

Figalem Ingeniería S.A.

ADELANTADOS A SU ÉPOCA

LO QUE COMENZÓ COMO UN EMPRENDIMIENTO JUVENIL CULMINÓ EN CASI CUATRO DÉCADAS DE ARDUO TRABAJO Y RECONOCIMIENTO EN LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS.

Por Beatriz Espinoza_Fotos Gentileza CChC

Pese al desfavorable panorama político-económico desencadenado en Chile y en el ámbito internacional, como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría, la empresa Figalem Ingeniería S.A. (1947 a 1985), tuvo un comienzo exitoso y sin mayores sobresaltos.

En ese tiempo, Alberto Figueroa Velasco (22 años) y Mario Alemparte Aldunate (25 años) eran estudiantes del último año de la carrera de Ingeniería Civil en la Universidad de Chile y, no obstante su juventud, tenían muy claro lo que querían hacer de su futuro. Por las características de sus personalidades y alentados por el padre de Alberto, deseaban emprender algo propio. Ambos desecharon varias ofertas de trabajo, pues habían decidido no ser empleados.

“Fue una opción muy valiente”, comenta Alberto Figueroa. Trabajaron duro desde el principio y eso les permitió ir creciendo. En las primeras obras casi no tuvieron trabajadores a su cargo, para ahorrar costos. “Yo era el jefe de obras, supervisor, comprador, alistador y bodeguero”, recuerda.

El rumbo que eligió Figalem fue el de empresa contratista de Obras Públicas. El primer proyecto que llevó a cabo consistió en las terminaciones del puerto de Talcahuano y, posteriormente, durante el gobierno de Gabriel González Videla, participó del Plan La Serena (1948 a 1952), proyecto de reforma urbana realizado en la actual Región de Coquimbo, como intento para descentralizar la inversión estatal, generando un

polo económico, cultural y turístico en una zona fuera de Santiago, que posteriormente debía servir como modelo para ser replicado en otras provincias del país.

Obras emblemáticas fueron el Liceo de Niñas Gabriela Mistral y el Cuartel de Carabineros de La Serena, el Liceo de Hombres de Linares, la Escuela Agrícola de Temuco y el Tranque Conchi en la Región de Antofagasta, con una capacidad de almacenamiento de 22 millones de metros cúbicos, destinado a proveer de agua a la Mina Chiuquicamata y regar los oasis de Lasana, Chiu Chiu y Quillagua. Otro embalse reconocido por su belleza y atracción turística, construido por Figalem, fue el Digua, ubicado en la pre cordillera de Parral, Región del Maule.

Y “un paso fenomenal de grande”, según Alberto Figueroa, fue el haber sido elegidos para construir el tranque La Paloma en Ovalle, que posee una capacidad de 750 millones de metros cúbicos y cubre una superficie de 3.000 hectáreas. Es el embalse de riego más grande de Chile y el segundo mayor de Sudamérica. La envergadura de esta obra los llevó a asociarse con la empresa norteamericana H.B. Zachry. “La mayoría de los chilenos no se atrevía a presentar proyectos de este nivel. Fuimos la única empresa del país que participó en la licitación y ganamos”, rememora el fundador de Figalem.

PARTICIPACIÓN EN LA RUTA 5

Figalem tuvo una destacada participación en la construcción de la Carretera Paname-

ricana, conocida también como Ruta 5, que recorre aproximadamente 3.363 kilómetros desde el límite con Perú hasta la ciudad de Puerto Montt, atravesando trece de las quince regiones en las que se encuentra dividido el país.

Figalem intervino en 700 kilómetros desde La Serena hasta Iquique. Se demoraron 5 años en construir varios tramos, entre 1959 y 1964. “El movimiento de tierra se empezó con carretelas tiradas por caballos. En ese sentido, ha cambiado mucho la tecnología en la construcción”, dice Alberto Figueroa Velasco. En tanto, en el recorrido de la Ruta 5 Sur, Figalem construyó desde Pidima hasta Victoria en la Novena Región.

El empresario considera que uno de los grandes aportes de la Ruta 5 “sobre todo en el camino hacia el norte, es que nos desafió a una mecanización completa, entre tractores, motoniveladoras, rodillos, etc”. Sin embargo, agrega, la empresa “era muy tecnificada para el momento. Teníamos técnicos y mecánicos que manejaban y reparaban la gran cantidad de maquinaria que teníamos”.

A fin de cuentas, la gran obra que implicó la construcción de la Ruta 5, fue que le entregó a las personas una vía para desplazarse a su gusto y sin mayores limitaciones. “Lo único que no fue beneficioso es que los ferrocarriles comenzaron a desaparecer cuando surgieron las micros interurbanas”, opina Alberto Figueroa. Pero ésa ya es otra historia.

FIGALEM TUVOUNA DESTACA PARTICIPACIÓN

en la construcción de la Carretera Panamericana conocida también como Ruta 5. Trabajó en 700 kilómetros entre las regiones de Coquimbo e Iquique y en otro tramo de la Región de la Araucanía.

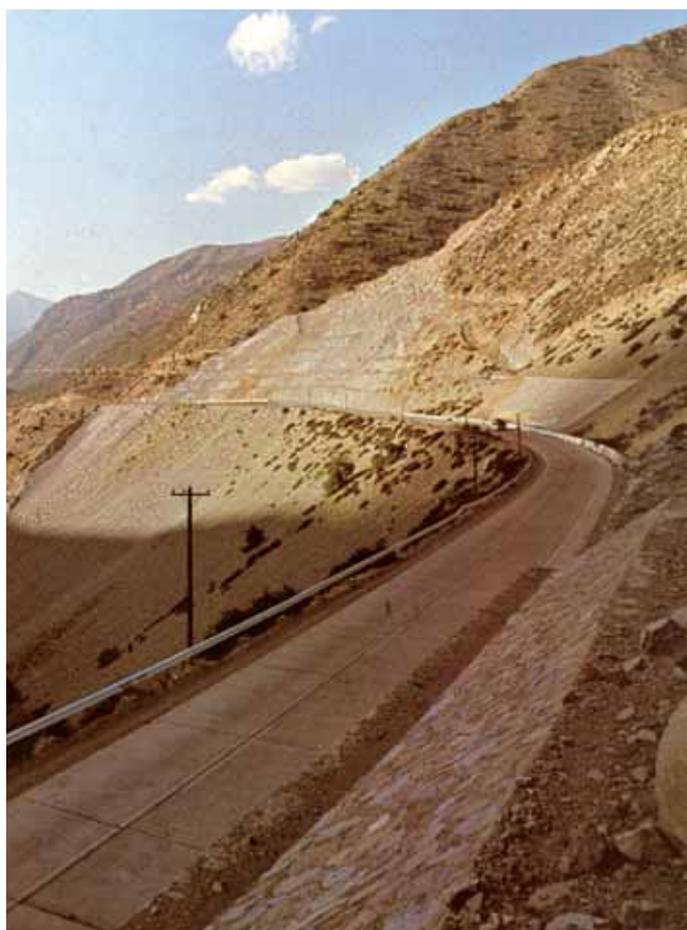


Paso superior del ferrocarril Internacional de Los Andes a Mendoza.



Foto Vivit Bellés

Alberto Figueroa Velasco.



Camino Internacional por Caracoles, sector Azul.