

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



INFORME PRELIMINAR DE SUCESO AUTOMOTOR

Título: 145. IP. Pasajeros. Atropello peatón. Línea 97. CABA

Fecha y hora: 20/1/2023 6:30 (UTC-3)

Vehículos: un ómnibus urbano

Resultados: 4 personas lesionadas

Expediente: EX-2023-07837964- -APN-DNISAU#JST

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

*primero
la gente*



Ministerio de Transporte
Argentina



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 6 de marzo de 2023

En relación con el suceso ocurrido el 20/1/2023, es decisión de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte no continuar con la investigación, conforme Resolución 2022-428-APN-JST#MTR y artículo 6 de la Ley 27514. Asimismo, según artículo 21 de esa ley, podrá arbitrarse la reapertura de la investigación, sin perjuicio de lo establecido, en tanto se obtuviera nueva información de relevancia.



Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

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: 145. IP. Pasajeros. Atropello peatón.

Línea 97. CABA. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte.

El presente informe se encuentra disponible en la [página oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	3
1. ACCIONES DESARROLLADAS	4
2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.....	4
2.1. RESEÑA DEL SUCESO	4
2.2. FACTORES FÍSICOS	5
2.2.1. VÍA Y ENTORNO	5
2.2.2. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS	10
2.3. DATOS DE LA EMPRESA Y DEL PERSONAL QUE PARTICIPÓ EN EL SUCESO	12
2.3.1. EMPRESA OPERADORA DEL SERVICIO	12
2.3.2. PERSONAL INVOLUCRADO	12
2.4. SECUENCIA FÁCTICA.....	13
2.5. ORGANISMOS INTERVINIENTES EN MOMENTOS POSTERIORES AL SUCESO	16
3. OBSERVACIONES	16
4. LIMITACIONES.....	17



INTRODUCCIÓN

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es un organismo nacional descentralizado e independiente que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. Fue creado en el año 2019 a partir de la Ley 27514, que declaró de interés público y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte. La misión de la JST es contribuir a dicho fin mediante la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones. Para lograrlo, se buscan identificar debilidades en las defensas del sistema de transporte y proponer acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro.

En este marco, la JST realiza estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, automotor y aeronáutico). En el caso del modo automotor, los estudios están centrados en sucesos que involucran: a) por lo menos un vehículo automotor de transporte de cargas o pasajeros, b) de jurisdicción nacional e internacional, c) en ocasión de servicio y d) la muerte o lesiones graves de una persona o daños a las cosas o al ambiente. Excepcionalmente, se investigan también sucesos que, sin cumplir esas condiciones, son particularmente relevantes en términos de su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública o que involucran problemas de carácter recurrente, o bien cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros. De conformidad con la Ley 27514, todas las investigaciones tienen un carácter estrictamente técnico. Esto significa que sus resultados no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación administrativa o judicial, encontrándose prohibido para el organismo la determinación de responsabilidades civiles o criminales.

Uno de los productos de las investigaciones que realiza la JST es el Informe Preliminar de Seguridad Operacional, que incluye una descripción y análisis inicial de la información recolectada por los investigadores del organismo en el lugar del hecho. Complementariamente, se incorporan datos que provienen de otras fuentes y resultan pertinentes para organizar los resultados (por ejemplo, normativas nacionales, reportes de organismos gubernamentales, medios de prensa).



Modelo, método y objetivo

La investigación de accidentes desarrollada por la JST está orientada por métodos y modelos basados en un enfoque sistémico (Reason 2008; MAPRIACC 2020). Desde esta perspectiva, se asume que un accidente es el resultado de la combinación de *factores inmediatos* y *condiciones latentes* capaces de quebrar las defensas del sistema. Los factores inmediatos aluden a la presencia de eventos o condiciones que tienen una contribución directa en el suceso y que están espacialmente ubicados en la escena. Por su parte, los componentes latentes están conformados por un conjunto de decisiones organizacionales provenientes de diferentes niveles del sistema, de los cuales surgen las fallas inmediatas. La interacción entre ambos factores —deficiencias organizacionales y fallas inmediatas— pueden suscitar la ruptura de las defensas, es decir, los recursos que posee el sistema para garantizar la seguridad de las operaciones (Reason, 1997). Desde esta óptica, un accidente no se concibe como el producto de un elemento aislado (por ejemplo, el error humano), sino en términos de relaciones entre factores pertenecientes a distintos niveles del sistema.

