48 12

EL AEROPUERTO BILBAO

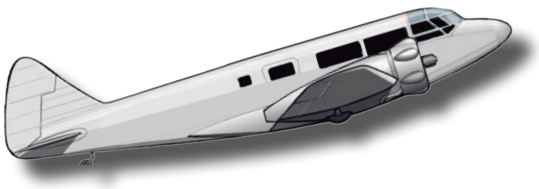
I SONDIKA

Ya desde el año 1927 las fuerzas vivas bilbaínas representadas por el Sindicato de Fomento mostraban una gran inquietud por la carencia de un campo de aviación en Bilbao, situación que contrastaba con su consideración como ciudad de gran éxito económico y empresarial. Así se creará una *Junta Provincial* que realizará diversos estudios al respecto, llegando a la conclusión, conjuntamente con la *Sociedad Aero Popular Bilbaína* de que el aeropuerto no debía implantarse en el propio término municipal de Bilbao, falto de espacio para ello, sino en en colindante municipio de Sondika, del que le separa únicamente una decena de kilómetros mediando una pequeña alineación montañosa.

Estos comienzos fueron muy modestos, pues ni los aviones de la época necesitaban grandes infraestructuras, ni el tráfico de pasajeros era importante. Una pista de tierra fue suficiente en 1934 para comenzar la andadura; pero tan modesto paso supondrá el inicio de una serie ampliaciones que lo convertirán con el paso de los años en un aeropuerto internacional de cierta relevancia.

En 1936 estalló la guerra civil, por lo que el uso del aeropuerto fue principalmente militar, si bien no el único en Bizkaia, pues terrenos de Lamiako y Somorrostro fueron también utilizados como campos de aviación.

No obstante, el recién creado Gobierno Vasco constituyó una línea aérea regular, denominada *Air Pyrenées*, que unió Bilbao con Bayona, tratando de comunicar por el aire el reducto republicano que suponía Bilbao. Utilizó para ello aviones *Airspeed Envoy*; pero poco duró la experiencia y tras la caída de Bilbao (1937) en manos del ejército mandado por el general Franco se retomó la construcción de un aeropuerto más ambicioso, cuyas obras se desarrollaron con lentitud hasta que tuvo lugar el primer vuelo de pasajeros el 19 de septiembre de 1948 con destino a Madrid. Fue además un avión de una compañía con sede en Bilbao “Aviación y Comercio”, mas conocida por sus siglas: AVIACO, que tuvo una gran expansión y que acabaría al cabo de varios decenios absorbida por Iberia.



Aispeed Envoy, aviones utilizados por el Gobierno Vasco en la Guerra Civil para comunicar Bilbao con Bayona.

En 1950 entrará en servicio la terminal de pasajeros, recibiendo provisionalmente la denominación del piloto bilbaino Carlos Haya, que pronto será sustituida por la de “Aeropuerto de Bilbao”.

El aeropuerto dispone en esos momentos de una pista asfaltada de 1.440 por 45 metros, otra de terreno natural (de 1.500 por 150 metros), una calle de rodaje, una terminal de pasajeros y una torre de control.

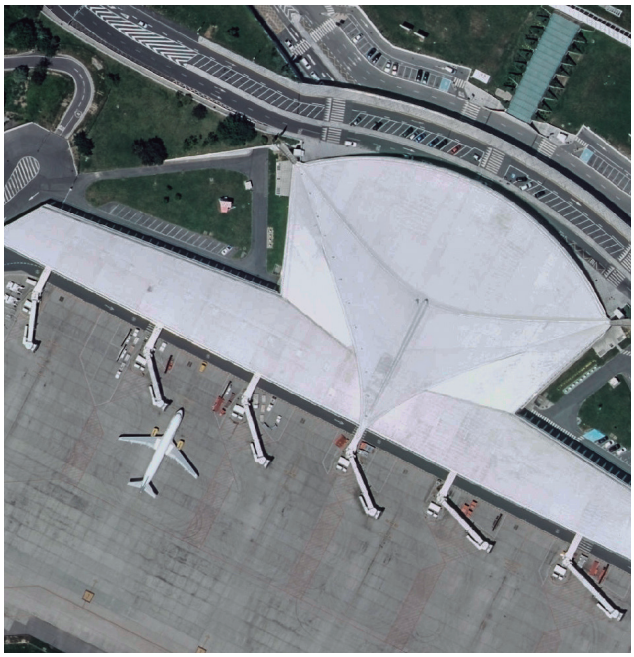
En 1955, se construye una calle de rodaje que une la pista con el estacionamiento y el edificio terminal, al igual que una plataforma de 124 por 60 metros, un hangar para el Real Aeroclub de Vizcaya y las instalaciones fijas para abastecimiento de combustible (CAMPSA).

