

# GÉNESIS DE UN MEGAPROYECTO EN LA CUENCA BAJA DEL GUADALQUIVIR: EL DRAGADO DEL ESTUARIO.

Alonso Rodríguez, Francisco; García Bautista, Ana; Hernández-Vázquez, Ivonne; Pérez Lázaro, Ruth; Torrente Ramírez, Desireé; Peña Armijo, Lucía; Muñoz Buisan, Eva<sup>1</sup>

*Alumnado de la IV edición del master de gestión fluvial sostenible y gestión integrada de aguas.  
Universidad de Zaragoza.*

## Resumen

La presente comunicación tiene como principal objetivo, reconocer en el proyecto de “*Actuaciones de mejora en accesos marítimos al puerto de Sevilla*” las características propias de un megaproyecto que contraviene los principios de varias Directivas Europeas y estatales. Se analizará este proyecto mediante el estudio del concepto de megaproyecto, desde sus orígenes a la actualidad, considerando sus implicaciones ecológicas, políticas, económicas y sociales.

Se presentará un análisis crítico en el proceso de implantación de esta política pública, en términos de gobernanza, transparencia, participación y criterios de sostenibilidad; así como una tipología sobre el posicionamiento de los actores implicados mediante un análisis de reconocimiento territorial.

**Palabras clave:** Guadalquivir, Dragado, Megaproyecto, Planificación, Gobernanza

## 1. Marco teórico: El Concepto de megaproyecto.

Existen megaproyectos de muy diversa índole: inmobiliario-constructivos, como los Programas de Actuación Urbanística (PAU); hidráulicos, como los trasvases y presas; de vías de transporte, como las líneas de AVE, autovías; parques temáticos e incluso casinos. Habitualmente se presentan como algo imprescindible, como la única fuente de actividad económica, cuando las consecuencias finales van de la mano de la miseria, la desestructuración del tejido social, los problemas de desempleo, etc.

Los megaproyectos tiene varias características comunes: un fuerte intervencionismo del Estado en forma de financiación pública; una justificación por el *interés general* o *interés público* (abanderando en la mayoría de los casos la creación de empleo) y la ausencia de un riguroso análisis coste-eficacia, así como de los costes sociales y ambientales, resaltando los “valores añadidos” pero no los “valores sustraídos”. Este tipo de proyectos, de gran magnitud económica, suelen arrastrar opacos procesos de toma de decisiones, en ocasiones, ciertas irregularidades y en última instancia un beneficio directo para sus promotores, cuya credibilidad queda, como mínimo, en entredicho.

Otras características que en la práctica suelen acompañarles son: argumentos para su justificación pretendidamente científico-técnicos inexactos, parciales, falaces y/o manipulados, en lo que atinadamente se ha definido, como “*prevaricación técnica*” (Arrojo, 2003); irre realidad y/o sobredimensionamiento de las necesidades a las que responde el proyecto; subestimación y falsificación estratégica del cálculo inicial de los costes enormemente diferente al coste real final y monopolio de grandes empresas, ya que las especificidades técnicas y las condiciones de concurso en cuanto a financiación (avales, etc.) prácticamente imposibilitan la competencia (Aguilera, 2009); ignorancia o menosprecio de los impactos ambientales; oscurantismo y manipulación mediática de las realidades; participación pública inexistente o irrisoria... todo esto con el claro objetivo de

---

<sup>1</sup> Contacto: evabuisan@gmail.com.

establecer la viabilidad del proyecto. El concurso de fondos públicos suele ser imprescindible, porque ningún capital privado se prestaría a financiar este tipo de proyectos. Por otro lado, y frente a tanto despropósito, si algo caracteriza la construcción de estas grandes infraestructuras es la fuerte movilización social y la contestación que desde colectivos y organizaciones sociales se lleva a cabo, presentando argumentos y rebatiendo los defendidos por los promotores.

