

Mexicanos son exitosos en otros países

Por Gabriela Gutiérrez M.

EL UNIVERSAL

CD. DE MÉXICO.- A los 55 años, Miguel Batanero, piloto aviador desde los 19, vivió en carne propia la frase “comenzar desde cero”, cuando en el invierno de 2012 llegó a Seúl, Corea del Sur, expulsado del mercado mexicano que no estaba dispuesto a pagar lo que valía su experiencia o siquiera contratarlo por su edad.

Lo primero que hizo al arribar al departamento que rentó para él Asiana Airlines, la aerolínea para la que trabaja desde entonces, fue llorar. “Estaba lejos de la familia, de todo mi ambiente. Ese día me metí a la cama vestido, como a las cinco de la tarde y me puse a llorar, totalmente deprimido”, recuerda.

Dos días más tarde dejó la añoranza en ese lugar al que aún no podía llamar hogar y se presentó a servicio: “Volando se me olvida todo, el estrés, los problemas. Así somos los pilotos”, dice Batanero.

Ahora se los disputan

Tifones, heladas, viajar en jeeps de la Segunda Guerra Mundial adaptados como transporte público, dejar el auto en marcha mientras se hace el supermercado o escuchar las quejas de hijos, a quienes sus compañeros les hacen el feo por ser extranjeros.

Estas son sólo algunas experiencias de unos 200 pilotos mexicanos que viven en países asiáticos, según cálculos de los propios aviadores residentes en Filipinas, Qatar, China e India. Ahora la mayoría de ellos reciben salarios que van de los 10 mil a los 20 mil dólares, después de que en México les cortaron las alas para volar.

María de la Luz Aguilera, especialista en Aeronáutica del Instituto Politécnico Nacional, comenta que bajo las condiciones actuales del mercado en México, los pilotos aspiran a salarios de unos 50 mil pesos mensuales. Y es que en los últimos años, los sindicatos de aviación perdieron poder y los salarios de los pilotos se desplomaron a la mitad, explica la experta.

La mayoría de los pilotos en el exilio provienen de la extinta aerolínea Mexicana, que en su último año de ejercicio (2010) daba trabajo a cerca de 800 aviadores, según estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Hoy ellos son disputados por un creciente mercado de aviación en Asia y Medio Oriente, gracias a sus habilidades para pilotar aeronaves.

Ted Revis, presidente de VOR Holdings, una empresa que se dedica a reclutar pilotos para 23 aerolíneas en China, explica en entrevista que 25% de las contrataciones que ha realizado son de aviadores mexicanos: “Muchos pilotos en el mundo pasan la mayor parte del tiempo en piloto automático y sus habilidades para volar no son tan buenas. Lo que vemos en los pilotos mexicanos es que saben volar manualmente y lo hacen bien y eso es lo que buscan las aerolíneas chinas”.

Los pilotos de Mexicana estuvieron mucho tiempo en un estado de “negación”, esperando que la aerolínea volviera a despegar, y cuando se dieron cuenta de que esto no sucedería, ya era muy tarde para ellos, pues la mayoría de las empresas comerciales en el extranjero aceptan pilotos hasta de 52 años “porque buscan que vuelen para ellos los siguientes 10 o 12 años”.

Este fue el caso de Batanero, quien se desempeñaba como piloto de Mexicana de Aviación

desde 1976, y tras su cierre, en 2010, apoyó durante dos años las manifestaciones sindicales: “No sirvieron para nada, más que para hacer el ridículo y gastar los ahorros que tenía para mi pensión”, recuerda ahora.

Asia y Medio Oriente

Cuando el capitán Carlos Limón llegó a Qatar, parecía más que se había mudado a una película de ciencia ficción que a un País de Medio Oriente.

Las señoras dejan el coche en marcha y se meten a comprar al supermercado para que no se encierre el calor. No hay ladrones, porque no hay desempleo y tampoco se pide limosna. Los estacionamientos son gratuitos y el dar propina no existe.

“En tres años que llevo aquí, una vez vi en el periódico que robaron un carro y en dos ocasiones que había habido un asesinato”, dice Limón desde la casa que Qatar Airways, la empresa para la que trabaja, le paga.

Así vive uno de los países con el Producto Interno Bruto per cápita más alto del mundo, con 93 mil 825 dólares anuales, 10 veces más que los 9 mil 748 que le toca a cada mexicano, de acuerdo con datos del Banco Mundial.

En este pequeño País con una población similar a la de Querétaro, viven unos 80 pilotos mexicanos, la mayoría, al igual que Limón, exiliados tras el cierre de Mexicana.

