

<b>MAGAZINE</b>	Tirada: <b>396.752</b>	Sección: -	
	Difusión: <b>277.921</b> (O.J.D)	Espacio (Cm_2): <b>197</b>	
Nacional	Audiencia: <b>1.092.000</b>	Ocupación (%): <b>17%</b>	Imagen: <b>Si</b>
Semanal	<b>08/05/2005</b>	Valor (Ptas.): <b>422.563</b> Valor (Euros): <b>2.539,66</b> Página: <b>69</b>	

## Los atascos y la teoría del 100 mejor que uno

El nombre oficial de la teoría de moda es "la sabiduría de las masas", título original del libro de James Surowiecki, columnista de la revista *New Yorker*, que acaba de publicarse aquí con el título *Cien mejor que uno* (Urano). La propuesta: los grandes colectivos siempre son más inteligentes que un individuo, incluso que un consejo de laureados sabios, cuando se trata de resolver problemas o tomar decisiones prudentes. Una hipótesis atrevida, ya que el sistema actual está convencido de lo contrario: las empresas buscan directivos brillantes, los equipos de fútbol siguen pensando que un jugador estrella les resolverá la vida y los canales de televisión se empeñan en contratar a Teresa Campos. La sabiduría de las masas no se refiere exac-

tamente al trabajo en equipo, sino a las opiniones mayoritarias. De ahí que venga a defender el valor del sistema democrático. Para demostrar su teoría, Surowiecki analiza desde concursos hasta el comportamiento de la CIA o la historia del desarrollo de Linux. Y también habla de atascos. Se agradece. Por fin alguien nos ilumina en la retención. Cuenta Surowiecki que un atasco tiene su origen en que los coches en una autovía son individualidades descentralizadas pese a compartir ciertas reglas. Cuando no hay muchos vehículos en la vía, los coches pueden cambiar de carril, acelerar o reducir sin producir molestias (flujo libre). Pero a más coches, hay que pisar más el freno para mantener la mínima distancia de seguridad requerida. "Los que vienen detrás frenan también y se inicia una ola de frenadas. En los carriles rápidos esta ola se propaga a



mayor velocidad porque los conductores han de reaccionar con más rapidez para mantener la distancia. Lo que significa que la vía rápida se vuelve menos rápida más deprisa". A medida que los coches cambian de carril intentando adelantar, continúa Surowiecki, las velocidades de todos los carriles se igualan y los huecos se llenan. "Y en vez de circular en flujo libre los automóviles entran en una pauta inestable, en la que todos avanzan a parecida velocidad pero más despacio. A partir de ahí es fácil que toda la caravana caiga en el clásico régimen de frenar y arrancar, frenar y arrancar". ¿El misterio sin resolver? Por qué –y es un hecho constatado– los coches que escapan del atasco por delante van a una velocidad inferior a la que llevaban cuando accedieron al mismo por detrás. Y es que hay razones que la razón motorizada no entiende...