



Guido Calabresi<sup>(\*)(\*\*)</sup>

# Costos de transacción, asignación de recursos y reglas de responsabilidad<sup>(\*\*\*)</sup>

## *Transaction costs, resource allocation and liability rules*

**Resumen:** En el presente trabajo, el autor nos brinda una brillante perspectiva de los costos transaccionales y la problemática que los rodea en cuanto a la asignación de recursos y las reglas de responsabilidad que tenemos en nuestros ordenamientos legales. Con el motivo de dejar claro su planteamiento, el renombrado profesor Calabresi usa ejemplos empíricos para mostrar de qué manera se da la intervención gubernamental en la economía, cuando esta parece no poder regularse por sí misma.

**Palabras clave:** Costos transaccionales - Asignación de recursos - Reglas de responsabilidad - *Free rider*

**Abstract:** In the present paper, the author gives us a brighter perspective of transaction costs and the problems around them in terms of resource allocation and liability rules that we have in our legal systems. With the occasion to clarify its approach, the renowned Professor Calabresi uses empirical examples that show how government intervention in the economy occurs when this does not seem to regulate for itself.

**Keywords:** Transaction costs - Allocation of resources - Responsibility rules - Free rider

---

(\*) Me encuentro particularmente en deuda con el profesor Ronald H. Coase de la Universidad de Chicago y con el profesor Ward Bowman de la Universidad de Yale, con quienes discutí pasajes del presente comentario.

(\*\*) Profesor Emérito y *Professorial Lecturer* en la Facultad de Derecho de la Universidad de Yale. Juez del Segundo Circuito de la Corte de Apelaciones de los Estados Unidos de Norteamérica.

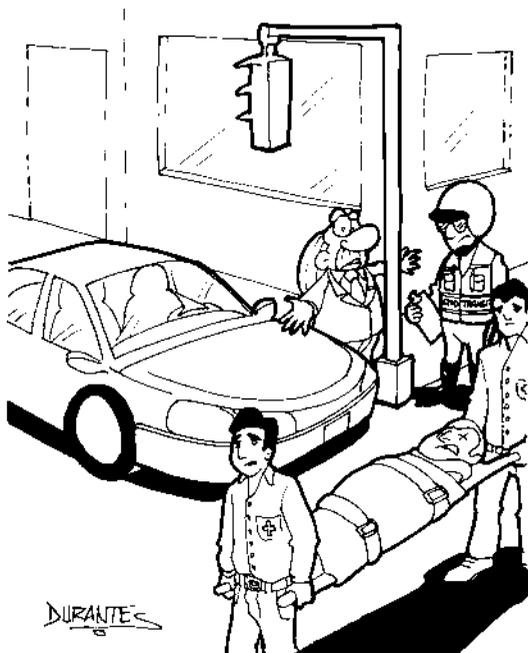
(\*\*\*) El presente artículo fue publicado originalmente en: *The Journal of Law and Economics*, Volumen XI. No. 1. 1968; pp. 67-73; bajo el título: *Transactions costs, resource allocation and liability rules - A comment*. La traducción y la publicación se hacen bajo la autorización expresa tanto del autor como del *The Journal of Law and Economics*.

La traducción del inglés, así como la gestión de las autorizaciones, estuvo a cargo de Renzo E. Saavedra Velazco. Profesor de Derecho Civil en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas y Profesor de Análisis Económico del Derecho en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Magíster en Derecho de la Empresa con mención en Derecho del Mercado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Asociado del Estudio Osterling.

Se han añadido notas del traductor para procurar esclarecer y/o enriquecer algunos pasajes del trabajo traducido o para incluir algunas referencias bibliográficas, las cuales serán identificadas con la abreviatura (NT). Asimismo, he optado por completar las referencias bibliográficas efectuadas por el autor a efectos de facilitar la búsqueda a quienes deseen la consulta directa de las fuentes.

