

El Dragado del río Guadalquivir: Un proyecto medioambientalmente inviable

Enrique Mesa Pérez

Resumen—Desde 1999, que se iniciaran los procedimientos del Proyecto de Dragado del río Guadalquivir, hasta nuestros días, el caso, enviado en numerosas ocasiones a los Tribunales de Justicia, ha dado enormes vuelcos. Hace apenas 3 meses, una Sentencia en firme del Tribunal Supremo parece haber sentenciado definitivamente el proyecto, ¿Cuáles son los obstáculos ambientales que hacen este proyecto polémico e inviable?

Palabras Claves— Sevilla, Guadalquivir, Dragado, Sentencia, Sostenibilidad.

1. INTRODUCCIÓN

El pasado mes de marzo de 2015 el Tribunal Supremo, en una sentencia esperada por muchos, decidió anular el Proyecto de Profundización del Río Guadalquivir. Esta sentencia puso punto y final a todo el contencioso, no sólo judicial, que mantenían ecologistas, Autoridad Portuaria del Puerto de Sevilla, Ayuntamiento y arroceros, entre otros, alrededor del proyecto de Dragado del Guadalquivir.

Lo cierto es que hace apenas unas semanas acababa el plazo para interponer el correspondiente recurso a la sentencia del Tribunal Supremo y cuando parecía que el contencioso acabaría sin más noticias, el colectivo: “Sevilla por su Puerto” (formado por la Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), la Cámara de Comercio y los sindicatos CCOO y UGT) presentó un recurso a la mencionada sentencia, con un total de más de 500 alegaciones.

¿Puede este recurso volver a activar el proyecto? Juan Espadas, recién elegido alcalde de Sevilla, preguntado por el asunto estimaba que “*era perder el tiempo hablar del Dragado sin resolver el problema medioambiental de fondo*”. Los arroceros por su parte, declaraban que antes de proseguir con el proyecto del Dragado debería establecerse un plan para solucionar las deficiencias del río, ya sea en los márgenes como en el regadío de los campos de cultivo colindantes al mismo.

Las partes parecen resignarse al fin del proyecto debido a las numerosas trabas medioambientales del mismo, al menos todas las partes menos las integrantes de “Sevilla por su Puerto”. Pese a todos los intentos de la Autoridad Portuaria, empresarios y Ayuntamiento de Sevilla de sacar adelante el proyecto, son demasiado numerosos los obstáculos ambientales que hacen de este proyecto un proyecto al borde de su ocaso definitivo.

2. ORIGEN DEL PROYECTO DE PROFUNDIZACIÓN DEL RÍO GUADALQUIVIR

Para encontrar el origen de este proyecto debemos remontarnos al año 1999 cuando la Autoridad Portuaria del Puerto de Sevilla promovió el proyecto bajo el nombre de “Proyecto de Actuaciones de Mejora en accesos marí-

timos del Puerto de Sevilla”. Este proyecto fue respaldado tanto por el Ayuntamiento de Sevilla, como por los empresarios de la ciudad.

Sus inicios no estuvieron exentos de polémica pues la Declaración de Impacto Ambiental (a partir de ahora DIA) positiva tuvo que ser paralizada por la entonces ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, la cual determinó que existían importantes lagunas en los datos incluidos en la misma. Paralización a raíz de las alegaciones a la DIA interpuestas por los grupos contrarios al proyecto.

Aparte de los ecologistas (el más destacado y activo en todo el proceso: WWF), siempre contrarios al dragado del río, mostraron su negativa al proyecto en las correspondientes alegaciones a la DIA los arroceros (representados por las Federaciones de Arroceros de Sevilla y del Bajo Guadalquivir), que se han situado contrarios al proyecto debido a la subida del tapón salino (término que explicaremos más adelante), los ayuntamientos de los municipios del Bajo Guadalquivir (Isla Mayor y Sanlúcar de Barrameda), La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, la Junta de Andalucía (a través de las Consejerías implicadas en el proceso) y el Parque Nacional y el Parque Natural de Doñana.

Durante todos estos años, el conflicto ha estado seguido de informe tras informe, discutiendo el alcance ambiental sufrido por el río en caso de llevarse a cabo el proyecto, hasta que el pasado mes de marzo el Tribunal Supremo resolviera que mientras la sostenibilidad del río Guadalquivir no estuviera garantizada no habría ningún proyecto de profundización.

3. ¿EN QUÉ CONSISTE EL PROYECTO DE DRAGADO DEL RÍO GUADALQUIVIR?

El proyecto debería separarse en dos partes para entenderlo de forma clara. Por un lado, el proyecto de profundización en sí, que como explicamos en el párrafo siguiente se limita a la profundización del río. Por otro lado, todas las actuaciones complementarias y proyectos paralelos a esta profundización del río.

