

**CONCESIÓN PARA LA OCUPACIÓN DE UNA SUPERFICIE DE 6.266,99 M<sup>2</sup> DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE, EN LA DESEMBOCADURA DE LAS RÍAS DEL UDONDO Y DEL GOBELA HACIA LA RÍA DEL IBAIZABAL**

<b>CONCESIÓN PARA LA OCUPACIÓN DE UNA SUPERFICIE DE 6.266,99 M<sup>2</sup> DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE, EN LA DESEMBOCADURA DE LAS RÍAS DEL UDONDO Y DEL GOBELA HACIA LA RÍA DEL IBAIZABAL</b>	<b>1</b>
<b>1. OBJETO DE LA CONCESIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. DESLINDES</b>	<b>5</b>
<b>3. CONTEXTO HISTÓRICO</b>	<b>5</b>
3.1. El muelle de Sirga	6
3.2. La desembocadura artificial de los cauces del Gobela y Udondo; el puente sobre el Gobela	9
3.3. Los rellenos en la desembocadura del Gobela.	10
3.4. Concesión a favor de DOW-Unquinesa, S.A	11
<b>4. NUEVAS OCUPACIONES</b>	<b>12</b>
<b>5. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEY Y EL REGLAMENTO DE COSTAS</b>	<b>12</b>
<b>6. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA MUNICIPAL Y EL POSIBLE CANON</b>	<b>13</b>
<b>7. VALORACIÓN DE LAS OBRAS OBJETO DE CONCESIÓN</b>	<b>13</b>
<b>8. BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>15</b>

**ANEXO I.- PLANO DE LA SUPERFICIE OBJETO DE CONCESIÓN**

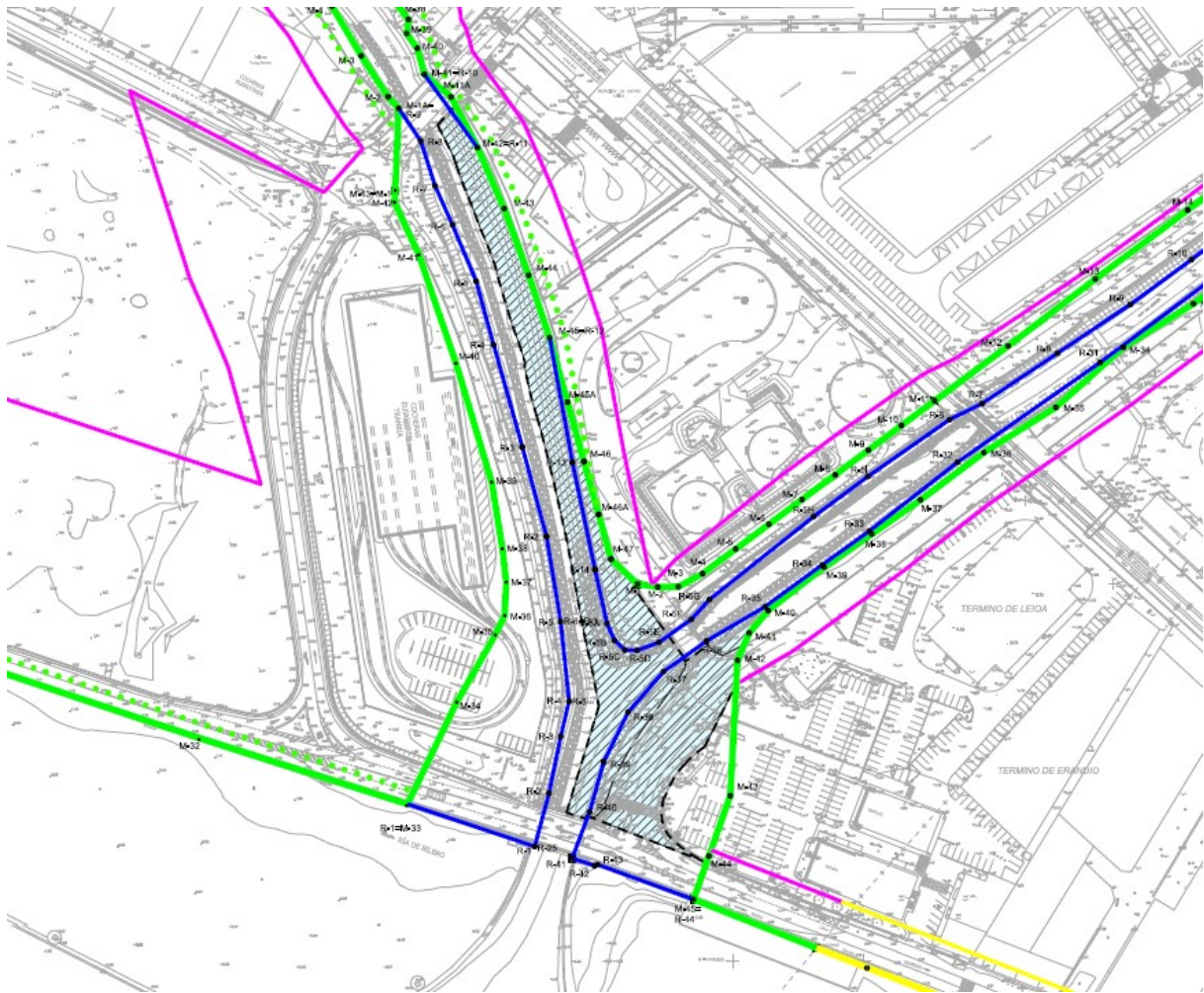
**ANEXO II.- PLANO DE LA SUPERFICIE OBJETO DE CONCESIÓN POR USOS**

# CONCESIÓN PARA LA OCUPACIÓN DE UNA SUPERFICIE DE 6.266,99 M<sup>2</sup> DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE, EN LA DESEMBOCADURA DE LOS RÍOS UDONDO Y GOBELA HACIA LA RÍA DEL IBAIZABAL

## 1. OBJETO DE LA CONCESIÓN

El objeto de la Concesión que se solicita es regularizar las ocupaciones del dominio público marítimo terrestre existentes en las desembocaduras de los cauces de las rías del Udondo y Gobela, vinculadas a antiguas concesiones de la Autoridad Portuaria de Bilbao a favor de DOW Chemical (antes Unquinesa), además de otras superficies aledañas, de acuerdo con las indicaciones recibidas por parte de los servicios técnicos de la Demarcación de Costas del País Vasco.

