

A PRIVATIZAÇÃO DE RUAS E ESTRADAS

A Privatização de Ruas e Estradas

Fatores Humanos e Econômicos

Walter Block

1ª Edição



Título original: The Privatization of Road and Highways: Human and Economic Factors

Título: A Privatização de Ruas e Estradas: Fatores Humanos e Econômicas

ISBN:

Autor: Walter Block.

Coordenação Editorial: Alex Pereira de Souza.

Tradução e Revisão: Alex Pereira de Souza, Eric Kerbes, Gabriel Camargo, Hiel Estevão, José Aldemar.

Capa: .

Diagramação: Alex Pereira de Souza.

Os direitos autorais da edição inglesa deste livro pertencem ao Mises Institute. Todos os direitos reservados.

Todos os direitos de publicação deste livro, em língua portuguesa, que pertencem à Editora Konkin, na forma da lei estão sendo, por intermédio deste, cedidos publicamente, inclusive para venda, impressão e eventuais alterações.

Email: contato@editorakonkin.com.br

Este livro é dedicado aos meus compatriotas americanos, cerca de 40.000 deles por ano que morreram desnecessariamente em acidentes de trânsito. É minha sincera esperança e expectativa que, sob um sistema de estradas e ruas privadas no futuro, esse número possa ser radicalmente reduzido.

Sumário

Prefácio	vi
Agradecimentos	xii
Introdução	xiv

Parte I: A Teoria

1. Transporte de Livre Mercado: Desnacionalizando as Ruas	3
2. Congestionamento e Precificação das Ruas.....	51
3. Bens Públicos e Externalidades: O Caso das Estradas ...	104
4. Teorias de Segurança Rodoviária	164

Parte II: Aplicações

5. Ruas Privadas, Competição, Seguro de Automóveis e Controle de Preços	180
6. Socialismo Rodoviário.....	193
7. Comprometendo o Incomprometível: Limites de Velocidade, Desfiles, Cigarros	212
8. Estradas e a Questão da Imigração	226
9. O Departamento de Veículos Automotivos	235

Parte III: Processo

10. Privatize as Rodovias Públicas	241
11. Apropriando-se Originalmente das Ruas da Cidade: Um Exercício na Teoria Administrativa	246

12. Superando as Dificuldades na Privatização das Ruas	268
13. Transição para Estradas Privadas	293

Parte IV: Críticas

14. Ruas, Pontes, Luz Solar e Direitos de Propriedade Privada	309
15. Comentário a “Ruas, Pontes, Luz Solar e Propriedade Privada”	328
16. Ruas, Pontes, Luz Solar e Propriedade Privada: Resposta a Tullock.....	332
17. Quem é Responsável pelas Mortes no Tráfego?	348
18. Carta Aberta à Mothers Against Drunk Driving	363
19. Privatização das Ruas: Réplica a Mohring	371
20. Cumplicidade no Socialismo Rodoviário: O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation	396

Parte V: Conclusão

21. Uma Entrevista com Walter Block.....	425
Apêndices	442
Bibliografia.....	449

Prefácio

Abolir o Governo Melhora as Ruas

Olhe atrás de seu caixa eletrônico ou cartão de débito. Cheque seu cartão de crédito também. Independentemente de qual for seu banco, atrás do seu cartão, você verá os logotipos de outras empresas — Cirrus, Plus, Star, talvez outras. A Cirrus é um sistema de gerenciamento de rede de caixas eletrônicos de propriedade da MasterCard, Plus é de propriedade da Visa, e assim por diante. Há cooperação entre empresas, e os gerentes de rede são de certa forma independentes. Por exemplo, os cartões de débito Visa frequentemente possuem um logotipo Cirrus na parte de trás.

Isto significa que você pode usar seu cartão de débito, aquele de seu pequeno banco local com três filiais, para obter dinheiro instantâneo de um caixa eletrônico em todo o país. Sim, cada banco cobra um dólar ou dois. E eles devem. Um único caixa eletrônico custa \$100.000 para instalar, custa dinheiro para manter e administrar (as pessoas têm que colocar e retirar dinheiro dele diariamente), e custa aos bancos participantes contratar a Cirrus para movimentar o dinheiro.

Mais importante é o que aprendemos sobre a capacidade do mercado. Uma das objeções à privatização de estradas é que teríamos que parar em uma cabine de pedágio em cada esquina. Uma ida de cinco minutos à mercearia exigiria, para mim, três cabines de pedágio, setenta e cinco centavos de dólar e se estenderia para oito minutos, de acordo com esta objeção. Mas não é bem assim, e aqui está o porquê:

Nosso tempo vale alguns centavos para nós. Cirrus e Pulse nos cobriam, chutando, três dólares por mês (ou menos) para colocar adesivos magneticamente codificados em nossos carros. Máquinas

Prefácio

espalhadas pelas estradas, ou sensores sob o pavimento, registrariam nossas idas e vindas. Essas informações iriam para a Cirrus e Pulse, e delas para nossos fornecedores rodoviários. Nós receberíamos três ou quatro contas mensais, ou apenas uma, dependendo dos recursos dos proprietários das estradas. Alguns proprietários de rodovias, nas florestas e bosques, ainda teriam cabines de pedágio, que funcionariam perfeitamente — tráfego bem menos intenso e um ritmo de vida mais lento não fazem disto um grande problema. Eu ocasionalmente passo por uma cabine de pedágio em Atlanta, e o atraso é apenas de alguns segundos.

Para que você não pense que seu dinheiro sumiria em meio à fumaça do escapamento, lembre-se que as empresas de mercado, que devem agradar aos clientes para permanecer no negócio, fornecem tudo melhor e mais barato que o governo, sem aquela desagradável ressaca moral de forçar as pessoas a pagar por coisas que elas podem não usar ou querer. Seu preço da gasolina já inclui de 40 a 50 centavos por galão em impostos para a construção e manutenção de estradas. Isto significa que eu já estou pagando de vinte e cinco a trinta e três dólares por mês para o uso rodoviário. Com a privatização das estradas, esse custo diminuiria, provavelmente de maneira considerável. Acontece toda vez que algo é movido do governo para as mãos privadas.

Há outros benefícios que seguiriam a privatização das estradas. As estradas privadas que hoje já existem têm menos acidentes que as públicas, provavelmente em parte porque são melhor conservadas: caso os construtores privados de estradas deixem buracos, obterão má reputação pelas altas taxas de acidentes, ou caso façam reparos durante as horas mais movimentadas, terão que lidar com reclamações e com as pessoas que escolhem rodar por outras estradas.

Poluição e seu controle em automóveis também pode ser tratado por meio da privatização das estradas. Se a poluição automotiva crescesse muito, as pessoas que vivem perto das estradas processariam o maior e mais óbvio alvo: os proprietários de estradas. Os donos das

estradas cobrariam taxas mais altas para carros sem adesivos atualizados de inspeção. Os fabricantes de automóveis criariam controles de poluição nos carros e anunciariam o quão limpo é o funcionamento deles.

As fabricantes já fazem isso, mas sob a arma de um governo que determina os níveis de poluição e que tipo de controles os fabricantes devem utilizar. Sem interferência governamental, os engenheiros seriam livres para competir no fornecimento de diferentes tecnologias para reduzir custos, melhorar a potência e, simultaneamente, fornecer motores mais limpos. Com os adesivos de inspeção sendo codificados para a idade do automóvel, fabricante e modelo, poderia haver uma taxa separada de poluição na conta mensal. Motoristas de carros mais novos poderiam receber um desconto, enquanto motoristas de carros antigos poderiam pagar taxas mais altas do que as próprias taxas rodoviárias.

O mercado não é incrível? Eu sou apenas uma pessoa descrevendo prováveis soluções de mercado; imagine como as soluções se tornariam eficientes com 280 milhões de mentes trabalhando no assunto. A realidade, no entanto, continua a fornecer obstáculos aparentes (mas não reais) na mente do estatista: e as novas estradas, e o espinhoso problema do domínio eminente? Mais uma vez, o mercado vem em socorro. Primeiro, pelo fato das estradas já existirem, dar início não envolveria nada mais que os empreendedores se candidatando para assumir o controle. (Quem eles pagariam quando fossem comprar as estradas? Aos credores do governo dos Estados Unidos. Uma vez que o governo vendesse todas as suas terras, a dívida governamental para a compra de votos poderia ser paga). Mesmo assim, novas estradas estão sendo construídas em todos os lugares hoje, por empreiteiros que compram terrenos e os convertem em novos usos.

Os terrenos ao lado das interestaduais são baratos em alguns lugares, e caros em outros. Alargar as interestaduais rurais não seria um problema. (Haveria alguma correlação entre pedágios rodoviários e qualidade/congestionamento das estradas). Os preços serão mais altos

Prefácio

onde os proprietários enfrentarem pouca concorrência, como no Alasca, mas mais baixos onde as pessoas possuírem alternativas. Se os preços para trechos rurais ficarem muito altos, as pessoas usarão aviões, trens e ônibus, e os proprietários de estradas serão forçados a baixar seus preços. Se você acha que está recebendo a interestadual de graça, pense novamente: esses impostos sobre os combustíveis significam que você está pagando de um a dois centavos por milha agora.

Qualquer pessoa que quisesse construir uma nova interestadual enfrentaria a enorme tarefa de comprar terras atravessando, talvez, centenas de milhas. Alargar as rodovias existentes seria mais provável. Em Los Angeles e outras grandes cidades onde o tráfego é constantemente sufocado, os proprietários de estradas teriam o incentivo, e muitos recursos, para adquirir terrenos ao longo das rodovias, a fim de ampliá-las. Proprietários também teriam incentivos para melhorar as intersecções, tais como a Spaghetti Junction em Atlanta. As estradas melhorariam em geral. (Entrevistei um engenheiro rodoviário do condado anos atrás, e ele me disse que eles projetam rampas de entrada circulares deliberadamente com raios variáveis — experienciadas como mudanças estranhas na curva, que forçam você a reajustar constantemente o volante — para “manter os motoristas acordados”. Quantos de nós temos dificuldade em manter o foco por cinquenta segundos em uma rampa de entrada curvada?)

Sem a autoridade forçada de um governo nos dois últimos séculos, teria o sistema interestadual sido construído? Nós não temos como saber, mas não devemos nos importar. Sem um sistema interestadual, ainda teríamos muito comércio; provavelmente mais do que temos hoje (quando as ferrovias foram construídas — em grande parte com a ajuda de subsídios do governo — muito do volume de terra entre as costas não era reivindicado, portanto, aberto ao uso. Muito ainda não estaria reivindicado caso não houvesse governo). Abolir o governo é a maneira de melhorar o que temos.

E quanto a Cirrus et al. sabendo o seu paradeiro? Este possível problema de privacidade já está sendo resolvido pelo mercado. Primeiro, a maioria das estradas privadas provavelmente não cobraria um pedágio. As ruas em distritos comerciais seriam mantidas por comerciantes locais, que teriam incentivo para manter as estradas em boas condições e permitir o livre acesso. Ruas residenciais, por sua vez, não seriam tão movimentadas ao ponto de haver incentivo para cobrar pedágios. Portanto, não haveria sensores rodoviários registrando os movimentos dos veículos nas áreas comerciais e residenciais.

Segundo, o mercado já desenvolveu o dinheiro digital, similar a um cartão pré-pago de longa distância. Assim, como agora você pode adquirir minutos telefônicos de longa distância anonimamente por meio de lojas de conveniência, você poderia comprar milhas de pedágio com dinheiro, e colocar o cartão magnético sob um para-lamas. Proprietários de estradas e redes de gestão de transações nunca precisariam saber quem você é. Esta tecnologia já está em uso generalizado. Somente se você preferir dirigir à crédito, e ser cobrado mensalmente por um provedor de gerenciamento de rede, haveria qualquer possibilidade de um registro eletrônico de seu paradeiro. E haveria um mercado mesmo para isso — por exemplo, muitas mulheres jovens e solteiras, tais como estudantes universitárias e jovens profissionais, poderiam desejar que alguém, de alguma forma, sempre soubesse onde ela está.

Mas todas estas questões são meras preocupações tecnológicas. Novos produtos, serviços e capacidades que fluem da revolução digital podem tornar nossas vidas mais convenientes e confortáveis, mas somente se formos autorizados a utilizá-las. O ponto mais importante aqui é que os fatos da vida humana que recomendam a privatização das estradas não têm nada a ver com tecnologia. Eles surgem de natureza humana — pelo fato de termos necessidades e desejos ilimitados, e preferirmos agir voluntária e pacificamente para persegui-los. A tecnologia do momento é irrelevante.

Prefácio

É aqui que entra Walter Block. Pela primeira vez em um único volume, ele elucida os fatores humanos e econômicos que mostram que as estradas, e quaisquer que sejam as partes de nossas vidas que dependam delas, melhoram com a privatização — assim como qualquer outro produto ou serviço que você consiga nomear.

Os economistas mainstream há gerações expressam suas previsíveis objeções à privatização das estradas, tais como externalidades (por exemplo, poluição), domínio eminente, e segurança pública. Walter mostra neste livro que, independentemente da tecnologia, as melhores soluções apenas são possíveis, para não dizer inevitáveis, quando a propriedade é verdadeira e seguramente privada. As contribuições únicas de Block são suas explicações sobre os mecanismos por meio dos quais a propriedade privada acaba por resolver questões de poluição, segurança e outros problemas de maneira superior que qualquer sistema que envolva propriedade “pública”.

O clássico truque econômico usado por gerações de economistas, funcionários e agências governamentais para justificar o controle contínuo das estradas pelo governo é facilmente desfeito com o uso dos conhecimentos econômicos corretos. Walter Block é hoje o líder em elucidar essas percepções nesse exato contexto.

Brad Edmunds
Montgomery, Alabama

Agradecimentos

Gostaria de agradecer a Gordon Tullock por ter me permitido efetuar a reimpressão de seu artigo de 1996, o qual aparece no capítulo 15, bem como a Michelle Cadin e Matthew Block, coautores dos artigos que aparecem como os capítulos 10 e 14, respectivamente. Agradeço a Bruce Armstrong, Troilus Bryan, Mike Cust, Chris Delanoy, Jeff Dick, e Matthew Johnston por terem me entrevistado, entrevista essa que aparece no capítulo 21.

Os capítulos 8, 9, 13, 17 e 19–21 constituem material novo, expressamente escrito para este livro; os capítulos 1–7, 10–12, 14–16 e 18 são baseados em artigos previamente publicados. Pela permissão de reimpressão, agradeço aos seguintes editores, editoras e revistas: Hans-Hermann Hoppe, Roderick Long, Lew Rockwell, o *Journal of Libertarian Studies*; o *Transportation Research Record*; o *Competitiveness Review*; Samuel M. Natale, o *International Journal of Value-Based Management*; o *Asian Economic Review*; Richard Ebeling, *The Freeman*; *Planning and Markets*; *Ética e Política/Ethics & Politics*; Catherine Pettenati e Jean Pierre Centi, o *Journal des Economistes et des Etudes Humaines*; Jesús Huerta De Soto, *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política* (Processo de Mercado: Revista Europeia de Economia Política).

Agradeço aos seguintes por seu suporte financeiro: Charles Koch e Ed Crane, do Cato Institute; David Kennedy e Anthony Sullivan, da Earhart Foundation; e Lew Rockwell, do Mises Institute. Agradeço a Dan D’Amico, Eric Mattei, Eileen Murphy, Brian Summers, e Jeff Tucker pelas sugestões, pesquisa e edição úteis.

Uma parte significativa deste livro já havia sido publicada. Haverá, então, inevitavelmente alguma repetição nas páginas seguintes. Mas, tendo em vista a importância do assunto, e o desejo de preservar

Prefácio

essas publicações anteriores, nenhuma tentativa foi efetuada para corrigir essa situação. Peço paciência aos leitores acerca desse fato.

Introdução

A maioria das pessoas que ler este livro irá descartá-lo como sendo o mero delírio de um lunático, pois eu advogo pela inteira, total e completa privatização das estradas, rodovias, avenidas, ruas, vielas e qualquer outra via veicular. E falo sério quanto a isso, muito sério.

Esse assunto está tão longe do radar de análise das políticas públicas e à parte das preocupações de políticos, analistas e comentaristas, que poucas pessoas o levarão a sério. Não seja um deles. Sua própria vida pode estar em jogo. Mais de 40.000 pessoas morrem nas estradas da nação todos os anos (ver o apêndice), e você ou um ente querido um dia poderá se juntar a esta horrível lista.

Não se deixe enganar pela frequente alegação de que a real causa das mortes em rodovias é causada por velocidade, embriaguez, mau funcionamento do veículo, erro do motorista, etc. Estas são apenas causas diretas. O verdadeiro motivo pelo qual morremos aos montes em acidentes de trânsito é que aqueles que possuem e administram esses bens, supostamente em nome do público — os vários burocratas das estradas — não conseguem ser minimamente competentes na resolução dos problemas. São eles e apenas eles os responsáveis por essa carnificina.

Isto não significa que, se colocadas em mãos privadas, o número de mortos seria zero. Não seria. Mas, pelo menos, toda vez que a vida de alguém fosse tragicamente perdida, alguém com capacidade de amenizar essas condições perigosas perderia dinheiro, e isso tende, maravilhosamente, a centrar a atenção dos proprietários. É por isso que não temos problemas semelhantes com bananas, cestos, bicicletas, e a miríade de outros bens e serviços fornecidos a nós por um sistema de (relativamente) livre iniciativa.

Se as rodovias hoje fossem empreendimentos comerciais como já ocorreu outrora, e mais de 40.000 pessoas fossem mortas anualmente,

Introdução

você pode apostar seu último dólar que Ted Kennedy e seus companheiros realizariam audiências no Senado sobre o assunto. A culpa seria do “capitalismo”, dos “mercados”, da “ganância”, ou seja, os habituais suspeitos. Mas, no caso, são as autoridades públicas as responsáveis por esse massacre dos inocentes.

Existe alguma coisa de natureza prática que possa ser feita para resolver o problema a curto prazo? Provavelmente não. Mas não perca a esperança. Pouco antes do declínio e da queda do comunismo na Rússia e Europa Oriental, eram poucos os que pensavam que este flagelo logo seria removido.

Outro benefício do presente livro é que ele tenta demonstrar a viabilidade, a eficácia e, sim, a moralidade do sistema privado, abordando um caso difícil em questão. Se pudermos estabelecer que a propriedade privada e a motivação pelo lucro podem funcionar mesmo em “casos difíceis”, como nas estradas, melhor poderemos defender o caso geral em nome da livre iniciativa.

O livro está organizado conforme o seguinte plano. A teoria básica da privatização, especificamente aplicada às estradas, é apresentada. O caso em nome da comercialização deste setor da economia é feito com base na melhoria da segurança rodoviária e redução dos congestionamentos. Em seguida, esta teoria é aplicada a toda uma série de questões relacionadas, tais como seguro automotivo, desfiles em vias públicas e imigração. Nossos presentes arranjos institucionais são caracterizados como socialistas. Então, assumimos como certo o objetivo de privatizar as principais vias de tráfego e, em vez disso, nos concentramos no processo complexo de transição; de como chegar até lá a partir daqui: quais são os problemas para a transição, como as autoridades passariam de uma situação sob seu controle para a determinação do mercado, etc.? A parte subsequente lida com as objeções ao exposto acima. Críticas são lançadas acerca de vários comentaristas, incluindo Gordon Tullock, Lawrence White,

Herbert Mohring, e Robert Poole. O livro conclui com uma entrevista realizada comigo por vários libertários canadenses.

Introdução

Parte I

A Teoria

Transporte de Livre Mercado: Desnacionalizando as Ruas¹

Introdução

Se um governo exigisse o sacrifício de 46.700 cidadãos² a cada ano, não há dúvida de que um público indignado se revoltaria. Se uma religião organizada planejasse a imolação de 523.335 fiéis em uma década,³ não há dúvida de que seria derrubada. Se houvesse um culto do tipo Manson que assassinasse 790 pessoas para celebrar o Memorial Day, 770 para inaugurar o 4 de julho, 915 para comemorar o Dia do Trabalho, 960 no Dia de Ação de Graças e solenizasse o Natal com mais 355 mortes,⁴ certamente o *New York Times* falaria de maneira eloquente sobre a carnificina, convocando a maior caçada que esta nação já viu. Se o Dr. Spock soubesse de uma doença que matasse 2.077 crianças⁵ menores de cinco anos a cada ano, ou se Andrew Stein, da cidade de Nova York, descobrisse uma casa de repouso que permitisse que 7.346 idosos morressem anualmente,⁶ não haveria pedra sobre pedra em seus esforços para combater o inimigo. Para agravar o horror, se a iniciativa

¹ Este capítulo apareceu pela primeira vez como Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38. O autor deseja expressar uma dívida de gratidão para com Charles G. Koch e Edward H. Crane III do Cato Institute, sem cujos esforços este trabalho não poderia ter sido realizado.

² O número de pessoas que foram vítimas de acidentes automobilísticos em 1976, em *Accident Facts* (Chicago: National Safety Council, 1977), p. 13.

³ O número de mortes em estradas e rodovias na década, 1967-1976, em *ibid.*

⁴ Dados de 1968, em *ibid.*, p. 57.

⁵ Dados de 1969, em *ibid.*, p. 60.

⁶ Dados de 1969, em *ibid.*

privada fosse responsável por essa carnificina, uma reação cataclísmica ocorreria: comitês de investigação seriam nomeados, o departamento de justiça buscaria violações antitruste, executivos da empresa seriam presos e um clamor indignado pela nacionalização se seguiria.

A realidade, no entanto, é que o governo é responsável por tal matança — esse é o pedágio cobrado nas estradas de nossa nação. Seja no nível local, estadual, regional ou nacional, é o governo que constrói, executa, gerencia, administra, repara e planeja a rede de pistas. Não há necessidade de o governo assumir; já está totalmente no comando e com força total. Acredito que existe uma maneira melhor: o mercado. Explicar como um mercado livre pode servir para fornecer serviços rodoviários e de rodagem, já que nos forneceu praticamente todos os outros bens e serviços à nossa disposição, é o objetivo deste capítulo.

Antes de descartar a ideia como impossível, considere a terrível história da gestão governamental de estradas. Todos os anos desde 1925 tem visto a morte de mais de 20.000 pessoas. Desde 1929, o pedágio anual nunca caiu abaixo de 30.000. Em 1962, as mortes causadas por acidentes automobilísticos atingiram pela primeira vez o patamar de 40.000 e desde então não caíram abaixo desse nível. Para dar apenas uma sugestão do desrespeito insensível com que a vida humana é tratada pelas autoridades rodoviárias, considere a seguinte declaração sobre os primeiros dias de projeto e planejamento de rodovias do governo:

A necessidade imediata era tirar o país da lama, conseguir um sistema de estradas pavimentadas conectadas que conectasse todas as sedes de condados e centros populacionais com estradas sem lama e sem poeira. Estes foram os anos pioneiros. As operações de segurança, volume e tráfego não foram consideradas um problema. Mas em meados dos anos 30 houve

um despertar e um reconhecimento de que esses elementos eram vitais para a operação eficiente e segura do sistema rodoviário.⁷

Em “meados dos anos 30”, de fato, quase meio milhão de pessoas haviam sido vítimas de acidentes de trânsito.⁸

Em vez de provocar indignação por parte do público, a gestão governamental das estradas e rodovias é um fato aceito. Além de Ralph Nader, que só investe contra veículos inseguros (apenas uma parte limitada do problema), quase não há uma voz levantada em oposição.

O governo parece ter escapado do opróbrio porque a maioria das pessoas atribui os acidentes de trânsito a uma série de fatores além da má administração do governo: embriaguez, excesso de velocidade, falta de cautela, falhas mecânicas, etc. Típico é o tratamento dado por Sam Peltzman, que lista nada menos que treze possíveis causas de taxas de acidentes sem sequer mencionar o fato da donidade e gestão do governo.

Velocidade do veículo [...] consumo de álcool [...] o número de jovens condutores, alterações nas rendas dos condutores [...] os custos monetários dos acidentes [...] a idade média dos carros [...] a proporção de carros novos para todos os carros (porque foi sugerido que, enquanto os motoristas se familiarizam com seus carros novos, o risco de acidentes pode aumentar) [...] densidade de tráfego [...] gastos com a fiscalização das leis de trânsito pelas patrulhas rodoviárias estaduais [...] gastos com estradas [...] a proporção de importações para carros totais (porque há evidências de que carros pequenos são mais letais do que carros grandes se ocorrer um acidente) [...] educação da população [...]

⁷ Declaração de Charles M. Noble, distinto engenheiro de tráfego que atuou como diretor do Departamento de Rodovias de Ohio, engenheiro-chefe da New Jersey Turnpike e recebeu o Prêmio Matson Memorial por Contribuições Extraordinárias para o Avanço da Engenharia de Tráfego. Charles M. Noble, “Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety”, *Traffic Quarterly* (novembro de 1971): 534; ênfase adicionada.

⁸ Accident Facts, p. 13.

e a disponibilidade de cuidados hospitalares (que podem reduzir as mortes se ocorrerem lesões).⁹

Além disso, David M. Winch cita outra razão para a apatia pública: a crença de que “[m]uitas pessoas mortas nas estradas são parcialmente responsáveis por sua morte”.¹⁰ É verdade que muitas vítimas de acidentes rodoviários são parcialmente responsáveis. Mas isso de forma alguma explica a apatia do público em relação às suas mortes. Pois as pessoas mortas no Central Park da cidade de Nova York durante as primeiras horas da noite também são, pelo menos parcialmente, culpadas por suas próprias mortes; é preciso uma indiferença monumental, sentimento de onipotência, negligência ou ignorância para embarcar em tal passeio. No entanto, as vítimas são lamentadas, mais policiais são exigidos e protestos são comumente feitos.

A explicação da apatia em relação à má administração das rodovias que parece mais razoável é que as pessoas simplesmente não veem nenhuma alternativa à donidade do governo. Assim como ninguém “se opõe” ou “protesta” contra um vulcão, que se acredita estar fora do controle do homem, são poucos os que se opõem ao controle governamental de estradas. Juntamente com a morte e os impostos, a gestão das rodovias estaduais parece ter se tornado um fato imutável, embora não declarado. A instituição do governo planejou, construiu, administrou e manteve nossa rede rodoviária por tanto tempo que poucas pessoas podem imaginar qualquer outra possibilidade viável. Enquanto Peltzman aponta o dedo para as causas próximas dos acidentes rodoviários, como excesso de velocidade e álcool, ele ignorou a agência, o governo, que se estabeleceu como o gerente do aparato

⁹ Sam Peltzman, *Regulation and Automobile Safety* (Washington, D.C.: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1975), pp. 8–9.

¹⁰ David M. Winch, *The Economics of Highway Planning* (Toronto: University of Toronto Press, 1963), p. 87.

rodoviário. Isso é semelhante a culpar uma confusão em um restaurante pelo fato do forno ter apagado ou do garçom ter caído no chão escorregadio com uma bandeja cheia. *É claro* que as causas imediatas da insatisfação do cliente são carne crua ou comida no colo. No entanto, como esses fatores podem ser responsabilizados, enquanto a parte da administração do restaurante é ignorada? É função do gerente do restaurante garantir que os fornos estejam funcionando satisfatoriamente e que os pisos sejam mantidos adequadamente. Se ele falhar, a culpa recai sobre seus ombros, não sobre os fornos ou pisos. Responsabilizamos o homem do gatilho pelo assassinato, não a bala.

O mesmo vale para as rodovias. Pode ser que a velocidade e o álcool sejam deletérios para uma direção segura; mas é tarefa do gestor rodoviário garantir que os padrões adequados sejam mantidos em relação a esses aspectos de segurança. Se prevalecem condições inseguras em um estacionamento privado de vários andares, ou em um shopping center, ou nos corredores de uma loja de departamentos, o empreendedor em questão será responsabilizado. É ele quem perde receita, a menos e até que a situação seja esclarecida. É logicamente falacioso colocar a culpa dos acidentes em condições inseguras, ignorando o gerente cuja responsabilidade é melhorar esses fatores. É minha opinião que tudo o que é necessário para praticamente eliminar as mortes nas estradas é uma mudança não utópica, no sentido de que poderia ocorrer agora, mesmo considerando nosso estado atual de conhecimento, se a sociedade mudasse o que pode controlar: os arranjos institucionais que regem as rodovias do país.

Respondendo a Acusação de “Impossível”

Antes de explicar como um mercado rodoviário totalmente livre pode funcionar, parece apropriado discutir as razões pelas quais tal tratamento provavelmente não receberá uma audiência justa.

Um mercado totalmente privado de estradas, ruas e rodovias provavelmente será rejeitado de cara, primeiro por razões psicológicas. A resposta inicial da maioria das pessoas é mais ou menos assim:

Ora, isso é impossível. Você simplesmente não pode fazer isso. Haveria milhões de pessoas mortas em acidentes de trânsito; engarrafamentos como nunca foram vistos seriam uma ocorrência cotidiana; os motoristas teriam que parar a cada vinte e cinco pés e colocar um centésimo de centavo na caixa de pedágio de cada velhinha. Sem domínio eminente, haveria todos os tipos de obstrucionistas montando bloqueios de estradas nos lugares mais estranhos. O caos, a anarquia, reinaria. O tráfego pararia bruscamente, enquanto todo o tecido da economia caía sobre nossos ouvidos.

Se fôssemos dividir tal afirmação em seus elementos cognitivos e psicológicos (ou emotivos), deve-se afirmar desde o início que não há nada de repreensível no desafio intelectual. Longe disso. De fato, se essas cobranças não puderem ser respondidas satisfatoriamente, toda a ideia de estradas privadas terá de ser considerada um fracasso.

Há também um elemento emotivo que é responsável, talvez, não pelo conteúdo da objeção, mas pela maneira histérica em que ela costuma ser formulada e até mesmo pela relutância em considerar o caso. O componente psicológico decorre de um sentimento de que a gestão governamental das estradas é inevitável e que qualquer outra alternativa é, portanto, impensável. É esse fator emocional que deve ser categoricamente rejeitado.

Devemos perceber que só porque o governo sempre¹¹ construiu e administrou a rede de ruas, isso não é necessariamente inevitável, nem o procedimento mais eficiente, nem mesmo justificável. Pelo contrário,

¹¹ A rigor, isso está longe de ser verdade. Antes do século XIX, a maioria das estradas e pontes na Inglaterra e nos Estados Unidos foram construídas por sociedades anônimas quase privadas.

o estado de coisas que caracterizou o passado é, logicamente, quase inteiramente irrelevante. Só porque “‘sempre’ exorcizamos demônios com vassouras para curar doenças” não significa que esse seja o melhor caminho.

Devemos sempre lutar para nos livrar da escravidão do status quo. Para ajudar a escapar das “cegueiras da história”, considere esta declaração de William C. Wooldridge:

Vários anos atrás, eu estudava na St. Andrews University, na Escócia, e descobri que fazer uma ligação telefônica era um dos maiores desafios do ambiente. Telefones particulares eram caros demais para serem comuns, então um potencial telefonista primeiro tinha que acumular quatro pennies para cada ligação que desejasse fazer. Um projeto complicado pela ausência de qualquer estabelecimento comercial próximo aberto além das seis ou sete horas. Em seguida, a atenção de um operador tinha que ser engajada, em si uma tarefa às vezes frustrante, seja por mão de obra inadequada ou entusiasmo inadequado na central telefônica que eu desconhecia. Finalmente, uma vez que o lado para a terra da cidade aparentemente não tinha mais telefones do que o lado para o mar, muitas vezes uma longa espera seguia-se mesmo com uma conexão bem-sucedida, enquanto quem havia atendido o telefone procurava o destinatário da ligação. Algumas repetições dessa rotina acabaram com meu hábito de falar ao telefone, e juntei-me aos meus colegas para me comunicar pessoalmente ou por mensagem quando era possível, e não me comunicar quando não era.

No entanto, a experiência me irritou, então levantei o assunto uma noite no porão da residência de um antigo bispo, que agora acomoda o bar de cerveja da união estudantil. Por que os telefones foram socializados? Por que eles não eram um serviço privado, já que havia tão pouco a perder com a desnacionalização?

A reação não foi, como seria de esperar, nem um pouco defensiva, mas positivamente condescendente. Deveria ser evidente até mesmo para um americano chauvinista que um serviço tão importante quanto o sistema telefônico não poderia ser confiado a negócios privados. Era inconcebível operá-lo para qualquer outra coisa que não fosse o interesse público. Quem já ouviu falar de uma companhia telefônica privada?

Essa incredulidade diminuiu apenas um pouco depois de uma introdução superficial a Mother Bell (então mais jovem e menos reumática do que hoje), mas pelo menos o exemplo da empresa americana demonstrou que o serviço telefônico socializado não era um dado invariável na equação do universo. Meus amigos ainda consideravam a ideia do telefone privado teoricamente ilegítima e politicamente absurda, mas não podia mais permanecer literalmente inconcebível, pois estávamos todos sentados em torno de uma mesa no porão do bispo conversando sobre isso. Isso foi feito. Isso pode — Deus me livre! — ser feito novamente. A conversa mudou necessariamente da possibilidade para a desejabilidade, para o que os advogados chamam de mérito do caso.

Como os estudantes de St. Andrews, os americanos mostram uma disposição para aceitar as funções costumeiras de nosso governo como necessariamente a província exclusiva do governo; quando a prefeitura sempre fez alguma coisa, é difícil imaginar outra pessoa fazendo.

Quando uma atividade está sendo realizada pela primeira vez, a operação do satélite de comunicações Telstar, por exemplo, as pessoas sentem e debatem fortemente sua opção pela donidade pública ou privada. A discussão dos custos e vantagens de cada alternativa acompanha a escolha final. Mas uma vez que a escolha é feita e um pouco de tempo passa, uma aura de inevitabilidade envolve o status quo, e a consciência de qualquer alternativa se esvai com o tempo.

Hoje, a maioria dos americanos provavelmente sente que o telégrafo pertence naturalmente à esfera privada, e poucos

duvidam que os correios devam ser naturalmente um monopólio público. “Naturalmente”, no entanto, em tal contexto significa apenas que é assim que tem sido desde que nos lembramos, uma versão americanizada da declaração de Pope de que “o que quer que seja, está certo”. No entanto, poucos poderiam pensar em uma justificativa a priori convincente para distinguir o modo de comunicação postal do telegráfico. Pelo menos um Diretor-geral dos Correios não pôde fazê-lo: em 1845, seu Relatório Anual profetizou uma competição intolerável do telégrafo e sugeriu que poderia ser apropriadamente confiada ao governo. Naquele estágio inicial de sua história, o telégrafo poderia ter se tornado um monopólio do governo pelas mesmas razões que os correios já eram, mas a mera passagem do tempo apagou qualquer consideração sobre se eram boas ou más razões.¹²

Ao defender um livre mercado de estradas, em certo nível, estaremos apenas argumentando que não há nada de único no transporte; que os princípios econômicos que aceitamos como algo natural em praticamente todas as outras áreas da experiência humana são aplicáveis aqui também. Ou, pelo menos, não podemos supor que as leis econômicas comuns *não* sejam *pertinentes* ao transporte rodoviário até que o assunto tenha sido considerado com algum detalhe.

Diz Gabriel Roth:

[A]qui está uma abordagem para o problema do congestionamento de tráfego — a abordagem econômica — que oferece uma solução racional e prática. [...] O primeiro passo é reconhecer que o espaço viário é um recurso escasso. A segunda, aplicar a ele os princípios econômicos que consideramos úteis na fabricação e distribuição de outros recursos escassos, como eletricidade, automóveis ou gasolina. Não há nada de novo ou incomum sobre esses princípios, nem eles são particularmente

¹² William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970), pp. 7–9.

difíceis. *O que é difícil é aplicá-los às estradas, provavelmente porque todos nós fomos educados para considerar as estradas como bens comunitários disponíveis gratuitamente para todos os que chegam.* A dificuldade não reside tanto nos aspectos técnicos da questão, mas sim na ideia de que as estradas podem ser consideradas utilmente como pedaços de imóveis.¹³

Infelizmente, mesmo aqueles economistas que, como Roth, pedem explicitamente uma consideração das semelhanças entre estradas e outros bens não estão dispostos a levar a analogia à sua conclusão lógica: rodovias e ruas de livre iniciativa. Em vez disso, limitam-se a defender a tarifação de ruas, mas a ser administrada, sempre, pelas autoridades governamentais.

¹³ Gabriel Roth, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Inglaterra: Penguin, 1967), p. 16; ênfase adicionado. Veja também:

A situação das rodovias pode ser melhorada substancialmente visualizando as semelhanças entre o problema das rodovias e uma série de problemas comparáveis aos quais os economistas aplicaram algumas ideias bastante antigas: a saber, aquelas da “boa e velha análise de oferta e demanda”. (O.H. Brownlee e Walter W. Heller, “Highway Development and Financing”, *American Economic Review* [maio de 1956]: 233)

A provisão de rodovias envolve basicamente os mesmos problemas que qualquer outra atividade econômica. Recursos escassos devem ser usados para satisfazer as necessidades humanas pelo fornecimento de bens e serviços, e decisões devem ser tomadas sobre quanto de nossos recursos serão dedicados a um serviço específico e quem fará o sacrifício necessário. (Winch, *The Economics of Highway Planning*, p. 141)

Muitas das características que tornam o transporte “diferente” também são encontradas em outras indústrias, e [...] as mesmas formas de análise que são aplicáveis em outras indústrias também podem ser utilizadas para transporte. Assim, a complementaridade, ou produção conjunta, entre ida e volta, tem sua contrapartida na produção conjunta de couros e carne do mesmo animal. A perecibilidade é maior do que a de produtos frescos, mas menor, em muitos casos, do que a de um jornal. O congestionamento ocorre em supermercados e as externalidades ou “efeitos de vizinhança” são generalizadas. O custo do tempo do cliente está envolvido em cortar o cabelo. (William Vickrey, “Review of Herbert Mohring, *Transportation Economics*” [manuscrito não publicado])

Quais são as razões para defender a abordagem de livre mercado para o setor rodoviário? Em primeiro lugar, está o fato de que a atual donidade e administração do governo falhou. O número de mortos, o sufoco durante as horas de pico urbanas e o mau estado de conservação do estoque rodoviário são testemunhos eloquentes do insucesso que tem marcado o reinado do controle governamental. Em segundo lugar, e talvez ainda mais importante, há uma razão para esse estado de coisas. Não é por acaso que a operação do governo provou ser um desastre e que a iniciativa privada pode ter sucesso onde o governo falhou.

Não é só que o governo tem sido dotado de incompetentes. As autoridades rodoviárias contam, às vezes, com uma gestão competente. Também não se pode negar que pelo menos alguns que alcançaram altos cargos no mundo dos negócios privados foram incompetentes. A vantagem desfrutada pelo mercado é o sistema automático de recompensa e penalidade imposta por lucros e perdas. Quando os clientes estão satisfeitos, eles continuam a patrocinar os comerciantes que os atenderam bem. Esses negócios podem, portanto, obter lucro. Eles podem prosperar e expandir. Empreendedores que não satisfazem, por outro lado, logo são levados à falência.

Este é um processo contínuo repetido dia após dia. Há sempre uma tendência no mercado de recompensar os capazes e dissuadir os ineficientes. Nada como a perfeição jamais é alcançado, mas a contínua trituração do ineficaz e a recompensa do competente, traz um nível de habilidade gerencial inigualável por qualquer outro sistema. O que quer que se diga da arena política, ela carece completamente desse processo de mercado. Embora existam casos em que a capacidade se destaca, não há um processo contínuo que promova isso.

Como isso é bem conhecido, até elementar, confiamos ao mercado a produção da maior parte de nossos bens de consumo e equipamentos de capital. O que é difícil de ver é que essa análise se aplica tanto ao fornecimento de estradas quanto a canetas-tinteiro, frisbees ou palitos de peixe.

Um Livre Mercado de Ruas

Passemos agora à consideração de como um livre mercado de estradas poderia operar.¹⁴ Ao longo do caminho, observaremos e contestaremos as objeções intelectuais a tal sistema. Todas as vias de transporte seriam de propriedade privada: não apenas os veículos, ônibus, trens, automóveis, bondes, etc., que trafegam por elas, mas as próprias estradas, rodovias, atalhos, ruas, calçadas, pontes, túneis e faixas de pedestres em si pelas quais as viagens acontecem. Os corredores de trânsito seriam de propriedade privada, assim como nossa indústria de fast food.

Como tal, todos os benefícios e responsabilidades usuais que incumbem à iniciativa privada afetariam as estradas. A razão pela qual uma empresa ou indivíduo desejaria construir ou comprar uma estrada já existente seria a mesma de qualquer outro negócio — ganhar lucro. Os fundos necessários seriam levantados de maneira semelhante — lançando uma emissão de ações, por meio de empréstimos ou de poupanças anteriores do comprador. Os riscos seriam os mesmos — atrair clientes e prosperar, ou falhar em fazê-lo e ir à falência. Da mesma forma para a política de preços; assim como a iniciativa privada raramente dá hambúrgueres de graça, o uso do espaço nas estradas exigiria pagamento. Um empreendimento rodoviário enfrentaria praticamente todos os problemas compartilhados por outros negócios: atrair mão de obra, subcontratar, manter clientes satisfeitos, atender o preço dos concorrentes, inovar, tomar dinheiro emprestado, expandir etc. Assim, um dono de estrada ou rua seria um empresário como qualquer outro, com os mesmos problemas, oportunidades e riscos.

¹⁴ O presente autor deseja expressar uma dívida de gratidão para com os dois pioneiros neste assunto: Jarret B. Wollstein, *Public Services under Laissez Faire* (Nova York: Arno Press, 1974), e Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (New York: Macmillan, 1973), pp. 202–18.

Além disso, assim como em outros negócios, haveria facetas peculiares a esse setor específico. O empreendedor rodoviário teria que tentar conter o congestionamento, reduzir os acidentes de trânsito, planejar e projetar novas instalações em coordenação com as rodovias já existentes, bem como com os planos de outras para novas expansões. Ele teria que estabelecer as “regras de trânsito” para melhor atingir esses e outros objetivos. Espera-se que a indústria rodoviária realize todas e cada uma das tarefas agora assumidas pelas autoridades de estradas públicas: tapar buracos, instalar sinais de trânsito, grades de proteção, manter marcações de pista, reparar sinais de trânsito e assim por diante para a miríade de “acessórios de estradas” que mantém o tráfego em movimento.

Aplicando os conceitos de lucros e perdas à indústria rodoviária, podemos ver a razão pela qual a privatização quase certamente significaria um ganho em comparação com o atual sistema nacionalizado de gestão rodoviária.

