Revista de la CECEL, 15
2015, pp. 189-206
ISSN: 1578-570-X

ICONOGRAFÍA MILITAR DEL QUIJOTE: EMBLEMAS DE AVIACIÓN[1]

José Manuel Pañeda Ruiz
UNED

Resumen
La popular obra de Cervantes ha sido objeto de una pluralidad de figuraciones que han ilustrado la obra; mientras que por otro lado surge en torno a dicho texto una extensa iconografía popular. Sin embargo, las representaciones en el ámbito militar son escasas, estando centradas principalmente en la esfera de la aviación. En este estudio se realiza un recorrido por estas últimas, con el fin de analizar su procedencia, significado y su relación con el Quijote..

Palabras clave
Quijote, aviación, iconografía popular, pilotos de caza.

Abstract
The popular text of Cervantes has received a plurality of configurations that have illustrated the work; while on the other hand an extensive popular iconography arises over the text. However, the representations in the military field are scarce, being mainly focused in the field of aviation. In this study a tour of the latter has been made, in order to analyze their origin, meaning and its relationship with the Quixote.

Key words
Quixote, aviation, popular iconography, fighter pilots.

1. Introducción

La celebración del III centenario de la publicación de la segunda parte del *Quijote*[2] en 1915 coincidió con otros dos acontecimientos que aunque inicialmente no guarden relación aparente con la obra cervantina, posteriormente se verá que están intimamente ligados con la línea de trabajo del presente texto.

El primero de ellos fue la Guerra Europea o Gran Guerra, o en palabras de Woodrow Wilson, presidente de Estados Unidos:

---

[1] Fecha de recepción: 3 de diciembre de 2015. Fecha de aceptación: 15 de diciembre de 2015.

[2] A lo largo de este texto nos referiremos a la novela de Miguel de Cervantes como *Quijote*, mientras que cuando se cite al personaje protagonista de la misma, se citará como Quijote, sin cursiva.

Les prometo que esta va a ser la última guerra, la guerra que acabará con todas las guerras.

Dicho conflicto armado supuso además de la muerte de millones de combatientes, la sofisticación y tecnificación en las artes bélicas. El uso a gran escala de la ametralladora, la artillería, gases tóxicos y otros artefactos bélicos supuso la desaparición de armas tradicionales como la caballería. Una consecuencia de la pérdida de eficacia de un arma que había sido el caballo de batalla durante siglos, fue el empleo de los aviones como elemento de maniobra y potencia de combate.

Precisamente el segundo de los acontecimientos sucedía en España en ese mismo año de 1915. Se trataba del primer vuelo de un hidroavión militar en nuestro país, cuyo piloto casualmente, pertenecía al arma de Caballería, el teniente Roberto White de Santiago[3].

La hipótesis de partida de esta investigación sostiene que las imágenes empleadas en los fuselajes de los aviones del Quijote lo retratan en su mayor parte en relación con el vuelo y como herederos de un legado caballeresco.

Se considera que es necesario realizar este análisis iconográfico puesto que existe un vacío de estudio en esta materia. De este modo, se contribuye con esta investigación al conocimiento de la rica tradición artística del Quijote, que aún hoy sigue siendo desconocida en gran parte.

2. Cervantes y la aviación

Volar fue para el hombre una antigua aspiración insatisfecha, una ilusión constantemente renovada y una esperanza jamás abandonada. Leonardo da Vinci, el gran precursor, había profetizado[4]:

El gran pájaro alzará su vuelo desde la cima de una colina llenando al mundo de su fama, al Universo de estupefacción y dando gloria eterna al lugar que le vio nacer.

Leonardo realizó sus primeros experimentos sobre el vuelo humano en 1496, llamando a alguno de sus ingenios, supuestamente voladores *ornitópteros*. En la península Ibérica, al jesuita brasileño Bartolomé Lorenzo de Guz-

[3] Jesús Amurrio. "El aeródromo de Los Alcázares". *Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica*, núm. 1, (1983), p. 89.

[4] VV.AA., *Historia de la Aviación Española*. Madrid, 1988, p. 15.

mán se le puede considerar como el inventor del globo aerostático, presentando un proyecto de globo en 1709, consiguiéndose elevar en Lisboa[5].

Y no solo inventores se interesaron por cómo nombrar a los artefactos que habrían de surcar el cielo, sino que debido a la imaginación de las gentes, no faltaron autores que dieron rienda suelta a sus plumas para hacer realidad estos sueños. Así, si Pegaso fue el caballo volador de la mitología griega, Cervantes nos presenta a Clavileño, dando muestra además con sorprendente anticipación y precisión de una serie de detalles de navegación aérea.

