

Cuatro Vientos a finales de 1920. Se están construyendo las terrazas delanteras del pabellón.

El 'Palace' de Cuatro Vientos

ADOLFO ROLDAN VILLÉN
Coronel de Aviación
Académico correspondiente
de la Real Academia de la Historia

EL AERODROMO DE CUATRO VIENTOS es la cuna de la Aviación Militar Española. En él se formaron las primeras promociones de pilotos militares, se crearon los primeros talleres de reparación de aeroplanos y surgieron los primeros mecánicos de Aviación.

Fue en noviembre de 1910 cuando una Real Orden dispuso que fueran adquiridos los primeros aeroplanos para la Aeronáutica Militar y con tal finalidad se comisionó al capitán de Ingenieros Alfredo Kindelán.

En los últimos días de 1910, una comisión compuesta por el coronel Rodríguez Mourelo, el coronel Vives y el capitán Kindelán, reconoció varios terrenos próximos a Madrid para seleccionar el que mejor pudiera servir para la experimentación de aviones. La comisión acordó proponer a la superioridad la elección del terreno llamado Cuatro Vientos, que estaba situado frente al Campamento de Carabanchel a lo largo de la carretera de Extremadura. El 12 de enero de 1911, el ministro de la Guerra aceptaba la propuesta de adquirir dicho campo.

Así nació el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos, al que muy pronto se incorporó la primera fuerza que lo iba a guarnecer: el sargento Díaz, el cabo Quesada y seis soldados, a la vez que se nombraba *encargado* del recién creado aeródromo al capitán Kindelán.

El 11 de febrero se terminaron de montar los dos primeros barracones Bessoneau de madera y lona impermeabilizada, adquiridos en Francia, que servirían de refugio a los tres primeros aeroplanos con que contó la Aeronáutica Militar Española.

Las clases teóricas y prácticas del 1º Curso de Pilotos comenzaron el 15 de marzo del mismo año 1911. El 15 de mayo voló solo el primer alumno, mérito que cupo al capitán Kindelán y en ese mismo año tuvo lugar el primer accidente gra-

ve, aunque no mortal, en la figura del capitán Arrillaga, que, después de la convalecencia, pasó al Cuerpo de Inválidos.

El servicio empezó a prestarse de modo muy pobre; la vida en el campo no podía ser más primitiva para algunas atenciones. A falta de construcciones, como viviendas se utilizaban las tres cajas de embalaje en las que habían venido los aeroplanos: una se destinaba a alojamiento de oficiales, otra para el sargento y los 30 hombres que guarnecían el aeródromo, y la tercera, para los nacientes servicios directivos, administrativos y de almacén. También se construyó un pequeño edificio de fábrica.

Cuando en los años siguientes se reforzó la flota aérea española, Cuatro Vientos fue adquiriendo cada vez mayor importancia. Paralelamente, se incrementaron las edificaciones, pero como en todos los aeródromos que fueron cuna, faltó orden y planificación pues la aviación militar se desarrolló más deprisa de lo que se podía prever.

En 1914, Cuatro Vientos, que era el Aeródromo Central del Servicio de Aeronáutica y el único permanente, tenía ya nueve cobertizos cerrados -mal llamados hangares-, de madera; edificios para almacenes; sala de conferencias; comedor y cuartos de oficiales; un cuartelillo para la tropa con todas sus dependencias; cobertizo para automóviles; cuerpo de guardia y talleres de carpintería, cerrajería y ajuste. Además de los terrenos necesarios para el vuelo, el aeródromo tenía casi terminado un camino de acceso directo desde la carretera de Extremadura.

En esta época, como consecuencia del incremento de operaciones en los aeródromos de Tetuán y Melilla, los talleres de Cuatro Vientos recibieron un impulso notable; además dejó de ser un simple campo de vuelo para transformarse en una Escuela de Vuelo, que disponía de talleres de reparación

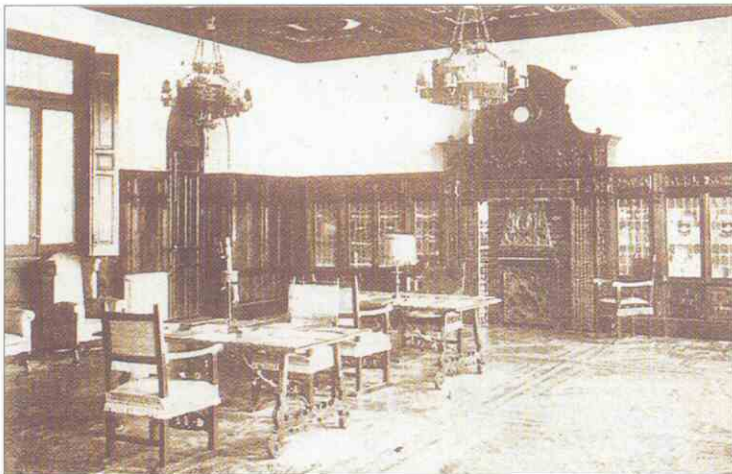
y de construcción de aviones. Esta circunstancia obligó a proyectar nuevas edificaciones, a adquirir nueva maquinaria y a remodelar el campo. La Comandancia de Ingenieros del Servicio de Aviación fue la encargada de redactar, en 1915, el Proyecto de modernización del Aeródromo de Cuatro Vientos. En la memoria de dicho proyecto se especificaba que, por existir barracones al sureste y suroeste del aeródromo, no deberían efectuarse ampliaciones en esas direcciones a fin de no perjudicar el campo de vuelo.

