

El objetivo de

II CONTEXTO TERRITORIAL DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

2.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

El Aeropuerto de Barcelona está situado en el Delta de Llobregat en la comarca del Baix Llobregat, a 13 km al suroeste de la ciudad de Barcelona. Tiene una localización privilegiada por su proximidad a centros de actividad económica, así como por hallarse en la plataforma logística del Delta de Llobregat donde existe una gran concentración de infraestructuras multimodales de transporte: puerto, aeropuerto y zona de actividades logísticas (ZAL).

La plataforma logística del Delta de Llobregat es una de las zonas logísticas más competitivas del sur de Europa ya que posee una oferta multimodal que incluye: el puerto más activo en tráfico de contenedores del Mediterráneo con terreno suficiente para la implantación de grandes operadores, oferta aérea que posee desde el servicio exprés al convencional y una excelente trama de carreteras que permite la conexión del aeropuerto con las principales autopistas: Francia (A-7), Zaragoza-Madrid y País Vasco (A-2), Valencia/Alicante (A-7), el litoral norte de Cataluña (A-7 y A-19) y el litoral sur (A-16 y A-17) [1].

Figura 1. Posicionamiento del Aeropuerto de Barcelona en Europa.



Fuente: Plan Director del Aeropuerto ^[2]

El Aeropuerto de Barcelona ocupa una superficie aproximada de 1068 ha en terrenos pertenecientes en su mayoría al término municipal de El Prat de Llobregat y en menor medida a los términos de Sant Boi de Llobregat y Viladecans [2]. En sus proximidades destacan áreas de concentración industrial tales como Mas Blau perteneciente al Prat de Llobregat y Pedrosa de Hospitalet de Llobregat.

2.2 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL AEROPUERTO

Para analizar el territorio en que se sitúa el aeropuerto de Barcelona, de una forma global, es necesario el estudio del proceso sociohistórico por ser el substrato de las relaciones territoriales [3]. Así, se analizará la evolución histórica del Aeropuerto de Barcelona, siguiendo las líneas de *Aeropuerto de Barcelona. Impulso y reflejo de una ciudad moderna* [4].

Al constituirse en Barcelona la Asociación de Locomoción Aérea (ALA) en 1908, Cataluña se inicia en la aviación. Esta institución tiene como objetivo estudiar y fomentar el desarrollo de la locomoción aérea. ALA edita la primera revista especializada : “ *La Revista de Locomoción Aérea* “ en 1909, además de organizar y patrocinar el primer espectáculo público de aviación en España. Éste fue realizado en los terrenos del Hipódromo de casa Antúnez (“Can Tunis“) el 11 de febrero de 1910. En breve las demostraciones de vuelo y los concursos se convirtieron en eventos habituales en algunas ciudades europeas.

En 1916 fue constituido en Barcelona el Real Aero Club de Cataluña, con el objetivo según sus estatutos: del estudio, la enseñanza y la divulgación teórica y práctica de la aeronáutica. El aeroclub lo formaban un grupo de periodistas y representantes de la burguesía catalana, siendo el Rey Alfonso XIII su Presidente Honorario. Para impartir clases de pilotaje y hacer demostraciones de vuelo se necesitaban terrenos libres de obstáculos, llanos y suficientemente amplios. Los primeros terrenos utilizados para esta práctica fueron los terrenos explanados al pie de Montjuïc, en los que se hallaba el hipódromo de Can Tunis. Este emplazamiento se quedó pequeño cuando la empresa de fabricación de aviones Pujol, Comabella y Cía, acordó con el aeroclub crear una escuela de aviación, siendo el prestigioso aviador santanderino Salvador Hedilla el director técnico e instructor de vuelos.

En el delta del Llobregat, que se extiende desde la costa hacia el Garraf y hasta el pie de la sierra de Collseroà, la empresa Pujol, Comabella y Cía, alquiló un terreno de unas dimensiones aproximadas de 600 m de longitud por 400 metros de anchura, en la zona del Remolar, en la que se encontraba la granja avícola de La Volatería, para situar allí el campo de aviación, los talleres y los hangares necesarios para la escuela de aviación. El campo de vuelo conservó el nombre de La Volatería y fue sede de la *Escola Catalana d’Aviació*.

El aeródromo se encontraba dentro del término municipal del Prat de Llobregat, a catorce kilómetros de distancia de Barcelona. Su acceso por la carretera, cruzando el río hacia El Prat, era difícil con los medios de la época.

A principios de 1918, se ampliaron las instalaciones de La Volatería, construyéndose un edificio para vivienda de mecánicos y empleados, dado que Barcelona estaba muy lejos para

desplazarse diariamente. Pujol, Comabella y Cía, se fusionó con otra empresa dedicada a la fabricación de automóviles, que dio origen a la Talleres Hereter S.A., impulsores de la industria aeronáutica en Barcelona.