La descripción que Cervantes hace de dicha máquina voladora es especialmente significativa[6]:

"-Es el caso – respondió la Dolorida – que desde aquí al reino de Candaya, si se va por tierra, hay cinco mil leguas, dos más a menos; pero si se va por el aire y por la línea recta, hay tres mil y docientas y veinte y siete. Es también de saber que Malambruno me dijo que cuando la suerte me deparase al caballero nuestro libertador, que él le enviaría una cabalgadura harto mejor y con menos malicias que las que son de retorno, porque ha de ser aquel mesmo caballo de madera sobre quién llevó el valeroso Pierres robada a la linda Magalona; el cual caballo se rige por una clavija que tiene en la frente, que le sirve de freno, y vuela por el aire con tanta ligereza, que parece que los mesmos diablos le llevan. Este tal caballo, según es tradición antigua, fue compuesto por aquel sabio Merlín; prestósele a Pierres, que era su amigo, con el cual hizo grandes viajes, y robó, como se ha dicho, a la linda Magalona, llevándola a las ancas por el aire, dejando embobados a cuantos desde la tierra los miraban; y no le prestaba sino a quién él quería, o mejor se lo pagaba; y desde el gran Pierres hasta ahora no sabemos que haya subido alguno en él. De allí le ha sacado Malambruno con sus artes, y le tiene en su poder, y se sirve dél en sus viajes, que los hace por momentos, por diversas partes del mundo, y hoy está aquí, y mañana en Francia, y otro día en Potosí; y es lo bueno que el tal caballo ni come, ni duerme, ni gasta herraduras, y lleva un portante por los aires, sin tener alas, que el que lleva encima puede llevar una taza llena de agua en la mano sin que se le derrame gota, según camina llano y reposado; por lo cual la linda Magalona se holgara mucho de andar caballera en él."

Las similitudes con aquellos primitivos aeroplanos aparecen rápidamente si se analiza el fragmento de texto citado en las líneas anteriores. Una de ellas

---

5 José Ignacio Mexía y Algar. "La aerostación y el inicio de la aviación". *Revista de Historia Militar,* núm. extraordinario 1, (2012), p. 156.

6 Cito por la edición de la colección Austral, Madrid, Espasa-Calpe, 1989. II Parte, cap. XL.

era el material que compartían en su fabricación, la madera, lo cual nos da una idea de la fragilidad de sus estructuras recubiertas de tela. Otro elemento común que Cervantes introduce acertadamente es la denominada *clavija*, como mecanismo de control del caballo volador, el cual posteriormente será vital para todo aparato volador. Además dicho órgano será el que dará nombre al caballo volador en el *Quijote*[7]:

- *Así es* - respondió la barbada Condesa - *; pero todavía le cuadra mucho, porque se llama Clavileño el Alígero, cuyo nombre conviene con el ser de leño, y con la clavija que trae en la frente, y con la ligereza con que camina; y así, en cuanto al nombre, bien puede competir con el famoso Rocinante.*

Cervantes nos da en fecha tan temprana el acta de bautismo de una máquina voladora, Clavileño el Alígero, el caballo volador. Siendo el precursor de una tradición que llega hasta nuestros días, ya que a los innumerables modelos de aviones que surcan los cielos en la actualidad se les dota de nombre y apellidos y hasta de motes. El método más generalizado es anteponer el nombre de la casa constructora seguido de un número de serie; aunque en la práctica estos nombres se reducen, utilizándose solo las iniciales o las primeras letras[8].

Precisamente será la representación de don Quijote subido a Clavileño una de las escenas gráficas más empleadas dentro de la iconografía aeronáutica española como se estudiará posteriormente.

Como se menciona en la introducción, el centenario cervantino de 1915 coincide con el primer conflicto mundial en pleno apogeo en los campos europeos. La guerra de trincheras y el barro no eran el campo de batalla más apropiado para la caballería. Algunos jóvenes oficiales de Caballería buscan nuevas formas de combatir y obtener la gloria. Así la tradición se torna hacia la tecnología del momento, el aeroplano.

Al igual que el personaje de Cervantes, cientos de jóvenes jinetes se embarcan en una aventura, dejando atrás sus caballos para abrazar sus nuevas monturas. Unas frágiles máquinas de tela, madera y metal, manejadas por unos aventureros, románticos pilotos imbuidos de un legado caballeresco.

Se puede resumir este epígrafe con la invitación que hacen al Quijote antes de su imaginario vuelo[9]:

---

7 II Parte, cap. XL.

8 José Luis Martorell Guisasola. "Nomenclatura y bestiario de aviones y aviadores". *Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica,* núm. 19, (2001), p. 34.

9 II Parte, cap. XLI.

Lámina 1: Dos visiones de una misma arma, caballería francesa siendo sobrevolada por un avión. (Keystone View Company).[10]

- *Suba sobre esta máquina el caballero que tuviere ánimo para ello.*

3. Caballeros y pilotos de caza

Se ha puesto en valor la relación entre el *Quijote* y la aeronaútica, primero con el relato de Clavileño, el caballo volador, y sus similitudes con lo que posteriormente serían denominados aeroplanos. A continuación, se comenta como la evolución de la guerra provoca la paulatina desaparición de la caballería como elemento primordial en el campo de batalla, y como los jinetes cambian de montura, siendo la elegida una recién llegada al frente, la aviación.

Es obvio que el *Quijote* es una obra que parodia los libros de caballerías, aunque es evidente que en el texto de Cervantes no existe solo dicha parodia, sino también la dependencia. El ideal caballeresco de don Quijote muestra elementos claramente parodiados, mientras que otros se mantienen fieles a los preceptos clásicos.

Se puede afirmar que dicho legado caballeresco persiste en los modernos guerreros. Si, y uno de los ejemplos más claros es el de los pilotos de caza. Si los caballeros eran alabados en la literatura y leyendas, lo mismo ha ocurrido

[10] http://www.theatlantic.com/static/infocus/wwi/wwiair/w_34.jpg obtenida el 17 de octubre de 2015.

con los pilotos de caza. Estos desarrollaron el mismo papel en el combate aéreo al que los caballeros tenían en el campo de batalla[11].

De hecho hay muchos paralelismos entre un caballero y un piloto de caza. El desarrollo de ambos es bastante similar en un contexto bélico. Los avances en materiales específicos ayudaron a estos guerreros a destacar entre otras unidades en el campo de batalla. El caballo y el avión distinguían al caballero y al piloto de cualquier otro soldado.

Pero al igual que el caballero, cualquier hombre que pilotara un avión militar no significaba que fuese un piloto de caza. Para ello tenía que tener las características del caballero: el equipo adecuado, la instrucción acorde a su oficio, inteligencia, fuerza y lo más importante, la actitud.

De todas estas características, Cervantes va a parodiar las que se podrían denominar como no espirituales[12]: la fuerza o la instrucción adecuada por citar algunas. Así, al igual que los caballeros recibían una amplía formación en el manejo de las armas, en especial en el de la lanza, ya que era el elemento con el que alcanzaban la superioridad en el campo de batalla. Los pilotos de caza, los cuales comenzaron las hostilidades armados con poco más que su ego y espíritu aventurero, fueron poco a poco aumentando sus posibilidades de ataque con pistolas, rifles, carabinas, granadas e incluso ladrillos[13] que arrojaban al paso de un avión enemigo, el cual dada la fragilidad de su estructura podía sucumbir fácilmente ante semejante ataque.

Posteriores avances permitieron el uso de ametralladoras instaladas en los aviones, lo cual obligaba a los pilotos, al igual que a los caballeros con la lanza, a un mayor entrenamiento y desarrollo de las habilidades de combate.

Sin embargo, al contrario que los anteriores, don Quijote tendría como maestros a los propios libros de caballerías, y en ellos va a aprender lo que para él sería el oficio de caballero andante[14]:

---

11 Joe Granducci y Carl Edwin Lindgren. "Knights and Fighter Pilots. Heirs to a Chivalric Legacy?" *Journal of the American Academy for the Promotion of Genealogical and Heraldic Sciences*, vol. 1, núm. 2, (2002), p. 1.

12 José Manuel Lucía Megías. "Don Quijote de la Mancha y el caballero medieval". *Actas del VI congreso internacional de la Asociación de Cervantistas*, (2008), p. 194.

13 Vicente Segrelles. *Armas que conmovieron al mundo. Época contemporánea*. Barcelona, 1981, p. 24.

14 Lucía, p. 195.

Llenósele la fantasía de todo aquello que leía en los libros, así de encantamentos como de pendencias, batallas, desafios, heridas, requiebros, amores, tormentas y disparates imposibles[15].

Otra de las características distinguibles entre un soldado y un caballero, era el código de caballerosidad por el cual se regían. Dicho código, uno de los mayores legados de los caballeros, se puede encontrar entre algunos pilotos de caza. Continuadores de esa vieja tradición de proezas guerreras, esos primeros ases del aire fueron llamados caballeros del aire, los cuales en un primer momento lucharon con más valor que conocimiento técnico.

