

Los prisioneros, el tráfico de Lima, y el largo plazo ¿Alguien resuelve el acertijo?

Juan Carlos Carbajal P.

La teoría económica moderna y la economía institucional suelen hacer uso de lo que se conoce como ejemplos iluminativos, para clarificar aspectos de la realidad que salen del enfoque tradicional. Aquí se presenta uno de ellos, aunque el análisis puede hacerse extensible a esferas más amplias de la problemática nacional.

Hace poco estuve preparando un material de sesiones prácticas para un curso introductorio de Economía, dictado en los Estudios Generales Letras de la Universidad Católica. El tema era la teoría de los juegos, y el ejemplo escogido para la ocasión era el famoso (al menos entre los economistas) Dilema del Prisionero.

La historia va más o menos así. Dos ladronzuelos son aprehendidos y mantenidos incomunicados, bajo sospecha de haber cometido cierto delito. El problema para la policía es que no cuenta con pruebas suficientes para condenarlos. Deciden por fin presentar, a cada pillo por separado, el siguiente dilema: “Si confiesas el crimen, y tu compinche no lo hace, irás a prisión únicamente 1 año y él permanecerá 10 con nosotros; si no lo haces, pero tu cómplice confiesa, irás a prisión 10 años y él saldrá libre dentro de 1; si ambos confiesan, pasarán 5 años en la sombra; pero si los dos permanecen en silencio, saldrán libres en 2 años.”

Los economistas resolvemos el dilema suponiendo que los prisioneros son, como todos los individuos, racionales y no altruistas (esto es, persiguen su propio interés). El resultado es que ambos confiesan y purgan condena por 5 años, pese a que hubieran estado mejor callando sus culpas.

El Dilema del Prisionero es paradigmático en la teoría de los juegos, pues expone con magnífica claridad la posibilidad de situaciones socialmente ineficientes, derivadas de procesos de interacción de individuos racionales. Ambos prisioneros estarían mejor cooperando (no confesando), pero ninguno tiene incentivos suficientes hacerlo. ¿Por qué? Básicamente porque cooperar no es una buena estrategia, en tanto la posibilidad de engañar – y de terminar engañado – es lo suficientemente fuerte. *No coopero porque creo que tú no lo harás*, es más o menos la lógica. De allí que la delación sea un equilibrio, esto es, una circunstancia caracterizada porque los individuos no buscan alterar su comportamiento, y envían señales para evitar que otros cambien el suyo (Lal, Deepak. *Culture, democracy and development: the impact of formal and informal institutions on development*. IMF, 1999).

Esto viene a cuenta cuando consideramos el tráfico de Lima, que si bien no es de los problemas más vitales en este momento, es uno con el que lidiamos a diario. Por otro lado, creo que las observaciones que se hagan pueden ser extensibles a esferas más amplias de la realidad. No evitaré mi (de)formación económica, así que traslado el Dilema del Prisionero al tráfico limeño.

Sea un número grande de individuos racionales conduciendo por un número limitado de rutas. Cada conductor busca minimizar el tiempo de viaje y el costo del mismo. Por otro lado, los individuos se ven afectados por las decisiones de los otros conductores, de modo que hay interdependencia en la toma de decisiones. Hay una ganancia extraordinaria en los comportamientos oportunistas, aunque la generalización de la no-cooperación castiga a todos. Con este sencillo *modelo*, podemos analizar el tráfico de la capital. Implícitamente se está aceptando que el cálculo racional de beneficios orienta el comportamiento de las conductas sociales en el tránsito (esto es, por otro lado, característico del avance voraz de las economías capitalistas en las sociedades latinoamericanas (véase Lechner, Norbert. *La (problemática) invocación de la sociedad civil*. En: Cuestión de Estado, Lima, 1994.). Nótese sin embargo que esto no implica un juicio normativo; el carácter del análisis es exploratorio.

Al igual que en el caso de los ladronzuelos, el resultado no cooperativo constituye un equilibrio. Ninguno de los actores querrá modificar su conducta unilateralmente. Piénsese en la forma de manejo *habitual* de los participantes: no respetar la luz roja, exceder la velocidad límite, acelerar cuando el semáforo está en amarillo, dejar y recoger pasajeros a mitad de las cuadras, etc. El comportamiento oportunista prima, y por otro lado, es lo que se espera (de allí que estén, a diario, varias decenas de policías de tránsito apostados en la Av. Javier Prado por ejemplo). Las reglas de tránsito son dejadas de lado como institución (entendiendo institución -en términos bastante amplios-, como un conjunto de derechos y obligaciones – formales e informales – que afectan la conducta de las personas. Véase Matthews, R.C.O. *The economics of institutions and the sources of growth*. En: The Economic Journal, vol. 96, 1986), y a cambio ocurre la institucionalización de las *normas informales* del comportamiento oportunista, de forma tal que los actores sociales no obtienen beneficios de apartarse de ellas.