En diciembre de 1918, Talleres Hereter acordó con Monsieur Pierre George Latécoère, propietario de la primera compañía aérea comercial francesa, establecer en Barcelona una escala de la línea Toulouse-Casablanca, proyectada con una frecuencia de dos vuelos semanales. Se acordó la prestación de los servicios técnicos y abastecimiento en las instalaciones de La Volatería, convirtiéndose así en el primer aeródromo comercial de España y uno de los primeros del mundo.

En la Memoria de 1920 de la actividad anual del Real Aero Club de Cataluña, se encuentra una iniciativa impulsada por Josep Canudas, socio propietario del club, piloto aviador y director de la escuela de pilotaje en aquella época, en la que se propone el Proyecto de un Puerto de Aviación y el establecimiento de aeródromos que reúnan las condiciones para convertir Barcelona en una de las estaciones aéreas mejor dotadas por su situación.

En 1920, la compañía Latécoère abandonó el aeródromo de La Volatería por su elevada tasa de aterrizaje impuesta por talleres Hereter. La aerolínea francesa se instaló en unos terrenos del mismo municipio de El Prat de Llobregat, junto a la antigua carretera de Valencia conocidos como el Campo Francés. Junto al campo de vuelo, se construyó un hangar y un edificio para la atención de pasajeros. Posteriormente, se ampliaron sus instalaciones con dos pistas perpendiculares de hormigón, dotadas de balizamiento portátil, diurno y nocturno. En su época, fue el campo de vuelo mejor dotado de España, ya que se disponía de un hangar de mantenimiento, un edificio de oficinas, un almacén de carga, una estación radiotelefónica y radiogoniométrica, un servicio de previsión meteorológica y una pequeña central eléctrica. El Campo Francés se mantuvo en servicio desde 1920 hasta principios de 1939.

El cuerpo de la Armada española, la Aeronáutica Naval, creada en septiembre de 1917, arrendó el aeródromo de La Volatería y los talleres Hereter, cuando éstos quebraron en 1921. El aeródromo se convirtió en la escuela de instrucción de vuelo para pilotos militares. Se añadió al campo de vuelo, una fábrica de hidrógeno, un gran hangar para dirigibles, dos amplios hangares para aviones de combate y barracones para tropa y oficinas. Disuelta la *Escola Catalana d'Aviació*, la Volatería pasó a denominarse el Aeródromo de los Marinos.

Como consecuencia del aumento de la demanda de las nuevas líneas aéreas comerciales, se compartió en el aeródromo de los Marineros, la función militar con la de aviación civil. La Aeronaval además del campo de vuelo de Los Marineros, disponía de una dársena en el puerto para operaciones militares.

El Consejo Superior de Aeronáutica elaboró la Ley de Aeródromos y Aeropuertos en julio de 1927, la cual consideraba urgente la construcción de varios aeropuertos en todo el territorio español, siendo Barcelona, Madrid, Valencia, Sevilla, Málaga, Burgos, Galicia y Canarias las ciudades donde debían construirse. Esta ley clasificaba los campos de aviación en tres categorías, aeropuertos para el servicio del Estado, aeropuertos de servicio público o interés general, aeródromos particulares o deportivos. Los Marineros se designó como aeropuerto de interés general de Barcelona con carácter de aduana.

Un grupo de miembros del Aero Club, entre ellos Josep Canudas, fundó un nuevo club de aviación, *La Peña de l'Aire*. En 1929, se haría cargo del tercer aeródromo del Prat, Aeródromo Canudas el cual fue el auténtico antecesor del Aeropuerto de Barcelona.

La ley de Aeropuertos Nacionales, establecía que la construcción y explotación de los aeropuertos públicos, estaría a cargo de una Junta o Patronato local. Así, en octubre de 1927, se constituyó la Junta del Aeropuerto de Barcelona, unificándose todas las competencias que habían promovido la construcción del aeropuerto y disolviéndose la Comisaría Regia.

En 1927 se creaba Madrid la Compañía Española de Navegación Aérea, Iberia, con capital mayoritariamente alemán. El vuelo inaugural fue Barcelona- Madrid con base barcelonesa en el aeródromo de Los Marineros, la antigua Volatería.

En 1929, se constituyó la Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, S.A., CLASSA. En esta empresa privada, con carácter de monopolio, quedaban integradas todas las compañías aéreas españolas.