No que diz respeito à segurança, atualmente não há nenhum gestor rodoviário que perca financeiramente se a taxa de acidentes na “sua” auto-estrada aumentar, ou for superior a outras vias de transporte comparáveis. Um funcionário público recebe seu salário anual independentemente do número de acidentes acumulados sob seu domínio. Mas se ele fosse um proprietário privado da estrada em questão, em concorrência com inúmeras outras empresas rodoviárias (bem como outros meios de transporte, como companhias aéreas, trens, barcos, etc.), com seu sustento financeiro totalmente dependente dos pagamentos voluntários de clientes satisfeitos, então ele realmente perderia se sua estrada tivesse um histórico de segurança ruim (assumindo que os clientes desejam e estão dispostos a pagar por segurança). Ele teria, então, todos os incentivos para tentar reduzir os acidentes, seja por meio de inovações tecnológicas, melhores regras de trânsito, métodos aprimorados de seleção de motoristas bêbados e indesejáveis, etc. Se ele falhasse ou se saísse pior do que seus

concorrentes, acabaria sendo removido de sua posição de responsabilidade. Assim como agora esperamos melhores rateoeiras de um sistema de iniciativa privada que recompensa o sucesso e penaliza o fracasso, também poderíamos contar com uma configuração de donidade privada para melhorar a segurança nas estradas. Assim, como uma resposta parcial ao desafio de que a propriedade privada significaria a morte de milhões de pessoas em acidentes de trânsito, respondemos: “Atualmente, milhões de pessoas foram massacradas nas estradas de nossa nação; uma mudança para o sistema empresarial levaria a um declínio vertiginoso na taxa de mortes e lesões, devido às forças da competição.”

Outra objeção comum às estradas privadas é o fantasma de ter que parar a cada poucos pés e jogar uma moeda em uma caixa de pedágio. Isso simplesmente não ocorreria no mercado. Para entender o motivo, imagine um campo de golfe comercial operando com um procedimento semelhante: forçar os jogadores a esperar na fila a cada buraco ou exigir pagamento toda vez que darem um golpe na bola. É fácil ver o que aconteceria com a administração idiota de tal empresa: ela rapidamente perderia clientes e iria à falência.

Se as estradas fossem de propriedade privada, o mesmo processo ocorreria. Qualquer estrada com, digamos, quinhentas cabines de pedágio por milha, seria evitada como uma praga pelos clientes, que ficariam felizes em patrocinar uma estrada com menos obstruções, mesmo com um custo monetário mais alto por milha. Este seria um caso clássico de economias de escala, onde pagaria aos empresários para comprar os direitos de cobrança de pedágio de milhões de detentores, a fim de racionalizar o sistema em que menos pedágios bloqueiem as estradas. Ruas assim organizadas prosperariam como vias públicas; outras não. Portanto, mesmo que o sistema de alguma forma começasse dessa maneira, as forças do mercado agiriam, mitigando a extrema ineficiência.

Não há razão, entretanto, para iniciar o experimento de mercado dessa maneira. Em vez de atribuir arbitrariamente a cada casa no quarteirão uma parcela da rua igual à sua fachada multiplicada pela metade da largura da rua à sua frente (a maneira como o exemplo anterior foi presumivelmente gerado na visão de pesadelo de alguém), existem outros métodos mais alinhados com a realidade histórica e com a teoria libertária dos direitos de propriedade de apropriação original.

Um cenário seguiria o modelo do shopping center: um único dono-construtor compraria um pedaço de território e construiria estradas e (na frente delas) casas. Assim como muitos construtores de shopping centers mantêm o controle sobre estacionamentos, shoppings e outras áreas “em comum”, o empreendedor continuaria a operação de áreas comuns, como estradas, calçadas etc. Ruas principalmente residenciais podem ser construídas de maneira sinuosa e repleta de becos sem saída, para desencorajar as viagens. Pedágios para residentes, visitantes e entregas podem ser baixos ou totalmente inexistentes (como no caso de shopping centers modernos), enquanto o tráfego de passagem pode ser cobrado à taxas proibitivas. Nos bastidores, garantindo que o dono desempenhe efetivamente suas responsabilidades, estaria o sistema de lucros e perdas.

Considere agora uma estrada cuja principal função é facilitar o tráfego. Se for de propriedade de uma pessoa ou empresa, que o construiu ou comprou os direitos de passagem dos proprietários anteriores, seria tolice instalar dezenas de portões de pedágio por milha. Na verdade, os pedágios provavelmente não seriam o meio de cobrança empregado pelo proprietário da estrada. Agora existem dispositivos elétricos altamente baratos¹⁵ que podem registrar a passagem de um automóvel por qualquer ponto fixo em uma estrada. Se fitas eletrônicas

¹⁵ William Vickrey, “Pricing and Resource Allocation in Transportation and Public Utilities”, *American Economic Review* (maio de 1963): 452; e “Breaking the Bottleneck by Sophisticated Pricing of Roadway Use”, *General Motors Quarterly* (primavera de 1974): 24.

de identificação adequadas fossem fixadas na superfície de cada veículo rodoviário, não haveria necessidade de um sistema de pontos de cobrança de pedágio que desperdiça tempo e custa trabalho. Em vez disso, quando o veículo passa pelo ponto de verificação, o impulso elétrico configurado pode ser transmitido a um computador que pode gerar uma conta mensal para todas as estradas usadas e até mesmo enviá-la automaticamente. Os pagamentos rodoviários poderiam ser facilitados de maneira tão discreta quanto as contas de serviços públicos são agora.

Depois, há o desafio do domínio eminente: a alegação de que as estradas não poderiam ser construídas com eficiência sem a intermediação de leis de domínio eminente impostas pelo governo que não estão à disposição da iniciativa privada. O argumento é sem mérito.

Devemos primeiro perceber que mesmo com domínio eminente e sob o sistema de construção de estradas do governo, ainda há limites quanto ao local onde uma nova estrada pode ser construída. Nem mesmo um governo poderia durar muito se decidisse derrubar todos os arranha-céus do Loop de Chicago para abrir caminho para mais uma rodovia. A lógica dessa limitação é óbvia: custaria bilhões de dólares para substituir essas estruturas magníficas; uma nova rodovia perto desses prédios, embora não exigisse sua destruição, poderia ser igualmente valiosa, mas por uma fração infinitesimal do custo.

Com ou sem domínio eminente, então, tal estrada não poderia ser construída. A iniciativa privada não poderia se dar ao luxo de fazê-lo, porque os ganhos em localizar a estrada sobre carcaças de edifícios valiosos não valeriam a pena; nem o governo poderia realizar essa tarefa, enquanto ainda houvesse um mínimo de bom senso proibindo-o de operar completamente fora de quaisquer limites econômicos.

É verdade que donos de terras geralmente consideradas inúteis por outras pessoas poderiam pedir preços exorbitantes de um desenvolvedor que pretende construir uma estrada reta. Alguns desses proprietários de terras exigiriam preços altos por causa do apego

psíquico (por exemplo, a antiga e estimada apropriação original); outros apenas porque sabiam que os planos de construção exigiam suas parcelas específicas e estavam determinados a obter o máximo de renda possível.

Mas o desenvolvedor de estradas privadas não está sem defesas, todas as quais tenderão a reduzir o preço que ele deve pagar. Primeiro, não há necessidade de uma estrada absolutamente reta, nem mesmo que siga os contornos naturais do terreno. Embora alguém possa preferir, por motivos técnicos, o caminho A, geralmente é possível utilizar os caminhos B a Z, todos com custos variadamente mais altos. Se assim for, então a mais barata dessas alternativas fornece um limite superior para o que os proprietários ao longo do caminho A podem cobrar por suas propriedades. Por exemplo, pode ser mais barato explodir uma montanha desabitada do que pagar o preço exorbitante do fazendeiro no vale; esse fato tende a limitar o preço pedido pelo fazendeiro do vale.

Segundo, o desenvolvedor de estradas, sabendo que ficará satisfeito com qualquer uma das cinco trajetórias, pode comprar opções para comprar o terreno ao longo de cada local. Se um obstáculo recalcitrante se materializar em qualquer rota, ele pode mudar para sua segunda, terceira, quarta ou quinta escolha. A competição entre os proprietários ao longo de cada uma dessas passagens tenderá a manter o preço baixo.

Terceiro, no caso raro de um reduto que possua um terreno absolutamente essencial, é sempre possível construir uma ponte sobre este terreno ou um túnel por baixo. A donidade da terra não consiste em direitos de propriedade até o céu ou até o centro da terra; o dono não pode proibir a passagem de aviões por cima, nem pode proibir uma ponte sobre seu terreno, desde que isso não interfira no uso de seu terreno. Embora muito mais caras do que uma estrada de superfície, essas opções novamente colocam um limite superior no preço que o retentor pode insistir.

Há também o fato de que os valores dos terrenos geralmente são influenciados por sua vizinhança. O que contribui para o valor de uma residência é a existência de casas vizinhas, que fornecem vizinhos, amigos e companheirismo. Da mesma forma, o valor de um empreendimento comercial é aumentado pela proximidade de outros negócios, clientes, contatos e até concorrentes. Na cidade de Nova York, a justaposição de negócios, por exemplo, corretoras de valores, atacadistas de flores, bolsas de jóias, distrito de vestuário, etc., atestam o valor de estar localizado próximo aos concorrentes. Se uma estrada de 150 pés de largura passa por ela, interrompendo completamente essa “vizinhança”, muito do valor da propriedade do teimoso proprietário de terras é dissipado. O risco de ficar novamente isolado limita o preço que pode ser exigido.

Em um ambiente rural afastado, não se pode esperar que uma estrada projetada atraia o grande número de clientes em dinheiro necessário para arcar com despesas generosas na propriedade dos retentores. No entanto, será mais fácil encontrar rotas alternativas em uma área pouco povoada. As localidades urbanas apresentam o problema oposto: será mais difícil encontrar alternativas de baixo custo, mas os ganhos esperados de uma via que deverá transportar milhões de passageiros podem justificar pagamentos mais altos pela montagem inicial.

Claro, o domínio eminente é um grande facilitador; facilita o processo de compra do terreno. Aparentemente, pedaços de terra são unidos a um custo extremamente baixo. Mas os custos reais da montagem são assim ocultados. Os proprietários de terras são obrigados a ceder suas propriedades a preços determinados como “justos” pela burocracia federal, não a preços com os quais concordam voluntariamente. Embora pareça que a iniciativa privada teria de pagar mais do que o governo, isso é incorreto. O mercado terá que pagar o preço total e voluntário, mas isso, paradoxalmente, será menor do que o pagamento real do governo (seus pagamentos em dinheiro mais os

valores que ele retirou à força dos proprietários originais). Isso é verdade porque o incentivo ao lucro para reduzir custos é completamente inexistente na “iniciativa” estatal. Além disso, os custos extras suportados pelo governo na forma de subornos, licitações fraudulentas, contratos de custo mais adicional, etc., muitas vezes inflariam os gastos governamentais limitados além dos custos totais dos desenvolvedores privados de estradas.

Outra objeção contra um sistema de estradas privadas é o perigo de ficar isolado. A típica visão de pesadelo é mais ou menos assim:

Um homem compra um pedaço de terra. Constrói uma casa sobre ele. Abastece-a com comida e depois traz sua família para se juntar a ele. Quando todos estão felizes, eles descobrem que a estrada em frente à sua pequena cabana foi comprada por uma corporação sem escrúpulos, que não permitirá que ele ou sua família usem a estrada a não ser por um preço indefinidamente alto. A família pode “viver feliz para sempre”, mas apenas enquanto permanecerem em seu próprio lar. Como a família é muito pobre para comprar um helicóptero, o intrigante dono da estrada tem a família completamente em seu poder. Ele pode submetê-los à fome, se assim o desejar.

Isso realmente parece assustador, mas apenas porque não estamos acostumados a lidar com esse problema. Não poderia existir no sistema atual, então é difícil ver como poderia ser resolvido por instituições de livre mercado. No entanto, a resposta é simples: ninguém compraria qualquer terreno sem antes garantir que tinha o direito de entrar e sair à vontade.¹⁶

¹⁶ Diz Rothbard:

A resposta é que todos, ao comprar casas ou serviços de rua em uma sociedade libertária, se certificariam de que o contrato de compra ou arrendamento forneça acesso total por qualquer período de anos especificado. Com essa espécie de “easement” antecipado em contrato, não seria permitido esse bloqueio

Contratos semelhantes são agora comuns no mercado e não dão origem a tais problemas de bloqueio. Os mercados de pulgas costumam alugar mesas para comerciantes separados; as trocas de ouro e diamantes geralmente sublocam estandes para pequenos comerciantes individuais; às vezes, o espaço na mesa está disponível para pessoas que não podem pagar por um escritório inteiro. A sugestão de que esses contratos são impraticáveis ou inviáveis, sob a alegação de que o dono da propriedade pode proibir o acesso de seu subinquilino, só poderia ser considerada ridícula. Qualquer advogado que permitisse que um cliente assinasse um contrato que não especificasse os direitos de acesso antecipadamente seria sumariamente demitido, se não cassado. Isso é verdade no presente e também se aplicaria em uma era de estradas privadas.

É praticamente impossível prever o contorno futuro exato de uma indústria que não existe atualmente. A tarefa é mais ou menos comparável a prever a composição da indústria aérea imediatamente após os experimentos dos irmãos Wright em Kitty Hawk. Quantas empresas haveriam? Quantas aeronaves cada uma teria? Onde eles pousariam? Quem treinaria os pilotos? Onde as passagens poderiam ser compradas? Comida e filmes seriam fornecidos durante o voo? Que tipo de uniforme seria usado pelas aeromoças? De onde viria o financiamento? Todas essas são perguntas não apenas impossíveis de serem respondidas naquela época, mas que dificilmente poderiam ter surgido. Se um dos primeiros defensores de uma “indústria aérea privada” fosse pressionado a apontar, nos mínimos detalhes, todas as respostas para defender a proposição de que sua ideia era sólida, ele teria fracassado.

Da mesma forma, os defensores das estradas de livre mercado não estão em posição de estabelecer o projeto para um futuro mercado

repentino, pois seria uma invasão do direito de propriedade do proprietário de terras. (*For a New Liberty*, p. 205)

privado de transporte. Eles não podem dizer quantos proprietários de estradas haverá, que tipo de regras de trânsito eles estabelecerão, quanto custará por milha, como os empresários buscarão reduzir os acidentes de trânsito, se os acostamentos serão mais largos ou mais estreitos, ou quais medidas serão tomadas para reduzir o congestionamento. Tampouco podemos responder a muitas das milhares de perguntas que provavelmente surgirão.

Por um lado, esses não são os tipos de perguntas que podem ser respondidas antecipadamente com qualquer grau de precisão, e não apenas no transporte. As mesmas limitações teriam enfrentado as primeiras tentativas de especificar configurações industriais em computadores, televisores ou qualquer outra indústria. É impossível prever o futuro dos eventos industriais porque, em uma situação de livre mercado, eles são o resultado das ações de toda uma economia cooperante, mesmo que essas ações não sejam intencionadas por nenhum agente individual.¹⁷ Cada pessoa baseia suas ações no conhecimento limitado à sua disposição.

No entanto, tentaremos um cenário, embora não com o objetivo de mapear, para sempre, a forma do mercado rodoviário do futuro. Percebemos que tais padrões devem surgir das ações de milhões de participantes do mercado e serão desconhecidos de antemão para qualquer um deles. No entanto, se quisermos considerar as objeções a um mercado rodoviário de maneira inteligente, devemos apresentar um esboço geral de como esse mercado pode funcionar. Vamos agora considerar alguns problemas que podem surgir para um mercado rodoviário e algumas soluções possíveis.

¹⁷ F.A. Hayek, *The Constitution of Liberty* (Chicago: University of Chicago Press, 1960), p. 160.

1. Quem Decidirá sobre as Regras de Trânsito?

Esta questão parece importante porque estamos acostumados com governos determinando as regras de trânsito. Algumas pessoas chegam ao ponto de justificar a própria existência do governo com base no fato de que *alguém* tem que moldar as regras das estradas, e esse governo parece ser o único candidato.

No mercado livre, cada proprietário de estrada decidirá sobre as regras a serem seguidas por seus clientes, assim como hoje em dia as regras de comportamento adequado em algumas localidades são, em grande parte, determinadas pelo dono da propriedade em questão. Assim, os empórios de patinação no gelo decidem quando e onde seus frequentadores podem passear, com ou sem patins. As pistas de boliche geralmente exigem sapatos de boliche especiais e proíbem passar de uma determinada linha para derrubar os pinos. Os restaurantes exigem que os clientes se comuniquem com o garçom e o ajudante de garçom, e não entrem na cozinha para consultar o chef.

Não há regras de trânsito “dadas por Deus”. Embora pudesse ter sido conveniente que Moisés tivesse recebido uma lista das dez melhores regras para a estrada, ele não a recebeu. Os legisladores também não receberam nenhuma dispensa especial do alto. Portanto, cabe ao homem descobrir quais regras podem melhor minimizar custos e acidentes e maximizar a velocidade e o conforto. Não há melhor meio de alcançar tal descoberta do que o processo competitivo. O Sr. Glumph, da Glumph Highway Company, decide sobre um conjunto de regras. Cada um de seus concorrentes decide por uma versão (ligeiramente) diferente. Então o consumidor, por sua escolha de patrocinar ou não, apoia um ou outro. Na medida em que ele patrocina Glumph e evita seus concorrentes, ele subscreve e apoia as decisões originais de Glumph. Se Glumph perder muitos clientes, ele será forçado a mudar suas regras (ou outras práticas) ou enfrentará a falência. Dessa forma, as forças do mercado serão liberadas para fazer sua parte no auxílio ao processo de descoberta. Podemos nunca alcançar

o conjunto perfeito de regras que maximiza a realização de todos os objetivos concebíveis, mas a tendência para esse fim sempre funcionará.

2. Se um mercado livre nas estradas for permitido e ocorrerem falências, o que será feito sobre o caos criado para as pessoas que dependem deles?

Empresas rodoviárias falidas podem resultar das operações do mercado. Existem insolvências em todas as áreas da economia, e dificilmente essa maldição passaria longe do setor rodoviário. Longe de ser uma calamidade, no entanto, as falências são, paradoxalmente, um sinal de uma economia saudável.

Falências têm uma função. Decorrente de erro gerencial diante de circunstâncias em mudança, as falências têm vários efeitos benéficos. Podem ser um sinal de que os consumidores não podem mais obter o máximo benefício de um trecho de terra usado como rodovia; pode haver um uso alternativo com classificação mais alta. Embora o assunto possa nunca surgir sob administração pública, certamente em algum momento nos últimos dez séculos foram construídas estradas que (do ponto de vista do presente) não deveriam ter sido construídas; ou, mesmo que valham a pena construí-los originalmente, há muito tempo superaram sua utilidade. Queremos uma capacidade em nosso sistema de reconhecer erros *e, então, agir de modo a corrigi-los*. O sistema de donidade pública é deficiente, em comparação, precisamente porque a falência e a conversão para um uso mais valioso nunca existiram como uma alternativa séria. Os erros estão, ao contrário, “congelados no concreto”, para nunca serem mudados.

Será que realmente desejaríamos aplicar o atual sistema de não-falência que agora prevalece na administração de estradas do governo a qualquer outro setor? Seria mais eficiente manter cada mercearia, uma vez construída, para sempre? Claro que não. Faz parte da saúde do setor de supermercados que as lojas que não são mais necessárias possam

passar adiante, abrindo espaço para aquelas com maior demanda. Não menos é verdade para a indústria rodoviária. Assim como é importante para o funcionamento do corpo que as células mortas sejam permitidas desaparecer, dando lugar a uma nova vida, também é necessário para o bom funcionamento da nossa rede viária que algumas estradas sejam permitidas falecer.

A falência pode servir a um segundo propósito. Uma empresa pode falir, não porque não haja mais necessidade da estrada, mas porque a administração privada é tão inepta que não consegue atrair e manter passageiros suficientes para cobrir todos os seus custos. Nesse caso, a função servida pelo processo de falência seria substituir os donos ineficazes da rua, colocá-la nas mãos dos credores e, posteriormente, nas mãos de uma melhor administração.

3. Como os Engarrafamentos seriam Combatidos no Livre Mercado?

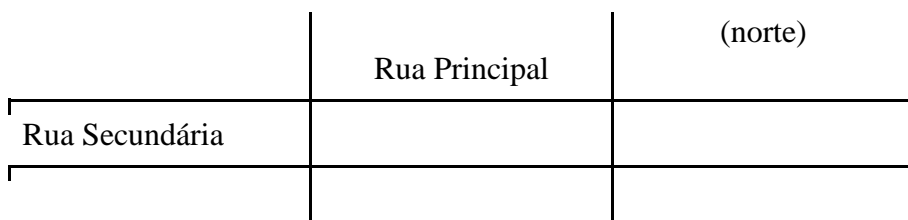
Se as estradas em uma seção inteira da cidade (por exemplo, o Upper East Side de Manhattan), ou todas as ruas em uma pequena cidade estivessem completamente sob o controle de uma empresa, o congestionamento do tráfego não apresentaria nenhum problema novo. A única diferença entre este e o presente arranjo seria que uma empresa privada, não a autoridade rodoviária do governo, estaria no comando. Como tal, só poderíamos esperar que as forças da competição melhorassem as coisas.

Por exemplo, um bloqueador frequente do tráfego, e que de forma alguma ajuda o movimento geral dos motoristas, é o automóvel parado em um cruzamento quando o semáforo mudou. Esta situação surge ao entrar numa rua transversal intersectante, na esperança de conseguir atravessá-la de modo que, quando o semáforo mude, encontre-se à frente dos veículos que saem dessa rua. Na figura 1 a seguir (veja abaixo), um motorista está viajando para o oeste ao longo da Rua Secundária. Embora a Rua Secundária a oeste da Rua Principal esteja repleta de carros, ele entra no cruzamento entre a Rua Principal e a Rua

Secundária; ele espera que, quando a Rua Principal voltar a ter o sinal verde, os carros à sua frente avancem, deixando espaço para ele sair do cruzamento.

Com muita frequência, no entanto, o que acontece é que o tráfego à sua frente na Rua Secundária permanece parado e o motorista fica preso no meio do cruzamento. Então, mesmo quando o tráfego é sinalizado para se mover para o norte na Rua Principal, ele não pode; por causa da impaciência de nosso motorista, ele e seus companheiros agora estão presos no cruzamento, bloqueando o tráfego na direção norte. Se esse processo for repetido nas quatro interseções ao redor de um quarteirão (veja a figura 2), ele pode paralisar (e paralisa) o tráfego em toda a área ao redor.

Figura 1



Atualmente, os regulamentos governamentais proíbem a entrada em um cruzamento quando não há espaço do outro lado. Esta regra não vem ao caso. A questão não é se um sistema de tráfego *exige* legalmente certas ações, mas se essa regra é bem-sucedida ou não. Se a mera aprovação de uma lei fosse suficiente, tudo o que seria necessário para retornar ao Jardim do Éden seria uma “legislação que permitisse”. O que é necessário, além das regras de trânsito adequadas, é a obtenção efetiva da conformidade dos motoristas com essas regras. No que diz respeito a esse problema, as companhias rodoviárias privadas têm uma vantagem comparativa sobre os governos. Pois, como vimos, se um governo falha nesse tipo de missão, não há processo pelo qual seja dispensado de seus deveres; ao passo que, deixe um empreendimento

privado falhar e a retribuição, na forma de falência, será rápida e total. Outra companhia de ruas, e ainda outra, se necessário, evoluirá através do processo de mercado, para melhorar as coisas.

Figura 2

	Broadway		Rua Principal	
				Rua Secundária
				Rua Maple

É impossível dizer, de antemão, que meios as companhias privadas de ruas irão empregar para livrar seus territórios dessa ameaça.

Assim como universidades particulares, estádios de atletismo, etc., agora impõem regras cujo objetivo é o bom funcionamento das instalações, os proprietários de estradas também podem aplicar multas para garantir a obediência às regras. Por exemplo, os automóveis parados em um cruzamento podem ser registrados pelo sistema de monitoramento por computador da via e cobrado um valor extra por essa infração de trânsito, em uma fatura detalhada.¹⁸

¹⁸ Devo esse ponto a David Ramsey Steele, do Departamento de Sociologia da Universidade de Hull.

4. Quais problemas ocorreriam em cada rua de propriedade de uma empresa ou indivíduo separado?

Pode parecer que os problemas são insolúveis. Pois cada proprietário parece ter um incentivo para encorajar os motoristas em sua própria rua a se esforçarem ao máximo para chegar ao próximo quarteirão, com total desconsideração do tráfego na rua transversal. (Quanto mais veículos passando, maiores as taxas que podem ser cobradas.) A Rua Principal, nesse cenário, incitaria seus clientes, viajando para o norte, a entrar no cruzamento entre ela e a Rua Secundária, para passar quando a próxima luz mudou. A administração da Rua Secundária faria o mesmo: encorajaria os motoristas que se dirigissem para o oeste a tentar cruzar a Rua Principal, independentemente de haver espaço do outro lado. Cada proprietário de rua assumiria, nessa visão, uma postura extremamente estreita; ele tentaria maximizar seus próprios lucros e não se preocupar demais em impor custos aos outros.

A resposta a esse dilema é que ele nunca poderia ocorrer em um livre mercado, baseado em direitos de propriedade privados específicos e individuais. Pois em tal sistema, todos os aspectos da rodovia são propriedade, incluindo a própria interseção. Pela natureza das coisas, em um sistema completo de propriedade privada, o cruzamento deve ser propriedade da Companhia da Rua Principal, da Companhia da Rua Secundária ou de terceiros. Assim que os direitos de propriedade sobre a interseção entre as duas ruas forem totalmente especificados (em qualquer uma dessas três formas), todos esses problemas e dilemas cessarão.

Suponha que a Companhia da Rua Principal tenha sido a primeira a chegar. É então o proprietário pleno de uma cadeia ininterrupta de propriedades, conhecida como Rua Principal. Logo depois, a Companhia da Rua Secundária pensa em construir. Agora, esta última empresa sabe muito bem que toda a Rua Principal é propriedade privada. A construção de uma rua transversal para atropelar a

propriedade da Rua Principal não pode ser justificada. A Companhia da Rua Principal, no entanto, tem todos os incentivos para receber uma Rua Secundária, se não para construir uma própria, pois a nova rua aumentará sua própria propriedade se os clientes puderem usá-la para chegar a outros lugares. Uma rua da cidade que não tem opções de cruzamento não funciona realmente como uma via de acesso; seria mais como uma rodovia de acesso limitado no meio de uma cidade. As duas companhias devem chegar a um acordo mutuamente satisfatório. Presumivelmente, a Companhia da Rua Secundária terá que pagar pelo direito de construir uma rua transversal. Por outro lado, se os proprietários da Rua Principal pretendem usá-la como uma via de acesso limitado, então a Companhia da Rua Secundária terá que construir sobre ela, sob ela ou ao seu redor, mas não através dela. (Como parte do contrato entre as duas partes, deveria haver um acordo sobre os automóveis ficarem presos no cruzamento. Presumivelmente, isso seria proibido.)

Como a donidade original da Companhia da Rua Secundária seria analiticamente a mesma do caso que acabamos de considerar, mas com os nomes das companhias invertidos, podemos passar para a consideração de donidade de terceiros.

Se a interseção das duas ruas pertencer a um estranho, então é ele quem decide os conflitos entre as duas companhias rodoviárias. Uma vez que seus interesses seriam melhor atendidos por um tráfego fluindo suavemente, a presunção é que o dono do cruzamento agiria de forma a minimizar as chances de os motoristas de qualquer uma das ruas ficarem isolados no cruzamento quando o semáforo mudasse.

Esta análise da situação de donidade em relação às ruas transversais e suas interseções nos permitirá responder a vários outros problemas possivelmente desconcertantes.

5. Como o Green Light Time seria Parcelado sob a Livre Iniciativa?

É claro que a maioria dos proprietários de ruas, se pudessem escolher, prefeririam a luz verde para sua rua 100% do tempo. No entanto, isso equivaleria a uma rodovia de acesso limitado. Se é para ser uma rua da cidade, uma estrada deve se contentar com menos. Que proporção de semáforos vermelhos e verdes deve ser atribuída a cada rua?

Se todas as ruas de um bairro são de propriedade de uma companhia, então ela decide essa questão, presumivelmente com a intenção de maximizar seus lucros. Mais uma vez, e pelas mesmas razões, podemos esperar um trabalho mais eficaz de tal proprietário “privado” do que de um aparato de governo municipal.

No caso de propriedade de cruzamento por terceiros, os dois proprietários de ruas transversais farão lances pelo tempo de luz verde. *Ceteris paribus*, a presunção é que o proprietário da rua com maior volume de tráfego conseguirá licitar por mais tempo de sinal verde. Se o proprietário da rua de maior volume se recusasse a licitar por uma alta proporção de tempo de sinal verde, seus clientes tenderiam a patrocinar os concorrentes — que poderiam oferecer mais sinais verdes e, portanto, uma viagem mais rápida.

Resultado semelhante ocorreria com dois donos de rua, qualquer que fosse a dispersão de propriedade.¹⁹ É fácil ver isso se a companhia de ruas maior for a proprietária dos cruzamentos. A companhia maior simplesmente manteria uma alta proporção (2/3, 3/4 ou talvez até 4/5) do tempo de luz verde para si mesma, vendendo apenas a pequena fração restante para a rua lateral que faz a interseção. Mas o mesmo resultado ocorreria se a estrada menor possuísse as interseções comuns! Embora a empresa rodoviária relativamente pouco movimentada possa

¹⁹ Assumimos aqui a presença de fenômenos de renda psíquica. Veja Walter Block “Coase and Demsetz on Private Property Rights”, *Journal of Libertarian Studies* 1, n.º 2 (primavera de 1977): 111–15.

querer manter a maior parte dos sinais verdes para si mesma, ela descobrirá que não pode se dar ao luxo de fazê-lo. A rua mais movimentada, representando uma clientela disposta e capaz de pagar muito mais pelos privilégios do sinal verde, tornará extremamente tentador para o pequeno dono da rua aceitar um pagamento pesado, a fim de abrir mão da maior parte do tempo do sinal verde. Em outras palavras, os clientes da rua principal, por meio de pagamentos indiretos via proprietário da rua principal, acabarão disputando o tempo dos poucos clientes que utilizam a rua secundária. Esse princípio está bem estabelecido nos negócios e é ilustrado toda vez que uma empresa subloca um espaço, que poderia ter usado para satisfazer seus próprios clientes, porque recebe mais receita sublocando do que retendo as instalações para uso próprio.

O fornecimento de semáforos escalonados (os semáforos ficam continuamente verdes, por exemplo, quando um automóvel a 25 mph se aproxima deles) pode apresentar algumas dificuldades conceituais, mas, novamente, elas são facilmente superadas. É claro que praticamente não há problemas se uma empresa for proprietária de todas as estradas ou se a estrada principal (a que será escalonada) for propriedade contínua. A única dúvida surge quando as ruas secundárias são continuamente ocupadas, e são as avenidas principais que devem receber as luzes escalonadas. (Estamos assumindo que o escalonamento não pode ser instituído de forma eficiente tanto para as ruas norte-sul quanto para as ruas que se cruzam leste-oeste, e que o escalonamento é melhor colocado nas estradas principais do que nas secundárias.)

Nestas condições, existem várias soluções possíveis. Poderia-se afirmar que as avenidas principais, podendo aproveitar melhor o sistema de escalonamento, podem simplesmente comprar (ou alugar) os direitos de programar as luzes para que o escalonamento ocorra nas vias principais. As vicinais, mesmo como donas dos cruzamentos, só estariam interessadas na proporção de cada minuto que seus semáforos pudessem permanecer verdes; elas seriam indiferentes à necessidade de

escalonar. Como é exatamente isso que as estradas principais desejam, parece que algum acordo mutuamente vantajoso poderia ser feito.

Outra possibilidade é que as estradas principais, mais aptas a utilizar as capacidades surpreendentes que a donidade da interseção confere (e talvez mais aptas a utilizar as outras vantagens concedidas a seus proprietários), simplesmente providenciarão a compra definitiva das interseções. Se assim for, o padrão mudaria de um em que as empresas de rua secundária eram proprietárias dos cruzamentos para outro em que estes ficariam sob a posse das empresas de rua principal.

Ainda outra alternativa seria a integração da donidade. Não temos ideia do tamanho ideal da empresa rodoviária (quarteirão único, estrada única, estrada contínua, cidade pequena, etc.), portanto, pensamentos nesse sentido podem ser considerados apenas especulativos. No que diz respeito à facilidade de coordenar sistemas de luz escalonados, no entanto, pode ser que quanto maior, melhor. Se assim for, haverá uma tendência de mercado para fusão, até que essas economias se esgotem.

Vamos recapitular. Começamos por indicar a atual má gestão das estradas por parte do governo. Afirmamos que as melhorias, dado o status quo da gestão governamental, provavelmente não serão suficientes. Exploramos brevemente uma alternativa — o livre mercado de donidade e administração de estradas — e mostramos como ele pode lidar com uma série de problemas, rejeitando algumas objeções não sofisticadas. Agora estamos prontos para examinar com algum detalhe como os proprietários de estradas privadas podem realmente competir no mercado.

Como Donos de Ruas Privadas Podem Competir

Nas raras ocasiões em que a viabilidade da donidade privada de estradas foi considerada pelos economistas mainstream, ela foi sumariamente rejeitada, com base na impossibilidade de competição entre proprietários de estradas privadas. Vendo esse ponto como quase

intuitivamente óbvio, os economistas não embarcaram em longas cadeias de raciocínio para refutá-lo. Assim, diz Smerk, um tanto sucintamente, “as autoestradas não poderiam muito bem ser ofertadas em uma base competitiva, portanto, são fornecidas pelos vários níveis de governo”.²⁰

Os economistas, entretanto, estão dispostos a expor, longamente, sobre a necessidade de condições de competição perfeita, se a eficiência deve prevalecer no setor privado. Uma das principais razões pelas quais a ideia de iniciativa privada para estradas não foi aceita baseia-se na alegação de que a concorrência perfeita não pode existir nessa esfera.

Um exemplo típico desse tipo de pensamento é o de Haveman. Diz ele:

Várias condições precisam ser atendidas para que o setor privado da economia — o sistema de mercado — funcione com eficiência. Na verdade, essas condições são essenciais para que o setor privado atue no interesse público. [...] [É] a ausência dessas condições que muitas vezes dá origem a demandas por ação [governamental] do setor público.²¹

Essas condições de concorrência perfeita são amplamente conhecidas: numerosos compradores e vendedores, de modo que nenhum deles seja grande o suficiente para “afetar o preço”; um bem homogêneo; e informação perfeita. Um problema com a exigência estrita de que uma indústria atenda a essas condições, ou então seja consignada à operação do governo, é que praticamente *nenhuma* indústria em uma economia da vida real permaneceria no setor privado! Quase *todas* as indústrias teriam de ser nacionalizadas, caso o programa

²⁰ George M. Smerk, *Urban Transportation: The Federal Role* (Bloomington: Indiana University Press, 1965), p. 228.

²¹ Robert Haveman, *The Economics of the Public Sector* (Nova York: John Wiley and Sons, 1970), p. 23. Para uma crítica contundente da confusão do “controle sobre o preço”, veja Murray N. Rothbard, *Power and Market* (Menlo Park, Calif.: Institute for Humane Studies, 1970), pp. 87–90.

implícito de Haveman fosse seguido. Isso é fácil de ver quando percebemos o quão restritivas são essas condições. A exigência de homogeneidade, por si só, seria suficiente para barrar a maioria dos bens e serviços em uma economia moderna e complexa. Com exceção de percevejos, elásticos, cliques de papel e vários outros desse tipo, quase não existem mercadorias que não difiram, mesmo que ligeiramente, aos olhos da maioria dos consumidores. Informações perfeitas impedem até mesmo os produtos agrícolas básicos de serem incluídos na rubrica de competição perfeita. Isso pode ser visto em uma bolsa de mercadorias saudável e funcional de Chicago. Se houvesse informações completas disponíveis para todos, não poderia haver tal mercado de commodities.

Não “afetar o preço” também apresenta dificuldades. Não importa quão pequena seja uma parte do mercado total de um único indivíduo, ele sempre pode oferecer um preço um pouco mais alto do que o comumente prevalecente. Dada a falta de informações perfeitas, geralmente (mas nem sempre) haverá alguém disposto a comprar pelo preço mais alto.

Portanto, a objeção às estradas privadas sob o argumento de que elas são inconsistentes com a concorrência perfeita não pode ser sustentada. É verdade que essa indústria não conseguiu manter os padrões rígidos exigidos para a concorrência perfeita, mas a maioria também não consegue. Ao apontar que a *concorrência perfeita* não pode se aplicar às rodovias, de forma alguma admitimos que a *competição* entre os vários donos de rodovias não seria um processo vigoroso e competitivo. Pelo contrário, se permitíssemos que a concorrência perfeita se aplicasse às estradas, teríamos de retirar a nossa afirmação de que também poderia resultar numa concorrência vigorosa. Pois a concorrência perfeita e a concorrência no sentido comum da

palavra (implicando rivalidade, tentativas de atrair clientes de um para o outro) são opostas e inconsistentes uma com a outra.²²

No modelo de concorrência perfeita, cada vendedor pode vender tudo o que quiser pelo preço de mercado dado. (Essa é a suposição de que cada concorrente perfeito enfrenta uma curva de demanda perfeitamente elástica.) Uma interpretação típica desse ponto de vista é fornecida por Stonier e Hague:

A forma da curva de receita média [curva de demanda] da empresa individual dependerá das condições do mercado em que a empresa vende seu produto. De um modo geral, quanto mais acirrada a competição de seus rivais e quanto maior o número de substitutos razoavelmente próximos para seu produto, mais elástica será a curva de receita média de uma empresa. Como de costume, é possível ser preciso sobre os casos limitantes. Um caso limitante ocorrerá quando houver tantos concorrentes produzindo substitutos tão próximos [o modelo perfeitamente competitivo] que a demanda pelo produto de cada empresa individual seja infinitamente elástica e sua curva de receita média seja uma linha reta horizontal. Isso significa que a empresa pode vender tanto de seu produto quanto desejar ao preço vigente no mercado. Se a empresa aumentar seu preço, devido à facilidade com que o mesmo produto ou um produto muito semelhante pode ser comprado dos concorrentes, ela perderá todos os seus clientes. Se a empresa reduzisse seu preço, seria inundada por pedidos de clientes que desejavam tirar proveito de sua redução de preço. A demanda — e a elasticidade da demanda — por seu produto seria infinita.²³

²² Cf. Israel Kirzner, *Competition and Entrepreneurship* (Chicago: University of Chicago Press, 1973).

²³ Alfred W. Stonier e Douglas C. Hague, *A Textbook of Economic Theory*, 3ª ed. (New York: John Wiley and Sons, 1964), p. 104.

Nessas condições, a competição no sentido usual de oposição, contenda, rivalidade, etc., seria completamente deficiente. Onde está a necessidade de atrair para si os clientes de outras empresas se cada um dos chamados “concorrentes” pode “vender tanto de seu produto quanto desejar ao preço de mercado vigente”? Por que sair e competir se se tem a garantia de todos os clientes que se poderia desejar? Se a “competição” deveria indicar um comportamento rival, alguém poderia pensar que a “competição perfeita” denotaria uma espécie de supercontenciosidade. Em vez disso, por força de uma definição enganosa, significa exatamente o oposto: uma existência altamente passiva, onde as empresas não precisam sair e buscar clientes ativamente.

Mais uma vez, podemos ver que rejeitar a possibilidade de concorrência perfeita para uma indústria rodoviária não é de forma alguma equivalente a admitir que não pode haver competição rival entre os diferentes proprietários de estradas. Paradoxalmente, somente se a competição perfeita fosse aplicável às rodovias, teríamos que considerar a possibilidade de que o processo de competição não fosse adaptável às rodovias.

Em contraste com a noção passiva de competição perfeita, que ocupou o centro das atenções na profissão de economista nas últimas décadas, há uma nova compreensão da competição, no sentido de *processo de mercado*, que agora está atraindo cada vez mais atenção.

Em vez de se concentrar na maximização dos fins, assumindo meios escassos dados, como faz a noção robbinsiana²⁴ de competição perfeita, a visão de processo de mercado assume a suposição realista de que os meios, embora escassos, não são dados de forma alguma; em vez disso, o conhecimento deles precisa ser buscado ativamente. A alocação de meios escassos entre fins concorrentes é um procedimento passivo

²⁴ Veja Lionel Robbins, *An Essay on the Nature and Significance of Economic Science* (London: Macmillan, 1932).

quando os meios e os fins são conhecidos. Tudo o que precisa ser feito pode ser realizado por um computador adequadamente programado. Mas a busca ativa dos fins e dos meios em primeiro lugar é uma tarefa que só pode ser realizada pelo talento empreendedorial: ativo, não passivo. O empreendedor, negado seu papel crucial na visão de mundo perfeitamente competitiva, ocupa o centro do palco na concepção de processo de mercado.

