



# Informe Provisional

SUCESO: accidente

TÍTULO: 90. Descarrilamiento. Tren de pasajeros 6599. Cercanía de la estación Speratti. Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 21 de marzo de 2024, 06:38 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2024-29981990- -APN-JST#MINF

**DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS FERROVIARIOS**

## **Junta de Seguridad en el Transporte**

Av. Del Libertador 405, piso 1, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (C1001ABD), Argentina.

[info@jst.gob.ar](mailto: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: 90. Descarrilamiento. Tren de pasajeros 6599. Cercanía de la estación Speratti. Buenos Aires. Junta de Seguridad en el Transporte, 2025.

El presente informe se encuentra disponible en [www.argentina.gob.ar/jst](http://www.argentina.gob.ar/jst)

## ÍNDICE

<b>LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....</b>	<b>5</b>
<b>SOBRE LA JST .....</b>	<b>6</b>
<b>SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>7</b>
<b>1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1. RESEÑA DEL SUCESO Y DEL ENTORNO.....</b>	<b>9</b>
<b>1.2. INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS INVOLUCRADOS .....</b>	<b>10</b>
<b>1.2.1. PERSONAL OPERATIVO .....</b>	<b>10</b>
<b>1.2.2. MATERIAL RODANTE .....</b>	<b>10</b>
<b>1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA .....</b>	<b>11</b>
<b>1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN .....</b>	<b>12</b>
<b>1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN .....</b>	<b>12</b>
<b>1.3. DINÁMICA DEL SUCESO.....</b>	<b>12</b>
<b>1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN .....</b>	<b>12</b>
<b>1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO .....</b>	<b>15</b>
<b>1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS .....</b>	<b>15</b>
<b>1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....</b>	<b>15</b>
<b>1.4.1. LESIONES A PERSONAS .....</b>	<b>15</b>
<b>1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE .....</b>	<b>15</b>
<b>1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS .....</b>	<b>16</b>

<b>1.4.4. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE.....</b>	<b>17</b>
<b>1.5. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN .....</b>	<b>17</b>
<b>1.5.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO.....</b>	<b>17</b>
<b>1.5.2. DATOS METEOROLÓGICOS .....</b>	<b>18</b>
<b>1.5.3. OTRA INFORMACIÓN .....</b>	<b>18</b>
<b>1.6. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO.....</b>	<b>18</b>
<b>2. ACCIONES Y AVANCES .....</b>	<b>20</b>
<b>3. NOTA FINAL.....</b>	<b>20</b>

## **LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS<sup>1</sup>**

ADIFSE: Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado

AUV: Autorización de Uso de Vía

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

PCT: Puesto de Control de Trenes

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

SOFSE: Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado

---

<sup>1</sup> 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 21 de marzo de 2024, a las 06:38 aproximadamente, se produjo el descarrilamiento del tren de pasajeros 2808, operado por SOFSE, en cercanías de la estación Speratti, ubicada en la localidad de Zapiola, Buenos Aires. El tren tenía origen en la estación Lobos y destino en Merlo, y estaba compuesto por la locomotora GR 12 W 6599 y 4 coches de pasajeros.

En el suceso, que ocurrió antes de cruzar un paso a nivel rural, descarrilaron ambos bogies del coche furgón FU 2567 en sentido de la marcha y las ruedas del lado derecho de los tres coches siguientes.

Se ocasionaron daños de importancia en la infraestructura. Sin embargo, no se registraron daños en el material rodante ni personas lesionadas.



Figura 1. Vista del primer coche del tren FU 2567 con su primer bogie descarrilado hacia el lado izquierdo de la vía, en el sentido de la marcha. Fuente: JST, 2024

## 1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

### 1.2.1. Personal operativo

En el accidente se vieron involucrados el conductor, el ayudante de conducción y el guardatrén.

Se recibió información sobre las capacitaciones del personal interviniente; no obstante, se aguarda la recepción de los certificados correspondientes al personal de conducción.

### 1.2.2. Material rodante

**Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora 6599**

Características	Descripción
Marca	General Motors
Modelo	GR 12W (trocha 1676 mm)
Fabricante	General Motors
Tipo	Co-Co
Trocha	1676 mm
Potencia nominal	1425 HP
Peso con suministros completos	96 Tn
Alto	3861 mm
Ancho	2820 mm
Largo	15610 mm

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

**Tabla 2. Aspectos generales de los coches**

Características	Descripción
Tipo	Pasajeros
Cantidad de coches	4
Cantidad de ejes	16
Cantidad de ejes con freno	A determinar
Trocha	1767 mm
Tipo de enganche	Enganche central a tornillo

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

### 1.2.3. Infraestructura y superestructura

**Tabla 3. Aspectos generales de la estructura de vía**

Características	Descripción
Línea	Sarmiento
Ramal/División	Merlo-Lobos
Tipo de vía	Sencilla
Kilómetro del suceso	78
Coordenadas geográficas	35°01'02.7" S; 59°00'40.6" O
Sentido de circulación	Descendente
Perfil de riel	A determinar
Tipo de balasto	De tierra
Durmiente	Madera
Tipo de fijación	A tirafondo
Tipo de junta	Eclisada

Características	Descripción
	Observaciones: a lo largo del sector de vía relevado, se identificaron partes de la superestructura balastada con piedra en puntos que coinciden con la ubicación de las juntas eclisadas.

