



Informe Preliminar

SUCESO: accidente

TÍTULO: 109. Descarrilamiento. Tren R 2810. Cercanías de la estación Remedios de Escalada. Lanús. Buenos Aires

FECHA Y HORA DEL SUCESO: 6 de mayo de 2025, 19:52 (hora local)

EXPEDIENTE: EX-2025-48131986- -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

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: 109. Descarrilamiento. Tren R 2810. Cercanías de la estación Remedios de Escalada. Lanús. Buenos Aires. 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	10
1.2.2. MATERIAL RODANTE	10
1.2.3. INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA	11
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	15
1.3.3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y SERVICIOS PÚBLICOS	16
1.4. DAÑOS OCASIONADOS POR EL SUCESO.....	16
1.4.1. LESIONES A PERSONAS	16
1.4.2. DAÑOS AL MATERIAL RODANTE	16

1.4.3. DAÑOS EN INSTALACIONES FIJAS	17
1.4.4. DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE.....	17
15. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN	18
15.1. REGISTRADORES DE EVENTOS Y GRABACIONES DEL SERVICIO.....	18
15.2. DATOS METEOROLÓGICOS.....	18
1.6. MAPAS DE ACTORES VINCULADOS AL SUCESO.....	18
2. LIMITACIONES.....	20
3. NOTA FINAL.....	20

LISTADO DE SIGLAS Y ABREVIATURAS¹

ADIFSA: Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad Anónima

ASTARSA: Astilleros Argentinos Río de La Plata Sociedad Anónima

ATS: Detención Automática de Tren (*Automatic Train Stop*)

AUV: Autorización de Uso de Vía

CCO: Centro Control de Operaciones

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

PCT: Puesto Control Trenes

RITO: Reglamento Interno Técnico Operativo

SEAL: Señalamiento Eléctrico Automático Luminoso

SMN: Servicio Meteorológico Nacional

SOFSA: Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad Anónima

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 mayo de 2025, a las 19:52 aproximadamente (hora local), se produjo el descarrilamiento del tren R 2810, operado por la empresa Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad Anónima (SOFSA), que circulaba con material rodante perteneciente a la empresa Ferrosur Roca. En el lugar del suceso se encontraban tres de los nueve vagones que integraban el tren, de los cuales solo uno (n.º 651745) había descarrilado.

El hecho ocurrió en el enlace entre las vías del taller Remedios de Escalada y la vía principal, en cercanías de la estación homónima, en el partido de Lanús, provincia de Buenos Aires. Como consecuencia del suceso, se vio afectada la circulación en las vías 1 y 2.

El descarrilamiento provocó daños de importancia en uno de los vagones. No se registraron personas lesionadas ni se detectaron afectaciones en la superestructura de vía.



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

1.2. Información de los sistemas ferroviarios involucrados

1.2.1. Personal operativo

En el suceso estuvo involucrado el personal de conducción del tren R 2810.

1.2.2. Material rodante

El tren estaba conformado por la locomotora A 920 y nueve vagones de carga.

Tabla 1. Aspectos generales de la locomotora A 920

Características	Descripción
Marca	General Motors
Modelo	GT22 CW (trocha 1676 mm)
Fabricante	ASTARSA, Argentina
Tipo	Co'-Co'
Trocha	1676 mm
Potencia nominal	2250 HP
Peso con suministros completos	10 7757 kg
Alto	4030 mm
Ancho	3140 mm
Largo	18 524 mm

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

Tabla 2. Aspectos generales de los vagones

Características	Descripción
Tipo	Vagón de carga general
Cantidad de vagones	9
Cantidad de ejes	36
Trocha	1676 mm
Tipo de enganche	Tornillo

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	Roca
Ramal	Constitución–Temperley
Tipo de vía	Vía sencilla
Kilómetro del suceso	10,7
Coordenadas geográficas	34°43'11.8"S; 58°23'33.8"W
Sentido de circulación	Descendente
Perfil de riel	UIC 60
Tipo de balasto	Piedra
Durmiente	Madera
Tipo de fijación	Tirafondo con silleta
Tipo de junta	Eclisada

Características	Descripción
	Observaciones: el descarrilamiento se produjo en el enlace entre las vías de salida del taller Remedios de Escalada y la vía principal 1 y 2. Estas últimas son utilizadas por el servicio urbano de trenes eléctricos.

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

1.2.4. Sistema de señalización

En el sector donde ocurrió el descarrilamiento se encuentra en funcionamiento el sistema de Señalamiento Eléctrico Automático Luminoso (SEAL) de cuatro aspectos. Este sistema cuenta, además, con una capa adicional de seguridad denominada Automatic Train Stop (ATS), que asigna consignas de velocidad máxima a los aspectos de las señales, penalizando a través de sus sistemas de freno a los trenes que las excedan.

