

# *Opinando con*

15/02/2016

## **DECISIONES EN UN DÍA SIN CARRO, UNA PERSPECTIVA MICROECONÓMICA**

El Docente de la Escuela de Economía, Carlos E. Meneses, acerca a los estudiantes de la Universidad Sergio Arboleda a los conceptos de las preferencias del consumidor a través del análisis de tres escenarios, todos ellos relacionados con las decisiones de consumo derivadas del día sin carro celebrado en Bogotá D.C., el pasado 4 de febrero de 2016.

El análisis de los tres escenarios cuestiona el principio económico de la racionalidad de las decisiones del consumidor.

**OBSERVATORIO ECONÓMICO FINANCIERO Y EMPRESARIAL - OEFE**

El contenido de ésta publicación está protegido por las normas internacionales y nacionales vigentes sobre propiedad intelectual, por tanto su utilización, reproducción, comunicación pública, transformación, distribución, alquiler, préstamo público e importación, total o parcial, en todo o en parte, en formato impreso, digital o en cualquier formato conocido o por conocer, se encuentran prohibidos y sólo serán legales mediante previa autorización expresa por escrito del autor o titular. Las limitaciones y excepciones al Derecho de Autor, sólo serán aplicables en la medida en que se den dentro del denominados Uso Justo (*Fair use*), estén previa y expresamente establecidas; no causen un grave e injustificado perjuicio a los intereses legítimos del autor o titular, y no atenten contra la normal explotación de la obra.

Los errores, omisiones, opiniones, conceptos y recomendaciones realizadas en este documento son responsabilidad de los autores y en ningún momento vinculan o representan la opinión de la Escuela de Economía ni de la Universidad Sergio Arboleda

# Opinando con

**CARLOS EDUARDO MENESES ERAZO<sup>1</sup>**

La realización del día sin carro en Bogotá, puedo afirmar que es un “diamante en bruto” para la observación de comportamientos “inusuales”, que entran a contradecir años de estudio de la “Teoría del Consumidor” y en especial los axiomas que la rigen como por ejemplo la “transitividad”.

Para el lector que no es estudioso en temas microeconómicos se preguntará ¿Qué es la transitividad? Suponga usted que tiene tres alternativas de elección: Bicicleta (B), carro propio (CP), Transporte público (TP), y dentro de su orden de preferencias encuentra que el CP es estrictamente preferido al TP, el TP es al menos tan bueno como la (B) por ende puede usted decir que el CP es estrictamente preferido a la (B), esto nos lleva a pensar que según sus preferencias parte de una situación lógica en el que se demuestra el orden y no da paso a una “ciclicidad” donde jamás se pondrá de acuerdo en lo que prefiere.

Ahora bien, una vez recreada la transitividad, observemos a un usuario de la ciclo ruta de la Carrera 11 en Bogotá que es abordado por un periodista de un reconocido noticiero y le pregunta: ¿cuál es su opinión sobre la nueva decisión de la alcaldía distrital en abrir un carril exclusivo para bicicletas sobre la calle y eliminar un carril para los vehículos pese a que existe una ciclo ruta sobre la “alameda”? como lo llamaría el Alcalde Peñalosa.

Su respuesta es algo usual en nuestra cotidianidad, en la que además que como individuos usualmente no nos ponemos de acuerdo con nuestras preferencias imagine ahora poner de acuerdo a la colectividad.

Con el propósito de simplificar la explicación, permítame el lector utilizar este símbolo  $\succeq$ , que indica una relación ente dos alternativas y nos dice que una alternativa es tan buena como la otra.  $>$  Este indicará a su vez, que una alternativa es estrictamente preferida a otra.  $\sim$  diremos que es indiferente.

Ahora bien, su respuesta la podemos recrear de la siguiente manera:

En mi opinión:  $>$  que la ciclo ruta esté sobre la calle ya que hay más espacio para ir en bicicleta, sin embargo, “ $>$ ”, la ruta sobre la “alameda”, por el peligro de los carros” observamos que inmediatamente se viola el principio de transitividad, su decisión es cíclica.

---

<sup>1</sup> Carlos Eduardo Meneses, economista de la universidad militar nueva granada y candidato a magister en administración de negocios en Prime Business School, ha participado en seminarios internacionales en economía digital y marketing digital en Madrid España, se ha desempeñado como docente en diferentes áreas de la economía como macroeconomía, microeconomía, economía laboral. Es emprendedor y creador de at home una aplicación móvil basado en economía colaborativa

# *Opinando con*

¿Será naturaleza propia del ser humano? o es el tiempo de eliminar "el mito" de que el ser humano reacciona por instinto, o mejor nos convencemos que ya a esta altura de la vida y evolución de la humanidad, hemos construido una serie de códigos mentales que hacen que tomemos una u otra alternativa y que por descabellada la decisión obedece ya a experiencias pasadas.

Observemos otra reacción: en la estación de Transmilenio de Alcalá un usuario del sistema tomo la decisión de esperar su transporte exactamente en el "filo y con la puerta abierta" de la estación, otro de los usuarios cordialmente le pidió que permita cerrar la puerta y evite un accidente, y mejor aún evite sea arrollado por uno de los articulados el respondió "con total indiferencia" y continuó esperando donde estaba, Quizá es su estado de confort para evitar la fatiga de las colas.

¿Cómo podemos recrear este principio de transitividad y mejor aún indicar que el usuario está o no ordenando sus preferencias desde una perspectiva racional?

Observamos en primer lugar que el usuario no siente ninguna restricción, por ende, él puede ubicarse en el lugar que prefiere, esto es importante aclarar ya que dentro de la teoría del consumidor se puede concebir desde una característica primitiva del ser humano y son los gustos y nuestros gustos en sí no tienen restricción. Al lector le podrá gustar "algo", situación diferente es que pueda adquirirlo dadas algunas restricciones.

Por tanto, este usuario a pesar del peligro inminente: quedarse en la puerta > a ubicarse dentro de la estación, además ~ a las advertencias de los demás.

¿Es una decisión racional?, entonces, ¿dónde entra la responsabilidad del sistema de transporte? El usuario no siente ninguna restricción para evaluar su conducta, al aparecer "la penalización", se construirá una estructura mental del usuario que le permitirá a futuro evaluar su conducta.