

## «Sevilla es castigada en las inversiones desde que hace 25 años tuvo la Expo'92»

**Presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias. Eminencia en ingeniería del terreno y geotecnia para cimentar infraestructuras y edificaciones, José Luis de Justo Alpañés reivindica que Sevilla deje de perder el tiempo y se dote de una red de Metro, objetivo planteado hace 50 años.**

[Juan Luis Pavón / Sevilla /](#)

12 feb 2017 / 19:00 h - Actualizado: 11 feb 2017 / 19:08 h.



José Luis de Justo Alpañés, a sus 78 años, continúa activo en la Escuela Superior de Arquitectura de Sevilla. / JESÚS BARRERA

Curtido desde la cuna en la superación de dificultades y en la cultura del esfuerzo, a sus 78 años le resulta de lo más normal estar antes de las 9 de la mañana en su despacho de la Escuela Superior de Arquitectura para citarnos con el fin de celebrar esta entrevista. Y para ello ha de desplazarse desde Sevilla Este, donde reside, hasta el campus de Reina Mercedes. Le encantaría hacer ese recorrido en Metro, “el único medio de transporte que utilizo cuando estoy en Madrid y en París”, siendo un experto de prestigio internacional en el estudio de terrenos, subsuelos y rocas para la construcción de autovías, canales, puentes, líneas férreas,... Y el principal estudioso en la viabilidad técnica para llevar a cabo la red de Metro por debajo de la Sevilla histórica.

Nació en 1939 en Loranca de Tajuña (Guadalajara), tercero de los cuatro hijos de padre militar de carrera y alta graduación, y madre licenciada en Química y maestra. “Mi padre, Enrique Justo, se mantuvo fiel al Gobierno de la República cuando estalló la guerra civil. Estuvo en Cataluña durante casi toda la contienda. Evitó la muerte de muchas personas del otro bando, militares incluidos. Cuando acabó la guerra, tenía el grado de coronel y había sido ayudante del general Rojo. Pensó que nada le iba a suceder, pero fue procesado y mi familia llegó a celebrar que solo le condenaran a cadena perpetua, porque temieron muy seriamente que le fusilaran. Y mi madre, Eloísa Alpañés, se fajó a fondo para ver a militares franquistas a los que había salvado la vida, para que le firmaran avales y así logró que lo indultaran, y nos trasladamos a Sevilla”.

#### **–¿Cuál fue la Sevilla de su infancia?**

Estudí en la Escuela Francesa y en el Colegio San Francisco de Paula. Mi familia se ganó la vida sobre todo abriendo en 1943 una farmacia en Triana, en la calle Betis, en una casa con despacho hacia la calle y donde compartíamos patio de vecindad. Para poder ejercer esa actividad, mi madre fue capaz de hacer la carrera de Farmacia a la vez que nos criaba a todos sus hijos.

#### **–¿Por qué se decidió a ser ingeniero?**

Porque la especialidad de ingeniero de caminos combina dos cosas muy importantes para mí: el cálculo (matemáticas, física) y el contacto con la naturaleza, donde se hacen los puentes, las carreteras, las presas... Los ingenieros de caminos son los que hacen los puentes, las carreteras, las presas,... y me gustaba.

#### **–¿Cuál fue su primer trabajo?**

En una empresa hispano-suiza, Geotécnica Stump, que estaba radicada en Madrid. Y me enviaron a Ginebra para hacer varios trabajos. Después estuve en la oficina técnica de José Antonio Torroja, hijo del famoso ingeniero Eduardo Torroja. Con una beca me fui a Londres para hacer el posgrado en el Imperial College of Science Technology, y saqué un máster. Regresé a España y entré en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, en su laboratorio de Geotecnia, en Madrid. Mi maestro, José Antonio Jiménez Salas, a quien el próximo día 15 de febrero le hacemos un homenaje en Madrid, me pidió que entrara en la Escuela de Ingenieros de Caminos, en aquel momento como ayudante de clases prácticas. Cuando se convocó por vez primera una cátedra para mi área, que se llamaba Mecánica del Suelo y Cimentaciones Especiales, me presenté, saqué el número uno. Tenía para elegir dos destinos: Barcelona y Sevilla.

Elegí Sevilla, mis padres lo querían, y tomé posesión de la cátedra en la Escuela de Arquitectura, donde he dado clases desde 1971 hasta 2012.