El simple hecho de volar en unas máquinas tan peligrosas como eran los primeros aviones ya constituía un signo de valor. Por ello, como se cita en los párrafos anteriores, entre los pilotos de caza surgió una especie de caballerosidad medieval en la que se rendian honores al piloto caído, o se aterrizaba al lado del aparato abatido para estrechar la mano del adversario[16].

No obstante, la guerra en el aire pronto degeneró en violentos y sangrientos combates, donde aquella primera generación de cazadores aéreos fue sustituida por una nueva raza de pilotos, los cuales se centraron en las tácticas cuidadosamente desarrolladas y el entrenamiento.

En el *Quijote* adquiere un papel primordial en la acción el amor cortés, don Quijote es un caballero andante que lucha por y para su amada, Dulcinea del Toboso. En otro claro ejemplo de similitud entre el caballero y el piloto de caza, estos últimos decoraron sus aviones con nombres o temas femeninos. Los nombres de la esposa, novia o imágenes de mujeres fueron elementos decorativos de los aparatos en numerosas ocasiones. Otra opción era colocar la fotografía de su dama amada en el interior de la cabina, a semejanza del caballero ya que como el propio Quijote menciona[17]:

Limpias, pues, sus armas, hecho del morrión celada, puesto nombre a su rocín y confirmándose a si mismo, se dio a entender que no le faltaba otra cosa sino buscar una dama de quien enamorse: porque el caballero andante sin amores era árbol sin hojas y sin fruto y cuerpo sin alma.

Llegados a este punto resultan obvios los numerosos paralelismos entre los caballeros y los pilotos de caza. El empleo de máquinas específicas y dis-

[15] I Parte, cap. I.
[16] VV.AA., *Ases de la Aviación*. Barcelona, 1984, vol. 1, p. 31.
[17] I Parte, cap. I.

Lámina 2: Una de las últimas fotografías de Francesco Baracca junto a su avión, donde se puede ver con claridad el emblema del caballlito rampante.[18]

tintivas en el campo de batalla, el código de caballerosidad, el amor de una dama, etc.

Todo lo expuesto con anterioridad se resume en un sencillo elemento iconográfico, el escudo y el emblema, según se haga referencia al caballero o al piloto. El escudo llegó a ser una parte importante de los ropajes del caballero no solo por su valor protector, sino también para intimidar al oponente y sonsacar a otros luchadores dignos para retar al caballero en combate glorioso. Los escudos se convertían esencialmente en la cara del caballero al mundo.

Por su parte, en lo que respecta a la aviación española en la década de los años veinte nacieron los primeros emblemas heráldicos, bien de las unidades aéreas o bien personales, elegidos por los pilotos y tripulantes de cada aparato, que se pintaban en diversas partes de los aviones, proporcionándoles una pintoresca y atractiva vistosidad.

Algunos de los distintivos elegidos permanecen en la iconografía actual, como fue el caso de Francesco Baracca, piloto italiano de la Primera Guerra Mundial, que decoró su avión con el dibujo de un caballito rampante, enseña que en la actualidad es el símbolo de una conocida marca de deportivos italianos.

[18] http://www.finn.it/regia/immagini/prima/francesco_baracca_spadvii.jpg obtenida el 18 de octubre de 2015.

4. DON QUIJOTE EN LOS EMBLEMAS AERONÁUTICOS

A continuación se analizan algunas de las imágenes que ilustraron esos aviones, prestando atención a su contenido, su autoría y procedencia.

Como se menciona en la introducción, en torno al *Quijote* hay una extensa iconografía que no se limita a las diversas ediciones impresas del mismo, sino que también se extiende a los lienzos, murales, estampas, tapices, sedas o telas. Su importancia en el arte es el reflejo de la popularidad y la influencia de un personaje que se reconocía más por su imagen que por su lectura.

Capítulo aparte sería el estudio de la iconografía popular de la figura del Quijote en el mundo, desde cromos, cajas de fósforos, naipes, tarjetas postales, billetes o sellos filatélicos, acompañan la vida diaria mostrando la proyección de la novela de Cervantes[19].

Sin embargo las representaciones del Quijote en el ámbito militar son más que escasas, perteneciendo el mayor número de imágenes del personaje cervantino a los emblemas de aviación. Quizás no se trata de una simple casualidad, ya se explica en los apartados anteriores la relación entre Cervantes y la aviación, así como entre los caballeros y los pilotos de caza. Por ello, no debe extrañar que la mayor parte de dicha iconografía pertenezca a unidades de caza, solamente hay una excepción a dicha regla con una unidad de bombardeo como se verá posteriormente.

El primero de dichos emblemas se corresponde con el elegido por una Escuadrilla de cazas nacional durante la Guerra Civil Española. Dicha unidad denominada 4-E-3 fue creada a finales del año 1937 y estaba al mando del capitán Manrique Montero Mera.

