



Asociación Nacional de Fomento Económico ANFE

Boletín Marzo del 2010

[Mensaje de la presidencia de ANFE-Jorge Corrales Quesada](#)

[Pensamientos de liberales](#)

[Columna libre-De taxistas, porteadores, piratas y el Estado-Carlos Federico Smith](#)

[Cleptocracia y reforma tributaria-Luis E Loría](#)

[Libertad con responsabilidad-Oscar Alvarez Araya](#)

¡NUEVO! [Columnas de ANFE del mes de Marzo del 2010](#)

MENSAJE DE LA PRESIDENCIA DE ANFE

El pasado miércoles 17 de marzo ANFE llevó a cabo su primer seminario de este año. En esta ocasión fue acerca del “Futuro de los Puertos del Atlántico” tema de enorme actualidad e importancia en nuestro país. En él participaron como exponentes el Ingeniero Olman Vargas Zeledón, Director Ejecutivo del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos; la Presidenta de la Cámara de Exportadores, señora Mónica Araya; la Señora Laura Rivera de la firma KPGM, que ha llevado a cabo varios estudios sobre este tema; el Dr. Alberto Cortés Ramos, Miembro del Consejo Universitario de la Universidad de Costa Rica, entidad que recientemente se pronunció en contra del proyecto de concesión de los muelles de Moín; el Ingeniero Francisco Jiménez, en ese entonces Presidente Ejecutivo de JAPDEVA y actualmente Ministro de Obras Públicas y Transportes; el Dr. Luis Eduardo Loría, Director de Proyectos de la Comisión Asesora de Alta Tecnología (CAATEC), miembro de la Junta Directiva de ANFE y autor de un estudio reciente acerca de los puertos de Moín, así como el nuevo Presidente de la Junta Directiva del Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA, el señor Douglas Brenes.

Deseamos destacar que en cierto momento hubo interés de un grupo de funcionarios de la Universidad de Costa Rica para participar en la actividad, quienes apoyan la posición antes mencionada del Consejo Universitario de la UCR, pero declinaron hacerlo dado el cobro de ¢5.000 que ANFE, institución sin fines de lucro, cobraba en parte por el servicio de cafetería y bocadillos en la actividad. Asimismo, en cierto momento el Señor Ronaldo Blair, anterior Secretario General del Sindicato de JAPDEVA, indicó que asistiría a la actividad, lo cual hubiera enriquecido la actividad dada su destacada participación en todo este tema de la



concesión de los Puertos del Atlántico, pero lamentablemente no lo hizo, sin que hubiera sido en algún momento producto de un rechazo por parte de ANFE, que se destaca por fomentar la libre expresión de las ideas.

La actividad fue todo un éxito, pues asistieron más de 125 personas, principalmente estudiantes de zonas alejadas de San José, lo cual mucho nos complació.

Hemos programado para el jueves 8 de abril en nuestras instalaciones, de 6 a 7 y media, el foro denominado “Futuro de los Movimientos Políticos Liberales en Costa Rica”, conducido por el Licenciado Mario Brenes Rímolo, politólogo y Consejero de la Oficina Regional para América Latina de la Fundación Friedrich Naumann para la Libertad, entidad con la cual ANFE mantiene una estrecha relación de apoyo interinstitucional. El tema tiene un enorme interés dada la importancia de las ideas liberales para la formulación de políticas públicas y en lo cual se espera que ANFE tenga una importante participación en los próximos meses. La actividad es gratuita y al final de ella se brindará un refrigerio para los asistentes. Para reservaciones, llamar al 2253 4460, 2253 4497 y 8996-6569 o por el correo electrónico anfe@anfe.or.cr

Este boletín contiene las siguientes secciones: Mensaje de la Presidencia, Pensamientos de Liberales, la Columna Libre de nuestro colaborador don Carlos Federico Smith, titulada “De Taxistas, Porteadores, Piratas y el Estado”. De nuestro Director Ejecutivo y miembro de la Junta Directiva de ANFE, Luis Eduardo Loría, reproducimos su artículo “Cleptocracia y Reforma Tributaria” y “SINTRAJAP-Coerción o Violencia”. También del Doctor Oscar Alvarez, miembro de la Junta Directiva de ANFE, incluimos su artículo “Libertad con Responsabilidad.”