Em vez de apenas fazer economizar, o empreendedor busca novas e até então desconhecidas oportunidades de lucro; não contente em alocar determinados meios para fins já selecionados, o empresário abre novos caminhos, continuamente à procura de novos fins e meios diferentes. Afirma Israel Kirzner, um dos pioneiros nessa forma de olhar nossa economia:

Vimos que o mercado funciona por meio da competição empreendedorial. Nesse processo, os participantes do mercado ficam cientes das oportunidades de lucro: eles percebem discrepâncias de preços (seja entre os preços oferecidos e solicitados por compradores e vendedores do mesmo bem, seja entre o preço oferecido pelos compradores para um produto e o solicitado pelos vendedores para os recursos necessários) e se movem para capturar a diferença para si mesmos por meio de suas compras e vendas empreendedoriais. A competição, nesse processo, consiste em perceber possibilidades de oferecer oportunidades a outros participantes do mercado mais atrativas do que as que estão sendo disponibilizadas atualmente. É um processo essencialmente rival [...] (que) [...] consiste não tanto na consideração que os tomadores de decisão têm pelas prováveis reações futuras de seus concorrentes, mas na consciência de que, ao tomar suas decisões atuais, eles próprios estão em posição de fazer melhor para o mercado do que seus rivais estão preparados para fazer; não consiste em participantes do mercado reagindo passivamente a determinadas condições, mas deles ativamente

aproveitando as oportunidades de lucro, alterando positivamente as condições existentes.²⁵

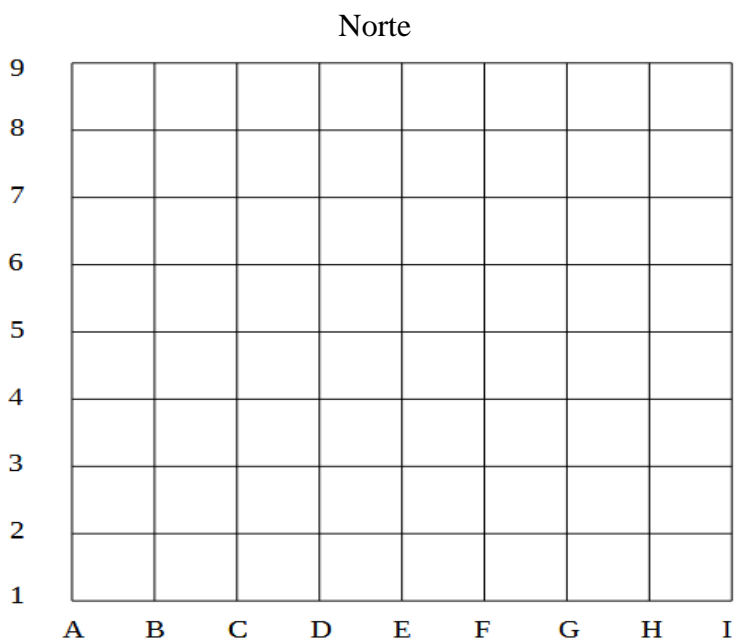
É esse *processo de mercado competitivo* que pode ser aplicado à indústria rodoviária. Os empreendedores rodoviários podem buscar continuamente novas e melhores formas de fornecer serviços aos seus clientes. Não há razão para que as corporações de rua não devam competir ativamente com outras empresas desse tipo pelos pedágios contínuos e crescentes de seus clientes. Pode não haver milhões de compradores e vendedores de serviços de transporte rodoviário em todos os locais concebíveis (nem há para *qualquer* setor), mas isso não exclui uma rivalidade vigorosa entre os participantes do mercado, por mais numerosos que sejam.

Como isso pode funcionar?

Vamos considerar, em prol da simplicidade, uma cidade dividida em sessenta e quatro quarteirões, como em um tabuleiro de damas (veja a figura 3). Podemos convenientemente rotular as avenidas norte-sul ou verticais de A a I, e as ruas leste-oeste ou horizontais de 1 a 9. Se uma pessoa deseja viajar do cruzamento da Primeira Rua com a Avenida A até a Nona Rua e a Avenida I, há vários caminhos que ela pode seguir. Ela pode ir para o leste pela Primeira Rua até a Avenida I, e depois para o norte pela Avenida I, até a Nona Rua, uma viagem horizontal e depois uma vertical. Ou ela pode primeiro ir para o norte até a Nona Rua e depois para o leste ao longo da Nona Rua até a Avenida I. Alternativamente, ela pode seguir qualquer número de caminhos em zigue-zague: leste ao longo da Primeira Rua até a Avenida B; ao norte ao longo da Avenida B até a Segunda Rua; leste novamente, ao longo da Segunda até a Avenida C; norte na C até a Terceira Rua, etc. Além disso, existem vários caminhos intermediários entre o zigue-zague puro e a curva única.

²⁵ Kirzner, *Competition and Entrepreneurship*, pp. 122–23.

Figura 3



Essas possibilidades não abrem um número indefinidamente grande de caminhos, como pode exigir os ditames da competição perfeita. No entanto, eles são suficientemente numerosos para servir de base para a competição rival, onde um empreendedor rodoviário, ou

conjunto de empreendedores, busca oferecer canais de transporte melhores e mais baratos do que outros.

Consideremos o tráfego que deseja ir do cruzamento da Primeira Rua com a Avenida D para a Nona Rua e a Avenida D. (Os cruzamentos podem ser vistas como vilas ou cidades inteiras e as ruas como rodovias atuais ou potenciais.) Se a Avenida D for de propriedade de uma empresa, pode-se pensar que aqui nenhuma competição é possível. Pois a melhor rota é obviamente subindo na Avenida D, da Primeira à Nona Rua. Mesmo que isso seja verdade, ainda há concorrência potencial das Avenidas C e E (e até mesmo das Avenidas B e F). Se a Corporação da Avenida D cobrar preços exorbitantes, o cliente pode usar os caminhos alternativos de C ou E (ou, em caso de emergência, para B ou F, ou mesmo A ou G, se necessário). Uma segunda fonte de competição potencial deriva, como vimos, da possibilidade de construir outra estrada acima da estrada em questão, ou de fazer um túnel abaixo dela. Considere novamente a administração da Avenida D, que está cobrando um preço escandalosamente alto. Além da competição fornecida por estradas próximas, a competição também pode ser fornecida por andares duplos, triplos ou quádruplos na estrada.

A literatura sobre transporte não ignora a possibilidade de estradas de dois andares, túneis ou adição de rampas suspensas. Por exemplo, Wilfred Owen nos diz:

O Port Authority Bus Terminal de Nova York ajuda a aliviar o congestionamento no meio de Manhattan. Aproximadamente 90% das partidas de ônibus intermunicipais e passageiros de ônibus intermunicipais do centro de Manhattan se originam neste terminal. O desvio desse tráfego em rampas suspensas do terminal para o Lincoln Tunnel foi equivalente à adição de três ruas transversais à cidade.²⁶

²⁶ Wilfred Owen, *The Metropolitan Transportation Problem* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1956), p. 119.

John Burchard elogia o andar duplo da seguinte forma:

Em um curto trecho da East River Drive [na cidade de Nova York] há terraços gramados que atravessam as faixas de tráfego até a beira do East River, uma vantagem especial para os moradores de apartamentos próximos. A solução talvez tenha sido desencadeada pelo fato de que o espaço entre as linhas de construção estabelecidas e o rio era tão estreito que forçava a *sobreposição das faixas norte e sul*. Mas isso não fez mais do que sugerir a oportunidade. Aplausos vão para aqueles que o compreenderam, mas nenhum para aqueles que, com o bom exemplo em vista, tão consistentemente o ignoraram depois disso.²⁷

Da perspectiva limitada de Burchard, é de fato um mistério que alguns tenham dado esse passo e que, uma vez dado e comprovado como bem-sucedido, não deveria ter sido emulado. Do ponto de vista de um mercado nas estradas, o mistério desaparece: um burocrata tropeçou, por necessidade, em um bom plano. Não tendo nenhum incentivo financeiro para a minimização de custos, nenhum outro considerou adequado expandir essa inovação. No mercado, dado que é econômico o andar duplo, haverá forças poderosas tendendo para esse resultado: o sistema de lucros e perdas.

Uma referência autoritária ao andar duplo foi feita por Charles M. Noble, ex-diretor do Departamento de Rodovias de Ohio e engenheiro-chefe da New Jersey Turnpike Authority:

Parece claro que, em última análise, muitas rodovias urbanas se tornarão instalações de dois ou três andares, com os andares superiores carregando os volumes de maior distância, possivelmente com faixas reversíveis e provavelmente operando

²⁷ John Burchard, “Design and Urban Beauty in the Central City”, em James Q. Wilson, ed., *The Metropolitan Enigma* (Garden City, N.Y.: Doubleday, 1970), p. 245; emphasis added.

com novos trevos para evitar a inundação de trevos existentes e conectando ruas.²⁸

É impossível prever exatamente como essa competição por meio de andares múltiplos pode funcionar no mundo real. Talvez uma companhia se encarregasse de construir e manter as estradas, bem como as pontes que suportam todos os diferentes andares. Nesse cenário, o proprietário do andar rodoviário pode sublocar cada andar individual, da mesma forma que o construtor de um shopping center não administra nenhuma das lojas, preferindo sublocá-las a terceiros. Alternativamente, o principal proprietário-construtor pode decidir manter uma estrada para si, alugando os outros níveis para diferentes companhias rodoviárias. Isso seguiria o padrão do shopping center que constrói uma grande instalação para si, mas coloca para alugar o restante do espaço.

Seja qual for o padrão de donidade, haveriam várias — não apenas uma — companhias rodoviárias no mesmo “lugar”; elas poderiam competir entre si. Se a Avenida D, como em nosso exemplo anterior, tornar-se de múltiplos andares, viajar da Primeira Rua e Avenida D para a Rua Nove e Avenida D não precisa exigir uma viagem pela Avenida C ou E, a fim de aproveitar a concorrência. Pode-se também escolher entre os níveis w, x, y, z, todos passando pela Avenida D!

Consideremos as objeções de Z. Haritos:

Há consumo rodoviário conjunto por consumidores com diferentes funções de demanda. A estrada não é tão boa quanto o aço, que pode ser produzido com diferentes especificações de qualidade e dimensões. As características econômicas exigem a

²⁸ Noble, “Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety”, pp. 546–47.

produção de um tipo de estrada para todos os usuários em qualquer lugar.²⁹

Esta afirmação está em desacordo com o que acabamos de dizer. Em nossa opinião, o andar duplo ou triplo das estradas permite a produção de pelo menos vários tipos de ruas ao longo de qualquer estrada. Seríamos então forçados a rejeitar a afirmação de Haritos. Um ponto de disputa é o equívoco em seu uso da palavra “lugar”.

Pois, em certo sentido, Haritos está correto. Se definirmos “lugar” como a entidade dentro da qual duas coisas diferentes não podem existir, então a lógica nos obriga a concluir que duas estradas diferentes não podem existir no mesmo lugar. Mas, da mesma forma, isso também se aplica ao aço. Ao contrário de Haritos, uma estrada ocupa a mesma posição lógica que o aço. Se as estradas não podem ser produzidas com diferentes especificações de qualidade e dimensões em qualquer lugar, então o aço também não pode.

Mas se invertermos as coisas e usarmos a palavra “lugar” de forma que duas coisas diferentes (duas peças de aço diferentes, com especificações diferentes) possam existir em um lugar (lado a lado, ou próximas uma da outra), então o aço pode de fato ser produzido com especificações diferentes em qualquer lugar, mas as estradas também! Pois muitas estradas diferentes, através da técnica de andares múltiplos, podem fluir ao longo do mesmo caminho, ou existir no mesmo “lugar”.

Outra objeção acusa que a competição entre os empreendedores rodoviários envolveria uma duplicação desnecessária. Diz George M. Smerk: “[C]oncorrência entre companhias de transporte público, particularmente empresas de trânsito público com instalações fixas, exigiria uma duplicação cara e indesejável da planta.”³⁰

²⁹ Z. Haritos, “Theory of Road Pricing”, 13 *Transportation Journal* (primavera de 1974): 57.

³⁰ Smerk, *Urban Transportation*, p. 228.

Essa é uma objeção popular à concorrência de mercado em muitas áreas; a “construção excessiva” de ferrovias, em particular, recebeu sua parcela de críticas a esse respeito. No entanto, é falaciosa e mal direcionada.

Em primeiro lugar, precisamos distinguir entre investimento *ex ante* e *ex post*. No sentido *ex ante*, todo investimento é realizado com o objetivo de obter lucro. A construção excessiva ou a duplicação desnecessária não podem existir no sentido *ex ante*; ninguém pretende, no início de seu investimento, que seja um desperdício ou não lucrativo.³¹ O investimento *ex ante* precisa por necessidade não ser um desperdício.

A perspectiva *ex post* é outra questão. O simples fato de nossa existência é que os planos muitas vezes fracassam; os investimentos muitas vezes dão errado. Da vista privilegiada da história, um investimento pode muitas vezes ser julgado imprudente, inútil e desnecessariamente duplicador. Mas isso dificilmente constitui um argumento válido contra estradas privadas! Pois o ponto é que todos os investidores estão sujeitos a erros. A menos que se afirme que a iniciativa governamental tem menos probabilidade de cometer erros do que os empreendedores que foram continuamente testados pelo processo de lucros e perdas do mercado, o argumento faz pouco sentido. (Há poucos, de fato, que seriam tão ousados a ponto de afirmar que o burocrata do governo é um empreendedor melhor do que o empresário privado.)

Muitas vezes, as críticas ao mercado, como a acusação de duplicação desperdiçadora por parte dos proprietários de estradas,

³¹ Mesmo que alguém pretenda, por algum motivo, investir propositalmente em uma proposta “perdedora”, ainda negaríamos, *ex ante*, que ele pretenda piorar sua posição. Que as pessoas agem para se beneficiarem é um axioma da economia. Se uma pessoa pretende perder dinheiro com seu investimento, só pode ser porque, ao fazê-lo, ela pensa que aumentará sua renda psíquica o suficiente para mais do que compensar sua perda de dinheiro. Em suma, ele está engajado na caridade.

decorrem de uma preocupação com o modelo perfeitamente competitivo. Olhar para o mundo deste ponto de vista pode ser extremamente decepcionante. O modelo postula informações completas e perfeitas e, em um mundo de conhecimento perfeito, é claro que não pode haver duplicação desperdiçadora. As decisões *ex post* seriam tão bem-sucedidas quanto as *ex ante*. Em comparação, a esse respeito, o mundo real fica em um distante segundo lugar. Talvez seja compreensível que uma pessoa que vê o mundo real através de óculos escuros perfeitamente competitivos experimente uma profunda infelicidade com investimentos reais que se revelam imprudentes ou desnecessariamente duplicadores.

Tal decepção, no entanto, não é uma objeção válida ao mercado rodoviário. O que deve ser rejeitado não é o investimento às vezes equivocado de uma empresa privada de estradas, mas sim o modelo perfeitamente competitivo que não admite erro humano.

Uma posição intermediária sobre a possibilidade de competição rodoviária é assumida por Gabriel Roth. Ele afirma:

embora seja possível prever a concorrência na oferta de estradas ligando pontos distantes uns dos outros — como ocorreu com as ferrovias em tempos antigos —, não é possível imaginar a concorrência na oferta de estradas de acesso em cidades e vilas, pois a maioria dos lugares são servidos por apenas uma estrada. Uma autoridade rodoviária está, na prática, em posição de monopólio. Se alguma de suas estradas gerasse grandes lucros, não poderíamos esperar que outros ofertadores de estradas se apressassem para preencher a lacuna. Se houver perdas em algumas estradas, não há ofertadores de estradas para fechá-las e transferir seus recursos para outros setores da economia.³²

Aqui encontramos várias questões de disputa. Primeiro, é uma rara cidade pequena ou vila servida por apenas uma estrada, caminho

³² Roth, *Paying for Roads*, p. 61.

ou trilha de gado. A maioria dos lugares tem vários. Mas mesmo admitindo que em muitas comunidades rurais haja apenas uma estrada utilizável, notemos a discrepância em Roth entre estradas e outros serviços. A maioria das cidades e aldeias locais também são servidas por apenas um dono de mercearia, um açougueiro, um padeiro, etc. No entanto, Roth dificilmente afirmaria que a concorrência não pode existir nessas áreas. Ele sabe que, embora haja apenas uma mercearia na cidade, existe uma concorrência potencial, se não atual, da mercearia descendo a rua ou na cidade vizinha.

A situação é idêntica às estradas. Como vimos, há sempre a probabilidade de construir outra estrada ao lado da primeira, se a já estabelecida for muito popular e lucrativa. Existe também a possibilidade de construir uma outra estrada acima, ou fazer um túnel por baixo da primeira estrada. Além disso, a concorrência também é trazida por outras indústrias de transporte. Pode haver uma linha de bonde, ferrovia ou metrô ligando esta cidade ao mundo exterior. Se não houver, e a primeira estrada estabelecida for muito lucrativa, tal competição estará sempre aberta em um livre mercado.

Por fim, chegamos à afirmação: “Se houver perdas em algumas estradas, não há ofertadores de estradas para fechá-las e transferir seus recursos para outros setores da economia”. Concordamos, porque uma estrada geralmente é fixada geograficamente. Um empreendedor não “moveria” uma estrada não mais lucrativa, tanto quanto que ele não moveria fisicamente uma fazenda ou floresta igualmente não lucrativa. Mais importante, mesmo que fosse economicamente viável “mover” uma estrada não lucrativa para um local melhor, não existem tais ofertadores de estradas simplesmente porque a donidade privada de estradas agora é proibida.

Com a declaração de Roth, também chegamos ao espectro do monopólio e às reivindicações de que um mercado rodoviário privado precisa funcionar monopolisticamente. Por que tais afirmações são feitas? Há duas razões geralmente dadas. Primeiro, as indivisibilidades

— o fato de que muitos fatores de produção não podem ser utilizados com eficiência em baixos níveis de produção. Uma usina siderúrgica ou uma fábrica de automóveis não podem ser cortadas ao meio e depois solicitadas a produzir metade da produção que esteve produzindo anteriormente.

Diz Mohring: “Mas indivisibilidades existem na provisão de instalações de transporte. Cada via férrea deve ter dois trilhos, e cada rodovia ou estrada rural deve ter pelo menos a largura dos veículos que a utilizam.”³³ Na mesma linha, diz Haritos: “Para ir de A a B, você precisa de uma pista inteira, não apenas metade, para toda a distância, não metade dela.”³⁴ E, nas palavras de Peter Winch, “a indivisibilidade das rodovias torna impraticável ter sistemas concorrentes de estradas, e a autoridade responsável deve, portanto, ser um monopólio”.³⁵

Não acreditamos que a existência de indivisibilidades seja suficiente para garantir o monopólio, definido por muitos como a situação em que há um único vendedor de uma mercadoria.³⁶ Existem indivisibilidades em todos os setores e em todas as esferas da vida. Martelos e pregos, bicicletas e carrinhos de mão, locomotivas e elevadores, tratores e siderúrgicas, professores e podólogos, bailarinos e pedreiros, músicos e motoristas, navios e chinelos, baldes e vassouras, nenhum deles pode ser cortado ao meio (sem custo) e espera-se que produzam apenas metade do que vinham produzindo antes. Uma ferrovia precisa de dois trilhos (com exceção, é claro, do monotrilho), não de um, ou de qualquer fração dele. Além disso, para conectar os pontos A e B, ela deve se estender completamente de um ponto ao outro.

³³ Herbert D. Mohring, “Urban Highway Investments”, em Robert Dorfman, ed., *Measuring Benefits of Government Investments* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1965), p. 240.

³⁴ Haritos, “Theory of Road Pricing”, p. 56.

³⁵ Winch, *The Economics of Highway Planning*, p. 3.

³⁶ Para uma explicação de “monopólio como uma concessão governamental de privilégio exclusivo, veja Rothbard (1971), pp. 586-619.

Não pode terminar a meio caminho entre eles, e oferecer a possibilidade de transporte entre os dois pontos.

Isso estabelece a necessidade de aquisição governamental das ferrovias? Claro que não. No entanto, eles exibem o conceito de indivisibilidade, assim como as estradas e rodovias. Se as indivisibilidades justificam o envolvimento do governo nas estradas, então devem justificá-lo em todos os outros casos em que as indivisibilidades podem ser encontradas. Uma vez que os defensores do argumento da indivisibilidade não estão dispostos a estendê-lo a vassouras, chinelos, siderúrgicas e praticamente todos os outros bens e mercadorias sob o sol, a lógica os obriga a retrai-lo no caso das rodovias.

Conclusão

Então, o que concluímos? Tendo desmascarado a noção de que a donidade privada das estradas não é “impossível” e que, de fato, pode oferecer uma variedade de alternativas interessantes ao sistema atual, voltamos à questão de por que ela deveria ser considerada. Aí nos deparamos novamente com o problema da segurança. É difícil imaginar um trabalho pior do que o que está sendo feito atualmente pelos administradores de estradas do governo. Precisamos apenas considerar o que acontece quando a segurança é questionada em outras formas de transporte para ver um corolário. Quando uma companhia aérea sofre um acidente, geralmente ocorre uma queda notável de passageiros. As companhias aéreas com excelentes registros de segurança, que realizaram pesquisas, descobriram que o público está ciente da segurança e fará escolhas com base nela.

Da mesma forma, os proprietários de estradas privadas estarão em posição de estabelecer regulamentos e práticas para garantir a segurança em suas estradas. Eles podem impactar o motorista, o veículo e a estrada — os principais elementos da segurança nas estradas. Eles podem reagir

mais rapidamente do que a burocracia do governo ao proibir veículos como “Fords Pinto explodindo”. O principal problema com a National Highway Traffic Safety Administration, e com todos os sistemas governamentais semelhantes de seguro contra defeitos de veículos, por exemplo, é que não há competição permitida. Novamente, em um sistema de livre mercado, oportunidades se abririam para abordagens inovadoras para problemas de segurança. Caso penalidades mais rígidas não tenham sucesso na redução de veículos e práticas inseguras, um sistema de incentivos pode ser a resposta. Não podemos pintar todos os detalhes do futuro do nosso ponto de vista atual. Mas sabemos que “tem que haver uma maneira melhor”.

Congestionamento e Precificação das Ruas¹

O congestionamento do tráfego é uma das ocorrências mais estúpidas, irritantes e mesquinhas conhecidas pela humanidade. Os veículos que são capazes de cobrir com segurança 150 mph em condições especiais e 55 mph em condições normais estão limitados a rastejar, para-choque a para-choque, a talvez 5 mph.

O congestionamento é um perigo para os motoristas. Além da bofetada psicológica direta, os temperamentos desgastados, sem dúvida, criam acidentes de trânsito. O veículo também se deteriora em um ritmo mais rápido do que o contrário, e motores superaquecidos, sistemas de refrigeração, mangueiras internas, etc., são a causa de mais ferimentos e mortes na estrada.

As perdas econômicas são monumentais, apenas em termos de tempo perdido. Dificilmente se pode imaginar um sistema que desperdiça mais mão-de-obra: milhares e milhares de trabalhadores produtivos são forçados a ficar ociosos, em muitos casos, por noventa minutos na hora do rush da manhã e outros noventa minutos à noite. Além disso, há o espetáculo de milhões de veículos, praticamente parados, com seus motores em marcha lenta e consumindo os escassos suprimentos de gasolina, enquanto a sociedade em geral clama em vão pela conservação de petróleo e gás.

¹ Este capítulo foi publicado pela primeira vez como “Congestion and Road Pricing”, *Journal of Libertarian Studies* 4, n.º 3 (verão de 1980): 299–330. O autor deseja agradecer ao Cato Institute e, especialmente, a Charles G. Koch e Edward H. Crane III por seu apoio financeiro.

O congestionamento também não é um fenômeno limitado ao processo de ir e vir do trabalho. Em muitas grandes cidades, praticamente qualquer coisa fora do comum é suficiente para acioná-la: a exibição de uma ópera, um filme ou um jogo de futebol; a tentativa de ir ou voltar da praia, do campo de golfe ou das compras.

O congestionamento do tráfego atinge todos os aspectos da vida: trabalho, compras, recreação, etc. Insidiosamente prejudica a capacidade das pessoas de coordenar atividades umas com as outras, pois torna-se virtualmente impossível marcar compromissos exatos — um amplo intervalo de tempo geralmente é o melhor que pode ser planejado.

Uma indicação superficial da gravidade da situação é a linguagem dramática usada para descrevê-la em trabalhos acadêmicos sóbrios e sem emoção. A.A. Walters, por exemplo, em um tomo matemático e analítico de autoridade, é levado a caracterizar “o congestionamento de vilas e cidades” como nada menos que “a praga do século”.²

“O judiciário tomou nota oficial da “situação geralmente desagradável (tráfego congestionado) no centro e na parte baixa de Manhattan”, permitindo deduções de impostos comerciais de limusines com chofer. O juiz do U.S. Tax Court, Theodore Tanenwald, explicou: “[Essas despesas] eram comuns e necessárias.”³

Para colocar uma perspectiva numérica sobre o problema, havia 3.815.807 milhas de rodovias em operação nos EUA em 1974, o último ano para o qual existem números disponíveis. Destas, 3.178.152, ou 83%, foram classificadas como rurais,⁴ e apenas 637.655, ou 17%, como urbanas. E, no entanto, das 1.289,6 bilhões de milhas percorridas

² A.A. Walters, *The Economics of Road User Charges*, International Bank for Reconstruction and Development, Staff Occasional Paper #5 (Baltimore, Md.: Johns Hopkins University Press, 1968), p. 2.

³ *New York Post*, 19 de janeiro de 1978, p. 3.

⁴ Departamento do Censo dos Estados Unidos, *Statistical Abstract of the United States, 1976* (Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1976), tabela 979.

por veículos motorizados em 1974, apenas 583,5 bilhões, ou 45%, utilizaram as estradas rurais, enquanto 706,1 bilhões de milhas percorridas, ou 55%, foram espremidas em rodovias urbanas.⁵ Em outras palavras, os 45% do tráfego rural desfrutavam do uso de 83% da capacidade total das estradas, enquanto os 55% urbanos tinham de se contentar com apenas 17%.

No entanto, o problema é ainda pior do que esses números indicam, pelas seguintes razões:

1. A classificação das “vias urbanas” divide-se em “Ruas Arteriais Urbanas”, que compreendem cerca de 12 por cento do total, e “Outras Vias Urbanas”, que abrangem 88 por cento.⁶ Embora 60% das milhas veiculares de viagens ocorram na subdivisão maior (88%), 40% do tráfego pesado ocorre nas apertadas (12%) ruas arteriais urbanas.
2. A utilização das estradas não é uniforme ao longo do dia ou da semana. Em vez disso, concentra-se nos padrões de trabalho, nas manhãs e noites dos dias de semana, e na recreação, nos horários de fim de semana que variam de acordo com a estação. Nomeado como problema de “pico de carga”, ele é amplamente considerado o responsável pelo congestionamento nas estradas. James M. Buchanan, por exemplo, escreve: “Nunca se deve esquecer que o problema das rodovias é essencialmente de pico de carga. Há pouco congestionamento de tráfego, mesmo em Manhattan, às três da manhã.”⁷

⁵ Ibid., tabela 986.

⁶ George A. Smerk, *Urban Transportation: The Federal Role* (Bloomington: Indiana University Press, 1965), pp. 59–61.

⁷ James M. Buchanan, “The Pricing of Highway Services”, *National Tax Journal* 5, n.º 2 (junho de 1952): 106. Veja também Wilfred Owen, *The Metropolitan Transportation Problem* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1956), pp. 80–85; G.J. Ponsoby, “The Problem of the Peak, with Special Reference to Road Passenger Transport”, *The Economic Journal* (março de 1958): 74; John W. Dyckman, “Transportation in Cities”, em Arthur F. Schreiber, Paul K. Gatons e Richard B. Clemmer, eds., *Economics of Urban Problems* (Boston: Houghton Mifflin, 1971), pp.

Embora quase todos os que escreveram sobre o assunto tenham oferecido uma solução para o problema de pico de carga nas rodovias, existem alguns comentaristas que são menos animados. Segundo George Smerk, o problema sempre estará conosco: “É óbvio e inevitável, com maior número de pessoas em movimento, que os caminhos que conduzem ao ponto focal de seu movimento estarão lotados.”⁸ E Buchanan, apesar de defender a solução de preços, parece concordar:

Na tentativa de decidir quantos recursos devem ser destinados a rodovias e ruas, a sociedade deve escolher entre fornecer uma estrutura muito grande fora dos horários de pico ou muito pequena nos horários de pico. Parece certo que, se recursos suficientes fossem dedicados à construção de rodovias para reduzir o congestionamento a proporções aceitáveis nos períodos de pico de tráfego, estaria presente o superinvestimento em rodovias. Um sistema rodoviário de tamanho de compromisso pareceria preferível. Isso significaria que alguns recursos rodoviários seriam desperdiçados em períodos fora de pico.⁹

Existem até alguns escritores, talvez desesperados por qualquer solução, que tentaram interpretar o congestionamento nas rodovias como *desejável*. Diz Charles Meiburg: “Não pretendo dar a impressão de que seria necessariamente desejável tentar eliminar completamente o congestionamento. Algum congestionamento pode ser não apenas útil, mas também desejável.”¹⁰ Meiburg cita o fracasso de vários sistemas de rodovias propostos na área de San Francisco como prova

140–41; e Wilfred Owen, *The Accessible City* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1972), p. 37.

⁸ Smerk, *Urban Transportation*, p. 59.

⁹ Buchanan, “The Pricing of Highway Services”, p. 106.

¹⁰ Charles O. Meiburg, “An Economic Analysis of Highway Services”, *Quarterly Journal of Economics* 77 (novembro de 1963): 656. Veja também John Meyer, John F. Kain, e Martin Wohl, *The Urban Transportation Problem* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1965), p. 340.

de que os eleitores preferem a superlotação das rodovias às alternativas de mais construção ou pesados impostos sobre os usuários das rodovias, uma alegação que parece possível contestar.

Há outros que afirmam que não há “problema de congestionamento”. Por exemplo:

Muitos dos chamados problemas urbanos são realmente condições que não podemos mudar ou não queremos incorrer nas desvantagens de mudar. Considere o “problema do congestionamento”. A presença de muitas pessoas em um só lugar é motivo de transtorno, para dizer o mínimo. Mas as vantagens de ter tantas pessoas em um só lugar superam em muito esses inconvenientes, e não podemos ter as vantagens sem as desvantagens. “Eliminar o congestionamento” na cidade deve significar eliminar a razão de ser da cidade. O congestionamento na cidade é um “problema” apenas no sentido de que o congestionamento na Times Square na véspera de Ano Novo é um; na verdade, é claro, as pessoas vêm à cidade, assim como à Times Square, justamente porque está congestionada. Se não estivesse congestionado, não valeria a pena vir.¹¹

Claramente, Edward Banfield está aqui confundindo “congestionamento” com “densidade” (“ter tantas pessoas em um só lugar”). Estes não são nada iguais. Enquanto “densidade” conota apenas uma grande população por unidade de área, “congestionamento” implica algo inconveniente ou ineficiente. A coreografia de um balé pode exigir que os bailarinos, em algum momento, fiquem posicionados de maneira apertada; eles seriam então caracterizados como alcançando uma alta *densidade*. Mas se todos os dançarinos mantiverem suas posições apropriadas, e o balé for razoavelmente organizado, não haverá problema de congestionamento. Em vez disso, os dançarinos

¹¹ Edward C. Banfield, *The Unheavenly City* (Boston: Little, Brown, 1970), p. 5.

podem ser caracterizados como se movendo livremente, embora em uma formação compacta.

Eliminar a alta densidade eliminaria de fato a razão de existência da cidade: as economias de manufatura, serviços e comércio que são geradas pela proximidade. Mas certamente o congestionamento descoordenado poderia ser abolido sem afetar a densidade nem um pouco.

Em relação à Times Square na véspera de Ano Novo: *algumas* pessoas vão às festividades para aproveitar o congestionamento; elas gostam de esbarrar nas pessoas, serem detidas em seu progresso em qualquer direção e serem acotoveladas, empurradas e até pisoteadas. Mas *outros* acham o congestionamento insatisfatório, embora possam desejar viver em uma área de alta densidade.

Banfield apresenta uma versão extrema da visão “sem problemas”:

Se esses distritos internos [...] geralmente adjacentes ao distrito central de negócios e se espalhando a partir dele [que são caracterizados por grupos extremamente pobres e minoritários] [...] que provavelmente compreendem algo entre dez e vinte por cento da área total classificada como urbana pelos Censos, *desaparecessem repentinamente, junto com as pessoas que nelas vivem, não haveria problemas urbanos graves dignos de menção.* Se o que realmente importa é o bem-estar essencial dos indivíduos e a boa saúde da sociedade em oposição ao conforto, conveniência, amenidade e vantagem comercial, então o que temos não é um “problema urbano”, mas um problema “do interior dos centros e subúrbios maiores mais velhos”.¹²

Não se pode deixar de concordar que muitos de nossos problemas urbanos estão intimamente ligados aos grupos minoritários e ao “estilo de vida miserável” característico de nossos grandes centros, mas

¹² Ibid., p. 12; ênfase adicionado.

certamente nem todos os problemas seriam resolvidos com o desaparecimento deste setor da cidade. A destruição da vida humana em nossas rodovias, os graves problemas de congestionamento e a má gestão das autoridades rodoviárias sobreviveriam à evaporação dos centros urbanos, porque esses problemas não têm relação alguma com os centros urbanos.¹³ Nenhum sofisma, além disso, pode converter nossa atual confusão rodoviária em algo que afeta apenas o “conforto, conveniência, comodidade e vantagem comercial” de nossos cidadãos. Se nossa crise de transporte não sabotar “o bem-estar essencial dos indivíduos e a boa saúde da sociedade”, então nada o fará.

Em seguida, considere a acusação de “expectativas irrealistas”. Robert Bish e Robert Kirk escrevem:

A designação de “congestionamento” *per se* como um problema não é aceita por todos os economistas. Quando alguém examina o tempo de viagem para o trabalho em áreas urbanas, descobre que os tempos de viagem permanecem constantes ao mesmo tempo em que a duração da viagem para o trabalho aumenta. Assim, apesar do congestionamento, a velocidade real das milhas por hora nas viagens para o trabalho está aumentando em vez de diminuir. Pode ser que considerar o congestionamento um problema esteja mais relacionado a uma falha de expectativas do que a uma falha nos sistemas de transporte. A falha em atender às expectativas pode resultar do fato de que, à medida que os investimentos em rodovias foram feitos para lidar com o tráfego

¹³ Isso sem falar na deterioração das moradias fora do centro da cidade devido aos controles de aluguel, o desemprego de jovens fora do centro da cidade devido à legislação do salário mínimo, os problemas de poluição em áreas fora do centro da cidade causados pela falha do governo em permitir uma especificação completa de direitos de propriedade e os custos intoleravelmente altos de atendimento médico para a classe média devido a procedimentos governamentais restritivos de licenciamento para médicos. (Veja Milton Friedman, *Capitalism and Freedom* [Chicago: University of Chicago Press, 1962], cap. 9.) Em nenhum desses sérios problemas urbanos as classes mais pobres estão envolvidas causalmente — embora muitas vezes sejam as maiores sofredoras.

de deslocamento para o trabalho, a capacidade de um indivíduo se deslocar em uma área urbana fora do horário de pico aumentou tremendamente e ele realmente gostaria de fazer sua jornada para o trabalho em uma velocidade comparável. Assim, embora a velocidade real em milhas por hora da jornada para o trabalho esteja aumentando, a velocidade da jornada para o trabalho está aumentando em um ritmo muito mais lento do que a velocidade da viagem durante o resto do dia, e o “problema” é uma falha em atender às expectativas, não um declínio absoluto na velocidade do movimento.¹⁴

James Wilson concorda: “[O problema do pseudotransporte é] simplesmente o produto de nosso desejo natural, mas irreal, de nos movermos instantaneamente para qualquer lugar a qualquer momento.”¹⁵

John Meyer nos diz:

Se houve uma melhoria lenta, mas constante, no desempenho dos sistemas de transporte urbano, por que ouvimos tanta discussão sobre a chamada “crise do transporte urbano”? A resposta está em um conjunto complexo de considerações das quais provavelmente a mais importante é o que pode ser chamado de “um falha de antecipação”.

Essa falha de antecipação é, em grande parte, consequência das taxas desiguais de melhoria nos desempenhos de pico e fora de pico dos sistemas de transporte urbano. Viajar por áreas urbanas densamente povoadas a 50 ou 60 milhas por hora em uma rodovia de alto desempenho fora do pico parece ser uma experiência emocionante, e os passageiros urbanos, humanamente, gostariam de repetir a experiência durante as horas do rush. A dificuldade, é claro, é que muitos deles desejam fazê-

¹⁴ Robert Bish e Robert Kirk, *Economic Principles and Urban Problems* (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1974), pp. 138–39.

¹⁵ James Q. Wilson, “Urban Problems in Perspective”, em James Q. Wilson, ed., *The Metropolitan Enigma* (Garden City, N.Y.: Doubleday, 1970), p. 393.

lo ao mesmo tempo e, portanto, torna-se impossível sem um grande aumento na capacidade.¹⁶

Um problema com essa abordagem é que simplesmente não há evidências para mostrar que um conjunto de “expectativas irrealistas” foi adotado pelo público por causa das condições relativamente melhores nos horários de pico. Em vez disso, o argumento parece ser que, uma vez que o tráfego se move relativa e livremente fora dos horários de pico, a insatisfação do cliente com o estado das coisas na hora do rush se deve a desejos irrealistas de viagens semelhantes sem ônus em todos os momentos. (Wilson aumenta ainda mais e afirma que o desejo de viagens instantâneas está na raiz do descontentamento; desnecessário dizer, ele não cita nenhuma evidência dessa demanda impossível do consumidor.) Mas isso é um *non sequitur*, já que seria possível para as pessoas exigir melhores condições nos horários de pico, mesmo que a situação do trânsito em outros horários não tenha melhorado.

Porém, mais importante, o argumento falha em mostrar que a demanda por condições fora do horário do rush durante os períodos de pico não é razoável. Uma série de estabelecimentos comerciais, atendendo a um comércio de “hora do rush” em outras indústrias, instituiu arranjos para lidar com os picos de demanda. Os restaurantes e hotéis de maior qualidade iniciaram a prática de fazer reservas, o que garante contra superlotação e clientes desapontados; os teatros cobram mais por apresentações noturnas altamente solicitadas do que por (de outra forma) matinês vespertinos pouco frequentados; empresas de férias cobram mais durante a “temporada” do que “fora de temporada”. Para dar alguns exemplos mais periféricos, mas ainda altamente indicativos, os guarda-chuvas custam mais quando está chovendo (quando há uma “corrida” por eles), as pás são vendidas com um prêmio

¹⁶ John Meyer, “Urban Transportation” em *The Metropolitan Enigma*, James Q. Wilson, ed. (Garden City, N.Y.: Doubleday, 1970), pp. 52–53.

quando neva e as baterias das lanternas alcançam um preço mais alto durante “brownouts” ou “blackouts”. Toda a nossa economia é permeada por arranjos que funcionam dessa maneira, de modo que a situação dos clientes “do rush” seja aliviada. Longe de ser “irrealista”, a insatisfação do cliente com os engarrafamentos nos horários de pico é de se esperar — considerando todas essas outras indústrias que funcionam para aliviar o congestionamento.

Em terceiro lugar, a visão das “expectativas irrealistas” valoriza as ligeiras melhorias na velocidade das deslocações para o trabalho, sem mencionar o nível abismalmente baixo em que se baseia a comparação, nem o ritmo moroso que atingimos, atualmente, após a tão alardeada mudança. Essa abordagem perde o ponto importante; quando há um histórico pobre de realização, uma melhoria marginal não é justificativa.

Agora nos voltamos para a consideração da última razão para supor que o congestionamento de tráfego realmente não é um problema: resolvê-lo custaria mais do que vale a pena. Banfield escreve:

O fato de ainda não estarmos dispostos a pagar o preço de resolver ou aliviar tais “problemas” [como o congestionamento], mesmo quando o preço é muito pequeno, sugere que eles não são realmente tão sérios quanto foram feitos parecer ser. De fato, pode-se dizer que, por definição, um problema sério é aquele que as pessoas estão dispostas a pagar um preço considerável para resolvê-lo.¹⁷

Existem alguns comentaristas que são suficientemente imprudentes para aplicar esse raciocínio aos problemas de segurança. Robert Baker, por exemplo, diz: “Um sistema rodoviário de proporções muito mais seguras está obviamente disponível, mas os [custos em

¹⁷ Banfield, *The Unheavenly City*, p. 10.

termos de] perda de mobilidade seriam completamente intoleráveis.”¹⁸
E de acordo com Martin Wohl:

Aqueles que estão presos no congestionamento de tráfego [...] prefeririam fazer as mesmas viagens sem congestionamento, todo o resto sendo igual, isto é, desde que não tivessem que pagar mais por menos congestionamento, ou abrir mão de outra comodidade obtida por sua escolha de meio de transporte.

O congestionamento do tráfego pode ser reduzido e até eliminado de várias maneiras — mas *geralmente não de graça*. Geralmente custará à sociedade, ou a algum grupo dentro dela, algo para atingir tal objetivo.¹⁹

Wilbur Thompson é um escritor que afirma que o congestionamento de tráfego é na verdade um resultado racional por causa dos custos envolvidos em aliviá-lo:

O problema do trânsito urbano, como a maioria dos problemas, surge da frustração de tentar conciliar uma série de objetivos parcialmente incompatíveis. Os habitantes da cidade gostariam de se mover em sua área (1) rapidamente, (2) confortavelmente, (3) de forma barata, (4) quase sempre ao mesmo tempo e (5) principalmente para ou dos mesmos lugares. [...]

Mas o congestionamento raramente é visto como uma forma direta, embora dura, de *economizing*; economizamos em instalações e equipamentos de transporte urbano (capital social) aglomerando muitos veículos em uma rua estreita ou transportando passageiros em pé em ônibus lotados. Por meio do congestionamento, o passageiro troca seu tempo por tarifas, taxas ou impostos mais baixos; o tempo perdido pode ser recuperado

¹⁸ Robert Baker, *The Highway Risk Problem* (Nova York: John Wiley and Sons, 1971), p. 2.

¹⁹ Martin Wohl, “Must Something Be Done About Traffic Congestion?”, *Traffic Quarterly* (julho de 1971): 403–04.

apenas ao custo de investimento adicional em instalações e equipamentos de transporte.²⁰

Um bordão constante nessas passagens é que resolver o problema do congestionamento seria muito bom; no entanto, fazer isso envolveria o gasto de verbas, e isso seria injustificado. Mas não é verdade que a solução de qualquer problema clama pelo compromisso com alguns custos? E geralmente deixamos esse fato, e apenas esse fato, nos deter? Pode-se perguntar: “O que há de tão especial no congestionamento que, ao ouvir que sua solução pode exigir o gasto de recursos, devemos concluir imediatamente que fazê-lo seria injustificado?”

Também implícito neste tratamento está a suposição de que de alguma forma, em algum lugar, em algum momento (talvez em um passado muito distante), algumas pessoas foram realmente solicitadas a escolher entre algo como os atuais níveis de congestionamento, de graça, e uma situação de hora do rush amplamente melhorada e descongestionada, por alguns custos consideráveis — e escolheram a situação atual. Mas esta é a mera ficção. Apesar da fidelidade que essa suposição conseguiu reunir, não há o menor ping de veracidade nela.

É claro que, no mercado, as pessoas estão continuamente escolhendo entre (geralmente) condições com preços mais baixos, mas mais lotadas, e alternativas mais caras e menos congestionadas. Eles fazem isso em suas escolhas diárias para frequentar, ou não, uma rede de fast food lotada, uma liquidação em uma loja de departamentos local que eles esperam atrair grandes multidões, etc. O problema com a nossa rede de estradas, a esse respeito, é que não existe um mercado em funcionamento no qual o consumidor possa dar a conhecer as suas

²⁰ Wilbur R. Thompson, *A Preface to Urban Economics* (Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press, 1968), p. 333.

preferências: não existem rodovias congestionadas, mas mais baratas, a competir com outras mais caras, mas mais vazias.²¹

Finalmente, há a suposição de que, se surgisse uma alternativa pela qual o consumidor pudesse comprar menos congestionamentos de tráfego (ou uma menor probabilidade de ser vítima de um acidente fatal), os custos seriam proibitivamente altos, seja em termos de dinheiro, seja em termos de mobilidade desistida ou outros recursos. Agora, isso pode ser verdade, dado que o estado continua no controle da indústria rodoviária. Talvez seja correto supor que, dados nossos arranjos institucionais atuais, podemos estar desfrutando o melhor de todos os mundos possíveis em termos de nosso sistema de trânsito, por mais triste que seja esse mundo. Mas não se segue de forma alguma que o atual método de operação da rodovia seja o único concebível ou o mais barato de manter e operar. De fato, o argumento deste artigo é que um livre mercado de estradas não é apenas viável, mas desejável.

