

Fecha <b>26.11.2018</b>	Sección <b>Ciudad</b>	Página <b>6</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------



# La política de los bloqueos

GUSTAVO FONDEVILA

El jueves pasado, una protesta interrumpió por medio día el tránsito en la carretera libre México-Toluca (a la altura del km 24). Los manifestantes eran pobladores de San Lorenzo Acopilco (Cuajimalpa) que bloquearon la vía alrededor de 6 horas para reclamar un pago supuestamente incumplido de la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes**. Se trataba apenas de una decena de manifestantes, pero lograron provocar un caos vial de horas, retrasos y afectaciones a miles de vehículos: en el peor momento del corte (acumulación progresiva de autos), la fila llegó a Constituyentes y también a Reforma. Finalmente, las autoridades lograron convencer a los quejosos de abandonar el corte y liberar la carretera.

Pero en estos casos, levantar el bloqueo no soluciona de inmediato el problema. Generalmente, se tardan horas en restablecer por completo el tránsito. Es una práctica política eficiente porque con muy poca gente usted llama la atención a costa de mucha gente. Piense que —por ejemplo— entre las 7 y 8 de la mañana, se realizan más de 4 millones de viajes (INEGI, 2018); y a la tarde (entre las 18:00 y 19:00 hrs.) se regresa a casa.

## UNA NUEVA FORMA DE HACER POLÍTICA

Obviamente no hay datos oficiales de bloqueos. De hecho, la Secretaría de Seguridad Pública lleva un registro, pero se queda atrás frente a la realidad. Porque si se revisan las redes sociales, los números son de vértigo.

Por ejemplo, la red “Retio” que registra —entre otras cosas— los bloqueos en la Ciudad de México desde 2011, muestra una media mensual de alrededor de 120 bloqueos, 48 protestas, 680 eventos de tránsito, 620 problemas con los semáforos, 224 retenes, 100 autos varados (obstaculizando el tránsito) y 216 accidentes. Esto implica aproximadamente 2,008 problemas al mes, 67 diarios...

Pero si nos concentramos sólo en los bloqueos totales (o prácticamente) y en los días de la semana laboral (rara vez hay bloqueos los fines de semana), se presentan —más o menos— 6 bloqueos diarios. Y si ahora usted calcula una frecuencia de tránsito de 30 autos por minuto (ideales), se puede decir muy pero muy “aproximadamente” que cada bloqueo causa afectación a alrededor de 1,800 autos por hora de manera directa (dependiendo de la vialidad, pero es extraño que bloqueen una calle secundaria

o poco transitada).

Por supuesto, son cálculos “imaginarios” pero piénselo un poco, son números muy posibles en un universo de 4 millones de viajes. Pero esto no es todo, porque la idea es una sola vialidad y autos que van llegando y se detienen. La realidad es mucho más compleja, las redes comienzan a avisar y entonces, los autos se van desviando y las calles y vialidades laterales se van llenando y ralentizando.

Si la velocidad y frecuencia se mantienen constantes y usted calcula vehículos de 2 metros de longitud, se puede estimar de manera “muy” general que la fila debería alcanzar los 3-6 kilómetros por hora de bloqueo (y así sucesivamente cada hora). Esto no sucede porque la gente escapa frente al aviso, pero es posible que por la saturación de las vías alternas, la ralentización, y otros problemas de tránsito, la afectación total sea de 3 kilómetros por hora de bloqueo.

Un logro increíble para 10 personas con 3 o 4 carteles y un par de banderas, que de otro modo jamás alcanzarían llamar la atención pública.

El tránsito ha revolucionado la protesta política en la Ciudad dejando atrás otras estrategias de resistencia. Es fácil, barato y tiene mucho impacto. Por supuesto, los costos los paga usted.