Jorge Corrales Quesada

Presidente de ANFE

PENSAMIENTOS DE LIBERALES

“Mises preparó una monografía en inglés titulada “Los Problemas Económicos de México” en 1943. Por razones desconocidas esta monografía permaneció sin publicar en inglés o en español sino hasta ahora. (*Problemas Económicos de México* by Ludwig von Mises (México City: Instituto Cultural Ludwig von Mises).” (Este paréntesis es de quien recopila estos pensamientos).

“Puesto que México había practicado por muchos años políticas proteccionistas, intervencionistas y socialistas, el país tenía que hacer una transición hacia un régimen de mercados libres y de libre comercio. Aquellos familiares con la defensa sin compromisos de Mises por el *laissez faire*, estarán muy sorprendidos de que el propuso una serie de políticas “gradualistas” para México.

Por ejemplo, debido a que un número de industrias había crecido y durante mucho tiempo habían sido protegidas detrás de altas barreras arancelarias, sugirió una transición hacia el libre comercio durante un período de varios años durante el cual los niveles de las tarifas serían reducidas en un 10 por ciento cada

año.

Si bien por lo general fue crítico de los movimientos cooperativos patrocinados y financiados por los gobiernos, Mises arguyó que la plena privatización de la tierra en México debería ser estimulada (“supported”) en beneficio de los campesinos pobres por medio de asistencia gubernamental en la formación de cooperativas de productores y hasta de subsidios estatales limitados, pero temporales, para ayudarlos a empezar. En el área de privatización, Mises propuso que el camino de acción más deseable sería la plena desnacionalización. Pero, dado el clima ideológico en México, propuso que, por ejemplo, el sistema ferroviario nacional fuera transformado en una empresa propiedad del estado, pero que fuera independiente, cuya administración de los ferrocarriles operaría con base en la búsqueda de ganancias.” (Richard M. Ebeling, **Book Review**, *Problemas Económicos de México* by Ludwig von Mises, Mexico City: Instituto Cultural Ludwig von Mises, en The Future of Freedom Foundation, Freedom Daily, enero, 1999. www.fff.org/freedom/0199g.asp).

Nota del editor: Richard M. Ebeling es un destacado escritor “libertario” de los Estados Unidos y fue Presidente de la Foundation for Economic Education (FEE), centro de pensamiento liberal clásico, del 2003 al 2008. Ha escrito numerosos libros incluyendo uno de tres volúmenes titulado *Selected Writings of Ludwig von Mises*.

COLUMNA LIBRE

DE TAXISTAS, PORTEADORES, PIRATAS Y EL ESTADO

Por Carlos Federico Smith

Tal vez podría parodiar aquella afirmación de que “todo en política es algo local”, para decir que “todo en economía es algo local”, y con ello poder referirme a cómo el problema local de Costa Rica en torno al servicio público de taxis es en realidad un ejemplo de cómo la intervención del estado termina por crear serios problemas en los mercados. Para este comentario, me referiré al “servicio público de taxis” como el servicio remunerado de transporte básicamente unipersonal (o de pocos pasajeros para verlo como algo distinto del transporte en buses o busetas), que alguien presta públicamente a la ciudadanía.

Este amplio mercado en Costa Rica es servido por tres grupos: los llamados taxistas, quienes poseen un servicio formal de transporte otorgado por una concesión (o placa) que el estado les otorga. Normalmente suelen organizarse por medio de los llamados garajes, usualmente como cooperativas, pero mucho el servicio es brindado en vehículos propiedad de individuos que los subarriendan a choferes, quienes deben cumplir una cuota que pagan a los dueños del vehículo a manera de alquiler.

Otro grupo importante de proveedores de ese servicio público es el llamado de “porteadores” quienes al amparo del Código de Comercio y sin poseer la concesión de taxistas como tales, brindan actualmente el servicio por una especie de contrato entre partes privadas por el cual se transporta a una persona desde



algún sitio específico (puerta) a otro lugar concreto. Se suelen organizar como empresas privadas.

