

## Manifiesto contra el dragado del Guadalquivir.

---

LA HAINE - SEVILLA :: 24/02/2004

Manifiesto de la Plataforma contra el dragado del Guadalquivir. Salvemos nuestras riveras.

El estuario del Guadalquivir es un espacio de extraordinario valor natural, cultural y económico. Un lugar privilegiado en el que una actividad humana milenaria se entrelaza con una de las zonas de mayor riqueza ecológica y biodiversidad de Andalucía, España y Europa.

El estuario del Guadalquivir no puede entenderse sin considerar, además del propio tronco del río, los antiguos brazos divagantes en los que se ramificaba (el Brazo del Este, el Brazo de los Jerónimos y el Brazo de la Torre) y sus marismas, que se extienden desde Los Palacios en el este hasta El Rocío en el oeste, y desde La Puebla del Río en el norte hasta Sanlúcar de Barrameda en el sur. Tampoco puede entenderse sin las actividades humanas ligadas al río: el cultivo del arroz en las antiguas marismas, la agricultura tradicional de las riberas, la pesca, la nueva acuicultura, las actividades de ocio y recreo, el transporte y la navegación, que a lo largo de siglos han ido configurando el actual paisaje del bajo Guadalquivir.

Además de las poblaciones anteriormente mencionadas, el estuario del Guadalquivir vertebraba un territorio poblado por más de un millón de habitantes que pertenece a los municipios de Almonte, Hinojos, Aznalcázar e Isla Mayor, en la margen derecha, Trebujena, Lebrija, Las Cabezas, Dos Hermanas, Utrera, en la izquierda, y Coria del Río, Palomares, Gelves, San Juan de Aznalfarache, Sevilla, Camas, La Rinconada, La Algaba y Alcalá del Río, en la zona superior del estuario.

Desde hace más de 200 años, el estuario del Guadalquivir ha estado sometido a una profunda transformación, de forma que hoy no se puede entender si no es como un producto de la mezcla y superposición de factores naturales, sociales y económicos. Desde que se ejecutó la primera corta de meandros (la de la Merlina frente a Coria en 1794) hasta la última (la corta de la Cartuja en 1980), su recorrido se ha reducido de 120 a 80 kilómetros, sus meandros han sido rectificadas, sus brazos laterales divagantes han sido amputados, su cauce central ha sido encauzado y escavado una y otra vez. Durante los últimos 50 años, a esta intervención en el estuario se ha añadido una profunda transformación del conjunto de la cuenca hidrográfica, con la construcción de un potente sistema de regulación y aprovechamiento del agua que ha modificado radicalmente el régimen hidrológico del río, reduciendo sus estiajes y laminando sus avenidas.

La configuración actual del Guadalquivir es fruto de esta trayectoria, que ha respondido a intereses y valores sociales propios de cada etapa histórica. Cada intervención ha permitido extraer o activar recursos del río. Pero, a pesar de su gran flexibilidad y capacidad de absorción de impactos, estas intervenciones han ido mermando el capital natural del estuario, provocando pérdidas en términos económicos, sociales y de biodiversidad. No se debe olvidar, por ejemplo, que todavía hace pocas décadas el Guadalquivir era un lugar donde la población podía bañarse y en donde se explotaba comercialmente la pesca del

esturión.

Gran parte de esta trayectoria de transformación ha estado determinada por las necesidades e intereses del puerto de Sevilla, que ha producido una intensa y continua intervención de gran potencia. Al final de cada intervención (con una duración media de 20-30 años, como corresponde al periodo de maduración de una gran obra hidráulica) siempre se ha vuelto a plantear un nuevo macro-proyecto con la misma argumentación: la nueva obra es una intervención imprescindible para la supervivencia del puerto. Con cada nueva intervención no sólo se salvaría la situación de colapso sino que se crearían las condiciones para un nuevo relanzamiento (política de oferta infraestructural) haciendo del puerto de Sevilla la palanca de un nuevo ciclo de crecimiento. Por otra parte, se observa una permanente vinculación de los proyectos de mejora de la navegación y ampliación del puerto con cambios en la titularidad o rentabilización de terrenos rústicos o urbanos: desde los cambios de titularidad de terrenos que acompañaron a la Corta de la Merlina hasta la desafectación de usos portuarios en la actualidad. A esto se une la asignación de cuantiosos fondos públicos -actualmente concretada en el intento de obtención de subvenciones europeas- que dejan de estar disponibles para otros proyectos de interés general más claro.

A pesar de los cambios producidos, el estuario del Guadalquivir conserva una gran importancia ecológica unánimemente reconocida: las zonas mejor conservadas de las marismas están incluidas en el Parque Nacional (Patrimonio de la Humanidad, Reserva de la Biosfera y Humedal Ramsar) o en el Parque Natural de Doñana; el antiguo Brazo del Este es Paraje Natural; el conjunto del estuario, Zona de Importancia para las Aves (IBA), ha sido incluido dentro de la propuesta española para la Red europea Natura 2000 mediante las figuras de Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA) y Lugar de Importancia Comunitaria (LIC). Por otra parte, cada vez se reconoce más su importancia como elemento fundamental de la identidad colectiva y como factor de articulación de los territorios que recorre. Por eso, la recuperación de sus paisajes, la regeneración de sus riberas y la potenciación de su accesibilidad y de su uso social constituyen objetivos fundamentales de todos los planes de ordenación urbanística y territorial o de promoción del turismo elaborados por las administraciones locales, provinciales o autonómicas, como corresponde a los nuevos valores emergentes en una sociedad más desarrollada.

Hoy, otra obra amenaza de nuevo al Guadalquivir: el dragado de su estuario para profundizar y ensanchar el canal de navegación y teóricamente permitir la entrada al puerto de Sevilla de más y mayores barcos. De llegar a realizarse, el nuevo dragado acentuaría gravemente, aún más, el desequilibrio actual del río y tendría severos efectos sobre el medio natural y sobre diversas actividades económicas ligadas al mismo. La profundización su lecho facilitaría la entrada de agua de mar en el estuario, desplazando el tapón salino aguas arriba de su localización actual, ya de por sí alejado de su posición inicial debido a la amputación de brazos, la rectificación de meandros, los anteriores dragados y la regulación general de la cuenca. El incremento de la salinidad perjudicaría a la vegetación de las orillas, a los peces y otros animales acuáticos, y reduciría la capacidad reproductora de las aves que nidifican en las marismas.

El dragado también tendría efectos negativos sobre el cultivo del arroz, del que dependen de una u otra forma miles de familias en el bajo Guadalquivir, en los municipios de Isla

Mayor, La Puebla del Río, Coria de Río, Los Palacios, Dos Hermanas, Utrera y Las Cabezas de San Juan. Las pesquerías se verían seriamente amenazadas por la disminución de la calidad del agua, por el incremento de la turbidez y por la propia actividad de la draga. Los alevines que se concentran en el estuario a lo largo de casi todo el año, y que constituyen más tarde la pesca que se captura en el mismo río y en el Golfo de Cádiz, verían afectadas sus actuales condiciones de desarrollo. Angulas y anguilas, sardinas, boquerones, langostinos, camarones, lenguados, chanquetes, doradas... el dragado perjudicará a más de 20 especies capturadas con fines comerciales.

El proyecto de restauración Doñana 2005, promovido desde la propia Administración Central en el interior del Parque Nacional se resentiría por el dragado. El mencionado proyecto prevé la reconexión del Parque Nacional de Doñana con el río Guadalquivir, como una de las actuaciones destinadas a la regeneración hidrológica de la zona. De llevarse a cabo el dragado del río, el aumento del número y del tonelaje de los barcos en circulación, significaría una disminución de la calidad de sus aguas y, especialmente, un importante aumento del riesgo de graves impactos sobre el espacio protegido en caso de accidente.

La profundización del cauce mediante el dragado y la navegación de más y mayores barcos incrementaría el problema de erosión que ya afecta a las orillas del Guadalquivir, y que en el caso del Parque Nacional de Doñana ha supuesto que la orilla haya retrocedido entre 10 y 30 metros en los últimos 43 años. El vertido del material dragado tendría varios efectos negativos. Por lo que se refiere a la calidad, la contaminación de los sedimentos haría imposible un uso seguro en la agricultura, la regeneración de playas o la creación de zonas húmedas en los vaciaderos, como pretende el proyecto de la Autoridad Portuaria. Por lo que se refiere a la cantidad, no está claro que los vaciaderos terrestres y marinos propuestos vayan a tener capacidad para depositar el volumen de sedimentos que haría falta dragar a lo largo de los 20 años de vida que se le estiman al proyecto. La creación de vaciaderos terrestres destruiría importantes hábitats del estuario, algunos protegidos por la normativa europea, como son las marismas mareales. La creación de montículos de sedimentos en las márgenes dificultaría la regulación natural de las avenidas, riesgo del que ya alertó la propia Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, y supondrá un gran impacto paisajístico en una zona tradicionalmente llana. Los vaciaderos marinos, por otra parte, son una arriesgada apuesta que podría perjudicar a la pesca y al turismo de la costa.

El sector turístico sufriría también las consecuencias de la alteración de los movimientos naturales de sedimentos, ya que al impedir que éstos lleguen con normalidad a las playas de Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota, en Cádiz, se acelerarían aún más los procesos de erosión que ya sufren en la actualidad.

A la vista de todos estos datos, consideramos que la nueva intervención podría constituir un punto de no retorno en la capacidad de absorción de impactos por parte del estuario del Guadalquivir, abriendo una dinámica de profundo deterioro de los recursos que aún conserva. La magnitud de las afecciones sociales, económicas y ambientales no se justificaría con el supuesto y poco creíble incremento de la rentabilidad de las instalaciones del Puerto de Sevilla argumentado por la Autoridad Portuaria.

La solución de los problemas del puerto, que interesa a todos los ciudadanos, tiene que

buscarse en otra dirección. El puerto de Sevilla debe situar su proyecto de potenciación en el marco de una estrategia de adaptación, en el contexto de un dimensionamiento realista, adecuado y adaptado a sus condiciones naturales y al contexto portuario regional (Huelva, Cádiz, Algeciras, Málaga). Debe potenciar la funcionalidad que es capaz de desarrollar, dentro de las características que le son propias: un puerto fluvial al final de un estuario en el que coexisten diferentes valores económicos y ecológicos e intereses sociales.

Por todo ello, los abajo firmantes solicitan a las autoridades competentes e instan a los todos los vecinos y usuarios del Guadalquivir a exigir,

- Que no se autorice el dragado del estuario del río Guadalquivir.
- Que se respete a la población del entorno del Guadalquivir, se escuche su opinión en relación con las decisiones que afectan al río y a las actividades de las que dependen sus condiciones de vida.
- Que se garantice un desarrollo sostenible para el entorno del estuario del Guadalquivir, sin poner en peligro la supervivencia futura de sus valores sociales, naturales y económicos.
- Que se asegure la conservación del estuario, de su fauna, de su vegetación y de sus procesos naturales.
- Que se asegure la conservación de Doñana, como área íntimamente ligada al estuario, mediante la preservación y mejora de características hidrológicas del estuario del Guadalquivir.
- Que se formule una estrategia de futuro para el puerto de Sevilla realista y adaptada a sus condiciones naturales y al contexto portuario regional.

---

[https://www.lahaine.org/mm\\_ss\\_est\\_esp.php/manifiesto-contra-el-dragado-del](https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/manifiesto-contra-el-dragado-del)