



Dragado del Guadalquivir

**Conflictos y debates por
el agua en las áreas
metropolitanas**

Sevilla, 4 de abril de 2011

Eva Hernández Herrero

Responsable Prog. de Aguas
WWF España

1

Una perspectiva general
del dragado

La propuesta de dragado

- Surge de la A.P. de Sevilla como complemento para la ampliación del Puerto de Sevilla: dragar o morir
- Implica profundizar el canal de navegación 2 m más.
- Está vinculado a la nueva esclusa.
- La propuesta es de 1999 y cuenta con una DIA de 2003.

Los impactos positivos del dragado

- Según la A.P. de Sevilla, generará 15.000 empleos, directos e indirectos.
- La nueva ubicación del puerto libera suelo urbano en el centro de Sevilla: aunque consecuencia del mismo proyecto, no precisa del dragado.
- En combinación con la nueva esclusa, permitirá la entrada de más y mayores barcos (de 4 MTm en 2007 a 6,3 MTm en 2010).



Y los negativos

- 9.500.000 m³ de sedimentos dragados que verter
- Peor calidad del agua del estuario:
 - mayor salinidad y turbidez,
 - menos oxígeno y más CO₂ disuelto
 - episodios de toxicidad
- Erosión en márgenes y playas
- Alteración composición de especies y relación entre ellas







2

El conflicto

Intereses afectados

- Competencia con otros puertos (Algeciras, Huelva, Cádiz, Málaga)
- Competencia con otras zonas industriales (Dos Hermanas)
- Arrozal
- Acuicultura
- Pesca y marsiqueo (estuario y costa)
- Salinas
- Turismo (navegación de recreo; turismo de naturaleza, gastronómico, de playa)
- Conservación de la naturaleza (Doñana, Brazo del Este, costa)
- Proyectos de restauración en curso (Doñana 2005)

Arrozal





Pesca y acuicultura





Marisqueo



Salinas



Doñana



3

La ciudadanía responde



SALVEMOS EL GUADALQUIVIR
NO AL DRAGADO

Participación ciudadana “oficial” limitada

- Patronato del Parque Nacional de Doñana
- 2 periodos de información pública del Estudio de Impacto Ambiental (2000 y 2003)
- Plan de Demarcación del Guadalquivir: reuniones y periodo de información pública

Participación ciudadana “alternativa”

- **2004 - Se crea la Plataforma por Un Río Vivo**
- **2005 - Compromiso del MIMA de un nuevo estudio científico**
- **2008 - Episodios de turbidez en el estuario reactivan la plataforma**
- **2008 - Se crea una comisión mixta para el estuario**
- **2010 - Inauguración de la esclusa reactiva la plataforma**
- **2011 - Misión internacional a Doñana (UNESCO, UICN, Ramsar) trata el tema del dragado**





4

Una propuesta de futuro

Sevilla, 4 de abril de 2011

Una solución para el río (y para el puerto)

- No profundizar el dragado
- Gestión integrada del Guadalquivir (el reto de los estuarios)
- Mayor participación pública para el estuario y el agua
- Plan Integral para el estuario (mayores caudales circulantes, recuperación llanuras de inundación, reducción aporte contaminantes y sedimentos): un nuevo modelo de desarrollo (donde también cabe el puerto)
- Dinero público para bienes públicos

¿Y para el puerto!?

- **Un nuevo modelo de desarrollo: adaptarse al río**
- **Mayor integración con la ciudad**
- **Planificación del cabotaje a escala regional**



Sevilla tiene la oportunidad de recuperar su vínculo con el río Guadalquivir y disfrutarlo.

El río no es de nadie y es de todos.
Es la historia y el futuro de Sevilla.



¡Disfruto al ser tan perezoso río!
El que ayer se dormía en la llanura
zigzagueando barrios del futuro,
formando laberintos y lagunas,
premonición de calles y de plazas
y de un alcor de templo a media altura:
mármoles milenarios donde duerme
el ay del Aire en pena de Cernuda

De “Amor y Recuerdos del Río Grande (Habla el Guadalquivir)”
Enrique Hernández-Luque



Muchas gracias

Sevilla

4 de abril de 2011

www.wwf.es



Dragado del Guadalquivir

Conflictos y debates por
el agua en las áreas
metropolitanas

Sevilla, 4 de abril de 2011

Eva Hernández Herrero
Responsable Prog. de Aguas
WWF España



1

Una perspectiva general
del dragado

4 de abril de 2011



La propuesta de dragado

- Surge de la A.P. de Sevilla como complemento para la ampliación del Puerto de Sevilla: dragar o morir
- Implica profundizar el canal de navegación 2 m más.
- Está vinculado a la nueva esclusa.
- La propuesta es de 1999 y cuenta con una DIA de 2003.

