

La IBERIA de Marichín

diálogo con la primera azafata

CARLOS PEREZ SAN EMETERIO

Cuando alguien menciona a María Encarnación Ruiz de Gamiz en esas mastodónticas moles blanquecinas que componen Iberia Campos Velázquez, nota siempre miradas de nostalgia, y es sorprendente. Parece extraño que en aquél frío laberinto de escaleras, rejas, ascensores y mármol, quede otro reducto para la nostalgia que el despacho de Juan Viniestra; y, sin embargo, sucede que al fondo de algún pasillo, a la vuelta de algún salón de reuniones, alguien nos envía un caluroso recuerdo para «Marichín», y al momento alguien más nos pide que le digamos que en aquella casa se la echa de menos, que se añora su paso por Iberia, e incluso que le aconsejemos prudencia en los niveles de lípidos, triglicéridos, glucemias y todas esas cosas que han inventado los médicos para complicarnos un poquito más la vida.

Marichín, una de aquellas primeras azafatas de Iberia, vive en la parte más tranquila y sosegada de la calle Velázquez, no lejos de la sede de Iberia. Han pasado ya cuarenta y tres años desde que le presentaran a su primer DC-4, pero el tan gastado tópico de «viéndola parece que no pasa el tiempo» puede tener aquí bastante de verdad. Ni el rostro, ni la expresión de Marichín han variado sustancialmente mientras Iberia fue cambiando sus DC-4 por los B-747, lo que induce a pensar que las arrugas se ceban en los caracteres apocados, lo que no es del caso. Marichín es una mujer fuerte, extrovertida, que contagia convicción en lo que dice. A diferencia de muchos ilustres entrevistados, a quienes parece que hay que arrancar cada frase de alguna víscera, ella cuenta torrencialmente sus vivencias, y el cronista, a veces, desearía saber taquigrafía o poder escribir a dos manos para que no se le escape nada. Y, además, curiosamente, no parece sorprenderse lo más mínimo cuando quien va a entrevistarla, se presenta sin el bloc recién comprado «porque lo olvidó en el despacho de Juan Viniestra» y con sólo un viejo bolígrafo bic pasado de horas; lo que es de agradecer...

-Ah, no; por el papel no te preocupes, porque aquí tienes de sobra; además, como me dijiste que venías, te he estado buscando algunas fotos de mi primera época, ¿ves...?

Desconecta la televisión para evitar que el sopor del programa «La Tarde» neutralice el efecto del café. La mesa del comedor, convertida súbitamente en mesa de trabajo, ha quedado llena de fotos, carpetas, alguna revista, y muchos papeles en blanco que no van a tardar en llenarse por ambas caras.

*El avión Super Constellation,
al que llamaron el "mejor trimotor del mundo".
En uno de ellos vivió Marichín una verdadera aventura.*



-Mira, aquí estoy yo, sola; es una foto de los primeros años, tuvo que ser del 46 o así... luego, en esa otra estamos cuatro de las primeras y creo que las dos están sacadas en el mismo día: la de aquí arriba soy yo, luego, la de la derecha es María Luisa Relaño, la que tiene el perrito de peluche es Inés Rotaache, y la de la izquierda es María Victoria «Toya» Escardo, que ahora está en Banesto dirigiendo las relaciones públicas de su Presidente.

-¿Mario Conde?

-Sí; efectivamente, con el célebre banquero. «Toya» siempre fue una chica muy inteligente. Luego, ya, más adelante, se incorporaron a Iberia otras amigas nuestras que no aparecen en la foto, como María José Ugarte, que era hija de un Magistrado del Tribunal de la Haya, Lourdes «Lulú» Arana, y Cecilia Albéniz, nieta del célebre compositor. Ah, la otra foto que te había guardado era ésta, con Pilar Mascías ante uno de nuestros DC-4, luciendo el primer uniforme de la Compañía; éste era el de invierno; el de verano, blanco, estaba hecho con tela de paracaídas porque no había dinero para más; ten en cuenta que por aquel entonces cada cual tenía que pagarse sus propios uniformes...

-¿Como era posible éso?

-Como te digo; y el desplazamiento al aeropuerto también corría por nuestra cuenta. Así podrás explicarte el que tuviéramos tantos problemas para llegar a fin de mes...





Cuatro de las primeras azafatas de Iberia. En primer término Inés Rotaache; en segundo, a la izquierda, María Victoria Toya y a la derecha María Luisa Relañó. Al fondo, Marichín.

-¿Como se te ocurrió hacerte azafata?