Consecuencia de dicha decisión, la necesidad más urgente a resolver fue el realojamiento de la tropa, pues desde el principio se desechó ampliar el antiguo alojamiento por la debilidad de su estructura y su reducida capacidad.

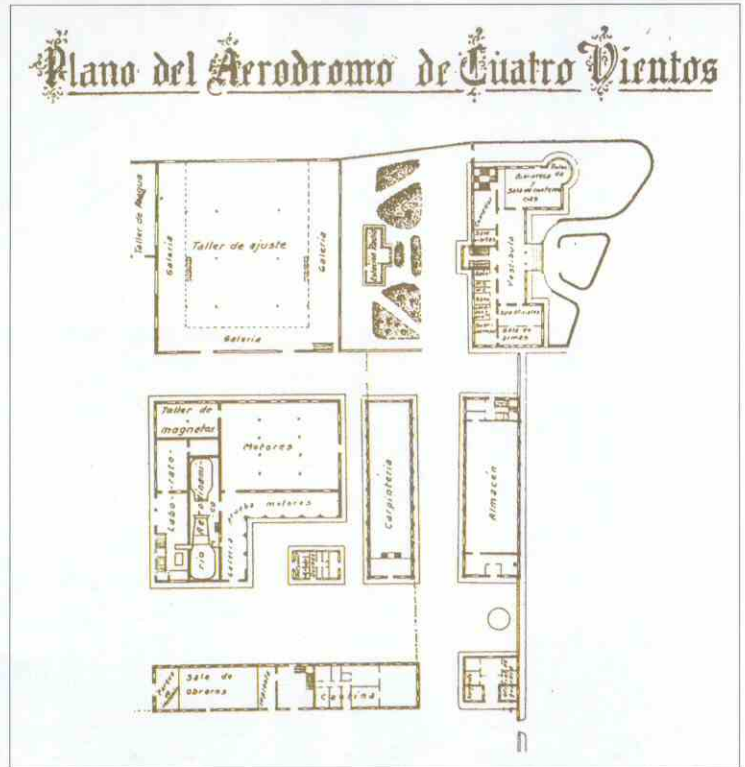
Finalmente, la solución adoptada fue situar las nuevas construcciones alrededor del recinto rectangular donde estaban ubicada la mayoría de los servicios existentes en el aeródromo y aprovechar las instalaciones del almacén de efectos

de aviación, comedor, cuartos de oficiales y oficinas para otras funciones y construir nuevos edificios para cubrir las necesidades de las dependencias suprimidas.

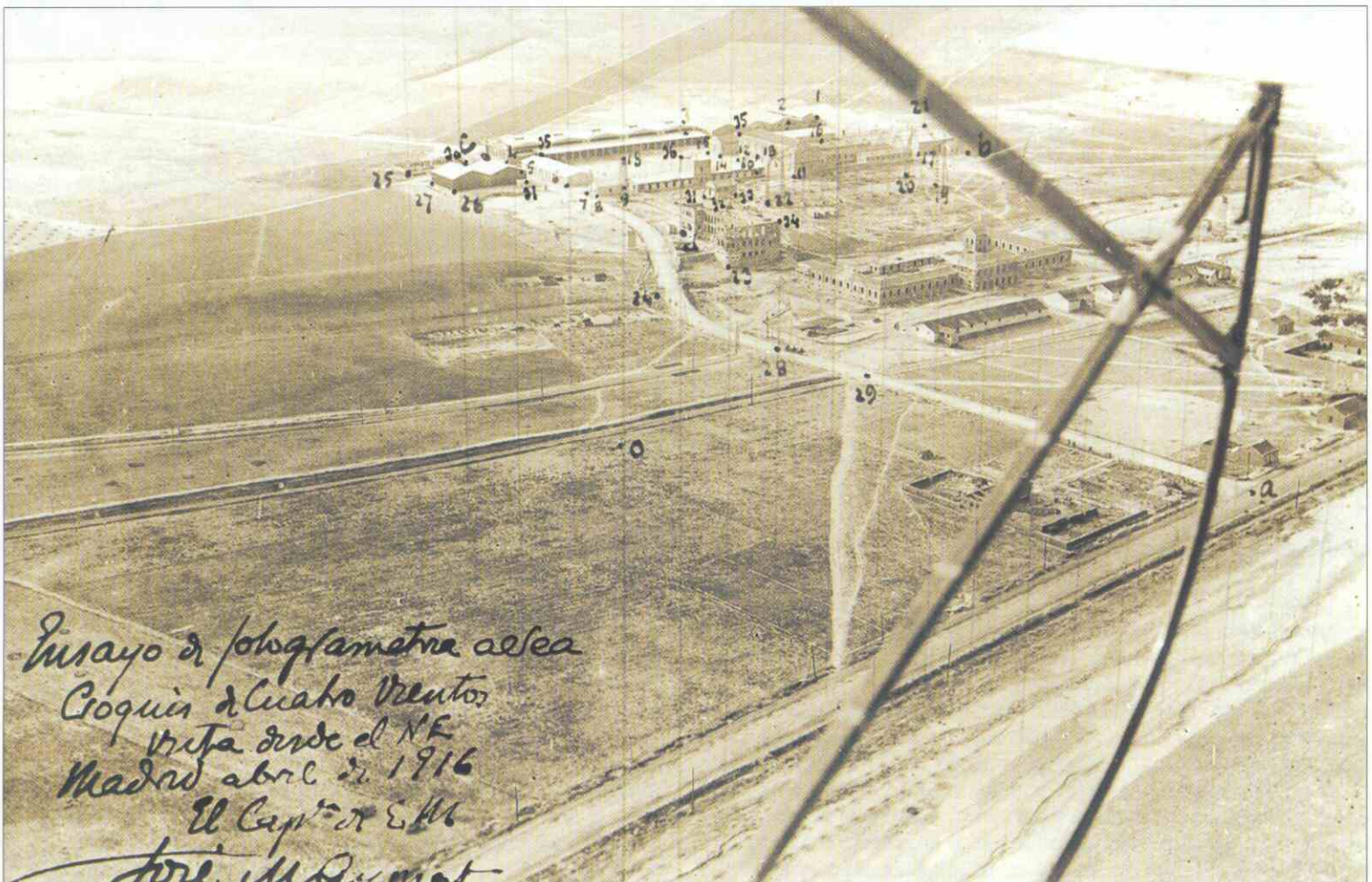
Al aprobarse esta solución, surgieron tres nuevas necesidades: construcción de un almacén, unas nuevas oficinas y un pabellón de oficiales. Para el almacén y las oficinas se