Finalmente hay otro grupo importante de proveedores quienes, sin una estructura formal como los anteriores, simplemente dan el servicio de transporte remunerado a quien esté dispuesto a comprárselos por un cierto monto. Están fuera del llamado marco de legalidad y se les suele conocer como “piratas”.

Así encontramos tres grupos de proveedores privados que dan el servicio de taxis remunerados: (1) los taxistas con concesión del estado; (2) los porteadores que operan sin concesión como tal, pero se acogen a la normativa del Código de Comercio que permite tales operaciones y (3) los piratas que están fuera del marco formal legal. Lo importante es que en esencia brindan el mismo servicio de transporte colectivo en la modalidad de taxi a la ciudadanía. Son oferentes que compiten por un mismo mercado.

El estado pretende regular tal mercado, pero eso significa que cualquier medida que tome para favorecer a uno de esos grupos, suele ir en detrimento del mercado servido por los otros dos grupos. Por ello pretende “regular” (la palabreja de moda) ese mercado, dividiendo de alguna manera al consumidor cautivo entre esos oferentes.

Hasta el momento la política seguida por el estado se caracteriza por otorgar concesiones formales a los taxistas, restringiendo el número de ellos que puede prestar dicho servicio, para lo cual incluso los protege asignándoles lugares públicos en las vías de tránsito en donde los usuarios pueden acudir a encontrar esa modalidad de transporte, (tales como parques, zonas aledañas a importantes edificaciones o sitios, etcétera) sin demérito de que también puedan “levantar” pasajeros en casi cualquier lugar de la vía pública.

El estado no ha podido impedir hasta el momento el servicio de los porteadores, quienes se han agrupado en empresas, que suelen dar el servicio desde sus garajes hasta el sitio en que se lo solicitan los clientes y de allí los trasladan a su destino, pero el hecho es que también con esta modalidad de servicio se suele “recoger” pasajeros en las vías públicas.

Los piratas son totalmente (al menos en derecho) rechazados y perseguidos por el estado, acusados de brindar un servicio ilegal. Muchos piratas han optado por irse integrando como parte de los llamados porteadores, para así evitar su estado de ilegalidad, pero muchos siguen ejerciendo “por la libre” y son capaces de recoger y dejar pasajeros en cualquier sitio.

La política estatal ha sido limitar el número de permisos o concesiones o placas de los llamados taxis en comparación al llamado “mercado”. Es más, el estado de forma ritual, si bien sin periodicidad definida, efectúa estudios para “medir” cuántas placas son necesarias en el mercado de taxis para, supuestamente, aumentar el número de permisos en consonancia con los presuntos aumentos de la demanda de servicios. Pero tal figura es tan sólo una entelequia, pues el hecho es que siempre existe presión para un mayor número de placas que las existentes en un momento dado, como lo atestigua la simple presencia de los porteadores y de piratas.

Dado el anterior privilegio, la renta por la posesión de una placa de taxis es sumamente elevada y, si bien no es este un estudio del tamaño del mercado de taxis, la información que se tiene es que las placas legales para taxis se venden privadamente en varios millones de colones, las cuales fueron obtenidas con un costo relativamente muy bajo por los actuales poseedores de ellas.

Es bien sabido, por otra parte, que muchas de esas placas fueron concedidas mediante influencias políticas,



aunque muchos de esos políticos y los funcionarios encargadas de concederlas, así lo niegan; es frecuente escuchar en boca de taxistas (de quienes son propietarios de las placas de taxi y no de quienes los alquilan a los verdaderos propietarios de aquéllas) su agradecimiento con tal o cual político que le ayudó a conseguir “la plaquita”. Es decir, el mercado de concesión de placas está sumamente politizado y termina por generar una “renta” por encima de la que se lograría operando en un mercado libre de servicios de taxis: por ello esas placas son tan buscadas y apetecidas por quienes pretenden ser taxistas. La restricción que significa ese número limitado de placas al tamaño del mercado hace que todas esas ganancias en exceso se capitalicen en el valor de venta en el mercado de esas placas de taxis. El que primero las obtuvo capitaliza esas ganancias al venderlas a un tercero.