Grandes hitos de esta intervención

Corta de la Merlina (1792)

Plan de la Cia. de Navegación (1818)

Proyecto Corroza (1857)

Plan de obras de Pastor y Landero (1862)

Corta de Los Jerónimos (1860-1888)

Proyecto Luis Molini (1903-1926)

Proyecto Brakenbury (1927-1951)

Ley 80/1964 sobre el canal de navegación Sevilla-Bonanza (1964, primera propuesta 1953)

Nueva Canal: 6,58 km y 160 m con 6,5 m en bajamar (1967-.....)

Cortas de los Olivillos y de La Isleta (1971-1972)

Presentación del Proyecto Guadalbahía (1975)

Nuevos muelles en la Dársena del Batán (1984).

Plan de Desarrollo (2000)



Los impactos positivos del dragado

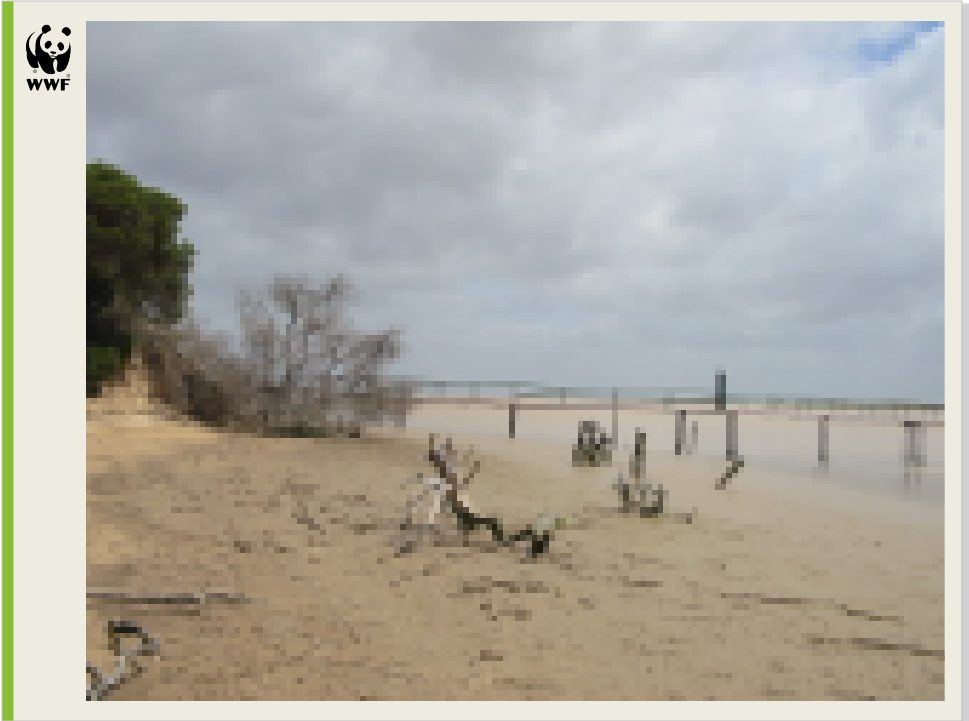
- Según la A.P. de Sevilla, generará 15.000 empleos, directos e indirectos.
- La nueva ubicación del puerto libera suelo urbano en el centro de Sevilla: aunque consecuencia del mismo proyecto, no precisa del dragado.
- En combinación con la nueva esclusa, permitirá la entrada de más y mayores barcos (de 4 MTm en 2007 a 6,3 MTm en 2010).





Y los negativos

- 9.500.000 m³ de sedimentos dragados que verter
- Peor calidad del agua del estuario:
 - mayor salinidad y turbidez,
 - menos oxígeno y más CO₂ disuelto
 - episodios de toxicidad
- Erosión en márgenes y playas
- Alteración composición de especies y relación entre ellas





2

El conflicto



Intereses afectados

- Competencia con otros puertos (Algeciras, Huelva, Cádiz, Málaga)
- Competencia con otras zonas industriales (Dos Hermanas)
- Arrozal
- Acuicultura
- Pesca y marsiqueo (estuario y costa)
- Salinas
- Turismo (navegación de recreo; turismo de naturaleza, gastronómico, de playa)
- Conservación de la naturaleza (Doñana, Brazo del Este, costa)
- Proyectos de restauración en curso (Doñana 2005)