Vista de la biblioteca de oficiales, actual salón de honor.



Plano del aeródromo de Cuatro Vientos. En él se puede observar la distribución de la planta baja del pabellón de oficiales.



En abril de 1916, el pabellón de oficiales se encuentra en su última fase de construcción.



Azulejos de zócalo del vestíbulo, con el círculo del Graf Zeppelin, Garnerín y Montgolfier.



Detalle de la librería

proyectó un edificio de dos plantas, situado cerca del Cuerpo de Guardia, a la vez que se reservaba un solar contiguo para el nuevo Pabellón de Oficiales. El edificio construido como al-

para la Aeronáutica Militar.

Desde el principio, se dio carácter de urgencia a la ampliación del aeródromo, por lo que no es de extrañar que en junio



Detalle de la vidriera

macén es el que ha albergado, desde su creación en la década de los cincuenta hasta hace unos años, al Servicio y posterior Centro Cartográfico y Fotográfico.

El edificio del nuevo pabellón de oficiales tenía que contar con todas las dependencias generales de la Escuela de Aviación y servir asimismo de alojamiento de oficiales; por ello se propuso que fuera construido a la entrada del aeródromo, en el camino principal de acceso al mismo. Desde el primer momento se quiso que este pabellón fuera el edificio más singular de Cuatro Vientos, tanto por su belleza arquitectónica, como por su enorme proyección histórica, ya que se trataba de la primera residencia de oficiales construida expresamente

de 1914 se dispusiera que el capitán de Ingenieros del 3º Regimiento de Zapadores Minadores, Rafael Aparici y Aparici, que acababa de finalizar el 4º curso de pilotos, continuara en comisión de servicio en el citado aeródromo para dirigir las obras de ampliación. Meses más tarde, concretamente en septiembre, también era destinado a Cuatro Vientos el comandante Julián Gil Clemente, de la Comisión de Experiencias de Material, para asumir la dirección técnica de las obras que allí se estaban realizando.

En la base 11 de la citada Memoria del Proyecto de Remodelación de Cuatro Vientos, se especificaba que había que construir un edificio destinado a Pabellón de Oficiales

debidamente acondicionado para el uso a que se pensaba dedicar. Debía de tener como mínimo ocho o diez dormitorios independientes, además de las dependencias adecuadas para cubrir las necesidades generales afectas a la Escuela de Aviación, por lo que debería contar con Salón de Conferencias, Biblioteca, Sala de Oficiales, Comedores, Cocina, Baños, Duchas, Sala de Visitas, etc.

Aunque no se conoce el nombre del autor del proyecto de Edificio Principal (Dependencias Generales de la Escuela y Alojamiento de Oficiales), como así se denominó en el citado documento al Pabellón de Oficiales, sí se sabe que su redacción fue encomendada en 1915 a la Comandancia de Ingenieros y que durante dicho año comenzó la construcción del edificio, que fue terminado a finales de 1916. Parece ser que el constructor y encargado de las obras fue el maestro José Alegría.

Podemos intuir la categoría que se quiso dar al edificio al considerar que del presupuesto total aprobado para la remodelación del Aeródromo (1.335.790 ptas.) se dedicaron 305.796,84 ptas. para la construcción del Pabellón; es decir, casi la cuarta parte del total. Por esta razón, ya desde su construcción, debido al lujo, al arte y belleza de los artesonados, a los azulejos del vestíbulo y a la librería de la biblioteca, etc., el edificio fue cariñosamente bautizado como "El Palace" por los aviadores de la época.

