

Publicat el 11-6-2006 a "Levante - EMV".

"Llamada a las mujeres CONDUCTORAS" Las mujeres son excelentes profesoras, médicas, arquitectas, y excelentes conductoras. Por eso la Compañía de transportes londinense y las que operan a través de Londres desean animar a más mujeres a aspirar a conducir sus autobuses. El número de mujeres que tienen la oportunidad de integrarse a los servicios de transporte está creciendo, pero todavía son pocas en relación con los hombres que desean que esto cambie. Si Vd. está interesada en iniciar una carrera profesional en la industria del transporte debe contactar con su operador más próximo. Use internet o llame al teléfono 020 7887 1166". (Anuncio en Internet de la compañía de transportes de Londres. Ver: <a href="http://www.tfl.gov.uk/tfl/jobs-buseswomen.asp">http://www.tfl.gov.uk/tfl/jobs-buseswomen.asp</a>)

### **EMT: ¡Buenos días y buena suerte!**

Eduardo Peris Mora \*

El sistema del autobús de Curitiba, Brasil, es considerado por los expertos internacionales como el mejor sistema urbano de transporte de superficie del mundo. Es gracias a eso que la ciudad, pese a que ha pasado de 800 mil habitantes en los años ochenta a 2,2 millones en 2005, disfrute de una de las atmósferas menos contaminadas y sea considerada en su tamaño como una de las más habitables. Los usuarios de los autobuses tienen unos tiempos de espera, a veces tan cortos como 90 segundos, son fiables y seguros. Las paradas, concebidas como verdaderas estaciones de transferencia, están bien diseñadas, son cómodas y estéticamente atractivas. Curitiba tiene además uno de los tráficos de pasajeros más densos del mundo. La ciudad posee una de las flotas de automóviles más altas de Brasil (un auto por cada tres habitantes) pero alrededor de 70 por ciento de los ciudadanos usa el transporte público diariamente en sus desplazamientos. Gracias a ello, disfruta de calles descongestionadas y de aire limpio. En esa población se practica desde hace decenios la participación ciudadana en los "foros municipales de decisión" (que a veces congregan a miles de personas como "partes interesadas"). Foros que son uno de los puntos más importantes -muy nombrados pero poco aplicados en nuestro país- de las llamadas "Agendas 21 locales". La Agenda 21 recogía otras recomendaciones como conclusión de la Conferencia de NNUU sobre Medio Ambiente y Desarrollo de Río 92.

Al mirar en nuestro entorno más próximo me viene a la memoria una vieja película. En "Ninotchka", dirigida por Ernts Lubitsch en 1939, la protagonista, Greta Garbo, hacía el papel de una agente secreto rusa que se desplazaba a París a recuperar unas joyas. Su personaje era, al principio, bastante hombruno para dar idea de lo cómico de la sociedad soviética a los ojos de occidente. En un momento en el que describe a la sociedad comunista, dice buscando exaltar lo divertido: "mi hermana conduce un tranvía en Moscú". Pienso que en aquella época (todavía ahora, pero eso es mérito del genial director) los "occidentales" que veíamos el film no podíamos más que soltar una carcajada... ¡Vaya ocurrencia, un tranvía conducido por una mujer!.

Y esa imagen vino a mi memoria cuando, hace ahora pocos años, en el momento de abordar el autobús para ir por la mañana a mi trabajo, subía yo los peldaños con mi bono por delante buscando la maquinita de cancelación cuando me quedé perplejo por la sorpresa: El conductor (era una conductora, la primera que veía yo en la EMT) me decía ¡Buenos días!. Mi sorpresa era doble, pero la primera fue el saludo ¿Cómo era posible? Era la primera vez que se me recibía amigablemente en un servicio como ese.

Lo habitual por entonces era que el conductor de los vehículos públicos estuviera blindado al contacto humano. "Se prohíbe hablar con el conductor" ¿recuerdan? era una de las prohibiciones habituales en los vehículos públicos españoles. En aquel tiempo, al viajar en trenes extranjeros, se podía encontrar diferencias notables en el trato de las compañías para con los usuarios; en lugar de prohibir se argumentaba; mientras RENFE decía "prohibido asomarse al exterior" en los trenes españoles, en los europeos el trato era bien diferente, "es peligroso asomarse" decían a los viajeros que a veces éramos también emigrantes españoles.

La segunda sorpresa, la condición de mujer de quien conducía el autobús, aunque fuese la primera vez que sucedía, no era sino un detalle más de una evolución lógica. Por mi trabajo de profesor, que imparto una asignatura de primer curso en una carrera técnica que hace tiempo podría haber sido casi exclusiva para hombres, he visto aumentar el número de mujeres en las aulas; desde una sola estudiante en 1982 hasta superar el 50% de mujeres en nuestros días. La presencia femenina en la flota de la EMT ha ido aumentando, y conscientes del cambio de imagen que representa ese fenómeno, las empresas que se ocupan de elaborar su publicidad incitando a elegir el transporte público, ya han usado repetidamente fotos de conductoras para ofrecer una imagen más amable y atractiva de los servicios públicos. Esa buena imagen se contradice con la mala calidad del servicio.

Por mi parte, abusando en este escrito de la referencia a las experiencias personales, tengo que decir que desde entonces –no estoy seguro de que sea real, solo escribo lo que opino- encuentro el servicio más afable; desde entonces yo siempre digo ¡buenos días!, aunque seguramente a veces emitiré poco más que un gruñido, según me vaya yendo el día. Pero, hombre o mujer, ya siempre me contestan. Y me da la impresión que los usuarios, casi todos, hacemos algo semejante. Es verdad que a veces soy un poco mal ciudadano, cuando corro entre los semáforos y casi obligo al conductor o conductora a abrirme otra vez, para mí solo, la puerta de acceso ya cerrada; tras eso... ¡Gracias.. buenos días!. Con todo, tengo la impresión de que, desde aquel día del primer saludo el viajar en autobús se me ha hecho más amable.

Pese a ese mejor hacer de los profesionales del transporte y viajeros, la EMT y el Ayuntamiento no son capaces de asegurar ritmos de paso regulares que eviten la exasperación de quienes optan por el transporte público y no por su propio, contaminante auto. El ayuntamiento, además de no ser capaz de gobernar el tráfico diurno, nos sorprende con normas especiales que dificultan el pacífico transporte público dentro de la ciudad.

Permite, por ejemplo, el aparcamiento en doble o triple fila por las noches, autorizando la ocupación del carril-bus en zonas de restaurantes y cafeterías. Cuando eso sucede, sin aviso se cambian los recorridos de los escasísimos autobuses nocturnos, y a los ciudadanos que decidieron dejar su auto en el garaje se les castiga por ingenuos y se les deja a veces durante horas junto a las paradas por las que se ha suprimido arbitrariamente el servicio.

\* Universitat Politècnica de València

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**