	Aspecto de la Señal	Frecuencia de Resonancia	Relación entre la velocidad del tren y el frenado
R₀	Rojo Cero	130 KHz	Acciona el freno de emergencia
R₁	Rojo Uno	122 KHz	Acciona el freno de emergencia si el tren circula a más de 15 Km/h
N	Naranja (Amarillo)	114 KHz	Acciona el freno normal si el tren circula a más de 45 Km/h
NN	Doble Naranja (Amarillo)	106 KHz	Acciona el freno normal si el tren circula a más de 80 Km/h
V	Verde	98 KHz	No acciona el freno

Figura 2. Aspectos de las señales y su correlación con las acciones tomadas por el ATS.

Fuente: Señalamiento y Telecomunicaciones, Ing. Horacio Faggiani, s/f

En cuanto al SEAL, el Reglamento Interno Técnico Operativo (RITO) lo define como “un sistema de señalización y bloqueo, en cuya zona los trenes circularan acatando las indicaciones de las señales automáticas y semiautomáticas, las que son gobernadas por circuitos de vía, máquina de comando o bastidores” (Disposiciones SEAL, RITO, pp. 349).

1.2.5. Sistemas de comunicación

Las comunicaciones son centralizadas por el Puesto de Control de Trenes (PCT) y se efectúan por medio de un sistema de radio que comunica al personal ferroviario entre sí (conductores, señaleros, auxiliares de estación, supervisores de base, etcétera). El sistema opera de forma grupal, es decir, los mensajes emitidos radialmente son recibidos por todas las partes involucradas en el servicio de la línea.

1.3. Dinámica del suceso

1.3.1. Estado final del tren

Al momento del arribo del equipo de investigación al lugar del suceso, se encontraban presentes tres de los nueve vagones que componían el tren, de los cuales solo uno, identificado con el n.º 651745, había descarrilado. Este presentaba el desprendimiento de uno de sus bogies, la pérdida de elementos de suspensión y los platos de paragolpes encimados contra el vagón contiguo en sentido de marcha (hacia la estación Constitución).

Las tareas de encarrilamiento de los tres vagones remanentes fueron suspendidas debido a las intensas precipitaciones. Personal de mecánica permanecía en el lugar, a la espera de condiciones climáticas favorables para reanudar las labores.



Figura 3. Vagón descarrilado n.º 651745, con desprendimiento de uno de sus bogies.

Fuente: JST, 2025



Figura 4. Vista del vagón descarrilado y personal de mecánica aguardando para continuar con el proceso de encarrilamiento. Fuente: JST, 2025



Figura 5. Platos del vagón n.º 651745 encimados con el vagón contiguo en sentido de marcha. Fuente: JST, 2025

1.3.2. Afectación del servicio

A raíz del suceso, se produjo la suspensión de la circulación en el sector del ramal Constitución–Temperley en las vías 1 y 2 durante 32 horas y 45 minutos. Luego del retiro del material rodante interviniente en el suceso, se otorgó vía expedita.

1.3.3. Activación del plan de contingencias ferroviarias y servicios públicos

En el lugar del accidente se hizo presente personal de la operadora ferroviaria perteneciente al sector de mecánica, encargado de iniciar las tareas de remoción del material rodante.

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

Como se indicó previamente, el único vagón descarrilado durante el suceso sufrió el desprendimiento de su primer bogie en sentido de marcha. Este se insertó por debajo del vagón, provocando su elevación y generando daños en la parte inferior del bastidor. Asimismo, se observó un leve desplazamiento hacia atrás del perno que se inserta en el bogie, el cual constituye el elemento de unión entre dicho bogie y el bastidor del vagón.



Figura 6. Bogie descarrilado y desplazado bajo el bastidor del vagón n.º 651745.

Fuente: JST, 2025



Figura 7. Perno central del primer bogie del vagón descarrilado n.º 651745. Fuente: JST, 2025

1.4.3. Daños en instalaciones fijas

No se registraron daño en instalaciones fijas.

1.4.4. Daños al medio ambiente

No se detectaron daños al medio ambiente.

1.5. Requerimientos de información

1.5.1. Registradores de eventos y grabaciones del servicio

La investigación se encuentra a la espera de información solicitada a la empresa operadora.

1.5.2. Datos meteorológicos

Se aguarda la información del Servicio Meteorológico Nacional (SMN).

1.6. Mapas de actores vinculados al suceso

La empresa **Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad Anónima (SOFSA)** tiene a su cargo la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros, así como el mantenimiento del material rodante y de la infraestructura asociada. Dispone de una Gerencia de Seguridad Operacional, en cumplimiento con lo establecido por la Resolución N.º 170/2018 que aprueba la Primera Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria.

La **Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad Anónima (ADIFSA)** es responsable de la administración de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes. La empresa cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, en cumplimiento con la Resolución N.º 170/2018.

La empresa **Ferrosur Roca Sociedad Anónima** presta servicios de transporte ferroviario de cargas y se encarga del mantenimiento del material rodante y de la infraestructura correspondiente a su red. Además, gestiona los sistemas de control de circulación de trenes dentro de dicha red. Al igual que las anteriores, cuenta con una Gerencia de Seguridad Operacional, en cumplimiento con 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. LIMITACIONES

Al momento de presentar este informe, se encuentran pendientes la realización de entrevistas y el envío de información solicitada a diferentes actores del sistema vinculados con el suceso.

3. NOTA FINAL

Aquí se presentan datos preliminares, 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.