Dentro de esta perspectiva sistémica para el abordaje de accidentes, el estudio de un suceso se contextualiza dentro de un sistema constituido por múltiples niveles de interacción entre factores y actores (Stanton, 2019). Si bien un accidente depende en primera instancia del contexto inmediato, el entorno y las prácticas de los operadores reflejan decisiones en sectores superiores del sistema. Estas decisiones se encuentran temporalmente distantes del suceso, pero influyen sobre las condiciones físicas y las prácticas de los conductores. Siguiendo este modelo, es posible comprender el suceso en el marco de un sistema conformado por cuatro niveles principales: 1) resultados del accidente, 2) eventos, procesos, condiciones físicas y del operador, 3) proceso organizacional y 4) factores gubernamentales, regulatorios y sociales. En línea con los criterios generales de la JST, el objetivo del Informe Preliminar de Seguridad Operacional es proporcionar información descriptiva sobre los dos primeros niveles del sistema.



LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS¹

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

A/D: A determinar

CABA: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CENT: Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte

CNRT: Comisión Nacional de Regulación del Transporte

LiNTI: Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional

RTO: Revisión Técnica Obligatoria

¹ Con el propósito de facilitar la lectura del presente informe, se desarrollan por única vez las siglas y abreviaturas utilizadas.



1. ACCIONES DESARROLLADAS

Se describen a continuación las tareas correspondientes a la primera etapa de la investigación, realizadas hasta el momento de publicación del presente documento:

- Se realizó el relevamiento inicial remoto y se recolectó información de diferentes fuentes sobre el suceso y sobre los organismos intervinientes, para la coordinación del trabajo de campo.
- Se realizó el relevamiento de campo mediante una inspección sistemática. Se generaron registros escritos, fotográficos y planimétricos.
- Se realizó el Informe Básico, IF-2023-10137086-APN-DNISAU%JST, que incluyó la identificación de involucrados directos, la constatación de las primeras barreras del sistema (permisos y revisiones técnicas) y una reseña del suceso.
- Se consultaron los resultados de las revisiones técnicas obligatorias del vehículo involucrado en la base de datos de RTO 2014 de CENT.
- Se consultaron las bases de datos de la CNRT referidos al transporte de pasajeros, habilitaciones, permisos y parque móvil de la/s empresa/s involucradas en el suceso.
- Se solicitaron datos a la ANSV sobre licencias del personal de conducción

A partir de los datos obtenidos, se realiza la descripción del suceso en el siguiente apartado.

2. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

A continuación, se desarrolla la descripción de la información obtenida a partir de la presente investigación preliminar del suceso.

2.1. Reseña del suceso

El suceso tuvo lugar sobre la Av. Juan de Garay, en la intersección con calle Virrey Ceballos, en el barrio de Constitución, CABA. Por razones que se encuentran bajo investigación, un ómnibus urbano que circulaba en dirección desde calle Pres. Luis Sáenz Peña hacia calle Solís, a la altura de la intersección con calle Virrey Ceballos,

atropelló a un peatón. Como consecuencia del suceso, el peatón y otras tres personas resultaron lesionadas, se registraron daños en el vehículo y un árbol de la vereda se observó desprendido.



Figura 1. Posición final del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

2.2. Factores físicos

En esta sección se desarrolla información fáctica sobre la vía, el entorno y el vehículo involucrado, según los resultados de los primeros relevamientos en campo. Esta información es provisional y puede ser ampliada o modificada, conforme avance la investigación.

2.2.1. Vía y entorno

La zona del suceso se encuentra sobre la intersección de la Avenida Juan de Garay y Virrey Ceballos en Constitución, CABA, sobre las coordenadas geográficas - 34.6271530, -58.3883212.



