

Diario de Sevilla / 8/09/2019

Hijo de un militar republicano depurado por su apoyo a la II República.

–A mi padre le sorprendió el 18 de julio en Gerona. Era capitán y apoyó al Gobierno lealmente constituido. Ayudó a muchos compañeros, incluso a falangistas, a escapar de la muerte. Fue ayudante del general Vicente Rojo y, al final de la Guerra, se fue a Francia con los restos del Ejército republicano. Sin embargo, como tenía la conciencia completamente limpia, volvió a España. Le cayeron treinta años, paradójicamente "por rebelión militar", pero gracias al testimonio de muchos de los que salvó, se revisó la condena y quedó en sólo tres años. Perdió la carrera y tuvo que dedicarse a dar clases de matemáticas. Ya en la democracia, con Felipe González como presidente, le devolvieron el grado de coronel. Había estado en acciones importantes de la Guerra de África. No guardaba rencor a nadie.

–Tuvo que ser difícil la posguerra para su familia.

–Ante esta situación, mi madre, que tenía los títulos de Químicas y Magisterio, sacó la carrera de Farmacia en sólo dos años. Con varios hijos estudiaba todas las noches y se iba a examinar sola a Granada. Cuando acabó puso una Farmacia en la calle Betis, número 64, que es donde transcurrió mi infancia, justo al lado de donde situó Cervantes el Patio de Monipodio. A mi madre no le gustaba despachar, pero a mi padre sí. Muchos clientes, cuando les atendía mi madre, decían que ellos querían hablar con el farmacéutico.

–Se hizo Ingeniero de Caminos y con el tiempo llegó a catedrático de Ingeniería del Terreno. Existe la idea muy arraigada de que el subsuelo de Sevilla es muy malo y por eso no se puede construir el metro por el centro.

–Eso se demostró ya que es falso. De hecho, se consiguió que el Metro pasase por debajo del río y no pasó absolutamente nada. Curiosamente, el terreno de Sevilla es muy parecido al de Londres, con unas margas azules que son prácticamente idénticas... Y fíjese en la red de metro que tiene la capital inglesa... Toda construcción de un metro es una obra muy complicada que debe hacerse con la tecnología adecuada y puede generar problemas, como las grietas que

surgieron en República Argentina cuando la construcción de la línea 1. ¿Pero quién se acuerda ya de eso?

–Tendremos metro en el centro...

–El proyecto de la línea 2 así lo contempla. Creo que es la más interesante de toda la red, pero debido a cuestiones tácticas y económicas la próxima que se acometerá es la 3.

El terreno de Sevilla es muy parecido al de Londres, y fíjese en la red de metro que tiene esa ciudad

–¿Sevilla cambió en su día el Metro por la Expo?

–La Ley Estatal del Metro de los años setenta, que como me recordó Manuel Clavero no está derogada, establece que la construcción de la infraestructura es responsabilidad de la Administración central, mientras que el Ayuntamiento debe pagar los trenes y todo el material móvil. El alcalde Manuel del Valle estaba asustado por el coste que esto supondría y aprovechó las grietas que aparecieron en la Casa de los Guardiola o en el Edificio de la Equitativa como pretexto para destinar ese dinero a otros asuntos. Iba a ser el tercer metro de España, después del de Madrid y Barcelona... Sin embargo, ahora ya han terminado sus redes Valencia, Bilbao o Palma de Mallorca... Y Sevilla apenas ha empezado.

–¿Y qué le parece el proyecto actual?

–Bien en líneas generales. Lo fundamental es hacer el metro. Algunos dicen que la línea 2 va demasiado profunda, lo que aumentaría mucho el coste y puede disuadir a algunos usuarios, pero eso son cosas discutibles... Insisto, lo importante es que se haga.

–En general, Sevilla tiene muy mala suerte con sus grandes proyectos: metro, SE-40, dragado del Guadalquivir...