Arquitectónicamente, el edificio, que

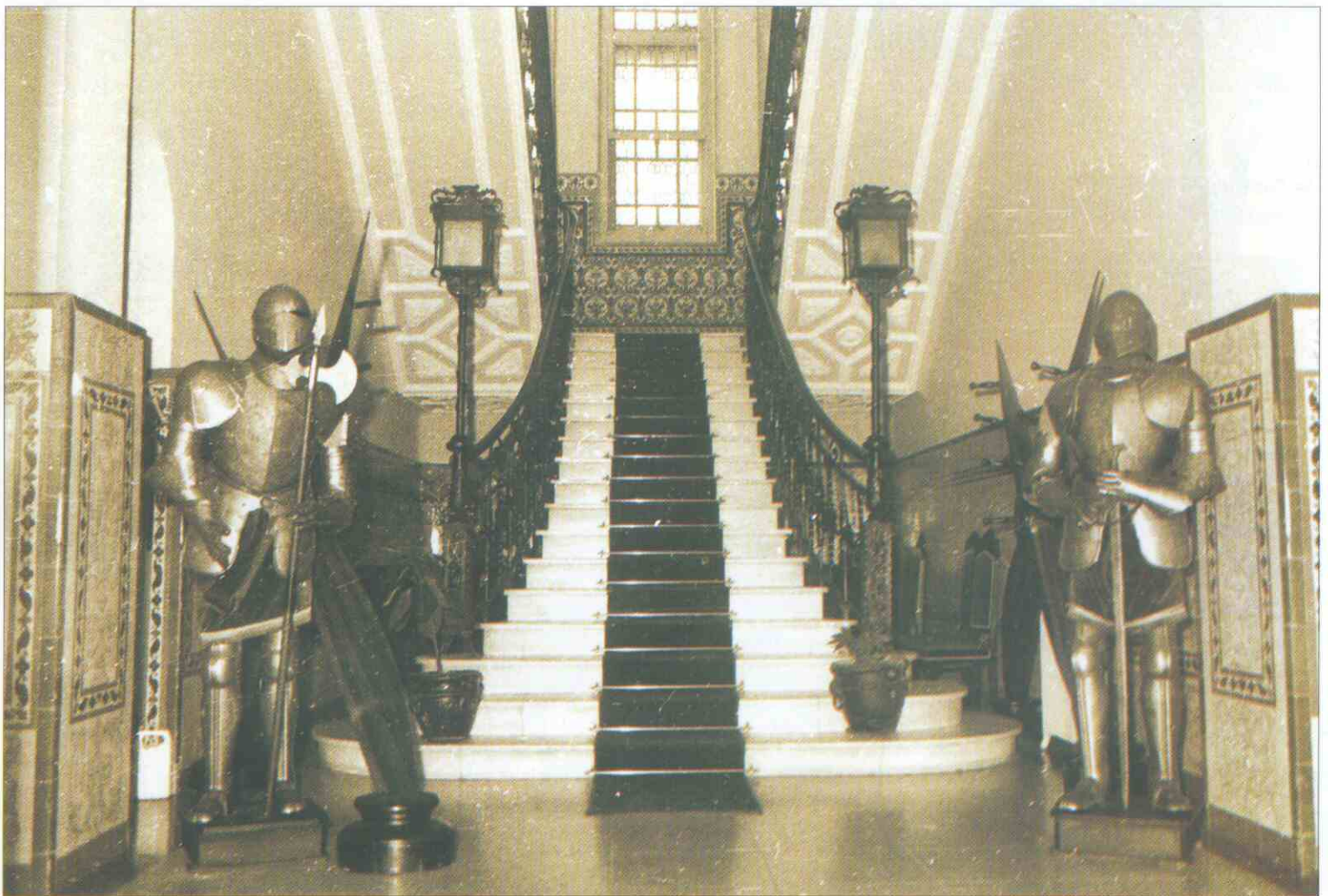
puede ser considerado como una buena muestra del eclecticismo imperante en la época de su construcción, se proyectó con tres niveles: un semisótano, una planta principal y un primer piso, además de la azotea.

A la hora de elegir la decoración interior del edificio, así como parte del ornato externo del mismo, el arquitecto se decantó por el Neorrenacimiento en su vertiente del Plateresco español, que, después de la crisis del 98 y de la consiguiente revisión de los estilos neomedievales, se había revelado como el estilo que mejor representaba una nueva imagen de España, alejada por entero del pintoresquismo y folklorismo anteriores y que, a la vista de los adversos resultados de todo tipo, convenía olvidar cuanto antes. Había que traer al presente, por el contrario, el recuerdo positivo de la España de los primeros años del siglo XVI, la del primer Renacimiento, la de la época de Carlos I. Y para eso nada mejor que el Plateresco, que en este pabellón de Cuatro Vientos se iba a manifestar, sobre todo, a través de los elementos decorativos, inspirados en grutescos y en la decoración *a candelieri*, sin que falten los bustos o los motivos heráldicos alojados en medallones.

En el proyecto original se estableció que la fachada principal tuviera las puertas pintadas con albayalde y siena imitando maderas nobles y que las ventanas, pintadas de gris, llevaran rejas artísticas de hierro.



Detalle del balconcillo de la escalera. Biplano Barrón Delta y abajo la efigie de Celestino Bayo.



Escalera principal, década de los 60.

Hasta la década de los cuarenta, el edificio estuvo precedido de una zona aterrazada con jardines y rodeada por un antepecho de rica decoración, hoy lamentablemente desaparecido. Solamente se mantiene la escalera de granito, con una gran balaustrada, por la que se accede a la planta noble del edificio a través de una triple portada, con ornamentación de ambiente renacentista y temática aeronáutica, que comunica con el vestíbulo de entrada a través de un cortavientos de madera y cristal (hasta 1990 se mantuvo con los cristales originales), que servía para evitar el frío y las corrientes de aire.

El vestíbulo, una de las joyas del edificio desde su diseño, daba entrada a la biblioteca-salón de conferencias, al comedor de oficiales y a un pasillo para el servicio y a otro que conducía al guardarropa, lavabos, duchas, baños y retretes. De este vestíbulo arranca la escalera principal y al final del segundo pasillo se proyectaron dos salas: una la denominada Sala de Oficiales y otra, la Sala de Armas. En esta estancia, las puertas y ventanas están recuadradas con molduras de escayola que representan pilastras y cornisas con decoración renacentista. En la tercia superior de las pilastras se incorporaron los emblemas de piloto de aeroplano, globo y dirigible.