**–¿A qué se dedica como catedrático emérito?**

Ya no tengo contrato con la Universidad, no cobro. Sigo haciendo investigación, aunque la normativa impide que un emérito dirija el grupo, por eso mi equipo de investigación lo coordina el profesor Percy Durand Neira, peruano.

**–¿Cuáles son las obras de más envergadura en las que ha participado?**

En España, el Canal Tajo-Segura. En América Latina, la presa de Pao Cachinche (Venezuela) y, en Perú, la canalización para llevar agua del río Pampas, que es afluente del Amazonas, a una región costera del Pacífico.

**–Usted participó, desde su especialidad, en algunas de las grandes obras que transformaron Sevilla, dentro y fuera de la Cartuja, para realizar la Expo'92. Con la perspectiva que dan 25 años, ¿en qué se acertó más y qué pudo hacerse mejor?**

La Expo del 92 fue muy importante para Sevilla. Los puentes que se hicieron son uno de los mejores legados. El único que no me gusta es el del Centenario. Ahí se debió hacer un túnel. Y la Expo'92 también fue muy importante para Andalucía, se mejoró mucho la red de carreteras. Y el tren de alta velocidad también benefició desde el principio a Córdoba.

**–Sin embargo, desde muchos ámbitos andaluces se gestó por entonces la acusación de que la Expo'92 acentuaba el centralismo sevillano y el favoritismo hacia Sevilla.**

Seamos serios. La única ciudad que tenía todos los fundamentos históricos y monumentales para acoger la conmemoración del descubrimiento de América era Sevilla, que fue el centro de la relación con América. Desde que acabó la Expo'92, Sevilla ha sido castigada en los presupuestos para inversiones, y estamos pagando aquella campaña contra Sevilla. Aparte de eso, Sevilla ha perdido también muchas oportunidades por sus propios errores. Mucha culpa la tenemos nosotros, los ciudadanos. Nunca se manifiesta la gente de Sevilla por nada verdaderamente importante. Parece que los temas le resbalan por encima.

**–Indique un ejemplo.**

El Museo Thyssen que existe en Málaga iba a ubicarse en Sevilla. Pero quien era entonces el alcalde [Monteseirín] no garantizaba la cesión de un edificio para dicho museo. ¡Que me digan que en Sevilla no hay edificios históricos sin uso que podrían acogerlo! Otro ejemplo: el pésimo estado del Museo Arqueológico, a pesar de la importancia de sus colecciones. Y otro ejemplo: me cuesta trabajo pensar que no sea factible el dragado del río en su canal de navegación, realizando también medidas compensatorias para el medio ambiente. Estamos hablando de profundizar ese dragado en 80 centímetros.

**–De sus investigaciones, ¿de cuál se siente más orgulloso?**

Del manual Geotecnia y Cimientos, en cuatro volúmenes, casi no hay en el mundo una obra tan completa sobre los suelos y las rocas. El primer volumen lo escribimos mi maestro, José Antonio Jiménez Salas, y yo. En los siguientes se han incorporado a otros autores. Otro de los libros de los que estoy muy orgulloso es el que impulsé sobre el Metro de Sevilla.

**–Se nota que la construcción del Metro en Sevilla le apasiona, y su paralización le duele.**

Cuando se empezó a diseñar el proyecto, en 1968, solamente había dos ciudades que tuvieran Metro en España: Madrid y Barcelona. Ya nos han sobrepasado Valencia y Bilbao, que tienen terminadas su red de varias líneas. Y en Andalucía se han hecho líneas absurdas como el tranvía de Chiclana. Ahora dicen que hasta el año 2020 no habrá consenso entre Estado, Junta y Ayuntamiento para construir la segunda línea. El proyecto original, que impulsó el ingeniero Plácido Álvarez Fidalgo, y que lógicamente pasaba por el centro de Sevilla, comenzó muy bien. Cuando en 1984, el alcalde Manuel del Valle decide suspender las obras y se abandona la idea, estoy convencido de que detrás de esa decisión hubo un cambio de criterio para pagar la construcción de la Expo'92 con el dinero que tenía que llegar a Sevilla para hacer el Metro. No tenían ningún fundamento técnico y científico las razones que se dieron, aludiendo a los daños muy pequeños que habían sufrido algunos edificios en Puerta Jerez, y extendiendo el miedo a que sufrieran daños la Catedral y la Giralda.