Los burócratas alegan que el número de placas de taxis que otorgan es el definido por la demanda en los mercados, pero eso es totalmente falso. El hecho de que en cierto momento hay muchos otros proveedores de servicio de taxis, además de los taxistas “legales”, indica que la demanda total del mercado es insatisfecha por estos últimos. De aquí que, aunque estén expuestos a multas cuantiosas, aparecen numerosos piratas ofreciendo el servicio, además de los camuflados como porteadores.

En momentos en que esto se escribe la situación del mercado de servicios de taxi está en una situación crítica (exacerbada por la llamada prohibición de libre circulación de vehículos en San José, que obliga a una parte de la población que normalmente no usaría el servicio de taxis a hacerlo para poder ingresar a la ciudad en ciertas fechas). El gobierno busca nueva legislación que elimine la posibilidad de que los porteadores continúen brindando el servicio de taxis, con lo cual reforzaría la posición monopólica de los taxistas, medida que obviamente no cuenta con el apoyo de los porteadores. Estos últimos en su oposición han provocado, no sin cierta justificación, enormes congestiones de tránsito en San José, mientras que los taxistas amenazan con algo similar (algo peor, dicen su dirigentes) si legalmente no se elimina a los porteadores. Para suavizar la cosa, el gobierno, intervencionista injustificado, ofrece a los porteadores que, a cambio de su proscripción, aumentará el número de placas legales de taxis, las que les serían entregadas, como soborno, para que no se opongan a la aprobación de la nueva ley.

En resumen, se está en presencia de un estado que quiere redistribuir el pastel del mercado de servicios de taxis mediante la restricción de la cantidad de oferta de servicios de taxis, en donde los hoy concesionados lograrían conservar su porción de mercado del cual hoy disponen y que se ha visto erosionar gradualmente, al desaparecer la competencia que hoy tienen de los porteadores. Aunque los taxistas aprovechan esta circunstancia no sólo para conservar su posición, sino para aumentarla. Pero los piratas están al acecho... en tanto el servicio de taxis continúe generando las ganancias monopólicas producto de la restricción de placas, continuarán entrando ilegalmente al mercado. Para impedirlo el estado ha propuesto endurecer las penas, como aparece en la nueva ley de Tránsito, pero las necesidades de trabajo y las posibilidades de ganancias seguirán motivando a los piratas (muchos de los cuales son familiares de taxistas y hasta taxistas que se convierten en piratas al terminar “el día” como legales, después de devolver el taxi legal al dueño del taxi que alquilan para trabajar).

La política gubernamental seguida posee las semillas de su fracaso: de hecho los frutos ya se han visto en estos años y hoy con mayor claridad. El estado es incapaz de conocer el tamaño del mercado del servicio de taxis, mercado que varía mucho de tamaño en función de las horas del día, de la situación climática y qué se yo. En tanto en algún momento el servicio ofrecido es inferior al demandado habrá un incentivo para que entren nuevos oferentes al mercado.

Los liberales hemos planteado una propuesta concreta en torno al servicio de taxis, pero hasta el momento



los gobernantes han prestado oídos sordos a ella (tal vez porque se les acabaría el poder político que logran con otorgar concesiones). Creo que ha llegado la hora de tomar en serio esta propuesta, pues, de ser soslayada, el problema con los taxis se va a agravar (aunque las autoridades nunca reconocerán que se debe a que sus medidas son contrarias a la naturaleza de los mercados).

Se trata de ampliar las posibilidades de ingreso de oferentes al mercado de servicios de taxis, posibilidad que incluso en la difícil coyuntura económica actual puede cobrar mayor relevancia (circunstancia que ha agravado el problema por una mayor presencia de piratas y porteadores tratando de obtener ingresos). Con la propuesta se satisfaría al consumidor, que es el fin último que se tienen en una economía: llenar los deseos y necesidades de los consumidores. Estos son los verdaderos propósitos de una economía y no generar sistemas de rentas que son instituidas para generar poder político.