Entre los años 1964 y 1965 se amplia la pista hasta 2000 metros y la plataforma de estacionamiento hasta los 12.000 metros cuadrados.

En 1975, se pavimenta la pista, en 1977, se amplía el estacionamiento y se construye una calle de enlace al tiempo que se instala un sistema de aterrizaje instrumental (ILS) que facilita la aproximación de los aviones. No obstante, la obra más importante inaugurada este año es la pista *12-30*, de 2.600 metros de longitud.

En el decenio de 1980 se amplia la terminal de pasajeros y su estacionamiento; también se construyen el edificio contra incendios y el edificio terminal de carga.

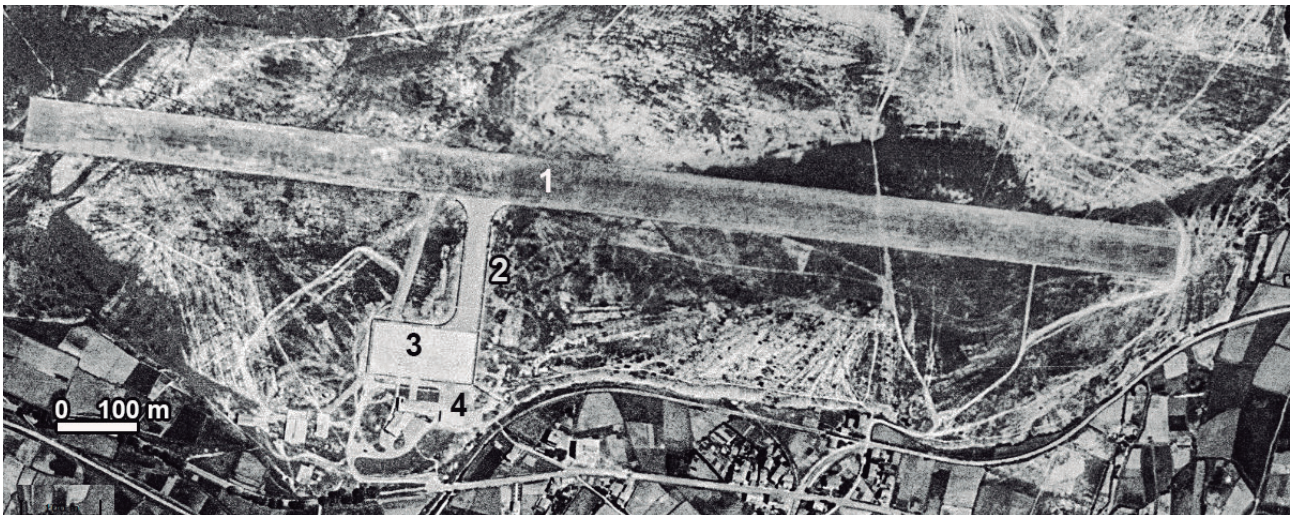
En 1996, se construye una nueva calle de rodaje con dos salidas rápidas y una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves.