Examinaremos agora, com algum detalhe, as soluções “sem tarifação” mais populares para o problema do congestionamento. Mas ainda mais importante, examinaremos a suposição por trás delas: que os responsáveis pela atual confusão de congestionamento irão e devem continuar a administrar o sistema rodoviário e ser responsáveis por toda e qualquer tentativa de melhorá-lo. Tentaremos mostrar que essa suposição não é válida e que, de fato, um sistema rodoviário de

²¹ Existem, com certeza, algumas opções abertas ao público. A emissão de títulos para arrecadar dinheiro para construir autoestradas, a escolha de utilizar uma rodovia com pedágio mais rápida ou usar as estradas locais — repletas de semáforos — de graça, são exemplos. Mas o primeiro tipo (escolha política) tem sérias desvantagens em relação às escolhas de mercado; e a escolha da estrada com pedágio geralmente foi feita em favor de evitar o congestionamento pagando pelo privilégio — em contradição direta com as alegações feitas pelos defensores do status quo. Para uma discussão sobre como um sistema rodoviário de livre mercado e propriedade privada pode funcionar, veja Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nova York: Macmillan, 1973), cap. 11; e Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979), reimpresso no presente volume como capítulo 1.

propriedade e operação privadas é a resposta para o problema do congestionamento.

(a) *Uso aumentado de regras governamentais.* A primeira das soluções não tarifárias a ser considerada é o uso aumentado de regras governamentais. Uma justificativa geral desse procedimento é oferecida por Smerk, que opina que “algumas regras (governamentais) são necessárias para nos preservar do caro e doloroso caos da anarquia do transporte”. Um problema com esse argumento é que, pelo menos no que diz respeito ao congestionamento, estamos atualmente sofrendo de uma “anarquia de transporte” da pior espécie — e isso, em meio a um grande número de regras governamentais. Em segundo lugar, embora possa ser prontamente admitido que as regras de trânsito de algum tipo são um pré-requisito de qualquer ordem no transporte, de forma alguma se segue que o governo seja o único adequado para a tarefa de prescrevê-las.

Uma iniciativa governamental que permanece como favorita perene é um pedido por horários de trabalho escalonados.²² Normalmente dependente de uma “persuasão moral”, a solução de horários escalonados é popular por vários motivos. O governo não precisa fazer nada: exige ação do empregador, que, junto com funcionários recalcitrantes, pode ser transformado em bode expiatório para o congestionamento nas horas do rush. Recomendar que “os empregadores escalonem os horários de entrada e saída para reduzir e

²² Veja Smerk, *Urban Transportation*, p. 200; Wilfred Owen, *The Metropolitan Transportation Problem* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1956), pp. 245–48; Robert A. Olmsted, “Response to Improving New York’s Transit Service—An Economist’s View [de William Vickrey]”, *City Almanac* 8 (abril de 1974): 11; Thompson, *A Preface to Urban Economics*, p. 354; James C. Plewes e Maurice H. Yeates, “The Urban Rush Hour: An Analysis of the Yonge Street, Toronto Subway System”, *Traffic Quarterly* 26 (abril de 1972): 218; Wohl, “Must Something Be Done About Traffic Congestion?”, 404; E David M. Winch, *The Economics of Highway Planning* (Toronto: University of Toronto Press, 1963), p. 80.

diluir os picos da hora do rush”²³ parece, aliás, o cúmulo do bom senso. Se o congestionamento é causado por grandes multidões de pessoas entrando no fluxo do tráfego ao mesmo tempo, que melhor maneira de acabar com isso do que escalonar suas horas de trabalho?

Mas há problemas com essa visão simples e aparentemente racional. A maioria dos restaurantes, por exemplo, fica mais movimentada durante o café da manhã, almoço e jantar e, talvez, em alguns casos, após o encerramento de shows, para refeições noturnas. Em outras palavras, os restaurantes sofrem com o tráfego congestionado, um problema de pico de carga, durante esses horários. Mas se a gerência de um restaurante propusesse seriamente que seus clientes escalonassem seus horários de refeição “a fim de reduzir e distribuir os picos da hora do rush”, seria ridicularizado imediatamente. Seus concorrentes teriam uma grande oportunidade.

Muitas pistas de boliche ficam abertas 24 horas por dia, mas “sofrem” com picos de demanda no final da tarde e início da noite, talvez até as 22h. Alguns resolveram esse problema de pico de carga anunciando preços reduzidos durante a manhã e no início da tarde, a fim de suavizar o fluxo. Quando tais mudanças no comportamento do consumidor são resultado endógeno de reduções de preço, a satisfação do cliente pode ser mantida. Mas uma mera exortação para “escalonar” as demandas de viagens pode ser interpretada apenas como um desrespeito insensível ao consumidor de serviços de transporte.

Os proponentes do escalonamento falharam em perceber que há economias envolvidas na adaptação das horas de trabalho da força de trabalho em um padrão comum. A cooperação entre os fatores complementares de trabalho da produção é reforçada por um dia de trabalho comum. As exortações podem induzir o escalonamento por parte dos empregadores de trabalho cuja produtividade se beneficia ao

²³ Plewes e Yeates, “The Urban Rush Hour: An Analysis of the Yonge Street, Toronto Subway System”, p. 218.

máximo das horas de trabalho comuns. Esse resultado pode ocorrer se esses empregadores estiverem entre os politicamente mais fracos ou mais dependentes da boa vontade das autoridades governamentais.

Em contraste, se uma redução de preço for oferecida para viagens fora do horário de pico, todos os empregadores serão tentados a ceder aos desejos de seus funcionários por viagens mais baratas. Aqueles que realmente cedem e reprogramam suas forças de trabalho tendem a ser aqueles cuja produtividade dos funcionários é aumentada ao mínimo, trabalhando as mesmas horas que a força de trabalho em geral.

(b) *Ruas reversíveis de sentido único; voltas limitadas.* Uma estratégia adotada por muitos municípios atarefados é a conversão de vias de mão dupla em mão única, para alinhar o sentido do trânsito de acordo com o caminho seguido pela maioria dos motoristas (de saída à noite, de entrada pela manhã) e proibir as viradas para dentro e fora dessas vias principais — a fim de manter o tráfego fluindo o mais rápido possível.²⁴

Superficialmente, isso soa quase como uma panaceia. A limitação de viradas acelerará o tráfego ao longo da principal, e a conversão da direção do tráfego (em todas ou algumas faixas) de acordo com os padrões da hora do rush dificilmente deixará de melhorar as coisas. Mas, na verdade, nenhuma das cidades que implementam este plano conseguiu acabar com o congestionamento da hora do rush. Pois, embora eles tenham feito melhor uso das superfícies das ruas do que seria possível com um conjunto de ruas de mão dupla, ainda há muito tráfego para as ruas darem conta.

Uma analogia que vem à mente é a corrida para as saídas do teatro após o anúncio de que há perigo de incêndio. Todos os clientes estão indo na mesma direção, mas são muitos para a capacidade de saída. Segue-se uma confusão. É verdade que há (um pouco) *menos* caos do

²⁴ Veja Smerk, *Urban Transportation*, p. 194; e William Lathrop, Jr., “Reversible Roadway Controls”, *Traffic Quarterly* (janeiro de 1972): 133.

que resultaria se as pessoas estivessem indo em direções diferentes; mas apesar de todo o efeito da melhoria marginal, o problema permanece incontrolável.

Essa política não apenas falha em conter a onda de congestionamento nas ruas, mas também impõe ameaças distintas à facilidade com que os motoristas podem viajar pela cidade. Cada vez que uma via de mão dupla é convertida em via de mão única, a quantidade de território que deve ser percorrido para chegar a um determinado destino aumenta. Pois, se as ruas de sentido único seguem um padrão de todas as outras ruas em uma direção diferente, o motorista terá que dar a volta no quarteirão em metade dos casos. E quanto maior o número de viradas proibidas, maior a dificuldade de manobra. Na cidade de Nova York, por exemplo, é ilegal virar à esquerda ou à direita na 42nd Street durante o horário do rush. Assim, muitos (talvez a maioria) dos motoristas precisam percorrer vários quarteirões para chegar a seus destinos. Claramente, a limitação de viradas pode realmente aumentar o já grande uso das ruas durante os horários do rush.

Como o conflito de mão única versus mão dupla seria tratado sob a donidade privada? Não é possível ser específico, mas podemos afirmar com absoluta confiança que a concorrência inerente ao mercado garantirá que os empreendedores rodoviários se guiarão pelas preferências dos clientes. Suponhamos, por exemplo, que a Jones Road Company insista em manter a Jones Road como uma via de mão única, apesar do desejo avassalador de seus clientes pela comodidade inerente a uma via de mão dupla. A Jones Co., claramente, não terá tanto lucro quanto teria de outra forma. Donos de lojas e locatários marginais se mudarão para outras ruas, onde seus desejos serão mais próximos de serem satisfeitos. Os endereços da Jones Street também se tornarão menos populares para clientes potenciais.

Pode acontecer que, enquanto os habitantes locais preferiram uma via de mão dupla, aqueles que estão apenas de passagem preferiram o

tráfego unidirecional. Mas este caso não apresenta nenhuma dificuldade já encontrada por empreendedores que se deparam com clientes de gostos não homogêneos. A instalação de seções para fumantes e não fumantes já resolveu problemas semelhantes em setores tão díspares quanto companhias aéreas, restaurantes, teatros e cinemas.²⁵ Da mesma forma, há todos os motivos para esperar respostas semelhantes dos empresários envolvidos no negócio rodoviário. Um possível compromisso pode ser ruas de mão única durante os horários do rush, quando os usuários externos provavelmente predominam sobre os locais, e tráfego de mão dupla em outros horários, quando a rua provavelmente é frequentada principalmente por habitantes locais. Para que este plano seja viável, porém, o proprietário deve julgar que os custos extras, tanto em termos de instalação quanto de possível aumento de perigo por confusão na hora da troca, são menos pesados aos olhos dos clientes pagantes, do que os benefícios.

Se tal compromisso não for viável, e apenas o sistema de lucros e perdas, por meio de tentativa e erro, seria capaz de fazer essa determinação, então o proprietário da estrada poderia escolher o modo que ele acha que maximizará seus lucros: ou seja, aquele que atenderá aos desejos dos clientes que se mostraram mais preocupados (por sua disposição de pagar mais para que as coisas sejam organizadas de maneira preferível a eles). Haverá uma “votação”, por assim dizer, incluindo apenas aqueles que estão intimamente ligados à estrada, e não, como na democracia, todos os maiores de dezoito ou vinte e um anos. A decisão será tomada da mesma forma que se decide plantar aveia e não trigo em um determinado pedaço de terra (porque se espera mais dinheiro para o primeiro do que para o segundo).

²⁵ Como se pode esperar de nossa análise dos incentivos diferenciais envolvidos no governo e na iniciativa privada, foi o último que primeiro iniciou essa resposta aos desejos diferenciais do cliente e que continua na vanguarda da satisfação do consumidor. Em contraste, a resposta das agências governamentais têm sido proibir o fumo, satisfazendo assim um segmento completamente em detrimento do outro.

(c) *Vigilância, monitoramento.* A magia da tecnologia elétrica moderna é muitas vezes apresentada como uma panaceia de racionamento sem preços para o congestionamento nas rodovias. Seus proponentes não são retrógrados em suas reivindicações em favor dessa tentativa de solução. Diz John F. Kain, por exemplo:

Uma melhoria revolucionária na qualidade e quantidade dos serviços de transporte urbano poderia ser obtida em praticamente todas as áreas metropolitanas dos Estados Unidos em um período de tempo relativamente curto. Além disso, essa melhoria pode ser obtida com gastos que não são superiores aos ora programados. Esses ganhos podem ser alcançados convertendo vias expressas urbanas existentes em instalações de trânsito rápido por meio da adição de vigilância, monitoramento e controle eletrônicos.²⁶

Como funcionariam as autoestradas com medidor? Explica Bish e Kirk:

Um grande problema com as rodovias é que assim que mais de 1.500 carros por hora por faixa entram nelas, o tráfego fica congestionado, parando e recomeçando em vez de manter um fluxo contínuo. O congestionamento faz com que o fluxo de tráfego na rodovia caia bem abaixo de 1.500 carros por hora por faixa. O monitoramento do acesso à rodovia força os carros a esperar sua vez em grandes rampas de acesso. Uma vez que os carros são autorizados a entrar na autoestrada, o fluxo de tráfego é mantido em trinta e cinco a quarenta milhas por hora, a velocidade que proporciona o maior fluxo de automóveis. Assim,

²⁶ John F. Kain, "A Re-appraisal of Metropolitan Transportation Planning", em Arthur Schreiber, Paul Gatons, e Richard Clemmer, eds., *Economics of Urban Problems: An Introduction* (Boston: Houghton Mifflin, 1971), p. 163. Veja também Owen, *The Accessible City*, p. 31; Charles M. Noble, "Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety", *Traffic Quarterly* (novembro de 1971); e S.S. Morris, "Freeways and the Urban Traffic Problem", *Traffic Quarterly* 27 (outubro de 1973): 523.

parte da viagem é gasta parado e a outra parte é gasta movendo-se a uma velocidade constante. O tempo total de viagem é reduzido.²⁷

Embora muitos economistas proponham monitoramento eletrônico como parte de um plano geral que inclua outros componentes como faixas expressas para ônibus, devemos considerar a proposta de monitoramento por seus próprios méritos.²⁸

Em princípio, há muito pouco de errado com esse arranjo. Mas seríamos realmente tolos em pensar em colocar sua administração nas mãos do governo. Ela exige o trabalho com equipamentos eletrônicos sofisticados, que estão sujeitos, potencialmente, a quebras frequentes. Dificilmente se pode confiar em uma organização que não pode coletar o lixo, entregar a correspondência ou tapar buracos com uma tarefa tão onerosa. Tampouco há qualquer razão para acreditar que o governo seja o único adequado para a tarefa de subcontratar com sucesso para tal operação. Pois a subcontratação também não exige um nível médio de habilidade. E certamente não podemos presumir alegremente a capacidade de *reconhecer* a capacidade de manter tal sistema — certamente o pré-requisito para a subcontratação bem-sucedida.

Mas, mesmo que executado de maneira impecável, o esquema de vigilância deixaria algo a desejar. Isso porque é uma solução de engenharia, pensada para maximizar o transporte de veículos pela malha rodoviária. Como tal, é um esquema viável. Mas não faz nada para acabar com o congestionamento. Ele apenas transforma o congestionamento de uma situação em que a espera é disfarçada na forma de baixas velocidades, para uma situação em que a espera se torna explícita na forma de longas filas. Isso representa uma mudança de tráfego lento com filas mínimas para tráfego rápido com filas mais

²⁷ Bish e Kirk, *Economic Principles and Urban Problems*, p. 147.

²⁸ A ideia da faixa expressa de ônibus é tratada separadamente abaixo.

longas. O congestionamento desaparece das faixas de tráfego — mas reaparece na beira da rodovia na forma de carros esperando.

De certa forma, o que a vigilância eletrônica busca realizar é uma reminiscência do fenômeno de reservar mesas em restaurantes. Isso também é uma tentativa de lidar com a superlotação. As filas explícitas desaparecem, mas o problema desaparece? Não. Só muda o local onde ocorre a espera. E assim é nas rodovias. O monitoramento eletrônico pode muito bem trazer conveniência. Mas, na ausência de programas destinados a reduzir a demanda por serviços rodoviários, não pode resolver o problema do congestionamento. Ele só pode transformar o congestionamento do tráfego em movimento lento em movimento mais rápido — *mais* filas superlotadas ou congestionadas nas entradas da rodovia.

(d) *Planejamento, zoneamento, construção de novas cidades*. Há um ponto de vista cada vez mais popular dentro da comunidade de transporte segundo o qual faz pouco sentido tentar resolver o problema do congestionamento sozinho ou no vácuo. Em vez disso, a verdadeira solução reside, primeiro, em reconhecer a atual falta de cooperação entre o automóvel e o transporte de massa, por um lado, e entre ambos os modos de transporte e a decisão de como localizar moradia, compras, recreação e oportunidades de emprego, por outro; e segundo, assegurar, por meio de maiores iniciativas de planejamento governamental, que todos esses fatores sejam coordenados entre si.

No que diz respeito à falta de sincronização de trânsito em massa-automotivo, Owen argumenta:

Claramente, as fortunas do automóvel e do transporte público são interdependentes. O sucesso de cada um depende do que é feito sobre o outro. No entanto, em quase todas as cidades do mundo, essas duas grandes partes do único problema de como fornecer mobilidade adequada para a população urbana estão sendo planejadas e financiadas separadamente. O resultado se reflete na gravidade do congestionamento das ruas, na ausência de padrões

aceitáveis de transporte público, na falta de opções genuínas de viagem e nas necessidades de viagens negligenciadas de grandes segmentos da população. O aumento contínuo do número de proprietários de carros e os obstáculos crescentes para fornecer transporte público satisfatório apontam para a necessidade de uma estratégia combinada.²⁹

Owen então justifica os controles de uso da terra com base nos seguintes fundamentos:

Soluções de trânsito rápido também podem criar congestionamento em vez de aliviá-lo. Pois enquanto algumas rotas podem nunca desenvolver tráfego suficiente para garantir um metrô, as rotas de alta densidade que requerem tais instalações podem encorajar áreas de crescimento de alta densidade que geram mais tráfego de trânsito do que pode ser convenientemente administrado sem diminuir os padrões de serviço. *Sem controles efetivos de uso da terra*, a tendência para uma maior concentração da atividade econômica tornará o congestionamento, inclusive o congestionamento das ruas, pior do que nunca.³⁰

Sobre a coordenação do uso da terra e do transporte através do planejamento central, ele escreve:

A dificuldade básica do crescimento urbano em todo o mundo é que as decisões sobre o uso da terra urbana estão sendo feitas por uma série de partes privadas sem a orientação de *planos abrangentes* ou metas comunitárias. O resultado são altos custos sociais, que incluem os altos custos de um ambiente ruim e grandes despesas com transporte e outros serviços necessários para lidar com o resultado. A tecnologia de transporte está apoiando uma ampla variedade de cidades indesejáveis e

²⁹ Owen, *The Accessible City*, pp. 43–44.

³⁰ *Ibid.*, pp. 48–49; ênfase adicionado. Veja também Wohl, “Must Something Be Done About Traffic Congestion?” onde defende a redução da densidade de emprego.

subúrbios de má qualidade. O único remédio é reconhecer que tudo é tecnicamente possível e escolher o tipo de ambiente a ser buscado. A cidade *laissez-faire* é provável que termine em desastre. [...] A tecnologia de transporte só poderá servir com eficácia se for fornecida como parte de uma estratégia de desenvolvimento total.³¹

O caso de Owen para “novas cidades”, a fim de combater o congestionamento, é feito da seguinte forma:

Esses problemas [de congestionamento] podem ser resolvidos de duas maneiras. Uma delas é redesenhar as cidades antigas, para abrir caminho para “a nova cidade na cidade”. A outra consiste em orientar o crescimento urbano por meio de uma combinação de novos investimentos em rodovias e transporte público, além da aquisição de terras públicas para ajudar a criar um processo de urbanização ordenada no lugar do urbanismo que é acidental, divisivo e projetado para *o lucro e não para as pessoas*. Planejar o crescimento econômico de uma nação deve ser acompanhado pelo planejamento de seu crescimento espacial.

A solução de propósito único e de menor custo destinada a movimentar o tráfego terá que ser abandonada em favor da criação de um ambiente em que abrigo adequado e bairros decentes sejam convenientes para oportunidades de trabalho, recreação e tudo o que a urbanização, em teoria, tem a oferecer. Os planos de transporte devem mudar a ênfase de lidar com o congestionamento para encorajar comunidades sem congestionamento.³²

Consideremos cada um desses pontos. Devemos começar “concedendo” a Owen que o tráfego rodoviário e o transporte de massa

³¹ Owen, *The Accessible City*, pp. 50–51; ênfase adicionado.

³² *Ibid.*, p. 54. Veja também Smerk, *Urban Transportation*, pp. 179 e 203, onde ele defende uma nova política para cidades.

não estão agora coordenados um com o outro. De fato, seria difícil citar outra situação em que dois campos tão próximos evidenciassem tão pouca complementaridade. Mas a conclusão de que esse estado de coisas aponta para a necessidade de maior envolvimento do governo não pode ser sustentada. Pois é a donidade e o controle do governo sobre as rodovias e o transporte de massa que é precisamente responsável pela triste descoordenação que atualmente prevalece entre eles.

Atualmente, o transporte urbano de massa está quase inteiramente nas mãos do governo local. De fato, o uso sinônimo dos termos “trânsito de massa” e “transporte público” é um testemunho eloquente do fato de que, aos olhos da maioria das pessoas, o único possível proprietário e administrador dessas redes de transporte é o governo. E, embora seja comumente aceito que, uma vez que os automóveis individuais são de propriedade privada, portanto, o sistema rodoviário no qual eles se movem está sob o controle do mercado, isso, como vimos, simplesmente não é verdade: o fato é que nossas estradas e os sistemas rodoviários estão completamente sob o controle de um ou outro nível de governo.

A defesa do zoneamento, controles de uso da terra e outras tentativas por parte do estado de determinar a localização de indivíduos e empresas deve ser rejeitada por motivos semelhantes. Por um lado, o governo já implanta pessoas e recursos geograficamente. Todas as grandes cidades,³³ a maioria das pequenas cidades, condados e estados, e muitas associações regionais de planejamento se orgulham de leis bem arraigadas, completas e detalhadas que restringem estritamente o padrão de assentamento de terras. Se essas leis já estão em vigor durante a crise do congestionamento, como a solução para esse problema pode estar na direção de ainda mais controles?

³³ Com a honrosa exceção de Houston, Texas. Veja Bernard Siegan, *Land Use Without Zoning* (Toronto: D.C. Heath, 1972). Veja também Walter Block, ed., *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver: Fraser Institute, 1980).

Pelo contrário, a análise econômica aponta para o funcionamento do mercado como um antídoto para esse congestionamento causado pela localização. Se, por exemplo, uma habitação é construída em grande escala em um local sem transporte adequado ou sem perspectiva de tal, simplesmente não é verdade, como implícito na visão de Owen, que hordas de pessoas se mudarão primeiro, seja como locatários ou como compradores, e *então*, começando a se preocupar em como irão se deslocar para o trabalho, descubrem que estarão muito apertados e congestionados.

Em um mercado totalmente livre, com todos os modos de viagem de propriedade privada, as coisas provavelmente funcionarão de maneira muito diferente. As decisões de localização acabarão por ser aprovadas ou desaprovadas pelo consumidor final, assim como todas as escolhas empreendedorais. Mas, neste caso, dois conjuntos diferentes de empreendedores serão responsáveis pelo lançamento de projetos: o construtor e o dono do transporte.

O construtor, é claro, determina a localização de seus edifícios. Mas ele não pode planejar no vácuo. Se não houver amplas fontes de transporte, seja de massa (trens, bondes, ônibus, etc.) ou do tipo “privado” (o automóvel em uma estrada de propriedade individual), ele sabe que não será capaz de atrair clientes de forma lucrativa. Antes de construir, então, ele determinará se há fontes suficientes de acesso de viagem para seus clientes em potencial ou se haverá em breve. Em ambos os casos, ele terá que envolver o fornecedor da fonte de trânsito em uma obrigação contratual (voluntária) apropriada — caso contrário, o último poderá cobrar preços de transporte muito mais altos assim que a instalação for construída.

O empreendedor do transporte terá um incentivo para aliciar a construção de prédios adicionais ao longo da rota de suas propriedades. Dado o investimento original, os custos adicionais para passageiros adicionais provavelmente serão praticamente zero. Pode-se esperar que

ele aceite os desejos do construtor por garantias relativas à oferta futura de serviço.

A única maneira de ocorrer congestionamento nesse tipo de operação é se um ou ambos os lados cometerem um erro grave. Abstraindo-se da possibilidade de preços de transporte abaixo do equilíbrio, o congestionamento pode ocorrer tanto por construção excessiva em relação à quantidade de serviços de transporte em operação, quanto por suboferta destes em relação à quantidade de unidades residenciais existentes. Mas isso não é motivo para alarme. Pois o mercado contém dispositivos de autocorreção para lidar com erros que, infelizmente, são o destino da humanidade, pelo menos deste lado do Jardim do Éden.

Se ocorrer congestionamento na rede de transporte de livre mercado, a resposta provavelmente será semelhante à que acompanha o “excesso de demanda” por qualquer outro bem ou serviço: o empresário não descansa dia nem noite até que forneça os serviços extras pelos quais o mercado clama. (Mais uma vez abstraímos a possibilidade de aumentos de preços.) A sorveteria com longas filas de pessoas esperando para entrar contrata trabalhadores adicionais o mais rápido possível; o economista que “sofre” com o “congestionamento” de um grande número de pessoas que clama para contratá-lo como consultor contrata mais funcionários ou expande a produção da maneira que lhe parecer apropriada. Em toda a economia privada, o “congestionamento” é visto como uma oportunidade de ouro para a expansão da produção, das vendas e dos lucros. É apenas no setor público que o cliente que clama por serviços adicionais é visto com desconfiança,³⁴ é censurado, criticado e instruído a desistir de seus esforços.³⁵

³⁴ Veja Rothbard, *For a New Liberty*, p. 197.

³⁵ Veja a seção abaixo sobre a proibição de automóveis.

As alegações de Owen sobre a desejabilidade do planejamento central para o transporte igualmente não têm mérito. É verdade, como ele afirma e como vimos, que a tecnologia de transporte não está coordenada com a “estratégia de desenvolvimento total”. Mas isso não é por falta de “planos abrangentes”; é devido a um excesso de tal envolvimento do governo na economia. O destino da cidade moderna pode muito bem ser o de “terminar em desastre”. Certamente está indo nessa direção no momento. Mas a cidade moderna é, no mínimo, dedicada não ao *laissez-faire*, mas ao seu exato oposto.

Os defensores do planejamento urbano e do planejamento em geral muitas vezes fazem a equação fácil entre suas visões e a racionalidade econômica. A implicação é que uma sociedade que não utiliza um plano central abrangente está agindo irracionalmente, deixando decisões importantes ao acaso e convidando ao caos. No entanto, nada poderia estar mais longe da verdade.

A economia como ciência pode traçar seus primórdios com a descoberta de que os homens podem coordenar seus planos individuais inteiramente sem o benefício de um órgão de planejamento geral com poderes para dirigir toda a sociedade: é precisamente a função do *sistema de preços* transmitir os bits de informação, conhecidos apenas da forma mais descentralizada, a todos os participantes da economia.³⁶ Não é necessário somar explicitamente todos os fardos de algodão, por exemplo, para planejar a fabricação de tecidos, como os planejadores centrais o fariam; de longe, a melhor maneira de usar todas as informações relevantes conhecidas pelas pessoas na indústria de algodão e tecido é permitir que existam mercados e preços nessas áreas e, então, confiar no lucro para garantir que as duas indústrias sejam coordenadas uma com a outra. Uma escassez incipiente em qualquer uma das áreas provocará um comportamento do mercado que tenderá a

³⁶ Veja os três capítulos sobre o “debate sobre o cálculo socialista” em F.A. Hayek, “Socialist Calculation I, II, & III”, *Individualism and Economic Order* (Chicago: University of Chicago Press, 1948), pp. 119-208.

se autocorriger. Não haveria necessidade de mencionar postulados básicos como esses, exceto pelo completo e absoluto mal-entendido de Owen sobre a função dos lucros. Não se pode, em um cenário de mercado, ganhar lucros de outra forma que não seja produzindo “para as pessoas”: produzindo, isto é, o que as pessoas estão dispostas a comprar.

O argumento de Owen para “novas cidades” como meio de evitar o congestionamento do tráfego igualmente não é convincente. Cidades novas não conseguem possivelmente neutralizar o congestionamento do tráfego se forem construídas e administradas com base nos mesmos princípios que causaram esse problema nas cidades antigas. Elas apenas repetiriam o problema. E como Owen não está defendendo a criação de novas cidades pela iniciativa privada, onde o sistema de preços poderia operar nas rodovias e assim garantir o fim do congestionamento, há pouco mérito em sua proposta.

Mas a mera especulação quanto ao efeito de novas cidades sobre o congestionamento não é mais necessária. Muitas dessas cidades foram construídas nas últimas décadas, nos Estados Unidos e em outros países. Nenhuma delas foi visivelmente livre de congestionamentos. Neste caso, pelo menos, os fatos falam claramente por si.

(e) *Expandir as estradas*. Um dos antídotos mais populares para o congestionamento é construir mais estradas. Esta solução, beneficiando da aparente presença do bom senso, atraiu a atenção e elogios generalizados. Como relata Buchanan, “as soluções recomendadas geralmente assumem a forma de expansão e reconstrução do sistema rodoviário, o que envolve um considerável investimento adicional de recursos em rodovias e ruas”.³⁷ Mohring vai ainda mais longe. A seu ver,

³⁷ James M. Buchanan, “The Pricing of Highway Services”, *National Tax Journal* 5, n.º 2 (junho de 1952): 97. Veja também Smerk, *Urban Transportation*, p. 179; e Norman L. Cooper, *Urban Transportation: An Answer* (Bloomington: Bureau of Business Research, Indiana University, 1971), pp. 1, 15.

Atualmente, a única técnica sendo empregada de forma apreciável para aliviar o congestionamento do tráfego urbano é o investimento na capacidade adicional das rodovias. Algumas dessas adições à capacidade envolveram a ampliação ou alteração de ruas arteriais existentes, mas a maioria delas envolveu a construção de vias expressas totalmente novas, de alta velocidade e acesso limitado.³⁸

Mesmo Brownlee e Heller, que se esperava que soubessem melhor, dada sua compreensão do papel dos preços das rodovias, concordam com a onda em favor de construir nossa saída para o congestionamento do tráfego. Eles afirmam que

sem aumentar os valores gastos pelos usuários das rodovias, o excesso de demanda também pode ser curado atraindo o contribuinte geral para aumentar a oferta — como alguns fabricantes de automóveis e a American Automobile Association testemunharão.³⁹

Muitas vezes, além de exigir maiores investimentos viários, projetos específicos também são defendidos. Wohl, por exemplo, defende a construção de estradas para contornar os Distritos Financeiros das grandes cidades, uma vez que “através do tráfego como proporção do tráfego das ruas do centro [...] geralmente varia entre 30 e 60%”.⁴⁰ E Morris, em um apelo mal disfarçado por um aumento na oferta de rodovias, favorece “o uso de critérios de projeto de rodovias urbanas que dão preferência a considerações de capacidade de horário de pico em vez de tempo de viagem fora do horário de pico”.⁴¹

³⁸ Herbert Mohring, “Urban Highway Investments”, em Robert Dorfman, ed., *Measuring Benefits of Government Investments* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1965), p. 248.

³⁹ O.H. Brownlee e Walter W. Heller, “Highway Development and Financing”, *American Economic Review* (maio de 1956): 235.

⁴⁰ Wohl, “Must Something Be Done About Traffic Congestion?”, pp. 407–08.

⁴¹ Morris, “Freeways and the Urban Traffic Problem”, p. 523.

Embora amplamente elogiada por economistas e praticamente vista como um axioma dos negócios por grande parte da comunidade de transportes, essa solução não passou despercebida. Uma crítica importante é baseada no conceito de “equilíbrio de tráfego”. De acordo com essa visão, todas as tentativas de resolver a crise de congestionamento aumentando a oferta de rodovias estão fadadas ao fracasso — pois, assim que uma nova instalação entra em operação, ela atrai passageiros de outras rodovias, de outros modais (como o transporte de massa), e do grupo de motoristas que, na ausência da nova estrada, viajavam em horários menos convenientes fora do horário do rush. E o processo tenderá a continuar até que os níveis de congestionamento na nova instalação sejam indistinguíveis de todas as outras avenidas. É então que o sistema terá chegado a um novo equilíbrio de tráfego. Em suma, “a oferta cria sua própria demanda”.

Esta opinião foi expressa por Dyckman da seguinte forma:

Alojamento adicional cria tráfego adicional. A abertura de uma rodovia projetada para atender a demanda existente pode eventualmente aumentar essa demanda até que o congestionamento na rodovia aumente o tempo de viagem para o que era antes da existência da rodovia.⁴²

Uma explicação definitiva é dada por Bish e Kirk:

Se as pessoas realmente gostariam de viajar em velocidades descongestionadas durante o horário de ida ao trabalho, quanto investimento adicional em rodovias seria necessário? Se olharmos para as previsões de engenharia para viagens em rodovias antes da abertura das rodovias e para as viagens reais nas rodovias logo após a abertura, ficamos continuamente surpresos com o baixo valor das previsões do horário de pico em relação às viagens reais. Muito antes do tempo previsto, a nova

⁴² Dyckman, “Transportation in Cities”, p. 143. Veja também Owen, *The Metropolitan Transportation Problem*, p. 109.

via expressa tem tráfego além da “capacidade” e está novamente congestionada. Por que isso acontece repetidamente? Existem essencialmente duas razões. Primeiro, geralmente há mais de uma rota rodoviária para o trabalho que leva aproximadamente a mesma quantidade de tempo. Isso ocorre porque, se qualquer rota for significativamente mais rápida, os viajantes mudarão para essa rota, aumentando seu congestionamento e reduzindo o congestionamento na rota anteriormente mais lenta até que os tempos sejam iguais. Assim, quando uma nova rota é aberta, o tráfego usando uma variedade de rotas anteriores mudará para a nova rota até que o tempo de viagem na nova rota seja igualado ao tempo nas rotas adjacentes. Se as rotas anteriores foram ruas da cidade e a nova rota é uma rodovia, o equilíbrio pode não ser estabelecido até que o tráfego da rodovia esteja muito lento e congestionado. No entanto, o tempo de viagem será menor tanto nas novas quanto nas antigas rotas devido ao aumento da capacidade das rodovias.

Mas esses ganhos, mesmo na redução do tempo de viagem, se não na redução do congestionamento, provavelmente serão dissipados. Bish e Kirk continuam:

Uma segunda razão pela qual novas rotas congestionam antes da previsão é simplesmente que, quando a capacidade de transporte aumenta e o horário de pico diminui, menos motoristas se dão ao trabalho de evitar o rush. Em vez disso, eles viajarão mais perto do horário de sua preferência real. Assim, à medida que a capacidade de tráfego aumenta, há um encurtamento da hora do rush, mas muito pouca redução no congestionamento durante os novos horários de pico mais curtos.⁴³

⁴³ Bish e Kirk, *Economic Principles and Urban Problems*, p. 139. Veja também Anthony Downs, *Urban Problems and Prospects* (Chicago: Markham Publishing, 1970), p. 176; William Vickrey, “Maximum Output or Maximum Welfare? More on the Off-Peak Pricing Problem”, *Kyklos* 24 (maio de 1971): 305, Thompson, A Preface

Pareceria que a solução de “construir mais estradas” para o congestionamento do tráfego não pode resistir à força do argumento do “equilíbrio” levantado contra ela. Mas antes de prosseguirmos, consideremos uma possível crítica. Já dissemos que o mercado, ao contrário do governo, vê o “congestionamento” como um simples caso de excesso de demanda e, na verdade, “arregaça as mangas de alegria” na expectativa de novas e lucrativas vendas. Em outras palavras, o mercado se expande aparentemente para atender ao excesso de demanda. Por que então, quando o governo tenta “expandir” sua oferta, construindo mais estradas, ele falha de maneira tão terrível e aparentemente tão inevitável?

A resposta está no conceito de preço: quando as cobranças são proibidas, ou seja, quando há tarifa zero para o uso da rodovia, então, e somente então, as tentativas de construir nossa saída do congestionamento estão fadadas ao fracasso. Enquanto os serviços rodoviários forem “gratuitos” — enquanto as pessoas pagarem por eles, quer os usem nos horários de pico ou não, e não paguem mais por esse uso do que pelo não uso — então o fenômeno do “equilíbrio” tenderá a relegar ao fracasso todas as tentativas de curar o congestionamento adicionando ao estoque de rodovia. A iniciativa privada também “falhariá” se fosse proibida de cobrar um preço pelos serviços prestados.⁴⁴

É quando os preços de uso positivos são permitidos que os empresários veem uma oportunidade de lucro ao sanar o excesso de

to Urban Economics, p. 334; Meiburg, “An Economic Analysis of Highway Services”, pp. 648, 653; Wohl, ““Must Something Be Done About Traffic Congestion?””, p. 406; e Sam Yagar, “Potential Demand Response to Improved Roadway Service”, *Traffic Quarterly* (janeiro de 1973): 133. Gabriel Roth, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Inglaterra: Penguin) objeta como segue: “É duvidoso se as cidades como as conhecemos hoje poderiam ser projetadas para acomodar todos os veículos que apareceriam se estradas livres e descongestionadas fossem disponibilizadas a elas” (p. 15).

⁴⁴ Tal proibição seria, é claro, inconsistente com um sistema de livre mercado puro.

demanda, ou situações de “congestionamento”. É aqui que a iniciativa privada se mostra de cabeça e ombros acima do sistema burocrático e estatista que opera sem o benefício de preços pelos serviços prestados.

(f) *Banimento de automóveis*. Uma solução para o problema do congestionamento amplamente amado por alguns economistas menos sofisticados e por muitos escritores populares é banir carros das rodovias lotadas. No nível mais simplista, o “raciocínio” parece ser que, como o congestionamento consiste em muitos automóveis, a melhor e mais segura maneira de acabar com o problema é banir os veículos infratores.⁴⁵ Um argumento um pouco mais convincente é que, embora os automóveis geralmente transportam entre 1,2 e 1,5 passageiros por veículo, um ônibus, ocupando no máximo duas vezes e meia o espaço da rodovia, pode transportar até cinquenta passageiros por vez.

O problema com ambas as visões, é claro, é que elas tratam os seres humanos como unidades homogêneas.⁴⁶ Subjacente a ambos está

⁴⁵ Smerk, *Urban Transportation*, p. 198, favorece a exclusão de automóveis de áreas altamente congestionadas. Veja também Wohl, “Must Something Be Done About Traffic Congestion?”, p. 405. William J. Baumol, “Urban Services: Interactions of Public and Private Decisions”, em Howard G. Schaller, ed., *Public Expenditure Decisions in the Urban Community* (Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press, 1963) justifica tais medidas radicais como “a proibição total de carros de passageiros de propriedade privada das ruas do centro para lidar com o problema do tráfego”, com base no fato de que o efeito de equilíbrio do tráfego impediu que a construção adicional de rodovias resolvesse o problema: “As rodovias parecem frequentemente ter se tornado obsoletas antes de serem concluídas” (p. 15).

⁴⁶ Veja Kain, “A Re-appraisal of Metropolitan Transportation Planning”, onde ele declara:

Se limitarmos nossa consideração às viagens de passageiros no horário de pico, não há dúvida de que os ônibus usam muito menos espaço viário por passageiro do que os automóveis particulares em cada velocidade possível de operação da via. *Supondo que os benefícios de fazer uma determinada viagem em um determinado horário e da economia de tempo de viagem não sejam muito diferentes entre os passageiros de carro e ônibus*, os benefícios totais resultantes de uma determinada redução do tempo de viagem de ônibus são muito maiores do que os resultantes de uma redução comparável no tempo de viagem para um único automóvel viajando durante o horário de pico. (p. 160; ênfase adicionado)

a abordagem democrática ou de “contagem censitária” da economia, que confere uma falsa igualdade à análise. Pois as viagens dos seres humanos *não* são todas iguais. O fato de um ônibus poder transportar, por um determinado trecho viário, um múltiplo das pessoas que podem viajar de carro não significa que o ônibus esteja fazendo mais “trabalho” do que o carro. Ainda menos justificada é a suposição de que o valor dos serviços do ônibus é igual ao mesmo múltiplo pelo qual ele transporta mais pessoas do que um carro.

Talvez um exemplo numérico esclareça esse ponto. Suponha que o carro médio transporte 2,0 passageiros por viagem, que o ônibus transporte 40 pessoas e que o ônibus ocupe o dobro do espaço rodoviário do automóvel. Dividindo as quarenta pessoas pela metade, chegamos a vinte como o número de pessoas transportadas por um ônibus de tamanho equivalente a um carro. Podemos dizer que o ônibus está realizando dez vezes mais trabalho do que um carro, já que o primeiro transporta vinte pessoas, enquanto o segundo transporta apenas duas? Não, não podemos, a menos que façamos a suposição adicional de que todas as pessoas envolvidas são homogêneas em termos do valor que atribuem ou que são atribuídos a suas viagens. Para dar apenas o exemplo mais simples, todas as vinte pessoas no ônibus podem estar em um passeio de lazer, cujo valor para elas é pouco superior ao custo da passagem que tiveram que pagar pela viagem. E as duas pessoas no automóvel podem ser um homem e sua esposa grávida, correndo desesperadamente para o hospital para fazer o parto. Não só não é verdade que o ônibus está fazendo dez vezes o trabalho do automóvel; de forma alguma está claro que o ônibus esteja fazendo um trabalho ainda mais valioso do que o veículo particular. William Vickrey, um dos poucos economistas a aplicar claramente esse ponto

É verdade, com base nessa suposição, mas a suposição é completamente injustificada! Nenhuma evidência é fornecida em seu favor e, de fato, a presunção deveria ser exatamente o oposto: os passageiros de automóveis têm rendas mais altas e, portanto, custos alternativos de tempo mais altos do que os passageiros de ônibus.

ao transporte, critica “um agregado feito de componentes que, por terem uma unidade física comum de medida, são economicamente bastante díspares”.⁴⁷ Além disso, é impossível determinar se o ônibus ou o automóvel, em qualquer caso, está fazendo um trabalho mais valioso, na ausência de um sistema de tarifação rodoviária que permita que eles façam lances uns contra os outros pelo escasso espaço viário.