El proceso mediante el cual se propone y/o se lleva a cabo un megaproyecto es relativamente complejo. Son destacables las *“limitaciones propias de los enfoques económicos ordinarios para desvelar las relaciones entre economía y poder que desembocan en el negocio de los megaproyectos”* (Naredo, 2009). Estos enfoques, gobernados por las ideas de producción y mercado, soslayan la participación del poder en el proceso, que dista de ser libre. Naredo afirma que *“el caso de los megaproyectos ejemplifica la simbiosis entre economía y poder, entre empresarios y políticos”* (precisando que no se refiere a cualquier tipo de empresario, sino a ciertos grupos con capacidad de influencia). Es lo que el mismo autor define como *“la actual refundación oligárquica del poder con fachada democrática”* o el *“neocaciquismo”*.

No obstante, y como señala Federico (Aguilera, 2009), esta praxis subyace desde tiempo inmemorial y ha sido recogida por la literatura a través de varios autores a lo largo de diversas épocas (p.ej. Tomás Moro en 1516, Galbraith en 1982, Adam Smith en 1988, Prada en 1997 y 2003, Flyvbjerg *et al.* en 2002, Harvey en 2007) con una coincidencia en la cuestión básica del mantenimiento de una jerarquía en el reparto de las riquezas, a través de intereses privados que se defienden desde las grandes corporaciones con poder de influencia y los gobiernos. Todo ello en nombre del pretendido interés general, mediante el engaño. Por eso, Aguilera (2009) apunta que *“con más frecuencia de la deseada, los megaproyectos descansan sobre megamentiras”*, y habla de los entresijos de financiación de partidos políticos que pueden subyacer a la *“obsesión política por las infraestructuras”*.

Como ejemplo, el caso de las empresas de obras públicas que representan el mayor éxito del mundo empresarial español en el que *“tradicionalmente, los contratos públicos dependen de un particular mercado en el que lo determinante han sido las conexiones políticas (...)”*; además, este sector ya de por sí concentrado, ha experimentado en años recientes un proceso de fusiones que han reducido todavía más su núcleo central a un grupo de 6 empresas: ACS, Acciona, FCC, Ferrovial, Sacyr-Vallehermoso y OHL (Recio, 2009).

Existen multitud de antecedentes de megaproyectos que se han presentado como la panacea con el apoyo del poder estatal (el Trasvase del Ebro, paradigma de megaproyecto hidráulico) y que han demostrado no ser ni los más eficientes técnicamente ni los más rentables económicamente para lograr los objetivos propuestos (Naredo, 2009). Más bien al contrario, los resultados de los megaproyectos suelen ser muy pobres en términos económicos, ambientales y con escaso apoyo ciudadano (Aguilera, 2009) amén del escaso aumento de la calidad de vida general para los ciudadanos, siendo éstos últimos los que deben sufragar el coste de los proyectos y los fracasos de rentabilidad.

## 2. Objetivo

El objetivo de este comunicado es contrastar qué cualidades caracterizan al Dragado del Estuario del Guadalquivir como un “megaproyecto” y verificar si su planteamiento, implementación y posible ejecución son aceptables en términos de gobernanza, transparencia, participación y criterios de sostenibilidad.

### 3. Metodología.

En el presente estudio se realizó un reconocimiento territorial, para lo cual, se utilizaron dos métodos de análisis, recorridos en campo, y el trabajo de gabinete. Ambos métodos se combinaron, con el con objetivo de realizar un análisis de la problemática y situación actual de la temática planteada con anterioridad.

Los *recorridos en campo*, se realizaron durante el mes de julio, dentro del estudio “La gestión del agua en la cuenca del Guadalquivir: La Ría/el estuario del Guadalquivir” perteneciente a los casos prácticos del mencionado máster. Durante una semana alumnado, personas interesadas y expertos en el tema examinaron el proceso de gestión del agua en la cuenca y en específico, la gestión y planificación en el estuario del Guadalquivir. Así, se conocieron los distintos problemas y temas asociados al estuario del río y en particular el “megaproyecto” en vías de ejecución en la cuenca baja del Guadalquivir y el puerto de Sevilla.

El *trabajo de gabinete* se realizó mediante la recopilación de información primaria, y de la revisión de información secundaria y terciaria para el análisis y evaluación de valores, intereses y discursos de los diferentes actores que intervienen en la gestión, así como para contextualizar la situación actual del río Guadalquivir.