**–¿Ha continuado analizando ese posible riesgo?**

Sí, y en mi libro se demuestra que no hay riesgo ni para la Catedral ni para la Giralda, ni para ningún edificio de relevancia. Pongo otro ejemplo: ¿quién se acuerda ahora de las pequeñas grietas que aparecieron en algunos pisos de la Avenida República Argentina cuando se hizo la línea actualmente en servicio? Mínimos desperfectos que fueron solventados. Comparemos qué es eso en relación a disponer de muchos kilómetros de transporte subterráneo. En Puerta Jerez, la Casa Guardiola hoy está en perfecto estado, según me ha confirmado María Luisa Guardiola. Y el edificio de La Equitativa es hoy el más sólido del centro de Sevilla, con motivo de las obras del Metro le hicieron dos recalces y se reforzó su estructura. En cualquier ciudad del mundo donde se hace un Metro, algunos edificios sufren pequeñas grietas, que son reparadas. En Nueva York, se recalzó toda la Quinta Avenida, y la población lo entendió, no veía esas obras como un problema porque era consciente de la enorme ventaja que suponía disponer de ese medio de transporte.

**–¿Qué destaca de la única línea existente?**

Beneficia sobre todo a Dos Hermanas y al Aljarafe. Cada vez tiene más usuarios, y eso es una magnífica señal para convencer a quienes creen que no merece la pena hacer una red de Metro en Sevilla. Cada año está aumentando el número de viajeros a pesar de que la mayor parte de los sevillanos viven muy lejos de esa línea y no la utiliza. En el ámbito político, quien merece la mayor felicitación es Concepción Gutiérrez del Castillo, que era consejera de Fomento del Gobierno andaluz y responsable de la finalización de las obras y puesta en marcha del Metro. En cambio, su sucesora, Rosa Aguilar, que ahora es consejera de Cultura, anunció públicamente en 2009 que iba a sacar la licitación de las líneas 2, 3 y 4, con el fin de que empezaran las obras en 2010.

Y no se ha hecho nada. Y lo justificó posteriormente quien fue presidente, José Antonio Griñán, diciendo que Sevilla ya tenía Metro, y que le tocaba a Málaga y Granada. No. Un Metro es una red de líneas, no una sola. Dejen de considerar que Sevilla es una ciudad a la que hay que castigar por el hecho de ser la capital de Andalucía.

**–Muchos lectores no conocerán que existe una Real Academia Sevillana de Ciencias. Explique qué es y qué hace.**

Fue fundada en 1985, se dedica sobre todo a la divulgación de la ciencia, tiene seis secciones: Matemáticas, Física, Química, Biología, Ciencias de la Tierra, y Tecnología, a la cual pertenezco yo. Cada sección puede tener un máximo de ocho académicos numerarios, todavía no se ha llegado al tope, ahora hay 37 académicos. Se está haciendo una elección muy acertada. Sumando los numerarios y los académicos de honor, hay dos Nobel (Jean-Marie Lehn y Robert Huber), dos Príncipe de Asturias (Manuel Losada Villasante y Avelino Corma), muchos premiados con el Jaime I de Investigación (que es el galardón más prestigioso a nivel nacional), o con otros premios relevantes.

**–¿Cuáles son sus principales apoyos?**

La Real Maestranza de Caballería es nuestro principal mecenas y respalda desde el principio nuestros premios anuales a jóvenes investigadores. También se está acertando en su elección, con el paso del tiempo se puede acreditar que muchos premiados han desarrollado una gran carrera. Son tres premios, cada uno dotado con 6.000 euros, dicha institución sufraga dos y nosotros uno, con la cuota mensual de 20 euros que aporta cada académico de modo voluntario para contribuir al sostenimiento de nuestra corporación. El Ateneo de Sevilla colabora acogiendo nuestro ciclo de conferencias Los martes de la Academia. Son seis, una por sección, y realmente muy interesantes.