En 1934, el Aeródromo Canudas pasó a formar parte de los Servicios de Aeronáutica de la *Generalitat*, con la denominación de Aeródromo de Barcelona. En ese mismo tiempo, el

Ayuntamiento de Barcelona aprobaba el Proyecto de Aeródromo Internacional de Barcelona, en el que se integraba una única instalación aeroportuaria que comprendía Los Marinos, el Campo Francés y el Aeródromo de Barcelona (Canudas).

El proyecto de construcción del aeropuerto de Barcelona, se vio interrumpido por la guerra civil española. Los tres aeródromos los cuales todavía no se habían juntado, quedaron dependientes de la *Conselleria de Defensa de la Generalitat*.

Durante la guerra, fueron atacados los aeródromos de Los Marinos y el Campo Francés (Canudas). Al finalizar la guerra en 1939, todos los aeropuertos españoles quedaron bajo la jurisdicción militar del Ministerio del Aire.

Una comisión técnica, fue la encargada de redactar el Plan General de Obras del Aeropuerto Nacional de Barcelona. El Campo Canudas se habilitó para desempeñar las funciones de aeropuerto civil y se reanudó el tráfico comercial.

El Aeropuerto Canudas pasó a denominarse Muntadas. En 1941 empezaron las obras de los campos de vuelos de los antiguos aeródromos Canudas, Latécoère y de los Marinos. Se habilitó el antiguo edificio de protección de vuelo, para el edificio terminal de pasajeros, denominado “estación de viajeros”, donde se dispuso una sala de revisión de equipajes, una cafetería y un restaurante. En el antiguo Campo Francés, se instaló un radiofaro y se renovaron los equipos de comunicaciones tierra-aire y de radiogoniómetro.

El Plan General de Obras de 1941, planteaba como objetivo un futuro aeropuerto transoceánico. El Aeropuerto Muntadas disponía solamente de una pista provisional de 1400 m de longitud y 50 m de anchura. El proyecto del aeropuerto transoceánico, contemplaba una superficie total de 1105 hectáreas, y proponía un campo de vuelo formado por tres pistas dobles, orientadas según los vientos más frecuentes. En el proyecto también se incluían tres plataformas de estacionamiento de aeronaves y un albergue para pasajeros en tránsito. La capacidad operativa del conjunto aeroportuario sobrepasaba la cifra de veinte operaciones por hora.

El proyecto no llegó a realizarse tal y como se había planeado debido a la escasez de

medios y el insuficiente apoyo internacional por la dictadura militar del general Franco.

Su inauguración oficial tuvo lugar en julio de 1949, con la pista provisional 17/31 denominada pista ciega, de 1750 m de longitud, con plataformas de estacionamiento y calles de rodadura. En ese mismo año, la pista norte-sur, se encontraba en proceso de construcción. Las instalaciones provisionales incluían un edificio de nueva construcción, con las oficinas de administración y ayudas a la navegación, sobre el que se encontraba una torre de control de 12 metros de altura, en la que se incluía una estación de megafonía y una para comunicaciones radioeléctricas con los aviones, a cuatro frecuencias. El nuevo equipamiento tecnológico también disponía de veinticuatro puestos de comunicación radiotelefónica y un nuevo centro de emisiones. Se acondicionó la antigua masía de la finca Muntadas, para terminal de pasajeros y oficinas de las compañías aéreas. Se habilitó un control de entrada al recinto general aeroportuario y una zona para el aparcamiento de automóviles y autocares.

El Aeropuerto Transoceánico de Barcelona pasó a ser conocido como Aeropuerto del Prat.

En la década de los cincuenta, la aviación se consolida como medio de transporte en el mundo desarrollado. Se crean organismos y normativas internacionales que se ocupan de regular la seguridad y la eficacia de los viajes aéreos, así como salvaguardan los intereses de las compañías aéreas y los de sus usuarios. Se produce también, una evolución técnica de las aeronaves, con la introducción de los grandes cuatrimotores a hélice. Posteriormente, en los primeros años de los sesenta, aparecen los reactores comerciales, los cuales favorecen el desarrollo de los servicios y de las compañías aéreas. Las ayudas a la navegación aérea y la tecnología de las telecomunicaciones avanzan al mismo ritmo que los modelos de aeronaves, incrementando su seguridad.

España no seguía el ritmo de los países desarrollados, aunque el intercambio cultural y comercial aumentaba a medida que disminuía el proteccionismo autárquico del régimen, posibilitando así la capacidad de importar materiales y tecnología.