Las pilastras de las ventanas rematan en unas enjutas con medallones con cabezas de guerrero. Recorre la parte superior un friso de escayola con figuras de angelotes en relieve. El techo está decorado por casetones con motivos vegetales, que imitan las antiguas techumbres de madera. Cuelgan del techo tres faroles de hierro y cristal y hay también cuatro apliques del mismo tipo en la pared. Existe en el vestíbulo un perchero-paraguero de hierro forjado de tipo castellano. El suelo, original, está formado por baldosas de 50 x 50 cm. en color marfil y rodeando al vestíbulo lleva una cenefa de las mismas baldosas en color rojizo.

En el proyecto inicial, el vestíbulo contaría con un zócalo de madera de nogal con ángulos matados, escocias de la misma madera y paneles pintados al óleo, quedando el resto de la estancia decorada con recuadros y florones. Se desconocen las causas por las que este zócalo así diseñado se transformó en el que hoy observamos: un zócalo de azulejos de Talavera -de dos metros y medio de altura-, que destaca tanto por su belleza decorativa como por las alegorías que muestra. Los motivos decorativos de los azulejos son renacentistas y están dispuestos, como es habitual, con acusada simetría.

Se puede decir que las alegorías componen un conjunto armónico perfectamente distribuido, con motivos aeronáuticos que simbolizan la conquista del aire, emblemas de las Armas y Cuerpos del Ejército y distintivos de la Aeronáutica Militar.

Entrando en el vestíbulo, a la derecha encontramos el primer círculo alegórico en el que se observa la leyenda de Dédalo e Ícaro. En la figura se representa a Dédalo, que descansando en una arquería de piedra, impulsa a Ícaro a volar. Ovidio, en su libro *Las Metamorfosis*, cuenta cómo estando Dédalo y su hijo Ícaro presos del rey Midas, fabricaron unas alas de plumas con las que ambos lograron escapar del Laberinto. Pero el joven Ícaro, embriagado por la maravillosa facultad con la que estaba dotado, quiso alcanzar el Sol desoyendo los prudentes consejos de su padre, pero se acercó tanto al astro que el calor derritió la cera de sus alas y murió al caer en las aguas del mar Egeo.

En el segundo círculo, contemplamos el *Avión III* con el que el francés Clement Ader, inventor de dicho aeroplano, intentó volar en 1894. Aunque no hay constancia documental de su vuelo, ha pasado a la Historia al ser su nombre (avión), adoptado en la aeronáutica para designar los aparatos más pesados que el aire.



Entrada al Parque Regional Centro. Parte posterior al edificio.



Detalle del balconcillo con acrónimo.

El aeroplano Wright, que compone la tercera alegoría circular, conmemora el primer vuelo de un aeroplano realizado por Orville Wright el 17 de diciembre de 1903 en las praderas de Kitty Hawk, en el Estado de Carolina del Norte (Estados Unidos). Este aeroplano, tercero de los construidos, lo realizó, al igual que los anteriores, con la ayuda de su hermano Wilbur.



Cenefa de azulejos en el cuarto de baño del dormitorio llamado del Infante don Alfonso de Orleans (actualmente desaparecido).

En el cuarto círculo se encuentra el dirigible *Graf Zeppelin*, proyectado por el general germano Ferdinand von Zeppelin. Este modelo, el segundo diseñado por Zeppelin, realizó su primer vuelo el 29 de mayo de 1909, siendo pilotado por el propio proyectista y constructor.

En el quinto círculo es posible observar un paracaídas y el nombre de Garnerin. André Jacques Garnerin, uno de los precursores de la aerostación francesa y aeronauta de los primeros tiempos, realizó el primer lanzamiento en paracaídas de la historia desde un globo el 22 de octubre de 1797. Fue tal la fama y el éxito alcanzado con sus lanzamientos y ascensiones en globo que Napoleón le nombró Jefe del Departamento de Aerostación de su Ejército.

Por último, en el sexto círculo podemos contemplar un globo Montgolfier, que alude a cuando el 21 de noviembre de 1783, un globo efectuó por primera vez una ascensión libre desde el Palacio de la Muette, tripulado por Pilatre de Rozier y el marqués de Arlandes.

También se pueden contemplar cuatro emblemas de la Aeronáutica a ambos lados de la escalera. Desgraciadamente, en la época de la II República fueron eliminadas todas las coronas reales de estos distintivos. Comenzando por el lado izquierdo, el emblema que figura en primer lugar es el de la Aeronáutica Militar; le sigue el de piloto de globo con el ancla característica; al otro lado de la escalera, el primero es el de piloto de aeroplano con la hélice de cuatro palas y la estrella de cinco puntas de observador (lo que nos dice que este zócalo fue construido con posterioridad a 1917) y por último, el de piloto de dirigible con una rueda de timón.

Asimismo, por la derecha aparece, en primer lugar, el escudo de Madrid, formado por dos cuarteles y una manteladura: en el cuartel diestro, de azul, un grifo o dragón de oro; en el de la izquierda, de plata, un madroño de sinople afrutado de gules y un oso empinado, lengua-

do de gules y terrazado de sinople; en la manteladura, de oro, una corona cívica; y en la bordura, de azul, siete estrellas de oro de cinco puntas. A continuación, aparecen el emblema del Arma de Caballería, y, sobre el círculo de Ícaro, el del Arma de Infantería. Siguen el emblema del Arma de Ingenieros y el de la Marina, un ancla entre laureles. Sobre la alegoría del paracaídas se encuentra el emblema del Arma de Artillería; va después el emblema del Cuerpo de Intendencia, entre espigas; le sigue el del Cuerpo de Sanidad, entre laureles, colocado sobre el círculo de Montgolfier. A la izquierda de la puerta de entrada, se encuentra el emblema del Cuerpo de Estado Mayor y, a continuación, el escudo de pretensiones del rey Alfonso XIII.

