



Informe Provisional

SUCESO: accidente

TÍTULO: Descarrilamiento del tren de cargas G10 en cercanías de la estación
La Cautiva, Río Cuarto, Córdoba

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 4 de febrero de 2024 a las 15:06 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2024-12738324- -APN-JST#MINF

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS FERROVIARIOS



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (C1005AAG), Argentina.

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: Descarrilamiento del tren de cargas G10 en cercanías de la estación La Cautiva, Río Cuarto, Córdoba. Junta de Seguridad en el Transporte, 2025.

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

ÍNDICE

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	4
SOBRE LA JST	5
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	6
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.....	8
1.1. RESEÑA DEL SUCESO Y DEL ENTORNO.....	8
1.2. INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS INVOLUCRADOS.....	9
1.2.1. PERSONAL OPERATIVO	9
1.2.2. MATERIAL RODANTE	9
1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	10
1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN	10
1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN	11
1.3. DINÁMICA DEL SUCESO.....	11
1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN	11
1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO	12
1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS	13
1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....	13
1.4.1. LESIONES A PERSONAS	13
1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE	13

1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS	15
1.4.4. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE.....	15
15. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN	15
15.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO.....	15
15.2. DATOS METEOROLÓGICOS.....	15
1.6. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO.....	15
2. ACCIONES Y AVANCES	17
3. NOTA FINAL.....	17

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

AUV: autorización de uso de vía

BCyL: Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima

BS: Normas Británicas (British Standards)

CCPT: Centro de Control de Personal de Trenes

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

CRRC: China National Railway Locomotive & Rolling Stock Industry Corporation

OBC: computadora de a bordo (*on board computer*)

PIASO: Plan Integral Anual de Seguridad Operacional

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

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

SOBRE LA JST

En 2019, mediante la Ley N.º 27.514, se declaró de interés público y objetivo de la República Argentina la Política de Seguridad en el Transporte. En el marco de esta normativa, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) como un organismo descentralizado, dotado de autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar tanto en el ámbito del derecho público como privado. Inicialmente bajo la órbita del entonces Ministerio de Transporte, la JST depende actualmente de la Secretaría de Transporte, que forma parte del Ministerio de Economía.

La misión de la JST es mejorar la seguridad operacional mediante la investigación de accidentes e incidentes, y la emisión de recomendaciones que promuevan acciones eficaces. Este objetivo se desarrolla a través del análisis sistémico de los factores desencadenantes, las fallas en las defensas y los factores humanos y organizacionales asociados al suceso, con el fin de prevenir futuros eventos de transporte o mitigar sus consecuencias.

En concordancia con la Ley N.º 27.514, las investigaciones realizadas por la JST tienen un carácter estrictamente técnico. Sus conclusiones no deben interpretarse como indicio o presunción de culpa, ni como determinantes de responsabilidad administrativa, civil o penal.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST adoptó el modelo sistémico de investigación para analizar accidentes e incidentes en el transporte modal, multimodal y en infraestructuras conexas. Este enfoque ha sido rigurosamente validado y ampliamente difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos elementos son el punto de partida para la investigación, en la que se analizan en conjunto con las defensas del sistema de transporte y otros factores que, en muchos casos, se encuentran alejados en el tiempo y el espacio respecto del momento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que explican el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como las debilidades en las defensas, suelen estar distantes en el tiempo y el espacio del momento del evento. Estos factores, denominados sistémicos, se relacionan estrechamente con elementos como: el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura disponible.

La investigación bajo este enfoque busca identificar no solo los factores relacionados directamente con el accidente, sino también otros factores de riesgo operacional que, aunque no guarden relación causal con el evento investigado, podrían convertirse en desencadenantes bajo otras circunstancias operativas.

De este modo, el modelo sistémico orienta la investigación hacia la mitigación de riesgos y la prevención de accidentes e incidentes. Esto se logra mediante la emisión de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promueven acciones prácticas, viables y efectivas para fortalecer la seguridad del sistema.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del suceso y del entorno

El 4 de febrero de 2024, el tren G10, operado por Belgrano Cargas y Logística (BCyL), perteneciente a la Línea San Martín, sufrió un descarrilamiento en el kilómetro 544,2, cerca de la estación La Cautiva, en el departamento de Río Cuarto, provincia de Córdoba.