En 1951 se acabó de construir la segunda pista, la norte-sur, de 2450 metros de longitud y 60 metros de anchura, con una calle de rodadura paralela, de 23 metros de anchura,

pavimentadas ambas con hormigón asfáltico. Al año siguiente, se puso en funcionamiento la pista principal 07/25. Para contrarestar el nivel freático del delta, hubo que realizar un terraplén elevado, lo que supuso una aportación de 1500000 metros cúbicos de tierra y arena, y 43 kilómetros de canalizaciones subterráneas de hormigón, todo ello para evitar problemas con el agua de infiltración.

En el año 1953, se firmó el acuerdo hispanoamericano, en que Estados Unidos daba la “Ayuda Americana”, para mejorar los aeropuertos españoles y los sistemas de circulación aérea, a cambio de la cesión, sin control de mando, de bases aéreas y navales.

A mitad de los cincuenta, en Barcelona se registra un crecimiento espectacular de la población, doblándose en número de habitantes y urbanizándose casi toda la superficie del término municipal. En España y especialmente en Cataluña se empieza a tomar conciencia, que el desarrollo del transporte aéreo es imprescindible para una expansión económica hacia el exterior.

Los años sesenta, fueron para Barcelona una época de crecimiento y progreso. La industria turística crece de manera espectacular y Barcelona alcanza un censo de 1.600.000 habitantes. Se produce un salto tecnológico en las aeronaves con motores de reacción, lo cual hace necesario pistas más largas con firmes especiales. Con este avance, el tráfico se multiplica en número de operaciones y en envergadura, por parte de los aviones, los cuales son capaces de transportar muchos más pasajeros. Así en 1962, el aeropuerto de Barcelona registraba 30.000 operaciones de aeronaves y cerca de 900.000 pasajeros. Se adoptó el servicio del *Orly system* en los servicios del aeropuerto, que consiste en que el pasajero deposita por sí mismo el equipaje en un carrito y personalmente lo pasa por el control de aduanas. Suponía el inicio del sistema actual que comprende los mostradores de facturación, las tarjetas de embarque y la recogida de equipaje por las cintas transportadoras. Se empiezan a resolver los problemas de estacionalidad del tráfico aéreo con la creación de los vuelos “no regulares”, actualmente conocidos como vuelos “charter”.

El primer Plan de Desarrollo (1964-1967), incluyó un Plan General de Aeropuertos y Rutas Aéreas, en el cual, se insertó el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona. En éste se proponía la construcción de un nuevo edificio terminal de pasajeros, la ampliación de las pistas

existentes, la construcción de una nueva pista paralela a la orientada, según la dirección 07/25, y la desviación de los accesos al aeropuerto desde la autovía de Castelldefels, desplazada tres kilómetros para evitar que se cruzara con las pistas. Además antes de la aplicación del Plan Director ya se habían iniciado las obras para una nueva torre de control. De esta forma se quiere cubrir las necesidades del tráfico creciente del aeropuerto de Barcelona, dando a Barcelona el aeropuerto adecuado para su crecimiento y expansión.

Se proyectó una Terminal con capacidad de 3500 pasajeros en hora punta, de los cuales 2000 eran internacionales y 1500 nacionales. Debido a que los terrenos sobre los que se cimentaba eran de tipo cenagoso, no se construyeron plantas subterráneas. Así el edificio constaba de dos plantas y la circulación de los pasajeros se efectuaba sólo por la planta baja, lo que favorecía el embarque directo por la terminal. La distancia máxima que debía recorrer el pasajero, desde la puerta de llegada y el punto de embarque, era siempre inferior a 70 m. Las oficinas de dirección y administración del aeropuerto y la de algunas compañías aéreas se ubicaron en la planta superior. En la segunda planta, se habilitaron unas terrazas donde la gente contemplaba el estacionamiento y el despegue de los aviones. Todas las posiciones de estacionamiento de los aviones estaban en remoto, es decir sin pasarela telescópica. Una marquesina de 14 metros de voladizo protegía a los viajeros en la fachada de acceso.

Al mismo tiempo que se construía la terminal, se amplió la plataforma de estacionamiento de aeronaves, dándole forma de L. Se urbanizaron los terrenos enfrente de la terminal para construir una zona de aparcamientos de vehículos, con una capacidad de 3200 plazas. Se desdobló la carretera de acceso al aeropuerto, quedando una rotonda que rodeaba el aparcamiento. Se ampliaron las pistas 02/20 y 07/25 y se construyeron calles para la salida rápida de los aviones. Así, en 1970, el campo de vuelo adquirió la configuración de dos pistas cruzadas.

Al final de la década de los setenta, eran frecuentes los colapsos de tráfico en la autovía de Castelldefels, dado el aumento en el número de automóviles y en los viajes aéreos. Con el ánimo de descongestionar el acceso al aeropuerto, se construyó un ramal de ferrocarril que conectaba la terminal del aeropuerto con la nueva estación de Sants, poniéndose en servicio en 1975.