Así, la superficie de dominio público marítimo terrestre sobre cuya ocupación se debe solicitar la correspondiente concesión ascendería a la cantidad de 6.266,99 m<sup>2</sup>, tal y como se identifica en la siguiente imagen:

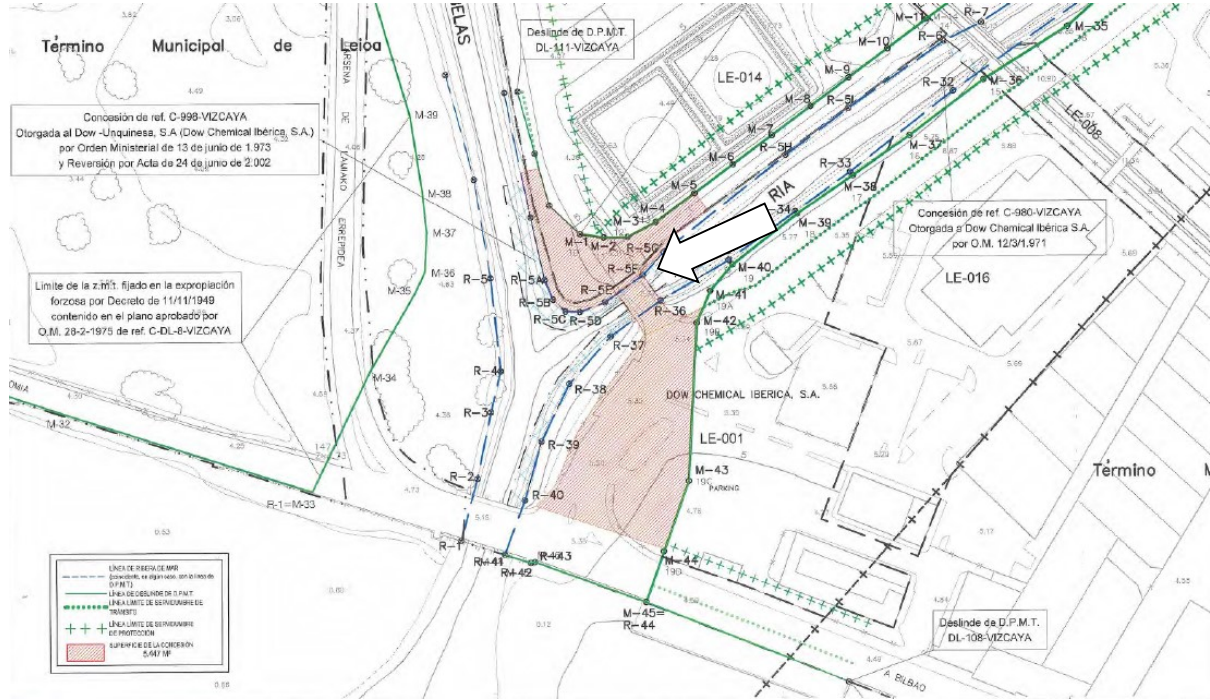


Al respecto cabe añadir que, los 6.266,99 m<sup>2</sup> se corresponden con:

- 1.694,58 m<sup>2</sup> de vialidad hoy existente y que se pretende reurbanizar, habilitando espacios para peatones y ciclistas en detrimento de superficie hoy ocupada por el vehículo rodado.
- 1.462,83 m<sup>2</sup> de paseo de ribera hoy existente, en el que tan solo se pretende readecuar el camino existente con el fin de hacerlo accesible y practicable por parte de los peatones.
- 3.109,58 m<sup>2</sup> de ribera de mar, sobre los que no se plantea intervención alguna.

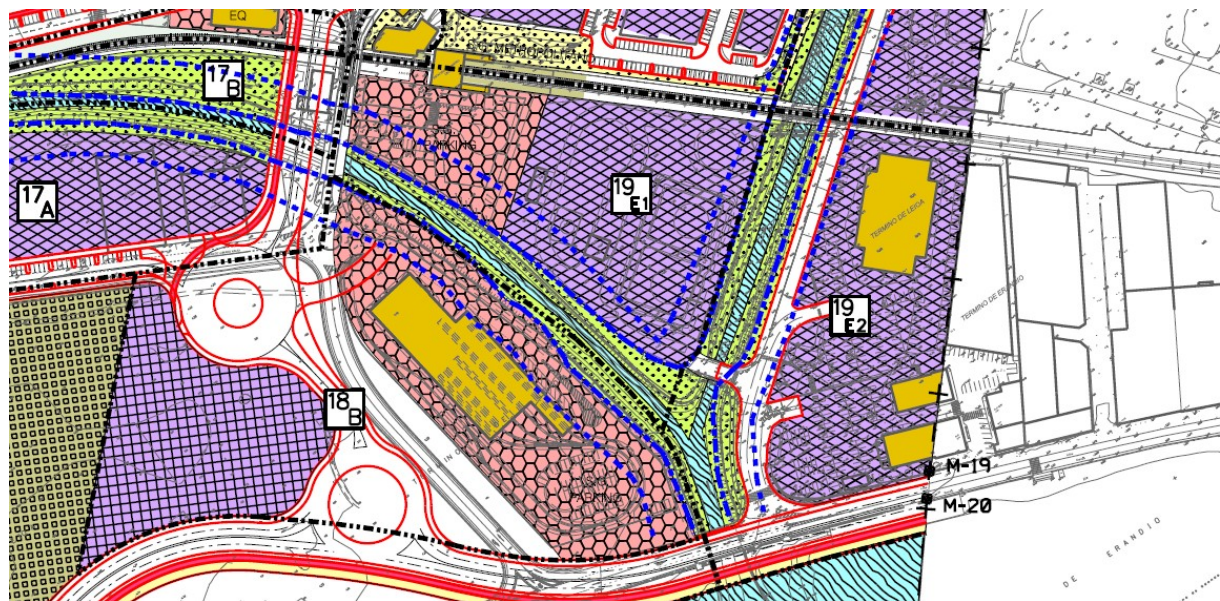
Se incluyen como Anexo I y II a la presente Memoria los planos identificativos de las referidas superficies.