En la propuesta hay ciertas reglas que se sugiere sean implementadas para la generalidad de quienes brindarían el servicio, con el objetivo de proteger al consumidor del abuso y del crimen o delito, reglas que se impondrían para todos los proveedores del servicio y que me permito mencionar si bien brevemente. El principio general es que cualquier persona que desee brindar el servicio de taxis pueda hacerlo sujeto a las siguientes restricciones:

- (1) Todo vehículo deberá ser pintado de un color específico (rojo, por ejemplo) y deberá tener un rótulo que indique ser un taxi.
- (2) En su interior deberá contar con un cartel en que se presenta, visible para el pasajero, la fotografía y nombre del conductor.
- (3) Deberá contar con un seguro contra accidentes que cubra al pasajero.
- (4) El conductor deberá tener su licencia al día (no se requiere una licencia especial).
- (5) El vehículo deberá contar con la revisión técnica generalmente se aplica a los vehículos privados.

El estado no tiene nada que hacer restringiendo la oferta de servicios de taxi que demandan los ciudadanos. Si lo hace, crea privilegios y daña a los consumidores, intereses que, como puede haberlo observado el lector, han estado ausentes en la discusión pública de este tema. ¿Será porque el consumidor de servicios de taxis no está organizado, posiblemente porque el beneficio individual que la competencia le brindaría a ese consumidor es “pequeño” en comparación con el costo que tiene organizarse? Y ahora, ¿quién podrá defendernos de las malas decisiones del estado? Ojalá que la racionalidad prime y que el estado se dedique a hacer aquellas cosas en la cual agrega algo positivo al bienestar ciudadano, cosa que no logra con restricciones innecesarias que sólo conservan o aumentan el poder de los políticos que no toman como primordial el bienestar del ciudadano costarricense.



CLEPTOCRACIA Y REFORMA TRIBUTARIA

Luis E. Loría*

De acuerdo con Jared Diamond, en su libro *Guns, germs and steel*, la diferencia entre un cleptócrata y un sabio estadista es una de grado: depende de qué tan grande es el porcentaje de los tributos extraídos a la sociedad que retienen las elites y qué tan satisfechas se encuentran las personas comunes con los usos a los que se ha asignado el gasto con el objetivo de redistribuir la riqueza. Al contrastar la definición de Diamond con los resultados de la encuesta de opinión del estudio “La Reforma Tributaria pendiente en Costa Rica: consideraciones para el diseño del Sistema Tributario”, que aparecerá publicado el próximo número de la Revista Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica, se encontró evidencia de que existe una percepción de que el sistema tributario vigente es cleptocrático.

Los resultados fueron claros. Al preguntar quiénes se benefician más del sistema actual de impuestos, tres cuartas partes de los entrevistados (76.7% opinó que son las elites, 45.3% los que más tienen, 27.6% las grandes empresas y 3.8% esas dos opciones). Ese resultado contrasta claramente con tan solo un 13.9% que considera que todos se benefician por igual, y un bajo 4.6% que opina que son los que menos tienen. En el mismo estudio, un 80% de las personas entrevistadas consideró que -en caso de que aumenten las recaudaciones de impuestos- el gobierno no invertirá los recursos adecuadamente. Esa percepción no puede ser ignorada por las autoridades económicas y los diputados en la Asamblea Legislativa.

Desventaja para la actividad productiva. El pago de impuestos constituye una de las principales desventajas para hacer negocios en Costa Rica. De acuerdo con el Informe Doing Business 2010, nos ubicamos la posición 154 de 183 países. Ante esa realidad, no debe sorprendernos que las últimas tres administraciones fracasaron en sus intentos por aprobar un nuevo paquetazo de impuestos. Es evidente que los ciudadanos y las empresas -con toda razón- rechazan nuevos impuestos, porque los consideran injustos e inconvenientes para el desarrollo de actividades productivas.

Los intentos por instaurar nuevos impuestos considerados como injustos, o que se invertirán de una manera inadecuada, históricamente contribuyeron a la desobediencia civil e incluso sirvieron como detonante para revoluciones en contra de los gobiernos que los promovieron. El ancien régime francés se desmoronó en un intento por impulsar una reforma tributaria. Al respecto, en 1791, Thomas Paine, explicó que, previo al estallido de la Revolución Francesa, el Ministro de Finanzas envió al Parlamento los edictos para dos nuevos impuestos recomendados por la Asamblea de Notables. La respuesta del Parlamento: “Que con ingresos tales como los que la Nación soportaba entonces, la palabra impuestos no debería ser mencionada, si no es con el propósito de reducirlos; y lanzaron ambos edictos fuera.”

