



Manuel Romana Ruiz

Manuel Romana García

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 1954. 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, mientras se encargaba de la excavación de la cimentación de la presa y

la búsqueda de los áridos necesarios para construirla. De esa búsqueda salió una larga historia que me contó un par de veces, además de convencerse de dedicarse a la geotecnia a partir de entonces. Esa dedicación devino en pasión, especialmente por la mecánica de rocas.

Es en esta época cuando nacimos sus tres hijos, María Luisa, Belén y Manuel. Vivimos en una de los chalets 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 Es-

cuela de Ingenieros de Caminos de la UPM, y en 1977 gana por oposición la Cátedra de Geotecnia y Cimientos de 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. Esta 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.

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 (SEM-SIG), 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, u 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) y el 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 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 una obra de 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, y profesor y posteriormente un gran amigo mío. 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, que no fueron pocos, 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, unido al de mi madre. 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.