Este tren tenía origen en la estación Palmira, Mendoza, y destino en Patio Alianza, Buenos Aires. Estaba conformado por la locomotora titular 9453 y 60 vagones cargados, de los cuales 11 descarrilaron. Tanto el material rodante como la infraestructura sufrieron daños de importancia. No se registraron personas lesionadas.



Figura 1. Vagones descarrilados pertenecientes al tren G10. Fuente: JST, 2024

1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

1.2.1. Personal operativo

En el accidente se vieron involucrados el conductor y jefe de tren. Sus certificaciones y habilitaciones fueron solicitadas a la CNRT para su posterior análisis.

1.2.2. Material rodante

Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora 9453

Características	Descripción
Marca	CRRC
Modelo	CDD5-A1
Fabricante	CRRC
Tipo	Co'-Co'
Trocha	1676 mm
Potencia nominal	2200 kW (2950,249 hp)
Peso con suministros completos	120 Tn
Alto	4230 mm
Ancho	3100 mm
Largo	19.810 mm

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

Tabla 2. Aspectos generales de los vagones

Características	Descripción
Tipo	Vagón carga general cerrado
Cantidad de vagones	60

Características	Descripción
Cantidad de ejes	240
Trocha	1676 mm
Tipo de enganche	Mandíbula
Observaciones: se constató pérdida de carga en uno de los vagones descarrilados.	

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

1.2.3. Infraestructura y superestructura

Tabla 3. Aspectos generales de la estructura de vía

Características	Descripción
Línea	San Martín
Ramal/División	Retiro-Mendoza / División 33
Tipo de vía	Simple
Kilómetro del suceso	544,2
Coordenadas geográficas	S: 33°59'26.1; O: 64°01'00.8
Sentido de circulación	Descendente
Perfil de riel	BS100
Tipo de balasto	Balasto de piedra
Durmiente	Madera
Tipo de fijación	Clavo elástico / tirafondo
Tipo de junta	Eclísada

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

1.2.4. Sistema de señalización

El sector donde ocurrió el accidente no posee sistema de señalización. En su

lugar, el control del tráfico se lleva a cabo mediante telecomunicaciones.

1.2.5. Sistemas de comunicación

A lo largo de toda la línea, se dispone de cobertura para comunicación a través de la computadora de a bordo (OBC), la cual permite al personal del tren comunicarse con el Centro de Control de Personal de Trenes (CCPT) de la empresa operadora. Este sistema también se utiliza para controlar la circulación y emitir la autorización de uso de vía (AUV).

1.3. Dinámica del suceso

1.3.1. Estado final del tren

Al llegar los investigadores al lugar del accidente, personal de Mecánica y de Vía y Obra ya se encontraba realizando los trabajos de encarrilamiento de los vagones y de reparación de la superestructura de vía. En el lugar del suceso permanecían 5 vagones a la espera de ser encarrilados, el resto de los vagones afectados en el accidente fueron encarrilados y retirados del lugar por una locomotora auxiliar que realizó los trabajos de despeje de la vía.

Se observó que 1 vagón se encontraba tumbado a la vera de la vía. Aún no se determinó si personal de Mecánica lo dejó en dicha posición para liberar la vía o si se debió al propio descarrilamiento.



Figura 2. Tareas de encarrilamiento de vagones y reparación de la superestructura de vía.

Fuente: JST, 2024

1.3.2. Afectación del servicio

Debido al accidente, se suspendió la circulación en el sector afectado, lo que impactó en la continuidad del servicio de pasajeros desde Justo Daract hasta Retiro.

La vía quedó completamente obstruida por los vagones que aguardaban ser retirados y por la destrucción de varios metros de vía que interrumpió toda circulación. Finalmente, luego de 30 horas y 24 minutos de trabajos de reparación de la superestructura, la vía quedó expedita a las 21:30 del 5 de febrero de 2024.

1.3.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

Personal de la operadora se presentó en el lugar del accidente para llevar a cabo las tareas de reparación de los daños. Sin embargo, no se reportó la presencia de personal de emergencias ni de seguridad en el sitio.