*Adenda del traductor.* Es importante anotar que el texto traducido es anterior a CALABRESI, Guido, *The cost of accidents: A legal and economic analysis*. En: *Yale University Press*. New Haven: 1970; CALABRESI, Guido y A. Douglas MELAMED. *Property rules, liability rules, and inalienability: A view of the Cathedral*. En: *Harvard Law Review*. Volumen LXXXV. No. 6. 1972; pp. 1189 y siguientes; y CALABRESI, Guido y Philip BOBBITT. *Tragic choices*. Nueva York: W. W. Norton & Co.; 1978.

## Costos de transacción, asignación de recursos y reglas de responsabilidad *Transaction costs, resource allocation and liability rules*



En su artículo sobre “El problema del costo social”, el profesor Coase sostuvo que (asumiendo la ausencia de costos de transacción) se logrará la misma asignación de recursos con total independencia de a cuál de los dos sujetos se le hubiere cargado el costo, en otras palabras a pesar de las reglas de responsabilidad<sup>(1)</sup>. Varios autores, incluyéndome, aceptan tal conclusión en el corto plazo pero tienen dudas acerca de su validez en una situación de largo plazo. Dicha objeción se centra en que incluso si las transacciones nos guiaran en el corto plazo a la misma asignación de recursos, las reglas de responsabilidad afectarán la riqueza relativa de los sujetos involucrados en las actividades generadoras de costos; mientras que, en el largo plazo, esta situación afectará

la cantidad relativa de empresas y, por tanto, la producción relativa de tales actividades<sup>(2)</sup>.

Luego de una mayor reflexión me he convencido de que si uno asume la ausencia de costos de transacción, incluidos los costos de excluir de los beneficios a los *free riders*<sup>(NT1)</sup>, vale decir, los sujetos que obtienen beneficios de una operación pero que no están dispuestos a pagar por ellos; y si se asume, como debe ser, la racionalidad y la inexistencia de impedimentos legales para la negociación, el planteamiento de Coase debiera sostenerse en el largo plazo tan bien como lo hace en el corto plazo. Por ejemplo, si asumimos que el costo del humo producido por una fábrica, el cual echa a perder el sembrío de trigo de su vecino agricultor, puede ser evitado de manera más barata con el empleo de un mecanismo que controle las emisiones en lugar de sembrar un trigo resistente al humo, entonces, aun cuando la pérdida se deje en donde cayó, los agricultores podrán, bajo estas asunciones, pagar a la fábrica para instalar el dispositivo de control de emisiones. Esto traerá como resultado que, en el corto plazo, existan más fábricas en relación con el número de agricultores y una producción agrícola relativa más baja de la que habría si la regla de responsabilidad hubiese sido invertida. Sin embargo, si, como resultado de la regla de responsabilidad, la producción agrícola es muy baja en relación a la producción fabril, quienes pierden por esta “mala asignación” tendrán todas las razones para sobornar a los agricultores para que produzcan más y, por lo tanto, que las fábricas produzcan menos. El

(1) COASE Ronald H. *The problem of social cost*. En: *Journal of Law and Economics*. Volumen III. No. 1. 1960; pp. 1 y siguientes.

(2) Consúltense, por ejemplo, CALABRESI, Guido, *The decision for accidents: An approach to non-fault allocation of costs*. En: *Harvard Law Review*. Volumen LXXVIII. No. 4. 1968, pp. 713 y siguientes; en particular pp. 730 y 731, notas al pie 28 y 30.; y CALABRESI, Guido. *Fault, accidents and the wonderful world of Blum and Kalven*. En: *Yale Law Journal*. Volumen LXXV. No. 2; pp. 216 y siguientes, en particular pp. 231 y 232, incluyendo las notas al pie.

(NT1) En el original aparece el término coloquial *free loaders*, cuyo significado es sinónimo del término técnico *free rider*. Dadas las características del ensayo, así como por el hecho que el término *free rider* es más común entre nosotros, he preferido emplearlo, reemplazando cada referencia que en el texto se haga a los *free loaders*.