-Bueno, quizá por vivir cosas nuevas y distintas de las que una chica de mi edad podía vivir entonces. Yo, además, no le tenía miedo a nada. Trabajé poco tiempo en el Ministerio de Asuntos Exteriores, y, en 1942, en plena Guerra Mundial, me las arreglé para irme a Berlín. Entonces un tío mío era el Agregado Militar español en la Embajada, y accedió a llevarme a trabajar con él como secretaria. Estuve dos años, hasta que ya en 1944 la cosa allí se puso imposible porque los bombardeos era continuos, y entonces me volví a España.

-Pasaría bastante miedo, ¿no?

-¿Nada...! ¡Yo era una loca...! ¿Que bombardeaban? Pues igual; al refugio, como si tal cosa, y hasta contando chistes; mira, miedo podrás pasar un poco la primera vez, si quieres, pero luego ya te acostumbras. Lo que después ocurrió fue que en 1944 los ataques aéreos eran ya tan continuos, la guerra estaba ya tan perdida, que mi familia decidió «facturarme» para España y me metieron en un Junkers Ju-52. Menudo vuelo, por cierto, volando por aquí no y por allá tampoco para esquivar a los aviones aliados...

-¿Y lo de Iberia?

-Lo de Iberia fue un anuncio en el periódico solicitando chicas que hablaran idiomas. Yo vivía entonces en San Sebastián con mi familia; un día, por casualidad, vi el anuncio, y como dominaba el inglés, el francés y obviamente el alemán, decidí presentarme a ver que pasaba.

-¿Y qué pasó?

-Que me admitieron. Esto era... en 1946. Ni examen médico, ni cultural, ni nada que se le pareciera. El Jefe me llamó y me dijo: oye, Marichín, ¿tu tienes un traje oscuro? Si, uno azul -le respondí-; pues prepárate porque mañana sales para Canarias en un DC-4... Eso fue todo; y éso era todo para cualquier nueva azafata. Lo único rígido, la única norma que se llevaba a rajatabla era que no nos podíamos casar mientras estuviéramos dentro de Iberia.

-¿Y la familia? Porque tú además tienes un título de nobleza...

-Dos títulos, el de Marquesa de Ulzurum y el de Condesa de Casa Angulo. ¿La familia, dices? ¡Hombre, te puedes imaginar el sofoco! En Alemania estaba, al fin y al cabo, con mi tío, pero lo de azafata suponía venirme de San Sebastián a Madrid, a trabajar (lo que no terminaba de estar bien visto entonces) y, sobre todo, a vivir en una pensión con otras chicas. Mi familia estaba horrorizada; de verdad, horrorizada.

-Y enseguida empiezas a volar.

-Enseguida. ¡Y qué vuelos...! Ir a Buenos Aires te suponía estar treinta y siete horas metida en el DC-4, y cuidando además a unos pasajeros que estaban en su mayoría asustados, cuando no muertos de miedo. Nosotras tratábamos de darles conversación, y ellos poco a poco iban acostumbrándose a la idea de estar viajando por el aire, y empezaban a hablar, y a hablar, y a contarnos sus vidas... Fíjate hasta qué punto que llegamos a llamar a todo ello «el confesionario»...

-¿El Confesionario?

-A ver... es que tu no sabes la cantidad de cosas que nos contaba; bueno, uno llegó a asegurarme que en la bodega de carga llevaba una maleta llena de monedas de oro; sé que hubo incluso serias proposiciones de matrimonio a compañeras mías...

-¿Y cómo era el pasajero de entonces?

-Bueno, era siempre el mismo, o casi siempre; o diplomáticos, o cargos oficiales como el Director de Moneda Extranjera, que viajaba muchísimo con nosotros... luego, en otra escala estaban los que tenían negocios agrícolas con proyección exterior; en particular recuerdo a los tomateros de Canarias, que se pasaban el día yendo a Londres... Y luego, por supuesto, los toreros. Pero se daba, además, un detalle curioso, y es que muchas veces el pasajero elegía a su tripulación; ten en cuenta que en DC-4

estábamos nada más que cuatro azafatas, doce pilotos, doce radios... y el pasajero llegaba a las oficinas de venta, y como entonces se viajaba con más margen de tiempo, no tan «al minuto» como hoy, pues antes de retirar su billete decía: a ver, ¿cuándo van fulanito y menganita de tripulación a Buenos Aires? ¿Tal día? Pues quiero el vuelo para ese día; y claro, como los aviones nunca iban llenos...

-Por cierto, enumérame pasajeros famosos que hayas llevado.