–La sociedad sevillana no lucha por los proyectos que de verdad son importantes. Fíjese en el dragado en profundidad del Guadalquivir. El Puerto de Sevilla ha tirado demasiado pronto la toalla y ha hecho mal. Debe luchar más. Hay que respetar el medio ambiente del Estuario, pero creo que esto es compatible con un dragado de apenas 80 centímetros.

–Hablando del río, usted fue uno de los primeros en criticar el puente del Centenario. Parece que el tiempo le ha dado la razón. Hoy en día es un problema para la movilidad en Sevilla.

–No me gusta, y más si lo comparamos con el nuevo de Cádiz, cuyo autor es Javier Manterola, y que es una preciosidad abierta al mar, a la bahía. El de Sevilla, sin embargo, es demasiado exagerado para el cauce que salva. Además, es muy estrecho y ha provocado ya muchos accidentes.

–¿Por qué se hizo?

–Su autor, José Antonio Fernández Ordóñez, era una persona políticamente importante y quisieron darle un puente en la Sevilla de la Expo, donde ya habían construido el suyo Calatrava (Alamillo) y Juanjo Arenas (Barqueta)... En vez del puente del Centenario se tendría que haber hecho un túnel...

En la cuestión del dragado en profundidad del río, el Puerto ha tirado muy pronto la toalla

–Hablando de túneles, otro de los proyectos que se eterniza es el de la SE-40, especialmente el de los dos túneles que deben salvar el río...

–Es, sencillamente, una cuestión de dinero. Con la Expo 92 le dieron muchas cosas a Sevilla, pero después se acabó.

–¿No hay demasiadas carreteras?

–Y algunas, como las radiales de Madrid, sin apenas tráfico. Tanto que ha tenido que intervenir el Estado. Las obras públicas tienen que estar justificadas, por motivos económicos y de necesidad.

–También hay muchos problemas de mantenimiento. La salida de Sevilla en dirección a Mérida, por ejemplo, es una patata ondulada.

–El buen mantenimiento de las carreteras es algo que nos conviene a todos: se gastan menos neumáticos, disminuyen los accidentes... El viario español está fatal de mantenimiento y mi miedo es que, cuando quiten el peaje de la Autopista de Cádiz, esta infraestructura empeore considerablemente. De hecho, ya están hablando de un "peaje en la sombra" que no sé si se cargará en el precio de la gasolina o dónde. Ante la inminencia de la recuperación de la gestión de la autopista, la Administración ya ha tenido que librar las primeras partidas de mantenimiento.

–Por lo bajini, muchos dicen que sería mejor mantener el peaje.

–Todo es una cuestión de prioridades. ¿Qué es más importante, que se haga el Metro de Sevilla o que no haya peaje en la AP-4? Ambas cosas se pagan con dinero público. Yo prefiero que hagan completa la red de metro y seguir pagando el peaje.

–Usted trabajó en el famoso trasvase Tajo-Segura. Este tipo de obras está actualmente muy cuestionadas por los ecologistas y crean todo tipo de disputas territoriales.

–Los trasvases de agua son necesarios, pero deben ir acompañados de compensaciones. Si las tierras en Murcia son más productivas que las de Zaragoza, es normal que se trasvase agua del Ebro. Si no se hizo fue por cuestiones meramente políticas. Yo siento pena cada vez que se inunda Zaragoza, algo que ocurre casi todos los años. La gente, ahora, se mete mucho con los embalses, pero gracias a estos se evitan muchos problemas tanto en tiempo de sequía como en lo contrario... Yo he vivido una riada en Sevilla. Con seis años mis padres nos sacaron

de noche de la casa-farmacia de la calle Betis para llevarnos corriendo al domicilio de mis abuelos en la calle Vidrio. El local se anegó y se perdieron muchos medicamentos.

Yo prefiero que se haga la red completa del Metro de Sevilla y seguir pagando el peaje de la AP-4

–Hablemos de la Real Academia Sevillana de Ciencias, que usted preside. No es tan conocida como, por ejemplo, la de Medicina.