Figura 2. Mapa de localización del suceso. Fuente: JST, [localización IGN](#), 2023

Tabla 1. Características de la vía y del entorno

Medio	
Tipo	Avenida
Configuración	Calzada única, doble sentido de circulación, 3 carriles con sentido hacia calle Solís y 2 carriles con sentido hacia calle Pres. Luis Sáenz Peña
Geometría del tramo	Recta
Material superficie	Asfalto
División física	No
Material división física	No
Condiciones de la calzada	Seca y limpia
Luminosidad	Amanecer
Iluminación artificial	A determinar
Visibilidad reducida	No
Obstáculos	A determinar

Medio	
Estado meteorológico	Despejado
Restricción de tránsito	No
Señalización	Horizontal y vertical
Semáforo	Sí
Observaciones	No

Observaciones sobre las características y el estado de la infraestructura vial

La zona donde ocurrió el suceso es de tipo avenida, con configuración de cinco carriles en total donde tres poseen sentido de circulación hacia calle Solís y lindan con aceras hacia plaza Garay y dos hacia calle Pres. Luis Sáenz Peña, que lindan con veredas y propiedades privadas.

La descripción a continuación se centrará en el sentido de circulación hacia calle Solís, sobre el que ocurrió el suceso investigado.

El tramo presenta un ancho de 10,9 metros, con tres carriles separados por líneas blancas discontinuas que se convierten en continuas previo a la intersección con calle Virrey Ceballos. En dicho cruce, la demarcación de límite de carriles se interrumpe por línea de detención vehicular, ciclovía y senda peatonal. A continuación de la calzada se encuentran aceras que limitan con construcciones edilicias y la plaza Garay.

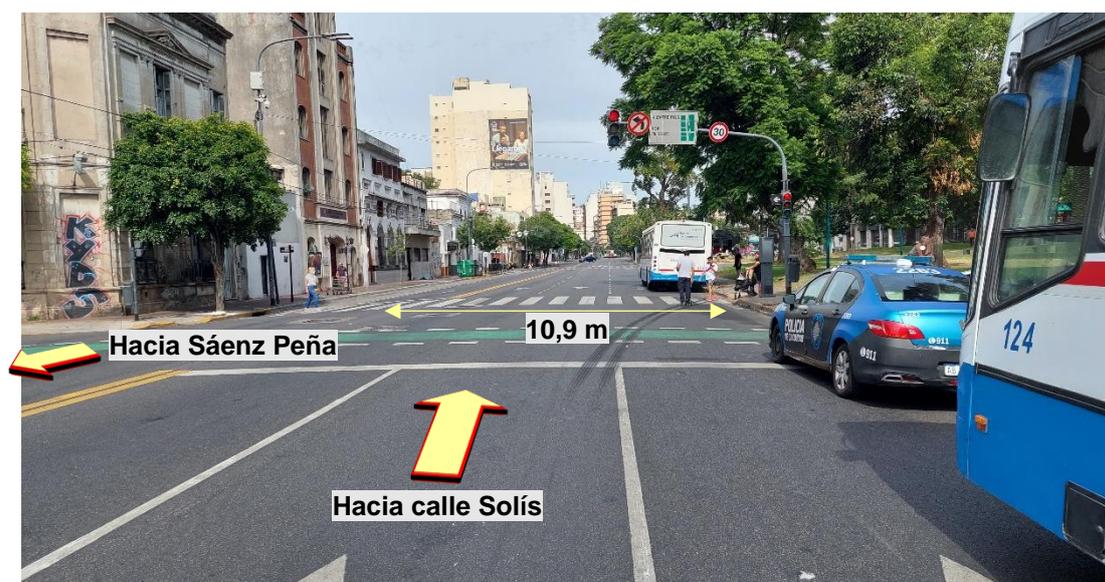


Figura 3. Tramo de la vía donde ocurrió el suceso. Fotografía tomada en la Av. Juan de Garay, con sentido hacia calle Solís, de forma previa al cruce con la calle Virrey Ceballos. Fuente: JST, 2023

En la zona del suceso, se relevaron semáforos para vehículos y semáforo peatonal que dan paso al cruce de la Av. Juan de Garay (Figura 4).



Figura 4. Semáforo peatonal sobre Av. Juan de Garay. Fuente: JST, 2023

En la zona del suceso se relevó señalizaciones urbanas de calles y alturas, así como carteles que velocidad máxima permitida y de prohibición de giro hacia la izquierda. Además, en la intersección se observaron cámaras de alerta ciudadana del gobierno de la ciudad.

