



En septiembre de 2025, un camión que transportaba gas LP explotó en Ciudad de México. Dejó 31 muertos y más de 90 heridos. Un mes después, la investigación concluyó que la causa había sido un exceso de velocidad del chofer, pero aportaba un antecedente más... si bien la carpeta asfáltica estaba en perfectas condiciones al igual que las condiciones del vehículo, el camión al chocar, hizo que la barrera de contención se partiera, y que un vértice le pegara a la botella, ocasionando una hendidura de 40 cm que generó la fuga de gas.

Hoy ese video y análisis es parte de la directiva de Gasco. "El accidente es similar a lo ocurrido con el camión", se dice internamente. "Se produce un accidente calcado, y lo que rompe la botella fue un hormigón de una barra de contención", añaden.

El 19 de febrero, la compañía controlada por la familia Pérez Cruz vivió el peor accidente de la historia de la firma. Un camión de la empresa que trasladaba gas licuado desde Quinteros (Gasmar) hasta la planta de Maipú volcó en General Velásquez en la Autopista Central. Hasta el cierre de esta edición habían fallecido 12 personas y quedaban cinco heridos. Y hoy los ojos están puestos en la eventual responsabilidad de la firma en el accidente. No son pocos los que comparan la situación con lo ocurrido con Blumar y la nave "Cobra", o Codeco y el accidente de El Teniente.

La compañía contrató al abogado penalista Cristián Muga para liderar el proceso judicial. Su mandato tiene dos aspectos: defender el comportamiento de Gasco y avanzar en la compensación de las familias de las víctimas.

Es que la nueva Ley de Responsabilidad Penal de la persona jurídica permite perseguir responsabilidad penal —por cuasidelito de homicidios— en casos de accidentes en que se producen muertes, explica un abogado. Sin embargo, otra fuente agrega un matiz: solo cuando la muerte es cometida por negligencia, es decir, cuando es responsabilidad de, por ejemplo, el chofer o la empresa. Los antecedentes no muestran indicio de que así sea, subrayan conocedores.

El chofer salió a tiempo de Gasmar, con la hoja de ruta al día, los controles efectuados por el terminal, y el camión completamente certificado. El GPS, además, evidencia que venía a la velocidad reglamentaria. Y que el ingreso a la curva parece estar levemente por sobre lo permitido, pero aún no está claro.

"No hay indicios de que el chofer haya actuado negligentemente. Por el contrario, todo parece indicar que actuó de manera absolutamente diligente", señalan cercanos a Gasco.

Al interior, de hecho, insisten en que se cumpla con todas las normativas —"fue un accidente", recalcan—; sin embargo, da vuelta una idea adicional: ¿podría haberse reducido el número de afectados?, ¿hubo problemas en la propia autopista que generaron tal magnitud de siniestro?

"Podría dar mil explicaciones de que se cumpla con todo, pero de no ser así, la barrera de contención debiera haber contenido", señala una fuente cercana a Gasco. Tal es así que por el solo volcamiento, el camión no debería haber explotado. Las cisternas están diseñadas para resistir eso. "Tienen un espesor de acero, con paneles que evitan el oleaje, certificadas para resistir, porque el contenido es sumamente peligroso", apunta un experto. Y ejemplifica: el contenido del camión eran 20 toneladas de gas licuado, eso en el ambiente equivale a 300 veces más; es como que explotaran 400 mil balones de 15 kilos.

Directivos de la compañía manejan ese análisis y han estado en contacto con expertos.

En líneas generales les han planteado que las barreras en muchas autopistas en Chile no cumplen con la certificación y la norma. La contención lo que logra —explican— es que un vehículo sea del tamaño que sea, al chocar contra ella, siga en el mismo eje de la calzada, lo que en el accidente de General Velásquez no ocurrió.

Además, la barrera tiene que estar encajonada unas con otras para que se produzca el efecto ola que permite devolver el auto al camino. Y aquí, al parecer —subrayan—, no estaban ni encajonadas ni tenían el cumplimiento de altura ni de peso que requerían. Eran de 1 metro en vez de 1,7 metros.

Dado ello, la tesis interna es que —al igual que el accidente en México— la cisterna en vez de volver, se apoyó sobre las con-



El jueves 19 de febrero, un camión de Gasco volcó en la Autopista Central, generando una nube de humo y fuego que, hasta el cierre de esta edición, había causado la muerte de 12 personas.

Compañía trabaja en compensaciones para familias

¿FALLÓ LA BARRERA DE CONTENCIÓN?: Gasco contrata penalista y prepara defensa tras fatídico accidente

Al interior aseguran haber cumplido con todas las normas. Análisis preliminares dan cuenta de que no hubo exceso de velocidad. Ahora, tienen el ojo puesto en el estado de la barrera. "¿Hubo problemas en la autopista que generaron tal magnitud de siniestro?", se preguntan. Desde Autopista Central señalan: "La infraestructura cumple con la normativa vigente a esa fecha". • **MARÍA JOSÉ TAPIA**

Matías Pérez, presidente de Gasco.



tenciones que se destruyeron, y probablemente algunos de los fierros se clavaron en los estanques, generando la explosión.

Diariamente, hay 300 camiones en paralelo llevando entre 20 a 22 toneladas de propano butano de distintas empresas de gas, remarcando fuentes de la industria. Y existen válvulas de alivio que cuando hay un choque empiezan a liberar el gas. Se llevan a una empresa que las vacía, luego se repara y tras todas las verificaciones, sigue operando. Las botellas contenedoras duran 40 años. "Esto fue muy particular, por eso nos tiene devastados", se repite internamente.

Contactados en Autopista Central, aseguran estar colaborando con la Fiscalía Centro Norte con antecedentes. Afirman estar recabando información sobre el paso de los vehículos involucrados para ponerla a disposición del Ministerio Público. "Respecto a la infraestructura existente, esta fue diseñada, ejecutada y aprobada por la autoridad conforme a la normativa técnica vigente a esa fecha. Todo lo anterior, de acuerdo con lo dispuesto por los contratos de concesión suscritos con el Ministerio de Obras Públicas". No precisaron la fecha de la normativa. Subrayaron que la ruta cuenta con señalización preventiva complementaria clara y visible que advierte la salida a General Velásquez, incluyendo señales de anticipación y proximidad. "Un par de minutos antes del siniestro, otro camión con estanque de gas circuló por el sector sin inconvenientes", acotaron.

En Gasco no descartan impulsar una acción judicial

contra Autopista Central, aunque hoy ese no es el foco.

Compensaciones, al alero de la fiscalía

Gasco tiene dos tipos de choferes: los que transportan el GLP dentro de la zona urbana, que trabajan en dupla, un chofer y un ayudante. Y aquellos que mueven materia prima o carga interurbana, que se rigen por una jornada laboral distinta, que son los 25 bis. Existen ocho en la compañía, en la Región Metropolitana, ya que no tienen en otras zonas de Chile. Va uno por vehículo, ya que son camiones con litera, y pueden hacer descanso en ruta. Uno de esos choferes era Pablo Celedón, quien manejaba el siniestrado camión. Y la primera víctima del accidente.

El jueves, Gasco se reunió con su familia.

Conocedores precisan que desde que ocurrió el accidente opera el Comité de Crisis, una instancia constituida hace años para enfrentar cualquier incidente de magnitud. Está compuesta por seis áreas que abarcan desde Recursos Humanos hasta el ítem legal.

La gerenta de Gestión de Personas, Valentina Soto, es quien ha estado a cargo de las familias, lo que hoy es la prioridad, insisten al interior. Inicialmente, sacaron un comunicado, informando un teléfono de contacto. Si bien algunas familias han usado ese mecanismo, la mayoría ha sido contactada proactivamente por la empresa. Tienen un registro diario donde Soto habla telefónicamente con cada una. Las familias les han hecho requerimientos tales como gastos de funeral, traslado para visita de heridos, apoyo psicológico y hospedaje. Gasco ha corrido con todos los dineros, y son conscientes de que las peticiones podrían cambiar una vez que los heridos salgan de la clínica y la familia viva su proceso inicial.

Solo con la familia del chofer han estado presencial, ejecutivos aseguran que asiste-

ron al funeral, y el jueves tendrían el primer encuentro posentierro. "Han solicitado todo lo que tiene que ver con apoyo psicológico, gastos del funeral, aunque podría venir otro tipo de necesidades", dicen al interior de la compañía.

Nadie descarta que no se puedan activar acciones civiles y penales.

El exfiscal Carlos Gajardo reconoce que algunas personas lo han contactado, aunque aún de manera preliminar, dada la etapa inicial en la que están. Y agrega: "La demanda civil por indemnización de perjuicios va de todas maneras porque esa responsabilidad sí se le traspa a la empresa porque el accidente se produce por causa de un dependiente", señala.

De hecho, el gobernador de la Región Metropolitana, Claudio Orrego, aseguró que respaldará una querrela de las víctimas.

Hoy, la investigación del accidente es llevada adelante por la Fiscalía Centro Norte. Y aunque quien la tiene a su cargo es el fiscal Francisco Bravo, dada la magnitud de la tragedia, también están trabajando la fiscal Macarena Cañas y el fiscal regional Xavier Armendáriz.

Conocedores de las negociaciones aseguran que Muga ha estado en contacto con el Ministerio Público para avanzar en compensaciones por esa vía, que es más rápida que a través de una demanda civil: puede tardar un año, versus diez. Y en montos es lo mismo. "Es completamente ineficiente armar demandas colectivas o acciones civiles contra una empresa que está disponible a compensarte", señala un abogado.

Si bien hay diferentes fórmulas para compensar dependiendo de la edad de la víctima, su salario, sus responsabilidades familiares, etc., respecto al chofer Pablo Celedón la decisión de la compañía es reconocerle todos los beneficios laborales que habría tenido como si hubiese jubilado. Celedón ya había decidido retirarse este año de la empresa.

Denuncia ante Contraloría

El 22 de febrero, la Fundación Defendamos la Ciudad ingresó una denuncia solicitando que se analice la responsabilidad de la Dirección General de Concesiones (DGC) y de la Dirección de Vialidad en el diseño del proyecto de General Velásquez, a la luz del accidente.

Denuncian que en el lugar, las barreras New Jersey, compuestas por bloques prefabricados de hormigón de 2 metros de largo que se ensambalan unos con otros con uniones macho-hembra, han evidenciado que no resisten el impacto de vehículos pesados.

Los videos mostrarían que el camión de Gasco volcó en una curva y se arrastró y las barreras New Jersey, al parecer, cedieron y eso eventualmente permitió que el camión invadiera la calzada contraria, colisionando con un camión que circulaba en sentido contrario, lo que habría obligado a otros vehículos de esa calzada a detenerse, ante el riesgo de también ser impactados por los camiones que colisionaron. Si la mediana hubiese tenido barreras más resistentes, preparadas para el impacto de los vehículos pesados que masivamente usan General Velásquez, junto

con un ancho mayor, posiblemente se habría logrado contener al camión de Gasco, evitando que invadiera la calzada contraria, subrayan. "En ese caso los conductores de esa otra calzada habrían seguido circulando y eventualmente podrían haber escapado o logrado alejarse lo suficiente para recibir heridas menos graves", señala el documento.

Desde la Dirección General de Concesiones señalaron estar aportando antecedentes, y preparando la respuesta al oficio enviado por Contraloría. "Sin perjuicio de lo anterior, estamos a la espera del informe de peritaje oficial, que será el encargado de determinar las causas del accidente", subrayan.

Carlos Gajardo explica que esto tiene que generar una reflexión normativa, "por muchos accidentes que pueda haber en una carretera, esto no lo habíamos visto nunca. Entonces también hay que revisar si es que las reglas que tenemos son adecuadas". Y agrega: "Esto podría operar en favor de Gasco, porque en la medida en que diga 'yo respeté todas las reglas', podría eximirse de responsabilidad penal".

Las familias están estudiando acciones civiles y penales. De hecho, el gobernador de la RM, Claudio Orrego, aseguró que respaldará una querrela de las víctimas.

alejarse lo suficiente para recibir heridas menos graves", señala el documento.

Desde la Dirección General de Concesiones señalaron estar aportando antecedentes, y preparando la respuesta al oficio enviado por Contraloría. "Sin perjuicio de lo anterior, estamos a la espera del informe de peritaje oficial, que será el encargado de determinar las causas del accidente", subrayan.

Carlos Gajardo explica que esto tiene que generar una reflexión normativa, "por muchos accidentes que pueda haber en una carretera, esto no lo habíamos visto nunca. Entonces también hay que revisar si es que las reglas que tenemos son adecuadas". Y agrega: "Esto podría operar en favor de Gasco, porque en la medida en que diga 'yo respeté todas las reglas', podría eximirse de responsabilidad penal".