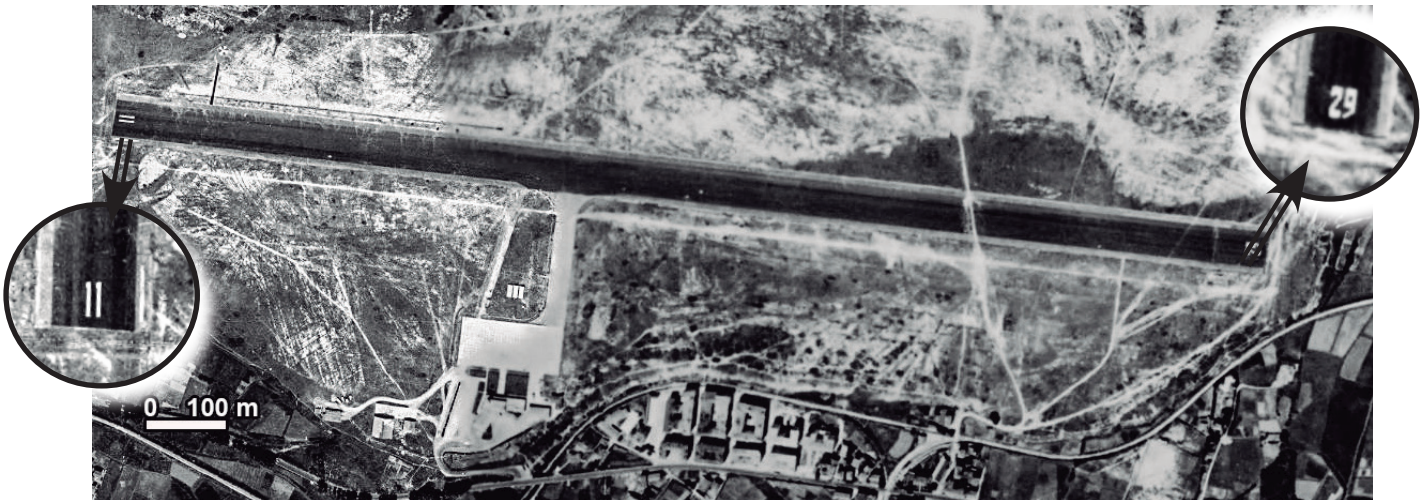
Ortofoto 2015. Terminal diseñada por Santiago Calatrava, inaugurada en el año 2000. Tiene líneas vanguardistas, pero no estuvo exenta de polémica. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco, geoEuskadi.



Ortofoto 1945/46 Vuelo Americano, serie A. En la ortofoto queda plasmado el terreno del aeropuerto en un momento en el que se está explanando el terreno. Faltan todavía unos dos años para su inauguración como aeropuerto. Fuente Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. Instituto Geográfico Nacional.



Ortofoto 1956/57, Vuelo Americano, serie B. Se aprecia que la pista (1) está ya construida, al igual que una calle de rodaduda (2) que une la primera con una pequeña plataforma para el estacionamiento de aeronaves (3), frente a la que se encuentra la primera terminal (4). Fuente Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. Instituto Geográfico Nacional.



Ortofoto 1965. Se aprecia la pista, recién asfaltada con la designación 11 / 29. Las pistas se designan por el ángulo en grados con relación al Norte, considerando tres dígitos, pero eliminando el último. Un extremo, el occidental es 11 y el oriental 29 (como puede apreciarse en las ampliaciones de la fotografía). Curiosamente en 1975 se modifica esta denominación, no por cambio de orientación de la pista, sino por modificación oficial de la declinación magnética, pasando a denominarse 10-28. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco, geoEuskadi. Bizkaiko Foru Aldundia / Diputación Foral de Bizkaia.

II LOIU

En mayo de 1999, se pone en servicio la nueva torre de control. A ella seguirá la inauguración, el 19 de noviembre de 2000, de la nueva terminal (38.000 m^2), obra, al igual que la torre de control, del arquitecto Santiago Calatrava. También se inaugura la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves y un gran aparcamiento para automóviles de 3000 plazas.