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

#### **1.2.4. Sistema de señalización**

No existe sistema de señalización en la sección donde ocurrió el suceso.

#### **1.2.5. Sistemas de comunicación**

La comunicación tren-tierra se lleva a cabo mediante el uso de la radio. A su vez, la circulación de trenes se rige bajo la implementación de la Autorización de Uso de Vía (AUV).

### **1.3. Dinámica del suceso**

#### **1.3.1. Estado final del tren**

La detención de la locomotora se produjo metros antes de que se llegara al cruce de un paso a nivel rural. Se hallaron indicios de que el descarrilamiento del primer bogie del coche furgón FU 256 se produjo unos 25 metros detrás de la posición final del último coche del tren.

Ambos bogies del coche FU 2567 quedaron descarrilados. El resto del tren quedó con todas sus ruedas del lado derecho descarriladas en el sentido de circulación, mientras que las del lado izquierdo se mantuvieron sobre el riel correspondiente.

El riel izquierdo experimentó una torsión transversal en sentido antihorario con respecto a la marcha del tren, lo cual aumentó artificialmente la dimensión de la trocha y evitó la pérdida del contacto entre la rueda y el riel.



Figura 2. Rueda derecha del primer coche del tren FU 2567 en sentido de circulación.

Fuente: JST, 2024



Figura 3. Última rueda descarrilada del lado derecho en el sentido de marcha.

Fuente: JST, 2024



Figura 4. Última rueda del lado izquierdo en el sentido de marcha. En la imagen se aprecia la torsión del riel. Fuente: JST, 2024



Figura 5. Vista general de los daños y de las tareas de reparación aguas abajo del descarrilamiento. Fuente: JST, 2024

### 1.3.2. Afectación del servicio

Debido a los daños ocasionados en la infraestructura de vía, la circulación quedó interrumpida hasta las 16:27 del 26 de marzo. En total, la vía estuvo cerrada 5 días, 9 horas y 49 minutos.

### 1.3.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

Tras la comunicación del personal de conducción al Puesto de Control de Trenes (PCT), la empresa ferroviaria organizó las tareas de intervención para el encarrilado del material rodante, la reparación de la vía y la restitución del servicio.

## 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	3	0	0	3

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

### 1.4.2. Daños al material rodante

No se registraron daños en el material rodante.

### 1.4.3. Daños en instalaciones fijas

Se observaron durmientes fracturados y fisurados, eclisas deformadas y bulones partidos, así como los planos transversales de los rieles distorsionados.

Se pudo apreciar deterioro de los durmientes fracturados, con presencia de humedad y baja resistencia a la rotura, y frecuentes fracturas coincidentes con el punto de apoyo de los patines de los rieles.



Figura 6. Trozo de durmiente fracturado aguas arriba del descarrilamiento.

Fuente: JST, 2024



Figura 6. Punta de un durmiente fracturado aguas arriba del descarrilamiento que coincide con el punto de apoyo del patín del riel. Fuente: JST, 2024

#### 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	Nº de audios o tomas registradas
Grabaciones de video	54 minutos	4 canales
Grabaciones de audio	6 segundos	274

Fuente: datos recabados durante la investigación. Elaboración JST, 2024

### 1.5.2. Datos meteorológicos

Se aguarda informe del Servicio Meteorológico Nacional (SMN). El suceso se desarrolló luego de una sucesión de días de lluvia.

### 1.5.3. Otra información

El acceso al lugar del suceso presentó dificultades, ya que la ruta entre Las Heras y Speratti consistía en una calle de tierra paralela a las vías. Las lluvias de los días previos provocaron inundaciones y lodazales en el camino.

Según los partes de mantenimiento de infraestructura de vía de la empresa operadora, registrados entre el 11 y el 20 de marzo de 2024, algunos trabajos en el ramal fueron suspendidos debido al “mal tiempo” (Partes Diarios de Mantenimiento de Vía, ADV y 3° Riel, SOFSE, 2024).

## 1.6. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa **Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado** (SOFSE), es la empresa que tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros, el mantenimiento del material rodante y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes. Cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, en cumplimiento de la Resolución N.º 170/2018.

La **Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado** (ADIFSE), es la empresa que tiene a cargo la dirección de las obras de infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes. Cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, en cumplimiento de la Resolución N.º 170/2018.

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**

Con base en la información recopilada hasta el momento, la investigación se encuentra enfocada en el análisis de las hipótesis sobre el descarrilamiento, particularmente en la influencia del comportamiento de los durmientes de madera en la zona del suceso y su relación con las condiciones climáticas previas al accidente.

Se aguarda la recepción de información adicional y la realización de entrevistas al personal de la empresa involucrado de forma directa e indirecta en el suceso.

## **3. NOTA FINAL**

En este informe 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.