## Guido Calabresi

proceso se repetirá hasta que no sea posible celebrar una transacción adicional que mejore la asignación de los recursos.

Lo interesante de este análisis, sin embargo, es que no existe ninguna razón para limitarlo a los supuestos donde se presentan dos causantes de costos. Así, si se asume la racionalidad de los sujetos, la ausencia de costos de transacción y la inexistencia de impedimentos legales para los intercambios, *cualquier* mala asignación de recursos será totalmente resuelta en el mercado a través de intercambios<sup>(3)</sup>. Esta afirmación, lejos de ser sorprendente, es tautológica, al menos si uno acepta alguna de las varias definiciones clásicas de una mala asignación de recursos. Dicha situación, en última instancia, se reduce a una afirmación similar a la siguiente: existe una mala asignación de recursos cuando se encuentra disponible una posible reasignación por la cual los sujetos que pierden con dicha reasignación pueden ser totalmente compensados por aquellos que ganarán con la reasignación, y, al final del proceso de compensación, existe alguien que se encuentra mejor de lo que estaba antes de la reasignación.

Esta y otras definiciones decretan, en términos sencillos, que existirá una mala asignación de recursos cuando una situación

concreta puede ser mejorada a través de un intercambio. Si las personas son racionales, los intercambios no cuestan y no hay impedimentos legales para los intercambios, las transacciones *por hipótesis* ocurrirán hasta el punto en que los intercambios no puedan mejorar la situación precedente; vale decir, hasta el punto óptimo de asignación de los recursos<sup>(4)</sup>. En tal sentido, podemos establecer como axioma la proposición de que todas las externalidades podrán ser internalizadas y que todas las malas asignaciones de recursos, aun las creadas por las estructuras jurídicas, podrán ser remediadas por el mercado a excepción de que los costos de transacción o la estructura en sí creen algunos obstáculos a la negociación<sup>(5)</sup>.

Es posible que este bienestar económico, análogo a la Ley de Say<sup>(NT2)</sup>, resultase siempre muy obvio para los economistas, aunque su propia relevancia haya sido frecuentemente ignorada. Como quiera que sea, los abogados

(3) Véase infra nota al pie 5.

(4) Cualquier individuo podría ser más rico o más pobre como consecuencia de las normas de responsabilidad en vigor al inicio del proceso de negociación. Sin embargo, la diferencia en la distribución de la riqueza *por hipótesis* no sería una que afecte el producto social total.

(5) Cuando hablo de costos de transacción tengo en mente los costos de poner a negociar a un gran número de personas y los costos de excluir a los *free riders*. Sin embargo, uno correctamente podría preguntarse lo siguiente: ¿en qué sentido estos costos son cualitativamente diferentes del costo de establecer un acuerdo entre dos partes, es decir, el costo de búsqueda y negociación? Y, en caso no lo sean, entonces, ¿cómo se diferencian de los costos involucrados en una venta común y corriente, costos que entendemos el mercado está en capacidad de controlar normalmente de manera óptima? Tal vez la diferencia sea una característica que se me escapa. Si no es así, podría ser que, como sucede en los costos de venta normales, o los costos de una negociación cara a cara, aceptamos fácilmente como una posible y justificada conclusión empírica de que no existe un sustituto al mercado que pueda lograr un resultado similar a menor precio. No obstante, consúltese, por ejemplo, CALABRESI, Guido. *The decision for accidents*. En: *Harvard Law Review*. Volumen LXXVIII. No. 4. 1965; pp. 713 y siguientes; en particular pp. 725-729; y CALABRESI, Guido. *Fault, accidents and the wonderful world of Blum and Kalven*. En: *Yale Law Journal*. Volumen LXXV. No. 2. 1965; pp. 216 y siguientes; en particular pp. 223-231; donde se sugiere que las reglas de responsabilidad en ocasiones puede ser importantes, incluso en estos casos. En relación a los tipos de costos a los que, aparentemente, Coase denomina como costos de transacción, tal conclusión, aunque posiblemente a menudo siga siendo válida, no puede ser aceptada sin contar con mayor información. Véase COASE, *supra* nota al pie 1.

