# Parte A
# BASES DE LA PLANIFICACION

Ministerio de Fomento
Dirección Facultativa de Aviación Civil
Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeropuertos

# CAPITULO 2

# EVOLUCION DEL AEROPUERTO

Las primeras instalaciones del aeropuerto de Barcelona hay que situarlas temporalmente en el año 1.916, cerca de El Remolar, en terrenos de la granja "La Volatería", razón por la cual las instalaciones se conocían por el mismo nombre.

Cuando finalizó la guerra civil, el aeródromo se mantenía en lo esencial en su configuración básica inicial. Entre 1.939 y 1.941 se construye, más tierra adentro, la pista e instalaciones del Aeroclub de Cataluña.

En este mismo año 1.941 es cuando empieza una reforma importante del aeródromo primitivo, que se acaba en 1.946 y se superpone a las instalaciones del Aeroclub, mejorando la pista e instalaciones.

En 1.948 se empieza lo que se podría considerar una primera etapa de la pista 07-25, la actual pista principal, con un trazado cruzado a la entonces pista existente.

Entre 1.948 y 1.952 se añade una tercera pista de orientación 16-34, perpendicular a la 07-25, se construyen calles de rodaje y una terminal para pasajeros.

En el año 1.963 el aeropuerto alcanzó el primer millón de pasajeros.

Hasta el año 1.965 se realizan dos nuevas ampliaciones de la pista 07-25 y se añade una calle de rodaje paralela con calles de salida. Igualmente en este período se construye la torre de control, una nueva plataforma y se amplía la terminal.

Entre 1.965 y 1.970, las pistas 07-25 y 02-20 adquieren su estado actual y se acaba la ampliación de la plataforma de estacionamiento. Es en 1.968 cuando se inaugura el nuevo edificio terminal. También en este período se realizan importantes obras de urbanización y de instalación de radioayudas de navegación aérea.

El día 3 de agosto del año 1.970, la compañía PAN AMERICAN inicia la línea Nueva York-Lisboa-Barcelona con un "Boeing 747".

El día 4 de noviembre de 1.974 se inaugura el servicio de puente aéreo Barcelona-Madrid. En 1.977 el tráfico supera la cifra de 5 millones de pasajeros.

Desde 1.970 hasta la gran actuación que se realizó a partir de 1.990, las obras de mayor importancia son la construcción de la terminal del puente aéreo y la terminal de carga, construida en 1.976, con un servicio anejo de correos y plataforma de aviones de carga.

En 1978 la terminal de carga maneja 61.000 toneladas, umbral que no se vuelve a superar ya de manera definitiva hasta el año 1995.

En 1.990 se inaugura el nuevo edificio de servicios o bloque técnico. En 1.992 entra en servicio la remodelada y ampliada terminal de pasajeros (Terminal B) y las nuevas Terminal A y Terminal C, incorporando las primeras 24 posiciones de acceso directo al avión a través de pasarelas telescópicas. En este mismo año se supera el umbral de los 10 millones de pasajeros.

En el año 1994 se consigue la plena operatividad de la cabecera 25 para aproximaciones ILS. El aeropuerto adopta a partir de entonces una configuración básica de operaciones basada en los aterrizajes por la pista 25 y los despegues por la pista 20, lo que permite incrementar progresivamente la capacidad del campo de vuelo desde los 38 operaciones/hora hasta las actuales 50.

En 1995 se inaugura la nueva torre de control, primera actuación que se situa en el lado mar de la pista 07-25. Es una primera señal de un futuro desarrollo del aeropuerto entre dos pistas paralelas 07-25.

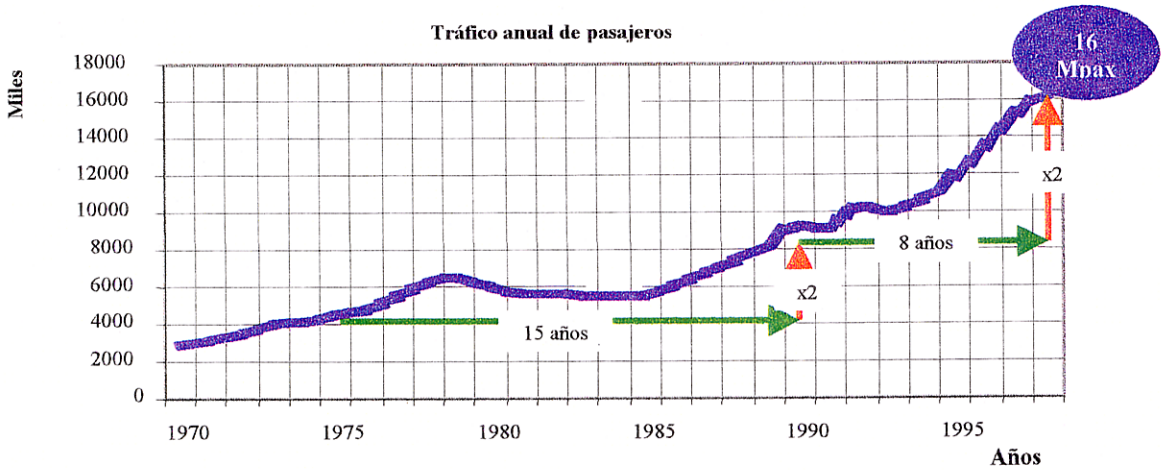
En 1996 se inicia un proceso de mayor apertura en la prestación de los servicios de handling, con la entrada de un segundo operador de handling de mercancías – Ogden/Aldeasa- y un año más tarde un segundo operador para el handling de rampa – Eurohandling-.

En 1996 entra en servicio la nueva terminal multifuncional en la zona de carga, primera infraestructura orientada a la conformación en el Aeropuerto de una zona de carga que sea algo más que un conjunto de terminales. Es el embrión del nuevo Centro de Carga Aérea.

A partir de 1995 el aeropuerto de Barcelona empieza a beneficiarse de una manera clara del proceso de liberación de los servicios aéreos regulares y es cuando el aeropuerto entra en una senda de un crecimiento espectacular que le lleva a consolidarse como uno de los 15 primeros aeropuertos europeos y 49 del mundo. Solamente en los últimos 4 años acumula un crecimiento del 52 %. Esta expansión se

Aena
Ministerio de Fomento

ha traducido en la multiplicación de destinos y frecuencias. Hoy Barcelona cuenta con más de 400 frecuencias semanales con los aeropuertos troncales de Europa y 300 con ciudades secundarias europeas. Barcelona es ya hoy el nodo aéreo que mejor interconecta el espacio mediterráneo, con servicios aéreos diarios con Montpellier,Toulouse, Lyon, Niza, Marsella, Milán, Turín, Bolonia, Florencia, Nápoles, Venecia, Roma, Malta. También en este periodo se ha empezado a consolidar una red de servicios intercontinentales. Desde la primavera de este año Barcelona cuenta con 3 servicios diarios a Nueva York y un vuelo a Atlanta, además de 2 servicios semanales con Sao Paolo. En 1997 se superan los 15 millones de pasajeros y 100.000 toneladas de carga.

Para absorber este crecimiento y con independencia de la construcción de la nueva pista y nuevos terminales, el aeropuerto pone en marcha un conjunto de actuaciones (Programa de Actuaciones Inmediatas) para ampliar la capacidad hasta 23 millones de pasajeros. La apertura de la antigua Terminal Olímpica y la entrada en operación de nuevas calles de salida rápida y áreas de espera en las cabeceras 07 y 20 está previsto para finales del año en curso.

*2.1 Evolución del tráfico del Aeropuerto de Barcelona*