Desde el vestíbulo, se accede al actual Salón de Honor (en el primitivo proyecto Biblioteca-Salón de Conferencias) que, desde el primer momento, se decoró con un zócalo de madera de caoba, pintura al óleo en el resto de las paredes y un artesanado de escayola con motivos renacentistas imitando madera en el techo. La campana de la falsa chimenea está decorada con un relieve metálico con labores neorenacentistas en torno a una cabeza de guerrero; en la parte inferior, otro relieve, también de metal recortado, muestra la figura de Ícaro (que se encuentra mal dispuesta).

Este mismo testero del salón está ocupado por un mueble-librería con vitrinas, que, en la zona central, remata en un frontispicio presidido por el emblema de piloto del Ejército del Aire aderezado con la corona de los Reyes Católicos, realizado en madera, lo que hace pensar que fue instalado en la década de 1940 para rellenar el espacio que antaño ocuparía posiblemente un reloj. También se proyectó colocar una pizarra de 3

metros de largo con marco de caoba, y un pequeño armario de la misma madera con una fuente de pila. Esta estancia, que iba a servir como biblioteca, se amuebló con mesas y sillas de estilo español y lámparas de techo de hierro, que se conservan. En la actualidad, su mobiliario está formado por tresillos y mesas de estilo moderno. En el rincón en forma de rotonda que cierra el Salón, fueron colocadas en 1985 sendas copias de unos retratos al óleo de SS.MM. los Reyes y un grupo escultórico, "Barberán y Collar y el Cuatro Vientos", obra realizada por Luis Sanguino, que, en 1984, fue donada al Ejército del Aire por Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima.

El suelo de este salón fue entarimado lujosamente con parqué y enrastrilado con pino rojo del norte. De la misma época de su construcción se conserva la estantería, el suelo y el zócalo de madera. El techo, auténtica obra de arte, tiene la apariencia de un artesonado de madera y, sin embargo, fue realizado en escayola.

Otra pieza importante es el actualmente denominado Comedor de Jefes. Su primitivo uso era servir como comedor principal del Pabellón, por lo que se pensó decorarlo con un zócalo de mármol terminado en bozar estrecho, pintura al fresco en paredes y techo y solado con mosaico de colores. Sin saber cómo ni cuándo, el proyecto fue modificado y el comedor quedó decorado con un friso de madera noble, que lleva en la parte superior un adorno -aves en actitud de vuelo- ejecutado en marquetería. El motivo goyesco del Comedor está tomado del grabado al aguafuerte titulado *Modo de volar*, que constituye el número 13 de la serie de *Los Disparates* -también conocida como de *Los Proverbios*-, realizada por el artista aragonés en torno a 1816. En una edición de la serie de grabados que conserva el Museo Británico de Londres, esta escena se titula *Modo de poder volar los hombres con alas*. Hay dos motivos que llaman poderosamente la atención por estar burdamente pintados. Esta imitación se debe a que, durante varios años, este comedor fue utilizado como bar y la barra del mismo estuvo situada precisamente en ese lado de la estancia, colocándose sobre dicha pared diversos anaqueles y baldas. Cuando en la década de 1970 el bar fue trasladado a otra estancia, se acometió la restauración del comedor y, por deterioro de las primitivas ilustraciones, se realizaron tan burdas imitaciones.

Presidiendo esta estancia ha existido siempre una gran vidriera emplomada, diseñada, realizada e instalada por Cristóbal Maumejean. Jules Maumejean fundó "La Vidriera Artística" en París en 1860, que abriría luego talleres en Madrid, Barcelona y San Sebastián hasta convertirse en el centro vidriero más importante en la España de la pasada centuria. Podemos contemplar obras suyas en el Ayuntamiento de Madrid, Casino Militar, Real Academia de Ciencias Exactas, Banco de España, Hotel Palace, teatros, entidades bancarias y diferentes viviendas de varias zonas de la capital, sobre todo en la Gran Vía. El taller madrileño, en el que fue realizada esta vidriera, estuvo instalado en el Paseo de la Castellana, 62-64 y fue dirigido por sus hijos José y Enrique, que firmaron sus primeras creaciones como "J & H Maumejean Frères", convirtiéndose desde 1923 en "Sociedad Maumejean Hermanos de Vidriería Artística, S.A."

Adorna esta vidriera una guirnalda floral con cintas, figurando una cabeza de león en su parte superior. El diseño ondulante de las cintas recuerda las labores propias del Modernismo o Art Nouveau. El motivo central de la misma es el escudo de pretensiones del rey Alfonso XIII, que, heráldicamente, podemos describirlo como sigue: Escudo partido de uno y cortado de tres:

1º Partido.

a - Aragón. "En campo de oro, cuatro palos, de gules". Armas de la Casa Real de Aragón y eran llamados "Barras de Aragón".

b - Aragón-Sicilia."1º y 3º, en campo de oro, cuatro palos, de gules; 2º y 4º, en campo de plata, un águila exployada, de sable, picada y membrada de gules y coronada de oro". Armas de la Casa Real de Sicilia.