(NT2) La denominada Ley de Say postula que los recursos productivos de una sociedad o sistema económico no permanecerán indefinidamente ociosos por falta de demanda agregada, de allí se extrae la afirmación que la oferta crea su propia demanda. Sin embargo, el sentido de la teoría sugerida por Jean Baptiste Say es un tanto distinta, se intenta subrayar que la producción y no el consumo es la fuente generadora de la riqueza, lo cual explica la imposibilidad de una situación prolongada de sobre producción o, en términos semejantes, de inactividad de los recursos productivos. Como se ve, la citada teoría da los primeros pasos a formular una teoría del valor.

## Costos de transacción, asignación de recursos y reglas de responsabilidad *Transaction costs, resource allocation and liability rules*

que emplean la economía han, virtualmente en todos los casos, confundido irremediabilmente el asunto<sup>(6)</sup>. Por esta razón, si no existe otra, es que vale la pena elaborar las implicaciones prácticas de este planteamiento.

La implicación básica es que los problemas mala asignación de recursos y las externalidades no son teóricas, sino empíricas. La asignación de recursos intenta imitar, del modo más cercano y barato posible, el resultado que el mercado habría logrado si los intercambios en la realidad no fuesen costosos<sup>(7)</sup>. Entonces, la pregunta es: ¿esto podrá alcanzarse, de la manera más exacta y barata posible, a través de reglas estructurales (tales como el derecho de la competencia), por reglas de responsabilidad, por tributos y gasto gubernamental, dejando al mercado en libertad o por una combinación de todo lo anterior? La respuesta a la pregunta formulada dependerá en gran medida de los *costos* relativos de alcanzar el resultado correcto de cada uno de estos medios (un problema empírico que probablemente podrá ser resuelto, al menos de manera aproximativa, en la mayoría de oportunidades), y de las *posibilidades* relativas de alcanzar un *mal* resultado, las cuales dependerán del método empleado (también un problema empírico en tanto resulta difícil obtener información que no sean conjeturas). La resolución de estos dos problemas empíricos y su interrelación resultan *el/inconveniente* a superar para alcanzar una asignación de recursos óptima.

Dos puntos se encuentran implícitos en la discusión esbozada. El primero es que en tanto las transacciones realmente cuestan dinero y sus sustitutos, tales como la tributación, las reglas de responsabilidad o las reglas de carácter estructurales, tampoco se encuentran carentes de costos, el resultado “óptimo” no es necesariamente al que se llegaría

si las transacciones no tuviesen costos. Cualquiera fuese el instrumento usado, la pregunta es siempre la misma: ¿Los beneficios compensan los costos asumidos al mejorar la asignación de recursos o, en su lugar, nos aproximamos a un falso óptimo a través de juegos que no valen la pena? Esto no significa, sin embargo, que el óptimo actual sea el resultado al que necesariamente llegaría un mercado sin intervenciones. Si bien en algún punto ciertas mejoras pueden ser prohibitivas, las leyes y su aplicación todavía resultan un camino relativamente barato para acercarnos a dicha meta<sup>(8)</sup>.