Al respecto de la superficie sobre la que se solicita concesión cabe señalar que se han excluido parte de las superficies originalmente concedidas a favor de DOW-Unquinesa, mediante Orden Ministerial de 13 de junio de 1972, concretamente las correspondientes con el puente que sirve de acceso a la superficie de suelo situada entre las desembocaduras de las rías del Gobela y Udondo, y desde ese punto aguas hacia aguas arriba del Udondo.



Plan facilitado por la Demarcación de Costas del País Vasco en relación con la superficie de la concesión a favor de DOW-Unquinesa aprobada mediante OM de 13 de junio de 1972

Esta exclusión se debe a que el mantenimiento o no del puente está condicionado por el posible desarrollo urbanístico previsto por el PGOU vigente en este suelo (Área 19E1), desarrollo que será el que tendrá que valorar el estado actual del puente, así como la compatibilidad de su conservación o no de cara a dar servicio a las nuevas previsiones urbanísticas a ejecutar.



Plano de Ordenación del PGOU vigente

CONCESIÓN PARA LA OCUPACIÓN DE UNA SUPERFICIE DE 6.266,99 M<sup>2</sup> DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE, EN LA DESEMBOCADURA DE LAS RÍAS DEL UDONDO Y DEL GOBELA HACIA LA RÍA DEL IBAIZABAI, EN EL T.M. DE LEOIA (BIZKAIA)

Tampoco se ha incluido dentro de la superficie objeto de la regularización los espacios de dominio público marítimo terrestre que hoy se encuentran “incluidos” dentro de parcelas cerradas en ambas márgenes, es decir:

- La superficie incluida dentro del cierre de la cocheras del tranvía junto a la ría del Gobela, construidas por el Gobierno Vasco entre los años 2010 y 2012.
- La superficie incluida dentro del cierre de la parcela asociada a las oficinas existentes en el límite con el término municipal de Erandio.

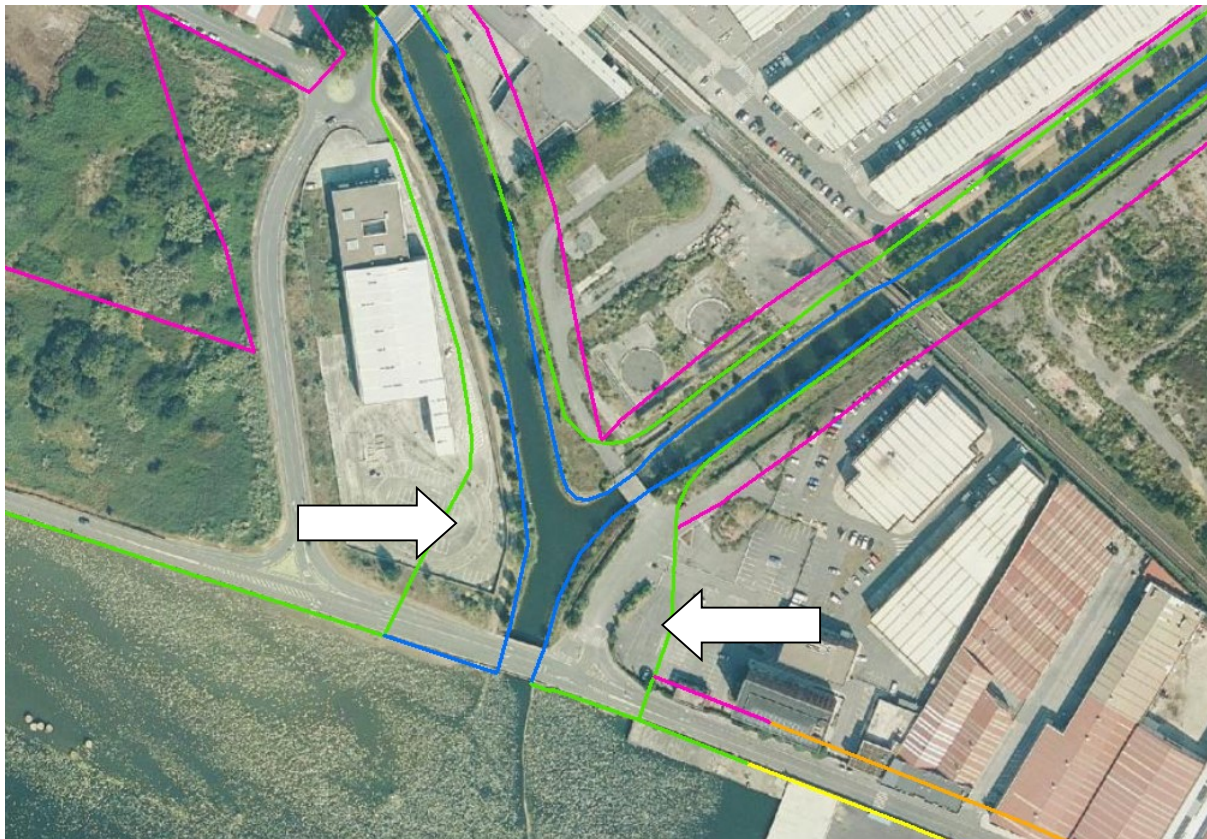


Imagen del visor sig.mapama.gob.es en el que señalan las superficies de DPMT cerradas en parcelas privadas

## 2. DESLINDES

La superficie objeto de concesión está relacionada con superficie de suelo que cuenta con deslinde aprobado, concretamente los expedientes cuyas referencias son:

- DL-110-VI
- DL-111-VI
- DES01/12/48/002

## 3. CONTEXTO HISTÓRICO

Para conocer el origen de la superficie sobre la que solicita la regularización de la concesión, resulta necesario retroceder en el tiempo y conocer la evolución de los suelos, y es que, tal y como se expone, ninguna de las ocupaciones que se solicita tienen origen en proyecto nuevo alguno.

