



Informe Preliminar

SUCESO: accidente

TÍTULO: 102. Descarrilamiento. Tren de carga 7004. Entre las estaciones Santiago Temple y Los Chañaritos. Córdoba

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 6 de enero de 2025, a las 02:00 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2025-01568446- -APN-JST#MEC

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: 102. Descarrilamiento. Tren de carga 7004. Entre las estaciones Santiago temple y Los Chañaritos. 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.....	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.....	9
1.2.1. PERSONAL OPERATIVO	9
1.2.2. MATERIAL RODANTE	10
1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	11
1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN.....	11
1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN	12
1.3. DINÁMICA DEL SUCESO.....	12
1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN	12
1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO	13
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
1.5. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE	16
1.6. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN	16
1.6.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO.....	16
1.6.2. DATOS METEOROLÓGICOS.....	16
1.7. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO	16
2. LIMITACIONES.....	18
3. NOTA FINAL.....	18

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

BCyL: Belgrano Cargas y Logística

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

PIASO: Plan Integral Anual de Seguridad Operacional

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 6 de enero de 2025, a las 02:00 aproximadamente, se produjo el descarrilamiento del tren de carga 7004, operado por Belgrano Cargas y Logística (BCyL), en cercanías de la estación Los Chañaritos, en la localidad homónima, provincia de Córdoba. El accidente provocó daños graves en la infraestructura y daños de importancia en el material rodante. No se registraron personas lesionadas.



Figura 1. Vista general del descarrilamiento. Fuente: JST, 2025

1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

1.2.1. Personal operativo

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

1.2.2. Material rodante

Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora 9789

Características	Descripción
Marca	CRRC
Modelo	CDD6 A1 (China Cargas, trocha 1000 mm)
Fabricante	CSR QISHUYAN CO., LTD.
Tipo	Co-Co
Trocha	1000 mm
Potencia nominal	2200 kW
Peso con suministros completos	102 Tn
Alto	4020 mm
Ancho	3070 mm
Largo	18720 mm
Observaciones: además de la locomotora titular y los vagones, la formación estaba conformada por una locomotora a remolque.	

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

Tabla 2. Aspectos generales de los vagones

Características	Descripción
Tipo	Vagones tolva
Cantidad de vagones	60
Cantidad de ejes	240
Cantidad de ejes motrices	Ninguno
Cantidad de ejes con freno	A determinar
Trocha	1000 mm

Características	Descripción
Tipo de enganche	Semiautomático del tipo Alliance

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	Belgrano
Ramal/División	CC Retiro-Tucumán
Tipo de vía	Principal
Kilómetro del suceso	640
Coordenadas geográficas	31° 23' 59.0" S 63° 21' 02.2" O
Sentido de circulación	Ambos sentidos
Perfil de riel	A determinar
Tipo de balasto	Piedra partida
Durmiente	Madera dura
Tipo de fijación	Rígida y elástica
Tipo de junta	Eclisada
Observaciones: se registraron rieles doblados, eclisas y bulones dañados, así como durmientes marcados y desplazados. También, se observó desplazamiento de balasto con material del terraplén.	

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

1.2.4. Sistema de señalización

A determinar.

1.2.5. Sistemas de comunicación

A determinar.

1.3. Dinámica del suceso

1.3.1. Estado final del tren

Según la primera información proporcionada por la operadora, el descarrilamiento involucró 10 vagones y la locomotora remolcada. Sin embargo, durante los relevamientos se observaron 9 vagones y la locomotora descarrilados y volcados, dado que uno de los vagones había sido encarrilado y retirado previamente. Además, se observó el desplazamiento del terraplén y de la superestructura.



Figura 2. Vista lateral del descarrilamiento. Fuente: JST, 2025

1.3.2. Afectación del servicio

Debido a los daños ocasionados en la infraestructura de vía, la circulación quedó interrumpida hasta las 20:00 del 7 de enero. En total, la vía estuvo cerrada 42 horas aproximadamente.

1.3.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

A determinar.

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

Entre los daños relevados en el material rodante se identificaron ganchos de mandíbula fracturados, deformaciones en plataformas, barandas y tolvas de los vagones, así como marcas de impacto en los bogies.



Figura 3. Vagón 4006383 descarrilado con daños visibles en su plataforma, tolva y barandas. Fuente: JST, 2025

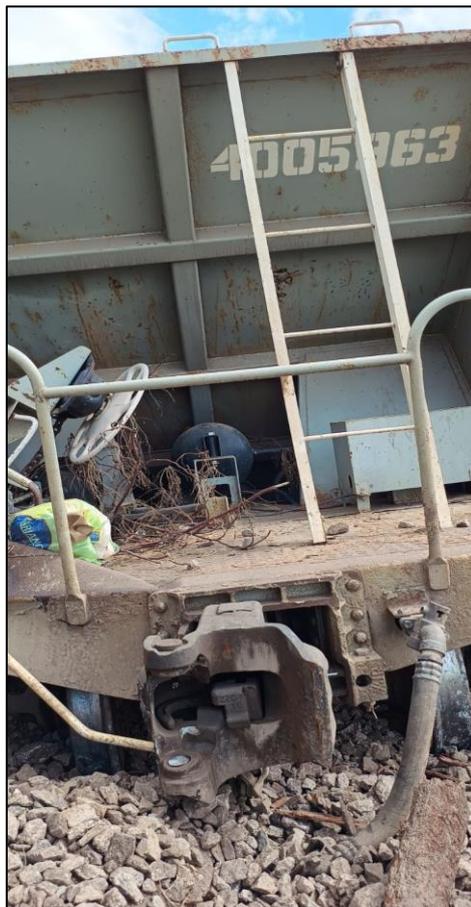


Figura 4. Vagón 4005963 con su gancho mandíbula fracturado. Fuente: JST, 2025

1.4.3. Daños en instalaciones fijas

Inicialmente, se registraron rieles doblados y eclisas desarmadas y dobladas como parte de los daños en la enrielladura. En cuanto a los durmientes, se observaron desplazamientos, fracturas y marcas de impacto. Asimismo, el balasto y la subrasante se encontraban desplazados y acumulados debido al arrastre generado durante el descarrilamiento.



Figura 5. Daños en la infraestructura a la altura de vagón 4005948. Fuente: JST, 2025



Figura 6. Daños en la infraestructura a la altura de la locomotora remolcada.

Fuente: JST, 2025

1.5. Daños al medio ambiente

A determinar.

1.6. Requerimientos de información

1.6.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio

A determinar.

1.6.2. Datos meteorológicos

A determinar.

1.7. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa **Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima (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. LIMITACIONES

Al momento de presentar este informe, los aportes a la investigación se encuentran limitados, ya que aún no se remitieron documentos y grabaciones solicitados a la empresa operadora.

3. NOTA FINAL

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