El proyecto de dragado, entendiendo como tal la profundización del río, únicamente pretende aumentar el

calado del río. Esta profundización se llevaría a cabo en el tramo central del cauce (cuando decimos tramo central del cauce nos referimos a aquel entre ambas riberas del río, en vez del tramo situado a medio camino entre Sevilla y la desembocadura).

Este incremento de la profundización iría por zonas. En la zona de la desembocadura, en Sanlúcar de Barrameda, la profundidad aumentaría desde los 6,8 metros hasta los 8 metros de profundidad, mientras que en el resto del cauce el aumento sería desde los 6,5 hasta los 7,6 metros de profundidad.

Este incremento de la profundización conlleva una serie de actuaciones complementarias, como bien dijimos anteriormente. La primera de ellas es la construcción de la nueva esclusa de entrada al Puerto de Sevilla, obra ya realizada y operativa. Esta esclusa, a su vez, conlleva que el Puerto de Sevilla se desplazase hacia la zona en la que ésta se encuentra situada, dejando libre las zonas colindantes al Puente de las Delicias, zona actual de algunos muelles del puerto.

Con la nueva esclusa y la profundización se prevé un aumento de la actividad del Puerto de Sevilla, de modo que se incluirían como actuaciones complementarias la finalización de la SE-40, circunvalación de Sevilla, que incluye un acceso directo al puerto por la zona de la nueva esclusa.

También se llevarían a cabo mejoras férreas, entre las que destacamos la conexión de Majarabique, tramo férreo que une el norte de la ciudad con el puerto. La obra evitaría que el tren proveniente de Madrid (por Majarabique) debiera esperar al paso de los trenos provenientes de Cádiz para poder acceder al puerto, ya que el acceso comparte la vía con estos. Esta obra reduciría el tiempo de paso de los trenos de Madrid hacia el Puerto de Sevilla de 2,5 horas a apenas 20 minutos. Sería una importante mejora de la accesibilidad del puerto en el caso del incremento de la actividad.

Igualmente a las actuaciones complementarias, la nueva zona del Puerto de Sevilla situado al lado de la nueva esclusa recibiría la catalogación de Zona Franca, de modo que fomentaría la implantación de empresas, especialmente aquellas dedicadas a la logística en el puerto. Y finalmente, existe un proyecto sobre la zona que ocupa actualmente el Puerto de Sevilla al lado del puente de las Delicias conocido como "Sevilla Park", que contempla la construcción de una zona de ocio con un auditorio, zonas comerciales y diferentes aparcamientos.

4. PROBLEMAS AMBIENTALES DEL PROYECTO

Los problemas que encontramos con este proyecto son de dos tipos: por un lado están los ambientales y por otro los económico-sociales. En el caso de los segundos estamos ante un incremento importante de la actividad del puerto sevillano, lo que podría repercutir negativamente en la actividad de puertos cercanos como Cádiz o Huelva, restando competitividad exterior y solapando actividades. Esta situación cuestionaría la viabilidad económico-social de una provincia mermada por el paro como es Cádiz. Sin embargo, en este artículo solo vamos a

centrarnos en el problema principal del proyecto de dragado: los problemas ambientales.

El primero de los problemas ambientales surge con el mero aumento de la profundidad del río. Al existir mayor profundidad en el río, la cantidad de agua que puede contener el río aumenta, si este incremento de agua fuera compensado con un incremento de agua dulce, no habría problema alguno, en cambio, la escasa pendiente del río entre la desembocadura y la ciudad de Sevilla provocaría que ese incremento de agua se llevase a cabo con recursos hídricos salados, la presencia de este tipo de agua pone en peligro las especies que habitan en agua dulce, deteriorando enormemente el ecosistema del río.

Este incremento de agua salina afecta al conocido como tapón salino – punto del cauce del río donde el agua salina da paso a la dulce – el cual se desplazaría hacia un punto superior en el cauce del río, de modo que en zonas donde antes había agua dulce tras el dragado habría agua salada. Esto afectaría, en un primer lugar a las marismas del Parque Nacional de Doñana (por como dijimos antes, la subsistencia de las especies que en el agua dulce del parque viven), pero también a los campos de cultivos de arroz del bajo Guadalquivir, los cuales necesitan de agua dulce para crecer.



Fig. 1. Afectación del río Guadalquivir por el Proyecto de Dragado (WWF)

La imagen 1 nos ilustra los principales efectos a los que se sometería el río con el dragado, la subida del tapón salino, señalado con flechas naranjas, muestra zonas de predominio de agua dulce que se verían cubiertas por agua salada.

En segundo lugar, a la subida del tapón salino debemos añadir el aumento de la erosión de los márgenes. Los márgenes del río son considerados de especial importancia pues en ellos se encuentran especies protegidas.