Mediante estos dos métodos se identificaron los distintos sectores de interés, entre los que destacan, agricultura, piscifactorías, puerto, ayuntamiento, ciudadanía, asociaciones conservacionistas, universidades, administraciones competentes en el ámbito del agua y la conservación, para lo cual se realizó un mapa social y se analizaron sus posiciones y discurso frente al proyecto.

El estudio se apoyó en una “*línea del tiempo*” con el objetivo de comprender la problemática desde la génesis del proyecto hasta la actualidad.

### 4. Génesis del proyecto.

El inicio de este proyecto tiene lugar en 1999, cuando se presenta el “Plan de Actuaciones de Mejora de Accesos Marítimos al Puerto de Sevilla (MAM)”. Fue promovido por la Autoridad Portuaria de Sevilla, organismo que gestiona el puerto desde el año 1993 a raíz del cambio organizativo que se produjo a nivel estatal en la gestión de los puertos del Estado.

El Plan contemplaba la construcción de una nueva esclusa y la realización de un dragado de profundización de la vía navegable para permitir el acceso de buques de mayor tamaño al puerto de Sevilla y obtuvo “Declaración de Impacto Ambiental (DIA) positiva en 2003, pero las actuaciones proyectadas no llegaron a ejecutarse.

Posteriormente se elaboró el “Plan Director 2000-2020” del Puerto de Sevilla, que fue ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado en el año 2006. Este Plan constituye la guía de desarrollo actual de las infraestructuras en el recinto portuario de Sevilla. Básicamente, incluye las mismas propuestas del plan de mejora de acceso “unido a los programas de desarrollo logístico, de la ampliación de la zona actualmente en carga hacia el sur, Puerto Sur, el fomento de la base industrial, y potenciar la relación con la ciudad con la formalización de un frente portuario urbanizado compatible con un uso abierto a los ciudadanos” según se manifiesta en la página web de la

**Tabla 4.1: Línea del tiempo. Fuente: Elaboración propia.**

S. XVIII - XX	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Dominación de la Naturaleza y modelos de Oferta Auge constructivista y revolución Costista (1)	1985 Ley de Aguas. "Unicidad ciclo hidrológico; aguas subterráneas y superficiales; caudales ecológicos"	1992 Directiva HABITATS – Red Natura 2000 (UE)	1998 Convenio de Aarhus (participación ciudadana pro-activa) (UE)	2000 Directiva Marco Agua (UE)	2005 Adaptación Convenio Aarhus (Acceso a la información, participación de los ciudadanos y acceso a la justicia ) (UE)	2010 Derecho Humano al agua y saneamiento (ONU)	
1902 Plan Nacional de obras Hidráulicas		1993 Anteproyecto Plan Hidrológico Nacional – Previsión grandes trasvases	1999-2000 Plan Hidrológico Nacional	2001 Ley Aguas	2006 Se supera el récord (sin ninguna obra) - 5,3 millones de toneladas de tráfico de mercancías en el puerto de Sevilla	2010 Inauguración nueva esclusa en el puerto de Sevilla	
60' Crisis de los modelos de "Oferta" Primeras ideas sobre trasvases Grandes Presas		1993 cambio organizativo que se produjo a nivel estatal en la gestión de los puertos del Estado	1999 Récord de 4 millones de toneladas de tráfico de mercancías en el puerto de Sevilla.	2003 Declaración de Impacto Ambiental (DIA) positiva.	2005 Oposición a la DIA por parte del Patronato de Doñana y MMA: Se debe garantizar el buen estado del Parque Nacional.	(2010 Propuesta de 6,3 millones de toneladas de tráfico de mercancías con el proyecto)	
1962 Informe sobre prácticas hidráulicas en ES. negativo (Banco Mundial)		1999 Plan de Actuaciones de Mejora de Accesos Marítimos al Puerto de Sevilla		Comienzan los episodios de salinidad extremos	2006 ratificación" Plan Director 2000-2020" del Puerto de Sevilla, por el Consejo Rector de Puertos del Estado	2010 - 4,36 millones toneladas de tráfico de mercancías en el puerto de Sevilla	
70' Mayor preocupación M.A. Directivas Calidad (salubridad aguas)					2006 inicio construcción de la nueva esclusa "Puerta del Mar"	2010, la Comisión científica de estudio de la DIA da un resultado negativo.	
1979 (Convenio de Berna (RN200) Directiva AVES (UE)					2008 Incremento de salinidad, por intrusión de tapón salino al estuario del río como consecuencia del dragado	2011 MMA exige a la Autoridad Portuaria de Sevilla redactar un nuevo proyecto acorde con el informe de la Comisión Científica	
					2007 Ley Patrimonio Natural y Biodiversidad Ley Medio Rural	2011 – 4,59 millones de toneladas de tráfico de mercancías en el puerto de Sevilla	
					2007 y 2008 Reglamento e Instrucción Planificación Hidrológica	2012 – 4,57 millones de toneladas de tráfico de mercancías en el puerto de Sevilla	
					2009 Actualización Directiva AVES (UE)	2013 - Plan Hidrológico del Guadalquivir	
(1) Del libro de Arrojo, Casajús y Gómez: "La rebelión de la montaña – Los conflictos del agua en Aragón. Colección Nueva Cultura del Agua. Edt. Bakeaz y FNCA. Bilbao.							