El segundo punto es que tanto el objetivo inalcanzable de colocarnos en “aquel punto que se lograría si los intercambios no tuvieran costos”, como las ganancias que se recibirían conforme nos acercásemos a la meta, por lo general no se encuentran sujetos a una definición precisa o susceptible de cuantificación. Ambos conceptos, de hecho, son formulados en gran medida a través de conjeturas. Como resultado, la cuestión de si una norma determinada vale sus costos (en términos de mejorar la asignación de recursos) rara vez es susceptible de prueba empírica. Esto no significa, desde luego, que lo mejor que podemos hacer es asumir la política de *laissez faire* y dejar al mercado que desarrolle sus mejores esfuerzos. Es precisamente el campo del buen gobierno efectuar conjeturas

(6) Una notable y reciente excepción es el trabajo del profesor Frank I. Michaelman. Véase MICHAELMAN, Frank I. *Property, utility and fairness: Comments on the ethical foundations of “just compensation” law*. En: *Harvard Law Review*. Volumen LXXX. No. 6. 1967; pp. 1165 y siguientes; en particular, pp. 1172-1176.

(7) Recientemente el profesor Harold Demsetz ha propuesto, en un artículo muy provocativo, que la institución de la propiedad privada y su protección jurídica puede ser explicada en estos términos. DEMSETZ, Harold. *Toward a theory of property rights*. En: *The American Economic Review*. Volumen LVII. No. 2. 1967, pp. 347 y siguientes. Sorprendentemente, no sugiere que uno de los ejemplos que ofrece de externalidades no internalizadas por la propiedad privada, la contaminación causada por el humo de una fábrica, también podría ser controlada con un cambio en los derechos de propiedad, es decir, haciendo que el dueño de la fábrica sea responsable de las emisiones (p. 357). El cambio sugerido podría resolver el problema si los costos de transacción fuesen significativamente más bajos y si el dueño de la fábrica fuese desde un inicio responsable en lugar que los propietarios de las casas soporten la pérdida, una hipótesis no muy probable.

(8) Véase DEMSETZ, Harold. Supra, nota al pie 7



## Guido Calabresi

acerca de cuáles normas probablemente compensarán sus costos. Con suerte utilizaremos la información empírica disponible y buscaremos desarrollar la información que no se encuentra actualmente disponible (otro asunto, sin embargo, es cuánta de esta información compensa sus costos).

Empero, no hay razón para asumir que, en ausencia de información concluyente, ninguna acción gubernamental es mejor que una acción. Esto es particularmente cierto si las conjeturas efectuadas toman en consideración dos factores. El primer factor a valorar es: una acción frente a un caso problemático probablemente estará justificada si el mercado puede corregir de manera más barata el error derivado de la acción propuesta que el error derivado de su inacción. El segundo factor es: la acción frente a un caso problemático probablemente se encuentre justificada si metas adicionales a la asignación de recursos (tales como una distribución apropiada de ingresos) son satisfechas a través de dicha acción. El primer factor sugiere que la incertidumbre incrementará la posibilidad de corregir el error, mientras que el segundo factor sostiene que se satisfarán otras metas de manera barata cuando lo más que pueda decirse del efecto de asignación de recursos es que se trata de un movimiento del que no podemos estar seguros sobre su carácter favorable<sup>(9)</sup>.

La relevancia del análisis puede observarse en varias áreas de intervención gubernamental. De manera breve aludiré a sólo tres de ellas, en la medida que han suscitado diversas respuestas estatales: a) el monopolio, b) las autopistas o parques y c) los accidentes automovilísticos.

a) ¿Por qué tenemos leyes que intentan controlar los monopolios? Asumiendo que no existen costos de transacción, quienes pierdan por la sub-producción relativa

ligada a los monopolios podrán sobornar a los monopolistas a fin de que incrementen su producción. Sin embargo, se sabe que tal acción en un mercado no es realista, vale decir, sería muy caro en relación con sus beneficios. El problema de excluir a los *free riders* resulta, aun cuando no existiesen los demás problemas, suficiente para tornar irreal tal acción. Creemos que reglas estructurales, en este caso leyes, resultan más baratas que su corrección por parte del mercado, y más importante, creemos que son lo suficientemente baratas como para que valga la pena tenerlas. Esta última creencia involucra ciertas conjeturas acerca de lo que haría un mercado "sin costos" y las ganancias que la legislación involucraría al acercarnos a la meta trazada. Aun si asumimos que dichas conjeturas se encuentran, en términos gruesos, lo suficientemente avaladas por información empírica, ciertamente alcanzaríamos un punto en el que la eventual ganancia de una mayor cantidad de legislación inflexible o su aplicación estricta serían difíciles de justificar en relación a sus costos. En una situación como la descrita, no ayuda preguntarnos cuán lejos llegamos, sino cuanto afectará la consecución de otras metas, como la dilución del poder o la redistribución del ingreso, si es que damos un paso adicional. Lejos de ser irrelevante, estos factores forman parte integral del derecho, si es que no de la economía, de la competencia<sup>(10)</sup>.