Barcelona se había convertido en una ciudad que atraía múltiples certámenes comerciales y congresos. Los vuelos regulares de Iberia, entre Madrid y Barcelona, se habían desbordado en su oferta de plazas. Así, Iberia inauguró el 4 de noviembre de 1974 el “Puente Aéreo”, un programa de vuelos “lanzadera” entre Madrid y Barcelona. Para este servicio, se amplió el edificio terminal con la construcción a su costado oeste, de un módulo adosado. Este edificio se utilizó para otros servicios de vuelos nacionales ya que la terminal llegaba a su máxima capacidad, en 1977, con un volumen de tráfico de cinco millones de pasajeros al año.

El Plan General Metropolitano de 1974 trataba las ampliaciones del aeropuerto del Prat, descartando la creación de un segundo aeropuerto. En él se incluía la creación de dos pistas de vuelo paralelas a la 07/25, y la ampliación de la pista 02/20. Se preveía también, la remodelación y ampliación del edificio de pasajeros, la construcción de un bloque técnico y un edificio de administración, una nueva terminal con una plataforma asociada, la construcción de hangares, y una plataforma en la zona industrial, la ampliación en la zona modular, la remodelación y ampliación de la urbanización, la ampliación de la terminal de carga y su plataforma, nuevos centros emisores y receptores de telecomunicación, un nuevo edificio de servicios contra incendios, y nuevas estaciones de bombeo.

En la década de los setenta, se produjeron continuas obras de ampliación y mejora, como el Plan General Metropolitano planeaba. Se pusieron en marcha diversas estaciones de bombeo, se inauguró la terminal de carga, construída y explotada por Iberia, se construyó una segunda plataforma de estacionamiento dedicada exclusivamente a las aeronaves de carga. Posteriormente, a mediados de los ochenta, se procedería a unir las plataformas existentes.

En 1973, se produjo la crisis del petróleo, que no se reflejó hasta 1979 con un fuerte descenso en el número de viajeros y vuelos en Barcelona hasta el año 1984. El número de pasajeros descendió un millón, un 15.63 %, y el número de operaciones de aeronaves descendió en mil, un 11.7 %. A pesar de la situación existente, la Administración continuó preocupándose por la evolución del aeropuerto. Prueba de ello es un estudio, en 1979, denominado “Evaluación de posibles alternativas de desarrollo del Aeropuerto de Barcelona. Diciembre 1979”, que se considera el segundo Plan Director de Aeropuerto. El objetivo del documento era elaborar unas bases útiles para el desarrollo futuro, en el que se ponía especial atención a la protección del medio ambiente, así como en la función propia del aeropuerto, evitando el crecimiento incontrolado de los núcleos urbanos próximos, y reservando el espacio

clasificado para la futura ampliación de sus instalaciones.

En 1984, empezó la recuperación económica, que se reflejó de forma inmediata en un incremento del tráfico aéreo, con altas tasas de crecimiento anual, que en 1988, llegó al 19.6 %.

El aeropuerto, en 1986, dispone de las pistas cruzadas 07/25, de 3350 metros de longitud y 45 metros de anchura, y la 02/20 con una longitud de 2720 metros y 45 metros de anchura. Cuenta con dos plataformas, una destinada a las aeronaves de pasajeros con una superficie de 305000 m² y capacidad para 31 aviones y otra para las mercancías con una superficie de 79000 m², con espacio para 5 aeronaves.

En 1986, Barcelona fue elegida sede de los Juegos Olímpicos de 1992. Fue el inicio de una gran transformación, en la que se adelantó la planificación y la ejecución de las nuevas infraestructuras.

En 1987, se había ejecutado una primera fase de la ampliación de la plataforma de aeronaves y se ponía en marcha la estación depuradora de aguas residuales. En el mismo año, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones sacó a concurso el anteproyecto para la remodelación de la terminal y su área de influencia. En 1988, se realiza la segunda fase de las obras de ampliación de la plataforma de aeronaves, uniendo en una, las dos plataformas existentes. En el mismo año, se pone en funcionamiento el nuevo edificio de servicios contraincendios. En 1989, se ocupa el Bloque Técnico con oficinas de administración, de compañías aéreas, y los servicios médicos. En ese mismo año, se aprueba el proyecto para la nueva Terminal.

La Unión Europea, acuerda medidas liberalizadoras para del transporte aéreo que se ponen en vigor desde 1988 a 1993 y que abren el mercado de vuelos nacionales, hecho que pone fin a la hegemonía de Iberia. Esta medida supone cambios profundos en el transporte aéreo. Compañías españolas como Spanair, Air Europa o Air Nostrum, que hasta entonces sólo operaban con vuelos chárter, empiezan a operar en el mercado nacional e internacional con vuelos regulares.

En 1990, se creó el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena,

encargada de la gestión de los aeropuertos civiles de interés general, así como de las instalaciones y redes de ayuda a la navegación aérea, con el objetivo de contribuir al desarrollo del transporte aéreo y garantizar un tráfico aéreo con seguridad, fluidez y eficacia. La empresa CLASA, Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A., propiedad de Aena, fue constituida en 1994 para desarrollar y gestionar los centros de carga aérea.

Las obras se realizaron con una rigurosa planificación de sus fases para no interferir en el desarrollo de las operaciones aeroportuarias. En 1990, empezaron las obras de la nueva torre de control, dado que la anterior quedaría parcialmente sin visibilidad por los nuevos edificios que se estaban construyendo. En 1991, se pone en servicio la terminal dedicada exclusivamente al Puente Aéreo, la Terminal "A", desde donde en un primer momento se efectúan las salidas internacionales, y el pasillo que interconecta los tres edificios terminales con cuatro módulos triangulares de pre-embarque. En febrero de 1992, entra en servicio la Terminal "B", que mantiene la estructura del antiguo edificio de 1968. Los edificios terminales ocupan una superficie de 110000 m².

Actualmente, la configuración del campo de vuelo era la misma que en 1970. El campo está formado por dos pistas cruzadas, la 07/25 de 3108 m de longitud, y la 02/20 de 2720 metros. Cada una dispone de una pista de rodaje paralela, a las que se añade la antigua pista 17/35 que a veces hace de otra pista de rodaje. Se ha aumentado el número de operaciones/hora desde 1992, pasando de 30 en ese año a 52 en 1999. El estacionamiento de las aeronaves se realiza en una plataforma continua, de forma rectangular, que cuenta con cuatro módulos triangulares de embarque.

CLASA gestiona desde 1998, el Centro de Carga Aérea de Barcelona que está ubicado al lado sur y delimitado por la plataforma de aeronaves, la autovía C-246 y el trazado ferroviario, con una superficie de 27 hectáreas y una reserva de 35 hectáreas adicionales. El Centro dispone de instalaciones para: los operadores de handling de Iberia y Ogden Cargo, diversas compañías courier y empresas nacionales con autorización reglamentaria para operar en régimen de auto-handling. También dispone de un Punto de Inspección Fronterizo (PIF), que le permite actuar como depósito aduanero.

En febrero de 2000, se inauguró la ampliación de la Terminal "B", aumentando su

capacidad de salidas en un 43 %. El nuevo edificio, era la antigua terminal de Puente Aéreo y disponía de una superficie de 12097 m², que se sumaban a los 41400 m² de la Terminal “B”, llegando a una capacidad de 5.825.000 pasajeros anuales. Así, el aeropuerto tenía una capacidad de 21 millones de pasajeros/año.

En marzo del 2000, se reorganizan las terminales del aeropuerto, por compañías y alianzas. Desde una misma terminal, se efectúan las entradas y salidas de cada compañía. Así, en la Terminal “B”, operan compañías nacionales como Iberia o Spanair y compañías extranjeras, como British Airways, Finnair y Lufthansa. Con esta medida se consigue una mejora para los pasajeros, ya que agiliza su paso por el recinto, y para la operatividad de las compañías, concentradas en función de sus alianzas comerciales.

Actualmente se están ejecutando algunas de las actuaciones previstas en el Plan Director del Aeropuerto de 1999, el cual define el futuro crecimiento del Aeropuerto.

2.3 DESCRIPCIÓN DEL MEDIO FÍSICO

Es importante el estudio del medio físico del Aeropuerto de Barcelona ya que indicará aquellas áreas que tendrán limitación de uso aeroportuario, debido a que serán zonas a proteger. Asimismo, será importante conocer el medio físico para determinar las áreas que tienen una potencialidad de uso específica como puede ser la adecuación de la costa a usos lúdico-deportivos.

El Aeropuerto de Barcelona se sitúa en el Delta del río Llobregat el cual dispone de una superficie de 97 km². El Delta del Llobregat se caracteriza por presentar pendientes muy suaves y uniformes, una pendiente máxima de aproximadamente 0.1 %, en que únicamente las dunas costeras formadas por el viento superan esta pendiente. En la llanura deltaica predomina la existencia de campos de cultivos separados mediante caminos y canales. Asimismo, existe un número importante de infraestructuras que muestra la gran presión humana existente en la zona. Aún así, existen áreas de una gran calidad paisajística tales como las lagunas la Ricarda y el Remolar, las pinedas situadas en la franja litoral o las marismas de la Ricarda y el Remolar [5].