En 2006 se inicia la construcción de la nueva esclusa “Puerta del Mar”, parte fundamental del “MAM”, que se concluye en noviembre de 2010 y en octubre de 2011 la Comisión Europea incluye el puerto de Sevilla y el canal de navegación del Guadalquivir (Eurovía del Guadalquivir E.60.02) en la “Red Transeuropea de Transporte” (TEN-T, conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda Unión Europea)

En marzo de 2012, la Autoridad Portuaria firmó un convenio con el Ayuntamiento de Sevilla para la creación de una zona franca en el puerto con el objetivo de atraer empresas mediante la aplicación de tasas fiscales bajas y en julio de 2012 la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla constituyó una “plataforma” a favor del plan de ampliación del Puerto de Sevilla.

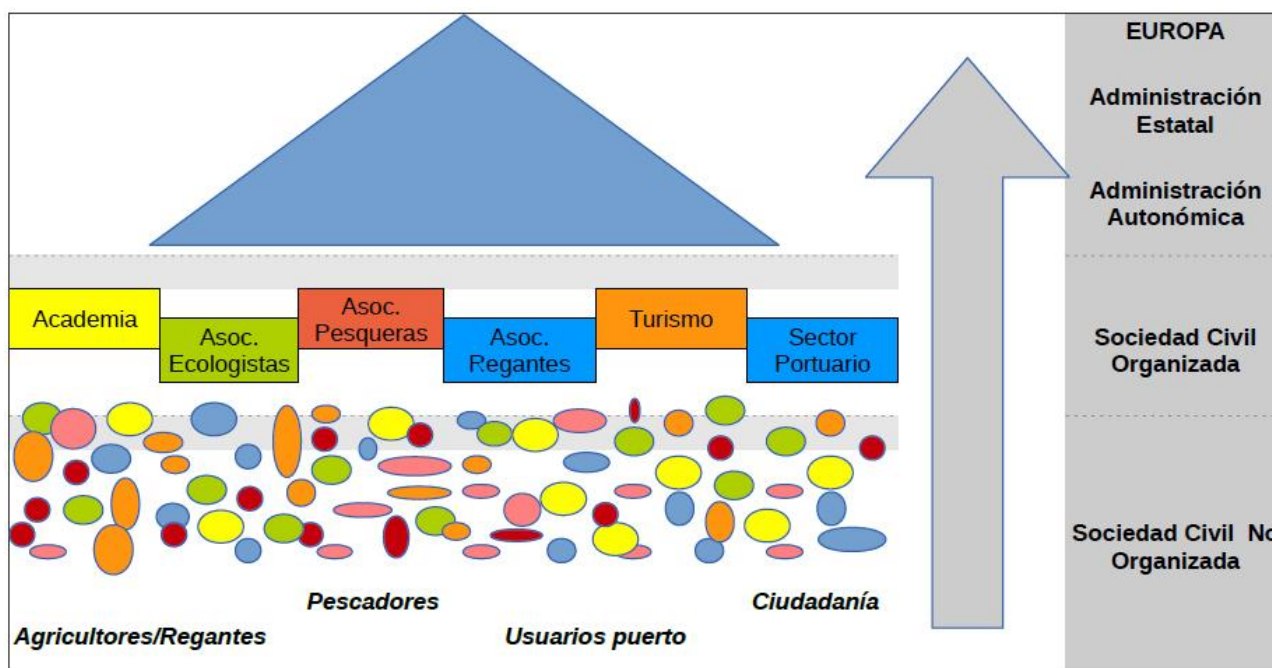
<sup>2</sup> portal.apsevilla.com



## 5. Posición frente al proyecto y discurso de los distintos grupos de interés.

Ante esta situación, los diferentes actores afectados por la construcción del dragado se posicionan según sus intereses dibujando un mapa social complejo de analizar en el que la lucha por la conservación del río y los caudales mínimos ecológicos establecidos por la normativa europea Directiva Marco de Agua (DMA) parecen ocupar un lejano segundo plano. Como se observa en la figura 2, son varios los agentes implicados, desde la sociedad civil no organizada; agricultores, pescadores, ciudadanía...etc, pasando por las asociaciones pesqueras, de regantes, el sector del turismo, organizaciones ecologistas y el ámbito académico, para llegar a las administraciones de nivel autonómico y estatal. Cada grupo defiende su postura con matices, bajo criterios y prioridades alejadas, dando lugar a un paradójico escenario en el que los grupos ecologistas navegan en la misma dirección que la comunidad de regantes.

**Figura 5.1. Mapa social en el conflicto del dragado. Elaboración propia según Carricondo (2012).