Examinemos, por otro lado, los beneficios de la cooperación – del respeto a las leyes de tránsito y a las normas más elementales de seguridad: ahorro en vidas humanas, ahorro en tiempo y en combustible, reasignación de la fuerza policial para, digamos, la seguridad ciudadana, etc. ¿Por qué no salimos del equilibrio no cooperativo? La razón es la misma que en el Dilema de los Prisioneros: no hay incentivos para desviarse de la no-cooperación.

Volvamos al Dilema, y permitamos que nuestros pillos repitan su crimen un número grande de veces. A la larga, ellos aprenderán las ventajas de la cooperación (aunque no otro oficio) y terminarán estableciendo un nuevo equilibrio donde cada uno de ellos mantiene su silencio. El resultado, en este caso, es socialmente óptimo, al menos para su sociedad. Ninguno de ellos puede mejorar su situación sin empeorar la del otro. Las ganancias de la colaboración a largo plazo son los suficientemente grandes como para limitar los comportamientos oportunistas.

El acertijo ahora viene por el lado de la realidad. ¿Por qué no aprendemos a cooperar, a un nivel tan básico como lo es el tráfico? La explicación desde una perspectiva económica tiene que ver con tres factores: problemas de información y monitoreo; pocos desincentivos a los comportamientos oportunistas; y falta de reconocimiento de los beneficios de la cooperación.

Los dos primeros puntos son parte del diseño de un marco institucional que permita identificar rápidamente a los violadores de los acuerdos formalmente establecidos y castigarlos de forma efectiva, pero equitativa. La idea detrás de esta construcción es

hacer máximo el castigo esperado de acciones hostiles, lo que nos lleva al papel que debe desempeñar el Estado, como garante de derechos y obligaciones, y al papel de las asociaciones civiles como organismos articuladores de las esferas de lo individual y lo colectivo (“Considerando la diversidad de valores y creencias, de intereses y motivaciones, en fin, la multiplicidad de actores sociales, toda invocación de la sociedad civil debe dar respuesta al problema de la integración social.” Lechner, Norbert, op. cit.). Esto cobra especial relevancia en sociedades pluriculturales como la nuestra.

Explicar el desconocimiento de los beneficios de cooperar es un asunto más complicado. Aventurándome en terreno poco conocido, planteo las siguientes posibilidades. Primero, los tiempos de crisis vividos desde la década de los ochenta han formado el hábito dañino de priorizar excesivamente los sucesos presentes sobre los futuros; la preocupación por el ahora – ¿con qué me alimento hoy? – deja poco espacio al interés por el mañana. La escasez de mecanismos compensatorios y redes de seguridad social agrava la desintegración del tejido social, disgregando así los lazos afectivos y las formas simbólicas de la comunidad (Ibid.).

Segundo, hay poca información disponible acerca de las ganancias de la cooperación, y poca capacidad para procesarla y poner en ejecución las medidas correctivas. Inhibir tendencias de comportamientos a la espera de mejoras futuras implica saber de qué mejoras se está hablando, cómo se logran, y con qué propósito. Supone, además tener facultades efectivas suficientes para modificar estas tendencias, es decir, asumir el costo de salir de un equilibrio no cooperativo.

Este punto es esencial si se busca realmente moverse hacia situaciones más eficientes. Debemos tener en cuenta que el ajuste no ocurre, al contrario de lo que sucede en los mercados perfectos de los libros de texto, automáticamente. El cambio institucional se da mediante un proceso complejo de innovación y adaptación (Matthews, R.C.O., op. cit.), donde el rol del Estado, la interdependencia de los actores sociales y la inercia en los comportamientos juegan un papel central.

Menciono un tema adicional, y lo dejo para reflexión de cada uno. ¿Es el tráfico la única esfera de la realidad donde no se reconocen los equilibrios no eficientes? ¿Nos damos cuenta de lo que perdemos a largo plazo, a cambio de ciertas ventajas a corto plazo? ¿Acaso no se violan las instituciones en otros ámbitos? Es casi inmediato trasladar estas preguntas a la cosa política, y a la cosa económica.