En cuanto al dibujo elegido para decorar sus aviones se decantaron por el Clavileño, que aunque se trataba de un caballo de madera, en la imaginación del hidalgo y de su escudero era un auténtico caballo volador. La imagen muestra a don Quijote y a su escudero Sancho Panza subidos a lomos de Clavileño surcando los cielos por encima de las nubes. Bordeando el dibujo se puede leer lo siguiente:

Suba sobre esta máquina el caballero que tuviere ánimo para ello.

---

[19] VV.AA., *Mito y legado del Quijote en el Espacio Cultural Manchego*. La Mancha, 2006, p. 67.

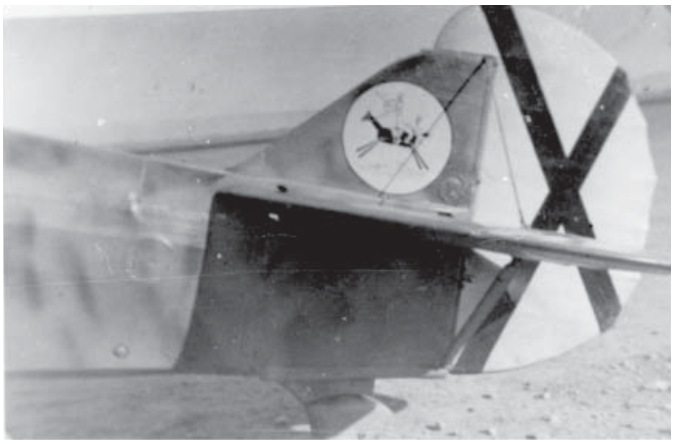

Lámina 3: Cola de un Fiat CR-32 "Chirri" de la Escuadrilla 4-E-3 donde se puede observar el distintivo de la unidad, el Clavileño.
Fuente: Colección Juan Arráez Cerdá.

Lámina 4: Fotografía en la se puede ver en el centro al piloto nacional Manrique Montero, junto con Pedro Gil Escoain y Antonio Figueroa. Delante de ellos el emblema de la 4-E-3, Clavileño
Fuente: Colección Juan Arráez Cerdá.

Lámina 5:
Don Quijote y Sancho Panza sobre Clavileño (II, cap. XLI). Edición anotada por Nicolás Díaz de Benjumea e ilustrada por Ricardo Balaca (1880-1883).[20]

Si se analiza la relación "*ekfrástica*" (implicación entre letras e imágenes) entre dicho fragmento literario del capítulo XLI de la segunda parte del *Quijote* y la versión iconográfica del mismo párrafo quijotesco relativo al caballo volador, se puede deducir que el modelo textual de inspiración es el texto cervantino. Además la imágen derivada del episodio narrativo se puede definir como una realización bastante fiel al modelo.

Así prácticamente todos los elementos figurativos del texto siguen presentes en el diseño, Clavileño, don Quijote y su escudero Sancho Panza. Se desconoce al autor del emblema, aunque la técnica de aplicación si se puede deducir dado que en dicho momento histórico gran parte de los emblemas personales de los aviones se realizaban a mano alzada.

Quizá el artista encargado de dibujar dicho emblema se inspirara en alguna de las numerosas ilustraciones que decoraban las ediciones del *Quijote* como la que se muestra a continuación.

Del siguiente distintivo se sabe muy poco, como elemento diferenciador de lo expuesto hasta el momento, fue utilizado en un Grupo de bombardeo republicano equipado con aparatos de procedencia soviética, eran los *Tupolev SB-2* "Katiuska". En concreto se trataba del Grupo 24 con base en el aeródro-

[20] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:202_225_quijote_cap41.jpg obtenida el 19 de octubre de 2015.

mo de Los Llanos (Albacete). Su emblema fue diseñado por Eusebio Alonso Esteban, sargento observador de uno de dichos aviones, el cual lo presentó a un concurso que se hizo en aviación a mediados de 1938[21].

A diferencia del emblema anterior, el cual se puede considerar de composición clásica, el distintivo del Grupo 24 pertenece claramente al ámbito barroco. Su composición es abierta, cada elemento parece fortuito, unido a los demás casi por casualidad. Aquí al autor le importa solamente el efecto global, que debe impresionar al mirarlo, cada elemento por separado pierde su interés[22].

Lámina 6: Distintivo del Grupo 24 de "Katiuskas".
Fuente: Cortesía de ADAR (Asociación de Aviadores de la República).

Así se asiste a la representación de un don Quijote cabalgando con unas botas rusas "katiuskas", con las cuales pegaba una patada al escudo de unidad de *CR-32* "cucaracha" y "as de bastos", con la lanza en ristre con la cual ensarta al águila de la Legión Cóndor, enemigos de dicha unidad con los cuales se batiría en combate en numerosas ocasiones[23].

Se ha de apuntar que las fuentes consultadas no aclaran el uso de dicho emblema de una manera clara, por lo que no se puede confirmar este dato.

Su autor, Eusebio Alonso Esteban, continuó tras el fin de la contienda con su faceta artística, realizando un buen número de obras de temática aeronaútica. Así se representan en sus lienzos numerosas acciones bélicas de la Guerra Civil, en algunas de las cuales se muestra los aviones de bombardeo "Katiuska" en los cuales desarrolló su carrera militar dicho pintor[24].

Sin abandonar Albacete, ciudad de gran vinculación con la aviación desde sus inicios, ya que en fecha tan temprana como 1913 en Los Llanos se estableció una estación del Parque de Aerostación de Guadalajara y en 1917, debido

21 Eusebio Alonso Esteban. "El emblema del G-24". *ICARO*, (1994), núm. 37, p. 5.
22 Jesús Viñuales. *El Comentario de la Obra de Arte*. Madrid, 1986, p. 56.
23 Bruno Barragán Fernández y Carlos Sánchez Martín. *Los campos de aviación en la Guerra Civil. La provincia de Ciudad Real*. Ciudad Real, 2007, p. 205.
24 Entre sus obras se pueden citar: Regreso de servicio; Esperando un servicio; Bombardeo de la Cenia o El suelo de Leonardo.

a la necesaria escala en los vuelos desde Cuatro Vientos a Los Alcázares, se creó el aeródromo de La Torrecica en 1922[25].

Al comienzo de la Guerra Civil, el Estado Mayor del Aire se instaló en la Dehesa de los Llanos, junto al aeródromo y posteriormente la Jefatura Superior de las Fuerzas Aéreas. Allí permanecieron hasta el final de la contienda.

Tras el fin de la guerra, Los Llanos se convirtió en la base de la 13 Escuadrilla Estratégica de Bombarderos, con veinte *Tupolev SB-2* "Katiuskas" procedentes del Grupo 24 de la aviación republicana, citado anteriormente.

Pero será en el año 1974 cuando la base de Los Llanos adquiera su fisonomía actual. La llegada de nuevos aviones de caza de origen francés *Mirage F1* dio lugar a la organización del Ala 14, que habría de recibirlos. Obviamente siguiendo la tradición narrada hasta el momento era lógico que dicha unidad buscara un distintivo para decorar sus aparatos. Quizás no resultara extraño que estando en La Mancha se escogiera un dibujo del Quijote como escudo de armas de la base de Albacete.

Pero dejemos que las palabras de su creador, el teniente general Gómez Arruche ilustren el proceso creativo del mismo[26]:

"En marzo de 1974 se creó oficialmente el Ala 14. Hasta la llegada de los primeros aviones Mirage F-1 a la Base Aérea de Los Llanos en Albacete, en junio de 1975, estábamos en la Plana Mayor dedicados a la implantación de la nueva Unidad el entonces comandante Celso Jaberías y yo, bajo el mando del coronel Zárate, magnífico personaje, listo, gallego y solterón; fallecido prematuramente, que hizo un estupendo trabajo en lo que parecía una misión casi imposible, con el poco tiempo de margen que quedaba para la llegada de los aviones, teniendo que dar un verdadero vuelco a la Base en infraestructura, personal, material y organización.

En esta situación el coronel Zárate me encargó personalmente que buscase un diseño adecuado para el Ala 14 y me entregó cuatro o cinco dibujos que él ya había acumulado. Yo reuní unos cuantos más pero de todos ellos el que más nos gustaba era un "Quijote espantado" que creo procedía de un teniente de la Maestranza de Albacete para el diseño de un emblema de la Maestranza,

---

25 José María Salom Piqueres. "De Florennes a Albacete". *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, (2014), núm. 836, p. 743.

26 Obtenido en http://www.ejercitodelaire.mde.es/ea el 20 de octubre de 2015.

que también buscaba el suyo propio. Posiblemente al coronel Zárate se lo hiciese llegar su íntimo amigo Fermín Tordesillas, a la sazón coronel jefe de la Maestranza.

Lámina 7: Emblema del Ala 14 de la base aérea de Los Llanos (Albacete).[27]

Cogí aquel dibujo, le coloqué sobre la tierra a un lado de un círculo (el color fue un verdadero problema, pues el coronel, cuando se lo enseñaba, reiteradamente me volvía a señalar por la ventana el color de aquella tierra manchega que yo no acertaba a reproducir), los F.1 en el cielo azul, el número 14 bien en rojo para que destacase (otra historia a contar sería la de por qué no se nombró Ala 13 como podía corresponder) y ¡voilá! Ese proyecto finalmente gustó y fue aceptado formalmente por el Mando".

