



Informe Provisional

SUCESO: accidente

TÍTULO: 92. Descarrilamiento. Tren de carga FEP 6620. Cercanías de la estación Pehuajó. Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 12 de abril de 2024, 00:37 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2024-37423689- -APN-JST#MTR

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

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: 92. Descarrilamiento. Tren de carga FEP 6620. Cercanías de la estación Pehuajó. 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.....	5
SOBRE LA JST	6
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN.....	7
1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS	9
1.1. RESEÑA DEL SUCESO Y DEL ENTORNO.....	9
1.2. INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS INVOLUCRADOS.....	10
1.2.1. PERSONAL OPERATIVO	11
1.2.2. MATERIAL RODANTE	11
1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	12
1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN	12
1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN	13
1.3. DINÁMICA DEL SUCESO.....	13
1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN	13
1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO	14
1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS	14
1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....	15
1.4.1. LESIONES A PERSONAS	15
1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE	15
1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS	16

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

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

AUV: Autorización de Uso de Vía

CCT: Centro de Control de Trenes

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

EMD: Electro Motive Division

GPS: Sistema de Posicionamiento Global (Global Positioning System)

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

FEPSA: Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima

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 12 de abril de 2024, aproximadamente a las 00:37, se produjo el descarrilamiento del tren de carga FEP 6620, operado por Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima (FEPSA), en cercanías de la estación Pehuajó, en la ciudad homónima, provincia de Buenos Aires.

El tren estaba formado por la locomotora GR 12-W 6620 y 29 vagones de carga, y había partido de la estación Pehuajó con destino a la estación Ingeniero White. El accidente ocurrió mientras el tren circulaba en sentido ascendente por el km 366,900 de la división CA de FEPSA, perteneciente al Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.

El descarrilamiento ocasionó daños de importancia a la infraestructura de vía y al material rodante. De los 7 vagones afectados, el n.º 827642 sufrió la pérdida parcial de su carga. No se registraron personas lesionadas.



Figura 1. Imagen de los vagones afectados por el descarrilamiento, en sentido oeste.

Fuente: JST, 2024



Figura 2. Imagen de los vagones afectados por el descarrilamiento, en sentido a la estación Pehuajó. Fuente: JST, 2024



Figura 3. Imagen del vagón n.º 827642 con pérdida de carga. Fuente: JST, 2024

1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

En el accidente estuvieron involucrados el conductor, el jefe de tren y un practicante de vía, quienes contaban con las habilitaciones correspondientes.

1.2.1. Personal operativo

1.2.2. Material rodante

Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora 6620

Características	Descripción
Marca	General Motors
Modelo	GR12 W (trocha 1676 mm)
Fabricante	EMD
Tipo	Co-Co
Trocha	1676 mm
Potencia nominal	1310 HP
Peso con suministros completos	96 Tn
Alto	4020 mm
Ancho	2820 mm
Largo	15.610 mm

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

Tabla 2. Aspectos generales de los vagones

Características	Descripción
Tipo	Tolva granero
Cantidad de vagones	29
Cantidad de ejes	116
Trocha	1676 mm
Tipo de enganche	Tornillo y cadena central con paragolpes

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	Sarmiento
División	CA
Tipo de vía	Sencilla
Kilómetro del suceso	366,900
Coordenadas geográficas	S: 35° 50' 32.9" O: 61° 55' 45.7"
Sentido de circulación	Ascendente y descendente
Perfil de riel	37 kg
Tipo de balasto	Tierra
Durmiente	Barrilones de acero y madera dura en zona de juntas
Tipo de fijación	Clepes rígidos para durmientes de acero y tirafondos para los de madera
Tipo de junta	Eclisadas de 4 agujeros
Observaciones: la vía recibió un tratamiento de juntas en 1998, año en que se reemplazaron los durmientes maestros de las juntas por durmientes de madera dura con fijaciones de tirafondos tipo B0.	

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

1.2.4. Sistema de señalización

El sector donde ocurrió el descarrilamiento no posee sistema de señalización.

1.2.5. Sistemas de comunicación

El sistema de comunicación a bordo de la locomotora permite la cobertura permanente de radiotelefonía tren-tierra, mediante la cual los conductores pueden establecer contacto con el Centro de Control de Trenes (CCT) o con el responsable de circulación en las estaciones con mando local (bases operativas y patios de maniobras). A través de este sistema se transmiten las Autorizaciones de Uso de Vía (AUV), que constituyen el mecanismo de gestión de tráfico empleado por el operador en su red.