(9) Algunos podrían argüir que otros objetivos, tales como la redistribución de ingresos, se alcanzan de mejor manera no a través de decisiones *ad hoc*, sino más bien como parte de una política general implementada a través de ciertos instrumentos (algunas formas de tributación escalonada) elegidos con tal objetivo concreto en mente. Aun cuando tal posición fuese aceptada, no creo que resulte posible que se alcance una política general a favor de una distribución particular de los ingresos y que su aplicación se deje intencionalmente a los casos en que no existan efectos adversos demostrables ocasionados por la asignación de recursos. Esto sería especialmente atractivo para quienes aceptan la idea de que la mayoría de formas de tributación progresiva o escalonada asignan equivocadamente los recursos.

La alusión a otros objetivos parecería sugiere que sus beneficios pueden fijarse con considerable seguridad. Obviamente esto no es así. Sin embargo, el proceso de decidir si deben lograrse estas metas parecería, en nuestra sociedad, no depender de la capacidad de los científicos sociales de demostrar su conveniencia con tal grado de certidumbre.

(10) Obviamente existen muchos casos en que se persiguen estos otros objetivos sin tener en cuenta los posibles efectos adversos sobre la asignación de recursos. El propósito del comentario no es criticar o incluso discutir tales situaciones: Mi

## Costos de transacción, asignación de recursos y reglas de responsabilidad *Transaction costs, resource allocation and liability rules*

- b) La cuestión de por qué tenemos autopistas públicas no es totalmente diferente. Uno puede ver la decisión de tener autopistas públicas como el producto de ciertas asunciones acerca de lo que las personas harían si no existieran costos de transacción. Estas asunciones son en gran medida una labor de especulación, tal vez incluso más especulativa que en el caso de las leyes antimonopolio. Como en las situaciones de monopolio, se cree que la intervención pública nos acercará más, y de manera más barata, a lo que habría establecido un mercado sin costos y no en el mercado real. La razón podría ser la exclusión de los *free riders*. El resultado, en parte, se materializará producto de impuestos que afecten a aquellos que, hipotéticamente, ganan por la presencia de un mejor sistema de autopistas. Digo en parte porque aquí, nuevamente, las conjeturas se encuentran inevitablemente afectadas por los objetivos. Los parques “gratuitos” pueden ser analizados de la misma manera. La validez de las asunciones, la disponibilidad de información empírica y el efecto sobre otros objetivos pueden ser diferentes, pero el análisis básico permanece idéntico.
- c) El caso de los accidentes automovilísticos es algo más complejo. Los accidentes de tránsito representan típicamente el problema de múltiples generadores de costos. Como tal, plantea el asunto de la indebida asignación de costos en el corto y en el largo plazo, así como qué tipo de intervención estatal puede, en caso resulte desacertada, ser corregida con mayor facilidad por el mercado.