Una característica a destacar de dicho emblema es su evolución a lo largo de los años, siendo modificado en ocasiones especiales como la celebración de los veinte años del Ala 14 o la superación de las 125.000 horas de vuelo de dicha unidad[28].

La última de las iconografías del Quijote pertenece a la Maestranza Aérea de Albacete. El término "maestranza" proviene de las Maestranzas de Caballería creadas a partir de mediados del siglo XVI. Posteriormente se convirtieron en establecimientos militares donde se almacenaba, distribuía, reparaba y fabricaba material de artillería (Maestranzas de Artillería) o se atendía a la reparación y carena de naves y artefactos navales (Arsenales de la Armada) por un conjunto de maestros, delineantes, capataces y operarios de toda suerte que prestaban sus servicios al Estado.

En un período más reciente, el origen directo de esta Unidad es el Decreto de 24 de noviembre de 1939 del Ministerio del Aire, que estableció la Sección

27 www.ejercitodelaire.mde.es obtenida el 20 de octubre de 2015.

28 José Ramón Pardo Onrubia. *Las unidades del Ejército del Aire: emblemas y distintivos (1954-2013)*. Madrid, 2013, pp. 166-168.

de Servicios de Material para satisfacer las necesidades de mantenimiento y abastecimiento de todo el material empleado por el Ejército del Aire. Para cumplir esta misión, se designó a las Maestranzas Aéreas como órganos ejecutivos[29].

Al igual que su unidad vecina, el Ala 14, el origen del distintivo comparte inspiración y momento histórico de creación.

En él se pueden apreciar al cervantino Alonso Quijano y al caballo volador, Clavileño el Alígero, sobre una superficie llana como La Mancha. Don Quijote trata de "reparar"' a Clavileño, mientras las siluetas de dos aeronaves esperan en el cielo para recibir los cuidados del inmortal personaje de Cervantes.

Se trata de un homenaje a la tierra manchega donde está situada la maestranza, pero, al mismo tiempo, es una alegoría de lo que la Maestranza de Albacete pretende ser, imitar la pasión de Don Quijote por saber, buscar, sentirse útil a la sociedad, no cesando en su empeño en la búsqueda de nuevas aventuras y nuevos conocimientos. Y como indica el lema de la unidad "*sicut in terra et in caelo*", es un compromiso por cumplir el vital trabajo en tierra para que las modernas máquinas puedan volar con seguridad en el cielo.

Lámina 8: Emblema de la Maestranza Aérea de Albacete.[30]

29 Juan Antonio Carrasco González y Benito López Camacho. "Maestranza Aérea de Albacete. 75 años de historia del Ejército del Aire". *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, (2014), núm. 839, pp. 1038-1039.

30 www.ejercitodelaire.mde.es obtenida el 20 de octubre de 2015.

5. CONCLUSIONES

A lo largo del texto se ha puesto de manifiesto la hipótesis de partida, que afirmaba que los elementos iconográficos recogidos en los emblemas aeronáuticos retratarían a un Quijote relacionado con el vuelo.

La mayor parte de dichos emblemas se inspiraban en ilustraciones del *Quijote* y más concretamente de aquellas que pertenecían al capítulo XLI de la segunda parte, correspondiente a las aventuras que don Quijote y Sancho Panza sufren a lomos del caballo de madera, el cual lógicamente no vuela ni a dos palmos del suelo pero que a ojos de los inocentes protagonistas parece que surca los cielos por las regiones del aire.

Dicha relación se hace más evidente si se analiza el texto de Cervantes donde aparecen descritos artefactos voladores y detalles de la navegación aérea con sorprendente anticipación y precisión.

En esta misma línea, si en el *Quijote* además de parodiar los libros de caballerias se muestra su evolución y decadencia, se puede apreciar como hay un paralelismo entre el desarrollo y fin de la caballería como elemento dominante en el campo de batalla y la aparición de la aviación y reconversión de los antiguos caballeros en pilotos de caza.

Posteriormente, se analiza el papel de dichos libros en la creación del mito de los caballeros medievales y como los pilotos de caza, prácticamente desde sus inicios compartieron con los primeros caracteres como el equipo, la instrucción, el código caballeresco y los símbolos.

Como consecuencia de todos los aspectos citados previamente, se comprueba que la mayoría de las imágenes quijotescas que aparecen en los distintivos de aviación estudiados corresponden en su mayor parte a unidades de caza, salvo una representación perteneciente a una unidad de bombardeo.