Todo el entorno del espacio hoy conocido como Lamiako presenta una morfología llana, en su día formado por grandes depósitos de arena aportados por los ríos Udondo, Gobela e Ibaizabal, siendo parte del conjunto de humedales que conformaban la desembocadura de la Ría. Todo este espacio se fue transformando a lo largo de los siglos, en un constante proceso evolutivo derivado del desarrollo económico y cambios en los modelos productivos históricos.

Por su vinculación al mar, y por la existencia de recursos accesibles (hierro, ganadería, agricultura etc.) se trata de un área especialmente permeable a los avances tecnológicos humanos. Así, el territorio ha reflejado, especialmente en el entorno de la ría, los avances en los modelos productivos (agricultura, ganadería, minería, industria), lo que, junto a la propia influencia fluvial y marina, han dotado a este territorio de un elevado dinamismo a lo largo del tiempo.

En el ámbito objeto de concesión se encuentran diversos elementos destacados de todo ese proceso evolutivo: el conocido como “Muelle de sirga”; la desembocadura artificial de los cauces del Gobela y Udondo; el puente sobre el Gobela; el puente de Udondo; los rellenos en la desembocadura del Gobela.

### 3.1. El muelle de Sirga

El “Muelle de Sirga” es una de las primeras infraestructuras que se construyó con el fin de mejorar su navegabilidad y así garantizar que los barcos pudiesen alcanzar el puerto de Bilbao, tal y como quedó recogido en un plano dibujado por D. Pedro de Moreau que “Representa el estado de la región inferior de la Ría y Barra en 1731 y proyecto propuesto entonces para mejorar una y otra”. En el mismo queda reflejado el proceso constructivo del muelle.

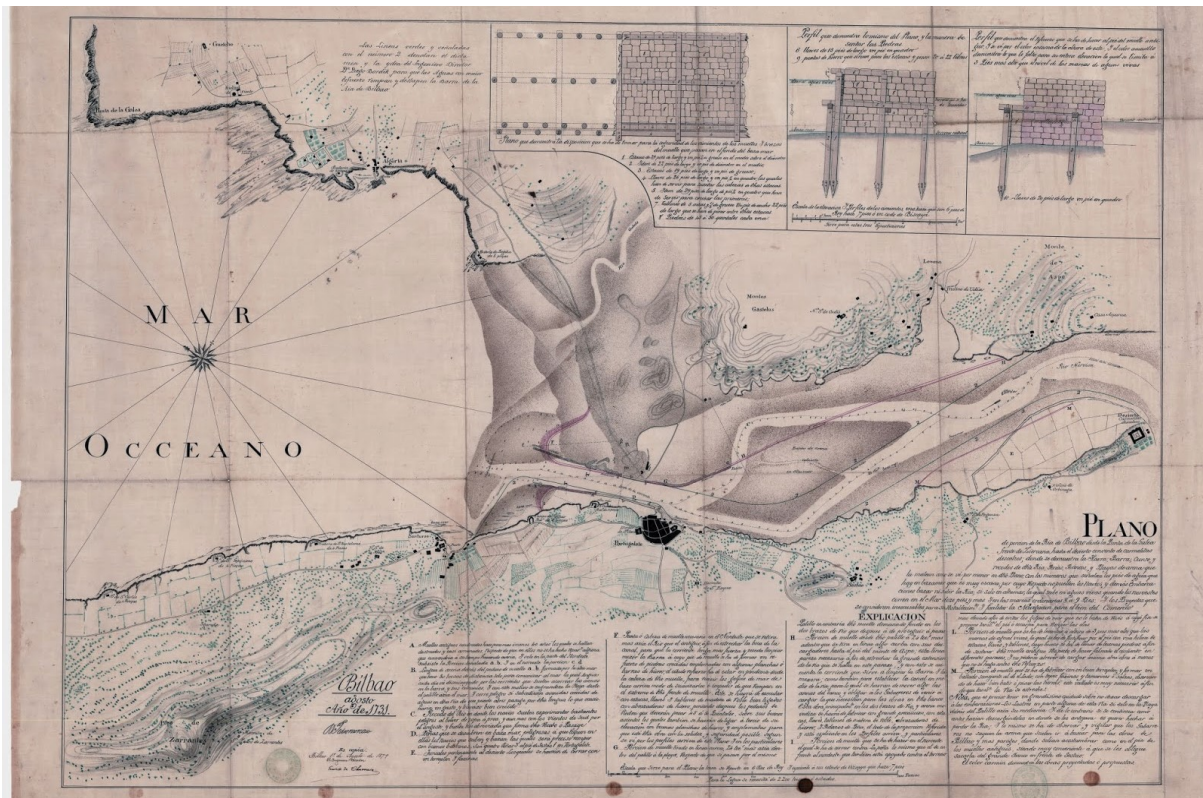


Imagen del plano dibujado por D. Pedro de Moreau

Partiendo de la playa de Las Arenas ese muelle llegaba hasta la zona de Axpe-Erandio, y contenía dos pasos, el “Puente de los ocho ojos” y el “Puente de Udondo”, los cuales permitían, con marea baja, el paso de agua dulce de los cauces del Udondo y el Gobela hacia la ría, y, con marea alta, el paso de agua salada desde la ría hacia las marismas existentes entre las colinas de Ondiz y ese muelle. Pues bien, de las últimas indagaciones realizadas, se ha comprobado que aún se conservan elementos originales de ese muelle, así como del “Puente de los ocho ojos”.