La geología de los terrenos sobre los que se asienta el Aeropuerto, están compuestos por materiales cuaternarios, constituidos por los depósitos del delta del río Llobregat. El área aeroportuaria, en particular, está formada por material aluvial del Holoceno que lo forman arcillas, limos y arenas de la llanura deltaica [2].

Desde el punto de vista hidrológico, el Delta se caracteriza por la presencia de dos acuíferos, el profundo, formado por gravas, y el superficial, separado del anterior por un estrato de limos. Ambos acuíferos se conectan en los márgenes del Delta, donde el espesor de la capa de limos desaparece progresivamente. El acuífero superficial ocupa toda la superficie deltaica y está formado por sedimentos arenosos. Se recarga por la infiltración de agua de lluvia, de excedentes de riego y pérdidas de canales y otras conducciones. El río Llobregat recarga este acuífero en su primer tramo y lo drena en un segundo tramo más cercano al mar. Debido a la escasa pendiente del Delta y a sus elevados niveles freáticos resulta difícil el drenaje especialmente en la parte baja del Delta en la cual se ubica el Aeropuerto de Barcelona. El límite entre las dos zonas de drenaje se encuentra en la línea marcada por la antigua carretera de Valencia. Esta dificultad de drenaje, afecta al interior de la zona de servicio del Aeropuerto, y dado la necesidad del Aeropuerto de mantener unos niveles de agua por debajo de unos límites determinados se han creado dos canales perimetrales, al este y al oeste, que captan el agua generada por las precipitaciones producidas aguas arriba y las desvían evitando que penetren al interior del Aeropuerto. Asimismo, el Aeropuerto dispone de un servicio específico en el interior de su zona de servicio que garantiza una adecuada evacuación de sus aguas, que se produce a través de dos cuencas diferenciadas, la cuenca este, la cual desagua al mar por el canal de l'Aviació, y la cuenca oeste que lo hace en la laguna del Remolar [6].

En el Delta del Llobregat existe un sistema de zonas húmedas de gran interés ecológico. Destacan especialmente las lagunas del Remolar y la Ricarda, las cuales están catalogadas como espacios PEIN. El resto de paisajes humedales lo forman espacios de origen artificial, tales como las lagunas situadas en el Real Club de Golf de El Prat o las marismas de Ca L'Arana, la Ricarda, el Remolar y els Reguerons que son áreas deprimidas inundadas periódicamente con lluvias o temporales de mar [7].

Por último, en relación con la fauna terrestre, destaca la importancia de las comunidades de aves, reflejada en la protección como Zonas de Especial Protección para Aves (ZEPA) de

575.96 Ha en el Delta del Llobregat. Esta zona con el número 145 fue designada en 1994 e incluye las siguientes extensiones; La Ricarda-Ca l'Arana (326 ha), El Remolar-Filipines (173.58 ha), Litoral del Prat (17.73 ha), Reguerons (37.45 ha), La Mutra (19.20 ha). Constituye una zona muy importante para las aves migrantes que viajan entre Europa y África transahariana, a la vez que en su emplazamiento existe una comunidad de aves muy diversa, observándose más de 345 especies distintas, de las cuales se encuentran protegidas más de 200 [2].

2.4 EL MEDIO SOCIAL Y ECONÓMICO

El Aeropuerto de Barcelona se encuentra en la comarca del Baix Llobregat. Esta comarca, dispone de una superficie de 486,5 km² y una población de 692.260 habitantes, siendo una de las comarcas más pobladas y con más densidad de Cataluña, 1422,93 hab/km². Dentro del ámbito de Cataluña, los asentamientos humanos son de rango medio-grande, con máximas poblaciones en los municipios de Cornellà, Sant Boi y el Prat de Llobregat, entre 83.000 y 64.000 habitantes y todo un conjunto de municipios con poblaciones superiores a los 20.000 habitantes.

La agricultura y la ganadería fueron hasta el siglo XX las actividades económicas predominantes en la comarca del Baix Llobregat. Sin embargo, su proximidad a Barcelona y a los grandes núcleos de población de Cataluña ha propiciado un importante crecimiento urbano e industrial transformándose en uno de los territorios más industrializados del Mediterráneo, donde la actividad agrícola tiene un coste añadido que limita su competitividad y por consiguiente su viabilidad económica [7].

Actualmente, Barcelona es una ciudad que tiene una función principalmente comercial y de servicios. Barcelona se engloba dentro de la Región Metropolitana de Barcelona que tiene 4.2 millones de habitantes en un radio de 30-45 km alrededor de la ciudad, abarcando una superficie de 3234 km² [8].