Arrozal





**Pesca y
acuicultura**





Marisqueo





Salinas





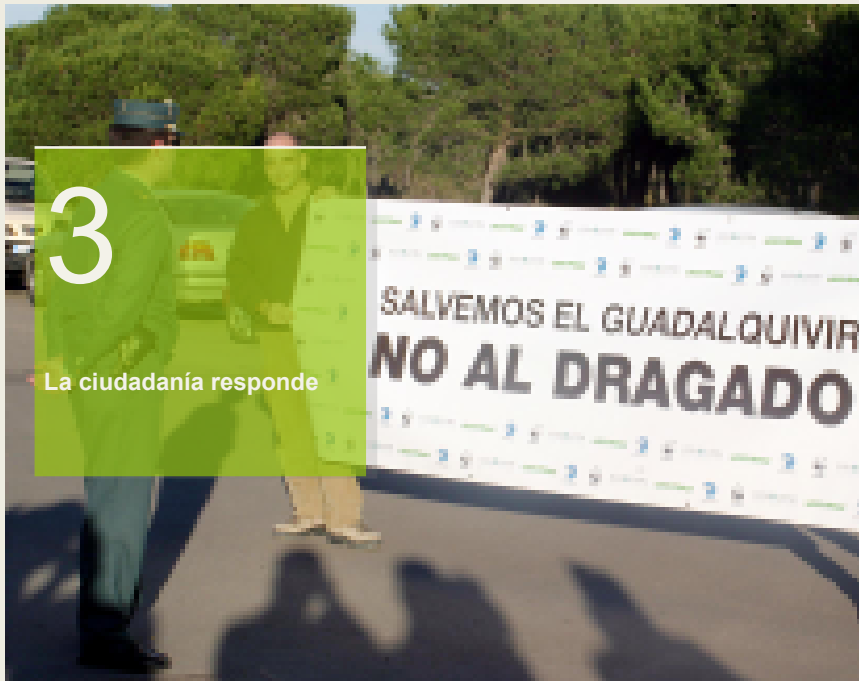
Doñana





3

La ciudadanía responde





Participación ciudadana “oficial” limitada

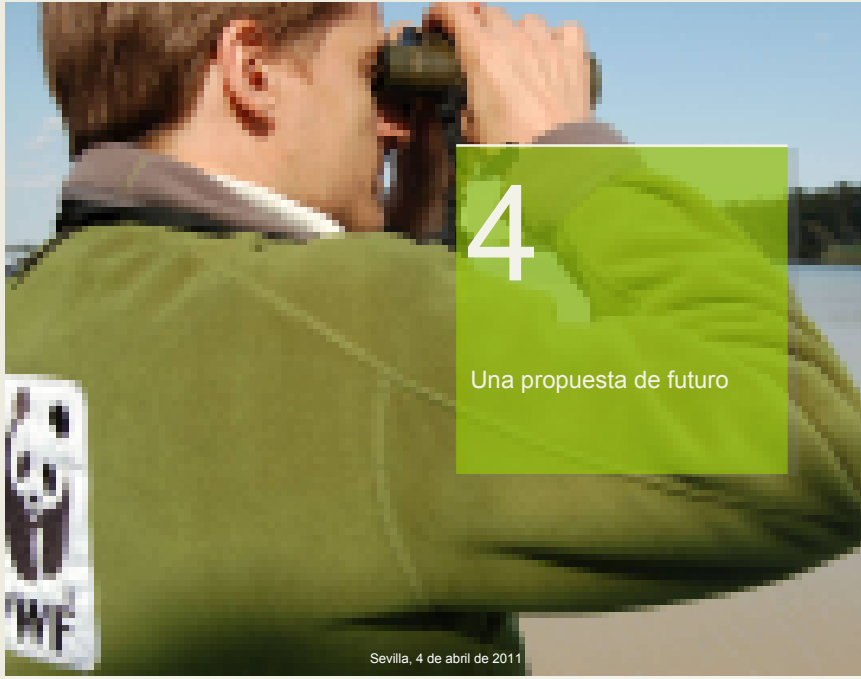
- Patronato del Parque Nacional de Doñana
- 2 periodos de información pública del Estudio de Impacto Ambiental (2000 y 2003)
- Plan de Demarcación del Guadalquivir: reuniones y periodo de información pública



Participación ciudadana "alternativa"

- 2004 - Se crea la Plataforma por Un Río Vivo
- 2005 - Compromiso del MIMA de un nuevo estudio científico
- 2008 - Episodios de turbidez en el estuario reactivan la plataforma
- 2008 - Se crea una comisión mixta para el estuario
- 2010 - Inauguración de la esclusa reactiva la plataforma
- 2011 - Misión internacional a Doñana (UNESCO, UICN, Ramsar) trata el tema del dragado