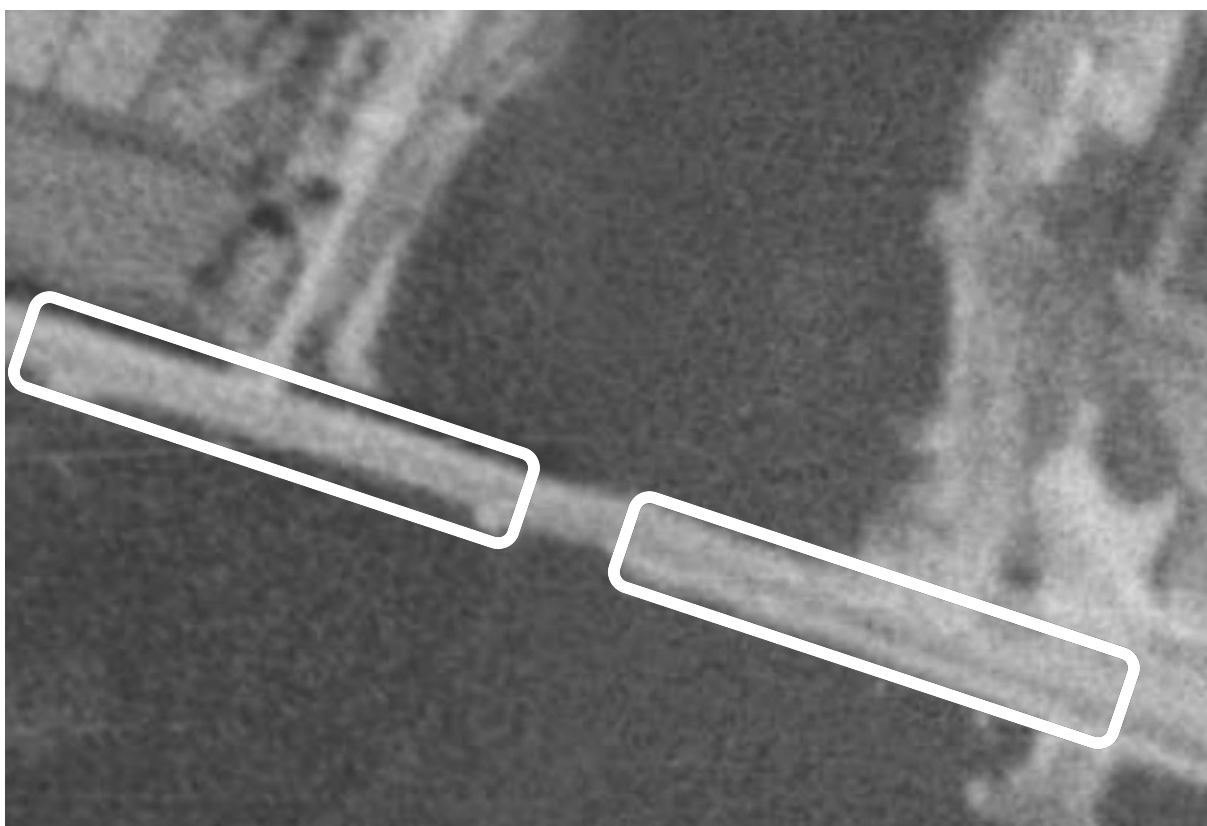
En la imagen superior se pueden distinguir la fábrica del muelle original, mientras que en la inferior se distinguen las siete pilas del “Puentes de los ocho ojos”.



Los restos de este muelle se conservan también hoy en día dentro del ámbito objeto de la concesión, puesto que es sobre ellos sobre los que se habilitó la hoy conocida como “Carretera de la Ría”:



Arriba ortofoto del año 2021, abajo vuelo del año 1945





### 3.2. La desembocadura artificial de los cauces del Gobela y Udondo; el puente sobre el Gobela

El cauce del Gobela desembocaba originalmente en el Abra, atravesando el sistema dunar existente en lo que hoy se conoce como “Las Arenas”. No obstante, esta ubicación y el aporte de agua y sólidos que arrastraba, generaban múltiples problemas en la desembocadura del cauce del Ibaizabal, obstaculizando la navegabilidad e impidiendo que los barcos entrasen ría arriba hacia la villa de Bilbao. Así, consta que en el año 1849 ya se había desviado el curso del Gobela, haciendo que vertiese sus aguas en el entorno de las marismas de Lamiako, comunicándose con la ría del Ibaizabal a través de los dos puentes que conformaban el muelle de sirga: el Puente de Udondo y el Puente de los Ocho Ojos.

No obstante, no fue hasta la desecación de las marismas Lamiako por parte de Máximo Aguirre en la segunda mitad del siglo XIX, cuando se conformó su cauce, y el del Udondo, con la forma que hoy conocemos. Además de la configuración artificial de ambos cauces, también se cegó el “Puente de los ocho ojos”, y se creó un sistema de acequias y canales (apoyado por lo que parece ser con una caseta de bombas y un embalse de regulación), que permitían mantener deprimido el nivel freático de la zona de huertas del espacio antes ocupado por la marisma, una técnica muy similar a las empleadas en los Países Bajos.