–Esto se debe, en primer lugar, a una cuestión de antigüedad. La Academia de Medicina es la más veterana de España, mucho más que la de Madrid. Al igual que la de Bellas Artes y Buenas Letras –las otras dos más antiguas–, hacen una buena labor y yo las respeto mucho. Nuestra Academia es mucho más moderna, ya que se fundó en 1985. Sin embargo, tiene una gran actividad. Además, y sobre todo, presumimos de la altísima calidad de nuestros académicos. Tenemos premios Nobel como Jean-Marie Lehn y Robert Huber; dos Príncipe de Asturias (Manuel Losada Villasante y Avelino Corma), muchos premiados con el Jaime I de Investigación, así como otros galardones científicos de primera línea. Esta Academia selecciona mucho a sus miembros, más que otras. Damos magníficas conferencias, organizamos ciclos y convocamos premios para la gente más joven gracias al apoyo del Ateneo y, sobre todo, de la Real Maestranza de Caballería.

–¿El científico está bien considerado en Sevilla? ¿Tiene prestigio?

–No el debido. Yo insisto mucho a los miembros de la Academia que escriban en los periódicos, para que la gente conozca nuestra labor.

–Quizás por su propia naturaleza, el científico es poco aficionado a ir a los actos sociales, a esas copas donde acude la gente de relumbrón...

–Yo suelo animar mucho a la gente a que vaya a las copas y a los actos sociales en general. Estos eventos se suelen poner como ejemplo de frivolidad, pero lo cierto es que se hacen muchos contactos y se puede aprovechar para recordarle a alguien, por ejemplo un vicerrector

de Investigación, un asunto pendiente. Es mucho más que tomarse una cerveza o una tapa de jamón... Por cierto, el que pone la Maestranza es excelente.

–¿Cuál es para usted el gran científico de la historia de Sevilla?

–Antonio de Ulloa, el científico y marino que descubrió el platino. No hay muchos españoles que hayan descubierto elementos: el wolframio, por los hermanos Elhuyar; el vanadio, por Andrés Manuel del Río... y poco más. También intervino en la expedición para medir el grado del meridiano terrestre, con lo que se demostró que la tierra era achatada en los polos.

–La de Ulloa fue una vida apasionante y romántica. Ciencia y aventura unidas...

–Lo cogieron prisionero unos corsarios ingleses y lo llevaron a Londres. Era tan brillante que allí los británicos lo hicieron fellow de la Royal Society, algo que habla muy bien de ese país.

El gran científico de Sevilla fue Antonio Ulloa, que descubrió el platino y participó en la medición del grado meridiano

–¿Cómo es el nivel científico de Sevilla?

–Ha mejorado muchísimo en los últimos años, aunque esto es algo que ha sucedido en todas partes. En Francia, en el siglo XVIII, eran los nobles los que se dedicaban a la ciencia, sencillamente porque eran los que tenían dinero para hacerlo. A Lavoisier le cortaron la cabeza porque era un aristócrata. Lo justificaron con una frase infame: "La revolución no tiene necesidad de sabios"...

–Sevilla, a veces, es igual de soberbia y necia.

–Hay un exceso de folclore, aunque cada vez los científicos tienen más peso. Por ejemplo, a Losada Villasante, lo conoce hoy todo el mundo, pero claro, es un Príncipe de Asturias... Sin embargo, son muy pocos los que conocen a José López Barneo o a Andrés Aguilera, que son científicos de primer nivel.

–Usted, como miembro del consejo asesor de Adepa, ha intervenido en la polémica de las Atarazanas.

–Por fin parece que el problema se ha encarrilado, aunque Vázquez Consuegra, que es un gran arquitecto, está muy reticente con la reforma del proyecto. Hemos conseguido que se excaven dos naves para que los visitantes se hagan una idea de cómo eran las Atarazanas antiguas. También que no se carguen tanto las bóvedas con cosas con poco sentido, como la cafetería, y que se restaure el edificio de Carlos III, que también tiene su mérito.