Para la comunicación entre el CCT y el personal de conducción, también se dispone de una interfaz a bordo —una computadora equipada con pantalla táctil— a través de la cual el conductor puede recibir las AUV e información complementaria, como el boletín operativo y las velocidades máximas de circulación del sector.

1.3. Dinámica del suceso

1.3.1. Estado final del tren

Según lo informado por la empresa operadora, el tren sufrió el descarrilamiento de los primeros 7 vagones.

Al momento del arribo del equipo investigador a la zona del suceso, 3 de los vagones afectados aún se encontraban en el lugar, debido a que habían socavado el terraplén y la plataforma de vía. Estos se encontraban semivolcados hacia la derecha, en el sentido de circulación. Asimismo, se observaron marcas en el terreno, paralelas a las vías, que indicaban la trayectoria seguida por los bogies descarrilados.



Figura 4. Marcas en la tierra paralelas a las vías. 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 16:30 del 17 de abril. En total, la vía estuvo cerrada 135 horas y 53 minutos.

1.3.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

Tras la comunicación del personal de conducción al CCT, la empresa operadora organizó las tareas de intervención para la remoción de los restos y la restitución del servicio. No se registró la intervención de fuerzas de seguridad, personal de salud ni bomberos.

Dada la magnitud del descarrilamiento y la afectación del terraplén, fue necesario descargar los vagones semivolcados y trasvasar su contenido. Una vez vacíos, los vagones fueron removidos mediante un guinche ferroviario de gran porte, con el fin de liberar la circulación.

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, 2025

1.4.2. Daños al material rodante

El tren experimentó el descarrilamiento de 7 de sus 29 vagones, de los cuales 3 presentaron roturas y deformaciones en el bastidor y la carrocería. Los elementos de tracción y choque, de suspensión y de amortiguación también sufrieron daños de diferentes magnitudes.

Los vagones n.º 827642 (posición 4), n.º 823872 (posición 5) y n.º 838367 (posición 6) fueron relevados *in situ*. Estos estaban semivolcados hacia la derecha en sentido de circulación y montados entre sí. Se requirió el uso de un guinche ferroviario para su izado y posterior remoción.

Además, el vagón n.º 827642 experimentó el desprendimiento de su bogie delantero, que, al avanzar el tren, dañó las boquillas de descarga y causó la pérdida parcial de la carga que transportaba.



Figura 5. Vagones n.º 827642 y n.º 823872 semivolcados hacia la derecha en sentido de circulación. Fuente: JST, 2024



Figura 6. Detalle de los vagones n.º 823 872 y 838 367 montados entre sí. Fuente: JST, 2024

1.4.3. Daños en instalaciones fijas

Como consecuencia del descarrilamiento, se pudieron observar daños graves en la infraestructura de vía, que incluían fracturas en fijaciones, roturas en durmientes, deformación de la enrielladura y pérdida de los parámetros geométricos del balasto.



Figura 7. Vista general de los daños en la superestructura de vía ocasionados por el suceso.

Fuente: JST, 2024



Figura 8. Estado de los durmientes, deformación y rotura de la enrielladura y pérdida de los parámetros geométricos del balasto. 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

Se obtuvo el registro del GPS correspondiente a la locomotora 6620, el cual incluye información sobre la velocidad y la posición del vehículo al momento del descarrilamiento. Dicha información se encuentra en proceso de análisis.

1.5.2. Datos meteorológicos

Se solicitó al Servicio Meteorológico Nacional (SMN) información sobre las condiciones meteorológicas al momento del suceso. El informe recibido indica la presencia de lluvias en la zona durante las horas previas al descarrilamiento.

1.5.3. Otra información

Adicionalmente, se recibió la siguiente documentación vinculada al tren FEP 6620: cartas de porte de los vagones afectados, registro de la última revisión del material remolcado, diagrama de marcha, boletín de servicio y hoja de ruta.

1.6. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa **Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima (FEPSA)** tiene bajo su concesión la infraestructura ferroviaria de la división DP donde ocurrió el suceso. A su vez, realiza la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes dentro de dicha división. La empresa cuenta con una Jefatura 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 prevención de 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

Se realizaron solicitudes de información y de entrevistas a las partes implicadas en el accidente. La empresa operadora respondió al requerimiento, y la información aportada se encuentra en proceso de análisis. La entrevista al personal involucrado permanece pendiente.

3. NOTA FINAL

Este informe presenta 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.