**



Argumentando la generación de entre 15.000 y 17.000 empleos, la Autoridad Portuaria de Sevilla, el ayuntamiento, el sector empresarial y los sindicatos, defienden el proyecto del dragado, siempre y cuando se pongan en marcha las medidas correctoras que reduzcan el impacto ambiental en la zona protegida del Parque Nacional de Doñana<sup>3</sup> (Vargas, 2012). Se considera además que la ejecución de este megaproyecto situará a la ciudad de Sevilla y su puerto, -único fluvial en España- como una zona estratégica<sup>4</sup> en la red transeuropea de transporte, generando oportunidades económicas vinculadas al turismo que atracará en la ciudad y al transporte de mercancías. Tanto es así que los Presupuestos Generales del Estado para 2013 contemplan una inversión 23 millones de euros para el dragado del río Guadalquivir, aunque el Ministerio de Medio Ambiente aún no lo haya autorizado.<sup>5</sup> Otros de los motivos que se exponen desde este sector es la reciente inversión realizada en la nueva excusa Puerta del Mar, que requiere de la construcción del dragado para maximizar su

<sup>3</sup> Declarada reserva de la biosfera por la UNESCO en 1980 y patrimonio de la humanidad en 1994 por la misma organización

<sup>4</sup> Diario de Sevilla (24-04-2012): "La red transueopea de transporte incluye al río y al Puerto como prioridad

<sup>5</sup> Diario de Sevilla (30/09/2012): "El dragado del río tendrá 23 millones en 2013, aunque no está autorizado".

eficiencia.

La comunidad de regantes, organizaciones ecologistas, comunidad científica, el patronato de Doñana y el sector acuícola, se posicionan en contra de la realización de este megaproyecto. El sector agrícola es uno de los más afectados por el proyecto, debido a que en las marismas del Guadalquivir se inserta la zona arroceras más importante de España (36.000 Ha), con una producción que representa el 40% de la nacional. El carácter de monocultivo de los arrozales, lo convierte en la única alternativa de la zona, empleando a una media de 13,5 jornales Ha, lo que equivale a 275 jornadas cada 20 Ha. Se estima que la superficie total arroceras emplea a un total de 480.000 trabajadores/as directos, a los que hay que sumar los indirectos (talleres agroquímicos, abonos, maquinarias...etc (MARM, 2009). En este contexto la comunidad de regantes es consciente de los impactos ambientales que el proyecto genera, como “el aumento de la salinidad, la erosión de los suelos de los márgenes y los cambios de dinámicas costeras” (Carmona, 2012) que disminuyen la calidad del agua de riego.