1.4. Daños ocasionados por el suceso

1.4.1. Lesiones a personas

Tabla 4. Lesiones a pasajeros, personal ferroviario y terceros involucrados

Lesiones	Dotación	Pasajeros	Otros	Total
Fatales	0	0	0	0
Graves	0	0	0	0
Leves	0	0	0	0
Ninguna	2	0	0	2

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

1.4.2. Daños al material rodante

Como consecuencia del suceso, los 11 vagones descarrilados sufrieron daños de importancia. Se observó desprendimiento de bogies y daños en la carrocería. Del vagón volcado junto a la vía, mencionado en el punto 1.3.1, se constató el desprendimiento de uno de sus bogies y de los resortes de suspensión.



Figura 3. Vagón descarrilado con desprendimiento de bogie. Fuente: JST, 2024



Figura 4. Vagón volcado con desprendimiento de bogie y resortes de suspensión.
Fuente: JST, 2024

1.4.3. Daños en instalaciones fijas

Como consecuencia del descarrilamiento se vieron afectados 100 metros de vía aproximadamente. El accidente provocó rotura de durmientes, fijaciones y rieles con arrastre de piedra balasto.

1.4.4. Daños al medio ambiente

No se registraron daños al medio ambiente.

1.5. Requerimientos de información

1.5.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio

Tabla 5. Grabaciones del servicio

Tipo	Duración promedio	N° de audios o tomas registradas
Grabaciones de video	2 minutos, 07 segundos	1

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2025

1.5.2. Datos meteorológicos

Se aguarda información por parte del Servicio Meteorológico Nacional (SMN).

1.6. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa **Belgrano Cargas y Logística (BCyL)**, también conocida como Trenes Argentinos Cargas a partir de 2016, es la empresa estatal que tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de cargas, el mantenimiento del material rodante y de la infraestructura ferroviaria utilizada para los servicios prestados. BCyL gestiona su seguridad

operacional en el marco de la Primera Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria (Resolución N.º 170 del Ministerio de Transporte, 2018), y de acuerdo con el Plan Integral Anual de Seguridad Operacional (PIASO).

La **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)** es un ente autárquico que se encarga de la fiscalización y el control del transporte terrestre en Argentina. En cuanto al ámbito ferroviario, su competencia abarca los trenes de la región metropolitana, los trenes de pasajeros de larga distancia y el transporte ferroviario de cargas. Dentro de sus funciones, fiscaliza la actividad realizada por el concesionario de transporte y controla el cumplimiento de las normas vigentes y la ejecución de los contratos de concesión. Mediante la Gerencia de Control Técnico Ferroviario, ejerce el control de todos los ferrocarriles del país en materia de mantenimiento, seguridad y accidentes

La **Subsecretaría de Transporte Ferroviario** pertenece a la Secretaría de Transporte, y tiene como objetivos principales intervenir en el transporte ferroviario de carga y pasajeros y proponer políticas regulatorias y de explotación de estos servicios. También se encarga de la planificación y estructuración del transporte ferroviario a nivel nacional e internacional, así como de la evaluación y revisión del Plan Nacional de Transporte. Entre sus funciones, se incluye la elaboración de pliegos y condiciones para concursos y licitaciones en procesos de concesión y contratación. Además, participa en consultas técnicas y negociaciones con autoridades provinciales y extranjeras, y asiste a la Secretaría de Transporte en la coordinación de la gestión de directores que representan al Estado en empresas ferroviarias de carga y pasajeros, conforme a los lineamientos de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

La **Secretaría de Transporte** se encuentra en el ámbito del Ministerio de Economía de la Nación, y se encarga de asistir al ministro en la propuesta y

ejecución de las políticas de transporte. Su labor incluye supervisar y regular los sistemas de transporte, fomentar su desarrollo técnico y económico, y dirigir la representación y gestión de empresas con participación estatal. Además, interviene en la planificación, regulación y fiscalización del transporte terrestre, aéreo y marítimo, así como en la construcción de infraestructuras. También se encarga de la formulación de normativas, el impulso del desarrollo sostenible, la integración de datos y el control de organismos relacionados con el transporte y la seguridad vial, entre los cuales se encuentra la Junta de Seguridad en el Transporte.

2. ACCIONES Y AVANCES

Al momento de la entrega de este informe, se encuentra en curso el análisis de la información fáctica y de los factores desencadenantes y sistémicos vinculados al suceso, junto con la potencial emisión de productos de seguridad operacional.

3. NOTA FINAL

Aquí se presentan datos provisionales, sujetos a modificaciones conforme avance la investigación. El análisis de la información fáctica, las conclusiones y los productos de seguridad operacional solo serán publicados en el Informe de Seguridad Operacional final.