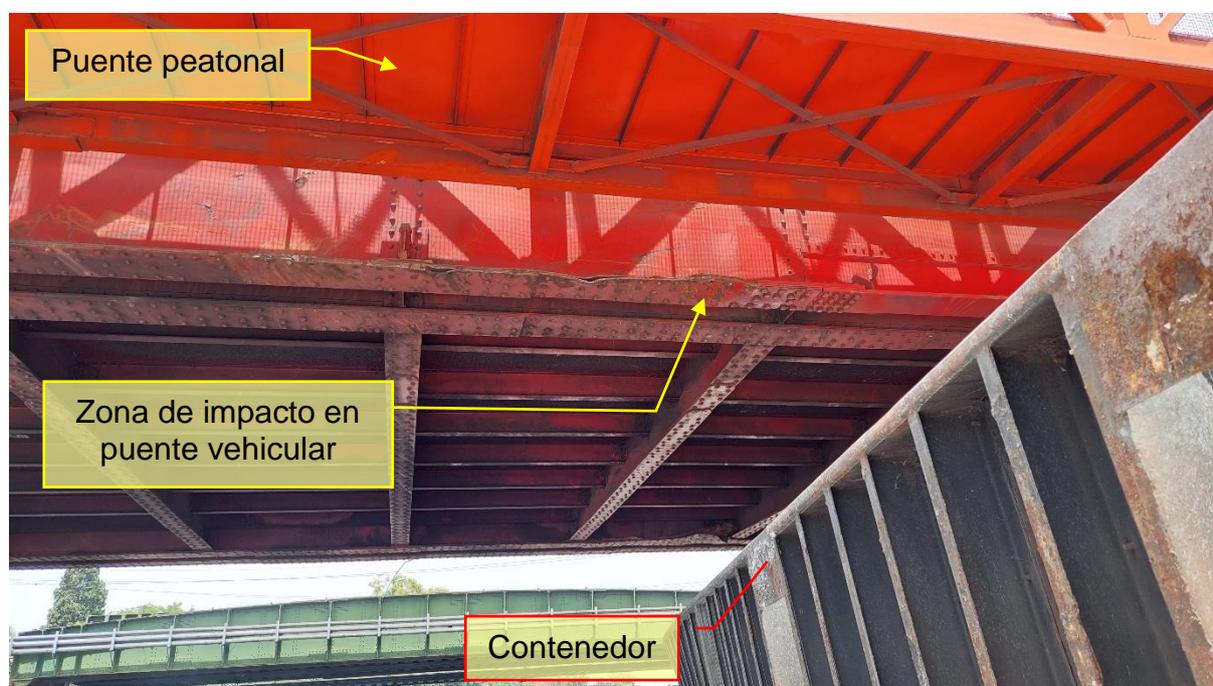


Figura 13. Sector del puente vehicular deformado por el choque. Fuente: JST, 2023



Figura 14. Daños adquiridos por el contenedor en el choque con el puente vehicular. Fuente: JST, 2023

Luego del impacto de su carga, el Vehículo 1 continuó circulando, lo cual provocó que el contenedor transportado se desplazara en dirección hacia la calzada. Al momento del relevamiento el Vehículo 1 se encontró detenido sobre el cuarto carril, el de su circulación original, a 83 m hacia el Riachuelo desde el sector impactado del puente vehicular.



Figura 15. Ubicación del Vehículo 1 al momento de nuestra llegada, sobre el cuarto carril de circulación. Fuente: JST, 2023

Luego de haberse desprendido del Vehículo 1, el contenedor transportado impactó y aplastó parcialmente al Vehículo 2, el cual circulaba por el tercer carril, de forma contigua al Vehículo 1. Esto quedó evidenciado por la ubicación de los daños adquiridos.

Previamente a la colisión con el contenedor transportado por el Vehículo 1, el conductor del Vehículo 2 realizó una maniobra defensiva de frenado, determinada por la huella de frenado de 16,7 m que se imprimió sobre el tercer carril, iniciando a 41,4 m del puente vehicular en dirección al Río de la Plata.

Al momento de nuestra llegada al lugar del suceso, el Vehículo 2 se encontraba detenido sobre el tercer carril, con su sector frontal orientado hacia el Riachuelo. De forma paralela sobre el cuarto carril y apoyado sobre su lateral derecho se encontró al contenedor transportado por el Vehículo 1.



Figura 16. Huella de frenado pre impacto y lugares de reposo del contenedor y Vehículo 2 al momento de arribo al lugar del suceso. Fuente: JST, 2023



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

- Previo a la intersección con el puente vehicular, se relevó señalización vertical que indicaba la altura máxima de 3,80 m
- La señal de altura máxima se encontró en buenas condiciones de conservación y no se observaron elementos fijos que dificulten su visualización
- No se observó una maniobra defensiva por parte del conductor del Vehículo 1 previo o posterior al choque con el puente vehicular
- Se relevó una huella de frenado preimpacto del Vehículo 2
- Las condiciones climáticas y de visibilidad eran buenas

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:

- Policía Vecinal 11B Anexo
- Policía científica
- Bomberos de la Ciudad de Buenos Aires
- SAME
- AUSOL

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:

- Ubicación de señales de restricción de peso y altura para transporte de carga en los ingresos y en la Av. Gral. Paz
- Incorporación de información y/o alertas en dispositivos de navegación tipo GPS que indiquen las vías de circulación con restricciones de peso y altura para transporte de carga



4. LIMITACIONES

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

- Se requieren actividades adicionales para complementar los registros de datos y análisis