



Colegio de Ingenieros
de Caminos
Canales y Puertos
de Madrid

**CAMINOS
MADRID**

mayo
2020

In Memoriam

Homenaje a los
colegiados que han fallecido
en este período del estado de
alarma, ya que las condiciones
han impedido a los compañeros
acompañar a sus familiares.

www.caminosmadrid.es
913081999 madrid@ciccp.es

JAVIER ANTOLÍN BAIGORRI



Javier Antolín Baigorri, ingeniero de caminos, falleció el pasado once de marzo del año en curso.

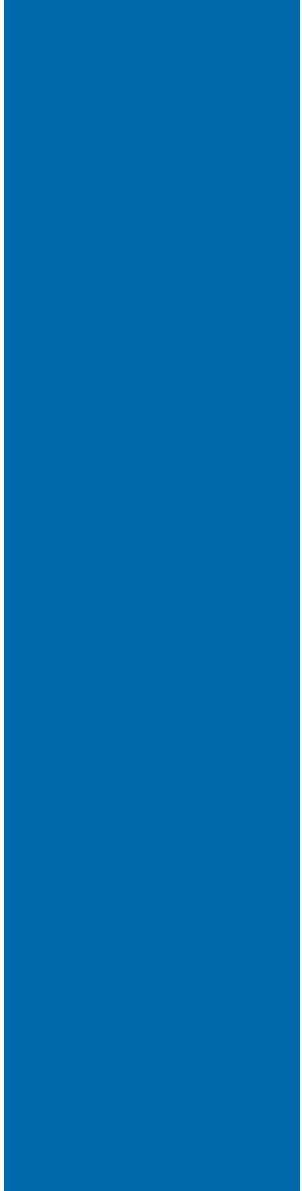
Nació en Santiago de Compostela en 1952, siendo el más pequeño de una familia de diez hermanos; era hijo de Manuel Antolín y hermano de José María Antolín, ambos ingenieros de caminos también. Deja dos hijos de un primer matrimonio, Maite y Manuel Antolín, y dos nietos. En la actualidad estaba casado con Mar Zubieta Tabernero.

Javier estudió en la Universidad Politécnica de Madrid, perteneciendo a la promoción de 1983 de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Su vida profesional se caracterizó por la diversidad, desarrollándose siempre dentro de la obra civil donde participó en planificación, proyectos, ejecución de obra y control y aseguramiento de la calidad. Colaboró con empresas como Intecsa-Inarsa (donde intervino en el Anteproyecto del 4º Cinturón de Madrid M-40), SGS (como jefe de Unidad de Control y Vigilancia de la construcción de un tramo de la autovía N-V) y Comylsa (donde fue director de Calidad de la Dirección regional Sur, controlando obras de edificación y obra civil en Andalucía y Extremadura). Trabajó como jefe de Calidad para INTEINCO, supervisando la construcción de la 3ª pista del Aeropuerto de Madrid-Barajas, y para IDOM como jefe de Unidad de ATCV del tramo I de la autovía M-45. En todos los que le conocieron dejó la evidencia de su buen hacer e integridad.



JAVIER ANTOLÍN BAIGORRI

En los últimos quince años desarrolló su propio proyecto empresarial a través de Benan Ingenieros S.L. como organismo de control técnico para el Ayuntamiento de Madrid, elaborando proyectos para concursos de obra civil de muy distinta índole: planes de aseguramiento de calidad, memorias para construcción y conservación de carreteras y autopistas, y proyectos y soluciones en el campo de las energías renovables. Su actividad profesional se caracterizó siempre por una gran capacidad de trabajo y un carácter constante y concienzudo. Desde su jubilación en 2015 venía compatibilizando labores de asesoría privada a empresas y de peritaje en los juzgados de Madrid con la colaboración en actividades de alcance social, especialmente las relacionadas con un tema que le preocupaba mucho, la gestión del Medio Ambiente. Era miembro activo de la Plataforma para la gestión pública del agua de Madrid junto a Liliana Pineda, abogada y presidenta de Attac Madrid y Enrique Ortega, ingeniero del CYII. Sus grandes pasiones fueron la literatura, atestiguada por una amplia biblioteca personal, los viajes y el cine, que le entusiasmaba desde sus años en la Escuela, siendo un gran impulsor del Cine Club Caminos en los difíciles años 70. Una afición que continuó hasta el presente, ya en el actual Cine Club de la Demarcación de Madrid.



JOSE MARIA BACH ROCA

José María Bach Roca, Doctor Ingeniero de Caminos, falleció en Madrid el 23 de mayo de 2020 a los 94 años de edad.

Nacido en la localidad pirenaica de Ribas de Freser, provincia de Gerona, el 9 de marzo de 1926, fue el menor de 3 hermanos y el benjamín de un hogar donde llegaron a convivir hermanos, padre y abuelos varones, todos viudos en horas tempranas. Deja esposa, 4 hijos y 6 nietos.

Debido a la profesión de su padre, contratista de obras, estudió interno en las Escuelas Pías de Albacete, trasladándose posteriormente a Madrid para preparar el ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, donde se doctoró años después formando parte de la promoción del 54.

En 1956 contrajo matrimonio en Madrid con Esther Moya Trelles, oriunda de Luarca, Asturias -e hija del también Ingeniero de Caminos Manuel Moya Blanco-, y en los años siguientes fueron naciendo sus 4 hijos.

La vida profesional de José María se desarrolló en la empresa familiar Obras y Servicios Públicos, iniciada por su padre en los años 20, y de la cual tuvo que hacerse cargo tempranamente tras la muerte de éste en los primeros años de la década de 1960.

A la empresa, así como a otros negocios familiares, dedicó gran esfuerzo y tiempo, hasta el punto de que superados ya los 90 años de edad seguía acudiendo casi a diario a la oficina.

Fue hombre de aficiones tranquilas y discretas -el campo, visto sobre todo desde su lado productivo, la economía y los mercados, las largas caminatas cantábricas o murcianas, los crucigramas y los sudokus en los últimos años, la buena cocina casera....-, y lo más importante de todo es que legó a sus descendientes un ejemplo inolvidable de honestidad e integridad moral, de rectitud y de equilibrio vital en todas las facetas de su vida, para con él y para con los demás.

RAMÓN BEAMONTE DE COMINGES



Ramón Beamonte de Cominges, nació en Vigo el 2 de junio de 1929.

Hijo del también Ingeniero de Caminos Ramón Beamonte del Río, era el mayor de 7 hermanos, y vivió en Madrid desde muy pequeño, cursando estudios en el Colegio Alemán y preparando en la Academia Luz el ingreso para entrar en la Universidad Politécnica de Madrid, donde se licenció en 1956.

Su trayectoria profesional estuvo siempre marcada por la honestidad y la integridad, y desde su inicio unida a la de su padre, trabajando en la empresa constructora familiar hasta su disolución en 1978. Como ingeniero, dirigió proyectos en innumerables ciudades españolas y países variados, incluyendo algunos del continente africano. Los últimos años de su actividad profesional los dedicó a trabajar en el Ministerio de Transportes.

Casado en 1960 con su querida Mercedes Hekneby Berástegui, medio vasca medio noruega, vivieron siempre en Madrid, y tuvieron 5 hijos, 7 nietos, y de momento 2 bisnietos. Ramón era un hombre de carácter afable y amante de la familia, con la que disfrutaba siempre que podía.

Como buen gallego, no dejó de ir cada verano a su tierra natal, y siempre fue aficionado al Celta, al marisco, y a la vela, deporte que practicó a lo largo de toda su vida, incluso participando en regatas de diferentes categorías. Inculcó en sus hijos y nietos ese amor por el mar y por su tierra gallega tan querida.




RAMÓN BEAMONTE DE COMINGES

Gran apasionado también de la caza y los caballos, dedicó muchas horas de su tiempo libre a estas aficiones, así como a la lectura y los viajes. Le encantaba conocer sitios nuevos, y no hacía ascos a probar cualquier comida que le ofreciesen, por rara que pudiera parecer.

Como persona, como marido, padre, abuelo, hermano, tío o amigo, Ramón se caracterizó siempre por su legendario sentido del humor, su bondad, su carácter apacible y sencillo, y su prodigiosa memoria. Era un hombre muy culto y un maravilloso contador de historias, chistes y anécdotas, que encandiló hasta el final a todos cuantos le rodeábamos.

Desgraciadamente, el maldito Coronavirus nos lo arrebató el pasado 1 de abril. D.E.P



FRANCISCO DE LA LASTRA GUTIÉRREZ



El pasado 29 de marzo fallecía en su casa de Algeciras el Ilustrísimo Sr. D. Francisco de la Lastra Gutiérrez de Piñerez a la edad de 87 años. Paco Lastra, como así todos lo conocían, nació en Jerez de la Frontera el 8 de febrero de 1933. Fue el pequeño de tres hermanos que, a la postre, serían ingenieros de caminos como su padre, D. José Luis de la Lastra, al que le debemos, entre otras obras, la construcción del embalse de Guadalcazín en la provincia de Cádiz. Huérfano de padre y madre a corta edad, quedó bajo la tutela de sus abuelas. Continuó su educación como interno en el colegio Ntra. Sra. del Pilar-Marianistas de Jerez junto con sus hermanos Juan y José Manuel.

Quizás por emular a su padre, se desplazó a Madrid para estudiar ingeniería de caminos, canales y puertos. Esos años fueron provechosos a tal punto que antes de acabar la carrera la empresa Dragados y Construcciones le ofreció realizar el nuevo alcantarillado del litoral marítimo de Cullera (Valencia). En 1964 pasó a formar parte del Cuerpo de Ingenieros de Caminos del Estado comenzando una carrera profesional ininterrumpida cuyo primer destino fue el Puerto de Algeciras.

Casado con Ángela Caballero que lo ha acompañado toda su vida y con una hija de un año de edad, arribó a Algeciras para trabajar como segundo ingeniero junto a los directores Francisco Arbeloa, Eugenio Alonso y Joaquín Lefler con los que guardaría una estrecha amistad. Algeciras iniciaba su desarrollo como capital del Campo de Gibraltar gracias a industrias como la del papel, el acero, el petróleo y al aumento del tráfico de pasajeros y mercancías a ambos lados del Estrecho.

FRANCISCO DE LA LASTRA GUTIÉRREZ

Ésta situación demandaba un puerto mejor dimensionado, más versátil y con capacidad para absorber –y no dejar escapar– el incesante transporte marítimo. Durante esos años, se acometieron diferentes obras que sentaron las bases de lo que es el puerto actualmente entre las que destacan la primera ampliación del dique de abrigo, la ejecución de muelles comerciales, pantalanes para la refinería de Cepsa, la edificación de una nueva estación marítima y el inicio del tráfico de contenedores. Además, intervino en la construcción del llamado “Llano Amarillo” y de un amplio paseo marítimo que contribuyó a la modernización de la ciudad.

En 1974, con cuatro hijas ya en su haber, la Dirección General de Puertos lo nombró director del Puerto de Ceuta, lo que supuso para él un período fructífero de perfeccionamiento. Supo dar un impulso a las infraestructuras portuarias que soportaban cierto estancamiento desde hacía varios años, repercutiendo favorablemente en un puerto que estaba orientado a los suministros a buques y al tráfico de pasajeros. En esos años, se ganaron terrenos al mar en la dársena principal que sirvieron para la construcción de pantalanes de atraque, una nueva vía terrestre de circunvalación de la ciudad y la creación del “Parque Marítimo del Estrecho”, obra de baño y recreo del arquitecto César Manrique; se acometió la ampliación del muelle que serviría para el atraque de las navieras de transporte de pasajeros y se construyó la estación marítima, inexistente hasta ese momento.

A mediados de los años 80, se trasladó a Sevilla como director de un puerto fluvial con una importante actividad logística. Durante su estancia se ejecutaron grandes obras civiles al albur de la Exposición Universal de 1992 que incluyeron la construcción de varios puentes de importancia capital para la mejora de las comunicaciones a ambos márgenes del río Guadalquivir, siendo primordial la implicación del puerto.

FRANCISCO DE LA LASTRA GUTIÉRREZ

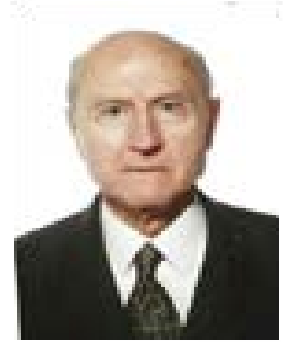
Se perfeccionó la corta de La Cartuja, lo que permitió la eliminación del llamado “tapón de Chapina” que impedía el flujo del río por su cauce natural y que fue construido antaño para evitar las inundaciones en Sevilla. Asimismo, se integró el puerto en la ciudad suprimiéndose vías ferroviarias paralelas al cauce del río que limitaban el uso de la margen izquierda; se construyeron nuevos pantalanés en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII, se intensificó el tráfico de graneles sólidos, la mejora de calados para incrementar una navegación de mayor tonelaje y se amplió la dársena urbana.

En 1995, lo llamaron del Puerto de Ceuta para que volviera a dirigirlo. Fueron sus últimos años de trabajo en los que se reformó la estación marítima, se construyó un nuevo puerto deportivo integrado en la ciudad, una nueva dársena pesquera, una torre de control de tráfico marítimo y la ampliación de muelles para el atraque de cruceros de gran tonelaje. Cabe mencionar que en estos años participó como asesor en la Ley de Puertos del Estado de 1997.

Llegada su jubilación en 2001, se estableció definitivamente con su familia en Algeciras. A lo largo de su carrera, además del título de doctor, le fueron concedidas las medallas al mérito civil y al mérito naval. Aficionado a la mar, fue presidente del Real Club Náutico de Algeciras.

Cuenta de la alta consideración que rendía a su profesión, pueden darla todos aquellos que compartieron el quehacer cotidiano a lo largo de los años y que aún viven. Fue siempre querido y respetado por sus colegas, compañeros y subordinados que supieron ver en él a una persona amable, comprometida con su trabajo y siempre honrada en el desempeño de sus obligaciones. Fue más fácil obtener rédito de él apelando a su bondad que imponiéndole condiciones. Si algún defecto tuvo lo disimuló con discreción y humildad, las mismas que le acompañaron toda su vida. Se ha ido un excelente profesional que siempre fue lo que quiso ser, aparte ingeniero, un señor y un caballero.

JOSE MARÍA GIL EGEA



Nace en Murcia un 25 de febrero de 1927, en el seno de una familia con un importante arraigo en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, ya que su padre José Gil Martínez y su abuelo materno, Ricardo Egea López, pertenecieron al Cuerpo.

Se doctora como Ingeniero de Caminos en 1952, habiendo conservado durante toda su vida la amistad con sus compañeros de Promoción.

Su primer destino fue en la Sección General de Vías y Obras de la Diputación Provincial de Almería.

En 1959 contrae matrimonio con Dña. María Teresa Martín Sánchez, con quien tuvo tres hijos (Teresa, José María y Blanca).

En 1960 es destinado a la Comisaría de Aguas del Sur de España, con sede en Granada.

A finales de 1965 es nombrado Comisario de Aguas del Segura, desarrollando una amplia labor atajando los regadíos abusivos así como una clave colaboración en el proyecto del Trasvase Tajo-Segura.

En 1971 es nombrado Subdirector General de Obras Hidráulicas del MOPU y unos años después Comisario Central de Aguas, cargo que compatibilizó temporalmente con el de Subdirector general de personal los años 1973 y 1974, destacando por la elaboración de la Ley de Aguas, siendo condecorado por ello con las Encomiendas de Número al Mérito Civil y al Mérito Agrícola.




JOSE MARÍA GIL EGEA

En 1981 deja la Administración Pública y es nombrado subdirector de ingeniería civil en Hidroeléctrica Española, cargo que ejerce hasta su jubilación en la empresa.

En 1996 es nombrado asesor para el Plan Hidrológico Nacional de la Ministra Dña. Loyola de Palacio, siendo condecorado en 1999 con la Gran Cruz de la Orden del Mérito Agrario, Pesquero y Alimentario, Sección Mérito Agrario, por su también destacada actividad en este Sector.

De sus rasgos personales cabría destacar su profunda fé religiosa, amante de la familia, del trabajo bien hecho, de la lectura, la astronomía, la agricultura, y la caza.

Nos dejó el pasado 25 de mayo de 2020.



JUAN MANUEL GRASSET MADINAVEITIA



Nacido en Madrid en febrero de 1927, Juan Manuel Grasset fue Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de la promoción de 1954, se diplomó en el Instituto de Estudios Superiores de Empresa (IESE) de Barcelona(1961) y en el Instituto Gemológico Español (1973).

Su formación como ingeniero tuvo un origen familiar, siendo la séptima generación de ingenieros de caminos que se inició en 1858 con Charles Constant Grasset, ingeniero francés que junto con sus colegas los ingenieros Biarez y Ouliac fue designado por la Compagnie du Chemin de Fer Grand-Central de France para la construcción de la línea férrea Madrid-Irún, que fue ejecutada por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Entre los proyectos más importantes de Charles Constant figuran la Estación del Norte (Príncipe Pío) y el Puente de los Franceses, ambas en Madrid, y la Estación de Valladolid. Precisamente el nombre de Puente de los Franceses se debe al origen francés de los ingenieros a cargo del proyecto.

Tras obtener el título de doctor ingeniero, el primer trabajo de Juan Manuel Grasset fue en la construcción de las bases de Estados Unidos en España en Rota, Alcorcón y Zaragoza. En 1960 se incorporó a HUARTE, donde fue Jefe de la Delegación de Madrid y Jefe de la Oficina de Cálculo de Estructuras.




JUAN MANUEL GRASSET MADINAVEITIA

En 1963 fundó su propia empresa constructora y promotora, MELSA, que se mantuvo en activo hasta principios de este siglo, y desde la que promovió y construyó en Madrid tanto edificios singulares (Castellana 86, Eduardo Dato 13, Velázquez 89, López de Hoyos 8-10, Plaza de Chamberí 8...) como urbanizaciones, destacando las de La Rinconada en Aravaca y La Sacedilla y Virgen de Iciar en El Plantío, todas ellas proyectadas por su socio y amigo Miguel de Oriol e Ybarra. En el año 2000 construyó y promovió el Parque Empresarial Cerro de los Gamos, un desarrollo de 36.000 m2 en Pozuelo de Alarcón, también con Miguel de Oriol como arquitecto.

Juan Manuel Grasset estuvo activo profesionalmente hasta poco antes de su fallecimiento y entre 2000 y 2020 centró su actividad empresarial en su inmobiliaria patrimonialista, Cerro de los Gamos.

Juan Manuel Grasset y el arte

Durante casi cincuenta años, desarrolló una intensa actividad como especialista y coleccionista de arte, centrándose principalmente en los grandes maestros de las pinturas flamenca y holandesa del siglo XVII. Recientemente la Colección Grasset se ha expuesto en Estados Unidos en el San Diego Museum of Art de California (From Brueghel to Canaletto, 2016) y en el Museum of Fine Arts St. Petersburg de Florida (A Feast for the Eyes, 2019). Juan Manuel Grasset ejerció su actividad de estudioso y coleccionista con gran dedicación y pasión, convirtiéndose en uno de los mayores expertos europeos sobre la pintura flamenca y holandesa del siglo XVII.



FRANCISCO JAVIER HERNÁNDEZ LÓPEZ



Nuestro padre perteneció a la promoción de Ingenieros de Caminos del 71. Nació en Madrid el 12 de marzo de 1946, aunque tenía un fuerte apego a Pedraza (Segovia), de donde era originaria su familia paterna y donde pasaba sus veranos tras el periodo escolar en el Colegio Nuestra Señora del Pilar. Su padre, Luis Hernández Gil, fue también de Ingeniero de Caminos. Nuestro abuelo enseñó tanto a él como a sus cuatro hermanos el valor del conocimiento, los principios y el trabajo.

A nosotros siempre nos transmitió estos valores con el ejemplo de su vida, ya que era hombre de pocas palabras. Siempre nos admiró su inquietud y búsqueda de la excelencia a la hora de formarse. Le apasionaba la mecánica de suelos. Así que en el año 73, tras licenciarse en la escuela de caminos, decidió irse en pos del profesor Alan W. Bishop, quien formuló el famoso teorema homónimo, y continuó su formación en el Imperial College de Londres cursando un Máster en SoilMechanics. Fue toda una innovación ya que todavía quedaban muchos años hasta que la internacionalización de los españoles fuera algo habitual.

De vuelta en España, lideró numerosos proyectos de cimentación de autopistas y canalizaciones por toda España junto a Ferrovial Agromán, siendo su mejor recuerdo para la construcción de la autopista Bilbao-Behovia, una de las primeras autopistas de peaje en España y base para el desarrollo económico y empresarial de este país. Un años más tarde formó parte de Geotécnica Stum, empresa que posteriormente adquiriría junto a sus compañeros.



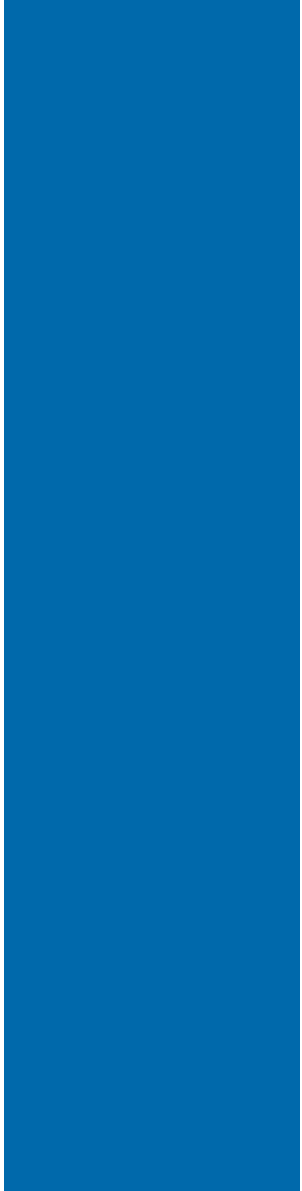
FRANCISCO JAVIER HERNÁNDEZ LÓPEZ

Posteriormente, decidió dar un giro a su carrera y centrarse en inversiones financieras donde consiguió aplicar exitosamente su larga experiencia de ingeniero.

Admirado de lo que la presión y el tiempo pueden crear, siempre fue un apasionado de la colección de minerales. Entre sus aficiones también se encontraban el acordeón, la naturaleza y la lectura. Honestidad, rectitud y bondad son los tres adjetivos que más hemos podido escuchar de sus seres queridos estos días tan tristes para nosotros.

Sin embargo, la obra de la que estaba más orgulloso y la afición a la que más dedicó fue, sin duda, la familia que logró construir junto a su mujer Elisa Maureta. Fruto de ese esfuerzo conjunto nacimos nosotros, sus tres hijos, y sus tres nietos, a quienes adoraba.

Se fue muy pronto, el 20 de mayo de 2020, a los 74 años. Fue entrañable hasta el final. Llevó una vida plena, llena de dedicación, bondad y generosidad, lo que le convirtió en un gran ingeniero, pero sobre todo un mejor padre, marido y abuelo. Llevaremos el ejemplo de su vida como guía.



CASIMIRO JUANES PARDO



Despedimos con mucho pesar e infinito cariño a Casimiro Juanes Pardo, orgulloso pilarista e ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, siguiendo los pasos de su padre y abuelo.

En su discreción y silencio, todo un caballero. En su esfuerzo y diligencia, un increíble trabajador. Disfrutó siempre de su vida profesional, primero en la empresa privada y después en la pública.

Desarrolló sus primeros años de ingeniero trabajando en Valencia y Pamplona, y después, hasta su jubilación, en Madrid. Siempre proyectando y a pie de obra, lo que más le gustaba.

Muy responsable con todo lo que se comprometía, cuidador de su trabajo y de su familia. Gran ejemplo de constancia cuando aprobó las oposiciones ya con cuarenta y tantos años gracias a su esfuerzo y tesón.

Su honradez, nobleza y justicia le acompañaron en todas sus decisiones profesionales y personales. La austeridad era su gran virtud. Parco en palabras, como buen gallego, era más de escuchar que de intervenir. Su mirada lo transmitía todo.

Hombre de Fe y esperanza, en toda su vida muy respetuoso y cariñoso. Su espíritu religioso y su familia, el centro de su vida. Su gran apoyo, María Rosa, sus hijos María de la O, Casimiro y Javier; sus hijos políticos y siete nietos, su prioridad. Sus hermanos, cuñados, sobrinos y amigos constantemente cerca, celebrando mucho la vida juntos.

Para siempre ejemplo. Ahora, junto a su querida Virgen María y el Padre, cuida de todos y nos envía toda su paz y serenidad para aprender a vivir sin él y honrando su memoria. Gracias por tanto

FERNANDO MORAL MEDINA



El pasado 4 de junio falleció nuestro compañero y amigo Fernando Moral Medina y creo que este obituario es una forma de recordar a la persona buena, apasionada, alegre, cariñosa, inteligente y trabajadora que fue en vida. Fernando fue no solo una persona estupenda en todos los aspectos sino que como sabemos los que trabajamos con él era un ingeniero de caminos de verdad.

Burgalés hasta la médula, llevó siempre a gala su patria chica y cuando algún compañero algo chungón le preguntaba si era verdad que realmente había nacido en Gamonal, estallaba en santa indignación y entre risas le contestaba alguna barbaridad no reproducible. En 1972 finalizó la carrera de ingeniero de caminos y poco después entró a trabajar como personal primero laboral y luego como funcionario interino en la Dirección General de Carreteras donde colaboró hasta 1980 en la redacción de las muy utilizadas colecciones de losas de hormigón armado y pretensado para puentes de carreteras. En 1980 ingresó en el Cuerpo de ICCP del Estado pasando a trabajar a la Dirección General de Infraestructuras donde se desarrolló toda su trayectoria profesional con excepción de un paréntesis de año y medio, entre 1983 y 1985, como Subdirector General de Instalaciones y Mantenimiento en Aviación Civil, etapa de la que no guardaba buen recuerdo puesto que dimitió de su cargo dejando clara una de las virtudes de Fernando, su rebeldía contra aquellas situaciones que consideraba injustas.

FERNANDO MORAL MEDINA

Le conocí en 1986 cuando era el ingeniero encargado de todos los proyectos y obras de supresión de Pasos a Nivel en la Dirección General. Era este un tipo de trabajo que amaba y aborrecía a partes iguales. De la supresión le gustaba el proyecto en sí y las obras, también el hecho de moverse por toda España y por supuesto la utilidad social de las supresiones... "salvamos vidas" decía, sin embargo odiaba la relación con los políticos locales de cuya cordura dudaba en ocasiones.

Pero fue 1988 el año clave en su trayectoria profesional, cuando se hizo cargo del tramo Villanueva-Conquista de la nueva línea ferroviaria de alta velocidad a Andalucía lo que entonces se llamaba el NAFA. Ahí fue donde Fernando Moral demostró el excelente ingeniero que era y donde de verdad empezó a disfrutar plenamente de su profesión y descubrió que su vocación había sido acertada. Se le veía feliz recorriendo en su todoterreno el batolito de Los Pedroches una zona preciosa pero con complicaciones geotécnicas insospechadas. Pensó soluciones, tomó decisiones acertadas pero fue también cuando algunos descubrimos una de las principales cualidades de Fernando: Su extraordinaria capacidad de formar equipos conjuntados. Se veía como daba cariño, alegría y comprensión a gente desplazada lejos de su familia, como se preocupaba de ellos y los defendía de sus jefes y de los nuestros y como casi sin darnos cuenta todos respondían a ese afecto con lealtad y haciendo las cosas lo mejor posible.

Recuerdo las risas en las comidas de los miércoles, las tardes de reunión de todos los ingenieros en su casa de Villanueva comparando y compartiendo las soluciones a problemas similares en las distintas obras y por fin a última hora las partidas de dominó, una de las pasiones de Fernando, donde de nuevo agradecemos su mala puntería en el lanzamiento de fichas que arrojaba indiscriminadamente cuando perdía pues ahí su carácter apasionado le traicionaba y empezaba profiriendo todo tipo de denuos,

FERNANDO MORAL MEDINA

En 1993 Fernando fue uno de los directores de obra del tramo de ferrocarril a 200 Km/h Fuente la Higuera - Mogente – Játiva. Una idea de la dedicación y la pasión que ponía en sus obras la da el hecho de que un día que la gota fría se dejó caer por Mogente salió con su todoterreno...”a ver cómo funcionaban los drenajes”...unas horas después el temerario ingeniero encargado tuvo que ser rescatado por un bulldozer que fue la única máquina capaz de llegar al punto donde las aguas y el barro tenían sitiado al ingeniero Moral.

En 1996 se dio otro hito en la vida profesional de Fernando pues fue nombrado con todo merecimiento Ingeniero Jefe de la 1ª Jefatura de Construcción. En este puesto, de nuevo se hizo patente su virtud de hacer la vida agradable a sus subordinados a base de alegría, amabilidad y dulzura en el trato lo que unido a su rigor y seriedad en el trabajo dio lugar a un grupo conjuntado de ingenieros en el que primaba el compañerismo y el buen hacer.

En este tiempo Fernando ejerció sin duda un sutil magisterio pues no puede ser fruto de la casualidad el hecho de que tres de sus ingenieros sin adscripción política alguna hayan sido subdirectores y directores generales en el ámbito ferroviario desde 2004 hasta hoy con gobiernos de distinto color y pelaje.

A sus órdenes dirigimos entre otras, obras como la variante de Burgos, el acceso ferroviario a Alcobendas y S. Sebastián de los Reyes donde se utilizó por primera vez una tuneladora en una obra de ferrocarril de Renfe terminando en 80 días un túnel con una duración prevista de 17 meses, la variante de Huesca, las sempiternas supresiones de pasos a nivel cada vez más complicadas y por fin el 2º túnel de Cercanías entre Atocha y Chamartín que incluía la estación de Sol con la caverna artificial excavada in situ más grande del mundo. Con esta obra se jubiló Fernando en enero de 2009.



FERNANDO MORAL MEDINA

Por su labor profesional Fernando Moral fue condecorado en dos ocasiones, una con la Encomienda de la Orden del Mérito Civil y posteriormente con la Encomienda de la Orden de Isabel la Católica.

Pero la mejor condecoración que recibió Fernando fue su satisfacción con el trabajo de ingeniero que había llevado a cabo, así, poco antes de jubilarse nos decía...”mirad hemos contribuido con nuestro granito de arena y hay algo nuestro en obras que han podido salvar vidas, que han acercado las ciudades españolas de una forma que nunca se hubiera pensado y últimamente con las Cercanías la satisfacción es mayor porque hemos mejorado la vida de mucha gente durante mucho tiempo.”
“Me júbilo orgulloso y satisfecho”y continuaba “no estoy tan satisfecho de las variantes para sacar el ferrocarril de las ciudades, seré un sentimentalpero es como si las ciudades volvieran la espalda a ese tren que las ayudó a prosperar, todo por unas operaciones urbanísticas que no sé no sé...”

Recuerdo que estaba contento de jubilarse pues podría estar más tranquilo y pasar mucho tiempo con su familia pues Elena, sus hijos y últimamente los nietos eran como él decía “lo mejor que me ha podido pasar en la vida.”

Descanse en paz este hombre tan bueno.



JOSÉ MANUEL MENDIZÁBAL ARACAMA



Nació en Vitoria-Gasteiz un 27 de agosto en 1942, en una numerosa familia de ocho hermanos; siendo José Manuel el sexto, los cinco últimos formaban una bonita piña, eran los 'pequeños' y formaban una gran pandilla y grandes compañeros de juegos.

Su padre, Alejandro Mendizábal Peña, era Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, gran enamorado de su profesión, a la que se entregó con pasión e ilusión. Su abuelo Alfredo Mendizábal Martín, a la sazón Ingeniero de Caminos, fue Profesor de Física y Director de la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. (Una gran familia de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos).

Su madre, Margarita Aracama Torrijos era toda bondad, con ella siempre se sintió muy querido y arropado.

Sus padres le educaron en un ambiente de rectitud, con profundos valores éticos y grandes inquietudes culturales; con sus hermanos, siendo tantos, no le quedó más remedio que aprender a compartir y ayudar.

La educación infantil la recibió en el Colegio de las Damas Negras de Madrid, del que eran alumnas sus hermanas. Posteriormente pasó al Colegio de los Jesuitas de Areneros en Madrid, donde supieron motivar su interés por el estudio, el entusiasmo por las matemáticas, el dibujo, la música, el deporte y el trabajo bien hecho. Allí forjó grandes amistades, que le han acompañado toda su vida.

JOSÉ MANUEL MENDIZÁBAL ARACAMA

Una vez acabados sus estudios primarios, decidió proseguir la saga familiar y empezó sus estudios como Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos en la Universidad Politécnica de Madrid. Esto fue muy de su agrado, pero en este periodo se alistó a la Milicia Universitaria donde contrajo la Hepatitis Vírica (cuando les vacunaron), lo que le hizo perder cursos y casi la vida dada la gravedad de la enfermedad (tuvo dolencias hepáticas por este motivo), pero sin grandes males, fue una enfermedad crónica tratada que terminó por desaparecer.

Retomando sus estudios le entraron las “prisas” ya que ya era novio de la que sería su mujer, Margarita Blanco Teixeira; fue otra gran pasión en su vida; nacida en Madrid, alumna del Liceo Francés y criada en las tierras extremeñas; estas raíces familiares de alguna manera fueron las que transmitió a José Manuel, apasionándose por estas tierras. Gran importancia hay que darle a la educación que le supieron dar sus padres Fernando Blanco Ladrón de Guevara y Adria Teixeira Vacas; liberal y de grandes valores; esto hizo que finalmente fueran verdaderos compañeros y amigos de la pareja.

Finalizando los estudios, se casaron el 2 de octubre del año 1970 (en este año cumplirían 50 años de casados). Tuvieron tres hijos Fernando, Clara y José Manuel; que les dieron la alegría de ser abuelos en sus nietos Fernando y María; Javier y Adria y Mencía, Martín y Marco.

Desde muy joven supo que su bagaje moral y sus conocimientos y habilidades serían el equipaje que le acompañarían toda la vida y que cuanto más los acrecentara, más útil sería para los suyos y para a toda la sociedad. Ello le llevó a ser un buen y apreciado profesional en lo que más le apasionaba además de su familia, que era su trabajo.

Aunque su especialidad eran los puertos, siempre nos ha dicho que el único que llegó a proyectar y nunca se resolvió como él lo había ideado, fue el Puerto Deportivo de Almuñecar.

JOSÉ MANUEL MENDIZÁBAL ARACAMA

Su experiencia profesional, se centró en la Ingeniería Civil Urbana; como Urbanista (le gustaba considerarse así); marcada directamente por la relación que tuvo profesional con su primo y mentor Alberto Peñaranda Mendizábal (Ingeniero de Caminos y Arquitecto); en su Estudio de Proyectos llegaron a realizar importantes Desarrollos Urbanísticos como en el Parque de Maria Luisa en Sevilla en el que iban entre otras cosas a edificar un Aparcamiento Público (Aunque por motivos ajenos a ellos cuando se intentó llevar a cabo, fue paralizado por las autoridades de Bellas Artes, ya que peligraban unos árboles centenarios). Así mismo desarrollaron grandes zonas urbanas de Madrid capital, como fue San Fernando, Santa Eugenia o Zarzaquemada.

Gracias al proyecto que le surgió para desarrollar el Polígono 'A' de Peña Grande, se pudo independizar en un Estudio de Proyectos propio y trabajar de manera autodidacta; lo que le llevó a tener grandes retos profesionales en proyectos de urbanizaciones de nueva

factura muy interesantes – Ampliación de Mirasierra, Ampliación de la Ciudad de los Poetas, Polígono 24 de la Veguilla, Polígono de la Zaporra en Alcobendas, Sector 3 de Tres Cantos, Eras de Renuera en León, Los Coronales en Madrid - que eran tanto de viviendas, como del sector industrial - Polígono Industrial de Alcobendas (La Asociación de Empresarios, le galardonaron con un homenaje e incluso con la entrega de un trofeo que le enorgulleció). Su ingenio y buen trabajo le llevaron a realizar obras de acondicionamiento de fincas rústicas como El Berrocal en la provincia de Toledo, asesoró desatinos urbanísticos como fue el caso del Polígono de Los Tres Olivos en Madrid y a los Ayuntamientos de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Colmenar Viejo (en este último mejoró el viario e instalaciones funerarias) y Casino Gran Madrid (Torrelodones). Básicamente no paró hasta su jubilación en febrero de 2016 (por imposibilidad física, si por él hubiera sido seguiría trabajando

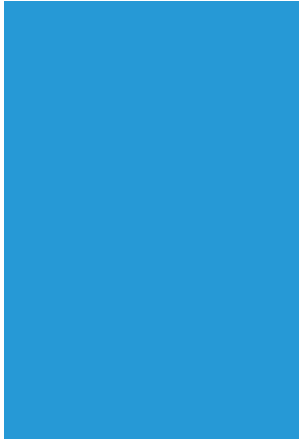


LUIS M^a ORTEGA BASAGOITI

Obituario publicado en ARPHO

Desde nuestro colectivo, especializado en las labores de conservación, hemos tenido la suerte y el privilegio de contar con la participación de D. Luis M^a Ortega en la asociación, desde su fundación en el año 2010, y de un modo especial como Presidente de ARPHO desde 2014 hasta 2018. Todos los que formamos parte del gremio queremos expresar, a su familia y compañeros, no sólo nuestra tristeza por su pérdida, sino también nuestro profundo aprecio y agradecimiento. Luis M3, que es como él pedía siempre que escribiésemos su nombre, era una excelente persona y un profesional apasionado de su trabajo. Nosotros hemos tenido ocasión de compartir con él muchas horas de trabajo, correos, llamadas y debates, y siempre echaremos de menos su mente inquieta. Venía a las reuniones con su bolsa del Madrid, pero no discutía por el fútbol. Pero cuando hablábamos de temas profesionales, siempre estaba dispuesto a pelear para que todo fuese claro y preciso, como buen ingeniero. Además de un apasionado de las estructuras, sus patologías y de un buen debate, siempre se tomaba su tiempo para leer, documentar y compartir educadamente sus comentarios.

Había desarrollado toda su carrera profesional, desde la perspectiva técnica, vinculado al sector de construcción, hasta su etapa más reciente como socio y director técnico de RETINEO.





LUIS M^a ORTEGA BASAGOITI

También estuvo vinculado durante muchos años a la labor divulgativa, de la que destacamos especialmente la dirección de la revista “Hormigón y acero”, editada por la asociación ACHE. En el año 2018, a la finalización de su segundo mandato como Presidente de ARPHO, fue nombrado Socio de Honor de la asociación, recibiendo una ovación y reconocido aplauso de todos los participantes en el evento.

Su fallecimiento se produjo la madrugada del 19 al 20 de marzo, del presente 2020, tras ser ingresado unos días antes en el hospital, y ser aislado por positivo del COVID-19.

Una vez más, desde la asociación expresamos nuestro profundo pesar y dolor, y queremos transmitir a su familia directa, socios y compañeros de RETINEO, y a todos aquellos que alguna vez trabajaron con Luis M^a nuestro sentido pésame. Descase en paz

Otro homenaje que ha tenido es de sus compañeros del CORO de la UPM.

<https://youtu.be/pvBCG7TWJFc>



JOSÉ LUIS RIPOLL GARCÍA



Nacido en Ricla (Zaragoza) en 1938, la familia se trasladó a Barcelona en donde cursó los estudios de bachillerato hasta completarlos con el Curso Preuniversitario en 1955, año en el que se trasladó a Madrid para estudiar la carrera de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por el plan 1947 de ingreso directo, acabándola brillantemente en 1964. Simultáneamente, ejerció los trabajos de Controlador Aéreo en el aeropuerto de Madrid-Barajas, lo que denota sus antecedentes familiares relacionados con la aviación, de la que fue un gran aficionado e incluso practicante, ya que disponía del título de piloto.

Sus primeros trabajos profesionales fueron en el ámbito de la Ingeniería Geotécnica y tras una estancia en Inglaterra obtuvo el título de Master of Science en dicha especialidad. Posteriormente, fue fichado por la empresa Cubiertas y Tejados como Jefe de Obra, para pasar seguidamente a Delegado Regional en Valencia de esta empresa.

Simultáneamente y una vez obtenido el Doctorado, fue profesor de la Universidad Politécnica de Valencia en Ingeniería del Terreno, aprovechando todas sus experiencias y titulaciones en la especialidad de Geotecnia, que nunca abandonó.



JOSÉ LUIS RIPOLL GARCÍA


Tras la fusión de Cubiertas y Tejados con MZOV (fcc. Medina-Zamora-Orense-Vigo), la empresa pasó a denominarse CUBIERTAS Y MZOV y allí siguió ejerciendo sus funciones nuestro entrañable José Luis, llegando a Consejero-Director General de Diversificación, pero sin dejar su colaboración con la U.P. de Valencia, ya como Catedrático en Ingeniería del Terreno, su pasión profesional y que consolidó con su nombramiento como Académico Europeo de Ciencias.

La nueva fusión de CUBIERTAS y ENTRECANALES creó la empresa ACCIONA, en la que siguió José Luis para pasar a Director General de la Fundación AIRTEL, compañía de telefonía participada por dicha empresa además de por VODAFONE, de cuya Fundación continuó José Luis como presidente. Últimamente ocupaba la Presidencia de Honor de la Fundación VODAFONE.

Fue miembro y patrono de Cruz Roja Española y asimismo desarrolló una activa participación en la Mesa de la Discapacidad, Consejo Social de la UPM, Teatro Real, Museo del Prado y Museo Reina Sofía. Por toda esta trayectoria recibió la medalla de Plata al Mérito del Trabajo, así como la Cruz de Oro de la Orden Civil de la Solidaridad y la Medalla de Oro de la Cruz Roja.

Su gran vinculación con la profesión le llevó a participar en diversas acciones colegiales, como la Corte de Arbitraje del CICCOP, el Comité de Jubilados y el Club Cultural Caminos Madrid, entre otras.

Pero, sobre todo, José Luis Ripoll fue una gran persona.



ALFREDO SANFÉLIZ BAEZA



Alfredo Sanféliz nace en Zaragoza el 23 de abril de 1930. En su juventud se traslada a Madrid donde cursa sus estudios de bachillerato en el Colegio del Pilar. Su afición por las presas y las montañas le llevaron a ingresar en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos donde completa sus estudios hasta su doctorado en 1957.

Ese mismo año contrae matrimonio con M^a Luisa Mezquita Robredo con la que tiene 5 hijos que le dan a su vez 15 nietos.

Fué un apasionado de su familia, los grandes viajes, el esquí y la navegación, pero su gran afición era poder compartirlo siempre con su mujer, hijos, nietos y buenos amigos. Las montañas del Valle de Arán y la navegación en las aguas de las Islas Baleares fueron sin duda lugares que formaron parte de él.

En el campo profesional comenzó su carrera en 1957 en la empresa Dragados, como Director de la zona Norte de España, participando en la construcción de diversas presas de Galicia.

Tras unos años, y junto con otros socios, fundó Americana de Inversiones, grupo de empresas Inmobiliarias y de Construcción, desde donde desarrollo múltiples e importantes proyectos inmobiliarios.




ALFREDO SANFÉLIZ BAEZA

A partir de la década de los 80 compaginó sus variadas actividades con las de asesoramiento y consultoría en el campo inmobiliario y de construcción, destacando entre sus trabajos la rehabilitación del histórico edificio del Palacio de los Infantes en El Escorial, inaugurado por los Reyes en 1991.

De 1988 a 1996, fue Secretario General del Colegio donde destacó como impulsor, motor y ejecutor de muchas iniciativas, tales como la modernización informática, la remodelación del edificio de Jenner 3, la implantación de contabilidad analítica, el impulso de la política autonómica colegial y la activa participación en foros profesionales nacionales e internacionales además de otras actuaciones para el mejor servicio a los colegiados. En 2005 recibió la Medalla de Honor del Colegio.

Desde el 1996 fue Asesor del Grupo TYPESA como adjunto a la Presidencia.

Falleció en Madrid el 7 de abril de 2020.



FERNANDO SERRANO GÓMEZ



El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Fernando Serrano Gómez falleció el pasado 6 de abril con 76 años tras una larga enfermedad. Estaba casado y tenía dos hijas y dos maravillosas nietas.

Tras sus excelentes aptitudes en sus primeros años de escuela en Ballesteros de Calatrava (Ciudad Real), fue becado para cursar el resto de sus estudios con los Marianistas de Valladolid. Fue en Madrid donde estudió la carrera de Ingeniería de Caminos Canales y Puertos, licenciándose en la promoción de Madrid de 1977.

Su vida laboral pasó de la fotogrametría primero, al ejercicio de la ingeniería después, profesión que le llevaría a dirigir obras de ingeniería civil y de edificación en Francia, Arabia Saudita, Nigeria, Costa de Marfil y España, trabajando con arquitectos como Francisco Javier Sáenz de Oiza o el estudio Bofill. Dejó el trabajo por cuenta ajena en Técnicas Reunidas para fundar su propia empresa de servicios de ingeniería y cartografía, IAG s.l., dirigiendo obras en República Dominicana o Bélgica.

Gran melómano y coleccionista de discos, también destacaban entre sus aficiones la filatelia, la mecánica y la informática.

Estudiante incansable, podía pasar de explicarte cualquier concepto de elasticidad, a la programación orientada a objetos o a la botánica. El francés fue una lengua tan natural para él como el español, amaba el latín y sus infinitos proverbios. Por eso, acabemos como a él le hubiera gustado decir:

“Disfrutemos de la vida, pues tempus fugit”.

JAVIER RENESES SETIÉN



El pasado 7 de abril falleció nuestro compañero Javier Reneses Setién, víctima de un cáncer contra el que llevaba luchando algo más de un año.

Nacido en Reinosa en 1969 y madrileño de adopción, pertenecía a la promoción de 1995 de la ETSI Caminos C y P de Madrid en la especialidad de Estructuras.

Desarrolló su carrera profesional en el sector de la Edificación en proyectos nacionales de Cubiertas, Ferrovial, COARSA y BEGAR hasta 2010 cuando decidió reinventarse en respuesta a la crisis del sector y participó en la creación y gestión de Moto&Go una PYME de alquiler de motos en Madrid y Málaga.

Su afición al deporte, donde destacó como nadador amateur y su personalidad responsable, constante y franca caracterizaron su vida profesional y personal.

Su esposa Toñi y resto de la familia aprovechan para agradecer las muestras de afecto recibidas de todos sus compañeros.

MANUEL ROMANA RUIZ



Manuel Romana Ruiz nació en Sevilla en 1934 estudió el bachillerato a medias entre Sevilla y Barcelona, y decidió ingresar en la escuela de ingenieros de caminos. Lo logró en 1961. Durante sus estudios conoció a M^a Luisa García Suárez, con quien se casó en 1960. Se conocieron mientras mi padre estaba en el grupo de teatro de la escuela, que, junto con la poesía, fue su gran pasión no técnica. Aprendió inglés y francés, y leía fluidamente catalán e italiano. Tuvo siempre una gran memoria y su tesón y capacidad de aplicarse eran excepcionales.

Fue becario de Eduardo Torroja en el Departamento de Materiales del Instituto Eduardo Torroja durante unos meses. Tras acabar la carrera, en 1961, pasó a trabajar en Dragados y Construcciones, donde le pagaban el triple. Para Dragados trabajó en los canales del Órbigo, fue Jefe de Obra de la Presa de La Barca y llegó a ser Jefe de Obra de la Presa de El Atazar. Allí se interesó por la geotecnia, por la cimentación de la presa y la cuestas los áridos necesarios para construirla.

Es en esta época cuando nacimos sus tres hijos, María Luisa, Belén y Manuel. Vivimos en una de las viviendas del poblado de la presa, en un risco con vistas privilegiadas.

En 1968 pasa a INTECSA, donde desarrolla la parte más larga de su carrera, hasta 1987. Fundó y llevó el Departamento de Geotecnia y Obras Subterráneas, y participó en infinidad de obras y proyectos. Se pueden citar el Puente sobre la Bahía de Cádiz, la Presa de Salvajina, el Proyecto Gaviota, de importancia estratégica para España en los años 80 y 90.