*Publicado en el periódico La Extra del martes 9 de marzo del 2010. Loría es miembro de la Junta Directiva de ANFE.



LIBERTAD CON RESPONSABILIDAD

Por Oscar Alvarez Araya*

La libertad es uno de los valores esenciales de la dignidad humana. Valores tales como la justicia, la igualdad y la solidaridad sólo pueden subsistir en regímenes que garanticen, en primer lugar la libertad. El humanismo es inconcebible sin libertad individual.

El ser humano es, a diferencia de los animales, un ser pensante, un ser que piensa y que actúa y que puede distinguir y escoger entre diferentes caminos u opciones. Es decir que es un ser marcado por la libertad.

La lucha del pueblo de Israel en Egipto fue una de las primeras luchas del ser humano por la libertad. Pero fueron los griegos los padres fundadores de la libertad. Atenas fue la primera democracia caracterizada por principios de libertad, igualdad, tolerancia y fraternidad. Desde entonces se decía que lo que distingue a un griego de un bárbaro es la libertad. Hoy se podría afirmar que lo que separa a un ciudadano de un súbdito es el ejercicio de la libertad individual.

La libertad es las libertades fundamentales. Comenzando con la libertad de pensamiento, la libertad de analizar, la libertad de cátedra, y continuando con la libertad de expresión, la libertad de prensa, de reunión, de tránsito, de asociación y de no asociación... y sin olvidar la libertad religiosa, la libertad electoral y la libertad económica. Todas interconectadas entre sí y alimentándose o debilitándose unas a otras.

La libertad no debe confundirse con el libertinaje o con la libertad absoluta, la cual generalmente termina en la anarquía o la dictadura absoluta. La libertad es inseparable de la responsabilidad. Cada libertad implica, también una responsabilidad. El ejercicio de la libertad implica responsabilidades con uno mismo, con los demás, tanto los que viven ahora como los que vivirán en el futuro. Los derechos implican deberes. Cada derecho humano tiene como contraparte una obligación. La libertad existe, entonces, dentro de la ley, en el marco del estado de derecho, o mejor aún dentro del estado de derechos y responsabilidades u obligaciones.

El gobierno debe salvaguardar el estado de derechos humanos y la libertad con responsabilidad.

Todas las formas de dictadura o tiranía, sean políticas, económicas o religiosas, de derechas o de izquierdas, constituyen los grandes enemigos de la libertad.

El régimen que mejor anula la libertad o las libertades fundamentales es el totalitario, no importa que se proclame o autoproclame de derechas o de izquierdas. En el régimen totalitario el poder del estado no tiene límites y llega a asfixiar y anular las libertades de los ciudadanos. Limitar el poder del estado, garantizando un espacio para el ejercicio de las libertades es lo mismo que resistir al totalitarismo.

El sistema político más propicio para el ejercicio de las libertades es el sistema democrático. Sin embargo, aún en esos sistemas existen presiones para la anulación o limitación de las mismas. En los países democráticos las presiones se mueven como un péndulo desde el autoritarismo hacia el populismo y de nuevo hacia el autoritarismo.

Tanto el estado de derecho como la división y equilibrio de los poderes del estado contribuyen a salvaguardar la libertad. Pero tal división o equilibrio pueden ser ficticios si detrás del ordenamiento jurídico existen poderes fácticos, económicos, militares o políticos que controlan el estado e impiden la libertad.



Los frenos o contrapesos no deben existir solamente a nivel de los poderes del estado, como lo enseñó con sabiduría el Barón de Montesquieu, sino también en el sistema de partidos políticos y en el sistema económico. El equilibrio de poderes debe regir entonces a todo nivel si es que aspiramos a promover y salvaguardar la libertad.

Publicado en el periódico La Nación en abril del 2008. El doctor Alvarez es miembro de la Junta Directiva de ANFE.