Asumamos que la vía más barata para minimizar en el corto plazo los costos de los accidentes, y los costos de prevenir accidentes que involucren a peatones y autos, sea tener parachoques de goma en los autos y no que los transeúntes vistan ropas fluorescentes. En un mundo sin costos de transacción, los parachoques se establecerían en el mercado independientemente de las reglas de responsabilidad e independientemente de si los automóviles o los peatones eran

quienes, inicialmente, asumían la pérdida. En tanto que las transacciones cuestan dinero, el efecto en el corto plazo sería, de hecho, muy diferente; dependerá de quien es encontrado responsable. Así, si se hace responsable al propietario del automóvil se alcanzará el número apropiado de parachoques de goma. Esta sería la asignación de recursos deseable en el corto plazo, a menos que, por supuesto, el costo de establecer la responsabilidad en el propietario del automóvil sea demasiado alto en relación a los beneficios anexos a tal actividad<sup>(11)</sup>. Empero, si se hace responsable al propietario del automóvil se generará un efecto en el largo plazo, el cual afecta la cantidad relativa de vehículos y peatones. Nuestra asunción en relación a quien soportará de mejor manera la responsabilidad en el corto plazo no ofrece ninguna garantía de que los propietarios de automóviles sean quienes soporten mejor dicha responsabilidad en el largo plazo. Es posible que en un mundo sin costos de transacción se instalen parachoques de goma, sin embargo resulta deseable un número mayor de vehículos en relación a los peatones y ese número no se alcanzará si la responsabilidad es asignada sobre los propietarios de autos.

Dependiendo de cuán seguros estemos sobre las conjeturas en el corto y en el largo plazo, tal inconveniente podrá manejarse empleando distintos mecanismos. Por ejemplo, la asignación en el corto plazo se cumpliría a través de una regla de responsabilidad sobre el propietario del auto, mientras que la hipotética mala asignación en el largo plazo se corregiría con un subsidio a favor de los fabricantes de autos, el cual será recaudado de los impuestos

---

posición es minimalista y sugiere solamente que tomar en cuenta estos otros objetivos se justifica cuando al hacerlo no se ocasionan efectos adversos demostrables en la asignación de recursos.

- (11) Esta advertencia tiene una larga historia en el derecho de la responsabilidad civil y es en gran parte la base de la famosa justificación de Holmes al sistema de responsabilidad basado en la culpa. Véase HOLMES, Oliver Wendell. *The Common Law*. Boston: Little and Brown Co., 1881; pp. 94-96. Huelga decir que la advertencia es perfectamente válida incluso si falla, como creo que lo hace, al justificar el sistema de responsabilidad basado en la culpa de nuestros días.



## Guido Calabresi

a los peatones. Sin embargo, la seguridad necesaria para justificar tal subsidio, en ausencia de objetivos no ligados a la asignación de recursos que le sirvan de sustento, parece muy complicada de conseguir.

La situación de los accidentes automovilísticos también plantea la cuestión de los diferentes mecanismos para lograr una asignación de recursos aparentemente “óptima”, cuyo atractivo dependerá de sus costos relativos y de la probabilidad relativa de error en las conjeturas con las que se trabaja. Volvamos al ejemplo propuesto, si estamos totalmente seguros de que los parachoques de goma que son siempre la vía más barata para minimizar la suma de los costos de accidentes que involucren a autos y a peatones, así como los costos de prevenir dichos accidentes, parecería probable que la manera más barata de lograr que los parachoques de goma estén en los vehículos sería mediante una ley que lo exija explícitamente, en lugar de apelar a reglas de responsabilidad. Es una cuestión del todo diferente si la “vía más barata” es más compleja e involucra instalar cierto número de parachoques, así como una conducción más cuidadosa por parte de los conductores que no los instalen.

Esto, a su vez, sugiere otra variable en la decisión. Asumamos que no se tiene la seguridad de si los parachoques de goma o la ropa fluorescente resulta la “manera más barata” de manejar el problema de los accidentes entre autos y peatones. En ese caso sería necesario considerar la siguiente pregunta: ¿qué error tiene más probabilidades de ser corregido por el mercado, el error en la asignación de responsabilidad sobre los propietarios de automóviles o el error en la asignación de responsabilidad sobre los peatones? Entonces, el hecho de que los propietarios de automóviles (o los fabricantes) puedan sobornar a los peatones de manera más barata de lo que les resulta a los peatones sobornar a los propietarios de automóviles o a los fabricantes, se torna un asunto relevante. De igual manera, para decidir resulta crucial si el error provocado por el establecimiento de una “regla de responsabilidad” puede corregirse con mayor facilidad por el mercado que el error derivado de una ley que exija un tipo particular de parachoques de goma.

Claramente esta descripción esquemática del problema de los accidentes automovilísticos (así como el monopolio o las autopistas) solamente es un índice de la amplitud y la complejidad de los asuntos involucrados al decidir quién asumirá la responsabilidad y qué tipo de medidas de seguridad resultan exigibles. Hasta donde sé, aún<sup>(NT3)</sup> no se ha intentado un análisis completo del asunto de la asignación de recursos en los accidentes de tránsito. Una decisión totalmente apropiada exigiría enormes cantidades de información empírica. Pero aquí (al igual que en el caso de los monopolios y las autopistas) el abogado no puede esperar a alcanzar dicho grado de certidumbre. El abogado debe proponer las soluciones que parezcan ser las mejores a la luz de la información y las percepciones actualmente disponibles. La formulación de propuestas se verá favorecida por el hecho de que los objetivos que no se condensan en la asignación óptima de recursos pueden dar una idea clara de cuál es la solución deseable en las situaciones en que las políticas de asignación de recursos únicamente brindan una pista. Uno de dichos objetivos bien podría ser la continuamente mencionada “distribución adecuada de las pérdidas” (la cual, de hecho, resulta estrechamente análoga a la política de distribución de ingresos).

La conclusión es que el análisis de Coase, leído como una especie de Ley de Say de la Economía del Bienestar, brinda una herramienta admirable para sugerir el tipo de información empírica que resultará útil al tomar decisiones sobre asignación de recursos, así como para indicar qué tipo de conjeturas pueden justificadamente hacerse en ausencia de información convincente. Algunos tomarán el análisis de Coase para sugerir que poca

(NT3) Por tal circunstancia, el autor retoma el asunto en: *The cost of accidents: A legal and economic analysis*. En: *Yale University Press*. New Haven: 1970.

**Costos de transacción, asignación de recursos y reglas de responsabilidad**  
*Transaction costs, resource allocation and liability rules*

o ninguna intervención estatal es, por lo general, la mejor regla. Mi propia conclusión es muy distinta. Su análisis, combinado con intuiciones o conjeturas relativas a los costos de transacción, tributación, reglas estructurales y reglas de responsabilidad, puede ir muy lejos y explicar diversas clases de acciones estatales que hasta el momento han sido justificadas inadecuadamente. Esto es especialmente cierto si se tiene en consideración la relevancia de los objetivos adicionales a la asignación de recursos en aquellos escenarios donde la información inadecuada causa que la asignación de recursos resulte una guía insatisfactoria. Tal vez algún día se contará con información

más precisa que acredite que algunas de las intervenciones resultaba indeseable desde el punto de vista de la asignación de recursos. En dicho escenario, tendremos que elegir, como hacemos a menudo, entre contar con un pastel más grande o alcanzar otros objetivos. Ciertamente el análisis de Coase sugiere escenarios en que ello se ha hecho. Sin embargo, su principal importancia radica en que auxilia en la labor de trazar las áreas de incertidumbre en donde tener más información ayudaría a tomar mejores decisiones sobre la asignación de recursos y en qué casos, dada la ausencia de información, el abogado debe guiarse por conjeturas sobre los hechos y en las que debe prestar atención a los objetivos distintos a la asignación de recursos, esto para proponer soluciones viables para aquellos problemas que no pueden esperar hasta el momento en que todos los hechos sean evaluados. (16)



AV. José Gálvez Barrenechea N° 592-601 - San Isidro - Lima 27  
Telf.: 475-7859 - telefax: 476-4625 • E-mail: [estcbb@tema.com.pe](mailto:estcbb@tema.com.pe)