O problema foi levantado com este ponto por Thompson, que afirma que, sob certas circunstâncias, “uma proibição total do tráfego de automóveis torna-se uma aproximação e um substituto racional para um preço baseado no custo”. E as circunstâncias especiais? “Se for consenso geral que o preço que seria cobrado pelo acesso automotivo ao Distrito Financeiro (D.C.) [...] é tão grande que ninguém pagaria”. Thompson raciocina: “Se a demanda por movimentação de automóveis foi precificada fora da área central por [preços altos], o efeito é o mesmo.”⁴⁸

No entanto, há problemas com as opiniões de Thompson. Por uma razão, elas assumem demais. Como podemos saber, em qualquer caso particular, de “concordância geral” com a proposição de que o preço será tão alto a ponto de dissuadir todos os potenciais motoristas do D.C.? Segundo, mesmo que haja “concordância geral”, ainda pode haver alguns consumidores com gostos não medianos que podem

⁴⁷ Vickrey, “Maximum Output or Maximum Welfare? More on the Off-Peak Pricing Problem”, p. 305. Veja também Meyer, “Urban Transportation”, p. 66, que se opõe a “controles físicos” com base no fato de que “eles não diferenciarão [...] entre diferentes classes de usuários e a intensidade do desejo de diferentes grupos de usar as rodovias urbanas”. Veja também, no que diz respeito à crítica de heterogeneidade, Harold Torgerson, “Comment [sobre Brownlee e Heller]”, *American Economic Review* 46 (maio): 262, em que se argumenta que o dinheiro das rodovias deve ser alocado com base em critérios necessariamente homogêneos “contagens de tráfego”; Schreiber, Gatons e Clemmer, eds., *Economics of Urban Problems*, p. 93, também erram ao fazer uso de “unidades de serviço homogêneas [...] comparando modos de transporte”. Um autor que leva em conta o fenômeno da não homogeneidade é Winch, *The Economics of Highway Planning*, p. 21.

⁴⁸ Thompson, A Preface to Urban Economics, p. 350.

voluntariamente patrocinar as estradas do D.C., mesmo a preços considerados escandalosamente altos pela maioria das pessoas.

Mas vamos supor que em algum momento Thompson esteja certo, e que ninguém realmente pagaria de bom grado os preços altíssimos necessários para ter acesso às ruas da cidade. Ainda assim, um banimento não é uma boa aproximação de um sistema de preços. Pois alguém poderia *mudar de ideia* sobre os benefícios de tal viagem em comparação com seus custos e decidir patrocinar a estrada. Sob um sistema de preços, o que aconteceria seria semelhante a qualquer item de preço alto, de venda lenta ou de não venda, subindo repentinamente na estimativa dos consumidores: mais do que pode ser vendido. Mas sob uma proibição total, todo o sistema terá que ser desmantelado para permitir que essa mudança nas classificações do consumidor seja traduzida em ação. É somente se assumirmos um conhecimento inicial perfeito, e nenhuma mudança nas preferências do consumidor posteriormente, que a aproximação de Thompson faz sentido. Mas essas são suposições verdadeiramente heróicas.

Roth⁴⁹ estabeleceu quatro critérios para julgar os sistemas que buscam reduzir o congestionamento nas rodovias. Primeiro, a seletividade: um sistema deve ser capaz de distinguir aqueles usuários de ruas cujas necessidades do serviço são imediatas e urgentes daqueles cujas necessidades são de menor intensidade. Segundo, flexibilidade: deve desencorajar o uso apenas de estradas tumultuadas, não de estradas vazias. Terceiro, praticabilidade: deve ser “simples, justo, barato e exequível”. Quarto, remediabilidade: o sistema deve ser capaz de identificar os pontos problemáticos e agir automaticamente para removê-los. E como as proibições de automóveis, ou um sistema de proibições parciais, se comparam? Diz Roth:

A restrição por licença não se recomenda por nenhum dos critérios. A concessão de licenças teria que seguir regras rígidas

⁴⁹ Roth, *Paying for Roads*, pp. 70–71.

e geralmente não poderia ser nem seletiva nem flexível. Um sistema de licenças não daria orientação confiável sobre a política de investimento, pois *forneceria* meios inadequados de medir a *intensidade da* demanda por espaço viário. Isso envolveria a criação de uma nova burocracia para investigar as necessidades de transporte de todos os usuários de automóveis, a fim de descobrir quais são e quais não são “de interesse público”.

A ideia de um sistema de licenças está ligada à definição do veículo “essencial”, mas isso é tão difícil que não pode ser perseguido de maneira útil. Um médico é geralmente considerado um usuário “essencial” óbvio, mas até mesmo sua licença levantaria problemas. Ele teria direito de usar o carro para levar a família *ao* teatro? Alguns talvez digam que não, mas qual seria a situação se ele estivesse “de plantão” no teatro e pudesse ser levado às pressas para uma emergência a qualquer momento?⁵⁰

⁵⁰ Roth, *Paying for Road*, pp. 71–72. Embora claramente no caminho certo, existem algumas dificuldades mesmo com este eloquente apelo a favor dos preços e contra a restrição de licenças. Primeiro, não há nenhuma maneira conhecida ou mesmo possível de medir a intensidade, por um sistema de preços ou por qualquer outro sistema. A intensidade é basicamente um fenômeno subjetivo e imensurável. Dada a inadmissibilidade de medições de utilidade cardinais para a barra de teorização econômica — cf. Murray N. Rothbard, *Reconstruction of Utility and Welfare Economics* (Nova York: Center for Libertarian Studies, 1978) — a busca por uma “intensidade” mensurável é ilusória. Mas em economia, não é necessário ser capaz de medir a intensidade do uso da estrada para fazer julgamentos de bem-estar. Dado um sistema de preços, onde alguns motoristas optam por usar a estrada a um determinado preço e outros não, ainda podemos concluir que a utilidade está sendo maximizada na medida em que os dois parceiros do comércio, o proprietário da estrada e o cliente que escolhe patrocinar seu estabelecimento, ambos ganham no sentido *ex ante*, ou então não teriam concordado com a troca. O sistema de preços irá, e a restrição por permissão não irá, excluir aqueles que não podem ou não querem pagar o prêmio de congestionamento pelo uso da via.

Sobre o segundo ponto, flexibilidade, parece que um sistema de restrições poderia, com esforço, ser operado de modo a permitir o uso mais amplo de estradas vazias e apenas inibir a utilização de estradas lotadas. Quanto ao terceiro ponto, simplicidade, equidade, baixo custo e aplicabilidade, parece haver pouco a escolher entre os dois sistemas. Um sistema de preços sem dúvida será mais barato, mas, pelo menos na mente da maioria do público, um sistema de licenças será muito mais

Às vezes, o banimento de automóveis é instado por causa de uma suposta animosidade entre “pessoas” e “automóveis”. Wilfred Owen escreve a esse respeito:

Numa era de urbanização e motorização, a forma como as pessoas vivem e se deslocam tornou-se cada vez mais incompatível [...] Na era automotiva, as cidades se tornaram a negação das comunidades — um cenário para máquinas em vez de pessoas. [...] O progresso econômico e social não deve ser prejudicado por uma discórdia desnecessária entre viver e se movimentar. [...] Em todas as grandes cidades do mundo, de Bogotá a Bangkok e Boston, o conflito entre a cidade e o carro está em um ponto de crise iminente.⁵¹

E, na opinião do *The Economist*, “a necessidade de limitar a intrusão (dos automóveis) nos locais onde as pessoas circulam, vivem e trabalham” é “irrefutável”.⁵²

Esse suposto conflito entre “pessoas” e “automóveis” é totalmente fabricado, inacreditável e impossível de parodiar suficientemente. Se um marciano soubesse da amplamente retratada “luta de vida e morte” entre eles, ele teria que ser desculpado por supor que estes são dois tipos diferentes de criaturas, competindo por uma habitação na terra que poderia ser concedida a apenas um. Ousa-se mencionar que um dos “protagonistas” é um objeto completamente

simples de entender. A aplicabilidade dependerá inteiramente dos esforços feitos pela autoridade cujo trabalho é manter a aceitação pública igualitária dada pela lei; e sobre justiça, estamos convencidos de que qualquer contrato mutuamente aceitável entre dois adultos consentidos é “justo”.

No entanto, podemos concordar com Roth ao ponto de dizer que também podemos *prever* que, sob a iniciativa privada, o mercado pode muito bem levar os proprietários de estradas, como se “por uma mão invisível”, a *escolher* preços em vez de licenças. Mas nos recusamos a entrar nas suposições implicitamente mantidas por Roth: que o governo *terá* necessariamente que fazer a escolha e que o trabalho dos economistas é aconselhá-lo sobre os “melhores” procedimentos.

⁵¹ Owen, *The Accessible City*, pp. 1, 4.

⁵² *The Economist*, 30 de novembro de 1963, p. 912.

inanimado, inventado apenas para e pelo uso e satisfação do outro? E que, ao contrário do que alguns escritores podem sugerir,⁵³ o carro não assumiu poderes sobrenaturais que lhe permitem “arrebatar o corpo” de seres humanos, ou qualquer outro ato invasivo desse tipo?⁵⁴

É completamente falacioso, então, falar de “carros versus pessoas”. Se um mínimo de bom senso for introduzido nesta discussão, o problema terá que ser tratado, não como um conflito entre humanos e objetos inanimados, mas entre *algumas* pessoas que querem usar automóveis para alguns propósitos, e *outros* seres humanos que se opõem a tal (ou qualquer) uso dessas máquinas. Dada essa tradução, o problema se transforma no conflito mais comum e, portanto, mais administrável sobre meios escassos e fins concorrentes.

Com qualquer recurso escasso, há sempre dois (ou mais) indivíduos ou grupos que desejam usá-lo para propósitos diferentes. E o método usual de decidir entre os grupos rivais é o sistema de preços e de direitos de propriedade privada. O dono de uma determinada propriedade é quem decide se ela será usada como pista de boliche ou showroom de automóveis, por exemplo. E é através do sistema de preços que quem pretende utilizar a propriedade em questão é capaz de registrar as suas preferências.

A razão pela qual surgem dificuldades insolúveis no conflito “automóveis versus pessoas” deve-se claramente à ausência das instituições de preços e direitos de propriedade aplicáveis às estradas. Não há proprietários de estradas que possam decidir se permitem que suas propriedades sejam usadas (em horários diferentes) por pessoas com carros ou por pessoas sem carros. Não há agora nenhum sistema de preços que possa determinar se a demanda por uma determinada

⁵³ Owen realmente fala de uma “*invasão* automotiva em expansão” (*The Accessible City*, p. 19; ênfase adicionado).

⁵⁴ Quanto à alegação de que “carros matam 50.000 pessoas por ano nos EUA”, não há um único caso registrado em que um automóvel completamente não tripulado tenha ferido uma pessoa, exceto no filme de ficção “The Car”.

estrada é maior por parte das pessoas que desejam usar a estrada em conjunto com seus automóveis ou por aquelas pessoas que desejam usar as estradas sem o benefício dessas máquinas.

Outro argumento contra o banimento de automóveis é que, na melhor das hipóteses, ele não resolverá o problema do congestionamento, mas apenas o disfarçará. Vimos que a vigilância eletrônica deslocaria o congestionamento das estradas para as entradas das rodovias; as proibições de automóveis não transferirão o congestionamento para um local tão facilmente visto e, portanto, pode ser mais difícil perceber que o congestionamento ainda existirá. Afinal, as estradas estarão relativamente desertas e não haverá engarrafamentos nas entradas. Mas os efeitos da proibição não desaparecerão. Os resultados serão “vistos” na inconveniência daqueles que são forçados da sua primeira preferência, o automóvel, ao transporte de massa; na mobilidade reduzida daqueles que, tendo que abrir mão do automóvel, e diante de escolhas pouco atrativas de transporte coletivo, optam por ficar em casa, ou fazer menos viagens; no aumento da integração espacial de oportunidades residenciais, de emprego e de lazer, que não era econômica dadas as oportunidades razoáveis de transporte, mas que amadurecem, devido ao colapso do transporte.

Não devemos nos enganar sobre isso: o motorista individual prefere amplamente seu modo particular de transporte automotivo à maioria das alternativas concebíveis de transporte de massa. Mesmo um adepto fanático do transporte público como Owen admite isso:

O automóvel, apesar de suas deficiências, está no topo da lista do que a maioria das pessoas deseja, sejam elas quem forem e onde quer que morem. Impostos altos e políticas restritivas destinadas a desencorajar a donidade de carros não tiveram muito efeito, nem os inconvenientes do trânsito urbano. As pessoas ainda dirigem

nas condições mais adversas, ou se mudam quando as condições finalmente se tornam insuportáveis.⁵⁵

As razões usuais para esse estado de coisas, que está incomodando os planejadores de transporte em todo o mundo, são as vantagens do automóvel *vis à vis* o transporte de massa em termos de: privacidade; capacidade de carregar pacotes (especialmente para compras); disponibilidade de assentos; segurança; e comodidades. Além disso, o automóvel é supremo em flexibilidade — partindo e indo para onde o motorista desejar. Não pode ser por acaso que, embora o transporte de massa ou público seja quase totalmente de propriedade e operado pelo governo, apenas parte do tráfego de automóveis é controlado pelo estado: o leito da estrada, mas não o veículo.

Isso não significa que, sob a iniciativa privada, os veículos motorizados nunca seriam proibidos ou seu uso nunca seria restrito.⁵⁶ A diferença é que na iniciativa privada o mercado teria “voz” no processo decisório, ainda que indiretamente. Suponha, por exemplo, que um dono de estrada decidiu fechar sua estrada para automóveis particulares. Se sua decisão foi errada, seus lucros diminuirão. Os motoristas desapontados recorrerão a outros proprietários de estradas, dispostos e capazes de pagar taxas mais altas. O proprietário da estrada pode, como resultado, mudar sua política. Se não o fizer, pode ser levado à falência, para melhor encorajar a reorganização da donidade da estrada e a substituição por uma política mais racional. Desnecessário dizer que os cidadãos não têm nada remotamente parecido com esse grau de “poder” sobre seus oficiais de transporte colocados pelo governo.

⁵⁵ Owen, *The Accessible City*, p. 21.

⁵⁶ Roth se opõe ao banimento porque “restrições do tipo exigido são inaceitáveis com base no fato de que conflitam com a liberdade de escolha” (*Paying for Roads*, p. 15). Isso pode fazer sentido em uma era de donidade governamental das estradas, mas sob um sistema de iniciativa privada, o direito de restringir a entrada em sua própria propriedade é a base de todo o sistema.

(g) *Faixas especiais para ônibus*. E as vantagens especiais para ônibus? Na maioria das vezes, faixas de rodovias reservadas para uso exclusivo de ônibus é a sugestão específica.⁵⁷ Embora esse privilégio seja estendido apenas aos “ônibus expressos”⁵⁸ na hora do rush, é uma vantagem importante. A entrada de automóveis é proibida, exceto em alguns casos para trechos curtos ou para fazer curvas. Isso geralmente permite que o tráfego da faixa de ônibus se mova a 40 a 50 mph, enquanto hordas de automóveis particulares devem ficar parados impotentes, sufocados em congestionamentos ainda piores pelo tratamento especial concedido ao modo de transporte de massa.

Como vimos, esse esquema é fatalmente defeituoso pelo equivocado postulado da homogeneidade. Somente se as preferências coletivas dos passageiros do ônibus superarem as dos motoristas é que qualquer lógica econômica poderá ser usada em defesa desse plano. Mas, como não há mercado, supõe-se que não haja como registrar ou comparar os desejos concorrentes por espaços escassos nas faixas de rodovias nas horas de pico. Despojado de qualquer suporte econômico possível, o esquema é exposto como um retorno a uma sociedade de status, não de contrato. Certos grupos são privilegiados. Outros são oprimidos. Viajantes de ônibus, semelhantes a castas, quaisquer que sejam seus “méritos” intrínsecos, são colocados em uma categoria mais elevada do que os usuários de automóveis.

Uma distinção nítida deve ser feita entre duas situações aparentemente semelhantes: (1) faixas especiais para ônibus por decreto e (2) faixas especiais para ônibus que são o resultado da operação do sistema de preços. Paradoxalmente, pode ocorrer exatamente o mesmo

⁵⁷ Veja Owen, *The Accessible City*, p. 32; Noble, “Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety”, p. 547; Peter L. Watson e Edward P. Holland, “Study of Traffic Restraints in Singapore”, *World Bank Staff Occasional Papers* (Washington, DC: International Bank for Reconstruction and Development, 1978), p. 21; Smerk, *Urban Transportation*, p. 194; e Owen, *The Metropolitan Transportation Problem*, p. 121.

⁵⁸ Veja Bish e Kirk, *Economic Principles and Urban Problems*, p. 146.

resultado — ou seja, o padrão idêntico de uso das vias pode surgir tanto da tarifação quanto das ordens executivas. No entanto, as implicações de bem-estar econômico serão muito diferentes. Se, como resultado do sistema de preços de livre mercado, os ônibus puderem superar os lances dos automóveis pelo uso de faixas reservadas e de acesso limitado nos horários de pico das rodovias, então podemos concluir legitimamente que todas as partes da transação são beneficiárias — caso contrário, elas não teriam entrado em acordos contratuais. Nenhuma conclusão semelhante decorre, no entanto, do estabelecimento de faixas de ônibus sem o benefício do sistema de preços.

Sob um sistema de preços, há razões para acreditar que haveria faixas especiais para ônibus.⁵⁹ As companhias aéreas de jatos jumbo atendem a tantas pessoas que são capazes de licitar espaço escasso na pista de aviação daqueles que usam jatos particulares e corporativos, embora os últimos sejam presumivelmente muito mais ricos individualmente. O mesmo fenômeno provavelmente se repetirá nas estradas de nosso país. Embora haja algumas limusines, táxis, jitneys e um ou outro Maserati que poderão concorrer a um espaço privilegiado de pista em base igual (ou favorável) com o ônibus muito mais lotado, há poucas dúvidas de que o transporte de massa os ônibus poderão dominar as faixas especiais. Também não há muita dúvida de que o proprietário da estrada privada achará de seu interesse (já que os administradores governamentais de estradas não o fazem, na maioria das vezes) instituir faixas especiais, talvez em conjunto com dispositivos de monitoramento eletrônico, que permitirão velocidades mais altas nos horários de pico, embora a um preço rodoviário mais elevado. Se ele não o fizer, e houver uma demanda inexplorada por esse serviço, seus concorrentes aproveitarão essa lacuna. O proprietário da

⁵⁹ Veja Roth, *Paying for Roads*, p. 89; “The Changing Challenge”, *General Motors Quarterly* (1974): 28; William Vickrey, “Pricing and Resource Allocation in Transportation and Public Utilities”, *American Economic Review* (maio de 1963): 461.

estrada recalitrante ganhará, em qualquer caso, menos dinheiro do que de outra forma; somente por esse motivo, podemos esperar uma tendência para o fornecimento de faixas expressas.

A eficiência econômica de um sistema de faixas expressas bem ajustado e orientado pelo preço será formidável. É verdade que um sistema de decreto pode ser capaz de fazer concessões para veículos de emergência, como aparelhos de combate a incêndios e ambulâncias. Mas não é fácil distinguir com precisão entre as viagens de emergência de tais meios de transporte, quando é da maior importância que eles sejam velozes, e outras viagens, como o retorno à base. O sistema de decreto também não será capaz de distinguir entre um ônibus cheio e um vazio. Nem entre um ônibus cheio onde se vendem passagens mais caras e se promete uma viagem mais rápida, e outro em que se promete um serviço mais lento e mais barato a um ônibus igualmente lotado.

Entre alguns escritores, uma via expressa de decreto para ônibus é justificada não por si só, mas como uma política de “segundo melhor”. Uma vez que é “politicamente impossível” instituir tal sistema baseado em preços, e é importante ter faixas expressas de ônibus, argumenta-se que um sistema de decreto, embora não seja o ideal, pode ser a melhor alternativa possível.⁶⁰ A dificuldade com essa linha de pensamento é que não há nenhuma maneira científica de provar que as faixas de ônibus de decreto são realmente a política mais próxima daquela que resultaria da operação de um sistema de preços. Pode muito bem não ser a política de segundo melhor. Além disso, é uma péssima estratégia para os economistas, supostos “especialistas” no assunto, abrirem mão da defesa da melhor política, no caso, um sistema operacional de preços.

Talvez a coisa mais desanimadora sobre a proposta de faixa reservada para ônibus não seja a ideia em si, mas a maneira como ela

⁶⁰ Veja John R. Meyer, “Knocking Down the Straw Men”, em Benjamin Chinitz, ed., *City and Suburb* (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1964), pp. 91–92.

será testada e introduzida. Não surpreendentemente, é o estado que é chamado para esta tarefa.⁶¹ Mas esta é a própria instituição que até agora não achou por bem instituir o programa de forma generalizada.⁶² Há uma contradição à espreita aqui. Pois se a ideia das faixas de reserva é boa, e as autoridades rodoviárias são competentes, então elas deveriam ter sido as primeiras a pensar nela e implementá-la. Dado que eles não o fizeram e que, em vez disso, o ímpeto para o programa veio de fontes externas, então *ou* a ideia não é sólida *ou* os responsáveis por não implementá-la até agora são incompetentes. Aqueles que querem sistemas de faixas de reserva instituídos pelas autoridades atuais não podem sustentar logicamente que os burocratas que até agora falharam a esse respeito são os mais qualificados para controlá-los agora.

(h) *Transporte de massa melhorado*. E quanto às propostas para a tão elogiada carona solidária, que consiste em indivíduos que antes viajavam sozinhos agora compartilhando o mesmo veículo?⁶³ Se realizado por um número suficiente de passageiros, o efeito da carona compartilhada será aumentar o “fator de carga” (a utilização de cada veículo), ao mesmo tempo em que reduz o número de automóveis (quase vazios) que clamam por espaço limitado nas vias durante os horários de pico.

Uma desvantagem é que, para uma operação bem-sucedida, o compartilhamento de carros requer pessoas que vivam e trabalhem próximas. Exceto no caso de cidades dominadas por uma grande empresa, por exemplo, uma siderúrgica, onde a maioria dos trabalhadores mora no mesmo bairro, essa condição dificilmente

⁶¹ Kain, “A Re-appraisal of Metropolitan Transportation Planning”, p. 166, solicita que o Departamento de Transportes realize o estudo.

⁶² Veja a discussão sobre o experimento Diamond Lanes – que mais tarde foi abandonado – para reservar faixas de autoestrada para ônibus e carros em Los Angeles. “Diamond Lanes Experiment”, *California Journal* (janeiro de 1978): 20.

⁶³ Veja Wohl, “Must Something Be Done About Traffic Congestion?”, pp. 405, 408; e Schreiber et al., *Economics of Urban Problems*, p. 86.

prevalecerá. Na maioria dos casos, as pessoas que moram juntas provavelmente não trabalharão juntas e vice-versa.

Mais uma vez, deve-se fazer uma distinção entre o compartilhamento de caronas, que surge como reação natural a um sistema de tarifação rodoviária, e o que é imposto por decreto do governo. No primeiro caso, mas não no último, podem ser feitas distinções sutis entre aqueles que podem se beneficiar da carona e aqueles que não podem. Uma decisão arbitrária de que uma carona consiste em não menos que quatro passageiros (incluindo o motorista) excluirá os benefícios marginais disponíveis para o sistema por meio do mecanismo de preços que incentivará viagens compartilhadas entre três ou até duas pessoas. Um indivíduo, mesmo que disposto a pagar o preço comumente dividido por quatro ou mais, seria proibido de acessar a estrada. Mais uma vez, a solução sem precificação é vista como ignorando a heterogeneidade dos planos e propósitos humanos. A carona é necessariamente inflexível em relação ao tamanho da carga de passageiros, bem como em relação aos desejos dos consumidores de serviços rodoviários.

E quanto às tentativas de acelerar e aumentar a capacidade de trens e ônibus através do aumento do comprimento dos trens e do uso do serviço de saltar paradas em ambos os meios de transporte?⁶⁴ A operação de saltar paradas também tem seus problemas. Ela funciona primeiro atribuindo paradas de ônibus ou trem como A , B ou AB . Os veículos são então atribuídos a uma rota A , uma rota B ou uma rota expressa AB . O trem A , por exemplo, para apenas nas paradas A ou AB , ignorando todas as estações B intermediárias. A velocidade aumenta à

⁶⁴ Veja Vukan Vuchic, "Skip-Stop Operation as a Method for Transit Speed Increase", *Traffic Quarterly* 27 (abril de 1973): 307; William Vickrey, "The Revision of the Rapid Transit Fare Structure in the City of New York", *Technical Monograph N3* (Nova York: Mayor's Committee on Management Survey, 1952), acerca da cidade de Nova York; idem, "Improving New York's Transit Service—An Economist's View", *City Almanac* 8 (abril de 1974): 1–10; e Olmsted, "Response to Improving New York's Transit Service [de William Vickrey]."

medida que menos paradas são feitas, mas a questão é: essa vantagem supera a inconveniência de uma pessoa ter que mudar da linha A para a linha B por meio de uma parada AB — ou ter que voltar se a linha é disposta da seguinte forma: $A_1, B_1, AB_1, A_2, B_2, AB_2, \dots$, e alguém quer viajar de A_1 para B_1 ? (Nesse caso, seria necessário prosseguir de A_1 para AB_1 e depois voltar para B_1 .)

Os problemas com o aumento do comprimento do trem são: (1) geralmente implica um grande investimento de capital para construir a estação de trem com capacidade suficiente para lidar com o trem de maior porte e (2) haverá uma maior necessidade de mão de obra policial para cobrir os carros extras, pelo menos nos grandes centros urbanos onde o assalto à mão armada é uma força a ser enfrentada, mesmo durante os picos lotados das horas de ponta.

Outra solução para o congestionamento nas rodovias propõe ajudar o transporte de massa, não acelerando-o, mas atraindo os motoristas para fora de seus carros. Se um número suficiente de pessoas puder ser atraído para ônibus ou trens por meio de melhorias de qualidade (mais conveniência, decoração, luxo, etc.), espera-se que os congestionamentos de tráfego sejam reduzidos.⁶⁵ Mas esta proposta encontrou dificuldades. Como vimos, os automóveis são muito populares por vários motivos, e sempre foi difícil, se não impossível, “atrair” o motorista americano para fora de seu carro. Um crítico do transporte, John Rae, chegou ao ponto de rotular essa esperança de “mito”.⁶⁶ Nos Estados Unidos, pelo menos, “o carro de um homem é quase tanto seu castelo” quanto sua casa.

Deve-se enfatizar que não há nada intrinsecamente censurável sobre qualquer uma dessas soluções: carona solidária, ou pular parada,

⁶⁵ Owen, *The Accessible City*, p. 24; e *The Metropolitan Transportation Problem*, p. 122.

⁶⁶ Veja John B. Rae, “The Mythology of Urban Transportation”, *Traffic Quarterly* (janeiro de 1972): 88. Veja também Barry Bruce-Briggs, *The War Against the Automobile* (Nova York: Dutton, 1978).

acelerar trens, torná-los mais longos, ou mesmo tornar o transporte público mais atraente do que modos alternativos à margem, pelo menos para algumas pessoas. Não há nada em nenhuma dessas tentativas de melhorar o transporte de massa que, em princípio, não pudesse ocorrer naturalmente em um livre mercado. O que é questionável nesses cenários é que, sem um sistema de mercado, não é possível determinar cientificamente o que vale mais a pena. “Precisamos saber”, afirma Wilbur Thompson, por exemplo, “se um sistema de transporte de massa rápido e de luxo pode ser autossuficiente”.⁶⁷ Mas a única maneira de saber definitivamente é permitir que os empresários estabeleçam tais serviços e vejam se conseguem obter lucro. Todas as reclamações, sofismas, debates e dúvidas do mundo não podem substituir o sistema de lucros e perdas na determinação da viabilidade econômica de qualquer uma dessas soluções.

(i) *Passe livre*. O transporte de massa gratuito às vezes é defendido como parte de um pacote de ajuda para encorajar os motoristas a abandonar seus automóveis em favor dos modos de transporte público.⁶⁸ O argumento é que, se um número suficiente de pessoas puder ser tentado, o congestionamento nas rodovias será

⁶⁷ Thompson, A Preface to Urban Economics, p. 359.

⁶⁸ Ver L.L. Waters, “Free Transit: A Way Out of Traffic Jams”, *Business Horizons* (Primavera, 1959): 104–09. Hayek também defende o que são, em essência, “passes livres” para uso em rodovias:

Existem alguns tipos de serviços, como [...] as estradas, que uma vez disponibilizadas, são normalmente suficientes para todos os que as queiram utilizar. A prestação de tais serviços há muito é um campo reconhecido de esforço público, e o direito de compartilhá-los é uma parte importante da esfera protegida do indivíduo. Precisamos apenas lembrar o papel que o garantido “acesso à estrada do rei” desempenhou na história para ver o quão importante tais direitos podem ser para a liberdade individual. (F.A. Hayek, *The Constitution of Liberty* [Chicago: University of Chicago Press, 1960], p. 141)

De acordo com Meyer, Kain e Wohl, *The Urban Transportation Problem*, p. 340: “O público americano parece achar que as rodovias deveriam ser ‘gratuitas’ – isto é, ter pedágios cobrados na forma de combustível e outros impostos especiais de consumo”.

reduzido. As tarifas gratuitas também são defendidas com o argumento de que economizarão os altos custos de cobrança, que representam uma alta proporção da conta total de transporte. Se nenhuma cobrança for feita, então, de uma só vez, toda a panóplia de cabines de pedágio, fichas, máquinas de fazer troco — e o trabalho necessário para consertá-las — pode ser eliminada. E, da mesma forma, a mais sofisticada tecnologia de precificação eletrônica e baseada em computador que provavelmente será empregada no futuro seria evitada.

Além disso, várias outras considerações de custo são citadas em favor dos passes livres. Scheiner e Starling, por exemplo, propõem:

Primeiro, na medida em que o passe livre induz os motoristas a usar o transporte público, o próprio ônibus pode se mover mais rápido; e o aumento da velocidade do veículo significa menores custos operacionais. [...] Segundo, o passe livre reduz o tempo de corrida reduzindo o tempo de embarque, que pode consumir até 18% do tempo total de corrida. Sob o passe livre, as filas de caixas de passagem seriam eliminadas e os passageiros poderiam embarcar pelas portas dianteiras e traseiras. Terceiro, a manutenção do equipamento de coleta de passagens e o manuseio de dinheiro, fichas e transferências requerem cerca de uma pessoa para cada dez ônibus — sob o passe livre, isso seria eliminado. Para uma operação de 100 ônibus, aproximadamente \$100.000 por ano poderiam ser economizados apenas na redução de pessoal. Quarto, o seguro de responsabilidade de trânsito, que custa \$0,04-\$0,06 por milha, provavelmente não seria necessário; com o cliente não pagando nenhuma contrapartida pela viagem, ela seria feita por sua conta e risco.⁶⁹

⁶⁹ James I. Scheiner e Grover Starling, “The Political Economy of Free-Fare Transit”, *Urban Affairs Quarterly* (dezembro de 1974): 179. Os autores reivindicam também, em nome dos passes livres, auxílio para renovação urbana, pleno emprego e alívio da pobreza.

Outra vertente do argumento a favor do transporte público gratuito procede gradualmente da tentativa de acelerar os movimentos dos veículos. Em vez de ir diretamente para os passes livres, o primeiro passo é a chamada para cobrança exata da tarifa, como intermediário. A declaração de Owen de que “exigir cobrança exata de tarifa nos ônibus também introduziu inconvenientes que sugerem a eliminação total das tarifas como um próximo passo lógico”⁷⁰ é um retrato justo dessa visão.

Esses argumentos, ou outros semelhantes, podem ter tido alguma influência, pois a ideia de passe livre tornou-se realidade. O “Magic Carpet” de Seattle e o “Downtown Area Short Hop” (DASH) de Dayton são descritos como “zonas sem tarifa” se não como “programas de trânsito gratuitos completos”.⁷¹ Mas, como no caso do experimento de Wilkes-Barre com passes livres após a destruição do furacão Agnes em 1972, as evidências a favor ou contra o programa são consideradas, mesmo por seus proponentes, inconclusivas.

Os argumentos do passe livre não ficaram sem contestação. A dificuldade é que:

Os atuais clientes do transporte de massa são realmente um grupo mais ou menos cativo que não pode usar um automóvel por uma razão ou outra, (portanto) sua demanda por serviços de transporte público é relativamente inelástica. Cortar ou eliminar a tarifa não aumentaria significativamente o número de passageiros, exceto, talvez, em alguns picos estranhos, passeios de curta distância como substitutos da caminhada.⁷²

⁷⁰ Owen, *The Accessible City*, p. 47. Outra razão para a tarifa exata é reduzir o roubo do dinheiro do motorista do ônibus, uma vez que os passageiros podem ir diretamente para uma caixa trancada que o motorista não pode abrir.

⁷¹ Ibid., pp. 175–76. Para uma descrição do experimento de Toledo, veja Owen, *The Metropolitan Transportation Problem*, p. 121.

⁷² George M. Smerk, “Subsidies for Urban Mass Transportation”, *Land Economics* 41 (fevereiro de 1965): 65. Scheiner e Starling (“The Political Economy of Free-Fare

A dificuldade com as medições de elasticidade, é claro, é que elas não são constantes que existem na natureza, equivalentes, por exemplo, ao coeficiente fixo de gravidade. Pelo contrário, são tentativas altamente duvidosas de medir a resposta de um grupo de pessoas, em uma cidade, em um dia, à eliminação de tarifas. Se o experimento fosse realizado em uma cidade diferente, ou para pessoas diferentes, ou em um dia diferente, ou em uma hora diferente do dia, enquanto mantendo todas as outras condições constantes, os resultados seriam diferentes. A elasticidade, então, é um fundamento muito fraco sobre o qual se pode erigir qualquer política pública. No entanto, essa crítica parece ter efetivamente rebaixado o transporte gratuito como um limpador de congestionamento rodoviário a um papel secundário. Em vez disso, a melhoria da qualidade do transporte de massa foi instada em seu lugar.⁷³

Além disso, embora os custos de cobrança fossem praticamente eliminados, esses custos representam apenas 8% do total das despesas operacionais.⁷⁴

Além disso, os passes livres são uma negação do sistema de preços. Se não houver pagamento pela viagem, pode-se dizer que não há sistema de preços em operação. Passes livres, portanto, são indesejáveis, pois impossibilitam a retenção dos benefícios usuais associados aos preços. Com passes livres, não haverá “nenhum método racional para determinar a proporção dos recursos nacionais que devem

Transit”, pp. 175–76) citam elasticidades de I-34 para Denver e I-90 para San Diego. Kraft e Domencich citaram um estudo da Charles River Associates no sentido de que “o trânsito livre pode desviar 13.810 das viagens para o trabalho de carro para o transporte público, mas poucas ou nenhuma viagem de carro para compras”. Veja Gerald Kraft e Thomas A. Domencich, “Free Transit”, apresentado na Conferência sobre Transporte e Pobreza. Brookline, Mass.: American Academy of Arts and Sciences, 1968. Citado em Lewis M. Schneider, “The Fallacy of Free Transportation”, *Harvard Business Review* 47 (janeiro-fevereiro de 1969): 84.

⁷³ Veja Smerk, *Urban Transportation*, p. 231.

⁷⁴ Veja Vickrey, “The Revision of the Rapid Transit Fare Structure in the City of New York.”

ser gastos”,⁷⁵ pois é pelo sistema de preços que tais alocações são feitas. Sem tarifas, tais decisões de alocação terão que ser arbitrárias.

Além disso, como os preços são as únicas rédeas pelas quais os consumidores “controlam” os produtores, os passes livres removerão qualquer vestígio desse efeito. Não compelidos a obter lucros, com seus custos subsidiados pelas receitas fiscais gerais, os gerentes das operações de trânsito descobrirão que sua eficiência e responsabilidade serão corroídas. Roth declara: “Passes livres falham em relacionar os gastos com os desejos dos consumidores [...] e não fazer nada para garantir que os [estoques] existentes sejam usados de maneira eficiente.”⁷⁶

Scheiner e Starling, no entanto, estariam dispostos a argumentar contra essa afirmação. Eles perguntaram:

Um subsídio federal aberto se tornaria um convite à ineficiência e a demandas salariais excessivas? Claramente, um programa cuidadosamente projetado teria que lidar com essa questão. Uma possibilidade seria fazer com que o governo federal pagasse às comunidades locais um subsídio fixo por viagem de passageiro. Essa abordagem forneceria um incentivo embutido para que os sistemas de trânsito melhorassem o serviço, pois quanto mais passageiros transportasse, mais assistência receberia.⁷⁷

Isso certamente encorajaria a comunidade local a fornecer serviço, mas a qualidade do serviço incentivada seria apenas naquele nível necessário para tentar o uso a um preço zero. E pode-se esperar que os passageiros que aguentam os apertos da hora do rush em algumas de nossas grandes cidades continuem a usar o transporte público

⁷⁵ Veja Roth, *Paying for Roads*, p. 18, por esta e outras críticas ao uso não pago de estradas.

⁷⁶ Schneider escreve: “Não haveria outra medida quantitativa além de 'benefícios públicos' ou 'orçamento do ano passado' para julgar o desempenho do sistema”, (“The Fallacy of Free Transportation”, p. 86).

⁷⁷ Scheiner e Starling, “The Political Economy of Free-Fare Transit”, p. 177.

gratuito, a menos que ele se deteriore muito seriamente. Portanto, haveria algum incentivo para um serviço de qualidade; mas só entraria em funcionamento nos níveis onde o serviço era praticamente inexistente.

Além disso, sem os preços não haveria como avaliar a importância que cada viajante atribui à sua viagem. Com os preços, sabemos que o cliente coloca um valor maior na viagem do que o dinheiro que precisa pagar para comprá-la. Mas com tarifas gratuitas, uma pessoa não hesitará em usar o serviço, mesmo pelos motivos mais superficiais e frívolos. As pessoas podem usar o transporte apenas para sair e ficar fora da chuva; com a finalidade de ter um lugar para ficar; ou para vadiagem. Um grupo de desamparados poderia atrapalhar o serviço de trânsito utilizando-o nos horários de pico. E se a tarifa fosse gratuita apenas fora dos horários de pico, isso reduziria seriamente a economia feita ao evitar a necessidade de custos de cobrança.

Devemos concluir esta discussão sobre a tarifa gratuita com a ressalva de que nossa rejeição do caso em favor desta política só se aplica ao transporte público de massa. No que diz respeito ao transporte privado de massa, a questão é completamente aberta. Não obstante os poderosos argumentos levantados contra os passes livres públicos,⁷⁸ um empreendedor privado pode muito bem decidir, como parte de seus planos orientados para o lucro, dar o trânsito “grátis” como parte de um pacote. Isso é comumente feito em lojas de departamentos e prédios de escritórios, pelo menos no que diz respeito ao transporte interno (elevadores, escadas rolantes). E os parques de diversões às vezes oferecem passeios de trem gratuitos dentro de suas próprias instalações. Dada a donidade privada de todos os meios de transporte, é impossível descartar todo esse comportamento.

⁷⁸ Observe também que, ao rejeitar passes livres, não é preciso abraçar a aparente alternativa, passes públicos pagos. E isso porque ainda existe uma terceira alternativa: a abolição do transporte público.

Bens Públicos e Externalidades: O Caso das Estradas¹

Quando a monopolização governamental das rodovias é discutida pelos economistas, o argumento das “externalidades” geralmente é levantado. O argumento é considerado simples, claro e irrefutável. Na verdade, nenhum desses termos realmente se aplica. Consideremos o argumento de perto.

O argumento das externalidades se baseia na distinção entre bens e serviços privados, cuja utilização beneficia apenas o consumidor em questão, e bens públicos ou coletivos, cujo consumo afeta necessariamente o bem-estar de terceiros ou partes “externas”. Por exemplo, diz-se que existem externalidades quando o Sr. A. pinta sua casa e os moradores vizinhos se beneficiam como resultado.² A pintura de casas é contrastada com bens totalmente privados, como pão, que aumenta o bem-estar apenas daqueles que o compram e consomem.

A distinção é muitas vezes feita em termos de exclusibilidade: no caso de bens privados, o consumidor é capaz de excluir todos os outros

¹ Este capítulo foi publicado pela primeira vez como “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983): 1–34. O autor deseja expressar sua gratidão a Charles G. Koch e Edward H. Crane III do Cato Institute, sem cujos esforços este trabalho não poderia ter sido realizado, e a Brian Summers da Foundation for Economic Education pelas sugestões úteis

² As externalidades são geralmente separadas em economias externas (externalidades positivas) e deseconomias externas (externalidades negativas). Embora consideradas pela maioria dos economistas como praticamente iguais (ou seja, apenas como lados opostos da mesma moeda), em nossa opinião, as externalidades positivas e negativas são conceitualmente diferentes e precisam de tratamento separado. Veja Murray N. Rothbard, “Law, Property Rights, and Air Pollution”, *Cato Journal* 2, n.º 1 (primavera de 1982): 55-99. Reimpresso em *Economics and the Environment: A Reconciliation*, Walter Block, ed. (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1990).

dos benefícios; no caso de bens públicos, ele não é, e assim alguns dos benefícios “transbordam” para terceiros. Um livro-texto típico apresenta o ponto da seguinte maneira:

Para que um bem, serviço ou fator seja “exclusivo”, todos, exceto o comprador do bem, devem ser excluídos da satisfação que ele proporciona. Um par de meias, por exemplo, é um bem compatível com o princípio da exclusão. Quando você compra a meia, é só você que obtém a satisfação de usá-la — mais ninguém. Por outro lado, a vacina contra difteria é uma “mercadoria” que não está sujeita ao princípio de exclusão. Embora a pessoa inoculada certamente se beneficie com a injeção, o benefício não é exclusivamente dele. Tendo se tornado imune à doença, ele não pode transmiti-la a outras pessoas. Elas não podem ser excluídas do benefício da injeção, mesmo que não paguem por ela e mesmo que a pessoa que recebe a injeção não possa cobrá-los por ela.³

Mesmo neste nível introdutório, uma objeção deve ser feita. Existem inúmeras economias externas, efeitos de vizinhança, transbordamentos, benefícios a terceiros, que decorrem da compra e uso de bens supostamente privados. Tomemos, por exemplo, o caso paradigmático de um bem privado, as meias. Primeiro, há uma questão de saúde. As pessoas que não usam meias estão sujeitas a resfriados, pés doloridos, bolhas e possivelmente pneumonia. E a doença significa perda de dias de trabalho e perda de produção; significa possível contágio (como no caso da difteria); pode resultar em aumento das contas médicas e aumento dos prêmios de seguro saúde para outros

³ Robert Haveman, *The Economics of the Public Sector* (Nova York: John Wiley and Sons, 1970), p. 25. Robert Bish e Robert Warren, “Scale and Monopoly Problems in Urban Government Services”, *Urban Affairs Quarterly* 8, n.º 1 (setembro de 1972): 97–122, define bens públicos em termos de exclusibilidade: “Bens públicos ou coletivos na terminologia econômica são ‘não-empacotáveis’; ou seja, em princípio, ninguém pode ser excluído de consumi-los”.

segurados. O aumento da demanda de tempo e energia dos médicos resultará em menor atenção médica para os outros. Há, além disso, um problema estético: muitas pessoas se ofendem com a falta de meias. Os restaurantes geralmente proíbem os pés descalços, presumivelmente no interesse de reter seus clientes mais sensíveis. Não usar meias também é interpretado por alguns como uma declaração política perturbadora, como a queima de bandeiras ou convocações. Muitas mães — uma terceira parte, se é que alguma vez houve uma — se alegram quando seus filhos “descolados” finalmente calçam calçados. Não se pode negar que os benefícios do uso de meias “transbordam” para essas mães.