Las organizaciones conservacionistas abanderadas por WWF-España<sup>6</sup>, alegan que estuario del Guadalquivir es un espacio mágico dotado de valores naturales, culturales, históricos y económicos, donde la actividad humana históricamente ha convivido con la rica biodiversidad del río. Además, el dragado podría acabar con la forma de vida de cientos de familias del Bajo Guadalquivir, que actualmente dependen del cultivo del arroz o de la pesca de más de 20 especies<sup>7</sup> de interés comercial. Si se llevan a cabo las intervenciones previstas, el estuario del Guadalquivir alcanzaría un punto de no retorno en su capacidad de absorción de impactos ambientales y sociales.<sup>8</sup>

El debate ha tomando carácter internacional, La Comisión Europea ha abierto un procedimiento de “infracción contra España”<sup>9</sup> a raíz de la queja interpuesta por WWF España, poniendo en cuestionamiento los criterios de las instituciones estatales y contemplando la posibilidad de que la construcción del proyecto pueda “vulnerar la normativa comunitaria de protección de la naturaleza, por los graves impactos que ocasionaría sobre Doñana y otros espacios de la Red Natura 2000” (Carmona, 2012). La prensa internacional también se hace eco del conflicto y el periódico The Guardian destaca la postura de la Organización de las Naciones Unidas para la Ciencia y la Educación, que en su XXXVII sesión del Comité de Patrimonio Mundial, ha aprobado una resolución que señala la urgencia de la paralización del dragado debido a las fuertes “amenazas” ambientales que sufre el Parque Nacional de Doñana.

Es reseñable por otra parte que desde 2004 hasta la actualidad muchos han sido los actos informativos que, dando cumplimiento a la Directiva Marco del Agua, se han ido sucediendo en relación al Plan Hidrológico del Guadalquivir y por ende al Dragado del Guadalquivir. Así pues, la propuesta de Plan estuvo expuesta a períodos de información pública en dos ocasiones distintas: en el año 2010 (contabilizándose un total de 381 alegaciones) y en el año 2011. Finalmente, el Plan aprobado en mayo de 2013 incluyó en su programa de medidas el proyecto de Dragado.

---

<sup>6</sup> <http://www.wwf.es>

<sup>7</sup> Por una Orden aprobada por la Conserjería de Pesca y Agricultura el 16 de Junio de 2004, se declaró reserva de pesca en el río Guadalquivir.

<sup>8</sup> Europa Press. Sevilla (10/2013): “Bruselas abre expediente de infracción a España por el dragado del Guadalquivir”:

<sup>9</sup> Enclave Rural (13/10/2013): “La unión Europea reclama información sobre el dragado del Guadalquivir”.

## 6. Situación actual del proyecto.

El dragado de profundización del Guadalquivir, incluido en el “Plan de Mejora del Acceso Marítimo al Puerto de Sevilla” y promovido por la Autoridad Portuaria, tiene una larga historia que se remonta 14 años atrás.

En la actualidad, ha sido desestimado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MARM) debido a que se ha establecido que el Dictamen de la Comisión Científica para el Estudio de las Obras de Dragado del Río Guadalquivir (2010) es condición vinculante de la DIA. Por ello, el MARM ha comunicado que *“No es posible iniciar otra actuación sin antes adecuar el proyecto a estas prescripciones y sin previa confirmación de la adecuación de esta nueva versión a lo estipulado por la Comisión Científica”*.

Para poder afirmar la desestimación definitiva, se ha analizado el Dictamen de la Comisión Científica, el cual expone diferentes puntos en referencia a la situación actual y la posible alternativa de futuro, algunos de ellos se recogen en la siguiente tabla:

**Tabla 6.1. Analisis del Dictamen de la Comisión Científica. Fuente: Elaboración propia a partir del Dictamen de la Comisión Científica (2010, 8)**