4

Una propuesta de futuro

Sevilla, 4 de abril de 2011



Una solución para el río (y para el puerto)

- **No profundizar el dragado**
- **Gestión integrada del Guadalquivir (el reto de los estuarios)**
- **Mayor participación pública para el estuario y el agua**
- **Plan Integral para el estuario** (mayores caudales circulantes, recuperación llanuras de inundación, reducción aporte contaminantes y sedimentos): **un nuevo modelo de desarrollo** (donde también cabe el puerto)
- **Dinero público para bienes públicos**

Sevilla, 4 de abril de 2011

Qué queremos nosotros

Que no se modernice el puerto según el modelo propuesto, ya que

beneficia a unos pocos (ni siquiera la ciudad se siente integrada en el proyecto del puerto, que va a su aire y sin coordinarse con el planeamiento vigente local y regional) y pone en peligro el patrimonio natural no solo de la región, ni siquiera del país: el de la Humanidad

no cumple con la normativa vigente nacional (legislación de EIA, ley de Costas, transposición directiva Hábitats, Constitución Española) y europea (dir. Aves, dir. Hábitats, dir. Evaluación Ambiental, dir. Marco de Agua), ni con convenios internacionales (Ramsar)

la supervivencia de la ciudad no depende de este proyecto; ese ha sido un argumento utilizado con cada ampliación del puerto o modificación del cauce del río y nunca ha sido cierto.

Que este tipo de proyectos no cuente con financiación europea, ya que estos fondos deben destinarse a favorecer el desarrollo sostenible (social, económico y ambiental).

Y nos parece bien:

Que se planteen alternativas para el desarrollo del transporte marítimo de cabotaje, en el caso de que aumente la demanda, aprovechando los puertos ya existentes, dándole al planeamiento del transporte marítimo una perspectiva regional.

Que el puerto de Sevilla se modernice teniendo en cuenta los importantes valores naturales y culturales del río y su entorno; que el puerto continúe existiendo pero integrado con la ciudad y permitiendo el acercamiento de esta al río (lo que se ha llamado "liberación" del río frente a su privatización)



¿¡Y para el puerto!?

- **Un nuevo modelo de desarrollo: adaptarse al río**
- **Mayor integración con la ciudad**
- **Planificación del cabotaje a escala regional**

Qué queremos nosotros

Que no se modernice el puerto según el modelo propuesto, ya que beneficia a unos pocos (ni siquiera la ciudad se siente integrada en el proyecto del puerto, que va a su aire y sin coordinarse con el planeamiento vigente local y regional) y pone en peligro el patrimonio natural no solo de la región, ni siquiera del país: el de la Humanidad

no cumple con la normativa vigente nacional (legislación de EIA, ley de Costas, transposición directiva Hábitats, Constitución Española) y europea (dir. Aves, dir. Hábitats, dir. Evaluación Ambiental, dir. Marco de Agua), ni con convenios internacionales (Ramsar)

la supervivencia de la ciudad no depende de este proyecto; ese ha sido un argumento utilizado con cada ampliación del puerto o modificación del cauce del río y nunca ha sido cierto.

Que este tipo de proyectos no cuente con financiación europea, ya que estos fondos deben destinarse a favorecer el desarrollo sostenible (social, económico y ambiental).

Y nos parece bien:

Que se planteen alternativas para el desarrollo del transporte marítimo de cabotaje, en el caso de que aumente la demanda, aprovechando los puertos ya existentes, dándole al planeamiento del transporte marítimo una perspectiva regional.

Que el puerto de Sevilla se modernice teniendo en cuenta los importantes valores naturales y culturales del río y su entorno; que el puerto continúe existiendo pero integrado con la ciudad y permitiendo el acercamiento de esta



Sevilla tiene la oportunidad de recuperar su vínculo con el río Guadalquivir y disfrutarlo.

El río no es de nadie y es de todos.
Es la historia y el futuro de Sevilla.



¡Disfruto al ser tan perezoso río!
El que ayer se dormía en la llanura
zigzagueando barrios del futuro,
formando laberintos y lagunas,
premonición de calles y de plazas
y de un alcor de templo a media altura:
mármoles milenarios donde duerme
el ay del Aire en pena de Cernuda

De "Amor y Recuerdos del Río Grande (Habla el Guadalquivir)"
Enrique Hernández-Luque



Muchas gracias

Sevilla
4 de abril de 2011

www.wwf.es