Por otro lado, en la zona del suceso, se relevó señalización vertical obstruida por la existencia de árboles (ver Figura 5).



Figura 5. Señalización vertical próxima a la zona del suceso. Fuente: JST, 2023



Figura 6. Señalización vertical, semáforos y cámaras en la zona del suceso. Fuente: JST, 2023



2.2.2. Vehículos involucrados

En la presente sección se resumen los aspectos técnicos más relevantes que se han recogido sobre el vehículo involucrado en el suceso. Se incluye información sobre los daños constatados.

Tabla 2. Datos del Vehículo 1

Vehículo 1 (pasajeros)	Dominio: KAL783	Tipo: Ómnibus urbano
Categoría	M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de ocho asientos, excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los cinco mil kilogramos	
Carrocería	Marca	La Favorita
	Modelo	PB (Piso Bajo)
Chasis	Marca	Mercedes Benz
	Modelo	CN-BMO 368 Versión 1618
Año	2011	
Revisión Técnica Obligatoria (CENT)	Tipo	Pasajeros interjurisdiccional
	Emisor	010-082 Verifica SRL
	Resultado	Apto
	Realizada	10/11/2022
	Vencimiento	10/3/2023
	Estado	Vigente
Cantidad de asientos	25	
Empresa	Bus del Oeste SA	
Interno	159	
Seguro	Vencimiento	1/11/2023
	Estado	Vigente
Servicio Regular	Ocasión de servicio	Sí
	Clase y modalidad	Servicio común
	Lista de pasajeros	A determinar
	Línea	97
	Ramal	Morón
Sentido de circulación	Vía	Juan de Garay
	Desde	Pres. Luis Sáenz Peña
	Hacia	Solís
Ubicación de daños	Anterior	



Observaciones:

LÍNEA: 97 INTERNO: 159
FICHA RCM AITA N°: 1918677
CAPACIDAD TOTAL DE COMBUSTIBLE: 210.0

Anomalías:

Código	Gravedad	Descripción	Observaciones
020605	L	Tren Delantero, Tren Trasero, Suspensión > Barras de Torsión, Estabilizadoras y Tensoras > Tensor, bujes con juego	2º EJE LADO DERECHO TENSOR INFERIOR BUJES CON JUEGO
070802	L	Sistema Eléctrico > Sistema de Iluminación y Señalización exterior - Luces de Patente) > No funciona	

Figura 7. Foto validación del Vehículo 1 al momento de la última revisión. Fuente: RTO, CENT, 2023

Daños en el Vehículo 1

Producto del impacto, se registraron daños sobre el Vehículo 1, ubicados en el sector anterior con mayor incidencia en el vértice izquierdo que incluyen rotura de óptica izquierda y parte baja de la carrocería (zona de óptica y paragolpes).



Figura 8. Daños constatados post impacto sobre el Vehículo 1. Fuente: JST, 2023



2.3. Datos de la empresa y del personal que participó en el suceso

En las siguientes tablas, se resumen aspectos relativos a la empresa transportista y al personal de conducción del vehículo involucrado en el suceso.

2.3.1. Empresa operadora del servicio

Tabla 3. Datos básicos de la empresa operadora del servicio del Vehículo 1

Número de empresa	9286
Fecha de inscripción	23/3/1999
Clase y modalidad	Servicio público
Jurisdicción	Nacional

2.3.2. Personal involucrado

Tabla 4. Datos básicos del personal de conducción que participó en el suceso

Identificación	Ubicación	Rol	Sexo	Edad	Estado
Conductor 1	Vehículo 1	Conducción efectiva	Varón	35	Ileso

Tabla 5. Habilitaciones del personal de conducción²

Tipo de Licencia		Conductor 1
Porte	Centro emisor	San Justo
	Sistema	Nacional
	Clase	B, C, D
	Vencimiento	9/4/2023
LiNTI	Categoría	Pasajeros: <ul style="list-style-type: none">• A1OL• A1TP• A1TR• A2LD• A2OL• 0A2TR
	Vencimiento	31/12/2023

² Pueden consultarse las categorías señaladas en los sitios web correspondientes: [Licencia de conducir](#) y [Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional](#).