<b>Situación Actual:</b>
Se propone la desestimación del dragado propuesto, por repercutir negativamente en la dinámica, morfología y biodiversidad del estuario y por lo tanto de Doñana, empeorando los procesos de turbidez y salinidad. Teniendo en cuenta el procedimiento de la EIA y la DIA, la situación actual del dragado de profundización, se ha demostrado incompatible con la conservación del estuario y de Doñana, con lo que recomendamos su desestimación definitiva.
<b>Posible Alternativa a futuro:</b>
“Aunque, este informe deja abierta una posibilidad bajo “una ... gestión integral del estuario que acometa actuaciones que permitan, entre otras, recuperar llanuras mareales, reconectar los brazos del río con el cauce principal, aumentar y mejorar los aportes de caudales de agua dulce, reducir el aporte de sedimentos, nutrientes y pesticidas desde la cuenca del Guadalquivir, y una vez que se haya comprobado que el estuario ha mejorado su funcionalidad, <i>podrá volver a evaluarse la posibilidad de un dragado de profundización en el estuario</i> ”.
Esta alternativa sería posible siempre y cuando se realizara una nueva EIA del proyecto y se cumpliera con su correspondiente trámite de información pública una vez que las condiciones del estuario hayan mejorado.

Con este fallo, el Ministerio lleva a cabo las encomiendas plasmadas por la Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), el Convenio Ramsar y la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). Estas encomiendas hacen hincapié en la situación de alarma que sufre el Guadalquivir y rechazan el proyecto por los graves impactos que podría provocar el dragado de profundización, pudiendo incumplir el acuerdo pactado en el último Consejo de Participación de Doñana (sin carácter vinculante al proyecto) y normativas Europeas como la DMA o las Directivas de Conservación (Directiva Hábitats y Aves); y estatales como la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural (Red Natura 2000).

A pesar de todos estos argumentos en contra, se debe tener presente que el proyecto cuenta con una DIA (aprobada en 2003) positiva y vigente. Además, de estar contemplado en el Programa de Medidas del nuevo Plan Hidrológico del Guadalquivir, aprobado recientemente, el 17 de Mayo de 2013.

Como se puede observar, el proyecto no sólo genera conflictos intersectoriales y gubernamentales a nivel estatal y local, sino que también a nivel Europeo. El proyecto, aparte de tener que respetar la normativa europea, está subvencionado al 80% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), obligando a la Autoridad Portuaria a cumplir con un calendario de actuaciones, lo que ha provocado un trabajo ininterrumpido de las obras, alcanzando de esta forma un 95% del proyecto ejecutado.

Para cumplir con el calendario establecido y mantener el apoyo de los fondos, el punto clave era la construcción de la nueva esclusa, obra que finalizó en 2010 con un coste de 163 M€ de los cuales 62,3 M€ provenían de los fondos FEDER (Vargas, 2012). Posteriormente, se debía proceder al dragado de profundización, concluyendo las obras antes del 2015, evitando la posibilidad de una retirada de fondos por incumplimiento de plazos.

Asimismo, existen otras actuaciones denominadas dragados de mantenimiento. Este tipo de dragados anuales, que se realizan sobre el cauce del río, están regulados por la DIA, la cual autoriza legalmente su realización por un periodo de 20 años, además de estar avalados por la Comisión científica, siempre y cuando, estén acompañados por los correspondientes EIA y sus respectivas DIA. Estos dragados son apoyados como intervenciones ineludibles para conseguir que la flora y la fauna del estuario reviertan a su situación natural.

Por último, es de vital importancia entender que el estuario del Guadalquivir está en grave peligro, no sólo por el dragado, sino por otros proyectos que ponen en peligro su futuro, como son, la modernización de regadíos de arroz, la urbanización y construcción de campos de golf en zonas de llanos mareales, etc. Estos proyectos han sido mencionados como negativos por la Comisión Científica, considerándolos innecesarios y peligrosos para el Estuario, Doñana y la costa. Por el contrario, en el Dictamen, se enuncia que las actuaciones previstas en el Proyecto Doñana 2005, son beneficiosas y necesarias para conseguir una revitalización del ecosistema.

## **7. Conclusiones**

El dragado del Guadalquivir se encuentra en una encrucijada muy compleja, entre una DIA positiva que parece estar vigente, un dictamen científico que invalidaría el proyecto mientras no se realicen unas actuaciones de mejora del estuario que no se han llevado a cabo, una Autoridad Portuaria con voluntad de culminar el proyecto y un Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente que declara apoyarlo si se dan todas las garantías necesarias. A esto hay que sumar una opinión pública y unos gremios profesionales muy divididos ante las implicaciones y la desinformación que rodean al proyecto y un recurso interpuesto por WWF que ha dado lugar a la apertura de un expediente de infracción a España por parte de la Comisión Europea. Como elemento de presión añadido a toda esta problemática la licitación del dragado debería realizarse antes del final de 2013 para que esté concluido en plazo y no se pierdan los fondos europeos que lo financian.



Parece, por tanto, que el proyecto estudiado reúne las características y condiciones necesarias para considerarse como “megaproyecto” (elevados costes e impactos, financiación pública, complejidad administrativa, debilidades a nivel de evaluación coste/beneficio y de impactos generados, déficit de información y participación pública, ausencia de propuestas alternativas, apelación a argumentos clásicos como el empleo y el “interés general”, generación de conflictividad social ...) y que, una vez más, se reduce el proceso de toma de decisión a visiones simplistas, sesgadas y predeterminadas.

Frente a estos procedimientos se hace necesario y urgente implantar mecanismos honestos y eficaces de gobernanza, información y participación pública, así como sistemas de control de la rentabilidad económica, social y ambiental de los proyectos. Sería un retroceso seguir apostando por modelos desarrollistas, que plantean proyectos cortoplacistas, con fuerte incertidumbre, impacto y conflictividad, teniendo al alcance alternativas de desarrollo multifactoriales, de menor impacto y riesgo y con una mayor aceptación e involucración social.

Bajo esta perspectiva, y para el disfrute presente y futuro de la riqueza económica ecológica, histórica y paisajística de nuestro patrimonio, sería necesaria una reconsideración de las intervenciones sobre el medio en forma de “megaproyectos” que, en el presente y en el futuro, se planteen.

## 8. Referencias

Aguilera Klink, F. (2009): “Discurso y práctica de los grupos empresariales y políticos. Megaproyectos y megamentiras” en F. Klink Aguilera y J.M. Naredo (coords): Economía y poder: Megaproyectos y megamentiras. Fundación César Manrique.

Arrojo, P. (2001): El Plan Hidrológico Nacional a debate. Bakeaz- Fundación Nueva Cultura del Agua, Bilbao.

Carricondo, A. (2012): Se diluye el matiz verde en el debate de la PAC. Aves y Naturaleza, Fundación Dialnet.

Carmona, J.J (2012): “ 10 retos para salvar el Guadalquivir. Propuestas de WWF”, WWF-España.

Decreto 355/2013, de 17 de mayo, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir (BOE num. 121, de 21 mayo 2013).

Dictamen de la Comisión científica: Dictamen de la Comisión Científica para el Estudio de las Afecciones del Dragado del Río Guadalquivir, noviembre 2010 en: [http://assets.wwf.es/downloads/dictamen\\_de\\_la\\_comision\\_cientifica.pdf](http://assets.wwf.es/downloads/dictamen_de_la_comision_cientifica.pdf)

Naredo, J. M. (2009): “Economía y poder. Megaproyectos: recalificaciones y contratas” en F. Klink Aguilera y J.M. Naredo (coords): Economía y poder: Megaproyectos y megamentiras. Fundación César Manrique.

Re II Plan de Desarrollo Sostenible 2009. Doñana. Programa Operativo. Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, mayo 2010, en: [http://www.donana.es/wp-content/uploads/2013/01/I\\_Programa\\_Operativo\\_IIPDS\\_Donana.pdf.pdf](http://www.donana.es/wp-content/uploads/2013/01/I_Programa_Operativo_IIPDS_Donana.pdf.pdf)

Recio, A. (2009): “Rasgos del nuevo poder oligárquico en España. Viejas y nuevas caras de la oligarquía española” en F. Klink Aguilera y J.M. Naredo (coords): Economía y poder: Megaproyectos y megamentiras. Fundación César Manrique.

Resolución de 26 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto "Actuaciones de mejora en accesos marítimos al puerto de Sevilla", de la Autoridad Portuaria de Sevilla (BOE num. 236 de 2 octubre de 2003

MARM, (2009): Memoria de Estudio de Soluciones, estudio de impacto ambiental y proyecto de construcción de la mejora de abastecimiento de la zona arrocera de las marismas del Guadalquivir (Sevilla).

Vargas, J (2012): “Análisis del conflicto generado por el proyecto de dragado de profundización en el estuario del Guadalquivir”, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla.