



La maqueta de la terminal que fue exhibida y que luego se convirtió en realidad. - (Foto Sans)

Estudio Técnico y económico del aeropuerto GERONA - COSTA BRAVA

En el verano de 1957 la Diputación Provincial considerando las necesidades provinciales, inició los estudios del posible emplazamiento de un aeropuerto en la provincia que cubriese dichas necesidades.

Con fecha 24 de marzo de 1960, la Diputación encargó un informe previo sobre la posibilidad de construir un aeropuerto que determinara el mejor emplazamiento.

La Diputación Provincial de Gerona, con fecha 17 de abril de 1961 lo elevó, mediante instancia, al Ministerio del Aire, para su conocimiento, solicitando la autorización correspondiente.

El Excmo. Sr. Director General de Aeropuertos, con fecha 18 de mayo de 1961 comunicó al Excmo. Sr. Presidente de la Diputación la autorización del Ministerio del Aire, para redactar el proyecto.

En el informe del Plan de Desarrollo Económico y Social para el cuatrienio 1964-1967. Se especifica la misión de «Estudiar la oportunidad y en su caso, realizar el proyecto e iniciar la construcción del Aeropuerto de nuevo emplazamiento en... «Costa Brava».. ».

Con esta base y dado el marcado desarrollo del turismo en la zona, se han realizado numerosos estudios para determinar el emplazamiento ideal de las nuevas instalaciones entre las que se incluyen las de Bañolas, Bordils, Cassá de la Selva, Domney, Riumors, Salitja, Vidreras y Vilablareix; habiénd-



El aeropuerto en su fase segunda, cuando ya se vislumbra la pista de aterrizaje. - (Foto Sans)

dose definitivamente fijado en Salitja, 10 kilómetros al sur de la capital, con las características de:

- a) Facilidades de comunicación.
- b) Situación central respecto a los núcleos turísticos.
- c) Proximidad a la carretera general y facilidad de accesos.
- d) Facilidad de abastecimiento de aguas.
- e) Facilidad de suministro de energía eléctrica.
- f) Terrenos de escaso valor.
- g) Reducido movimiento de tierras.
- h) Terreno de buena calidad para asiento de pistas.
- i) Cumplimiento de normas internacionales O.A.C.I. en su área de maniobra y sectores de entrada.

La longitud de la pista se ha fijado en 2.475 metros previéndose su posterior ampliación por si fuera necesario a 3.300 metros. Su construcción se realizará en tres fases, de acuerdo con las indicaciones del Plan Nacional de Aeropuertos.

Se han previsto las necesarias ayudas a la navegación con objeto de permitir las realizaciones de las operaciones en todo tiempo.

También se ha previsto la construcción de un edificio terminal de acuerdo con las necesidades del Aeropuerto de 5.500 metros cuadrados e instalaciones anexas complementarias.

El coste total de las instalaciones se fija en 328.500.000 pesetas de las cuales 40.000.000 serán aportaciones locales.

Carácter del Aeropuerto: Turístico

Primer cuatrienio con una población de 365.000 habitantes calculados para 1967 la base para la estimación de tráfico de este aeropuerto es el turismo. De un millón aproximado total



Mientras se efectuaban las obras, así se veía el aeropuerto desde el helicóptero en que volaron los informadores.

de turistas que se prevé en la Costa Brava para el año 1967, se calculan 370.000 que lo harán por avión, es decir, un tráfico de pasajeros por el aeropuerto de 740.000 (entradas más salidas) cuya variación a lo largo de los años está previamente calculada en gráfico.

Segundo y tercer cuatrienio. Para 1971 se calcula un movimiento de 1.280.000 pasajeros a los que corresponde una hora punta de 1.100 (entradas más salidas).

En 1975 sería de 1.900.000 con 900 pasajeros en hora punta. En el Plan Director del Aeropuerto se indica la validez de esta cifra.

Del estudio de origen y destino del tráfico se deduce que estas cifras corresponden a un ochenta por ciento del tráfico internacional, contra un veinte por ciento del Nacional.

Aviones determinantes

Los aviones que más se ajustan a este tipo de tráfico turístico son las aeronaves birreactores de tipo medio (Caravelle y análogos), debiéndose no obstante tener en cuenta que pue-

da ser utilizado por los «DC-8». «Boeing-707», etc., en etapas europeas.

