

MI PRIMER PROYECTO

ROGELIO GONZÁLEZ

“AL FINAL, TODO SE APRENDE **EN TERRENO**”

Hay quienes comienzan muy temprano a hacer carrera. Ese es el caso de este consejero nacional de la Cámara Chilena de la Construcción quien, aún sin haber egresado, participó en un proyecto que le significó un muy gratificante inicio de actividad profesional: mejorar la conectividad vial de Santiago con el resto de Chile.

POR **MONSERRAT QUEZADA**
FOTO **DANIELA LEÓN**



lo largo de su vida, Rogelio González ha debido reinventarse innumerables veces. Aunque siempre en el rubro de la construcción, carrera que estudió

en la Universidad Católica de Chile, se ha desempeñado en ámbitos tan variados como la construcción del Centro de Energía Nuclear del Ejército en Lo Aguirre o la restauración de los ángeles de yeso del salón O'Higgins en el Palacio de La Moneda.

Poco reacio al cambio, González, quien hoy se dedica al negocio inmobiliario, no ha dudado en trasladarse de ciudad cuando el trabajo así lo ha requerido, como él enumera: "Hice la cárcel y el juzgado de Lebu, de Arauco y de Mulchén; servicios públicos de Los Ángeles y le cambié el techo a la Intendencia de Concepción". Además, estuvo en Molina reparando un puente, en Parral terminando caminos, en Santiago urbanizando la Foresta de Apoquindo y así un largo etcétera.

Sin embargo, fue el primer proyecto en el que participó en su vida el que le significaría conocer quién es él realmente: un hombre de terreno, "de casco y botas", como él mismo se define.

SI LA MONTAÑA NO VIENE

"Para ser franco, cuando llegué a la faena no tenía idea de lo que era un túnel", confiesa Rogelio González. Específicamente, se refiere a la práctica profesional que realizó a fines de diciembre del año 1968 para la constructora Devés del Río, actualmente Constructora Internacional. Fue en el verano entre cuarto y quinto año de su carrera que se presentó en la oficina mencionada y le asignaron trabajar en la construcción del lado poniente del túnel Lo Prado, en Curacaví. En una primera instancia, su tarea consistió en instalar las maquinarias de suministro de agua y aire comprimido para el jumbo, pero al renunciar el ingeniero jefe de turno, se le pidió reemplazarlo. "En esa época se trabajaba en tres turnos perforando, uno iba haciendo entrega de lo que estaba haciendo al turno siguiente y así funcionaba la construcción del túnel durante 24 horas diarias", explica.

En abril del año siguiente regresó a la universidad para terminar los estudios. Una vez egresado, volvió a la misma empresa y, como ya

había adquirido experiencia en sus cuatro meses de práctica, lo enviaron a trabajar en la terminación del túnel Chacabuco. Tanta relación cercana con este tipo de obras desembocó en que realizara su memoria de título justamente en perforación de túneles carreteros. Así, estudiando por su cuenta y perfeccionándose en el tema, nunca más diría que no sabía.

En los inicios de la construcción del túnel Chacabuco, ocurrieron dos sucesos que afectaron la obra. "A pocos metros de empezar a perforar el cerro yendo de Santiago a Los Andes ocurrió un derrumbe en el cual fallecieron dos personas", cuenta Rogelio. Este hecho paralizó la faena durante mucho tiempo, pero debió reiniciarse para el Mundial de Esquí del año 62. El atraso que significó el accidente, sumado a la urgencia de tenerlo funcionando para este

"Aprendí otra actividad: la restauración y mantención de edificios", cuenta Rogelio orgulloso, y agrega que "me marcó ese cambio de ser hombre de terreno neto, haciendo túneles y caminos, moviendo tierra, a pasarme a la parte de arquitectura y terminaciones".

evento, desembocó en que sólo se terminara la parte superior, la bóveda: "Hubo que hacerlo al revés y entregarlo al tránsito provisorio, para después volver a cerrarlo", relata González.

Por si fuera poco, en ese tiempo el Ministerio de Obras Públicas tenía fondos cada cierto tiempo, por lo que sólo alrededor del año 1970 se pudo reanudar la marcha. Fue entonces cuando este docente de la Pontificia Universidad Católica debió ingeniárselas para finalizar lo que había comenzado de la mejor manera posible, considerando que la obra no había comenzado en las condiciones ideales. "Yo llegué ahí a hacer lo que se llamaban los piques. Ahí se tiraba una malla de fierro y se hormigoneaba, y en eso se apoyaba la bóveda para seguir avanzando". Esa es la razón por la cual en el túnel se pueden apreciar parches cada tres metros. Además, al no contar con los elementos adecuados de medición y adelantos topográficos de hoy en día, tuvo una desviación de aproximadamente un metro cuando se estaba construyendo y los tramos no coincidieron. "Así y todo hicimos lo que pudimos para enderezarlo", señala González.

En eso estaba cuando lo reclutaron para algo absolutamente distinto. Durante el gobierno de Salvador Allende, se llamó a concurso a las empresas constructoras para encarar-

se de la mantención y reparación del Palacio La Moneda y la casa presidencial de Tomás Moro. Su jefe, Raúl Devés, lo fue a buscar al túnel y le dijo que ésa era su próxima tarea. "Yo no tenía ninguna experiencia en ese ámbito, porque no había que construir sino que encargarse de que todo se mantuviera funcionando". De hecho, cuenta que le tocó rehacer gran parte de la red de alcantarillado, de la red eléctrica, pintar, reparar estucos y salones completos. "Aprendí otra actividad: la restauración y mantención de edificios", cuenta Rogelio orgulloso, y agrega que "me marcó ese cambio de ser hombre de terreno neto, haciendo túneles y caminos, moviendo tierra, a pasarme a la parte de arquitectura y terminaciones".

González es ante todo un hombre que se reinventa. Cuando las cosas no van bien, no se

echa a morir y sale adelante como sea. Esta característica lo llevó, en 1975, a recorrer la Región del Bío Bío en busca de nuevas tareas, cuando trabajaba para la empresa Agel. Cuenta, a modo de anécdota de inicio de su paso por el sur, que sostuvo una reunión con el gobernador de aquel entonces porque existía el proyecto de realizar 16 casas para empleados públicos en Lebu. El arquitecto que estaba reunido con ellos dibujó un borrador en una servilleta y el gobernador preguntó cuánto valían. Calcularon un presupuesto estimado y se lo entregaron. Éste firmó un cheque, mandó al arquitecto a comprar los materiales a Concepción y dejó a Rogelio retenido ahí ocho meses, el tiempo que se demoraron en terminar las casas.

Rogelio González volvió a Santiago sin tener trabajo, porque "le había dicho a mi familia que iba por unos días y me quedé tres años". Pero al poco tiempo de eso, la montaña vino a él. Durante su participación en la construcción de los túneles Lo Prado y Chacabuco, adquirió los conocimientos suficientes en explosivos como para convertirse en un experto. Esto buscaban en la Minera La Disputada de Las Condes cuando lo reclutaron para trabajar en el camino de penetración en La Calera. "Así que partí a terreno de nuevo y volví a las andanzas en los cerros", cuenta. **EC**