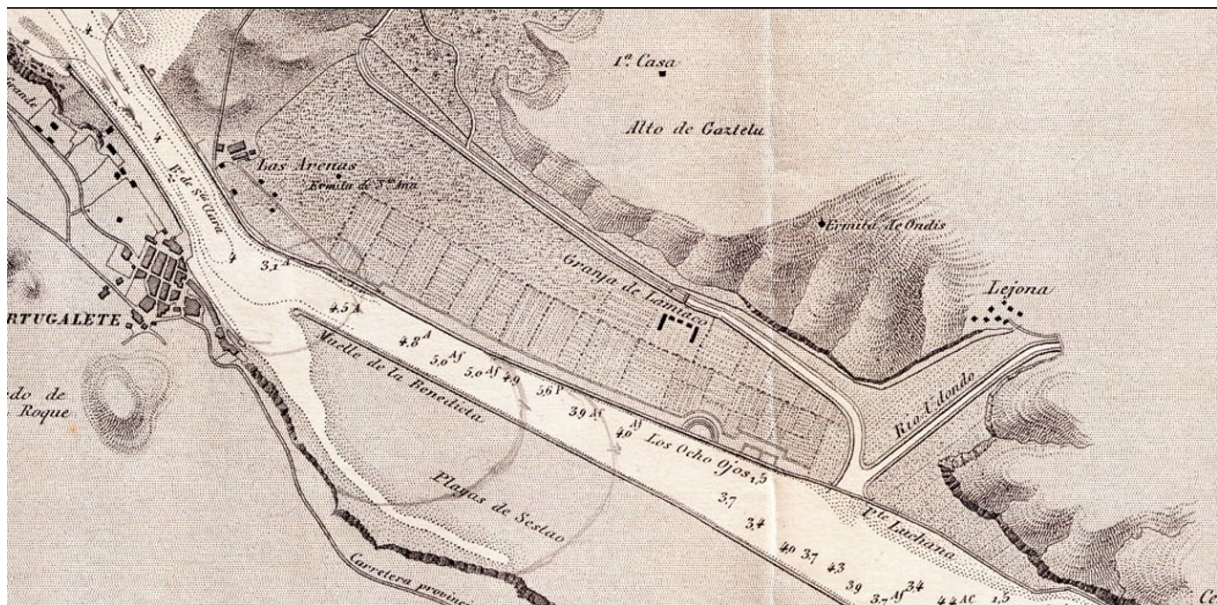


Imagen de plano de la Dirección de Hidrografía. Madrid, 1874

La zona desecada que no se dedicó a albergar los nuevos desarrollos residenciales de los barrios hoy conocidos como Santa Ana y Las Arenas, se emplearon como zona de cultivo, hipódromo (al que solía acudir la burguesía del momento, además de los monarcas), campo de polo, campo de fútbol (aquí es donde el Athletic dio sus primeros pasos), campo de aviación durante la Guerra Civil, y, finalmente, a reserva de suelo para albergar una dársena para el Puerto de Bilbao.

Por desgracia, los rellenos que se ejecutaron en la Dársena entre los años 1970-1976 ocultaron bajo dos metros de tierra todas esas infraestructuras (canales, casetas de bombas, estanque de regulación) que durante más de 100 años permitieron desarrollar tal variedad de usos sobre la antigua marisma. Por todo ello, la recuperación ambiental de la Dársena supone toda una oportunidad para poner también en valor el patrimonio cultural que ella alberga.

En la siguiente imagen se muestra, precisamente, el estado que presentaba todo el entorno de Lamiako en los años 40, en el que se pueden apreciar:

- Los primeros asentamientos industriales sobre la zona desecada (hoy Vicrila, S.A. y Faes Farma, S.A., entre otros).
- La zona de huertas y la construcción que albergó “La granja” de Lamiako.
- El estanque de regulación y la acequia principal, paralela al curso de la Ría.

- El Puente sobre el Gobela, que permitía a los habitantes de Leioa tener una conexión directa a la “Carretera de la Ría”.



Imagen del vuelo de los años 1945-46

Y a continuación se muestra su estado a principios de los años 50 de este siglo, en el que se pueden apreciar: la carretera ejecutada por la Autoridad Portuaria de Bilbao, como una primera obra para habilitar la Dársena Portuaria; las huertas en Lamiako; la desembocadura de los cauces del Gobela y Udondo; y las instalaciones de la DOW Chemical (antes Unquinesa) en la margen izquierda de la ría del Udondo.



### 3.3. Los rellenos en la desembocadura del Gobela.

La situación física con respecto a la desembocadura de los cauces del Gobela y del Udondo se mantuvo inalterada desde la ejecución de los encauzamientos promovidos por Máximo Aguirre, hasta la ejecución de: en primer lugar, la carretera ejecutada para poder habilitar la futura Dársena; y, en segundo lugar, los rellenos ejecutados en el marco de las respectivas autorizaciones por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