Presupuesto

1.º — Campos de Vuelo.

Movimientos de tierra, pavimentación de las pistas de vuelo, rodadura, y enlace, zonas de estacionamiento y aparcamiento, bandas laterales de pista, drenaje del campo de vuelo:

1964-65:	72.000.000 de ptas.
1966-67:	159.000.000 de ptas.
Total:	231.000.000 de ptas.

2.º — Urbanización accesos e instalaciones y Servicios auxiliares.

Vías de acceso, urbanizaciones de calles, red de agua potable, red de alcantarillado y estación depuradora de aguas: 20.000.000.

3.º — Edificaciones

Edificio Terminal, torre de control, parque de salvamentos y servicios: 14.000.000 de pesetas.

4.º — Instalaciones de balizamiento e iluminación.

Balizamiento de pistas de vuelo con luces de A.I., sistema Vasi sencillo, sistema de aproximación de M.I., balizamiento de pistas de rodadura, señalización de pistas de rodadura, iluminación de zona de estacionamiento, balizamiento de obstáculos, gerófaro, indicadores de aterrizaje, suministro de energía eléctrica con acometida en A.T. y B.A., central eléctrica, subestación de transformación, subestación de grupos de continuidad para balizamiento: Pesetas 24.000.000.

5.º — Ayudas a la navegación y comunicaciones.

Circuitos megafónicos y de televisión, central automática de teletipos, señalización para información de movimiento de viajeros, salas de comunicaciones y meteorología, red telefónica, observatorio meteorológico en cabecera de pista, instalación de torre de control y A.P.P. sistema I.L.S., centro de emisores, enlace telefónico y taller electrónico: 39.500.000 pesetas.

Total Aeropuerto Gerona-Costa Brava: pesetas, 328.500.000.

A deducir:

Por aportaciones del Sindicato de Hostelería y Ayuntamientos, por mitad: 40.000.000.

Terrenos cedidos por la Diputación Provincial: 10.000.000.

Total Aeropuerto Gerona-Costa Brava (inversiones del Estado): 278.500.000 pesetas.

Hacia la realidad

Esta memoria que hemos transcrito, representa en parte el primer documento oficial, la aceptación diríamos por parte del Ministerio al tomar interés por algo que la evolución turística en nuestra provincia venía reclamando a gritos. Fueron decisivos en aquellos momentos

las aportaciones, que representan un tanto por ciento crecido, siendo los gerundenses con ellos, los primeros en promocionar, en demostrar su confianza en el entonces lejano Aeropuerto, y principalmente en tomar la delantera en lo que a inversión monetaria se refiere.

La Diputación Provincial propulsora desde su inicio de esta idea o necesidad, se encargó del proyecto, llevó a cabo la promoción política del mismo, y adquirió los terrenos necesarios que luego ofreció gratuitamente al Ministerio del Aire. Asimismo, cuidó de avalar los créditos con el fin de que los diferentes Ayuntamientos de nuestra provincia, pudieran efectuar sus aportaciones.

Fue una presencia física y moral en todo momento. La Diputación Provincial sabiendo que el turismo precisaba de un incremento con el que aportar nueva riqueza a la Nación que redundara asimismo en la propia provincia. Si Gerona es puerta de España, era necesario agrandar aún más esta puerta, facilitar más la entrada de los turistas, y en nuestra época nada mejor que un aeropuerto para lograrlo. La Diputación y a decir Diputación bien podemos decir provincia, evolucionaba en todos los aspectos y no iba a quedar atrás en un aspecto tan decisivo como es el de atender desde el momento de su llegada, a los turistas. Por ello, ha cuidado también de los accesos o vías de comunicación entre el Aeropuerto y los diversos centros de nuestra provincia.

El Aeropuerto además del nombre de nuestra provincia, Gerona, lleva el de «Costa Brava». Esta Costa Brava poblada ya hace milenios, y cuya primera descripción nos la diera Avieno en el Siglo VI antes de J.C. Podríamos decir que entonces empezó a dar «que escribir», y ahora es mundialmente famosa. Ella pues, ha sido el artífice y base de nuestro Aeropuerto.

G.