

El dragado: Qui prodest? Maestro Liendres.- El Canal Sevilla-Bonanza fue considerado al inicio de los años sesenta una gran obra nacional. Se trataba de una vía navegable de 68 kilómetros de longitud desde Sanlúcar de Barrameda, de 120 metros de ancho y diez de profundidad, apta para buques de hasta 24.000 toneladas y que acortaba considerablemente el recorrido entre Sevilla y el mar.

El canal "de la nueva vida" tenía un recorrido de sesenta y ocho kilómetros, con lámina de agua y cauce con profundidad estable, alimentados por el Guadalquivir, de manera que el canal acortaba el recorrido entre Sevilla y el mar y evitaba la servidumbre de las mareas y los riesgos del río natural, por lo que los buques podrían navegar las veinticuatro horas del día con la máxima seguridad y a plena carga.

El culebrón del dragado del Guadalquivir para aumentar la profundidad del cauce y que buques de mayor calado puedan remontar el río hasta el puerto fluvial de Sevilla lleva camino de convertirse en una reedición del nonato canal de Sevilla a Bonanza en el que el tardofranquismo cifró todas las posibilidades de desarrollo económico de la capital andaluza durante décadas. Puede que, de hecho, el dragado se haya convertido ya en un nuevo proyecto irrealizable como aquel canal navegable que iba a servir para convertir al único puerto interior de España en cabecera de la modernidad. El plan de Actuaciones de Mejora en Accesos Marítimos al Puerto de Sevilla comenzó a fraguarse en 1999,

Tras cuatro años de proceso de información pública y de considerar las diversas respuestas de asociaciones y organismos —que alertaban, sobre todo, del riesgo de la obra para el entorno natural del estuario del Guadalquivir—, el Ministerio concedió al plan la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) positiva el 26 de septiembre de 2003.

La DIA no tiene en cuenta el informe preceptivo emitido por el Patronato del Parque Nacional de Doñana contra el proyecto. Por si eso fuera poco, el Ministerio reconoce en la DIA que la información del proyecto es insuficiente, aunque curiosamente concluye que los impactos ambientales han sido convenientemente identificados.

La ejecución del plan supondría ampliar el calado del Guadalquivir desde los 6,5 metros hasta entre 8 y 9; por otra parte, la anchura pasaría a ser de entre 80 y 150 metros, según la zona, a lo largo de los 90 km. desde Punta del Verde hasta la desembocadura.

Dragado es la operación de limpieza de los sedimentosen cursos de agua, lagos, bahías, accesos a puertospara aumentar la profundidad de un canal navegableo de un río con el fin de

aumentar la capacidad de transporte de agua, se pretende con ello aumentar el calado de estas zonas para facilitar el tráfico marítimo por ellas sin perjuicio para los buques, evitando el riesgo de encallamiento.

El dragado es la excavación debajo del agua. El dragado de un río se hace necesario cuando el sedimento, en la forma de arena o grava, es recogido por un río de alto flujo y se deposita aguas abajo cuando el río va lento. Estos depósitos pueden formar bancos o barras que pueden ser un impedimento para la navegación de los barcos. Para eliminar un banco o una barra y profundizar el cauce del río, se utiliza una draga hidráulica para absorber el exceso de sedimento y depositarlo un sitio de disposición.

El dragado se realizaría mediante “dragas de succión en marcha de tamaño medio en el tramo fluvial y hasta la barra de Sanlúcar y draga de cortador y voladuras en el tramo marino más exterior”.

Las operaciones de dragado tienen potencialmente un impacto ambiental significativo, que debe ser oportuna y convenientemente evaluado a fin de tomar en consideración las posibles medidas de mitigación de las mismas.

Los buques generan ondas primarias y secundarias de las cuales la participación de sus crestas es la carga más importante en la orilla del río.

Existe una tendencia, que puede interpretarse como interesada, a presentar el proyecto del dragado del Guadalquivir como algo referido en exclusiva al Puerto y a la ciudad de Sevilla. Lo cierto es que la obra afectaría a un reguero de colectivos esparcidos por una zona geográfica que abarca desde la capital hasta la desembocadura en las dos márgenes.

En la desembocadura del estuario se enclava Sanlúcar de Barrameda, cuya economía se sustenta en gran parte en la pesca y el turismo de ocio y gastronómico. En el recuerdo de sus miembros pervive el dragado de la barra de arena efectuado en 1983. Como consecuencia de aquella intervención, relata, “no había langostinos” y por eso “la industria se perdió casi por completo”. Según él, “tocar el río es siempre malo para los pescados” porque “las olas entran para adentro y van matando ovas”.