Desde los años 70 se orienta simultáneamente al ejercicio de la profesión y a la docencia. Fue primero Profesor No Numerario (PNN) en la Escuela de Ingenieros de Caminos de la UPM, y en 1977 gana por oposición la Cátedra de Geotecnia y Cimientos de



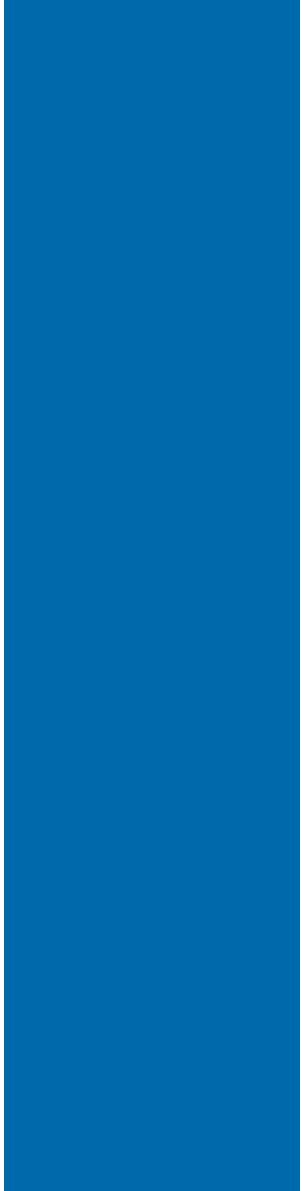
MANUEL ROMANA RUIZ

la Escuela de Ingenieros de Caminos de Santander. Es uno de los autores seleccionados por Jiménez Salas para escribir capítulos del "Geotecnia y Cimientos 3". Entre 1978 y 1980 imparte clases allí, y en 1981 pide el traslado a la Escuela de Caminos de la UPV, en Valencia. Es entonces cuando se centra especialmente en la Ingeniería de Túneles. Imparte asignaturas como Geotecnia y Cimientos 2, Túneles y Obras Subterráneas, Mecánica de Rocas y Geotecnia aplicada a las Obras Hidráulicas.

Desde 1975 está aplicando las técnicas más modernas, y en 1986 contribuye con la creación del SMR, su innovación más conocida. Ésta y otras aportaciones se pueden seguir en el gran número de artículos técnicos que publica, en la Revista de Obras Públicas y muchas otras. También organiza simposios de túneles y obras subterráneas en VALENCIA y otros sitios.

En 1987 deja INTECSA y funda INGEOTEC, empresa consultora especializada en el proyecto de túneles y los estudios geotécnicos. Según él contaba, fueron los años más satisfactorios de su carrera, donde se multiplican los túneles en los que interviene. Allí trabaja durante más de 15 años con su mujer, María Luisa, y su hijo Manolo. Consolida el SMR, que se aplica ya en taludes rocosos de todo el mundo. Estaba muy orgulloso de haber hecho consultoría de asesoramiento para el ADIF y para Abertis.

Participa en los Túneles de El Pardo, en varios proyectos en Andorra, en el Túnel de Las Hechiceras, en el proyecto del Túnel de Guadarrama Ferroviario. Amó su participación en el Puerto de Valencia, y continuó formando a generaciones de ingenieros. De esa época, que compartimos dos docenas de personas, recuerdo sus lemas más constantes: "Cada día tiene su afán", "el viaje se puede hacer, pero ¿se debe?", y cómo terminaba las reuniones, "a ello". También recuerdo cómo me decía, antes de alguno de sus largos viajes, que "cuidara la viña". Fueron quince años de trabajo, risas, presión y experiencias estupendas, en general.



MANUEL ROMANA RUIZ

Un aspecto que fue para él muy importante fue su participación en la vida profesional, a través del Colegio y de diversas asociaciones. Desde siempre fue socio y miembro de las Juntas Directivas de la Sociedad Española de Mecánica del Suelo (SEMSIG), fundador y presidente de la Sociedad Española de Mecánica de las Rocas (SEMR), y socio muy activo de la Asociación Española de los Túneles (AETOS). Tuvo un papel destacado en el Comité Español de Túneles de Carretera de ATC-PIARC y fue representante español en el Comité Internacional de Explotación de Túneles de PIARC, en el que fue el primer Secretario de idioma español.

También fue parte de la Junta de la Demarcación del Colegio en la Comunidad Valenciana, y obtuvo la Medalla al Mérito Profesional del Colegio, que junto con el título de Catedrático de Universidad, fueron los dos que más le orgullecieron.

También hay que destacar su aportación a los cursos para profesionales, una constante desde finales de los 70. Organizó cursos en primer lugar en la Escuela de Caminos de la UPV, y posteriormente en Madrid, en diversos hoteles (el hotel Zurbano fue una sede muy empleada) en la Fundación Gómez Pardo y en el Colegio de Ingenieros de Caminos. En su última etapa profesional fueron el centro de gravedad de su actuación, a través de la empresa STMR (Servicios Técnicos de Mecánica de Rocas).

Mi padre participó con éxito en numerosos proyectos de túneles de carretera, ferroviarios, de metro e hidráulicos actualmente en servicio (más de 500 km en total). Sus artículos en la Revista de Obras Públicas han sido muy citados, especialmente los dedicados a sostenimiento de túneles y bocas. Fue autor de numerosas comunicaciones y textos sobre su especialidad.

Quisiera mencionar dos proyectos que le dieron un gran éxito profesional, bien entendido que los dos requirieron de él muchísimo trabajo y no poca iniciativa. Uno fue el Proyecto de Trazado del Túnel de Guadarrama ferroviario. Fue el primer túnel ferroviario largo de Alta Velocidad proyectado en



MANUEL ROMANA RUIZ

España que no era de vía doble, como habían sido los de la LAV a Sevilla. Manuel Romana Ruiz peleó por el contrato en condiciones muy desfavorables, y fue quien pensó en aliarse con los gabinetes franceses que habían diseñado el único precedente europeo ya construido, el Túnel del Canal de la Mancha. Organizó un consorcio complejo, al que hizo funcionar como un reloj. El Proyecto fue de calidad, y alabado por revisores internacionales.

Si hubo un túnel que fue su hijo completo, y que le debió casi todo a su genio, fueron los Túneles del Pardo, que eran una parte clave del cierre de la M-40. La otra parte clave fueron las calzadas superpuestas, que deben muchísimo a su vez a Sandro Rocci, compañero de Escuela de mi padre. Con unas dimensiones de estación de entonces del Metro de Madrid, y planteados inicialmente por la Administración por el método alemán, fueron transformados por mi padre empleando el precorte mecánico para la parte de bóveda, Con un equipo reducido ganó el concurso de proyecto y obra, resolvió todos los problemas que se le plantearon, colaboró con la Administración y la UTE contratista en una obra que fue en extremo especial, y que ha sido un éxito indiscutible desde su concepción. La noche en que vimos replanteada la sección, enorme, en el talud frontal, estaba eufórico.

Se volcó en ayudar a sus hijos cuando tuvimos problemas y necesidades, y se lo pedimos. La educación que nos dieron a mis hermanas y a mi testifica su visión y buen sentido. Se entregó a la profesión en cuerpo y alma. En lo que nadie sabía que eran sus últimos días, porque se lo llevó el covid-19 cuando gozaba de buena salud, se preguntaba por qué no lo llamaban para trabajar. Con 85 años, sonreía al hablar de los túneles.

Terminaré diciendo que formó a un número elevado de profesionales de túneles de varias generaciones, que han participado de forma muy activa en el panorama nacional y en no pocos proyectos internacionales, desde 1980 hasta hoy mismo. Todos llevamos su impronta, y lo recordamos con cariño