



# Informe Preliminar

SUCESO: accidente

TÍTULO: 106. Descarrilamiento. Tren de pasajeros 7046. Estación Laferrere.  
Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 14 de marzo de 2025, 16:00 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2025-27876761- -APN-JST#MEC

**DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS FERROVIARIOS**

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

Av. del Libertador 405, 1º piso, 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: 106. Descarrilamiento. Tren de pasajeros 7046. Estación Laferrere. 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>10</b>
<b>1.2.4. SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN .....</b>	<b>11</b>
<b>1.2.5. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN .....</b>	<b>11</b>
<b>1.3. DINÁMICA DEL SUCESO.....</b>	<b>11</b>
<b>1.3.1. ESTADO FINAL DEL TREN .....</b>	<b>11</b>
<b>1.3.2. AFECTACIÓN DEL SERVICIO .....</b>	<b>12</b>
<b>1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS .....</b>	<b>12</b>
<b>1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....</b>	<b>13</b>
<b>1.4.1. LESIONES A PERSONAS .....</b>	<b>13</b>
<b>1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE .....</b>	<b>13</b>

<b>1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS .....</b>	<b>15</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>17</b>
<b>1.6. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO.....</b>	<b>17</b>
<b>2. LIMITACIONES.....</b>	<b>18</b>
<b>3. NOTA FINAL.....</b>	<b>19</b>

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

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional

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 14 de marzo de 2025, aproximadamente a las 16:00, se produjo el descarrilamiento del tren 7046, operado por la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), en la estación Laferrere, ubicada en la localidad homónima de la provincia de Buenos Aires. El suceso ocasionó daños leves tanto en la infraestructura como en el material rodante. No se registraron personas lesionadas.

El tren 7046, compuesto por la tripla CMF 1027 de coches de pasajeros, circulaba vacío y descarriló sobre una trampa ubicada en la vía n.º 3 de la estación, en sentido descendente.



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 afectados 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 tripla CMF 1027**

Características	Descripción
Tipo	Unidad Diésel Múltiple (DMU)
Cantidad de coches	3
Cantidad de ejes	12
Cantidad de ejes motrices	8
Cantidad de ejes con freno	12
Trocha	1000 mm
Tipo de enganche	Semipermanente

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

### 1.2.3. Infraestructura y superestructura

**Tabla 2. Aspectos generales de la estructura de vía**

Características	Descripción
Línea	Belgrano Sur
Ramal/División	Dr. Sáenz – González Catán
Tipo de vía	Playa
Kilómetro del suceso	km 24, palo 0

Características	Descripción
Coordenadas geográficas	S: 34° 44' 56,73"; O: 58° 34' 52,07"
Sentido de circulación	Descendente
Perfil de riel	U 60
Tipo de balasto	Piedra partida
Durmiente	Madera
Tipo de fijación	Rígida
Tipo de junta	Eclisada

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

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

En proceso de relevamiento de información.

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

En proceso de verificación.

### **1.3. Dinámica del suceso**

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

El día siguiente al suceso, se realizó un relevamiento en el que se observó que, en la vía n.º 3 con sentido hacia la estación Dr. Sáenz, el tren había descarrilado sobre una trampa que se encontraba abierta. Asimismo, se constató que los ejes del segundo bogie del primer coche estaban descarrilados.



Figura 2. Descarrilamiento a la altura del primer bogie del segundo coche, en sentido a la estación Dr. Sáenz. Fuente: JST, 2025

### **1.3.2. Afectación del servicio**

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

En proceso de relevamiento de datos.

## 1.4. Daños ocasionados por el suceso

### 1.4.1. Lesiones a personas

**Tabla 3. 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

Se observaron marcas de impacto en los componentes ubicados debajo de la carrocería del primer coche y marcas en algunas de las ruedas descarriladas.



Figura 3. Marcas de impacto en los componentes ubicados debajo de la carrocería del primer coche. Fuente: JST, 2025



Figura 4. Daños de componentes debajo del bastidor. Fuente: JST, 2025

### **1.4.3. Daños en instalaciones fijas**

Se observaron marcas sobre el pavimento en el lugar del suceso, junto a la trampa. Estas marcas correspondían a la pestaña de una de las ruedas y al impacto recibido por parte de los componentes del tren.



Figura 5. Marcas en el pavimento y daños asociados al impacto del tren. Fuente: JST, 2025



Figura 6. Marcas en el pavimento y en el suelo, paralelas a la vía, que evidencian el recorrido de los pares montados descarrilados. Fuente: JST, 2025

#### 1.4.4. Daños al medio ambiente

En proceso de relevamiento de datos.

### 1.5. Requerimientos de información

#### 1.5.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio

En proceso de análisis.

#### 1.5.2. Datos meteorológicos

En proceso de relevamiento de datos.

### 1.6. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa **Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE)** tiene a cargo la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y el mantenimiento del material rodante e infraestructura dentro de su red. A su vez, realiza la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes. En el ámbito de la seguridad, cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, conforme a lo establecido por la Resolución n.º 170/2018, que aprueba la Primera Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria.

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.