



# Informe Preliminar

SUCESO: accidente

TÍTULO: 107. Descarrilamiento. Tren de pasajeros 152. Mercedes. Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 26 de marzo de 2025, 08:10 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2025-31770542- -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: 107. Descarrilamiento. Tren de pasajeros 152. Mercedes. 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>9</b>  |
| <b>1.2.1. PERSONAL OPERATIVO .....</b>   | <b>9</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>13</b> |
| <b>1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS .....</b> | <b>14</b> |
| <b>1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....</b>   | <b>14</b> |
| <b>1.4.1. LESIONES A PERSONAS .....</b>  | <b>14</b> |
| <b>1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE .....</b>  | <b>14</b> |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS .....</b>                       | <b>15</b> |
| <b>1.4.4. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE.....</b>                             | <b>18</b> |
| <b>1.5. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN .....</b>                        | <b>18</b> |
| <b>1.5.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO.....</b> | <b>18</b> |
| <b>1.5.2. DATOS METEOROLÓGICOS .....</b>                               | <b>18</b> |
| <b>1.6. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO.....</b>                 | <b>18</b> |
| <b>2. LIMITACIONES.....</b>  | <b>20</b> |
| <b>3. NOTA FINAL.....</b>  | <b>20</b> |

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

AUV: Autorización de Uso de Vía

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

CPA: coche primer aire acondicionado

CRA: coche restaurante aire acondicionado

FG: furgón generador

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

PUA: coche pulman con aire acondicionado

PUAD: coche pullman con aire acondicionado para discapacitados

RSO: Recomendación de Seguridad Operacional

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 26 de marzo de 2025, aproximadamente a las 08:10, se produjo el descarrilamiento del tren de pasajeros 152, compuesto por 2 locomotoras en tándem y 10 coches de pasajeros, operado por la empresa Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, línea Sarmiento.

El suceso ocurrió en cercanías de la estación Mercedes, en la ciudad homónima, provincia de Buenos Aires. Como consecuencia, se registraron daños de importancia en la infraestructura de vía y en el material rodante. No se registraron personas lesionadas.



Figura 1. Vista lateral del tren descarrilado. Fuente: JST, 2025

### 1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

#### 1.2.1. Personal operativo

Al momento de la realización del informe, se aguarda la información por parte de la empresa SOFSE.

### 1.2.2. Material rodante

El tren estaba conformado por las locomotoras CKD 8G 00012 y A614 G12, y 10 coches de pasajeros.

**Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora CKD 8G 00012**

| Características                | Descripción                           |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| Marca                          | CNR                                   |
| Modelo                         | CKD 8G 00012                          |
| Fabricante                     | Dalian Locomotive y Rolling Stock Co. |
| Tipo                           | Co'-Co'                               |
| Trocha                         | 1676 mm                               |
| Potencia nominal               | 1860 kW                               |
| Peso con suministros completos | 120 Tn                                |
| Alto                           | 4210 mm                               |
| Ancho                          | 3100 mm                               |
| Largo                          | 19.860 mm                             |

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

**Tabla 2. Aspectos generales de la locomotora G12 A614**

| Características  | Descripción    |
|------------------|----------------|
| Marca            | General Motors |
| Modelo           | G12 A614       |
| Fabricante       | General Motors |
| Tipo             | Co'-Co'        |
| Trocha           | 1676 mm        |
| Potencia nominal | 1310 HP        |

| Características                | Descripción |
|--------------------------------|-------------|
| Peso con suministros completos | 85 Tn       |
| Alto                           | 3709 mm     |
| Ancho                          | 2819 mm     |
| Largo                          | 13.106 mm   |

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

**Tabla 3. Aspectos generales de los coches**

| Características            | Descripción              |
|----------------------------|--------------------------|
| Tipo                       | PUA, PUAD, CRA, CPA y FG |
| Cantidad de coches         | 10                       |
| Cantidad de ejes           | 40                       |
| Cantidad de ejes motrices  | 0                        |
| Cantidad de ejes con freno | A determinar             |
| Trocha                     | 1676 mm                  |
| Tipo de enganche           | A determinar             |