2º Partido.

a - Austria. "En campo de gules (rojo), una faja de plata". Armas de la Familia Imperial de Austria.

b - Borgoña. "En campo de azul, sembrado de flores de lis, de oro; bordura componada y cantonada de gules y plata. Armas de la moderna familia de los duques de Borgoña.

3º - Navarra. "En campo de oro, una cadena de oro".

4º - Toscana. "En campo de oro cinco roeles de gules, distribuidos de arriba abajo: dos, dos y uno; tortillo de azur, en



Visita de S.M. el Rey Alfonso XIII a Cuatro Vientos en 1925. Escalera de entrada al pabellón.



Visita de S.M. el Rey Juan Carlos I a Cuatro vientos el 17 de abril de 1986. Escalera de entrada al pabellón.

jefe cargado de tres flores de lis, de oro. Armas de la Casa y Familia de los Médicis, duques de Toscana.

5º - Borgoña. "Bandado de oro y azur; bordura de gules". Armas de la antigua familia de los duques de Borgoña.

6º - Brabante. "En campo de sable, un león rampante de oro, coronado de lo mismo, armado y lampasado de gules". Antiguas armas de la Casa de Brabante.

7º - Entado en punta y partido:

a - Flandes. "En campo de oro, un león rampante, de sable, armado y lampasado de gules". Armas de los condes de Flandes.

b - Tirol. "En campo de plata, un águila de gules coronada". Armas del Condado de Tirol.

Sobre el Todo: escusón, cuartelado y entado en punta.

8º - (1º y 4º).- Castilla. "En campo de gules, un castillo de oro, almenado y donjonado de tres torres, mazonado de sable y aclarado de azur". Antiguo escudo de Sancho III.

9º - (2º y 3º).- León. "En campo de plata, un león rapante de púrpura, lampado y armado de gules y coronado de oro". Escudo del Reino de León.

10º - Entado en punta.- Granada. "En campo de plata, una granada al natural y rajada de gules, sostenida, tallada y hojada de dos hojas de sinople. Escudo del Reino de Granada.

Sobre el Todo del Todo. Escusón.

11º - Casa Real de Borbón. "En campo de azul, fileteado de gules cargado de tres flores de lis de oro, bien ordenadas". Armas de la Casa Real de Borbón.

El blasón estaba timbrado en origen con la Corona Real, que fue sustituida durante la II República por la Corona Mural. En la época republicana también desaparecieron todas las flores de lis del escudo. Cuando, en 1991, fue restaurada la vitrina por Vitrales Artísticos, se sustituyó la Corona Mural (actualmente conservada en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica) por la Corona Real, restaurándose asimismo las flores de lis. Aunque no se conoce documento alguno que lo afirme, cabe suponer que rodeando al escudo, en punta, estarían, como era normal en dicha época, los Collares de las Órdenes del Toisón de Oro y de Carlos III.

En el centro de la parte inferior de la vidriera, puede observarse el emblema de la Aeronáutica Militar, cargado con los antiguos distintivos existentes; de piloto de globo, dirigible y aeroplano. En las esquinas inferiores, hay dos monogramas idénticos con las iniciales A y V entrelazadas, que probablemente correspondan a los nombres de los reyes Don Alfonso XIII y Doña Victoria Eugenia.

Del techo, en el que aparecen diversos motivos vegetales, entre los que destacan, modeladas en escayola, dos águilas volando sobre unas montañas, cuelga una lámpara de hierro forjado de forma elíptica de dos pisos, con 12 y 4 luces, respectivamente.

Las ventanas de esta estancia. Al igual que las de todo el edificio, por desgracia todas desaparecidas en la actualidad, tuvieron hasta época reciente contraventanas metálicas.

Volviendo al vestíbulo de entrada, se observa que de su centro arranca la escalera por la que se accede al primer piso. Es-

ta escalera fue proyectada con un zócalo de pino melis y pintura al óleo en las paredes. Asimismo, se pensó que la barandilla fuera de hierro con pasamanos de caoba; peldaños de pino, de zanca recortada a la francesa, con un primer peldaño de granito con volutas y con mesillas de entarimado de parqué de lujo. En la actualidad, la escalera es de mármol blanco, con inspiración en las llamadas imperiales, abriéndose una gran cristalera emplomada al fondo del primer rellano. Presenta una balaustrada de hierro forjado armando el pasamanos, que arranca de los dos faroles de hierro con que se inicia la subida. La escalera, cuyo techo está decorado con escayola y un farol idéntico a los del vestíbulo, finaliza en un remate, en forma de balconcillo, donde termina la barandilla. En este balconcillo hay un motivo decorativo en latón dorado con un monograma con las letras "E - A - M", que, probablemente, se correspondan con las iniciales de la Escuela de Aviación Militar. En el reverso del monograma figura la reproducción de uno de los aviones que proyectó el capitán Eduardo Barrón; parece que se trata del biplano Barrón Delta "El Conejo", que se fabricaba en los talleres de Cuatro Vientos cuando se construía el edificio en 1916. Debajo del anagrama aparece un escudo circular con la efigie del capitán Celestino Bayo Lucía como homenaje al primer caído de la Aeronáutica Militar. En el reverso de este escudo, figura la efigie de otro piloto con el casco de vuelo de la época, que no ha podido ser identificado.

Otra pieza fundamental del edificio es el denominado comedor de oficiales. Esta estancia en la época de su construcción estaba dividida en dos habitaciones: Sala de Armas y Sala de Oficiales. El solado de ambas estancias era de entarimado de lujo en parqué y enrastrelado con pino rojo del Norte. Ambas salas se decoraron con zócalo de pino melis, que aún perdura, y pintura lisa para las paredes. En la actualidad, es una única sala, en la que existe una chimenea de tipo rústico que recuerda el "lar" de una casa solariega, mostrando un gran trabajo en el techo, realizado con escayolas que imitan vigas de madera.