Tabla 6. Otras personas involucradas

Cantidad	Ubicación	Ocupación dentro del habitáculo	Estado
3	Vehículo 1	Pasajeras y pasajeros	Con lesiones
1	Peatón	No aplica	Con lesiones

2.4. Secuencia fáctica

A partir del análisis preliminar de los objetos, signos y rastros relevados, directa e indirectamente en el lugar del suceso, se estableció una secuencia fáctica de los hechos.

Momentos previos al suceso, el Vehículo 1 circulaba por la Avenida Juan de Garay, en el carril central del sentido de circulación hacia calle Solís, en el barrio de Constitución, CABA. A la altura de la intersección con calle Virrey Ceballos, por razones que se encuentran bajo investigación, el Vehículo 1 atropelló a un peatón y alcanzó su posición final invadiendo parcialmente la acera de la plaza Garay.



Figura 9. Posición final del Vehículo 1. Fuente: JST, 2023

Consideraciones respecto de la secuencia fáctica descripta

La zona del suceso se ubica sobre la Avenida Juan de Garay, en la mano de circulación hacia la calle Solís. Comienza previo al cruce con calle Virrey Ceballos sobre el carril de circulación central, continúa posterior al cruce sobre el carril derecho de la avenida y finaliza entre el carril derecho y la acera de la plaza Garay. La zona queda evidenciada por una huella de frenado de neumático dual trasero derecho ocasionada por el Vehículo 1, así como por manchas hemáticas y pertenencias correspondientes al peatón atropellado

La huella relevada presentaba una trayectoria de 26,8 metros que inicia antes del cruce con la calle Virrey Ceballos, en el sector derecho del carril central, de forma previa y próxima a la línea de detención vehicular. La huella presenta una trayectoria curva que se dirige hacia la derecha del vehículo, mostrando una posible maniobra evasiva, y finaliza sobre la vereda de la plaza Garay, donde la unidad encontró su posición final.



Figura 10. Huella dual de frenado relevada sobre la vía con una longitud de 26,8 metros. Fuente: JST, 2023



Figura 11. Trayectoria de la huella de frenado relevada, la cual finaliza sobre la vereda de la Plaza Garay. Fuente: JST, 2023



Figura 12. Indicios que indican posición final del peatón involucrado en el suceso. Fuente: JST, 2023



Como se indica en la imagen anterior, en la zona del suceso se relevó una mancha hemática a una distancia de 15,4 metros desde el punto de referencia del semáforo próximo a la posición final del Vehículo 1. Además, también se observan pertenencias del peatón a una distancia de 13,8 metros desde el punto de referencia antes mencionado. Estos indicios indican la zona de la posición final del peatón involucrado en el suceso.

A partir de la descripción realizada previamente, y en relación con la secuencia fáctica, es posible establecer los siguientes aspectos del suceso:

- El conductor del Vehículo 1 accionó los frenos al percibir el cruce del peatón y realizó una maniobra evasiva, la cual quedó determinada por la huella de frenado relevada en la zona del suceso
- Por otro lado, la calzada presenta buen estado de conservación sin características o fallas relacionadas con un factor desencadenante
- La vía se encuentra semaforizada para vehículos y peatones

2.5. Organismos intervinientes en momentos posteriores al suceso

Los organismos de información y de respuesta a la emergencia identificados en el relevamiento de campo fueron:

- Comisaría Vecinal 1 – C
- Gabinete de Policía Científica
- Fiscalía Penal Contravencional y de Faltas N.º12
- Viales Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

3. OBSERVACIONES

A partir de los datos obtenidos hasta el momento, se exponen a continuación los temas de interés acerca de la seguridad operacional que han surgido durante esta etapa de la investigación:

- Gestión de cruces peatonales en zona urbana
- Señalización de cambios progresivos de velocidad máxima
- Visibilidad de la señalización vertical urbana y mantenimiento



4. LIMITACIONES

Los aportes del presente informe a la investigación se encuentran limitados por lo siguiente:

- Se requieren actividades adicionales para complementar los registros de datos y análisis.