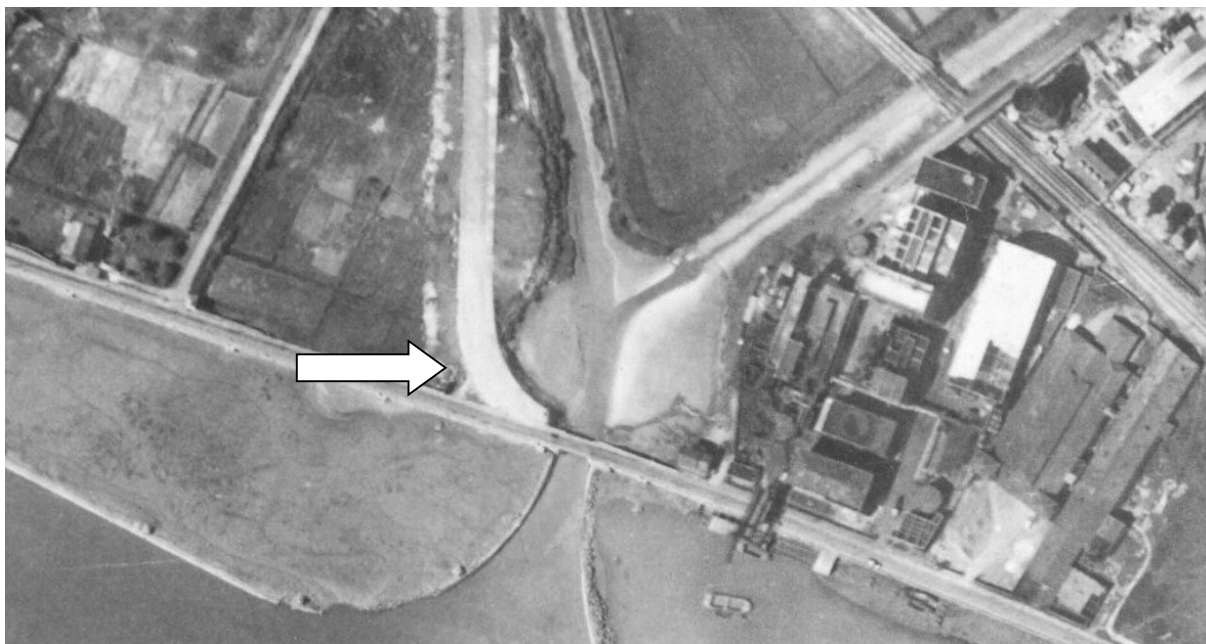


Imagen del vuelo de 1955

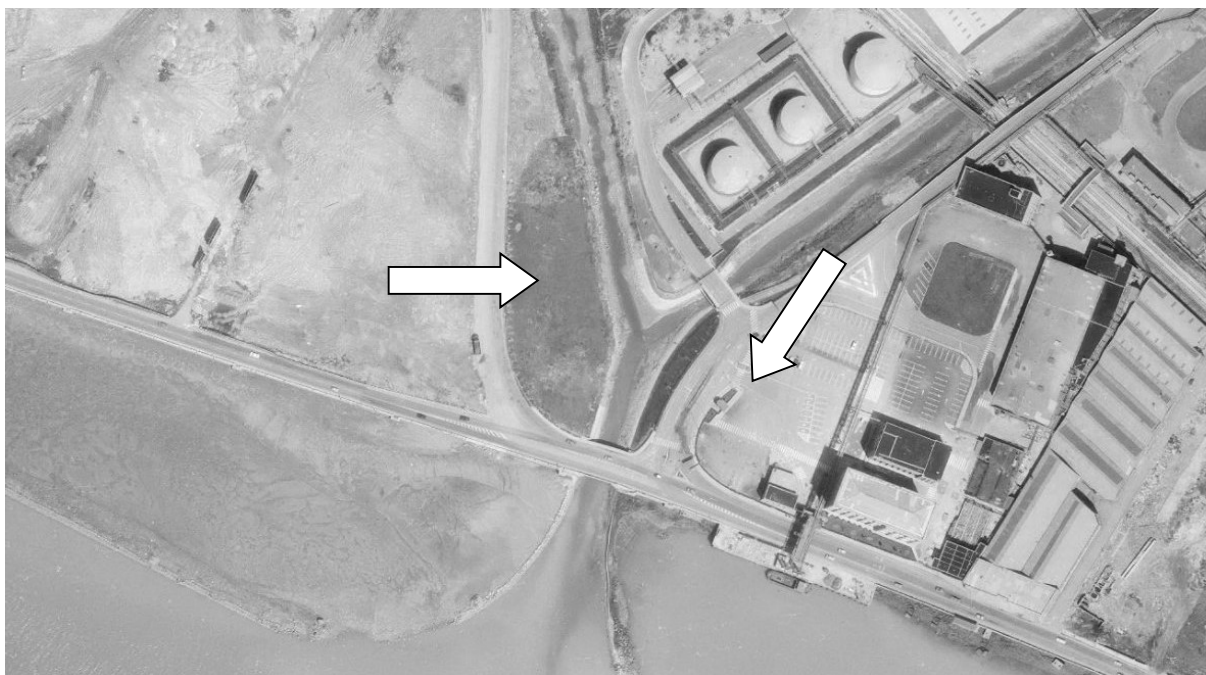


Imagen del vuelo de 1975

Ambas ocupaciones del dominio público marítimo terrestre se han mantenido desde su ejecución hasta hoy. El único cambio que superficialmente se ha producido tiene que ver con la ejecución de las cocheras del tranvía entre los años 2010 y 2012 por parte del Gobierno Vasco.

### 3.4. Concesión a favor de DOW-Unquinesa, S.A

En relación con la ocupación realizada por DOW-Unquinesa, S.A. cabe señalar que consta en la Oficina Técnica del Ayuntamiento “Plano de reconocimiento de las obras para la urbanización de la zona de confluencia de las rías de Udondo y Gobelas, con su encauzamiento y la construcción de un puente sobre la ría de Udondo en el término municipal de Lejona del Puerto de Bilbao”, habiendo sido autorizada dicha autorización mediante Orden Ministerial de 13 de junio de 1972. De acuerdo con el mencionado plano, la

ocupación autorizada ascendía a un total de 5.402 m<sup>2</sup> (4.037,00 m<sup>2</sup> + 1.365,00 m<sup>2</sup>), tal y como a continuación se refleja:



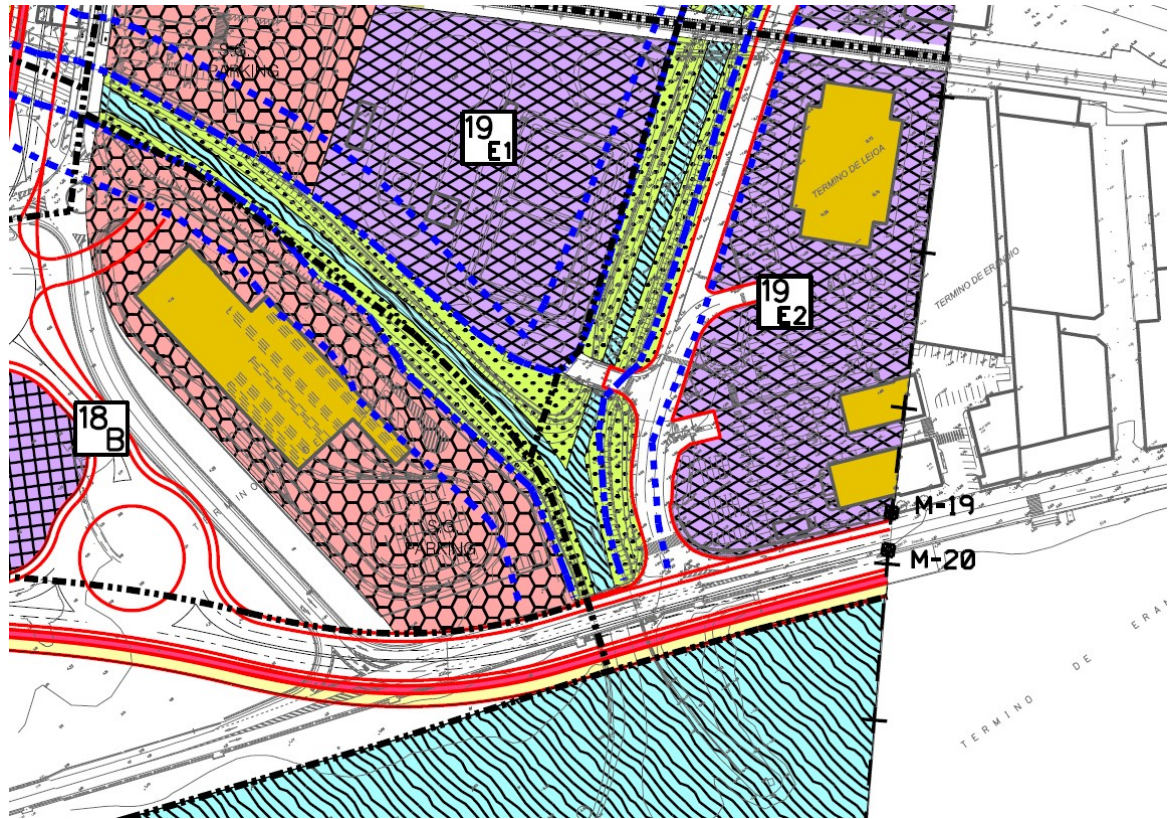
#### 4. NUEVAS OCUPACIONES

En ningún caso se plantea la ejecución de obras que conlleven nuevas ocupaciones de suelo, sino la regularización de las ya existentes y ejecutadas entre los años 1950 y 1975, tal y como se ha explicado en el apartado 2 en relación con el contexto histórico.

#### 5. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEY Y EL REGLAMENTO DE COSTAS

Con respecto a lo señalado en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (en adelante LC) y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas (en adelante RC), cabe indicar que:

- Las ocupaciones para vialidad y paseo de ribera se consideran conformes a lo señalado en los artículos 32.1 de la LC y 61.2 del RC.
- No existen redes de recogidas de aguas fecales que requieran de su eliminación, conforme a lo señalado en el artículo 63 del RC.
- Al respecto de lo señalado en el art. 42 de la LC y 85 y 88 del RC, se propone la regularización de unas ocupaciones ya existentes, sin incremento con respecto a las ocupaciones actuales.
- Al respecto de lo señalado en el artículo 44.1 de la LC y 91 del RC, las ocupaciones propuestas son conformes con el Plan General vigente, tal y como se muestra en la siguiente imagen extraída del documento consolidado vigente:



- Al respecto de lo señalado en el artículo 44.7 de la LC y 97 del RC, se propone la regularización de unas ocupaciones ya existentes, sin incremento con respecto a las ocupaciones actuales.
- Al respecto de lo señalado en el artículo 66 de la LC y 135 del RC, se solicita concesión para un plazo de 75 años, por ser obras encaminadas a garantizar el uso público de la infraestructura viaria existente.

## 6. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA MUNICIPAL Y EL POSIBLE CANON

La presente concesión la solicita el Ayuntamiento para el ejercicio de sus competencias, concretamente las señaladas en, entre otras: las letras b), d), h) del artículo 20 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local; así como los números 3), 8), 16), 19), 20), 21), 31), 32) del punto 1 del artículo 17 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi. Tampoco será objeto de explotación lucrativa.

Por lo tanto, tal y como se señala en el artículo 182.4 del RC, este Ayuntamiento está exento del pago de canon alguno en relación con la referida concesión.

## 7. VALORACIÓN DE LAS OBRAS OBJETO DE CONCESIÓN

Partiendo de los criterios señalado en el artículo 181.2 del RC, y a los efectos de lo señalado en el punto 9 de la Disposición Adicional Segunda de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, a continuación se procede a la valoración de la superficie a ocupar cuya concesión se desea solicitar, teniendo en cuenta el coste hipotético de la inversión necesaria para su puesta en servicio y uso público, no lucrativo:

- |   |   |
|---|---|
| - Superficie de vialidad, excluida la del puente: | $1.694,58 \text{ m}^2 \times 250 \text{ €/m}^2 = 423.645,00 \text{ €}$  |
| - Paseo de ribera:                                | $1.462,83 \text{ m}^2 \times 150 \text{ €/m}^2 = 219.424,50 \text{ €}$  |
| - Ribera de mar:                                  | $3.109,58 \text{ m}^2 \times 0,00 \text{ €/m}^2 = 000.000,00 \text{ €}$ |
|   | <b>TOTAL: 643.069,50 €</b>  |

Así, en los importes unitarios referenciados estarían incluidos todos los costes necesarios para la ejecución de esas infraestructuras como si hoy no estuviesen construidas, sin perjuicio de que no está previsto la ejecución de obra alguna, sino la regularización de las ejecutadas entre los años 1950 y 1975.

## 8. BIBLIOGRAFÍA

- Plan de Acción del Paisaje del entorno de la Dársena de Lamiako, Ayuntamiento de Leioa (2018)  
[https://leioazabalik.leioa.net/documents/34816/35451/2017\\_H\\_00718\\_PAP+Lamiako\\_Leioa\\_2018\\_XI+%282%29.pdf/6b8f6050-4c6d-0940-c7aa-eca6d50c71e5?t=1589788297392](https://leioazabalik.leioa.net/documents/34816/35451/2017_H_00718_PAP+Lamiako_Leioa_2018_XI+%282%29.pdf/6b8f6050-4c6d-0940-c7aa-eca6d50c71e5?t=1589788297392)
- Visor [www.geo.euskadi.eus](http://www.geo.euskadi.eus)
- Visor <https://sig.mapama.gob.es/dpmt/>