O problema não se limita de forma alguma ao exemplo das meias, pois *todos* os chamados bens privados afetam de alguma forma segundas ou terceiras partes. O leitor é desafiado a pensar em algum item cujo uso e compra não seja afetado pelo interesse público, ou seja, que não tenha efeitos de transbordamento semelhantes em outras pessoas.

Por mais equivocada que a definição possa ser, o argumento das externalidades ainda tem forte influência. Muitos economistas continuam a afirmar que, na medida em que as externalidades estão presentes, são criadas “imperfeições de mercado” e a ação do governo é justificada para remediar a situação.

Economias Externas

Deixando de lado essas objeções por enquanto, consideremos o argumento das externalidades conforme ele se aplica às rodovias. O argumento assume que as rodovias são uma instância de externalidades positivas. Qualquer empresário que construa uma estrada terá de arcar com todos os custos (de trabalho, materiais, etc.), como em qualquer negócio, mas como as rodovias são uma economia externa, não poderá colher recompensas proporcionais aos benefícios proporcionados. Por

exemplo, os benefícios se espalhariam para aqueles que possuem terras próximas às rodovias, na forma de aumento de valor (ou seja, o construtor da estrada não pode cobrar dos beneficiários por esses ganhos). Outros benefícios seriam usufruídos, gratuitamente, por pessoas que simplesmente preferem cada vez mais rodovias. Nem o proprietário da estrada poderia excluir dos maiores benefícios aqueles que ganham com o transporte mais barato resultante na forma de preços mais baixos para mercadorias embarcadas.

A alegação é que os construtores privados de estradas, responsáveis por todos os custos, mas apenas parcialmente compensados (através de cobrança de taxas) por fornecer os benefícios, investiriam menos. O dólar marginal, portanto, teria um retorno maior no investimento em rodovias (se todos os benefícios fossem considerados) do que em saídas alternativas.

Esse argumento às vezes é apresentado em termos de retornos sociais e privados. Os retornos privados — a diferença entre o desembolso e a receita que revertem inteiramente para o empreendedor individual — são considerados inferiores aos retornos sociais — a diferença entre os custos e os benefícios para a sociedade como um todo. Em ambos os casos, o construtor — seja uma empresa individual ou a sociedade como um todo — deve arcar com os custos totais da rodovia; mas só é possível para a sociedade como um todo obter todos os benefícios. O empreendedor, estando limitado aos pedágios que pode cobrar, não consegue captar os ganhos em termos de aumento do valor da terra, etc., que repercutem sobre o restante da população.

Dada essa suposta tendência do mercado de subinvestir em rodovias, o argumento das externalidades conclui que é obrigação do governo corrigir a situação subsidiando a construção de estradas, ou, mais provavelmente, construindo as próprias estradas. Considere o seguinte argumento feito por Bonavia:

A doutrina extrema do *laissez-faire* de não-interferência do Estado depende da suposição de que os retornos líquidos sociais e privados são idênticos — que o interesse próprio é equiparado ao bem comum.

Estamos preocupados aqui apenas com um aspecto da intervenção positiva pelo Estado — a saber, através do investimento nos transportes. Está claro [...] que o objetivo do investimento do Estado é garantir a produção de um tipo cujos retornos líquidos privados sejam inferiores aos seus retornos líquidos sociais e que, portanto, tendem a ser menores do que seriam em condições ideais. Uma ferrovia, por exemplo, pode gerar altos retornos sociais prospectivos e, ainda assim, em uma comunidade cronicamente carente de capital, oferecer retornos privados mais baixos do que outras indústrias. O Estado pode então achar conveniente investir os recursos das comunidades na construção da ferrovia.⁴

Este argumento é errôneo, pois sua conclusão não decorre de suas premissas. Mesmo se aceitarmos a visão de que a donidade privada de estradas realmente resultará em subinvestimento, não se segue logicamente que o governo deva entrar na brecha e compensar o déficit. A alegação de que o governo deveria se envolver com a economia privada é uma conclusão moral, que só pode ser alcançada se houver argumentos éticos nas premissas. Mas a ciência da economia deve necessariamente ser livre de valores.⁵ Portanto, nenhum argumento

⁴ Michael R. Bonavia, *The Economics of Transport* (Londres: Cambridge University Press, 1954), pp. 48–49. Considere também esta declaração:

O transporte quase sempre envolve bastante fortes [...] externalidades de um tipo ou de outro, de modo que a operação privada não subsidiada envolve necessariamente preços mais altos, a fim de atingir o equilíbrio, do que seria propício para a utilização mais eficiente das instalações. (correspondência particular, 6 de setembro de 1977, de William Vickrey ao presente autor)

⁵ Veja Murray N. Rothbard, *Man, Economy and State: A Treatise on Economic Principles*, 2 vols. (Princeton, N.J.: D. Van Nostrand, 1962), p. 883. Também, Walter

estritamente econômico pode estabelecer a legitimidade da intervenção do governo na esfera econômica.

Podemos interpretar o argumento como levando à conclusão de que, uma vez que o mercado irá subinvestir, dadas as externalidades, a ação do governo corrigirá a má alocação de recursos aumentando a quilometragem da construção de estradas? Isso também não vai funcionar. Por um lado, a adição de investimento do governo em estradas pode diminuir a quantidade de investimento privado,⁶ de modo que a quantidade total de construção de estradas, privada mais pública, pode cair abaixo do nível de mercado previamente estabelecido e, assim, piorar o chamado subinvestimento original em estradas. Por outro lado, o governo, livre de qualquer teste de lucratividade do mercado, pode expandir tanto o escopo da construção de estradas que pode resultar em superinvestimento. Se assim for, uma nova má alocação surgirá, com um superinvestimento substituindo um subinvestimento. Além disso, mesmo que a ação do governo resulte na quantidade correta de quilometragem rodoviária total, a administração governamental de seu domínio pode ser tão inepta que apaga quaisquer ganhos de alocação. Se qualquer uma dessas eventualidades ocorrer, e houver poucos motivos para pensar que não, então o argumento falha.

Há outra falha na visão de Bonavia: sua noção de uma “escassez crônica de capital”. As economias *sempre* carecem de capital no sentido de que as pessoas preferem ter mais; isso ocorre porque o capital é um bem econômico. Se o capital não for escasso, ele se torna um bem

Block, “On Value Freedom in Economics”, *The American Economist* 19 (primavera de 1975).

⁶ Sempre que o governo compete no mercado, ele tem um efeito inibidor sobre o investimento privado naquela área, pois o governo pode subscrever suas perdas com as receitas fiscais, e uma empresa de mercado não pode. Neste artigo, assumimos a plausibilidade de um mercado privado na construção de estradas. Para maiores explicações, veja Walter Block, “Free-Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38, reimpresso no presente volume como capítulo 1.

gratuito ou uma condição geral do bem-estar humano e, portanto, não é passível de análise econômica. Se, no entanto, “escassez crônica de capital” pretende distinguir economias pobres de economias ricas, então é irrelevante para a questão das externalidades. A presença de transbordamentos de vizinhança tem a ver apenas com o fato de terceiros serem afetados, e eles ocorrerão ou deixarão de ocorrer independentemente da riqueza de uma sociedade.

O argumento das externalidades para as estradas governamentais, embora amplamente aclamado na era moderna, de forma alguma é recente. Pelo contrário, é uma tradição velha. Jackman, escrevendo sobre a Inglaterra em meados da década de 1830, referiu-se ao argumento “de que [apenas] aqueles que usaram as estradas devem [financeiramente] sustentá-las”, dizendo:

Mas o fato é que não foram apenas os transportadores, mas o público como um todo, que colheu os benefícios de boas estradas e, portanto, a manutenção das estradas não deve ser um encargo de quem usa a estrada, mas do tesouro público, pois todos tiraram as vantagens deles. Era, portanto, inevitável que com o tempo os portões de pedágios fossem retirados e um método mais equitativo adotado para garantir o fim desejado.⁷

O americano Henry Clay escreveu que é

muito possível que o capitalista que investisse seu dinheiro em [pedágios] não fosse reembolsado em três por cento ao ano; e ainda a sociedade, em suas várias formas, pode realmente colher quinze ou vinte por cento. O benefício resultante de uma estrada com pedágios feita por associações privadas é dividido entre o capitalista que recebe seu pedágio, a terra por onde passa e cujo

⁷ W.T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England* (Cambridge: Cambridge University Press, 1916), p. 261.

valor aumenta, e as mercadorias cujo valor é aumentado pela redução nas despesas de transporte.⁸

A principal falha no argumento das externalidades é, como vimos, o fato de ser vulnerável a um *reductio ad absurdum*, pois, de fato, há muito pouco (ou nada) que *não* seja um exemplo de externalidade. E, a menos que estejamos dispostos a seguir a lógica interna do argumento e sustentar que o governo tem justificativa para assumir o controle de praticamente todos os aspectos de nossa economia, devemos, forçosamente, recuar das conclusões do argumento dos efeitos de vizinhança.

Gabriel Roth escreveu o seguinte sobre economias externas:

Às vezes é sugerido que as estradas não devem ser cobradas porque fornecem “economias externas”, ou seja, benefícios para a comunidade que, em princípio, *não podem* ser recuperados dos usuários das estradas. Por exemplo, diz-se que a construção da Ponte do Severn estimulará a atividade econômica no sul do País de Gales, que os benefícios desse aumento da atividade não podem ser refletidos nos pedágios cobrados na ponte e que, portanto, não faz sentido cobrar um pedágio.

Embora esse argumento seja bom num grau limitado, ele se aplica a todos os bens e serviços intermediários. Não há razão para supor que o benefício para a comunidade de um meio de transporte novo ou aprimorado seja maior do que o benefício de uma oferta aprimorada de eletricidade ou aço. A menos que possa ser demonstrado que as estradas são um caso especial, o argumento das “economias externas” [...] no caso das estradas

⁸ Citado em William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970), p. 129.

torna-se um argumento geral para subsidiar *todos os bens e serviços intermediários*.^{9,10}

Shorey Peterson é outro economista que parece entender esse ponto, embora relute em aceitar todas as suas implicações:

Na verdade, é fácil dotar grande parte da indústria privada de grande significado coletivo, se alguém estiver disposto. Não há maior interesse social do que ter a população bem alimentada e alojada. A indústria siderúrgica é vital para a defesa nacional. As ferrovias cumprem as funções sociais específicas atribuídas às rodovias. A questão é que, em uma sociedade como a nossa, em que uma organização econômica individualista é geralmente aprovada, costuma-se considerar suficiente que uma indústria se desenvolva em resposta às demandas de beneficiários específicos, e que os benefícios sociais sejam aceitos como uma espécie de subproduto. Se a indústria siderúrgica, impulsionada pela demanda comum, se expandir o suficiente para fins de defesa, um maior desenvolvimento por causa do aspecto de defesa seria um desperdício [...]

⁹ Gabriel Roth, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, England: Penguin, 1967), pp. 20–21.

¹⁰ Infelizmente, Roth se contradiz várias páginas depois. Embora ele não esteja disposto a aceitar a implicação de que o governo se envolve na produção de todos os “bens e serviços intermediários”, ele afirma: “Como as estradas beneficiam os não-motoristas, fornecendo facilidades para pedestres e ciclistas e acesso a propriedades de diferentes tipos [...] há um caso lógico para cobrar dos não-motoristas pelo uso das estradas” (ibid., p. 43). Não haveria problema para Roth se o não-motorista que ele defendia como responsável pelos pedágios se limitasse a ciclistas e pedestres. Embora certamente não sejam motoristas, não é menos certo que esses dois grupos usam as estradas. Essa interpretação não serve, no entanto, pois Roth levanta esse ponto especificamente para justificar os impostos sobre a propriedade como uma fonte de financiamento rodoviário. Mas os impostos sobre a propriedade são pagos pelos proprietários de terras, que não devem ser confundidos com motoristas, pedestres ou ciclistas (embora haja obviamente uma sobreposição). Ao basear as taxas rodoviárias na donidade da propriedade, Roth está usando o próprio argumento da externalidade que antes parecia rejeitar.

Assim, se as rodovias, quando desenvolvidas simplesmente em resposta às necessidades de tráfego, atendem adequadamente aos vários interesses gerais mencionados acima, nenhum gasto adicional devido a esses interesses é justificado.¹¹

Por um lado, esta é uma afirmação muito bem-vinda, pois expõe claramente a tese de que o argumento das externalidades para a intervenção do governo no setor rodoviário deve ser combatido. Se permitíssemos aquisições estatais em todas as áreas com “grande significado coletivo”, dificilmente restaria qualquer iniciativa privada em nosso sistema “econômico individualista”.

Por outro lado, Peterson parece incapaz de realizar sua própria lógica. Na frase omitida da citação acima, ele afirma: “Mas se, como no caso da marinha mercante americana, não se acredita que a demanda comum produza o que algum propósito coletivo exige, indica-se investimento adicional no último relato.” Ele nega, assim, praticamente tudo o que afirmou antes, pois sempre haverá algum “propósito coletivo” que “exige” investimento adicional por parte do Estado por conta de externalidades. Se os investimentos estatais adicionais na marinha mercante americana são de fato indicados para “propósitos coletivos”, mesmo que agora sejam tão grandes quanto os pagamentos voluntários de clientes satisfeitos, então por que não se justifica uma aquisição governamental das indústrias de alimentos e habitação? Afinal, não há dúvida, como o próprio Peterson apontou, de que comida e moradia estão imbuídas do interesse público e coletivo.

¹¹ Shorey Peterson, “The Highway from the Point of View of the Economist”, em Jean Labatut e Wheaton J. Lane, eds., *Highways in Our National Life: A Symposium* (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1950), p. 196. Veja também Herbert Mohring, “Urban Highway Investments”, em Robert Dorfman, ed., *Measuring Benefits of Government Investments* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1965). Mohring afirma que “os argumentos estéticos, humanitários e de outros 'benefícios não comerciais' que são frequentemente usados para justificar subsídios para áreas como educação, pesquisa e artes parecem se aplicar pouco ao transporte” (pp. 231–32).

William Baumol é alguém que parece não estar ciente desse problema. Na verdade, ele leva o argumento da externalidade a níveis quase ridículos ao afirmar que o crescimento populacional, por si só, é uma justificativa para aumentar o escopo das operações do governo por causa dos efeitos de vizinhança que ele traz em seu rastro.

Assim, população crescente aumenta a importância e o grau de difusão dos efeitos externos das ações de todos os habitantes da metrópole e, portanto, requer uma intervenção crescente do setor público para garantir que as necessidades sociais sejam atendidas e que as externalidades não levem a prejuízos extremamente efeitos adversos no bem-estar da comunidade.

De fato, o próprio crescimento da população envolve efeitos externos. Os novos residentes geralmente requerem o fornecimento de serviços e instalações adicionais — água, esgoto, esgoto, pavimentação de estradas, etc., e isso provavelmente será pago em parte com o orçamento municipal geral.¹²

A pergunta óbvia que clama por uma resposta é: por que devemos destacar os serviços governamentais tingidos com externalidades, como água, esgoto e pavimentação de estradas, como exemplos de áreas que precisam crescer, dado o aumento da população? Por que não incluir também serviços e bens que normalmente estão disponíveis em mercados privados? Como aprendemos com Peterson: “não há maior interesse social do que ter a população bem alimentada e abrigada.” Certamente não se pode negar que a falta de comida e abrigo criará todos os tipos de externalidades negativas. Se uma população fosse privada dessas necessidades, doenças, fome e morte logo apareceriam, o comércio pararia e a economia, na verdade a própria sociedade, da qual fluem todos os benefícios externos, logo terminaria. Como pode

¹² William J. Baumol, “Urban Services: Interactions of Public and Private Decisions”, em Howard G. Schaller, ed., *Public Expenditure Decisions in the Urban Community* (Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press, 1963), p. 8.

ser, então, que um aumento na população não crie a necessidade de aquisições governamentais das indústrias agrícolas e habitacionais, para mencionar apenas duas, mesmo antes da nacionalização intensificada e contínua de coisas insignificantes como esgoto e pavimentação, como solicitado por Baumol? Será porque todos nós testemunhamos a duplicação, reduplicação e duplicação novamente da população dos Estados Unidos, desde o nível alcançado na década de 1770, sem nenhum dano aparente às fazendas ou construtoras do país, apesar das externalidades? Será que simplesmente não estamos acostumados com a ideia de um mercado de pavimentação, água e esgoto? Tal deve ser a nossa contenda.¹³

O poder único do *reductio ad absurdum* é que ela lança dúvidas sobre o argumento das externalidades, conforme usado por Baumol, Roth e Peterson. Se uma indústria nacionalizada pode ser justificada com base em externalidades, mas esse fenômeno também se aplica a áreas onde ninguém quer ver a disseminação de empreendimentos governamentais, então pode-se questionar o quão seriamente seus defensores levam seus próprios argumentos. Eles não podem ter as duas

¹³ Para o mesmo erro lógico, embora apresentado com uma ligeira variação de ênfase, veja George M. Smerk, "Subsidies for Urban Mass Transportation", *Land Economics* 41 (fevereiro): 65, onde ele declara:

As economias externas são abundantes com o fornecimento de transporte. Em outras palavras, há muitos ganhos e custos que não são realizados em termos pecuniários pela empresa em questão, uma vez que, por sua própria natureza, o transporte confere benefícios substanciais aos não usuários. [...] Supondo que a operação do transporte público reflita os interesses gerais do público, a produção de transporte parece, portanto, mais justificadamente voltada para um ponto de igualdade entre custos e benefícios sociais, em vez de adesão estrita e exclusiva às forças do mercado expressas em termos puramente pecuniários. (pág. 63)

Supondo, no entanto, que a operação dos carrosséis reflita os interesses gerais do público, e assumindo também, como é o caso, que esses mecanismos também estejam repletos de benefícios externos, segue-se que a produção de carrosséis, portanto, parece mais justificadamente voltada para a iniciativa pública do que para a iniciativa privada? Nesse caso, parece que não há nada que não possa ser reivindicado para a operação do governo.

coisas. Ou as externalidades justificam a empresa estatal nas estradas e em praticamente todos os outros setores também, ou não a justificam em nenhum caso. É completamente ilógico aplicar um argumento em um caso e deixar de aplicá-lo em todos os outros casos em que é igualmente relevante.¹⁴

Deseconomias Externas

Um fenômeno que enfurece particularmente aqueles que veem as externalidades como justificativa para a intervenção é o fato de que, em condições de tráfego congestionado, cada motorista adicional impõe custos extras a todos os outros, custos que ele não leva em consideração totalmente, resultando em uso não econômico de recursos. Roth apresenta o problema da seguinte forma:

o nível de fluxo de tráfego dependerá das decisões tomadas pelos indivíduos, tomando consideração *dos* custos e benefícios *para eles* associados ao uso da via. Mas, do ponto de vista do tráfego como um todo, esta *é* uma situação insatisfatória, pois o usuário individual da estrada, ao tomar sua decisão, não leva em consideração — na verdade, ele não consegue — os custos que ele impõe aos outros. Ele avalia seus custos privados, mas ignora o uso da estrada, os congestionamentos e os custos comunitários. Segue-se que, enquanto o volume de tráfego em condições de congestionamento for determinado por cada usuário da via considerando apenas seus próprios custos e benefícios, os

¹⁴ Seria consistente, embora sem sentido, aceitar o argumento da externalidade em favor do monopólio governamental de estradas — e da nacionalização de todas as outras indústrias nas quais as externalidades também prevalecem. Para posições opostas, no entanto, o leitor pode consultar *The Road to Serfdom*, de F.A. Hayek (Chicago: University Chicago Press, 1944) e *Collectivist Economic Planning* (Clifton, N.J.: Augustus M. Kelley, 1975), e três livros de Ludwig von Mises, *Bureaucracy* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1969), *Planning for Freedom* (South Holland, Illinois: Libertarian Press, 1974) e *Human Action*, 3ª ed. (Chicago: Henry Regnery, 1966).

volumes de tráfego serão maiores e os custos mais altos do que o socialmente desejável.¹⁵

E A.A. Walters expressa isso da seguinte forma:

Em condições de congestionamento, uma viagem adicional de veículo aumentará o congestionamento. O veículo irá atrapalhar os outros veículos que trafegam pela via e fará com que seus custos aumentem, pois eles perdem mais tempo em engarrafamentos e incorrem em maiores custos de manutenção por quilômetro no trânsito denso. Assim, a decisão de um proprietário de veículo de usar uma rodovia congestionada envolve todos os outros usuários em aumento de custos operacionais.¹⁶

Inquestionavelmente, nas condições atuais, os motoristas de fato ignoram os custos que impõem aos outros motoristas em relação à superlotação. Frequentemente, um motorista leva em consideração os custos de congestionamento impostos a ele por outros, na medida em que tenta evitar ser enredado em amarras, se possível. Mas sugerir que um passageiro se abstenha de viajar por medo de desacelerar os outros é ridículo. Os engarrafamentos endêmicos das horas do rush urbanas são um testemunho eloquente deste fato.

Por que esse comportamento antissocial ocorre em nossas rodovias e não em outras áreas onde seria de se esperar? A razão é que

¹⁵ Roth, *Paying for Roads*, p. 34. Haveman, *The Economics of the Public Sector*, p. 34, escreve o seguinte:

quando o próximo caminhão articulado entra para a auto-estrada com o efeito de atrasar a sua chegada e a de todos os outros motoristas da auto-estrada, você e seus colegas motoristas são objetos de um custo extra. É característico que [...] a pessoa prejudicada suporta “custos” identificáveis pelos quais não é compensada. Além disso, [...] essa pessoa estaria disposta a pagar algo para evitar arcar com os custos indiretos.

¹⁶ A.A. Walters, “The Theory and Measurement of Private and Social Cost of Highway Congestion”, *Econometrica* (outubro de 1968): 11.

nossa rede viária está em um estado caótico de não donidade administrado pelo governo, enquanto outros ambientes nos quais tal comportamento pode ser esperado, mas não aparece, são administrados por empresas privadas.

Podemos perguntar, por exemplo, por que os economistas do selo Roth-Walters-Haveman nunca se preocupam com os frequentadores de cinema que impõem custos de aglomeração aos outros? Por que os “economistas da externalidade” não são eloquentes ao descrever o frequentador de cinema individual (ou freguês da ópera, devoto do punk rock, comprador de supermercado, freguês de hotel, cliente de loja de departamentos, viajante de avião ou mesmo qualquer pessoa que utiliza um recurso que é ativamente procurado por muitos outros ao mesmo tempo) que mostra um desrespeito insensível pelos custos que impõe aos outros?

Uma razão é que a instituição da propriedade privada¹⁷ pode funcionar nessas outras áreas, de modo que as chamadas externalidades possam ser internalizadas. Diz-se que as externalidades são internalizadas quando A, a fonte da externalidade, e B, o destinatário, interagem em propriedade possuída privadamente e podem ser penalizados ou compensados adequadamente pelas externalidades por meio de taxas impostas por C, o proprietário. No caso de não donidade das estradas, que atualmente prevalece, cada motorista adicional, A, impõe custos de congestionamento a todos os outros motoristas, B, e há pouca ou nenhuma razão para A desistir. Mas se a estrada fosse de propriedade privada, seria possível (e de fato lucrativo) para o proprietário, C, reduzir as externalidades negativas, como a

¹⁷ Se o governo cobrasse um preço pelo uso da rodovia, essa taxa de usuário poderia deter o congestionamento e levar os motoristas, de fato, a levar em consideração os custos de congestionamento que impõem aos outros. Para uma análise de por que um sistema rodoviário de propriedade privada é preferível até mesmo a um mecanismo de preços do governo, veja Block, “Free-Market Transportation: Denationalizing the Roads”, capítulo 1 neste volume.

aglomeração, aumentando as tarifas por uso na hora do rush. As potencialidades de lucro de C são diretamente proporcionais ao bom funcionamento das estradas; e quanto menos externalidades negativas, mais atraente será seu local de negócio e mais ele poderá cobrar por comodidades adicionais.

Essa relação pode ser difícil de perceber no caso das estradas, pois não estamos acostumados a pensar nas estradas em termos de donidade privada. Consideremos, então, um exemplo que tornará o processo mais claro. Um bêbado tagarela e arrogante é uma deseconomia externa em uma rua pública (sem dono). Ele assusta os transeuntes, mas, desde que não viole nenhuma lei, nenhum incentivo para conter-se é colocado sobre ele. Deixe esse mesmo digno aparecer em uma boate, no entanto, e ele não será mais um efeito externo para seus colegas clientes. Ele não pode mais afetá-los adversamente e esperar estar livre de contra-sanções. Ele agora se transformou em um passivo financeiro “interno” para o dono da boate. Não é mais verdade que A pode agir sem “levar[r] em consideração esses custos impostos por ele aos outros”, pois C, como proprietário do local, tem o direito legal de forçar A a levar em conta essas imposições por expulsá-lo do local, se necessário. No clube privado, as vítimas (B) das ações desagradáveis de A deixam de carregar o fardo completo. Embora sejam os primeiros sofrendores dos excessos de A, é trabalho de um momento partir para pastos mais verdes de boate. O verdadeiro perdedor é C, que corre o risco de perder não apenas a receita, mas todo o seu investimento, caso sua boate se torne conhecida como uma que tolera gente como A. A existência de seguranças e guardas particulares mostra que os proprietários de boates levam a sério a ameaça de deseconomias externas oferecidas pelos bêbados do mundo.

O cinema drive-in nos fornece um caso em que a economia externa foi internalizada com sucesso. Quando os filmes pornográficos foram exibidos pela primeira vez em cinemas ao ar livre próximos às rodovias, eles causaram um grande alvoroço. Fileiras e mais fileiras de

carretas foram vistas estacionadas nas margens das estradas, seus operadores empoleirados em cima de seus táxis para ver sem pagar entrada. Esses espectadores, B, receberam a externalidade positiva (ou seja, a visão da tela) de A, os donos do teatro. Se esta situação tivesse continuado, poderia ter criado um subinvestimento em teatros ao ar livre, em comparação com o caso em que todos os espectadores eram obrigados a pagar a entrada. Desnecessário dizer que não durou muito. Em pouco tempo, os proprietários em questão ergueram cercas mais altas, obrigando todos aqueles que valorizavam a vista a pagar por ela. A não estava mais concedendo um benefício a B, sem poder cobrar dele por isso. Com o advento da cerca, a visão livre dos caminhoneiros foi cortada. A escolha aberta a B era ver o filme e pagar por ele, ou não pagar e não assistir. Se a não exclusibilidade é a marca registrada da externalidade, então a capacidade de excluir os não pagadores dos benefícios, como aqui proporcionado pela cerca, é a chave para a internalização.

Foi levantada a objeção de que um mercado privado de estradas resultaria em subinvestimento porque os desenvolvedores privados não seriam capazes de colher os benefícios de seus esforços associados ao aumento do valor da terra e à redução dos custos de transporte de mercadorias. Rejeitando a livre iniciativa, a maioria dos economistas pede, em vez disso, aumento dos impostos sobre a propriedade sobre o aumento do valor do terreno adjacente a uma rodovia pelo valor do ganho atribuível aos maiores benefícios conferidos à propriedade pela estrada.¹⁸ Como vimos, no entanto, esse argumento não tem mérito. Benefícios externos não levam ao subinvestimento. Pelo contrário, o futuro construtor de estradas pode recuperar os ganhos internalizando a potencial externalidade. A facilidade com que isso pode ser feito fica

¹⁸ David M. Winch, *The Economics of Highway Planning* (Toronto: University of Toronto Press, 1963), p. 130, por exemplo, pede “impostos destinados a recuperar dos proprietários os custos da via atribuíveis ao tráfego que conferiu benefícios a essa propriedade”.

evidente quando refletimos sobre o fato de que, antes do início do processo de construção propriamente dito, o empreendedor é o único que sabe onde a estrada está prevista para ser localizada (ou mesmo que uma estrada se destina a ser construída). Tudo o que o construtor em potencial precisa fazer é comprar um território que provavelmente ganhará valor com sua estrada aos preços baixos e antigos, que não refletem os valores aumentados que provavelmente serão transmitidos pela rodovia.¹⁹

A lógica desse argumento não é perdida pelos economistas mainstream. Por exemplo, Cooper afirma perspicazmente:

Nas proximidades imediatas de um corredor de transporte, os valores da terra urbana tendem a aumentar a uma taxa muito maior desde o início da construção da instalação até algum tempo após a instalação estar em operação. Aumentos que são mais do que o dobro ou mesmo o triplo da taxa de crescimento predominante são comuns. Existe uma forte razão para a realização pública e não privada desse aumento no valor da terra. Argumenta-se que, como o dinheiro dos pagadores de impostos rendeu o incremento, os pagadores de impostos deveriam receber o retorno. Esse raciocínio poderia justificar a compra de um direito de passagem um pouco mais amplo do que o necessário para a construção real das instalações, obtendo assim maior flexibilidade com relação à escolha do modo e ao projeto.²⁰

O único problema com essa afirmação, do nosso ponto de vista, é que Cooper ignora a possibilidade de que o capitalista também possa comprar “um direito de passagem um pouco mais amplo do que o

¹⁹ Ele pode não ser capaz ou mesmo estar disposto a comprar todo o terreno que pode ser beneficiado com sua construção, mas isso não afetará a viabilidade de estradas privadas mais do que o advento dos helicópteros, capazes de ver até mesmo as cercas mais altas, arruinaram a possibilidade de um mercado privado de cinema ao ar livre.

²⁰ Norman L. Cooper, *Urban Transportation: An Answer* (Bloomington: Bureau of Business Research, Indiana University, 1971), p. 23.

necessário para a construção real das instalações”. Se houver qualquer dúvida sobre qual instituição, iniciativa privada ou governo, seria mais capaz de prever qual terra se beneficiaria e manter os planos em segredo até que a compra real fosse feita, etc., parece haver pouca dúvida de que o mercado venceria sem margem para dúvidas. O teste de lucros e prejuízos por si só deve garantir isso.

No entanto, o problema é mais profundo. É amplamente afirmado que o mercado não pode funcionar, dadas as economias externas. Argumenta-se então que o governo poderia agir de forma a dissipar as externalidades positivas. *A fortiori*, devemos concluir que o mercado também pode internalizar essas externalidades, e ainda por cima de forma mais eficaz.

O “Maligno” Free Rider

A acusação contra a donidade privada de estradas às vezes é revertida. Em vez do proprietário da rodovia ser acusado de não construir o suficiente, o não usuário da rodovia que se beneficia sem custo é castigado como um “free rider” que “se recusa” a pagar pelos benefícios que recebe. Mas certamente ele não pediu esses benefícios e, em nenhum caso, pode-se alegar que os contratou.

Vamos agora considerar os ganhos concedidos aos consumidores de bens finais que se beneficiam porque os bens agora podem ser despachados com mais facilidade. Se uma proporção muito grande dos benefícios criados pela rodovia for fornecida gratuitamente, os consumidores ganharão com bens de preço mais baixo, mas uma empresa privada pode ser incapaz de cobrir seus custos. Mas, com o advento da internalização da externalidade, o proprietário da estrada receberá o pagamento pelos benefícios que está proporcionando. O processo é simples. Tudo o que o proprietário da estrada precisa fazer é cobrar um preço pelo uso da rodovia mais ou menos compatível com a economia nas taxas de transporte gerada pela instalação. A estrada

ainda beneficiará seus usuários (os transportadores) e seus clientes (os consumidores finais), mas não haverá benefícios vazando ou transbordando, por assim dizer, “de graça”. Tais benefícios serão pagos, dado um preço que ainda torna lucrativo para um caminhoneiro usar a estrada. Este ponto é feito por Brownlee e Heller da seguinte forma:

Que as rodovias podem reduzir os custos de transporte, sem dúvida, é verdade; mas esta verdade não justifica impostos especiais para fins de rodovias cobrados de pessoas que não usam as rodovias. Na medida em que os caminhoneiros pagam pelo uso das rodovias, as pessoas que não usam diretamente as rodovias podem ajudar a pagar os custos das rodovias indiretamente por meio do sistema de preços. Se as taxas apropriadas pelo uso das rodovias fossem cobradas dos militares, os não usuários também pagariam indiretamente pelas rodovias com os fundos de impostos gerais gastos por eles nos serviços rodoviários. Os alegados benefícios das rodovias para aqueles que não as usam diretamente são principalmente ilusões decorrentes da falha em cobrar adequadamente dos usuários das rodovias pelos serviços prestados pelo sistema rodoviário.²¹

Sem esse insight, pode-se supor que as rodovias envolvem necessariamente a criação de um benefício externo pela empresa construtora de estradas em benefício do resto do público. Segundo esse raciocínio, na medida em que as rodovias são importantes para o esforço de defesa nacional, a população em geral ganha com elas uma medida de segurança. Mas a declaração de Brownlee-Heller mostra que esse argumento é falso, pois se os militares, como qualquer outra pessoa, fossem obrigados a pagar pelo (potencial) uso da estrada, então as estradas não seriam mais uma externalidade positiva do que sapatos, chumbo, papel, ou qualquer outro material utilizado pelo exército.

²¹ O.H. Brownlee e Walter W. Heller, “Highway Development and Financing”, *American Economic Review* (maio de 1956): 236.

A afirmação de Brownlee-Heller não passou sem contestação, no entanto, na literatura econômica. De acordo com William D. Ross:

Os usuários da rodovia não podem teoricamente ou praticamente avaliar o custo total de fornecer baixo volume de tráfego conectando rodovias e vias de acesso e ruas. Alguns dos benefícios de tais estradas são percebidos em formas diferentes do uso direto dessas estradas, mas os benefícios são mais do que “ilusões decorrentes da falha em cobrar os usuários das rodovias adequadamente pelos serviços prestados pelo sistema rodoviário”. Algumas receitas de usuários não rodoviários são necessárias se for necessário fornecer suporte adequado para melhorias nas rodovias.²²

Mas a resposta de Ross é insatisfatória. Ele não cita nenhuma razão teórica pela qual a esmagadora maioria dos benefícios (ou pelo menos o suficiente para tornar a construção de estradas lucrativa) não pode ser capturada em receita para o proprietário da estrada privada. Vimos como o empreendedor seria capaz de captar o aumento do valor da terra comprando-a pelos antigos preços mais baixos. E o mesmo princípio pode ser aplicado a outras importantes fontes de externalidades. Ross também não conseguiu contrariar a alegação de Brownlee-Heller de que um preço cobrado pelo uso da rodovia acabaria com os benefícios gratuitos fornecidos àqueles que usam as estradas indiretamente. Na verdade, ele ignora esse ponto.

Ross aponta um problema prático: “Como uma questão prática, a utilidade do serviço ou o valor do serviço não pode ser usado como base para precificar serviços rodoviários para o usuário da rodovia, exceto no caso muito limitado de rodovias com pedágio.” Mas inovações modernas em mecanismos eletrônicos de contagem e computadores retiraram a força desse argumento, se é que algum dia ele foi válido. Devemos concluir que os benefícios externos neste caso são, nas

²² William D. Ross, “Comment”, em *ibid.*, p. 257.

palavras de Brownlee e Heller, “ilusões decorrentes da falha em cobrar adequadamente dos usuários das rodovias pelos serviços prestados pelo sistema rodoviário”.

Tomemos um caso bem diferente. Uma mulher atraente passeando pela rua de minissaia oferece um benefício externo.²³ Ela é um deleite para os outros pedestres, mas não pode cobrar deles por esses prazeres visuais.²⁴ Os destinatários, de acordo com a teoria, no entanto, são os “free riders”, que se beneficiam sem pagar sua “parte justa” dos custos. Eles devem ser forçados a pagar? Embora os exemplos citados pelos defensores da visão de que os free riders devem ser obrigados a pagar pelos benefícios recebidos sejam geralmente muito mais sóbrios, o caso da minissaia é perfeitamente análogo. Em todos os casos, os chamados benefícios do free rider chegam a ele sem serem solicitados. Se é ridículo insistir que ele pague por uma visão não convidada das pernas de uma mulher, é igualmente ridículo insistir que ele seja cobrado, por meio do pagamento de impostos, pelas perdas que acompanham o “transporte de todos os tipos”.²⁵ E chamar esse pagamento forçado de “justificado”, como costuma ser feito, é ser culpado de uma clara violação da economia *wertfrei* ou livre de valores. Nenhum juízo de valor decorre logicamente de postulados estritamente econômicos. Uma vez que estamos aqui preocupados apenas com o que

²³ Para a maioria dos homens, isso é. Aos olhos de mulheres competitivas, homossexuais, talvez, e estritos clérigos fundamentalistas, presumivelmente, ela é tudo menos isso. (A seguir, trataremos da questão do que é bom para um não ser para outro.)

²⁴ Mesmo essa externalidade pode ser internalizada pelo mercado sempre atento e vigilante. Para um relato de como isso é realizado pela administração do restaurante Maxwell’s Plum, na cidade de Nova York, veja *New York Magazine*, março de 1978, e para um relato semelhante envolvendo o restaurante Sardi’s, veja *United Magazine*, novembro de 1982.

²⁵ George M. Smerk, *Urban Transportation: The Federal Role* (Bloomington: Indiana University Press, 1965), p. 230, escreve: “Como o público em geral se beneficia de um aumento na oferta de transporte de todos os tipos, as receitas fiscais do público em geral podem ser usadas com justiça para compensar as perdas.”

a economia, e não a ética, pode nos ensinar, não consideramos a questão do que, se alguma coisa, justificaria a extração de pagamentos coercitivos de free riders. Devemos nos contentar com a observação de que o recebimento de serviços não solicitados certamente não pode fazê-lo.

Se o argumento do free rider fosse realmente válido, abriria uma caixa de Pandora de proporções verdadeiramente monumentais. Por exemplo, um bandido poderia se aproximar de qualquer pessoa que caminhasse por uma rua, sorrir para ele²⁶ e depois pedir ao destinatário do sorriso um pagamento de qualquer valor arbitrário (pois o valor do benefício que o free rider supostamente desfruta não foi estabelecido por qualquer defensor dessa visão). Se o burguês honesto se recusa a pagar, o bandido tem tanto (ou tão pouco) direito de forçá-lo a fazê-lo quanto Smerk, ou seus agentes, o governo, de obrigar o cidadão comum a pagar pelos benefícios que recebe do “transporte de todos os tipos”.

O chamado problema do free rider não se limitaria, entretanto, a tais exemplos fantasiosos, pois nossas vidas estão repletas de tais fenômenos. Como Murray Rothbard escreveu:

A dificuldade com esse argumento é que ele prova demais. Pois qual de nós ganharíamos algo parecido com nossa renda real atual, não fosse pelos benefícios externos que obtemos das ações dos outros? Especificamente, a grande acumulação moderna de bens de capital é uma herança de todas as poupanças líquidas de nossos ancestrais. Sem eles, independentemente da qualidade de nosso próprio caráter moral, estaríamos vivendo em uma selva primitiva. A herança de capital monetário de nossos ancestrais é, obviamente, simplesmente herança de ações nessa estrutura de capital. *Somos todos, portanto, free riders do passado. Também*

²⁶ Ou faça qualquer outra coisa, seja qual for, que teoricamente possa ser interpretada como benéfica para o free rider. Lembre-se, não foi provado que o free rider deva admitir ser um beneficiário. Smerk e outros escritores estão dispostos apenas a assumir que o público em geral se beneficia de um aumento na oferta de transporte.

*somos free riders do presente, porque beneficiamos do investimento contínuo dos nossos semelhantes e das suas competências especializadas no mercado. Certamente a grande maioria de nossos salários, se assim pudessem ser imputados, seria devido a essa herança da qual somos free riders. O proprietário de terras não tem mais incremento imerecido do que qualquer um de nós. Todos nós devemos sofrer confisco, portanto, e ser tributados por nossa felicidade? E quem então receberá o saque? Nossos ancestrais mortos que foram nossos benfeitores ao investir o capital?*²⁷

Bens Públicos

Outra linha de ataque à possibilidade de um livre mercado de estradas é aquela centrada no conceito de bens “públicos” ou “coletivos”. Um bem público puro é definido por Haritos como aquele, como um circo ao ar livre, ou defesa nacional, “que todos desfrutam em comum no sentido de que o consumo de tais bens por cada indivíduo não leva a nenhuma subtração do consumo de qualquer outro indivíduo desse bem”.²⁸ O oposto disso é o puro “bem de consumo privado, como pão, cujo total pode ser dividido entre duas ou mais pessoas, com um homem tendo um pão a menos se outro ganha um pão a mais”.²⁹

Samuelson reconhece os aspectos polares dessa divisão de bens:

Obviamente, estou apresentando um forte caso polar. [...] O empirista cuidadoso reconhecerá que muitos — embora não todos — dos casos realistas de atividade governamental podem ser

²⁷ Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State: A Treatise on Economic Principles* (Princeton, N.J.: D. Van Nostrand, 1962), pp. 888–89; ênfase adicionado.

²⁸ Z. Haritos, “Theory of Road Pricing”, *Transportation Journal* (primavera de 1974): 54.

²⁹ Paul A. Samuelson, “Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure”, *Review of Economics and Statistics* (novembro de 1955): 350.

analisados frutiferamente como uma espécie de mistura desses dois casos polares extremos.³⁰

Como vimos no caso das meias, não há uma linha divisória clara entre as duas categorias e, além disso, nenhum critério pelo qual o observador desinteressado consiga distinguir objetivamente entre um bem privado, um bem público e uma mistura dos dois. Consideremos três exemplos.

Primeiro, na medida em que o pão é uma fonte de economias externas, ele é um bem público, e não privado, uma vez que esses benefícios externos são “desfrutados por todos em comum”. Em outras palavras, enquanto o próprio pão pode ser um bem privado no sentido de que se uma pessoa tem mais, outra necessariamente tem menos, o pão mais seus inseparáveis efeitos de vizinhança é um bem coletivo, uma vez que as externalidades do pão que beneficiam o Sr. D. não subtraia de forma alguma daqueles usufruídos pelo Sr. E. O ganho do Sr. D das externalidades, novamente nas palavras de Haritos, “não leva a nenhuma subtração do consumo desse bem por qualquer outro indivíduo”.³¹

Segundo, ao contrário do que se pode supor, um circo ao ar livre não precisa ser um bem coletivo. Se uma cerca for colocada em torno das festividades e uma taxa for cobrada pela entrada, os benefícios externos não mais se infiltrarão no público em geral. Além disso, se ninguém na vizinhança gosta de circo, então não é um bem de jeito nenhum. No entanto, se tantas pessoas gostam de circo que resulta em aglomeração, então não será verdade que o prazer de uma pessoa no

³⁰ Ibid.

³¹ Sobre esse ponto, veja Stephen Enke, “More on the Misuse of Mathematics in Economics: A Rejoinder”, *Review of Economics and Statistics* (maio de 1955): 131–33; Julius Margolis, “A Comment on the Pure Theory of Public Expenditure”, *Review of Economics and Statistics* (novembro de 1955): 247–49; e Charles M. Tiebout, “A Pure Theory of Local Expenditures”, *Journal of Political Economy* (outubro de 1957): 417.

espetáculo não prejudicará o de outra. Em vez disso, na pressão por uma boa visão, a boa posição de uma pessoa implicará necessariamente em uma posição ruim, ou nenhuma, para outra.³²

Um terceiro caso, defesa nacional, é uma das mais falsas pistas falsas. Este caso é de tão grande renome e tão antigo com a tradição que quase não foi contestado. Mas, na verdade, a defesa nacional não se encaixa bem na definição de bem público. Um problema decorre de gostos diferentes: nem todos veem a defesa nacional da mesma forma. Nas palavras de Rothbard, “um pacifista absoluto, um crente na não-violência total, vivendo na área [protegida], *não* se consideraria protegido [...] ou [como] recebendo serviço de defesa”.³³ Longe de ser um *bem* coletivo, a chamada defesa seria considerada um passivo. Além disso, a proteção de defesa é ofertada por meio da intermediação de bens e serviços físicos tangíveis que certamente são limitados em oferta — se uma pessoa ou localidade tem mais deles, outra precisa ter menos. De acordo com Rothbard: “Um anel de bases de defesa ao redor de Nova York, por exemplo, reduz a quantidade possivelmente disponível ao redor de San Francisco.”³⁴

Além disso, ao contrário da definição de bens públicos, os efeitos externos positivos da defesa nacional podem ser amplamente internalizados. Embora possa não ser possível excluir todos os não pagadores da proteção, não há evidências indicando que a internalização não possa ser feita para funcionar razoavelmente bem.

Como isso pode funcionar? Podemos dividir o país em seções de acordo com o entusiasmo com que a maioria das pessoas em uma área

³² Rothbard, *Man, Economy, and State*, p. 884.

³³ *Ibid.*, p. 885.

³⁴ Isto não pretende ser uma apresentação exaustiva de um livre mercado de serviços de defesa. Tal tratamento nos levaria muito além do escopo deste artigo, mas o leitor interessado pode consultar Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nova York: Macmillan, 1973), caps. 11, 13; e *idem*, *Power and Market* (Menlo Park, Calif.: Institute for Humane Studies, 1970), cap. 1; bem como Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man*, cap. 6.

provavelmente receberá uma agência de defesa privada dedicada à sua proteção contra inimigos estrangeiros. Assim, Orange County, Califórnia, partes do Arizona, o extremo oeste e o velho sul podem ser considerados altamente interessados em salvaguardar suas liberdades dessa maneira. O centro da Pensilvânia, lar dos pacifistas menonitas, amish e outros povos alemães da Pensilvânia, junto com o Upper West Side de Manhattan e Ann Arbor, Michigan, baluartes do liberalismo e do sentimento antiguerra, muito provavelmente seriam indiferentes em sua recepção de tal empreendimento. O resto do país cairia em algum lugar entre esses dois extremos.

Uma forma de internalização das externalidades, no que poderíamos chamar de “nível macro”, seria a utilização de cláusulas restritivas. As pessoas poderiam simplesmente se recusar a vender suas casas (ou alugar seus apartamentos) para aqueles que não concordassem, e também obrigar todos os futuros proprietários a concordar com um contrato que exigia pagamentos a uma empresa de defesa. Embora possa haver alguns redutos e reclusos, a maioria das pessoas nessas áreas logo acharia interessante se inscrever. E da mesma forma, as áreas do país com preferência menos desenvolvida por tais serviços tenderiam a ter proporcionalmente menos provisão de defesa.

No que pode ser chamado de “nível micro”, a companhia de defesa pode, em algum momento, anunciar que aqueles que não pagaram pelo serviço não seriam mais protegidos por seu pessoal. A companhia, é claro, continuaria a proteger seus próprios membros pagantes e os ataques indiscriminados à vizinhança seriam repelidos. Quaisquer ataques que interferissem com os clientes pagantes seriam passíveis de retaliação por parte da companhia de defesa. Mas, é claro, um ataque apontado contra inadimplentes, que não interferisse em nada com os clientes, seria ignorado pela companhia. Diante dessas condições, a prestação do serviço de defesa perde grande parte de suas

qualidades de bem público.³⁵ As pessoas que pagavam pelo serviço o recebiam; outros não. Como em tantos outros casos, a noção de bem coletivo ou público é uma ilusão criada pela ausência de um mercado real. O funcionamento eficaz do mercado depende de exclusibilidade. Mas o ponto importante é que *a exclusibilidade não é uma característica inerente dos bens*. Em vez disso, a capacidade de excluir os não pagadores dos benefícios é algo que pode ser aprendido, que precisa ser aprendido, se o mercado quiser funcionar. Não podemos primeiro proibir a operação do mercado (por preempção do governo) e depois concluir que um mercado não poderia funcionar devido à sua incapacidade de excluir os beneficiários que não pagam. É claro que seria muito difícil para um mercado que até então foi proibido de entrar repentinamente em operação efetiva (e é muito mais difícil, como vimos, imaginar o funcionamento de tal mercado). Mas essa dificuldade não é resultado de nada intrínseco. É porque a construção de cercas maiores e melhores, a criação de dispositivos de bloqueio mais sofisticados, etc., só podem vir com a prática; se não há mercado em operação, não há chance para a experimentação das habilidades, instituições e gestão necessárias ao seu desenvolvimento.

Bish e Warren afirmam que todos os “bens públicos ou coletivos [...] são 'não empacotáveis'; isto é, em princípio, ninguém pode ser excluído de consumi-los”.³⁶ Mas eles estão incorretos. Como vimos, mesmo no caso da defesa nacional, o caso paradigma do bem coletivo, existem métodos e instituições potenciais para excluir não pagadores. Não há nada, em princípio, que impeça a exclusibilidade — há apenas uma falta de histórico de operação de mercado nessa área e os poderes limitados de imaginação por parte dos economistas.

³⁵ Bish e Warren, “Scale and Monopoly Problems in Urban Government Services”, p. 100.

³⁶ Para exemplos de exclusibilidade de usuários de estradas, veja Haritos, “Theory of Road Pricing”, pp. 55–56.

Uma observação interessante sobre o problema de definição de usar a defesa nacional como um exemplo de bem público é considerada por Charles M. Tiebout. Tiebout contrasta a defesa nacional com a radiodifusão, que ele considera não ser um bem coletivo.

Parece haver um problema relacionado com o aspecto das economias externas dos bens públicos. Certamente uma transmissão de rádio, como a defesa nacional, tem o atributo de que o prazer de A não deixa B em situação pior; ainda assim, isso não implica que a radiodifusão deva, no sentido normativo, ser um bem público. [...] A diferença entre defesa e transmissão é sutil, mas importante. Em ambos os casos, existe o problema de determinar o nível ótimo de produção e o nível correspondente de impostos sobre benefícios. No caso da transmissão, no entanto, A pode estar bastante disposto a pagar mais impostos do que B, mesmo que ambos tenham a mesma “capacidade de pagar” (supondo que os benefícios sejam determinados). A defesa é outra questão. Aqui A não está contente que B deva pagar menos. A faz o *juízo social* de que a preferência de B *deveria* ser a mesma. A preferência de A, expressa como uma despesa anual de defesa como \$42,7 bilhões e representando a visão da maioria, determina o nível de defesa. Aqui, as de A podem achar que as de B *deveriam pagar* a mesma quantia de impostos sobre benefícios.³⁷

Problemático e intrigante é a importação de juízos de valor para a análise. Parece que o conceito de “bem público” foi oferecido em um sentido científico, não normativo. O que, então, devemos fazer com a afirmação: “A transmissão deve, em um sentido normativo, ser um bem público”? No espírito das definições oferecidas, alguém poderia pensar que a transmissão (ou qualquer outro serviço ou bem) é ou não é um bem público, e que julgamentos normativos não vêm ao caso. Este não

³⁷ Tiebout, “A Pure Theory of Local Expenditures”, p. 417; ênfase adicionado.

é o caso, no entanto, pois mais adiante na citação aprendemos que o “julgamento social” de A é tudo o que é necessário para justificar que B “deveria pagar” pela defesa nacional. Mas o que é um “julgamento social” em oposição, por exemplo, a um “julgamento privado”? E com que autoridade A, um mero indivíduo, pode fazer um “julgamento social”, seja ele qual for? Suponha que seja considerado “julgamento social” de A que B deva, por meio de impostos, pagar por abridores de lata. Esse julgamento converte automaticamente esses implementos em bens coletivos? Além disso, por que precisamos assumir que A está contente com o fato de B pagar menos impostos pelo rádio, mas não pela defesa? Não podemos inverter isso e supor que, embora A esteja disposto a que B pague menos pela defesa, ele não está tão inclinado quando se trata de rádio? Existe algo intrínseco aos bens “rádio” e “defesa” que impeça essa inversão? E se as preferências de A fossem realmente invertidas, isso provaria que o rádio, e não a defesa, é um “verdadeiro” bem coletivo?

Talvez devêssemos contar com a instituição da “democracia”, pois Tiebout cita o apoio da maioria à preferência de A. É o majoritarismo, então, que coloca o lado vencedor em posição de rotular sua visão de “julgamento social”. Mas isso está muito longe da definição inicial de um bem coletivo. Se isso é tudo o que seu argumento significa, Tiebout poderia muito bem ter nos poupado de toda a ladainha sobre externalidades, bens públicos e o fato de que o prazer de A não deixa B em situação pior. Tudo o que ele precisava dizer é que, se e quando, por qualquer motivo, a maioria dos eleitores elegíveis decidir que algum bem específico deve ser fornecido pelo governo, ora então que assim seja.

Placas de Sinalização e Bens “Gratuitos”

Se classificar um bem como “público” implica que a utilização desse bem por uma pessoa não prejudica a de outra, então definir

estradas como um “bem público” apresenta outro problema. Se, em rodovias congestionadas, algum motorista impõe custos a todos os outros, a classificação das rodovias como um bem público falha. Por outro lado, se as estradas realmente são um exemplo de bem público, então, por definição (mas ao contrário das evidências), um motorista não pode impor custos a outros em condições de superlotação.

Segundo Samuelson, “nenhum sistema de precificação descentralizado pode servir para determinar de forma otimizada [os] níveis de consumo coletivo”. E por que isso acontece? “É do interesse egoísta de cada um dar falsos sinais, fingir ter menos interesse em uma dada atividade de consumo coletivo do que realmente tem.”³⁸ É por essa razão que Savas sustenta que “os bens públicos são devidamente pagos pelo público em geral, pois seus benefícios não podem ser cobrados de consumidores individuais ou de pequenos grupos coletivos”.³⁹

Para uma interpretação mais elaborada desse ponto de vista, recorremos a Haveman:

A colocação de placas em uma rodovia, por exemplo, é um bem público. Os benefícios não podem ser negados a quem trafega pela estrada. Da mesma forma, quando uma sociedade fornece defesa nacional, os benefícios revertem para todos os seus cidadãos. Por ser tão caro racionar o sistema de ruas da cidade depois de implantado, elas também são bens públicos.

Como ninguém pode ser economicamente excluído dos benefícios de um bem público uma vez fornecido, as empresas privadas não têm incentivo para produzir e comercializar essas mercadorias. Qualquer comprador em potencial se recusaria a pagar algo parecido com o valor da mercadoria para ele. Na

³⁸ Paul A. Samuelson, “The Pure Theory of Public Expenditure”, *Review of Economics and Statistics* (novembro de 1954): 388–89.

³⁹ E.S. Savas, “Municipal Monopoly vs. Competition in Delivering Urban Services”, em Willis D. Hawley e David Rogers, eds., *Improving the Quality of Urban Management*, vol. 8: *Urban Affairs Annual Review* (Beverly Hills, Calif.: Sage Publications, 1974): 483.

verdade, ele provavelmente expressaria uma relutância em pagar qualquer coisa por isso. Ele raciocinaria: “Se eu simplesmente ficar quieto e me recusar a pagar, posso obter o benefício do bem de qualquer maneira, se alguém mais adiante o fornecer para si mesmo — afinal, é um bem público.” No entanto, se cada comprador raciocinar dessa maneira (e presumivelmente o fará), o bem não será fornecido. Bens públicos só serão fornecidos se uma ação coletiva, geralmente por meio de um governo, for tomada. Somente por meio da ação coletiva pode ser assegurada a disponibilidade de bens públicos valiosos.⁴⁰

Desnecessário dizer que há muitos problemas convincentes com esse argumento. Como vimos, a sinalização viária é um bem público apenas quando a donidade privada é proibida e nenhum preço é cobrado. Torna-se um bem privado assim que as externalidades são internalizadas pelo mercado. É fácil ver este ponto. Ninguém, afinal de contas, chamaria placas em bens públicos de uma loja de departamentos de propriedade privada. Mas os benefícios das placas, geralmente afixados em cada andar, bem como em elevadores e escadas rolantes, indicando os departamentos localizados nos vários andares, “não podem ser negados a quem circula” na loja. Existe um caso, por analogia, para tornar o governo responsável por informar as pessoas onde vestidos, roupas esportivas e utensílios domésticos podem ser encontrados?

Voltemo-nos agora para a doutrina da preferência revelada. Ela também tem falhas graves. É nossa opinião que, à parte as interferências do governo no mercado, todos os benefícios externos, repercussões, etc., tenderão a deixar de existir, desde que sejam significativos o suficiente para tornar lucrativo para a iniciativa privada internalizá-los. Por exemplo, se os custos de construção de uma cerca alta ao redor do cinema drive-in forem menores do que o valor (descontado) das receitas

⁴⁰ Haveman, *The Economics of the Public Sector*, pp. 42–43.

adicionais que o proprietário espera receber como resultado de sua construção, ele a construirá. Se os custos excederem os benefícios deriváveis, ele não construirá a cerca. Mas se os benefícios a serem recebidos são tão baixos, então as externalidades e os efeitos secundários provavelmente não desencorajam o empresário de fornecer o serviço em primeiro lugar.

Tem sido contestado que o governo pode fornecer a internalização gratuitamente e, portanto, pode ser mais eficiente do que o mercado (apesar dos incentivos de lucros e prejuízos). Vamos construir um exemplo. Suponha que em uma sociedade de cem pessoas cada uma se beneficie da provisão de um “bem público” no alcance de \$10. E suponhamos também que o custo de fornecer o bem, em termos de alternativas renunciadas, seja de apenas \$50. Assim, com um benefício total de \$1.000, menos um custo de \$50, haveria um lucro de \$950 nesse empreendimento. O único problema é que, embora cada uma das cem pessoas indubitavelmente se beneficie até a quantia de \$10, devemos também considerar o custo — vamos supor, \$1.000.000 — de erguer uma cerca suficiente para impedir que essas pessoas desfrutem dos benefícios de graça. Portanto, não pode ser uma proposta paga para a livre iniciativa. Mas o que o governo pagará? Em vez de desperdiçar \$1.000.000 na cerca, o estado simplesmente recupera o custo de \$50 taxando \$0,50 de cada uma das cem pessoas e, em seguida, fornece o serviço a todos os interessados “de graça”.

Podemos, como economistas estritamente livres de valores, concluir que o governo maximizará a utilidade agindo assim? Sugiro que não podemos. Não podemos, a menos que, além de todos os fatos apresentados até aqui, assumamos que nenhuma das cem pessoas se ressentirá de ser forçada a contribuir para o esquema por meio de impostos compulsórios. E isso não temos motivos para fazer. Em outras palavras, mesmo mantendo a suposição de que cada pessoa valora seus benefícios do projeto em \$10, e que cada um percebe que o plano do governo vai custar a ele, assim como a todos os outros, apenas \$0,50,

ainda é concebível que uma pessoa vai se ressentir tanto de ser forçado a fazer algo, mesmo “para seu próprio bem”, que os custos para ele excederão amplamente o ganho de \$9,50 que ele espera obter.

Negar essa possibilidade é fazer uma suposição implícita da validade das comparações interpessoais de utilidade. Para justificar a ação do governo com base na utilidade neste caso, deve-se assumir que todas as cem pessoas são idênticas, no que diz respeito à utilidade, ou, no mínimo, que os benefícios derivados das noventa e nove superam as perdas de renda psíquica de um descontente. Na verdade, a suposição da comparação de utilidade interpessoal não está meramente implícita no pensamento dos economistas mainstream. Samuelson, por exemplo, fala de uma “função de bem-estar social que gera julgamentos interpessoais”⁴¹ e então desenha um mapa de curva de indiferença que engloba as utilidades de duas ou mais pessoas diferentes.⁴²

Entretanto, esse procedimento é cientificamente inválido, pois não há unidades com as quais medir ou comparar felicidade ou utilidade. Podemos, no discurso comum, dizer que uma criança gosta mais de picles do que outra e que, portanto, caso surja alguma escassez temporária em casa, o “amante de picles” deve comer primeiro. Mas, falando assim, não temos em mente nenhuma unidade de felicidade. Não imaginamos que uma criança ame picles em um grau de, digamos, 48,2 unidades de felicidade, a outra criança apenas 24,1 unidades e que, portanto, a primeira criança goste de picles exatamente o dobro da outra.

Rothbard nos diz que

nunca há possibilidade de *medir* aumentos ou diminuições de felicidade ou satisfação. Não só é impossível medir ou comparar mudanças na satisfação de diferentes pessoas; não é possível medir mudanças na felicidade de qualquer pessoa. Para que

⁴¹ Samuelson, “Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure”, p. 351.

⁴² *Ibid.*, p. 352.

qualquer medição seja possível, deve haver uma unidade eternamente fixada e objetivamente dada com a qual outras unidades possam ser comparadas. Não existe tal unidade objetiva no campo da avaliação humana. O indivíduo deve determinar subjetivamente por si mesmo se está melhor ou pior como resultado de qualquer mudança. Sua preferência só pode ser expressa em termos de escolha simples ou *classificação*. Assim, ele pode dizer: “Estou melhor” ou “Estou mais feliz” porque foi a um concerto em vez de jogar bridge, [...] mas seria completamente sem significado para ele tentar atribuir unidades de acordo com sua preferência e dizer: “Estou duas vezes e meia mais feliz por causa dessa escolha do que se estivesse jogando bridge.” Duas vezes e meia *o quê?* Não há unidade possível de felicidade que possa ser usada para fins de comparação e, portanto, de adição ou multiplicação. Assim, os valores não podem ser medidos. [...] Eles só podem ser classificados como melhores ou piores.⁴³

Se, então, é impossível fazer comparações de utilidade interpessoal, não podemos, como economistas científicos, concluir que a intervenção do governo na produção de “bens públicos” levará inequivocamente a um aumento no bem-estar.

⁴³ Rothbard, *Man, Economy, and State*, pp. 15–16. Veja também John V. Krutilla, “Welfare Aspects of Benefit Cost Analysis”, em Howard G. Schaller, ed. *Public Expenditure Decisions in the Urban Community* (Baltimore, Maryland: Johns Hopkins Press, 1963), p. 227 e Edward F. Renshaw, “The Economics of Highway Congestion”, *Southern Economic Journal* (abril de 1962): 374. Winch, *The Economics of Highway Planning*, p. 38 escreve que “a menos que façamos algumas suposições sobre comparações interpessoais [de utilidade], a economia não pode oferecer nenhuma ajuda em problemas de política como o do planejamento de rodovias”.

Mensurando o Imensurável

Para evitar essas dificuldades, os economistas dos efeitos de vizinhança tentaram medir as externalidades. No entanto, grandes números de estatísticas impressionantes não foram divulgados. Em vez disso, o trabalho desses economistas tem sido uma espécie de “metamensuração”, um prolegômeno para qualquer medição futura; medidas de benefícios foram desenvolvidas e discutidas, mas ninguém, até agora, ofereceu quaisquer conclusões definitivas que pretendam avaliar os benefícios externos recebidos com qualquer grau de exatidão. Mohring, em uma declaração típica, escreve: “as medidas de benefícios desenvolvidas neste artigo ignoram as externalidades — mais ou menos, pecuniárias ou tecnológicas. Minha desculpa básica para essa deficiência é a convencional: faltam os dados necessários para atribuir valores em dólares às externalidades.”⁴⁴

Há de fato uma falta de dados colocando valores em dólares em externalidades. O problema parece ser, a julgar pela citação acima, um mero acidente: os economistas, por alguma razão (implicitamente) sem importância, ainda não começaram a medição real. Mas nesta era de estatísticas, isso é realmente intrigante. Certamente alguns economistas deveriam ter parado para medir dados tão importantes.

Na verdade, é claro, o problema é muito mais intratável. O que está sendo proposto por aqueles que tentam medir o valor das externalidades é simplesmente a medida da utilidade. Mas, como vimos, tal empreendimento é impossível e, portanto, fadado ao fracasso. A utilidade é um fenômeno subjetivo, enraizado na preferência individual. Não há unidades com as quais medir a utilidade, um fato que parece ser apenas um leve aborrecimento para aqueles que desejam medi-la.

⁴⁴ Mohring, “Urban Highway Investments”, p. 231.

Em uma segunda tentativa, Mohring e Harwitz nos informam que em questões de benefícios rodoviários “a confiança é colocada inteiramente no corpo da teoria que provavelmente seria usado por um economista na tentativa de atribuir um valor a uma barragem, uma siderúrgica ou qualquer outro investimento produtivo”.⁴⁵ Mas isso também falha. Primeiro, o economista, *enquanto* economista, simplesmente não tem aptidão especial como avaliador de imóveis, fábricas ou qualquer bem de capital. Este é o trabalho, ao contrário, do homem de negócios, ou empreendedor, cujo sucesso depende de sua acuidade em fazer tais determinações. Nenhum economista teórico, economista empírico, economista histórico, nem qualquer outro tipo de economista, *enquanto* economista, tem formação prática ou experiência como avaliador. Em segundo lugar, não existe um “corpo de teoria” que possa ser usado por um economista (ou por qualquer outra pessoa) para determinar o valor de um ativo de capital. O valor que o mercado atribui a um ativo depende do que as pessoas planejam fazer com ele, de seus complementos e substitutos e das reações que se espera que os consumidores tenham em relação ao produto acabado; depende do curso de novas descobertas e invenções, de guerras, fomes, tempestades e assim por diante. Algumas pessoas são mais capazes de antecipar o curso futuro do mercado do que outras; mas essas pessoas são empreendedores de sucesso, não economistas ou outros cientistas sociais. Mas Smerk, no entanto, sugere em seu livro sobre transporte urbano:

Os custos e benefícios externos, muitos deles de natureza não pecuniária, devem ser ponderados juntamente com os custos e receitas pecuniários internos ao projeto. Alguns dos fatores externos a serem considerados serão: (1) Liberdade geral de movimento; (2) Ganhos ou perdas para empresas centrais da

⁴⁵ Herbert D. Mohring e Mitchell Harwitz, *Highway Benefits* (Evanston, Ill.: Northwestern University Press, 1962), p. 7.

cidade em termos de tráfego de clientes; (3) Ganhos ou perdas em tempo de viagem para usuários de metrô, usuários de transporte público em geral e motoristas; (4) Ganhos ou perdas em valores imobiliários; (5) Efeitos na poluição do ar e outras amenidades.⁴⁶

Como declaração da tarefa de medição, a de Smerk é o normal para o curso. Na verdade, não passa de uma exortação para que a medição seja realizada e uma especificação de algumas das facetas a serem medidas. Mas não nos ajuda a superar nenhum dos problemas envolvidos. Na verdade, isso os destaca. Como, por exemplo, abordaríamos um cálculo do valor do aumento da “liberdade total de movimento”? Mesmo que optemos por ignorar a falta de uma unidade de prazer e o problema das comparações interpessoais de utilidade, a tarefa é insuperável. Tampouco é muito útil sua sugestão específica para medir os benefícios de um rodoanel em termos do “aumento resultante nas vendas”.⁴⁷ Smerk parece estar dizendo que podemos medir os benefícios externos de um rodoanel observando as vendas das lojas relevantes antes e depois de sua construção e simplesmente atribuir a diferença à estrada. Mas não há constância nos assuntos humanos, e outros fatores podem muito bem ter intervindo entre a primeira medição e a segunda. Gostos e modas, conhecimento do consumidor sobre alternativas, preços de substitutos e complementos, leis de zoneamento, a vivacidade com que as leis são aplicadas — tudo isso pode ter mudado nesse ínterim. Assim, atribuir todas as mudanças medidas ao rodoanel seria ilegítimo. Além disso, o uso de técnicas econométricas, que são comumente empregadas para propósitos deste tipo, é inadequado.⁴⁸ Talvez sua desvantagem mais importante seja que eles confiam na suposição fácil de que eventos discretos, únicos e não repetíveis (por

⁴⁶ Smerk, *Urban Transportation*, p. 236.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 241.

⁴⁸ Veja Bruno Leoni e Eugenio Frola, “On Mathematical Thinking in Economics”, *Journal of Libertarian Studies* 1, n.º 2 (primavera de 1977): 101–10; Mises, *Human Action*, pp. 107–15, 350–52; e Rothbard, *Man, Economy, and State*, pp. 277–80.

exemplo, uma eleição presidencial ou os efeitos econômicos da abertura de uma estrada em um determinado momento e local) podem ser abstraídos para produzir uma série de eventos aleatórios (ou seja, todas as eleições presidenciais, todas as aberturas de estradas). Essa suposição é necessária para equações econométricas; mas, se aplicáveis em qualquer lugar, são aplicáveis apenas a eventos verdadeiramente aleatórios, como jogar uma moeda ou um dado.

Na terminologia empregada por Mises, o que temos aqui é uma confusão de probabilidade de classe (“sabemos, ou presumimos saber, com relação ao problema em questão, tudo sobre o comportamento de toda uma classe de eventos ou fenômenos; mas sobre os eventos ou fenômenos singulares reais nada sabemos, exceto que são elementos dessa classe”) com probabilidade de caso (“conhecemos, com relação a um evento particular, alguns dos fatores que determinam seu resultado; mas há outros fatores determinantes sobre os quais não sabe de nada”).⁴⁹ Aberturas de estradas e seus efeitos nas vendas são, na melhor das hipóteses, passíveis de estudo em termos de probabilidade de caso. A econometria, no entanto, pode funcionar apenas em um ambiente de probabilidade de classe. Portanto, é inapropriado usar a econometria para medir os efeitos de um novo rodovial sobre as vendas.

Preferências Reveladas

Voltamos agora à nossa segunda crítica à afirmação de Samuelson-Savas-Haveman de que o mercado falhará, no caso de bens públicos, porque os agentes econômicos falharão em registrar suas verdadeiras preferências. A desvantagem básica dessa abordagem para a questão da “preferência revelada” é o ponto de vista a partir do qual o tomador de decisão é visto. Vamos, então, focar nossa atenção em como esses economistas veem os participantes do mercado que se recusam a

⁴⁹ Mises, *Human Action*, pp. 107, 110.

comprar voluntariamente o bem público no mercado. De acordo com a teoria deles, um agente de mercado teria como bordão constante: “Deixe George fazer isso”. Recusando-se a gastar seu próprio dinheiro em um bem do qual pode desfrutar mediante o pagamento de outros, essa pessoa contribui para a improbabilidade da provisão privada desse bem.

Surge uma questão embaraçosa: como o economista propõe determinar as escalas de preferência dos participantes do mercado? Pode-se sugerir que cada indivíduo conheça sua própria classificação de preferência por introspecção, e que o restante de nós venha a conhecê-la simplesmente perguntando a ele. Ambos, porém, estão incorretos. Este último, o método do questionário, pode ser facilmente descartado. A falta de confiabilidade empírica de questionários e pesquisas de opinião pública por si só deve nos fazer pensar. Além disso, o fato das pessoas mentirem claramente invalida esse método como um bom fundamento para a economia científica.

Pode-se argumentar, no entanto, que o próprio indivíduo certamente conhece suas próprias preferências por introspecção. Nossa resposta, mais uma vez, é não. A evidência de compra impulsiva é esmagadora. Quantos de nós já andamos pela rua com nada mais longe de nossas mentes do que a compra de um sorvete de casquinha, apenas para nos encontrarmos, aparentemente sem qualquer vontade consciente, mergulhando a mão no bolso, abrindo mão da quantia necessária e comendo avidamente? Será que “realmente” ou “inconscientemente” estávamos pensando em sorvete? Embora isso possa ser verdade, não precisa ser. Independentemente, no entanto, da mecânica psicológica exata envolvida, é claro que, antes da compra, a introspecção pode muito bem ter falhado em revelar o desejo oculto. Devemos, portanto, concluir que, pelo menos em alguns casos, o agente econômico individual pode não conhecer suas próprias escalas de valor. A publicidade motivacional, na medida em que é eficaz, é mais uma prova de que a introspecção não irá necessariamente desenterrar as

verdadeiras preferências do indivíduo. O comprador pode pensar que sabe o que quer, mas, na realidade, de acordo com esse argumento, alguns de seus gostos estão à disposição da Madison Avenue e não são passíveis de sua própria consciência.

Se as verdadeiras classificações de valor não podem ser descobertas cientificamente nem por introspecção nem por questionários, como podem ser? A resposta é por meio de compras e vendas no mercado ou, de maneira mais geral, por meio da observação da ação humana. Ludwig von Mises expressou essa ideia da seguinte forma:

Costuma-se dizer que o homem que age tem uma escala de desejos ou valores em sua mente quando organiza suas ações. Com base nessa escala, ele satisfaz o que é de maior valor, isto é, seus desejos mais urgentes, e deixa insatisfeito o que é de menor valor, isto é, o que é um desejo menos urgente. Não há objeção a tal apresentação do estado de coisas. No entanto, não se deve esquecer que a escala de valores ou desejos se manifesta apenas na realidade da ação. Essas escalas não têm existência independente além do comportamento real dos indivíduos. A única fonte de onde deriva nosso conhecimento sobre essas escalas é a observação das ações de um homem. Toda ação está sempre em perfeita concordância com a escala de valores ou desejos, porque essas escalas nada mais são do que um instrumento de interpretação do agir de um homem.⁵⁰

Em nosso exemplo anterior, toda a introspecção anterior e os questionários do mundo não teriam inelutavelmente estabelecido que o comprador valorizava o sorvete acima do dinheiro que custava. Foi apenas sua ação, ao fazer a compra, que estabeleceu que, pelo menos

⁵⁰ Ibid., pp. 94–95

no momento da compra, o comprador realmente valorizou mais o sorvete do que o dinheiro gasto.⁵¹

Consideremos um possível desafio a essa visão. Suponha que o comprador de sorvete seja na verdade um economista com a intenção de provar que o argumento de Mises é falso. Suponha, ainda, que ele odeie chocolate e que, para refutar a teoria de Mises, ele vá à confeitaria e compre chocolate. Ele então teria demonstrado que a teoria de Mises estava errada em virtude de sua implicação de que ele valorizava mais o odiado chocolate do que o dinheiro pago por ele?

Há mais de uma maneira de lidar com esse desafio. Primeiro, podemos negar que o comprador realmente odeia chocolate. Seguindo uma interpretação estrita de Mises, podemos raciocinar que qualquer que seja sua relação passada com este presente em particular, sua compra atual revela que ele mudou seu gosto ou que pelo menos ele o prefere ao dinheiro que trocou por ele. Sua ação falou, nesta interpretação, mais alto do que todos os seus protestos em contrário.

Segundo, e talvez no cenário atual de forma mais direta, podemos reinterpretar o bem que foi realmente comprado. O que realmente foi comprado não foi apenas chocolate, mas chocolate mais o prazer de “provar que Mises estava errado”. Se fosse uma questão apenas de chocolate, um verdadeiro odiador de chocolate não o teria comprado talvez por qualquer preço positivo. Foi o prazer compensatório de tentar refutar a tese (de que só a ação humana estabelece ordenações de valor) que mais do que compensou a desutilidade do chocolate. E se a pessoa chegasse ao ponto de comer o odiado chocolate para provar seu ponto

⁵¹ Rothbard, *Man, Economy, and State*, p. 890, pergunta

por qual misterioso processo os críticos sabem que os destinatários [dos benefícios externos] teriam gostado de comprar o “benefício”. Nossa única maneira de saber o conteúdo das escalas de preferências é vê-las reveladas em escolhas concretas. Visto que a escolha concreta foi não comprar o benefício, não há justificação para terceiros afirmarem que a escala de preferências de B foi “realmente” diferente da que foi revelada em suas ações.

de vista, nossa interpretação ainda se aplicaria e seria totalmente consistente com a visão misesiana.

O problema com a doutrina da preferência revelada apresentada por Samuelson, Savas e Haveman é que ela assume uma ordem de preferência por parte do público em geral que é completamente divorciada das escolhas e ações reais. Não há espaço na economia científica para “preferências verdadeiras” que não sejam incorporadas à ação. Samuelson pode argumentar que “é do interesse egoísta de cada pessoa dar falsos sinais” — isto é, sinais que subestimam o verdadeiro valor daquela pessoa para o bem coletivo — mas ele não pode mostrar que sua interpretação tem qualquer validade científica. Isso não quer dizer que sua declaração seja sem significado. Com efeito, no discurso ordinário que dá lugar a comparações de utilidade medida e interpessoal, é perfeitamente sensato. Mas, se quisermos permanecer fiéis à estrita disciplina da economia, teremos de abandonar esse tipo de conversa solta de nosso vocabulário. Simplesmente não há ação que alguém possa tomar que demonstre a verdade da afirmação de Samuelson. Samuelson pode responder admitindo que está citando a inação, não a ação; uma recusa de compra, não uma compra real. O problema, porém, é que a inação (temporária) é consistente com muitas outras coisas. Ninguém pode raciocinar logicamente do fato de que uma pessoa não está comprando algo (um “bem público”) para a conclusão de que ela realmente aprecia o serviço em questão e está buscando uma “free ride”. Pode ser que ele simplesmente não queira. Podemos especular longamente sobre as diferentes razões que as pessoas têm para não comprar algo (desgosto, ignorância, o desejo de uma “free ride”), mas não podemos, como economistas científicos, concluir do fato da não-compra que a pessoa “realmente” valorize o bem.

Se pudéssemos raciocinar legitimamente dessa maneira, o céu seria o limite. Uma vez que deixamos as bases sólidas das preferências reveladas na ação do mercado, a imaginação fica livre. Alguns afirmam que parques, estradas e defesa nacional são bens públicos e receberiam

subinvestimento em um livre mercado. Mas, usando o mesmo raciocínio, pode-se sustentar que Edsels, sorvete com sabor de picles e lâmparinas de querosene são atualmente vítimas de subinvestimento perverso porque as pessoas estão secretamente esperando que todos os outros comprem primeiro, para que possam ser free riders. Todas essas reivindicações têm o mesmo status lógico. Cada uma é concebível e expressável no discurso comum. Mas nenhuma é sustentada por preferência demonstrada. Devemos considerar todas elas como cientificamente inválidas.

Isolabilidade

Outro argumento para o fornecimento de estradas pelo governo, intimamente ligado ao argumento das externalidades, pode ser chamado de condição de isolabilidade. De acordo com essa linha de pensamento, um bem ou serviço entra propriamente na esfera do mercado apenas se seus benefícios puderem ser isolados e imputados a indivíduos específicos. Caso contrário, diz-se que seus benefícios são “difundidos” e o bem em questão deve então ser ofertado pelo governo. Conforme declarado por um defensor dessa posição: “Se fosse acordado que os benefícios das melhorias nas rodovias são tão difundidos entre os habitantes de um estado que é impossível isolar os beneficiários individuais, [...] [então] as rodovias devem ser sustentadas pelo fundo geral.”⁵²

Um problema com esse raciocínio é que, se realmente não há uma pessoa disposta a dar um passo à frente e se declarar beneficiário, então resta uma séria questão de saber se realmente existem beneficiários. Como vimos na discussão sobre preferência revelada, a única evidência segura de benefícios reais é a ação do mercado — o pagamento real

⁵² D. Netter, “Toll Roads and the Crisis in Highway Finance”, *National Tax Journal* 5, n.º 2 (junho de 1952): 109.

feito pelos consumidores por bens entregues ou serviços prestados. Se o pagamento não for feito, então é apenas especulação vã supor que há hordas de beneficiários que não estão dispostos a revelar seus interesses por meio da ação do mercado.

Segundo, se alguém é livre para justificar as estradas do governo com base nisso, então é livre para defender qualquer ação do estado com base no mesmo: “X realmente beneficia as massas, embora ninguém exemplifique isso por meio de pagamentos voluntários; o problema é que os ganhos são difusos, de modo que nenhum beneficiário pode ser isolado. Portanto, o envolvimento do governo na provisão de X é justificado.”

Não aceitaríamos nem por um momento esse argumento se fosse aplicado a qualquer bem ou serviço que o governo não esteja agora empenhado em ofertar. Como defesa do status quo, no entanto, seus defeitos são mais difíceis de ver.

Este argumento também pode ser atacado em um terceiro fundamento. A maioria dos economistas contemporâneos está confortável com o fenômeno da continuidade na economia. Por exemplo, curvas de receita e curvas de custo geralmente são desenhadas como suavemente contínuas, presumivelmente representando a ação econômica ocorrendo em uma série de etapas infinitamente pequenas. A doutrina dos “benefícios difusos” está inteiramente de acordo com essa tradição, pois também aqui um benefício infinitesimal, tão pequeno que nem mesmo é percebido pelo suposto beneficiário, é considerado “real”; na verdade, é visto como justificativa para o envolvimento do governo na economia.

É verdade que tal concepção do universo é extremamente útil no emprego das ferramentas matemáticas de análise, especialmente o cálculo diferencial. Isso sem dúvida explica, pelo menos em parte, a popularidade de curvas suaves e a aceitabilidade de ganhos difusos e infinitamente pequenos. No entanto, como afirma Rothbard,

nunca devemos permitir que a realidade seja falsificada para se adequar às sutilezas da matemática. De fato, a produção [e, da mesma forma, os benefícios das ações dos outros ou de si mesmo] é uma série de alternativas discretas, pois toda ação humana é discreta e não pode ser suavemente contínua, ou seja, mover-se em passos infinitamente pequenos a partir de um [...] nível para outro.⁵³

A rigor, ou o ganho é perceptível ao presumido beneficiário, ou não faz parte de seu âmbito de ação humana. Se uma pessoa não percebe algo, então para ela não é um elemento que possa afetar suas escolhas. E se não pode entrar em sua tomada de decisão econômica, é irrelevante.

Uma justificativa implícita para a atividade do governo aqui é que, enquanto os benefícios para qualquer pessoa em um grupo são indefinidamente pequenos, uma vez que seus benefícios são somados, eles se tornam substanciais. Isso pode funcionar, sob algumas suposições, na física e em outras ciências naturais. Mas em economia, onde a ação humana é o ponto de referência, é absurdo postular que um fenômeno que não traz benefícios a nenhum indivíduo pode ser de importância substancial para um grupo de tais indivíduos. Se não se pode mostrar que nenhuma pessoa ganha com esses “benefícios difusos”, não se pode afirmar que todo o grupo de alguma forma ganha.

O Que É Bom Para Um, Pode Não Ser Para Outro

Consideremos agora uma deficiência, previamente aludida, na visão do bem público: que os gostos diferem e que o que pode ser visto como um benefício por uma pessoa pode ser visto como algo a ser evitado por outra. Samuelson responde a esta objeção da seguinte forma:

⁵³ Rothbard, *Man, Economy, and State*, p. 643.

Mesmo que um bem público esteja sendo comparado com um bem privado, as curvas de indiferença são desenhadas com a convexidade usual para a origem. Essa suposição poderia ser afrouxada sem ferir a teoria. De fato, poderíamos reconhecer o possível caso em que o circo de um homem é o veneno de outro, permitindo que as curvas de indiferença se inclinem para a frente. Isso não afetaria a análise, mas responderia a uma pequena objeção do crítico.⁵⁴

Embora seja verdade que, em um sentido formalista, curvas de indiferença possam ser desenhadas como côncavas na origem para representar desutilidade, rejeição ou sentimentos negativos em relação ao “bem” em questão,⁵⁵ essa resposta não será suficiente. Quando refletimos sobre o fato de que o uso de Samuelson do conceito de bens públicos para justificar as aquisições do governo é baseado na suposição de que tais aquisições maximizarão o bem-estar de todos, podemos ver a fraqueza dessa resposta. Uma pessoa para quem um bem ou seus supostos benefícios externos são de fato desvantajosos, na verdade perderá com seu subsídio. Para o pacifista convicto, por

⁵⁴ Samuelson, “Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure”, pp. 350-55. Nem a tentativa de reformulação de Tiebout funcionará: “Uma alternativa definitiva à de Samuelson pode ser simplesmente que um bem público é aquele que deve ser produzido, mas para o qual não há nenhum método viável de cobrar dos consumidores” (Tiebout, “A Pure Theory of Local Expenditures”, p. 417). Podemos perguntar a Tiebout (e também a Samuelson) como podemos *saber* se os consumidores realmente valorizam um bem para o qual não têm como registrar uma demanda. Se não houver um método viável de cobrar de um consumidor, ele nunca poderá tornar seus desejos conhecidos.

⁵⁵ Este não é o momento de expor as dificuldades gerais da análise da curva de indiferença. Vale ressaltar, porém, que é impossível revelar indiferença por meio dos procedimentos usuais de compra ou venda no mercado. Assim, uma economia baseada na visão de que as ordens de preferência são vistas apenas na ação humana deve rejeitar inteiramente a análise da curva de indiferença. Para uma exposição completa deste ponto e um descrédito geral da indiferença como uma categoria econômica, veja: Rothbard, *Man, Economy, and State*, pp. 265-67; e Walter Block, “On Robert Nozick’s ‘On Austrian Methodology’”, *Inquiry* 23 (outono de 1980): 422-37.

exemplo, o gasto de cada vez mais bilhões de dólares para fins militares leva ao aumento da desutilidade. E para adicionar insulto à injúria, o argumento de Samuelson é usado para justificar a taxaço do pacifista, supostamente para seu próprio benefício, para cobrir os custos desses gastos crescentes. O que temos, então, é uma situação que obriga uma pessoa a pagar pela provisão de um bem que considera um “veneno”.