Desde el punto de vista del empleo, en la Región Metropolitana se pueden distinguir diferentes ámbitos con características diferenciadas. Por una parte, la ciudad de Barcelona tiende a expulsar las actividades industriales tradicionales para especializarse en sector terciario en que se incluyen actividades como finanzas, seguros, comercio, hostelería, sanidad,

educación, servicios a las empresas., etc. En una primera corona alrededor de la ciudad, encontramos ciudades que son soporte de las actividades industriales desplazadas de Barcelona, base de nuevas actividades de transporte y de comunicaciones, así como de actividades relacionadas con el terciario. En esta primera corona está formada principalmente por el eje del Llobregat y el eje de la B-30. En una segunda corona se incluyen ciudades de base industrial con un elevado nivel de empleo en sectores manufacteros con producción flexible y segmentada. Se trata de distritos industriales, con mercados de trabajo locales, pero en proceso de integración metropolitana [9].

El sector productivo de Barcelona se tiende a introducir en el proceso de la globalización de la economía, en que el nuevo modelo de producción es más flexible con apertura exterior de la economía, sostenibilidad medioambiental, cooperación interterritorial y diálogo social. La localización de la actividad económica vendrá determinada por las ventajas comparativas que pueda ofrecer cada territorio. De este modo, la dotación de infraestructuras constituye una política económica para el desarrollo ya que serán factores a tener en cuenta en la localización de actividades [9].

Con la Ampliación del Aeropuerto y las demás actuaciones enmarcadas en el Plan Delta como son la ampliación del Puerto de Barcelona, desvío del río Llobregat, construcción de la depuradora del Llobregat y la creación de áreas de protección ambiental y urbana, se pretende que Barcelona se convierta en el centro logístico de la Mediterránea, Sur de Europa. Todo ello se conseguirá si se desarrollan y se potencian las funciones de comunicación y de transportes, aprovechándose de la excelente localización geográfica de Barcelona.

2.5 DEFINICIÓN DEL HINTERLAND

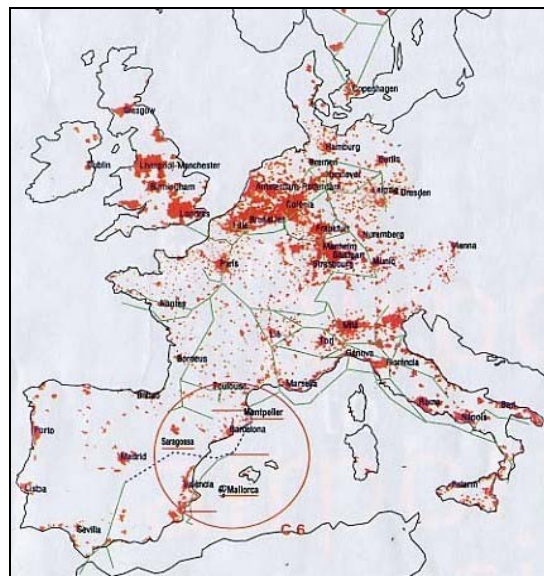
En este apartado se delimitará el área de influencia o hinterland del Aeropuerto de Barcelona.

El Aeropuerto de Barcelona es el aeropuerto de Cataluña [1]. De este modo, su hinterland actual es Cataluña. Así el aeropuerto tiene adscrita espacialmente una población correspondiente a las cuatro provincias catalanas con capital en Barcelona, Tarragona, Girona y Lleida, las cuales se encuentran en un radio de 100-150 km de Barcelona. Cataluña tiene una

población de 6,1 millones de habitantes, con una superficie de 31.895 km² y una densidad de población de 192 hab/km² [8].

Con la ampliación del Aeropuerto de Barcelona y la introducción del tren de alta velocidad que conecte las ciudades de la nueva área de influencia puede ampliarse el hinterland del aeropuerto, a un área más extensa, que alcance las ciudades de Valencia, Zaragoza, Palma de Mallorca, Montpellier y Toulouse, denominada grupo de ciudades C-6 . Estas ciudades se encuentran en un radio de 300-400 km de Barcelona. En esta área, reside una población de 16,2 millones de personas y ocupa una superficie de 175.609 km² y una densidad de población de 93 hab/ km² [8].

Figura 2. Futuro hinterland del Aeropuerto de Barcelona.



Fuente: Barcelona Regional [8]

Así, el Aeropuerto de Barcelona es el aeropuerto de Cataluña, y en el futuro puede ejercer una clara función nodal de una región europea, denominada C-6, en la que reside una población que se acerca a los 16 millones de habitantes, con una economía abierta y dinámica y con elevados flujos turísticos.