La caída en picada

El mercado de la aeronáutica civil en México parece ser un terreno inhóspito y es que en los últimos 15 años, de las 11 aerolíneas troncales que han existido, sólo subsisten cuatro, lo que repercute en tarifas más altas y servicios con más fallas, señalan expertos.

Taesa, Aviaca, Aerobus, Azteca y el más inesperado de todos, Mexicana de Aviación, son algunos de los nombres comerciales que cierta vez se encontraron en la pizarra de abordar y que hoy reposan bajo la categoría de “extintas”.

Con el cierre de estas empresas no sólo se redujo la competencia, también se eliminaron 11 mil 709 plazas de trabajo [entre operativos, técnicos y administrativos], si se compara con 2007, cuando estaban en funcionamiento 10 aerolíneas, de acuerdo con estadísticas oficiales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sin embargo, el cierre que causó más afectaciones, debido a su tamaño, fue el de Mexicana, que bajó el vuelo en agosto de 2010, y tras la cual sus antiguos competidores han visto crecer sus operaciones.

Por ejemplo, aunque el número de asientos disponibles a nivel nacional creció sólo 5% entre 2009 y 2013 [de 25 mil 372 a 26 mil 628], Interjet aumentó su oferta en el mismo periodo en 194%, Viva Aerobus 200%, Aeroméxico 39% y Volaris 147%.

De lado contrario, la industria de la aviación en China, asegura Revis, está creciendo tan rápido que no será capaz de ser autosuficiente en cuanto a capitanes de vuelo experimentados por los próximos 25 años: “China duplicará el número de aviones de 2011 a 2016, al pasar de mil 900 aviones a más de cinco mil en 2016”. Además, China cuenta con casi 200 aeropuertos en operación, más 53 nuevos megaaeropuertos en construcción.

Como margen de comparación, México tiene unas 260 aeronaves en líneas comerciales y 86 aeropuertos operando, de acuerdo con la SCT.

La telefamilia

Enrique Flores, otro piloto salido de las filas de Mexicana, tuvo su entrevista de trabajo a las

Pilotos en exilio

Escrito por frodriguez

Sábado, 14 de Junio de 2014 17:22

dos de la mañana por Skype. Cuando fue aceptado lo primero que hizo fue buscar en internet dónde estaba Cebú, la ciudad Filipina en donde laboraría a partir de junio de 2011.

Mientras eso sucedía, su esposa Anie dejó su empleo. A su llegada a Filipinas la recibió una neumonía que la mandó al hospital, a los dos meses un tifón y una serie de temblores con sus respectivas réplicas que duraron 15 días. “Inicialmente el tifón iba a pasar por el centro de la ciudad, donde nosotros vivimos. Al final se dirigió al sur. Fue impactante pensar que pudo pasar por encima de nosotros”.

Óscar Ramírez es otro caso. Empezó su carrera como piloto presidencial de Miguel de la Madrid y Carlos Salinas de Gortari. Como parte del Estado Mayor Presidencial voló durante 20 años y a los 38 comenzó su carrera en la extinta aerolínea comercial Taesa.

Después, trabajó en diferentes países de América Latina y hoy, a más de 15 mil kilómetros de México, trabaja para Jet Airways, con base en la India.

“La vida en la India es muy parecida a las ciudades de aquí de México, conflictivas, el tráfico horrible, muchísima gente”, dice Ramírez, a quien los indios reciben con agrado gracias a las telenovelas mexicanas que artistas como Thalía y Verónica Castro hicieron populares.

A los 60 años y con 14 viviendo fuera de México, Óscar mantiene lazos cercanos con este País, pues aquí sigue su familia.

La esfera familiar de los pilotos en el exilio es una de las que más sufre en estas situaciones. Hay, por ejemplo, un miedo permanente a tener una emergencia familiar y estar a 20 horas de distancia. “No hay nadie que no haya pasado por una de esas situaciones”, dice Miguel Batanero desde Corea.

Y para llevar mejor la lejanía, las redes sociales y sistemas WhatsApp se han convertido en una herramienta esencial para mantener comunicación con esposas e hijos. “Hablamos más ahora que cuando estábamos en México”, dice Anie desde Filipinas, quien reconoce que en un inicio tuvo que lidiar con la culpa de dejar a sus hijos [ambos universitarios] para reunirse con su esposo en Filipinas.

Por lo pronto, ella ya aprendió a “amar el Facebook, el WhatsApp e internet, para sentir los abrazos de todos en México”. Ese también es el sentir general de los demás pilotos, aunque todos esperan un día regresar a México.