El incremento del tapón salino trae consigo que estos nuevos tramos del río cubiertos con agua salada sean afectados por las mareas provenientes del mar. Es decir, los márgenes que antes mantenían un nivel estable, se verán afectados por las variaciones del nivel de agua provocadas por el incremento y disminuciones de las mareas a lo largo del día.

Y el tercer problema ambiental que acarrea la profun-

dización del río es la creación de vertederos de sedimentos a lo largo del cauce del río. Los sedimentos que normalmente porta el agua tienen tendencia a depositarse creando vertederos en diferentes puntos del río – el mapa de la imagen 1 nos puede servir como indicativo de cuáles son dichos puntos – a lo largo del cauce. Con el dragado, la turbidez del agua, según los ecologistas, aumentaría de modo que estos vertederos de sedimentos también se incrementarían.

La turbidez del agua hace más difícil la subsistencia de las especies que existen en el río, luego un aumento de la turbidez y de los vertederos provocaría, por ende, un riesgo mayor para la subsistencia de las mismas, como por ejemplo las pertenecientes a las piscifactorías de las aguas de Doñana, donde se cría el langostino, boquerón o acedía, entre otros.

Podemos resumir en tres los principales problemas ambientales del proyecto de dragado: el incremento del agua salina y por ende, subida del tapón salino; el incremento de la erosión sobre los márgenes; y el aumento de los vertederos de sedimentos a lo largo del cauce del río, empeorando la turbidez del agua.

5. CONCLUSIONES

Una vez vistos los problemas ambientales que acarrea el proyecto de dragado del río Guadalquivir podemos determinar, sin riesgo a equivocarnos, que el proyecto es, medioambientalmente hablando, inviable.

Son numerosos los informes emitidos tratando de revertir los efectos negativos, el último solicitado por la Autoridad Portuaria de Sevilla a finales de 2014 a las Universidades de Cádiz y Huelva en conjunto con el CSIC para encontrar una solución al problema de la turbidez.

Ninguno de estos informes a día de hoy ha dado una solución a dichos problemas sin descartar previamente el dragado del río, luego el continuar con el proyecto parece una decisión inviable desde un prisma ambiental.

El último gesto de una institución en pro de proteger el río ha sido el requerimiento que el pasado mes de julio emitía la UNESCO en el cual solicitan al Gobierno de España dar por concluido el proyecto de forma definitiva impidiendo que en un futuro pueda volver a darse la posibilidad de abrirse ningún proyecto de profundización del Guadalquivir.

El motivo que alegan es la supervivencia del Parque Nacional de Doñana el cual, como dijimos anteriormente, se vería afectado por el incremento de la erosión, pero sobre todo por el aumento de la salinidad de sus aguas.

En palabras de WWF: “Unesco y el Tribunal Supremo han hablado, falta que el gobierno dé carpetazo final a este proyecto”. Podemos decir que el proyecto está en su punto más cercano al fin desde 1999, pero este proyecto ha sobrevivido y dado giros inesperados, habrá que esperar acontecimientos y sobre todo voluntades políticas para ver si el dragado del río Guadalquivir es pasado o futuro del río andaluz.

AGRADECIMIENTOS

El autor desea agradecer enormemente la oportunidad de

publicar este primer artículo en la revista MoleQla al profesor y tutor de su Trabajo Fin de Grado, que en su día le propuso este tema tan apasionante y sin el cual no podría estar escribiendo estas líneas, Francisco Carrasco.

REFERENCIAS

- [1] Ruesga, M. (1 de julio de 2015). “El dragado del río vuelve a la palestra”. Diario de Sevilla. Recuperado de <http://www.diariodesevilla.es>
- [2] Redacción (2 de julio de 2015). “La Unesco urge a cancelar «de forma permanente» el dragado del Guadalquivir”. Diario ABC. Recuperado de <http://sevilla.abc.es/>
- [3] Redacción (2 de julio de 2015). “Espadas: «Sin cumplir los requisitos ambientales, hablar del dragado es perder el tiempo»”. Diario ABC. Recuperado de <http://sevilla.abc.es/>
- [4] Mesa Pérez, E. (2015). “El Dragado del río Guadalquivir: Posibles alternativas desde un enfoque de la sostenibilidad”. Trabajo Fin de Grado, Universidad Pablo de Olavide de Sevilla.



Enrique Mesa Pérez recibió el título de Derecho y el de Finanzas y Contabilidad por la Universidad Pablo de Olavide en 2015. En dicho curso académico presentó el Proyecto Fin de Grado: *El dragado del río Guadalquivir: Posibles alternativas desde un enfoque de sostenibilidad*, en cuya primera parte se basa el presente artículo. En la actualidad es Editor en la web QueAprendemosHoy.com en la sección jurídica.