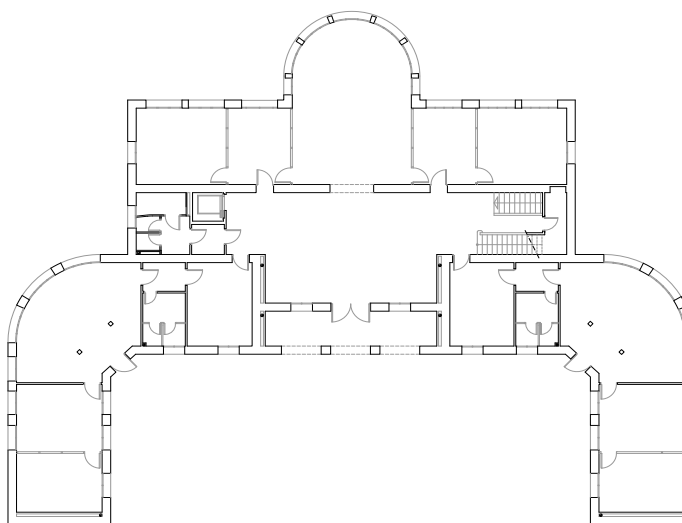


[045]	[047]
[046]	[048]



### HANGAR Y TORRE DE CONTROL DEL ANTI- GUO AERÓDROMO DE RABASSA

Las dos construcciones que mejor evocan el uso original de los terrenos del campus como campo de aviación son la torre de control y el hangar. Si en el marco urbano del campus de la UA, el antiguo campamento militar hace el papel de «centro histórico», la antigua torre de control y la estructura metálica del hangar, constituyen sus «hitos monumentales». Si en las ciudades históricas, la iglesia y el ayuntamiento acaparan normalmente el protagonismo de sus espacios más representativos, en el aeródromo de Rabassa, la torre de control y el gran volumen del hangar eran las construcciones fundamentales en torno a las que giraba la actividad del conjunto militar.

La torre de control (que hoy acoge Servicios de Investigación) es, quizás, el edificio del campus cuyo valor arquitectónico es menos conocido y reconocido, eclipsado por la repercusión mediática de los nuevos edificios proyectados (sobre todo a partir de 1995) por arquitectos de prestigio nacional e internacional y que, con frecuencia, se han publicado en las revistas especializadas de arquitectura. Sin ir más lejos, al este de la torre de control, a muy pocos metros, nos encontramos con el edificio del Rectorado, proyectado por una figura internacional tan relevante como Álvaro Siza, premio Pritzker (casi un premio Nobel de arquitectura) en 1992.







Una manera de entender el valor de la torre de control queda expresada por el planteamiento de Siza en el proyecto del Rectorado, en el que se aprecian gestos de complicidad con el antiguo edificio militar. Estos gestos comienzan por compartir con él la piel blanca de revestimiento, así como la simplicidad y limpieza de los volúmenes que lo generan. Pero más allá de estas evidentes semejanzas formales (que evocan un nexo –de modernidad– más allá del tiempo), podemos advertir otros rasgos de mayor complejidad, que denotan el respeto de Siza hacia la preexistencia histórica. Un buen ejemplo es la búsqueda de perspectivas desde el patio interior del Rectorado, en las que la imagen de sus muros, de su columnata y de la pasarela que lo atraviesa se ve completada por la presencia como fondo de la escena, del remate de la torre de control. También es apreciable el guiño que hace el edificio de Álvaro Siza, al ir decreciendo en altura conforme se acerca a la torre, a la que no quiere agredir ni restar el protagonismo que, históricamente, merece.

Cuando comparamos la simplicidad de la torre de control con la de un edificio contemporáneo se está resaltando su valor más importante: estamos ante un muy buen ejemplo alicantino de la primera etapa de la arquitectura moderna que puebla territorio español. El contraste entre las formas simples de la torre y los acabados cercanos a la arquitectura tradicional del resto de pabellones del antiguo campamento militar (rejas torneadas, cubierta de teja, arcadas...), explica muy bien su carácter innovador y moderno en una etapa tan temprana. En la propia torre se aprecian contradicciones que explican su carácter pionero en la utilización de esa estética moderna, ya que es normal que los primeros pasos de cualquier proceso innovador se expresen con ciertos titubeos. Así, la limpia y moderna expresión de sus volúmenes prismáticos y de su cuerpo semicilíndrico, perforados por importantes superficies acristaladas, contrasta con otros aspectos del edificio como el tratamiento decorativo de la escalera principal, como los arcos del acceso (más propios de arquitecturas tradicionales) o como la resolución de las mén-

sulas metálicas que sustentan el balcón semicircular de la fachada cilíndrica, que recurre a un formalismo en espiral de clara intención ornamental.