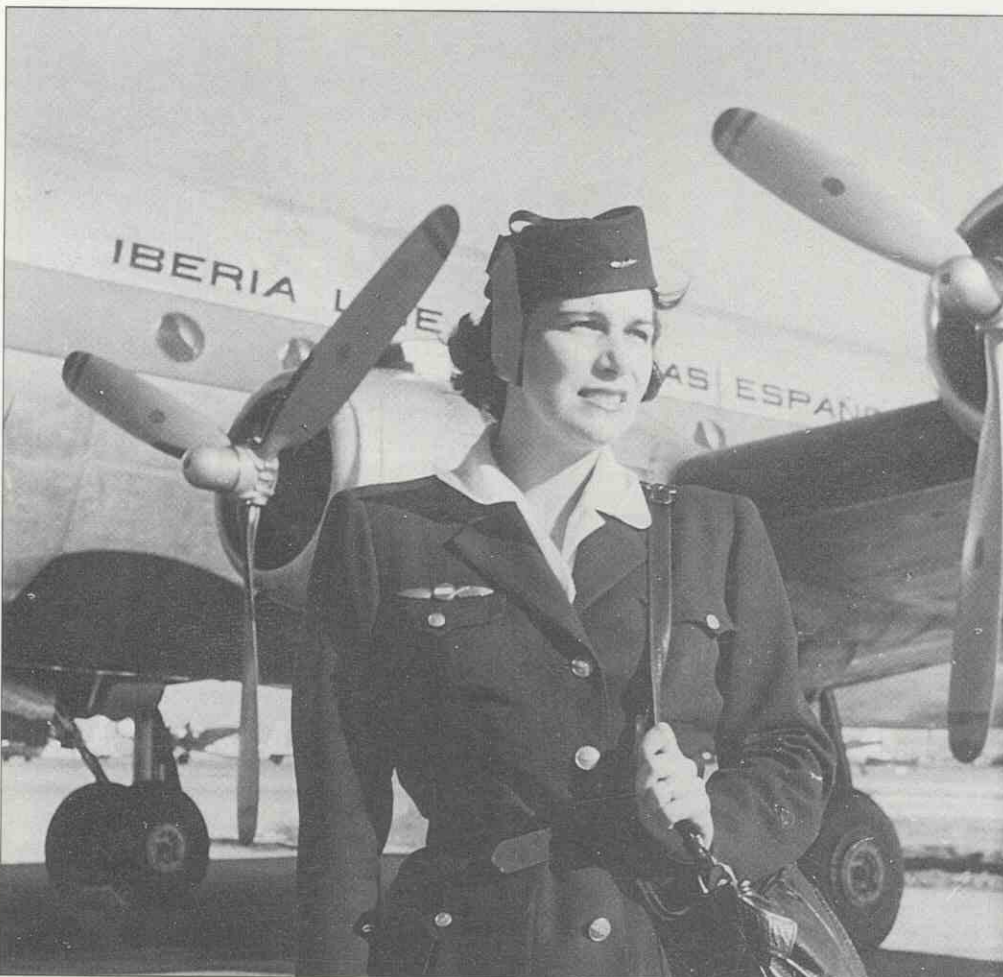
-Muchísimos; no me acuerdo de todos, como es lógico, pero bueno: apunta Charlton Heston, el que hace «Los Colby» en la tele, George Sanders, Yvon Decarlo... y ya, más recientemente, al Cordobés y al Litri «haciendo las Américas».

-¿Y cómo se desarrollaba la vida a bordo?

-Muy bien, excelente, ya te comenté que todo era como una familia, y alguna que otra vez como una familia de película cómica. ¿Tú te imaginas la cantidad de hechos que caben cruzando el Atlántico a la velocidad de un DC-4? ¿Tú te imaginas qué clase de comidas podíamos servir a finales de los años cuarenta con tantas dificultades y tantas cartillas de racionamiento en España? Si aquello era un milagro... un sandwich de tortilla, a veces otro de jamón... paté... una botellita de vino... agua... Recuerdo



La azafata de la fotografía luce el uniforme vigente en 1962.



Pilar Mascías, otra de las pioneras, ante uno de los DC-4 de Iberia luciendo el primer uniforme, de invierno, de la Compañía.

de memoria el comercio que nos vendía las comidas: se llamaba «Alcoceba»; pero, ¡ojo! sólo servíamos sandwich en vuelos largos con el DC-4; en los vuelos europeos con DC-3, nada de nada; y en los trayectos domésticos es que ni siquiera iba azafata.

-O sea, que en un vuelo a Londres, el pasajero no veía un mal bocadillo.

-No; la verdad es que nada; y a veces, a la azafata, a la única que iba, le daba apuro -porque conocía a casi todos los pasajeros- y en alguna escala bajaba al bar del aeropuerto y de su propio bolsillo compraba una botellita de anís o algo así. Es que en aquella época, quienes volaban en avión eran como invitados nuestros, y nosotras nos comportábamos ante ellos como si estuviéramos dando un cocktail en nuestra propia casa.

-Pagábais el anís de vuestro bolsillo; pues vaya un negocio...

-Y tanto; bueno, y eso no era lo más grave: lo peor es que taza que se rompía, o plato que iba al suelo, taza y plato que nos cargaban a fin de mes. Y aún peor: llegaba el avión al aeropuerto, y una vez desalojado por completo, como es preceptivo, quedaba en manos del personal de limpieza; bueno, pues, hazte cargo, en aquella época de carestía... cuando regresábamos a bordo ya no quedaban ni platos ni tazas ni nada que se le pare

ciera. Y el colmo era que luego, al ir a cobrar a primero de mes, oye, teníamos unos descuentos tremendos por platos rotos; vamos, que yo misma llegué incluso a deber dinero a Iberia; tuvimos que protestar, porque si por las buenas nunca llegábamos a fin de mes, pues así...

-Por cierto, ¿cuánto os pagaban?

-Cobrábamos doscientas cincuenta pesetas al mes, a lo que había que añadir ciento cincuenta más por cada viaje, y mil cuatrocientas por cada viaje a Buenos Aires; pero claro es que un viaje a Buenos Aires suponía casi una semana, porque te tenías que quedar allí tres días para descansar... y además el vuelo era tan largo que necesitabas cambiarte de ropa tres veces... bueno. lo que te digo: que alcanzar el final de mes era un milagro; que había que poner dinero: aún más, tenía que quedarme a comer en casa de amigas...

-Bueno, pero luego teníais algún que otro privilegio: los regalitos, la célebre «pacotilla»...

-Sí, hombre, algo había, claro: por ejemplo, siempre que íbamos a Canarias, cada tripulante del DC-4 regresaba con una caja de tomates. Y luego, sí, estaba la pacotilla, que era el derecho que tenían los tripulantes de traer quince kilos de lo que quisiera desde el punto de destino hasta Madrid, sin pagar aduanas. Podíamos traer leche, jamones, quesos... lo que se nos antojara. En el avión había que traer siempre una pacotilla fija, que era la de la Compañía, para proveer las comidas de los pasajeros, y a ella se añadían las nuestras.

-¿Y qué cara ponían los cargos oficiales y los Ministros cuando os veían con pacotillas y cajas de tomates en los aviones?

-Nada, muy bien; se portaban estupidamente con nosotras. El Director General de Moneda Extranjera nos facilitaba cambio de divisas para que pudiéramos ir de vacaciones al sitio que quisiéramos, pero quizá la anécdota más curiosa en este sentido me pasó con el entonces Ministro de Comercio, Arburúa, en 1947, cuando la visita de Eva Perón a España. Mientras María José Ugarte y Lulú Arana iban con la Sra. Perón, a quien toda España llamaba «la Perona», a mí me tocó ir en el DC-3 con el séquito oficial y la Prensa. Y entonces, el Ministro Arburúa, que iba a bordo, me preguntó: «oye Marichín, ¿tú tienes coche? cuando le dije que no, insistió: «¿y no te agradaría tener uno?» Se me ocurrió contestarle afirmativamente, y él mismo me facilitó el permiso de importación de un coche italiano. Aunque no te lo creas, aquello fue una «pequeña revolucioncita» en Iberia; a partir de entonces, más de un auxiliar de vuelo se atrevió a montarse sobre cuatro ruedas...

-¿Qué recuerdas del viaje con la Perona?

-Bueno, que volamos todos a Villa Cisneros, donde los saharauis nos hicieron muchísimas demostraciones con camellos, y sobre todo, que allí no había un mal hotel donde hospedarse; hasta tal punto que tuvieron que desalojar aprisa y corriendo unos acuartelamientos para que pudiéramos pasar la noche, tanto las personalidades invitadas (entre ellas la esposa del Presidente argentino) como las tripulaciones y prensa. Yo no sé hacia donde mandaron a parar a los pobres militares, la verdad...

-A lo mejor a partir de ese hecho decidieron construir el parador de Villa Cisneros...

-Pues no lo sé, pero a lo mejor, vete a saber...

-Por cierto, ¿dónde volabais?

-Bueno, el DC-4 iba en mi época a Buenos Aires, a Canarias, a Roma... el DC-3 a Londres (Croydon) a Ginebra... En Roma me acuerdo que estaban todavía las pistas metálicas que habían dejado los americanos tras la Guerra. Croydon... bueno, eran unos barracones... todo muy rudimentario como corresponde a la época, no ciertamente fácil. Pero todo nos lo tomábamos con deportividad y buen humor.

-¿Incluso las tormentas?

-Incluso las tormentas; lo que no quiere decir que no se pasara miedo; hombre, yo no soy asustona, pero reconozco que yendo a Buenos Aires, a veces... cuando nos metíamos en tormenta, se ponía todo oscuro y empezaban los rayos, y aquellos truenos que parecían explosiones, y los pasajeros, literalmente «a grito pelao»... aquello era para verlo. Yo el día que pasé más miedo en los DC-4 fue en una tormenta sobre el Atlántico, y me parece que iba a los mandos Teodosio Pombo.

-Eso en DC-4, ¿y en DC-3?

-También hubo varias anécdotas, e incluso sustos. Cuando volábamos a Ginebra, me acuerdo que le temíamos mucho al hielo en las alas, que un día, sin ir más lejos, nos obligó a tomar tierra, de emergencia, en un sembrado de Francia. Tuvimos que desembarcar a los pasajeros, y luego, hasta que los pilotos lograron despegar desde aquel campo con el avión vacío... ¡un número! Luego, éso sí, recuerdo también que las salidas de Ginebra encerraban cierto peligro, sobre todo cuando había niebla, porque la punta del ala pasaba muy cerca de una enorme pared montañosa completamente helada, que apenas se veía. Teníamos muy buenos pilotos, pero luego, al aterrizar en Madrid, trataban de asustarnos, y nos decían en plan de broma: chicas, no sabéis como nos la hemos jugado esta mañana...

-Es verdad, era aquella, una época de pilotos legendarios: los Ansaldo, Pombo, Arango, Rego...

-Sí, eran todos fantásticos. Vamos, yo te puedo decir que en la Douglas aseguraron que nunca habían visto a ningún piloto con la categoría y la destreza de Dámaso Arango. Dámaso y otros como él eran tipos fenomenales, a pesar de que sólo contaban con la experiencia de la Guerra Civil, que no estaban «hechos» todavía a la Aviación Comercial, y, anecdóticamente si se quiere, que no hablaban idiomas.

-Y entonces, cuando se volaba por Europa...

-Te puedes imaginar la que se armaba, porque las únicas que hablábamos idiomas éramos las azafatas. Yo recuerdo que iba una vez volando en DC-3, creo que con Ansaldo, y al pasar sobre Casablanca la torre de control de allí empezó a hablarle en francés, y como él no entendía ni palabra, tuve que contestar yo por radio. El problema fue que aquella gente empezó a largar fraseología aeronáutica, y entonces me las ví negras. Luego, al regresar, Ansaldo se presentó en Barajas pidiendo explicaciones sobre el por qué no se nos había enseñado el lenguaje aeronáutico en francés, «porque si no, para qué las hemos escogido sabiendo idiomas...» No, pero, anécdotas aparte, eran unos aviadores fuera de lo corriente. Tu no sabes cómo volaba Dámaso Arango: las pruebas que hacía con los DC-3 en vuelo nocturno, saliendo de Barajas en plena noche, parando motores... Yo muchas veces le echaba valor y le acompañaba en las pruebas.

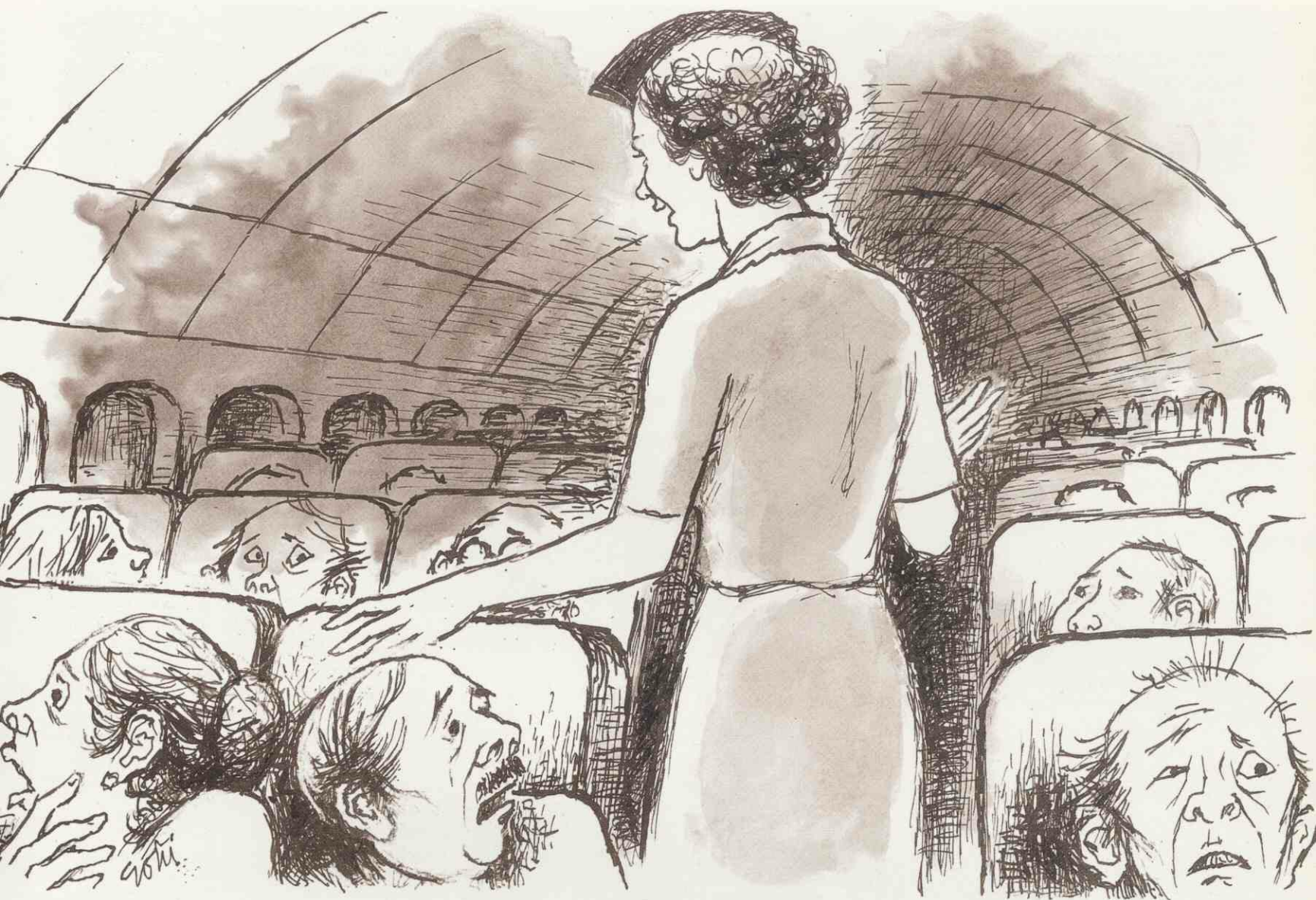
-A pesar de que te estrellaste en Barajas, y precisamente con un DC-3...

-Sí, bueno, éso fue en la Navidad de 1947, el 22 de diciembre en concreto. Íbamos a Londres en un DC-3 que llevaba el Comandante Alfonso Recio de la Serna. Yo ni siquiera iba atada, pues me había sentado encima del cinturón de seguridad; todo transcurría normalmente, y, de pronto, el avión se nos desplomó encima de la pista. Cayó sobre una rueda, y aquello se convirtió poco menos que en una peonza. Qué manera de dar vueltas...

-¿Cuál fue la causa?

-Quiero recordar que formación de hielo en las alas, y aunque aquel DC-3 ya no volvió a volar más con pasajeros, la cosa no tuvo mayor gravedad, pues al poco rato se embarcó a la gente en otro avión igual y se continuó viaje a Londres como si nada. Lo que sí tuvo ya una más trágica coincidencia fue que, justo un año después, el 23 de diciembre de 1948, Alfonso Recio se estrelló con otro DC-3 en Gandesa, por causa del mal tiempo, y murieron todos los que iban dentro. Aquello fue terrible; yo te puedo decir que durante semanas tuve un cierto temor a los despegues.

-O sea, que descontando el aterrizaje de emergencia en el sembrado de Francia,



tienes en tu haber dos accidentes: el de Barajas y el de Bermudas...

-Ya, bien, pero entre uno y otro median ocho años. El de Bermudas fue en un Super Constellation el 25 de septiembre de 1955. El avión (bautizado «La Pinta», pues todos llevaban nombres de carabelas) era muy bonito, pero también complicado en extremo, y con unos motores que tenían muchos fallos. Era un cuatrimotor, y sin embargo, le llamaban en plan de broma «el mejor trimotor del mundo», porque casi siempre llevaba uno averiado; la suerte es que, aun con tres en funcionamiento, era tan ruidoso que la gente no se daba cuenta. Además, ya como anécdota, te puedo decir que aquel nombre en concreto, «La Pinta» no nos gustaba a ninguna de nosotras. Era todo lo «histórico» que quieras, pero...

-Si; creo también que había incluso un chiste: que los pasajeros de Iberia iban a América con «La Santa María» y se volvían con «La Pinta».

-No; éso no lo sabía, tiene gracia. Bueno, el caso es que aquel día habíamos salido en «La Pinta» en vuelo regular La Habana-Madrid con Fernando Bengoa a los mandos, y cuando nos preparábamos para hacer la primera escala téc-

nica en el aeropuerto de Kindley Field, en las Bermudas, Bengoa se dio cuenta de que la pata derecha del tren permanecía arriba y no quería bajar. Avisó por radio a la torre de que tenía un problema, y que iba a tratar de resolverlo con los procedimientos de emergencia; y acto seguido me llamó a mí a la cabina.

-¿Tu eras la única azafata?

-La única. Me acuerdo que la tripulación la formábamos Bengoa de Comandante, Pepe Arango y Fernando Rein Loring como Pilotos, Pérez Vega de Radio, y como Mecánicos, Félix Vicente y Alejandro Aragón, al que llamábamos «Orate Frates» porque hablaba como un cura. Luego, en cabina, iba yo, auxiliada por dos camareros.

-¿Y cuántos pasajeros?

-Veinticinco, entre ellos un niño pequeño.

-¿Como se desarrolló la cosa?

-Bueno; Orate Frates puso manos a la obra intentando arreglar la avería, y anduvo largo rato tocándole al sistema hidráulico; y yo mantuve al pasaje informado en todo momento del desarrollo del problema, porque creí que era lo mejor, y efectivamente, lo fue: hubo miedo, debió haberlo, sin duda, pero la gente se comportó de maravilla. Incluso

cuando Bengoa picó ostensiblemente al Super Constellation para ver si la rueda bajaba por sí misma, el pasaje se tragó su miedo. Yo, entre tanto, intentaba con mi actitud «relajada» dar ánimos e infundir calma, también porque confiaba mucho en los pilotos.

-¿Cuánto duró el drama?

-Pues duró bastante; unas cuatro horas. Cuando ya no quedaban más procedimientos que cumplir, Fernando Bengoa llamó por radio al aeropuerto de Nueva York donde el fabricante del «Super» tenía instalada una filial para asistencia técnica, «LASI», y desde allí, sólo pudieron decirle que... agotara el combustible y aterrizará sin tren.

-¿Y así estuvisteis... cuatro horas?

-Si; así, cuatro horas, intentando que la moral del pasaje no decayera. Cuando Bengoa me avisó de que el combustible por fin se estaba agotando, preparé a la gente para el aterrizaje de emergencia, con los cinturones de seguridad apretados y la cabeza próxima a las rodillas. Entonces tuve un conato de histeria en una pasajera que hube de atajar muy a tiempo con un par de bofetadas. ¡Ah! y unos segundos antes de que nuestro avión enfilara la pista, un sacerdote que iba a bordo, en quien nadie había repa-

1968. La época del «Rosa Real»,
en la que Marichin era Jefa de Azafatas,
hasta los primeros años de la década de los setenta,
en que pasa a ser Instructora.



rado, administró una Absolución general de nuestros pecados sin que ninguno de nosotros se diera cuenta.

-Pero al final, todo acabó bien.

-Sí; claro. El Super Constellation, «La Pinta», se deslizó por la pista bañada en espuma, y todos abandonamos el avión por nuestro propio pie. Luego, cuando días más tarde un equipo técnico levantó el avión por medio de colchones inflables, uno de los colchones se pinchó, el avión se desplomó y resultó con más daños entonces que en la toma de emergencia de Fernando, que fue algo impecable.

-Bueno, y luego... nada; regreso a España y punto, ¿no?

-No; tampoco fue éso: Iberia mandó otro Super Constellation, pero sólo una parte del pasaje quiso volver en él; y además, de los dos camareros que me acompañaban, uno de ellos no lo volvimos a ver más en nuestra vida. Nada más bajar de «La Pinta» pidió la baja en Iberia, y... hasta hoy...

-¿Y tu?

-Yo tomé unos días de vacaciones y



Azafata con el uniforme de 1972, el llamado «Jockey», que Marichín define como futurista, precioso, con garra.

me fui con mi familia a San Sebastián. Tenía a todos los periodistas detrás de mí haciéndome preguntas de cómo nos habíamos estrellado... y qué se sentía en momentos de tal peligro... Aquello era tan tremendo que decidí «perderme» varios días.

-Y continuaste tu vida profesional como siempre: Super Constellation, luego DC-8/50...

-Sí; yo seguí con el «Super» y luego, durante todos los años sesenta, continué en activo en la flota DC-8; después pasé a ser Jefa de Azafatas y terminé como Instructora en los primeros años setenta. Yo viví todo lo del «Rosa Real» aquel...

-Sí, el uniforme de vuelo del 68.

-Efectivamente, ése que no gustó a nadie.

-¡Ah!, no sabía eso, cuéntame...

-No; mira. Descontando el primer uniforme, que era una cosa espartana que nosotras mismas tuvimos que ir modificando y adaptando a lo que exigía el uso, el primero «aceptable» que nos pusieron fue el de Pedro Rodríguez en



Personal de Iberia en 1977, con uniformes que también gozaban de la simpatía de Marichín.



Uniforme de Auxiliar de vuelo, también de Elio Bernhanyer, de 1983.

los años cincuenta, que era azul, y que, con algunas modificaciones, vivió hasta 1968. Entonces apareció el «Rosa Real», que era muy feo; tan feo que sólo duró hasta 1972, en que Elio Bernhanyer diseñó el de «Jokey», que era futurista, precioso, con garra... En Europa nos felicitaron por aquel acierto pleno. Luego, los que le sustituyeron en 1977 y 1983, obra también de Bernhanyer, siguen estando bien, son bonitos.

-¿Y qué sientes al ver a las azafatas de ahora? Te parecerá todo muy distinto ya, ¿no?

-Pues sí, la verdad es que sí. Ocurre que lo de ahora lo encuentro todo muy impersonal; porque, entre comidas... entre repartir periódicos... entre las na-

ranjadas... ¿tu crees que da tiempo a hablar con el pasajero, máxime cuando la velocidad del avión ha hecho que los vuelos sean tan cortos? Luego, las relaciones laborales de ahora, ya no las conozco en detalle: en mi época, te puedo decir que nos explotaban; sencillamente nos explotaban; nos pasábamos el día volando y no podíamos llegar a fin de mes hasta el punto que había pilotos que de cuando en cuando retrasaban deliberadamente el aterrizaje para que nosotras pudiéramos cobrar el plus por aterrizaje nocturno; porque, éso sí: dinero no habría, pero compañerismo...

-¿Y ahora?

-Bueno, ahora las azafatas están sindicadas, pero yo no veo que su retribu-

ción... Ya te digo que en mi época la cuestión económica era mala; luego, en los años setenta, la cosa mejoró, llegó a ser incluso muy buena; pero, ahora... ¡caramba, si todo el mundo es «fija discontinua»...! Yo no veo que así... Y luego, además, ya al margen de lo profesional, yo me hubiera ocupado de reglamentar el uso del término «azafata», un nombre precioso, un acierto de la Iberia de aquella época, pero, por Dios: ¿tu te crees que está bien llamar azafatas a las niñas que cuentan las respuestas acertadas en los concursos de televisión? Eso es una barbaridad...

-El tiempo, Marichín, que tantas y tantas cosas cambia. Es una pena que mi generación sepa tan poco de aquella otra de postguerra, la tuya, a la que tocó hacer tantas cosas en tiempos tan difíciles...

-Cierto; y no te creas que lo pasábamos tan mal. No teníamos nada, eso es verdad, pero también éramos capaces de ser felices con menos cosas y con más sencillez, no sé, porque, oye, es que a veces parece que tu generación nació aburrida; tenéis de todo, os sobra casi todo... y nunca estáis satisfechos... A propósito, ¿cómo me decías que se llama tu revista, *Aeroplano*? ¿Y sólo hacéis un número al año?

Anochece, y la mirada de Marichín se pierde hacia el pasado a través de la ventana, hasta dar en los bloques de hormigón y cristal de Campos Velázquez. Acaba de empezar a llover suavemente sobre Madrid y las calles mojadas parecen multiplicar las luces de los coches reflejadas por el agua. Dentro de unos minutos, todo el centro de Madrid será un laberinto de limpiaparabrisas, embotellamientos y mal humor. Al fondo, en Campos Velázquez puede leerse la palabra Iberia en grandes letras luminosas; la Iberia de hoy, tan distinta de aquella Iberia de Marichín que hemos vivido juntos durante toda una tarde; la Iberia de los DC-4 y Super Constellation, la de Dámaso Arango, la de la pacotilla; la Iberia que ya no volverá. Ha llovido mucho, y sigue lloviendo sobre nosotros. ■

Postdata.—

*A finales de abril, poco después de tener lugar esta entrevista, llegaba hasta *Aeroplano* la triste noticia. Marichín se nos había ido. La diabetes que durante años la acompañó puso fin a una vida de vigor, de optimismo y de bien hacer. Ahora, sus palabras, el testimonio fiel de sus vivencias, quedan ya aquí para la Historia. Nosotros nunca podremos olvidarla.*