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

### 1.2.3. Infraestructura y superestructura

**Tabla 4. Aspectos generales de la estructura de vía**

| Características      | Descripción     |
|----------------------|-----------------|
| Línea                | Sarmiento       |
| Ramal/División       | Moreno-Mercedes |
| Tipo de vía          | Doble           |
| Kilómetro del suceso | 112             |

| Características         | Descripción                |
|-------------------------|----------------------------|
| Coordenadas geográficas | 34° 39' 27"; 59° 26' 48,1" |
| Sentido de circulación  | A determinar               |
| Perfil de riel          | BS100R SM                  |
| Tipo de balasto         | Piedra partida             |
| Durmiente               | Quebracho colorado         |
| Tipo de fijación        | Tirafondo elástico         |
| Tipo de junta           | Eclisa                     |

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

#### **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**

Al momento del arribo de los investigadores de la sede Central, personal de la empresa se encontraba realizando las tareas de recomposición de vía y encarrilamiento de las unidades.

Durante el relevamiento, se verificó que el descarrilamiento afectó a las locomotoras y a los primeros 5 coches del tren. El resto de los coches permanecía correctamente encarrilado.



Figura 2. Vista frontal de la locomotora A614 descarrilada. Fuente: JST, 2025



Figura 3. Vista panorámica de los coches encarrilados y de un coche descarrilado.

Fuente: JST, 2025

### 1.3.2. Afectación del servicio

Se constató que, el día del suceso, la paralización del servicio fue total. Al momento de la elaboración del presente informe, no se contaba con

información por parte de la empresa SOFSE respecto del estado de normalización del servicio.

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

Cuando los investigadores de la JST se hicieron presentes en el lugar del suceso, personal de la empresa operadora se encontraba realizando las tareas correspondientes al encarrilamiento de los coches descarrilados.

## **1.4. Daños ocasionados por el suceso**

### **1.4.1. Lesiones a personas**

En esta etapa de la investigación, aún no se dispone con exactitud del número de personas que conformaban la dotación del tren ni de la cantidad de pasajeros que viajaban a bordo. No obstante, se pudo confirmar que no se registraron personas lesionadas.

### **1.4.2. Daños al material rodante**

Se verificaron daños en la locomotora AG14 y en varios coches de pasajeros. Los bogies y las llantas, de la locomotora, presentaban daños de importancia, ya que, tras el descarrilamiento, fueron arrastrados por la vía e incrustados en el balasto.



Figura 4. Llantas incrustadas en el balasto. Fuente: JST, 2025



Figura 5. Bogie dañado por el descarrilamiento. Fuente: JST, 2025

### 1.4.3. Daños en instalaciones fijas

Los daños en la infraestructura fueron de tal magnitud que se debió proceder a la paralización total del servicio. Se registraron durmientes

quebrados, rieles fracturados, tirafondos arrancados y destrucción total de la vía en varios tramos.



Figura 6. Durmientes quebrados producto del descarrilamiento. Fuente: JST, 2025



Figura 7. Rieles partidos y desplazados, durmientes quebrados y tirafondos dispersos en la vía. Fuente: JST; 2025

Además, se identificaron sectores donde los durmientes presentaban daños leves por impacto, así como marcas producidas por las llantas de los coches durante el descarrilamiento.



Figura 8. Durmientes marcados por las llantas de los coches descarrilados.

Fuente: JST, 2025

#### 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

Al momento de la realización del informe, se aguarda la información por parte de la empresa SOFSE.

#### 1.5.2. Datos meteorológicos

Se encuentra pendiente la respuesta a la solicitud de información elevada al SMN.

### 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 cierre de este informe, los aportes a la investigación se encuentran limitados, ya que aún no se remitió información solicitada a la empresa operadora y otros actores vinculados al suceso.

## **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.