**–¿Y en su sede, en el campus de Reina Mercedes?**

No puede aún utilizarse como nos gustaría. Tenemos concedida desde el 2005 una cesión por 50 años por parte de la Universidad de Sevilla. La Academia se ha gastado en él cerca de 400.000 euros, pero quedan por resolver temas que le competen a la Universidad. Confío en que el rector lo solucione cuanto antes. Otro factor que nos lastra es la notable reducción presupuestaria desde las Administraciones Públicas. Cuando las academias dependían del Gobierno central, recibíamos una subvención importante. Desde que la tutela fue transferida a la Junta de Andalucía, las subvenciones son muy pequeñas.

**–En ese afán de divulgación de la ciencia y de apoyo a los jóvenes talentos, ¿qué les gustaría hacer si logran más recursos?**

Enriquecer nuestros ciclos de conferencias con académicos nuestros que residen fuera de Sevilla, y con la presencia de más científicos galardonados con el Premio Nobel. Con los medios actuales, no es posible.

**–En Sevilla, miles de sus habitantes se dedican a la ciencia. Pero socialmente no se percibe esa dimensión, los propios sevillanos identifican a la ciudad con el turismo y no con la ciencia.**

Nosotros procuramos hacerlo. Por eso queremos contribuir a que la conmemoración del quinto centenario de la primera vuelta al mundo tenga una perspectiva científica. Aquella gesta, que comenzó y concluyó en Sevilla, fue posible porque, a comienzos del siglo XVI, España estaba en el primer nivel científico en campos como la navegación y la astronomía, y en el primer nivel técnico en el diseño y construcción de barcos.

**–¿Prosigue el divorcio entre ciencia y cultura, entre cultura y ciencia? ¿Lo percibe en los ámbitos científicos y culturales que usted frecuenta en Sevilla?**

Sigue la mentalidad de compartimentos estancos. Por eso impulsamos desde la Academia un curso de Historia y Filosofía de la Ciencia y de la Técnica, que está teniendo muy buena acogida. Sí percibo en Sevilla un creciente número de filósofos que compaginan el interés y la investigación conjunta con esas cuatro coordenadas. Recordemos a personajes como Descartes, que era tan filósofo como matemático. No solo escribió El discurso del método, inventó la geometría analítica. En cambio, conozco muchos científicos de Sevilla que no se interesan por la música, y pasan completamente de instituciones culturales como la Sinfónica, que podemos perder si se le sigue restando presupuesto. Y conozco muchos melómanos que no tienen interés por la ciencia.

**–¿Qué aconseja para mejorar la excelencia en la investigación desde las universidades?**

Los procedimientos para medir la excelencia están excesivamente centrados en analizar la publicación de artículos en revistas científicas de impacto internacional. Sin duda, son un ámbito muy importante. Pero se está abandonando darle valor a la publicación de libros. Porque los artículos se centran en cuestiones muy especializadas, hace falta en paralelo que se elaboren libros para sedimentar esos conocimientos, y aportar perspectiva sobre qué es lo fundamental y qué es superfluo en la investigación reciente.

**–Lo que comenta va en paralelo con los bajos índices de lectura y de compra de libros.**

Un ejemplo. Cuando yo daba clases, los alumnos manejaban libros de consulta que, después como profesionales, les servían mucho por todas las referencias que aportan. Últimamente, en mi departamento hemos empezado a enseñar mostrando diapositivas, que incorporan textos, y los alumnos nos exigen que en la copistería de la facultad haya fotocopias de esas diapositivas. Fotocopian esas fotocopias, es lo que utilizan para examinarse. Cuando acaban la carrera, si al cabo de dos años miran eso, no les sirve para nada. En cambio, manejar un libro sí les sirve.

**–Hemos pasado del ‘boom’ en la creación de infraestructuras, incluso para hacer aeropuertos sin aviones y autopistas sin coches, al desplome en la realización de obras públicas. Ni tanto ni tan calvo. ¿Qué recomienda priorizar?**

El mantenimiento y reparación de carreteras. Es algo que nunca debe abandonarse, además causa accidentes. En Sevilla, le daría prioridad a la construcción del Metro. Entre sus muchas ventajas: evitará contaminación. No olvidemos los estudios oficiales que se hicieron sobre los altos e insostenibles porcentajes de CO2 que se respirarán en Sevilla en 2020 si prosigue el uso tan mayoritario del vehículo privado por falta de una

red adecuada de transporte público. No puede olvidarse ese problema, hay que afrontarlo.

---