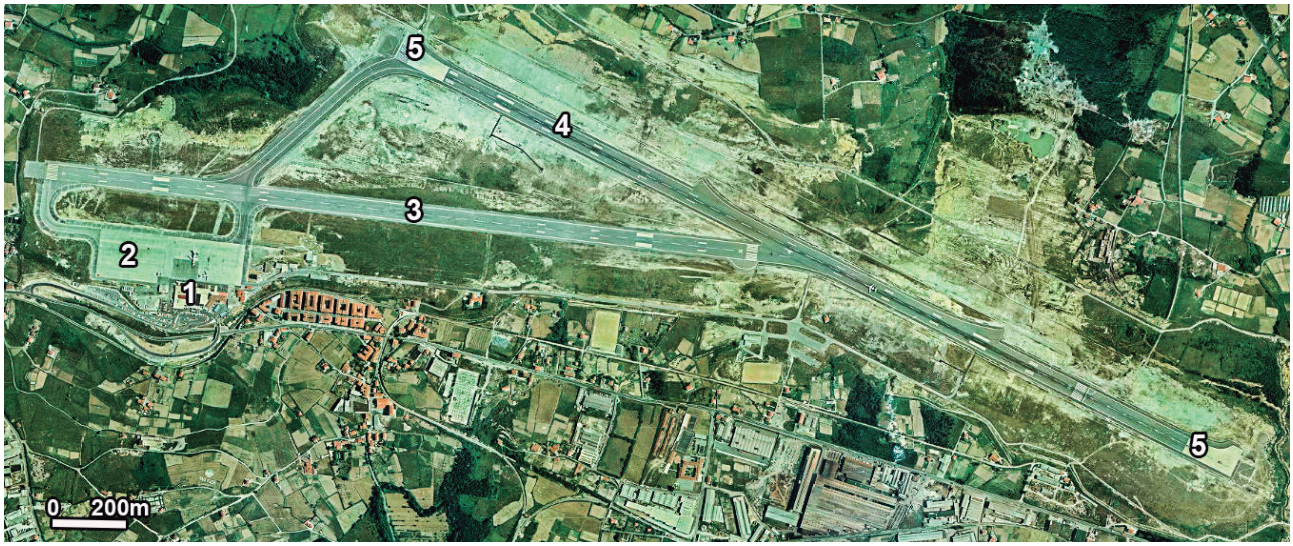
Esta modificación del emplazamiento de torre y terminal de pasajeros supondrá que la parte más representativa del aeropuerto esté situada en el término municipal de Loiu, lo que justificará la nueva denominación del aeropuerto como Bilbao-Loiu (oficialmente seguirá denominándose aeropuerto de Bilbao).

La pista principal seguirá teniendo una longitud de 2600 m x45 de ancho, estando prevista una futura ampliación de la misma hacia el oeste, ya que no pueden utilizar el aeropuerto las aeronaves más grandes.

Por normativa de seguridad, la pista antigua (10/28), relegada a suplir a la principal en caso de inutilización de ésta y a acoger el tráfico de vuelos privados, tiene la longitud original (2000 m) en la pista 10 (de oeste a este) pero solo de 1450 m en la 28 (de este a oeste).

El número de pasajeros en el año 2015 fue de más de 4 millones, estando prevista la ampliación de la terminal y de la pista principal para 9 millones de pasajeros/año y 128.000 operaciones/año. También se está realizando la conexión de la terminal del aeropuerto al metro de Bilbao.

Para saber más: *Plan Director del aeropuerto de Bilbao* / Ministerio de Fomento. Madrid, 2001.



Ortofoto 1983. El aeropuerto tiene ya las dos pistas, pero todavía no está construida la nueva terminal ni la pista de rodadura, razón por la que tiene todavía las plataformas de giro. 1 Terminal. 2 Plataforma de estacionamiento sur. 3 Pista 10/28 (pista antigua). 4 Pista 12/30. 5 Plataformas de giro. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. Diputación Foral de Bizkaia.



Ortofoto 2002. UTM 30N ETRS89 // X: 506920 m // Y: 4794412 m. Primera ortofoto en que se muestra la nueva terminal. Está en ampliación la calle de rodadura. 1: Terminal. 2 Pista 10/28 (pista antigua). 3 Pista 12/30 (pista principal). 4 Pista de rodadura. 5 Acceso rápido a la pista principal desde la pista de rodadura. 6 Aparcamiento subterráneo. 7 Antigua terminal (actualmente carga y aviación privada). 8 Plataforma de estacionamiento sur (principalmente helicópteros y aviación no comercial. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi.