

Mano a Mano: Un A340-600 de Iberia lleno de ilusión para Guatemala

Javier Ortega Figueiral
Enviado especial a Guatemala

En este terrible 2005 en lo meteorológico, que ha afectado repetidamente a Centroamérica con incontables desastres naturales, el huracán Stan golpeó con fuerza a Guatemala en los primeros días de octubre. Mano a Mano, la ONG de los empleados de Iberia, reaccionó con rapidez ante una gravísima situación de un país seriamente afectado. Hemos tenido el honor de ser testigos de una operación que convierte a una línea aérea en un símbolo de esperanza.

El IB6319 Madrid-Ciudad de Guatemala del pasado 25 de octubre no fue un vuelo más de *Iberia*. Fue una ocasión excepcional para ver como funcionan las cosas cuando se hacen con ganas, cariño y, sobretodo, desinteresadamente. Así, cuando el avión que me traía de Barcelona llegó a Madrid pasó junto a uno de los diez Airbus A340-600 –el matriculado EC-INO, bautizado como “Gaudí”- de los que dispone la compañía y pude fijarme en la carga que le rodeaba. Llevaba unos distintivos especiales de *Mano a Mano*. Por el otro costado, en las escaleras de pasaje, el movimiento de personal subiendo cajas a la cabina de pasajeros era incesante. Resultaba impresionante ver el operativo montado alrededor.



A las 14 horas pudimos acceder a la plataforma donde estaba aparcado y allí nos recibió Fernando Conte, presidente de la empresa, y hablamos con el embajador de Guatemala en España, Roberto Gereda, uno de los grandes impulsores de este vuelo, persona fabulosa, que solo unos minutos antes estaba remangado en la cabina ayudando a colocar cajas en la parte superior del avión. Parecía mentira lo que abultaba todo lo que se iba a cargar en las inmensas bodegas, pero fue aun más impactante la visión de la cabina de pasaje, totalmente forrada con plásticos y con paquetes en todos y cada uno de los asientos. Las 298 butacas de la clase turista estaban ocupadas por diferentes productos y, como no había mas sitio en esa sección, se decidió a última hora aprovechar 18 asientos de la clase Business Plus para transportar aun más material de la ayuda humanitaria. En este caso se trato con especial mimo a esas butacas, que tenían un aspecto excepcional aquella mañana de martes.



El embajador y su esposa despedían emocionados a la aeronave que iba a desplazarse directamente a su país. Por su parte, el presidente de *Iberia* volvía a su despacho satisfecho con la sensación de haber cumplido con una misión fabulosa. Todos los que habían colaborando en las tareas de preparación se sentían igualmente orgullosos del trabajo que habían realizado desinteresadamente, como todo lo que se hace con y para *Mano a Mano*.

Ya a bordo, con las puertas cerradas y a punto para rodar, constaté que sólo íbamos a volar 17 personas en ese inmenso avión. Entre estos, la tripulación técnica, formada por tres pilotos: el comandante Antonio Artime y los hermanos Iñigo y Javier Fernández Moreno, encantados con poder colaborar en sus días libres. En la cabina de pasajeros, la sobrecargo Julia Vidriales y el TCP Antonio Jiménez, ambos simpatiquísimos y desde el principio nos hicieron sentir como en casa. Por parte de la Dirección de Iberia, el responsable de Relaciones Institucionales Francisco Extremera y la jefe de Prensa, Margarita Blanco. Y, evidentemente, no podía faltar en ese vuelo la presidenta y alma de la ONG de los empleados de la compañía: María Alventosa, que es a su vez azafata de la flota de A340.

La organización

Tras un par de horas en el aire, la tripulación auxiliar sirvió una deliciosa comida, selección de los menús creados por el “chef” Sergi Arola para la aerolínea. Toda una

primicia, ya que estos no se presentaban hasta la semana siguiente en las líneas intercontinentales para los que fueron creados. Durante este almuerzo me senté junto a María Alventosa para saber del funcionamiento de esta ONG en general y sobre este envío a Guatemala en particular. Me contó que, oficialmente, *Mano a Mano* existe desde 1994, tras un primer año de buenas intenciones, basadas sobretudo en transportar productos de primera necesidad a Guinea Ecuatorial, aprovechando la única frecuencia semanal de *Iberia* a Malabo, que era también el único enlace internacional que tenía ese país. Al ver el potencial y las ganas de hacer muchas más cosas, aprovechando todas las ocasiones posibles, se creó finalmente la fundación, uniendo los viajes de los tripulantes con la cesión de espacio en las bodegas de los aviones de la compañía, para posteriormente ampliar esa implicación a todos los empleados de la empresa, más allá del colectivo de tripulantes de cabina de pasajeros (TCP) y técnicos de vuelo.

Desde entonces, además del propio transporte de material, se han financiado y mantenido colegios, guarderías, reinsertado niños abandonados, o curado a pequeños enfermos trasladándolos a España desde sus países de origen. María continúa explicando cosas sin parar, como los países en los que se centró la ayuda hasta el momento: Ecuador, Perú, Cuba, Argentina, Guinea Ecuatorial, y desde el año pasado, con los vuelos directos a Centroamérica desde España, se están programando nuevos proyectos de todo tipo.



Me quedo con una frase grabada: “esta ONG no es simplemente un grupo de ayuda, no es para nada proselitista, sino que es una cadena de favores. *Mano a Mano* llega directamente desde el problema a la solución y hace todo lo posible para estar ahí y arreglar muchas cosas”. Actualmente hay 500 socios activos, pero cuando se trata de apoyar cualquier proyecto, la implicación de todos los empleados de la compañía es máxima y tripulaciones de vuelo, personal de tierra, de mantenimiento o carga colaboran desinteresadamente en todo. Incluso gente ajena a Iberia se implica en todo esto. “En los 11 años de historia, llevamos repartidas más de 1.200 toneladas de ayuda”, recuerda Alventosa. “Nuestros ingresos provienen en su mayor parte de donativos y aportaciones anuales de nuestros socios. Espero que tras este vuelo, vuelva a crecer la sensibilidad y gente como la que lee *A/L92*, amantes e interesados del mundo de la Aviación, colabore con nosotros. No dejamos de hacer algo directamente relacionado con este mundo” concluyó.

Algo más tarde, Francisco Extremera me explicó cuán complicado fue desprogramar al EC-INO de sus vuelos habituales. El día anterior había llegado por la noche de Tenerife Norte y desde el desembarque de los últimos pasajeros la actividad en el interior de este

A340 fue constante. Y es que una cosa es la carga que se llevaba en bodega, paletizada y ordenada, con un trabajo tremendo, pero que se había realizado en la Terminal de *Iberia Cargo*. Pero la colocación de todos los paquetes en todos y cada uno de los asientos supuso un autentico encaje de bolillos de varias horas.

Extremera recuerda también otras grandes movilizaciones, como el envío de dos DC-10 y un 747 a Honduras y Nicaragua años atrás por razones similares -el huracán Mitch- el aprovechamiento del envío de cuatro Airbus A319 para la base de Miami, que volaron desde Europa a Estados Unidos cargados hasta los topes de ayuda para los damnificados de terremotos en El Salvador, o los vuelos especiales a la Republica Dominicana, Zaire o Venezuela para paliar en lo posible los daños sufridos allí tras catástrofes naturales. Este reconoce que lo más satisfactorio de su cargo, las relaciones institucionales de la compañía, no es tratar con embajadores, presidentes de comunidades Autónomas o gerentes de grandes corporaciones, sino la coordinación entre *Mano a Mano* y la cúpula de *Iberia*, para conseguir acciones tan importantes como el viaje que estábamos realizando.

Durante el largo vuelo, recorrí varias veces el avión, desde punta a punta, pasando lentamente por sus dos pasillos, siendo consciente de la importancia y también del exotismo de esa ocasión. Desde la fila 11 hacia atrás todo era puro y extraño silencio, solo roto por el rumor constante de los cuatro motores. Donde normalmente irían sentados decenas de pasajeros se acumulaban entonces cajas, grandes paquetes y botellas de plástico. A un lado mantas, al otro antidiarreicos, mas allá arroz, “potitos” de comida infantil y agua embotellada. Mas atrás, turrón, leche entera y maternizada, aceite, pañales e incluso los componentes de control de la planta potabilizadora portátil que iba alijada en la gran bodega inferior. Esta iba a rebosar de materiales mucho más voluminosos. Era una imagen inolvidable.

La llegada a Guatemala

Tras diez horas de vuelo entramos en el Continente por la costa Norte de Honduras, concretamente pasando sobre San Pedro Sula, a la sazón otro destino de *Iberia* en la región, cuyo aeropuerto era fácilmente distinguible 31.000 pies más abajo. La masa forestal de la zona seguía ininterrumpida borrando cualquier rastro de fronteras de las que aparecen en los mapas, pero que no se distinguen con los propios ojos. Con el avión descendiendo, dimos un amplio viraje para sobrevolar a baja altura la ciudad de Guatemala, la más grande y poblada de Centroamérica, con casi 3 millones de habitantes, para dar un giro final sobre el lago de Amatitlán, que veíamos tanto por la ventanilla como por la pantalla central de televisión, que emitía la imagen real desde el timón de cola. Ya en final, la pista 19 aparentaba mucho más corta de lo que era, 2.989 m., y con el avión completamente cargado llegamos hasta el final de la misma. El modelo -600 es tan largo que tiene que hacer incluso “backtrack” (giro sobre si mismo) en la misma pista de vuelo para volver rodando hacia la terminal. Quedamos parados en la entrada del aparcamiento, ya que es costumbre en el aeródromo “La Aurora” el remolcar a los aviones hasta el puesto de estacionamiento para aprovechar al máximo el espacio.



Con el avión por fin parado, calzado y adosado a una pasarela telescópica de embarque, la tripulación técnica salió de la cabina y les dimos un aplauso merecido por el buen trabajo realizado, compartido por la tripulación auxiliar por hacer lo propio con los pocos pasajeros que habíamos disfrutado de un servicio fuera de serie. De repente empezó a aparecer gente por la puerta 1L que venía a recibirnos, pero, sobretodo a recoger los 55.000 DGS. de carga que transportaba el avión. En cuanto llegaban a la zona de asientos donde estaban situadas las cajas, las expresiones eran de incredulidad y emoción. Todos y cada uno repetían el mismo gesto, llevándose las manos a la cabeza o tapándose la boca ante el panorama que presentaba la práctica totalidad de la cabina, gesto que repitió Wendy de Berger, esposa del presidente de Guatemala, que desde los primeros días de las tormentas ha querido estar en primera fila de las ayudas a su pueblo. También subió a bordo el director general de Aeronáutica Civil quién nos invitó a presenciar al día siguiente la exhibición de los “Thunderbirds”, la patrulla acrobática de la USAF, dentro del festival aéreo anual de la ciudad, cuya recaudación integral estaba destinada a los afectados por el Stan, un nombre ya presente en nuestras cabezas, pero que iba a ser el denominador común de las siguientes jornadas con *Mano a Mano* en el país.



Maria Alventosa estaba visiblemente conmovida ante la reacción de todos los que habían subido ya al avión. En su rostro se reflejaban las escasas dos horas de sueño conciliadas en las últimas treinta y tantas y la satisfacción de ver que estábamos ya en Guatemala con todo ese material rodeándonos. También estuvo con nosotros en los primeros momentos en ese país el embajador español, Juan López Doriga y su esposa,

de una calidad personal que hacen enorgullecerse del cuerpo diplomático. Estuvo en un segundo plano discretísimo, pero presente en la entrega.

En el tiempo transcurrido desde la primera inspección a bordo cayó la noche, y bajamos a la plataforma ya con un cielo estrellado. Allí, los “pallets” de carga que 12 horas antes reposaban sobre la plataforma de Barajas habían llegado a su destino, y los iban bajando en grandes vehículos de “handling”. Sin darnos cuenta, todos los que habíamos volado hasta allí rodeábamos en semicírculo uno de estos grandes paquetes de cerca de 4.000 Kg, y con todo lo que se había vivido hasta entonces, la sobrecarga no pudo aguantar tantas emociones y rompió a llorar, contagiando a algunos más del espíritu solidario y de entrega desinteresada de aquel día. Cuando subimos de nuevo a la cabina de pasaje para coger nuestras pertenencias, se había formado una fila de voluntarios locales, vestidos todos con un vistoso color amarillo, que hicieron una cadena humana que se pasaba los paquetes desde la parte posterior hasta la puerta de salida delantera. Otra imagen impresionante de una actuación más ‘mana a mano’ que nunca.



Al día siguiente nos dirigimos con un pequeño autobús hacia una de las zonas más afectadas por la devastadora tormenta: Panabaj, un poblado de 8.000 habitantes junto a Santiago de Atitlán. Resulta difícil explicar la sensación percibida al recorrer un escenario como los que uno solo había visto hasta entonces en televisión o incluso en películas: debido a las interminables tormentas de varios días, un volcán, el Toliman, se deshizo parcialmente abriendo una brecha de 100 por 300 m., arrasando totalmente toda la zona y llevándose por delante a miles de personas. Buena parte de estas siguen desaparecidas y todas sus pertenencias, casas y vidas fueron parciales o totalmente borradas de la faz de la tierra. El recién inaugurado hospitalito local ha quedado sepultado bajo 3 m. de barro, así como campos de cultivo, pequeños comercios y casas. Si ver toda esa desolación provocaba escalofríos, más lo era pensar en el sufrimiento de los afectados. A pesar de ello, muchos se consideraban afortunados de seguir viviendo y asumían que lo sucedido era, sencillamente ‘voluntad de Dios’. Cientos de personas fueron realojadas en refugios improvisados, iglesias o reubicados en otros lugares, que recibieron, bajo supervisión de responsables designados por *Mano a Mano*, la ayuda enviada desde España con *Iberia* en este y los vuelos regulares siguientes.



Desde nuestra privilegiada perspectiva occidental, ayudar a quien le necesita es lo menos que se puede hacer. Y en eso estaba también la primera dama del país, volviendo de nuevo a la zona afectada a la que llegó en un helicóptero Bell 412 de la Escuadrilla Presidencial, una de tantas aeronaves locales que, desde el mismo día de la catástrofe, el 4 de octubre, se dedicaron a ayudar a los ciudadanos, no solo en Panabaj, sino en otros tantos lugares distribuidos por una tercera parte del país, en el altiplano y la costa del Pacífico -las más afectadas-, totalizando 103 municipios y 15 departamentos que en mayor o menor medida, han sufrido el efecto del Stan. Viendo todo eso, resultaba difícil valorar si toda la ayuda con la que habíamos volado hasta allí el día anterior era una gota en el mar, en un lago o en un vaso, pero, en todo caso, era algo que iba a llevar alimento, esperanza y ayuda a gente que verdaderamente necesitaba todo eso.

Un país fabuloso

Sin embargo, no todo debe ser ayuda y apoyo de modo altruista. Todos estábamos convencidos de que el mejor modo de que Guatemala supere esta crisis y salga adelante es, a corto plazo, mediante el turismo. *Iberia* ha apostado fuerte por este destino, con tres vuelos semanales desde Madrid, en lo que es el primer enlace directo entre el país y Europa en la historia, una ruta que se estableció hace ya un año y de la que los responsables de la misma están muy satisfechos, tanto en ocupación como en carga transportada, tal y como nos comentaban tanto la gerente de la aerolínea para Centroamérica como la representante local.



También el director general de Turismo guatemalteco nos habló de la reactivación del Turismo. Guatemala es un lugar rico en belleza natural y cultural, que responde perfectamente a la frase “país de la eterna primavera”, un tópico que puede sonar un tanto trillado o rozando lo meloso, pero que resulta verídico al vivirlo en primera persona: Chichicastenango, las costas sur, Antigua, la región oriental, las Verapaces, Tikal o Atitlán, son lugares maravillosos por descubrir, que tienen unas ganas locas de recibir a nuevos visitantes, que se encontrarán allí mas como viajeros especiales que como turistas, por lo atractivo y diferente que es desplazarse hasta allí. Un territorio que sorprende y fascina, que tiene hoteles que son destinos en si mismos, complementados por algunos de los principales atractivos históricos y naturales del mundo. La mayor parte de estos no sufrieron daño alguno tras el paso del Stan, y esperan con los brazos abiertos a aquellos que quieran conocerlos. Les animo a que lo hagan.

RECUADRO

Una presidenta de bandera



Nacida en Valencia hace 44 años, María Alventosa, la máxima responsable de *Mano a Mano*, lleva trabajando como azafata de *Iberia* desde los 19 años, alternando su trabajo con estudios de antropología social. A los 29 años, se le diagnosticó un cáncer en el sistema linfático que le daba tres meses de vida. Una situación que le dio un evidente giro radical a su vida. Sin embargo superó con toda la fuerza esa maldición y durante su convalecencia se implicó en diferentes proyectos de ayuda. Con 32 años, ya reincorporada a su trabajo, empezó a perfilar la idea de una ONG aplicada a una

compañía de aviación: aprovechar el espacio sobrante de las bodegas de los aviones y el equipaje de los tripulantes para poder transportar ayuda a países y gentes necesitadas, algo que aparentemente es sencillo, pero que requería de una constancia y definición que costó algún tiempo perfilar.

Lo que empezó con pequeños envíos que llevaba ella misma, se extendió a sus compañeros de tripulación, posteriormente a cajas, a contenedores e incluso a aviones enteros, todo ello poco a poco, responsabilizándose de la evolución de las ayudas y del crecimiento e importancia de los envíos. María se ha dejado la piel en cada proyecto de *Mano a Mano* y con ella, mucha gente, que cree en que hay muchas cosas por hacer. Se define como “cochinamente humana”, amante de los placeres terrenales, pero sabedora que si se quiere mejorar el mundo se ha de empezar por uno mismo. Vive con pasión sus otras facetas, como la escritura, la política –acaba de matricularse en Ciencias Políticas- y la familia.

RECUADRO

Los colaboradores del vuelo



Su ayuda fue de forma totalmente desinteresada, pero es un deber recordar quienes fueron las empresas, ciudadanos particulares y organismos que se volcaron en el vuelo solidario respondiendo a mano a mano: *Iberia* cedió el avión; AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), eximió del pago de todas las tasas; CEPSA y Repsol proporcionaron gratuitamente el combustible, mientras que CLH hizo lo propio en su distribución; Gate Gourmet cedió el “catering”; y Cafares, Laboratorios Alter, Rotary Club, Fundación Coca Cola, Legalitas, Farmamundi, Dinotec y la Asociación de Empresarios Hosteleros de Madrid y muchos particulares aportaron buena parte de los productos, hasta superar las 55 toneladas que se transportaron en el IB6319 de aquel 25 de octubre y en los vuelos regulares que le siguieron, ya que se superó con creces la carga que podía llevar aquel vuelo especial.