Queda en esta planta principal una pequeña habitación que, proyectada como sala de visitas, fue decorada con zócalo de pino melis y pintura lisa en el resto de pared, con solado de mosaicos de diferentes colores, idéntico al del comedor, pasillos, cuartos de baño, lavabos y urinarios.

El piso superior fue destinado a dormitorios de oficiales, contando además con un comedor para internos, una sala de lectura en la rotonda, urinarios, lavabos, cuarto de ordenanzas, etc. Cabe destacar en esta planta la habitación que, destinada al Infante Don Alfonso de Orleans, no tenía más diferencia con el resto de los dormitorios que el cuarto de baño, siendo la única habitación con baño propio; como remate de los azulejos blancos de esta dependencia hay una cenefa de azulejos con los colores de la bandera española, intercalando debidamente espaciados otros con el escudo de España con corona real, que, milagrosamente, se salvaron de su desaparición en la época republicana. Este dormitorio permaneció intacto hasta 1989 en que fue derribado para ser transformado en habitación destinada al Coronel Jefe del Aeródromo.

Asimismo, en esta planta se encontraba el comedor para los internos, que, aunque hace mucho tiempo que no se utiliza con esa finalidad, se ha conservado muy bien. Durante años fue utilizado como oficina, pues, recién terminada la contienda de 1936-39, en este piso fue instalada la Jefatura de la Primera Legión de Tropas de Aviación. Posteriormente, se transformó en Sala de Juegos, con un billar y mesas para partidas y en la actualidad, al no contar con una función definida, apenas tiene actividad.

Coincidiendo con la rotonda del Salón de Honor, en el primer piso hay una estancia con gran cantidad de ventanales, que fue proyectada y dedicada durante muchos años a Sala de Lectura. En tiempos más recientes fue utilizada como Sala de Juntas y posteriormente, como Comedor reservado. Cuenta con una sillería de madera con tapizados imitando cordobanes con decoración de castillos y leones. En el proyecto inicial, el



Vista de la terraza del pabellón el día 17 de abril de 1931.



Fachada del pabellón con el frontis antiguo. Foto de 1955.

solado era de parqué de lujo en el comedor y rotonda, siendo el de los pasillos y cuarto de ordenanzas, de baldosín de 1ª; los suelos del resto de la planta eran y todavía son, pues se conservan tal cual, de baldosa hidráulica de diferentes colores.

En la planta sótano, se proyectó una galería de tiro de pistola, que se correspondía exactamente con el vestíbulo principal; así como locales apropiados para almacenes, cocina, lavadero, despensa y un pequeño habitáculo para la caldera y los elementos necesarios para la calefacción. Con posterioridad y hasta los años de la II República, en este sótano estuvo el Parque Regional Centro. Después de la contienda de 1936-1939, en estas dependencias quedó instalada la Sección Administrativa del Servicio Cartográfico y Fotográfico y, al desaparecer esta sección, una parte se transformó en archivo del aeródromo y otra, en dormitorio de Cabos 1º.

En esta misma planta sótano y en la parte posterior del edificio, hay una puerta por la que se accede a la escalera de servicio que enlaza todas las plantas del Pabellón y llega hasta la terraza. Fue proyectada, y así se conserva, con escalones de piedra artificial, barandilla de hierro forjado y pasamanos de madera.

Estando próxima la finalización del edificio, se plantearon que era el momento de colocar el frontis que figuraba en el proyecto. En dicho frontis aparecía solo el emblema de la Aeronáutica Militar, cargado con las tres especialidades de piloto: globo libre, aeroplano y dirigible. La simple observación del plano de la fachada era suficiente para convencerse de que dicho frontis armonizaba con la composición y decoración gene-

ral del edificio, que, según la opinión de los expertos, era un gran acierto de los autores del proyecto. No obstante, la visita diaria a la obra hizo pensar a los técnicos de la Comandancia de Ingenieros que, sumando un cuerpo más al frontis, acaso el edificio ganara en esbeltez sin alterar con ello ni la decoración ni la composición arquitectónica tan magistralmente estudiada. Esto les movió a realizar un dibujo con la variante indicada, y, como se disponía de mayor espacio y el emblema de Aeronáutica solo en el centro resultaba pobre y de mal efecto por exceso de superficie del frontis, se pensó que podía completarse con el escudo de España y el rótulo "Escuela Militar de Aviación", que, sin alterar esencialmente ni el proyecto ni la idea de sus autores, vendría a dar mayor esbeltez al edificio.

Este Pabellón, debe su importancia, no solo a su arquitectura sino porque en el pasado se gestaron en él las grandes proezas de la Aeronáutica Española, se crearon las primeras normas de utilización de los aeroplanos, se debatieron las excelencias de los monoplanos respecto a los biplanos y sobre todo servía de foro para debatir cuanto de aviación se conocía en aquellos días.

Asimismo, sirvió para que los grandes personajes de la Aeronáutica expusieran sus teorías sobre el desarrollo de la aviación.

Además, los alumnos de los primeros cursos del Servicio de Aviación soñaron entre sus paredes llegar a alcanzar la gloria con sus futuras hazañas. Fue este Pabellón, en definitiva, donde pudo crearse la primitiva doctrina aérea y la organización que hizo que años más tarde de esta incipiente Aeronáutica Militar se organizara lo que hoy es el Ejército del Aire.