En la historia de la arquitectura española, esta estética moderna, designada –entre otros– bajo el epígrafe de arquitectura «racionalista», queda fundamentalmente relegada a la década de los años 30 debido a que, ganada la guerra, el nuevo régimen político fomentó el lenguaje historicista para la arquitectura oficial, como puede apreciarse en los proyectos emblemáticos promovidos por el poder en las ciudades españolas durante los años 40 y gran parte de los 50 del siglo XX. El mantenimiento de una estética moderna en este ejemplo realizado desde el poder como dotación militar para su ejército, solo se entiende desde su lectura como una obra de ingeniería civil de carácter fundamentalmente práctico, y no como una obra arquitectónica de carácter urbano, representativa del poder establecido. No se conoce su autor, lo más probable es que fuera diseñada, desde la administración central, por un ingeniero militar.

La torre de control ha sido citada en diversos estudios de la arquitectura alicantina pero, con el tiempo, su reconocimiento ha superado el carácter local y provincial, llegando a reseñarse en publicaciones de ámbito autonómico, e incluso nacional. Recientemente ha sido catalogada en el Registro Ibérico (España y Portugal) de edificios para equipamientos, realizado por el organismo internacional más relevante (DoCoMoMo) dedicado a la puesta en valor y protección de la arquitectura moderna construida entre 1925 y 1965.

La torre se mantuvo operativa hasta finales de los años 70, alojando el Aeroclub de Alicante. Distintas modificaciones han ido alterando esta pieza para adaptarse a las demandas de sus sucesivos ocupantes, pero ha conservado su imagen y su organización interior. Entre 1993 y 1997 fue rehabilitada por el arquitecto y profesor de la UA Jorge Domingo Gresa. Cabe destacar la singularidad y ligereza del puesto de control situado en lo alto de la torre, así como la existencia de un refugio en el sótano del edificio, bajo una losa de hormigón de un metro de espesor.





El antiguo hangar se encontraba al lado de la torre, al este, ligeramente por detrás de ella para procurarle una situación privilegiada que permitiera divisar mejor las pistas de aterrizaje desde su puesto de control. La inmensa nave, construida en torno a 1938, ocupaba un solar rectangular de 80 metros de longitud (recayente a la zona de las pistas) y 30 metros de ancho. Aun tratándose de un edificio de claro carácter industrial, en sus fachadas laterales y en su fachada posterior se situaban ventanas dispuestas según franjas horizontales, recurso formal muy frecuente en la citada arquitectura racionalista de los años 30.

La estructura presentaba la singularidad propia de este tipo de construcciones, que debía permitir la circulación y estacionamiento de los aviones de combate en su interior. Por todo ello, el espacio interior, de 2.400 m<sup>2</sup>, era totalmente diáfano y, en la fachada recayente a las pistas de aterrizaje, existía un único pilar que servía de apoyo central a una gran viga en celosía que permitía dos zonas libres, de 40 metros de ancho, para el acceso de las aeronaves. Este frente podía estar totalmente cerrado o totalmente abierto, gracias a la existencia de 25 paneles metálicos correderos (y dos abatibles en los extremos) de unos 3 metros de ancho y 6,50 metros de alto, que podían trasladarse manualmente mediante guías y se colocaban superpuestos a las fachadas laterales por su interior. La gran capacidad de este contenedor queda explicada en el hecho que hasta poco antes de su parcial desaparición, albergaba la flota completa de una empresa de autocares.

Cuando durante los años 90 la Universidad de Alicante se expande hacia el sur, el antiguo hangar significa, de alguna manera, una barrera para dicho crecimiento. A la hora de construirse el edificio del Rectorado, en paralelo y muy cerca del hangar, se planteó su derribo aunque, in extremis, se decidió salvar su singular estructura metálica roblonada. Ésta queda integrada en el generoso espacio ajardinado del campus a modo de umbráculo, albergando un palmétum o jardín con diferentes tipos de palmeras de carácter subtropical.