“un cauce más profundo significa un mayor impacto, erosión en las orillas, movimiento y re suspensión de sólidos”, algo que provocaría “que las balsas de cultivo se nos colmataran con mayor rapidez”. Aunque para ellos un incremento de la salinidad “no es malo en sí”, el posible “efecto beneficioso se podría ver compensado en gran medida por el efecto negativo del incremento de turbidez del río”. Los que vivimos aquello, recordamos, pérdidas de especies (cangrejos moros, ostiones, etc.) regresión de orillas, capa de limo de 15 cm, que ahogo a las

celebres almejas del corral, aumento de desnivel de orillas principalmente en la zona de Bajo Guía, desaparición de la barra rocosa frente a Las Piletas y sus especies, aumento de la granulometría de las arenas, etc.

Los arroceros reconocen que se producirá un aumento de la salinidad, que perjudicarían sus cultivos, pero se conforman y callan, por los desembalses de la presa de Alcalá, construida “ex profeso”

Doñana no es Sevilla y el estuario en gran medida es poco sevillano” y por eso los hispalenses “no ven el río como un sanluqueño o un trebujenero, que viven constantemente frente a ese río turbio, deteriorado”.

El principal escollo que mantiene encallado el dragado es que no se adecúa a la legalidad. Como anunció a principios de octubre de 2012, el Puerto está redactando un nuevo proyecto que no sólo ha de solventar la normativa medioambiental autonómica, estatal y comunitaria, sino que debe amoldarse al dictamen que la Comisión Científica. Según el Ministerio de Medio Ambiente, ésta es “una condición vinculante de la Declaración de Impacto Ambiental”.

En el nuevo proyecto de dragado hay una parte que tiene que ver con la restauración del estuario”, y que por eso “el Ministerio de Fomento no va a tener más remedio que aprobarlo, porque la normativa está más que cumplida”. No está tan claro.

La navegación en el río Guadalquivir se realiza en el canal de navegación, denominado Eurovía Guadalquivir E-60.02 dentro de la red europea de vías navegables. Es decir el RÍO GUADALQUIVIR no es navegable, en estos momentos, lo es un canal de navegación artificial. El río Guadalquivir por sí mismo es navegable para embarcaciones contemporáneas de romanos y árabes y mediante la ayuda de conocedores del río, con objeto de conducir la navegación entre las barras de aportes del mismo río.

De todo ello, (*) ¿a quién beneficia este dragado? ¿ a quién ha beneficiado y perjudicado el anterior y los efectuados como mantenimiento? Ud., estimado lector es quien debe de decirlo.

MAESTRO LIENDRES:usted me cuenta algo de su vida y yo le digo lo que quiere saber.

Nuestra frase:

Al contrario del esquema habitual me he hecho gradualmente más rebelde a medida que envejezco.

Solución a nuestra anterior prueba mental:

Está claro que más ovejas tiene el primer pastor, Iván. ¿Pero cuántas ovejas tiene más que Pedro?

¿Si Iván da una oveja no a Pedro sino a otro cualquiera, entonces, tendrán los dos pastores la misma cantidad? ¡No! puesto que igual cantidad tendrían solamente en el caso que Iván diese una oveja a Pedro. Por lo tanto, si Iván da una oveja no a Pedro sino a un tercer pastor, de todas formas le quedarán más ovejas que a Pedro pero... ¿cuántas más? Está claro que una oveja más, puesto que si añadimos ahora una oveja al rebaño de Pedro, entonces, los dos pastores tendrán la misma cantidad. De esto se deduce, que mientras Iván no dé a nadie ninguna oveja, tendrá en su rebaño dos ovejas más que Pedro.

Ahora vamos a ver cuántas ovejas tiene el segundo pastor, Pedro. Conforme al cálculo anterior, debe tener dos ovejas menos que Iván, Entonces, si Pedro da una de sus ovejas no a Iván sino a otro cualquiera, resultará que Iván tiene tres ovejas más que Pedro. Pero sea que recibe esta oveja precisamente Iván y no otro cualquiera, Entonces, queda claro que Iván se hará con cuatro ovejas más que las que le quedan a Pedro. Ahora bien, conforme a las condiciones del problema, en dicho caso, Iván se hará con el doble de ovejas que Pedro. Así, pues, cuatro es precisamente la cantidad de ovejas que le quedarían a Pedro si diese una a Iván, quién entonces tendría ocho ovejas. Así, antes de la supuesta entrega, Iván tenía 7 y Pedro 5 ovejas.

Para que no te aburras esta semana, piensa y resuelve:

Un campesino necesita pasar un río con un lobo, una cabra y unas berzas. Pero la barca es tan pequeña que en ella cabe el campesino y con él solamente el lobo, o la cabra, o las berzas. Si deja al lobo con la cabra, el lobo se come la cabra; si deja a la cabra con las berzas, la cabra se come las berzas. ¿Cómo pasó el campesino su carga?

- a. Primero cruza la cabra y después las berzas y va por el lobo
- b. Primero cruza las berzas y después el lobo, y vuelve por la cabra

c. Primero cruza la cabra y lo último otra vez la cabra