Además es curioso como durante el conflicto bélico español desarrollado durante los años 1936 a 1939, dicho símbolo fuera utilizado por ambos bandos, independientemente de creencias o ideologías. La elección de dicho elemento iconográfico quizá obedeciera a intentar que los combatientes se sintieran identificados con un personaje que era luchador y combativo, además de convertirse en un auténtico mito mundial.

Dichas imágenes eran dibujos originales, inspirados en ilustraciones del *Quijote* y adaptados con mayor o menor éxito según la habilidad del pincel del

artista elegido para plasmar dicho arte, pero lamentablemente al contrario que aquellos grabados y dibujos de las numerosas ediciones de la obra de Cervantes[31], no fueron ni numerosas ni conocidas.

Continuando con dichas representaciones iconográficas se muestran dos ejemplos actuales, ya que las recién creadas unidades exigen nuevos blasones que las distingan. Así en un territorio tan manchego como Albacete se instaló el Ala 14, la cual adoptó en su blasón a don Quijote y a su inseparable Rocinante como homenaje al caballero andante y a la tierra que sobrevolaban sus aviones.

Finalizando la serie de imágenes, está el escudo de la Maestranza Aérea de la misma base, con la que comparte una historia común. Por ello no es extraño que su icono sea nuevamente don Quijote y Clavileño. Aunque esta vez aparezcan representados en tierra, evocando las labores de mantenimiento del personal de dicha unidad, que colabora de una manera importantísima en la realización de los vuelos.

Con la elección de todos estos elementos iconográficos quijotescos, los principales usarios de las mismas, los pilotos de caza trataban de dar tanto a los dibujos como a las frases un toque de humor, como evitando toda alusión a la epopeya o al peligro cierto al que se enfrentaban cada día en lo que los aviadores británicos denominaron como *dogfights* (peleas de perros) un aspecto no muy caballeroso para denominar los enfrentamientos aéreos.

Es obvio que el uso de un icono como el Quijote implica el conocimiento intrínseco y esencial de la obra en cuanto comporta valores simbólicos[32]. Aquellos individuos que emplearon los emblemas citados anteriormente en sus aviones lo hicieron convencidos de que sus ideas, principios o creencias se podían plasmar con las representaciones gráficas comentadas en las páginas anteriores.

Se pretende, pues, reflejar el espíritu de caballeros andantes en una máquina voladora, como puede ser Clavileño, o mostrar a una juventud que no escatimaba esfuerzos en una lucha titánica, como David contra Goliat, pero siendo representados por un icono nacional, el hidalgo manchego don Quijote[33].

---

31 En la actualidad, el Banco de Imágenes del Quijote dispone de 17.603 imágenes de un total de 550 ediciones del *Quijote* publicadas en todo el mundo entre 1605 y 1915. Centro de Estudios Cervantinos: http://www.qbi2005.com/Default.aspx consultado el 20 de octubre de 2015.

32 Jesús Viñuales, *op. cit.*, p. 72.

33 Eusebio Alonso Esteban, *op. cit.*, p. 5.

El paso del tiempo supone también la evolución de la iconografía estudiada, así varía el acento hacía aspectos más tecnológicos, como puede ser la presencia de nuevos modelos de máquinas voladoras, pero aún así se mantiene el espíritu original del icono.

También pueden evolucionar los métodos artísticos, de pintar dichos emblemas con pincel y a mano alzada, se ha pasado a realizar los diseños con complejos programas informáticos que son capaces de plasmar los bocetos con un grado de detalle impensable años atrás.

Como reflexión final, Cervantes se ocupa de incorporar irónicamente en su ficción la preocupación de su héroe por ser pintado y retratado fielmente, como parte de la burlesca insistencia en la exactitud y veracidad de la historia[34]. De ahí el lamento final que Cervantes pone en boca de su personaje, en parte licencia, en parte amenaza, y que como repetido eco suena y resuena en la iconografía del *Quijote* durante los casi cuatrocientos años de su historia editorial[35]:

Retráteme el que quisiere – dijo don Quijote –, pero no me maltrate; que muchas veces suele caerse la paciencia cuando la cargan de injurias.

A juzgar por el gran número de ilustraciones y retratos, la paciencia de don Quijote debe de andar desde hace tiempo por los suelos, aunque precisar los maltratos resulte todavía una tarea inacabada.

[34] Eduardo Urbina. "Don Quijote, libro ilustrado". *Texas A&M University. Cátedra Cervantes, Universidad de Castilla-La Mancha*, p. 3.

[35] II Parte, cap. LIX.