Nenhum pequeno rearranjo de uma curva de indiferença pode apagar o dano causado a um homem assim confrontado. Na melhor das hipóteses, a sugestão de Samuelson de permitir que a curva de indiferença se incline para a frente fornece um meio de representar o problema — uma forma geométrica de enunciar o dilema — mas dificilmente uma solução para ele. É como se, em resposta a uma reclamação de que a economia está constantemente em estado de desequilíbrio, Samuelson se oferecesse para desenhar curvas de oferta e demanda, mostrando que o preço está diferente de sua interseção. Tal desenho seria uma ilustração da dificuldade, não uma solução para ela. Não se pode sustentar seriamente que a fortuna de um homem será melhorada extraindo à força seu dinheiro em impostos, se se pretende que esses fundos sejam gastos em um bem que para ele é prejudicial. A objeção não pode ser dissolvida apontando que a situação em que o circo de um homem é o veneno de outro pode ser adequadamente retratada por curvas de indiferença caindo para frente.

Ação de Grupo é Irracional?

Em seguida, consideramos uma versão do argumento do bem público apresentado por Mancur Olson. É sua opinião que “a menos que o número de indivíduos em um grupo seja muito pequeno, ou a menos que haja coerção ou algum outro dispositivo especial para fazer os indivíduos agirem em seu interesse comum, indivíduos racionais e egoístas não agirão para atingir seus interesses comuns ou de grupo”. E, como corolário, apenas “grupos compostos por indivíduos altruístas

ou indivíduos irracionais podem às vezes agir em comum por interesses de grupo [...] mesmo quando há um acordo unânime em um grupo sobre o bem comum e os métodos para alcançá-lo”.⁵⁶

Olson limita sua análise a grupos cujo propósito declarado é promover o bem-estar econômico de seus membros: “Espera-se que os tipos de organizações que são o foco deste estudo promovam os interesses de seus membros.”⁵⁷ Um grupo como uma “organização fazendo lobby, ou mesmo um sindicato ou qualquer outra organização, trabalhando no interesse de um grande grupo de empresas ou trabalhadores em algum setor, não obteria assistência dos indivíduos racionais e egoístas nesse setor”.⁵⁸ Olson explica essa situação invocando efeitos de vizinhança e bens públicos. Ele escreve:

Alguns bens e serviços [...] são de tal natureza que todos os membros dos grupos relevantes devem pegá-los se alguém do grupo quiser pegá-los. Esses tipos de serviços são inerentemente inadequados ao mecanismo de mercado e serão produzidos apenas se todos forem forçados a pagar sua parte atribuída. Claramente, muitos serviços governamentais são desse tipo.

Obviamente, não seria viável, se de fato fosse possível, negar a proteção oferecida pelos serviços militares, pela polícia e pelos tribunais àqueles que não pagassem voluntariamente sua parte nos custos do governo, e a tributação é, portanto, necessária. [...] Um bem comum, coletivo ou público é aqui definido como qualquer bem tal que, se qualquer pessoa X_j em um grupo x_1, \dots, x_i, x_n o consome, não é viável retê-lo dos outros nesse grupo.⁵⁹

E ainda:

⁵⁶ Mancur Olson, Jr., *The Logic of Collective Action* (Nova York: Schocken Books, 1965), p. 2.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 6.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 11.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 94.

Certamente, para alguns bens coletivos é fisicamente possível praticar a exclusão. Mas [...] não é necessário que a exclusão seja tecnicamente impossível; basta que seja inviável ou não econômica.⁶⁰

Já abordamos o caso de exclusibilidade inviável em nosso exemplo numérico. Lá, concluímos que os economistas livres de valores não poderiam deduzir justificadamente que a ação do governo, embora “mais barata”, aumentaria inequivocamente a utilidade. Agora devemos considerar a afirmação de Olson de que a racionalidade econômica e a ação do mercado são incompatíveis. Devemos perguntar se a ação do mercado no caso de bens coletivos pode funcionar apenas se os agentes econômicos forem altruístas ou irracionais. Devemos perguntar se um grande grupo de indivíduos pode colaborar na provisão de um bem cujos benefícios, uma vez criados, não podem ser limitados de forma viável aos membros cooperantes.

Na verdade, existem literalmente centenas de grupos que atendem à definição de Olson. Sindicatos, instituições de caridade, associações de empresários e organizações cívicas são numerosos. As contribuições para as sociedades artísticas e musicais são abundantes. Enquanto escrevo isto, uma estação de rádio local sem fins lucrativos apresenta “160 horas ininterruptas de J.S. Bach” e pedindo fundos. Se os contribuidores responderem generosamente, tal programação pode continuar a existir. Mas cada contribuinte potencial pode raciocinar que, se muitos outros contribuírem, ele mesmo não será excluído dos benefícios. E o mesmo se aplica à Society for the Prevention of Cruelty to Animals, a N.A.A.C.P., fundações de pesquisa de doenças, etc.

Em um ano recente, somente a instituição de caridade United Way arrecadou \$1.039.000.000 para propósitos como serviços individuais e familiares, hospitais e saúde, ajuste social e organização comunitária. A Cruz Vermelha Nacional Americana informou que as

⁶⁰ Ibid., p. 14.

doações recebidas totalizaram \$248.700.000, bem como o envolvimento de 4.262.000 participantes em seus programas de doação de sangue. E, nesta era em que o governo assumiu um número crescente de funções anteriormente no domínio privado, os fundos de filantropia privada foram, em um ano recente, os seguintes: indivíduos, \$21,4 bilhões; fundações, \$2,0 bilhões; corporações comerciais, \$1,2 bilhão; e doações de caridade, \$2,2 bilhões.⁶¹ Pode-se querer descontar algumas das doações corporativas como motivadas por incentivos fiscais, que sem dúvida desempenharam um papel importante. Mas os generosos desembolsos financeiros de indivíduos preocupados fornecem ampla evidência dos impulsos de caridade de muitos do povo americano.

Devemos presumir, segundo a teoria de Olson, que nenhuma pessoa racional e interessada está envolvida nesses empreendimentos? Eu acho que não. Em vez disso, parece claro que Olson é culpado de uma redefinição estipulativa de algumas palavras um tanto escorregadias como “racionalidade”, “egoísmo”, “altruísmo” e assim por diante. Especificamente, seria inconsistente com sua teoria sugerir que uma pessoa racional e egoísta poderia estar interessada no bem-estar dos outros a tal ponto que derivasse prazer de um aumento no bem-estar deles. Mas por que essa sugestão deveria ser considerada irracional? Olson excluiu por definição tais motivos do reino do racional.

Pode parecer que Olson está em terreno mais firme ao usar o termo “egoísta”. Afinal, o Scrooge de Dickens não era conhecido por seus instintos de caridade. Mas, pensando bem, não parece correto restringir tanto a palavra “egoísta” àqueles que levam em conta apenas a sua própria felicidade, e a de mais ninguém. Certamente a palavra é suficientemente elástica para incluir como “egoísta” uma pessoa que

⁶¹ Departamento do Censo dos Estados Unidos, *Statistical Abstract of the United States, 1976*. (Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1976).

inclui o bem-estar dos outros ao seu redor, como os membros de sua família imediata, em seus próprios cálculos de utilidade. O Papai Patinhas nunca se preocupa com a situação do Pequeno Scrooge?

Se estivermos errados nessa afirmação, e de alguma forma for demonstrado que o verdadeiro egoísmo é limitado à consideração do próprio prazer e de mais ninguém, então a visão de Olson é obviamente correta. Mas, mesmo assim, a posição de Olson é muito menos poderosa do que ele parece acreditar, pois tudo o que nos resta é o argumento de que aqueles indivíduos estritamente egoístas serão incapazes de se unir em grupos que possam trabalhar para fins comuns. Mas como não pode haver mais do que uma proporção mínima de pessoas que realmente não levam em consideração a felicidade de ninguém, mas a própria, isso parece ser apenas um leve impedimento para o bom funcionamento dos grupos cooperativos.

Outro problema com a hipótese de Olson é que ela ignora o papel do empreendedor.⁶² Sem dúvida, é difícil despertar um grande número de indivíduos para uma ação coletiva. E é difícil convencer as pessoas a contribuir para a produção de qualquer bem cujos benefícios receberão, quer contribuam ou não. No entanto, o empreendedor não se depara com esse problema. Se o empreendedor vê uma oportunidade de lucro, ele a agarra, apresentando um *fait accompli* aos consumidores. No caso de um “bem público”, é claro, o empresário primeiro terá que tomar medidas para garantir que haverá recursos suficientes para custear as despesas e deixar um lucro. Olson argumenta que, no caso de bens públicos, se uma pessoa em um grupo consome o serviço, então não é viável retê-lo de outros. O empreendedor se esforçará para lidar com esse desafio reduzindo os custos de exclusão de não pagadores até o ponto em que as receitas potenciais justifiquem o investimento. A viabilidade ou inviabilidade da exclusão não é predeterminada, mas sim

⁶² Para uma excelente exegese da importância do empreendedor, veja Israel Kirzner, *Competition and Entrepreneurship* (Chicago: University of Chicago Press, 1973).

função do funcionamento do mercado. Se os mercados até então monopolizados pelo governo fossem repentinamente abertos ao domínio do empreendedor, o número de bens e serviços aos quais a definição de Olson se aplica seria drasticamente reduzido.

De fato, a chave para a exclusibilidade pode ser tão barata quanto óbvia. Vimos como um simples anúncio de descontinuidade da proteção para não contribuintes pode funcionar no caso de defesa. A proteção contra incêndio provavelmente cairia no mesmo molde. Deixe apenas uma casa pegar fogo, com o corpo de bombeiros particular e seus aparatos no local, mas se recusando a apagar as chamas — tudo porque o proprietário não apenas não manteve a empresa sob custódia, mas também se recusou a pagar um “preço especial de emergência” — e que esse evento fosse amplamente divulgado pela mídia, e a proteção contra incêndio provavelmente deixaria, a partir daquele momento, de ser um exemplo dos bens públicos de Olson.

A História das Ruas Privadas

Talvez o argumento mais contundente contra a tese da externalidade e dos bens coletivos aplicada à provisão de estradas seja o peso absoluto da experiência histórica em contrário. Hoje em dia, as estradas são geralmente consideradas um caso paradigmático de bens públicos, pois a própria possibilidade de estradas operadas privadamente é descartada. No entanto, antes da última parte do século XIX, estradas particulares, rodovias, autoestradas, rodovias com pedágio, etc., desempenhavam um papel importante no comércio mundial.

Rodovias com pedágio de propriedade e operação privadas foram a espinha dorsal da rede de rodovias na Inglaterra nos séculos XVIII e XIX. Estatísticas exatas para este período de tempo são, infelizmente, difíceis de encontrar. No entanto, como a formação de cada nova rodovia exigia uma Lei do Parlamento específica, o número de tais leis

fornece “uma estimativa bastante confiável, embora aproximada, do progresso que estava ocorrendo”.⁶³ De acordo com Jackman, o número de tais atos parlamentares em toda a Inglaterra nas duas décadas de 1751 a 1770 foi duas vezes maior do que o número passado durante os cinquenta anos anteriores. Nos condados da região central do norte, o número aumentou de 55 no período anterior para 189 no último. E desde a primeira metade do século XVIII até o período de quarenta anos após a marca de meados do século, houve um aumento de 388% no número de tais leis aprovadas.⁶⁴ E se os números do aumento percentual são impressionantes, a base não é menos. Diz Sir Alker Tripp, “é calculado que mais de mil Turnpike Acts foram aprovados entre 1785 e 1810, e que ao todo houve mais de quatro mil atos desse caráter”.⁶⁵

Do ponto de vista da história, é difícil evitar a conclusão de que as rodovias com pedágio privadas eram a norma. Por exemplo, na visão de Shorey Peterson:

Mas a história mostra, se duas instâncias notáveis estabelecem uma regra, que quando as rodovias passam a desempenhar um papel importante no transporte, a visão delas em termos estritamente coletivos se desfaz tanto na teoria quanto na prática. Isso foi verdade no século XVIII e início do século XIX, quando o crescente comércio da Revolução Industrial voltou-se para as vias públicas para um movimento acelerado e barato. Os governos locais não conseguiram cuidar do trânsito; e trustes de rodovias com pedágios de natureza quase privada foram criados

⁶³ Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, p. 233.

⁶⁴ *Ibid.*, pp. 233–34.

⁶⁵ Sir Alker Tripp, “The History of the Modern Highway in England”, em *Highways in Our National Life: A Symposium*, Jean Labatut e Wheaton J. Lane, eds. (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1950), p. 43. De acordo com Sidney e Beatrice Webb, *English Local Government* (Nova York: Longmans, Green, 1922), pp. 155–59, estradas com pedágio, ou pedágios, estavam em operação já em 1662 e 1670, mas não atingiram uma modesta frequência até 1691. O exemplo histórico mais antigo registrado, no entanto, parece ser muito anterior: “A autoridade parece ter sido dada em 1267 para cobrar um pedágio em Gloucestershire Manor” (*ibid.*, p. 157).

para explorar as descobertas de Telford e McAdam em bases comerciais. Os pedágios podem parecer ofensivos pelo uso habitual, mas havia uma lógica efetiva na ideia de que o serviço rodoviário, ao contrário de outras atividades básicas do governo, poderia ser desenvolvido por padrões comuns de investimento e financiado por beneficiários específicos, e não pelo público em geral.⁶⁶

Se cada trilha de terra, caminho enlameado, passagem estreita e rota sinuosa fosse contada, é claro, a quilometragem real das rodovias públicas era muito superior às rodovias. Jackman, citando dois relatos históricos, calcula que em 1820,

de um comprimento total de cerca de 125.000 milhas de estrada, apenas um pouco mais de 20.000 milhas, ou aproximadamente, um sexto do total, eram pedágios; e mesmo em 1838 havia apenas 22.000 milhas de pedágio, enquanto a quantidade de rodovia comum era calculada em não menos que 104.770 milhas.⁶⁷

Essas estatísticas são, no entanto, enganosas em termos da real importância desempenhada pelo sistema de rodovias com pedágio, pois a milhagem da rodovia não é uma mercadoria homogênea. As milhas não podem ser equiparadas umas às outras. Pelo contrário, alguma milhagem está mais estrategicamente posicionada, é de melhor qualidade e suporta um tráfego mais importante e valioso. E em cada um desses aspectos, as rodovias (quase) privadas superaram o sistema

⁶⁶ Peterson, “The Highway from the Point of View of the Economist”, pp. 192–23.

⁶⁷ Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, p. 234. Os dois relatórios que ele cita são “Report from the Committee of the House of Commons to Consider Acts Regarding Turnpikes, Roads, and Highways, 1821” e “Report of the Royal Commission on the State of the Roads, 1840”. Os Webbs dão suporte aproximado a essas estimativas ao afirmar que 23.000 milhas de estradas foram administradas pelos Turnpike Trusts em 1835. Eles acrescentam o fato de que, no mesmo ano, 1.100 Turnpike Companies arrecadaram coletivamente uma receita anual de mais de 1,5 milhão de libras esterlinas e tinha uma dívida de £7 milhões. Webb e Webb, *English Local Government*, p. 152.

de rodovias públicas. Em termos de localização estratégica, por exemplo, Jackman nos conta que “os maiores centros industriais e comerciais da época [1838] eram ligados por rodovias com pedágio praticamente contínuas”.⁶⁸ Em comparação, as zonas menos industrializadas do país eram servidas pelas autoestradas paroquiais. Embora servissem a “grandes e importantes seções” do país, a taxa típica de industrialização e comercialização era menor ali. Além disso, a paróquia, ou rodovias públicas, em comparação com as rodovias “estavam geralmente em mau estado”.⁶⁹ E, quanto à qualidade do tráfego, “estradas com pedágios eram constantemente tratadas pelo legislador sob a suposição de que o tráfego nelas era mais importante do que o tráfego em uma rodovia comum”.⁷⁰

A experiência americana inicial de construção de estradas privadas estava inteiramente de acordo com a da Inglaterra.⁷¹ Respondendo à visão de que o investimento individual em estradas teria que abrir caminho para o investimento social ou público, Wooldridge disse o seguinte:

Exatamente a situação oposta prevaleceu para a maioria das estradas importantes do século XIX. De 1800 a 1830, o investimento privado fluiu para milhares de milhas de rodovias nos Estados Unidos, apesar do retorno minúsculo que o capital ganhou, e centenas de empresas de rodovias construíram estradas que levavam os rios da emigração para o antigo Noroeste e os produtos dos estados recém-estabelecidos de volta à costa. Durante o primeiro terço do século, a construção das estradas que eram o único meio de transporte e comunicação com a maior parte

⁶⁸ Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, p. 234.

⁶⁹ *Brit. Mus.*, T. 1157 (4), “Highways Improved”, p. 2, citado em *ibid.*

⁷⁰ Joshua Scholefield e Archibald W. Cockburn, eds., *Pratt and MacKenzie’s Law of Highways*, 18ª ed. (London: Butterworth, 1932), p. 467, citado em Tripp, “The History of the Modern Highway in England”, p. 43.

⁷¹ Veja também Bonavia, *The Economics of Transport*, p. 53, sobre a experiência italiana com estradas privadas, ou autostrade.

do Oeste permaneceu uma função do capital privado. Uma exceção ocasional, como a famosa National Road indo para o oeste de Cumberland, Maryland, era um desvio da norma.

A história do avô de todas as empresas de pedágio, a Philadelphia and Lancaster Turnpike Corporation, fundada em 1792, tem muito em comum com todo o resto. A Pensilvânia não desejava, por princípio, comprometer seu programa de construção de estradas com a iniciativa privada e, de fato, recorreu sem sucesso a vários outros expedientes antes de contratar sua primeira empresa de pedágio. Esse foi o padrão na maioria dos estados onde as empresas mais tarde floresceram; no final dos anos 1700, os estados tentaram loterias, serviços rodoviários forçados de proprietários de terras locais, concessões de ajuda a localidades e até ofertas de grandes áreas para empreiteiros se eles construíssem estradas para o interior. Todas essas medidas falharam, assim como o expediente rotineiro de arrecadar impostos e gastá-los nas rodovias dos estados. Nenhum dos esquemas de financiamento dos estados poderia começar a fornecer o volume de capital necessário para as melhorias que o povo exigia cada vez mais veementemente, à medida que, em números cada vez maiores, empurravam para o Oeste. Um economista poderia ter dito aos estados que se as pessoas precisavam tanto de estradas, deveria ser uma questão simples cobrar impostos suficientes para pagar por elas, mas então, como agora, a realidade política nem sempre conduzia a modelos econômicos, particularmente quando as pessoas usando as estradas costumavam usá-las para deixar os estados. *Tendo em vista o duradouro consenso sobre a necessidade de estradas com financiamento público que se desenvolveu bem antes do final do século XIX, é um pouco irônico que companhias rodoviárias privadas tenham sido contratadas apenas porque se provou impossível para os próprios estados arrecadar capital o*

*suficiente para construir as estradas que todos pareciam querer.*⁷²

Embora a primeira parte do século XIX tenha sido o auge da construção de estradas privadas, esforços semelhantes podem ser encontrados muito mais tarde. A Lincoln Highway, por exemplo, foi construída no século XX.⁷³ Embora não fosse de propriedade privada, seu ímpeto e grande parte de seu financiamento vieram de fontes privadas. A ideia de uma estrada através dos Estados Unidos foi apresentada pela primeira vez por Carl Fisher em 1912 a um grupo de empresários automotivos e aliados, que, como podemos imaginar, tinham um interesse imediato e premente na construção de milhagem rodoviária. E houve dezenas de contribuições privadas, incluindo \$300.000 da Goodyear e \$150.000 da Packard, embora tenham sido doadas a vários governos estaduais para a construção real.

Além disso, se a existência de externalidades é considerada um impedimento para a construção privada de estradas, então a existência de ferrovias privadas ao longo da história americana deve ser contada como prova do contrário, pois os efeitos externos são praticamente os mesmos nos dois casos. No entanto, a existência de externalidades nunca atuou como uma barreira para a construção de ferrovias privadas. De fato, em 1950, havia cerca de 224.000 milhas de trilhos ferroviários em operação,⁷⁴ praticamente todos de propriedade privada; isso é um testemunho verdadeiramente amplo do fato de que a existência de alegadas externalidades não interferiu na construção de uma milhagem substancial de ferrovias.

⁷² Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man*, pp. 129–30; ênfase adicionado.

⁷³ Veja *The Lincoln Highway* (Lincoln Highway Association; Nova York: Dodd, Mead, 1935).

⁷⁴ Departamento do Censo dos Estados Unidos, *Statistical Abstract of the United States*, 1976, p. 604.

Conclusão

Finalmente, mesmo que o argumento da externalidade-bem público para a intervenção do governo fosse correto, seria problemático porque pode facilmente levar a abusos. Todos os tipos de atividades estatais poderiam, pelos mesmos motivos, ser exigidos por aqueles que defendem um papel cada vez maior para o governo. Baumol alerta para isso quando diz:

A presença de efeitos externos e outros fundamentos para maior intervenção governamental não precisa constituir uma licença para burocratas mesquinhos e outros imporem sua visão de virtude e boa vida a um público recalcitrante.⁷⁵

O problema, claro, é que muitas operações governamentais, supostamente justificadas com base nos bens públicos, na verdade não envolvem externalidades, mesmo na visão dos proponentes dessa visão. Diz Peterson, por exemplo:

Mas o governo não se limita a atividades que são puramente deste tipo [bens coletivos ou públicos], ou, necessariamente, mesmo aproximadamente deste tipo. Por uma variedade de razões, ela pode entrar, e muitas vezes entra, em campos onde os princípios da economia privada podem e operam, totalmente ou em grau considerável. Isso acontece quando um governo se compromete a fornecer água ou gás ou eletricidade ou serviço ferroviário de rua ou ônibus, quando comercializa produtos florestais ou minerais de domínio público, ou mesmo quando presta serviço postal.⁷⁶

Peterson poderia muito bem ter incluído o fornecimento de rodovias a esse respeito. Savas faz um ponto diferente, mas relacionado:

⁷⁵ Baumol, “Urban Services: Interactions of Public and Private Decisions”, p. 14.

⁷⁶ Peterson, “The Highway from the Point of View of the Economist”, p. 192.

os bens públicos são devidamente pagos pelo público em geral, pois seus benefícios não podem ser cobrados de consumidores individuais ou de pequenos grupos coletivos. No entanto, a partir desse arranjo razoável, é fácil pular para a implicação injustificada de que os bens públicos pagos pelo público por meio de pagamentos ao coletor de impostos públicos devem ser fornecidos ao público por um órgão público por meio de funcionários públicos. Não há razão lógica para que o modo de pagamento tenha qualquer relação com o modo final de entrega de bens coletivos.⁷⁷

Aqui, novamente, encontramos o governo, aparentemente baseando suas ações nos argumentos “científicos” das externalidades, de alguma forma ultrapassando esses limites. E sabemos que esta tendência é generalizada. O governo moderno assumiu uma miríade de tarefas não relacionadas ao argumento do bem coletivo (ou quaisquer outros argumentos que discutimos aqui), como Peterson indicou. Como sugere Savas, mesmo quando o argumento dos bens coletivos se aplica, o conseqüente envolvimento do estado ultrapassa monumentalmente os limites estabelecidos por ele. Em quantos casos o governo limita suas atividades apenas para garantir que o bem seja produzido? Muito pelo contrário, no setor de transportes, como em tantos outros, o governo tem assumido a prestação direta do serviço por um órgão público, por meio de servidores públicos.

Diante desse estado de coisas, cabe a nós questionar o papel desempenhado pelo argumento dos bens coletivos. É, como sustentam implicitamente seus adeptos, uma defesa intelectualmente sólida das atividades do governo? Ou não é mais do que um pedido de desculpas por programas que teriam sido iniciados independentemente da disponibilidade do argumento — e que na verdade foram iniciados muito antes do argumento ser concebido?

⁷⁷ Savas, “Municipal Monopoly vs. Competition in Delivering Urban Services”, p. 483.

Teorias de Segurança Rodoviária¹

O recorde de segurança rodoviária nos Estados Unidos é lamentável, onde cerca de 50.000 pessoas perdem a vida todos os anos e cerca de 2.000.000 se envolvem em acidentes graves. Esse fenômeno evocou uma resposta da comunidade das ciências sociais: tentar encontrar as causas e, portanto, as curas. A dificuldade, no entanto, é que todas essas tentativas foram prejudicadas por uma grande falha: a crença de que seja qual for a causa do problema, uma coisa não é responsável — os arranjos institucionais atuais segundo os quais a segurança das ruas e estradas é responsabilidade do setor público. Essa visão é contestada e um cenário alternativo de donidade privada de estradas é apresentado. Com base nesse modelo, várias tentativas de explicação e curas implícitas para fatalidades e acidentes rodoviários são discutidas. Especificamente, analisa-se a alegação de que grande parte da responsabilidade pode recair sobre os fabricantes de veículos rodoviários. Uma falácia cometida por esse argumento inclui ignorar o fato de que a indústria privada de inspeção rodoviária foi, de fato, nacionalizada. As críticas dos naderitas à NHTSA são consideradas, e as recomendações políticas baseadas nesta análise são rejeitadas.

O interesse atual na desregulamentação e na privatização está sendo manifestado nas ciências sociais. Até agora, esse interesse se refere à desregulamentação das companhias aéreas e à substituição dos serviços municipais de saneamento por alternativas privadas.

¹ O artigo apareceu primeiro como “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record No. 912* (1983): 7–10.

Um empreendimento mais ambicioso nessa direção envolve a substituição da donidade e gestão de estradas e rodovias privadas ou voltadas para o mercado pelos atuais arranjos institucionais sob os quais tais tarefas, direitos e responsabilidades são concedidos ao setor público.

A substituição da donidade e gestão de rodovias públicas por privadas deve ser diferenciada de outra posição teórica — aquela que defende que os atuais administradores de rodovias do setor público introduzam picos de carga ou outros esquemas de precificação geralmente associados ao mercado. Há uma grande diferença entre essas duas propostas. No primeiro caso, as rodovias seriam entregues a empreendedores privados, e os novos proprietários decidiriam eles mesmos que tipo de mecanismo de cobrança para instituir.^{2,3} No segundo caso, as várias autoridades rodoviárias continuariam sua gestão geral, mas apenas introduziriam algum tipo de sistema de precificação de custo marginal para o uso de rodovias.⁴

Neste capítulo, apenas um argumento a favor de tal mudança é considerado implicitamente: que tal substituição melhoraria os padrões de segurança sob os quais opera o sistema de estradas e ruas atualmente. Isso é feito considerando uma teoria de segurança rodoviária em relação ao mau funcionamento do veículo de um ponto de vista que considera a donidade privada de estradas como uma alternativa viável ao sistema atual.

A tese deste capítulo é que o péssimo histórico de segurança rodoviária se deve à ausência de um livre mercado na provisão e gestão de rodovias. Sob o status quo, não há competição, ou seja, não há

² Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38, reimpresso no presente volume como capítulo 1.

³ Walter Block, “Congestion and Road Pricing”, *Journal of Libertarian Studies* 4, n.º 3 (verão de 1980): 299–330.

⁴ Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres, Inglaterra: Institute of Economic Affairs, 1966).

incentivos financeiros para incitar os gerentes a controlar os acidentes. (Os burocratas não perdem dinheiro quando a taxa de mortalidade aumenta, nem o administrador da estrada é recompensado, como na iniciativa privada, se ocorre uma queda nos acidentes).

Essa falta de incentivos não passou completamente despercebida pelo establishment rodoviário. Por exemplo, Kreml, membro da Força-Tarefa sobre Segurança Rodoviária do Presidente, pede que o governo

Estabeleça um sistema de incentivos que relacione a ajuda federal a alguma medida geral de melhoria da segurança. Sob tal sistema, cada estado poderia ser elegível para receber de fundos federais pagamentos de incentivo para redução de mortes [...] acidentes [...] etc.⁵

Embora, em certo sentido, isso seja uma melhoria em comparação com o sistema atual, é paradoxalmente um passo na direção errada. Pois o que precisamos não é de uma melhoria superficial do sistema de governo, mas de uma reformulação básica. É verdade que a sugestão de Kreml pode ter alguns efeitos benéficos, mas depende e fortaleceria ainda mais o sistema de gestão que nos trouxe à crise atual. Além disso, está repleto de problemas.

Primeiro e mais importante, não seria um sistema de incentivo compatível com o fornecido pelo mercado. As recompensas e penalidades financeiras não seriam automáticas como resultado de um processo de mercado em andamento. Em vez disso, o Congresso teria de agir e presumivelmente delegaria essa responsabilidade a outro órgão do governo. Assim nasceria um novo núcleo de burocratas, cuja função seria distribuir os incentivos reais aos estados que mostrassem mais melhorias.

Segundo, o consumidor não está envolvido no processo. Não há sequer indício nesse plano de que o adquirente dos serviços rodoviários

⁵ F.H. Kreml, "On Highway Safety", *Traffic Digest and Review* (março de 1971): 2.

possa, por meio de suas decisões de consumo, afetar os planos dos gestores das rodovias. No plano do Kreml, o pagamento do incentivo vai para o governo estadual, não para indivíduos. Mas a perspectiva do governo estadual receber os milhões de dólares extras pode elevar a moral e o apoio dos funcionários encarregados da segurança rodoviária ao grau necessário para fazer incursões sérias nas estatísticas de mortes?

Terceiro, por que o plano deveria recompensar uma redução na taxa de acidentes? Kreml pede especificamente uma relação de pagamentos de incentivos para a melhoria da segurança. Isso está longe do padrão que normalmente ocorre no mercado.

O problema básico com o pensamento das autoridades rodoviárias é a abordagem que eles adotaram. Eles ignoram a possibilidade de empregar os habituais incentivos comerciais de lucro e prejuízo para minimizar os acidentes rodoviários e, em vez disso, têm uma preocupação avassaladora com considerações objetivas. Recusando-se a olhar para o potencial empreendedor por ver apenas instituições governamentais como viáveis para a gestão das rodovias, os profissionais da área de segurança concentram-se nos meios físicos pelos quais os índices de mortalidade podem ser reduzidos e não nos elementos subjetivos necessários para mobilizar fatores objetivos para esse propósito.

Uma breve pesquisa da literatura mostra que essas condições objetivas são geralmente listadas em três títulos: o veículo, o motorista e a estrada. Por exemplo, Campbell⁶ cita o motorista, a estrada e o veículo como causas de acidentes e implora que “movamos nas três frentes”. Oi afirma o seguinte:

Na literatura de pesquisa de acidentes, as “causas” dos acidentes são tipicamente classificadas em três categorias: o receptor, o agente do acidente e o ambiente. Lesões na pista de esqui são

⁶ H.E. Campbell, “The Wet Pavement Accident Problem: Breaking Through”, *Traffic Quarterly* (abril de 1973): 210.

“causadas” por (1) ações imprudentes e condição física do esquiador, (2) design e condição do equipamento de esqui e (3) características da pista e da neve.⁷

Aqui, o receptor e o esquiador são prontamente vistos como o motorista; o agente do acidente ou equipamento de esqui como veículo; e o ambiente ou inclinação como a estrada.

Deve-se ressaltar que não há nada de errado com essa divisão — se ela for usada como uma ferramenta de organização — desde que a natureza essencial do problema (incentivo empreendedorial) não seja obliterada. A dificuldade com a divisão da segurança rodoviária em motorista, veículo e estrada é que ela ignora e mascara a verdadeira solução. A menos que os elementos físicos, juntamente com os incentivos financeiros, motivos e propósitos, sejam analisados através de uma perspectiva que faça do empreendedorismo seu foco principal, uma solução para o problema não será encontrada.⁸ A principal desvantagem da literatura sobre segurança é que simplesmente não há espaço na análise para o único arranjo institucional que faz do empreendedorismo sua peça central — o livre mercado. Apenas as soluções governamentais se enquadram no âmbito desta análise.

Uma manifestação dessa mentalidade é a divisão da profissão em “veiculistas”, “motoristeiros” e “estradeiros”, onde cada facção afirma que seu domínio é o mais importante e a chave para a solução do problema de segurança.

Nader, talvez o mais conhecido dos “veiculistas”, afirma o seguinte:

Durante décadas, a explicação convencional preferida pelo establishment da segurança no trânsito e insinuada em leis, com

⁷ W. Oi, “Safety at any Price?” *American Enterprise Institute Journal on Government and Society* (novembro-dezembro de 1977): 22.

⁸ Israel Kirzner, *Competition and Entrepreneurship* (Chicago: University of Chicago Press, 1973).

o apoio da indústria automobilística e seus aliados, era que a maioria dos acidentes é causada por motoristas rebeldes que *ipso facto* causam a maioria dos feridos e mortos. [...] Não apenas sua abordagem não era científica em relação aos motoristas, mas também desviou convenientemente a atenção das inovações já disponíveis ou facilmente realizáveis que poderiam ser incorporadas ao projeto de veículos e rodovias para minimizar a probabilidade de um acidente e reduzir a gravidade dos ferimentos se um acidente acontecer de ocorrer.⁹

Um problema que preocupa particularmente Nader é a presença de ornamentos perigosos no capô dos automóveis.¹⁰ Ainda mais irritante para ele é a falta de ação da NHTSA para aliviar esse problema no final dos anos 1960 e início dos anos 1970.

Outro problema relacionado aos veículos é a falta de conformidade das dimensões da cabine do caminhão com as variações do tamanho do corpo humano. Afirma-se que, usando técnicas de linha de montagem, o espaço para braços e pernas pode ser construído com apenas um conjunto de especificações. Mas isso significa que os motoristas mais altos e mais baixos ficarão desconfortáveis e incapazes de reagir às condições da estrada de maneira segura. McFarland afirma:

Os espaços eram frequentemente inadequados; em um modelo, os 40% mais baixos dos motoristas conseguiam colocar o joelho sob o volante ao levantar o pé no pedal do freio. Em outro, essa folga era tão pequena e a mudança de marcha tão perto do volante que os 15% mais altos dos motoristas não conseguiam levantar o pé até o pedal do freio, dobrando o joelho para o lado do volante, sem primeiro mudar de marcha.¹¹

⁹ Ralph Nader, *Unsafe at Any Speed* (Nova York: Grossman Publishers, 1972), pp. xvi e xvii.

¹⁰ *Ibid.*, pp. xxviii, xxix.

¹¹ R.A. McFarland, "Health and Safety in Transportation", *Public Health Reports* 73, n.º 8 (agosto de 1958): 671.

Pneus de caminhão inferiores foram permitidos nas estradas do país e contribuíram para o número de acidentes. Sherril afirma:

Falha de pneu e falha de freio são os principais assassinos em acidentes de caminhão causados por falha mecânica, e dois terços das falhas de pneu são estouros na frente. Mesmo com pneus novos, a carga dianteira mais pesada apresenta um risco extra de estouro. Com recauchutagens o risco torna-se muito maior; mas a burocracia do transporte federal, apesar dos repetidos apelos dos motoristas para chegar a uma decisão, não proibiu recauchutagens no eixo de direção.¹²

Outro aspecto do veículo que pode contribuir para a segurança, mas muitas vezes não, é a placa. Se fosse construído com material refletor,¹³ poderia reduzir a probabilidade de colisões traseiras à noite.

Portanto, como é que empresas privadas, como a General Motors (enfeites de capô), empresas privadas de caminhões (pneus recauchutados) e construtoras de caminhões (dimensões inadequadas da cabine) têm contribuído para a taxa de acidentes? O único item mencionado acima que não é culpa do mercado são as placas não refletoras, que são claramente de responsabilidade das autoridades estatais, e não de companhias privadas.

Vamos estipular, para fins de argumentação, que todas essas acusações são factualmente corretas. O caso do mercado não é arruinado se alguns, muitos ou mesmo todos os participantes cometerem erros. Qualquer exemplo real de livre mercado em ação terá que consistir exclusivamente em seres humanos falíveis. Como tal, a surpresa não é que erros sejam cometidos, mas quão poucos são em comparação com o potencial humano ilimitado de erro. O mercado

¹² R. Sherrill, "Raising Hell on the Highways", *New York Times Sunday Magazine Section* (27 de novembro de 1977), p. 99.

¹³ Dan Klein e J.A. Waller, "Modification of Driver Behavior vs. Modification of the Driving Environment", *Traffic Quarterly* (abril de 1971): 229.

ainda pode se justificar em termos de minimizar o erro, e não de erradicá-lo, nos casos de recauchutagem de pneus e especificação de cabine de caminhão, quando comparados com métodos alternativos de controle.

Mas e os órgãos públicos responsáveis pela prevaricação? Se for assumido que as cobranças citadas acima estão substancialmente corretas, então as agências públicas (por exemplo, NHTSA) também devem ser responsabilizadas. E aqui a explicação da fragilidade humana não será suficiente. Pois as agências reguladoras não contam com a rede de segurança da concorrência de mercado. Se um vacilar, nenhum outro precisa surgir para tomar seu lugar.

A acusação de enfeite de capô de Nader, no entanto, não pode ser respondida dessa maneira. Novamente, partindo do pressuposto de que essas decorações são realmente prejudiciais aos pedestres, não se pode presumir que as forças do mercado engendrarão uma tendência à sua remoção. Isso porque, por definição, os enfeites não prejudicarão o comprador do automóvel, o motorista ou sua família; eles podem, no máximo, ser prejudiciais para pessoas de fora, ou seja, pedestres.

No entanto, não se pode concluir que o mercado seja incapaz de registrar os desejos dos pedestres, ou seja, de terceiros para a compra de um automóvel.¹⁴ Parece incapaz de fazê-lo, mas isso ocorre porque a donidade de rodovias públicas excluiu uma parte vital do mercado — a donidade de ruas.

O proprietário de um shopping center (este é o análogo atual mais próximo de ruas privadas) deve perguntar:

Posso ganhar mais dinheiro permitindo a entrada de automóveis com possíveis ornamentos de capô perigosos ou os lucros podem ser maximizados proibindo-os? Se eu os proibir, serei boicotado,

¹⁴ Para uma discussão mais completa sobre a questão das externalidades, veja Walter Block, “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983): 1–34.

até certo ponto, pelos proprietários dos carros ofensivos, mas patrocinado, talvez em grau maior, por aqueles que temem essas protuberâncias. Se eu permitir, as reações serão idênticas, mas na direção oposta.

No mercado, as decisões (talvez diferentes) de milhares de proprietários de ruas e estradas determinarão se os enfeites de capô ficam ou não. Se a decisão esmagadora for de que os ornamentos são um perigo significativo, os proprietários de estradas privadas cobrarão mais pelo seu uso ou os proibirão totalmente. Em ambos os casos, será vantajoso para os fabricantes de automóveis descartá-los. Talvez se possa concluir da inexistência de qualquer proibição de enfeites de capô por fontes privadas — estacionamentos, shopping centers e assim por diante — que eles não são tão perigosos quanto Nader acredita. Mas mesmo que o ornamento do capô não seja um bom exemplo de um perigo real, a mesma análise pode ser usada para mostrar como, em plenas condições de mercado, a implementação da segurança ainda pode ocorrer.

Mas muitos acidentes são causados em relação a outros veículos. Os enfeites de capô são apenas um exemplo desse fenômeno, outros exemplos de um veículo envolvendo outros em acidentes são quando o farol alto de um automóvel interfere na visão do motorista de outro; quando a traseira de um automóvel é iluminada inadequadamente, de modo que o motorista de outro não pode vê-la a tempo; e quando uma explosão ou falha de freio ou um desvio de um automóvel resulta em um choque com outro.

Somente o administrador da estrada, e não o fabricante original do automóvel, está em condições de aliviar problemas desse tipo. Mas o governo, ao obter o monopólio da administração das rodovias, não garantiu adequadamente ao público que os veículos permitidos nas estradas atenderão aos padrões mínimos de segurança.

Os economistas austríacos há muito ensinam que o capital, longe de ser uma entidade homogênea, onde qualquer parte pode se encaixar igualmente bem com qualquer outra, é na verdade altamente diferenciada e heterogênea. Para funcionar eficientemente, o capital deve se encaixar em uma delicada treliça, onde cada peça está em condições de sustentar e tornar efetivas todas as outras.^{15,16}

Mas o trabalho também se enquadra no mesmo princípio. O establishment de segurança automotiva falhou em perceber que toda uma profissão, complementar à fabricação de automóveis, foi proibida.

A área que complementa a fabricação de automóveis em termos de certificação e atualização da segurança veicular é a iniciativa privada de inspeção veicular. Mas não existe essa indústria privada. Foi, de fato, nacionalizada — em parte integrante do controle público de todos os aspectos da administração rodoviária.

A empresa pública de inspeção de veículos tem sido lamentavelmente negligente em suas auto-reivindicadas responsabilidades de monopólio. De acordo com um relatório do antigo Departamento de Saúde, Educação e Bem-Estar:

No domínio da jurisdição do governo sobre a segurança no trânsito, os assuntos inicialmente recaíram, de um lado, sobre as agências de arrecadação de receitas e, de outro, sobre as agências de aplicação da lei; os veículos foram inicialmente licenciados apenas para fins de arrecadação de receita, e não por muitos anos surgiu a noção de inspeção veicular para fins de segurança (quatorze estados ainda não têm leis de inspeção).¹⁷

¹⁵ F.A. Hayek, *Prices and Production* (Londres: Routledge and Sons, 1931).

¹⁶ Ludwig Lachmann, *Capital and Its Structure* (Londres: Bell and Sons, 1956).

¹⁷ “Report of the Secretary’s Advisory Committee on Traffic Safety.” Departamento de Saúde, Educação e Bem-Estar dos Estados Unidos (29 de fevereiro de 1968), p. 21.

Por reconhecimento do governo, então, houve muitos anos em que não houve preocupação com a inspeção veicular para fins de segurança. Isso só é crível para uma instituição governamental, ou seja, aquela que não sofre nenhum revés monetário ou de qualquer outro tipo por não cumprir suas tarefas autoatribuídas. E ainda em 1968, quatorze estados nem mesmo realizavam essa tarefa a ponto de aprovar leis de inspeção.

O principal problema com a NHTSA, e com todos os sistemas governamentais semelhantes que supostamente protegem o público contra defeitos de veículos, é que nenhuma competição é permitida. Se a certificação de mercado fosse permitida, poderia haver várias ou talvez muitas agências privadas concorrentes; na vida real, existem apenas alguns laboratórios de testes comerciais.¹⁸

Talvez a discussão acima explique algumas das deficiências que Nader acusou contra a NHTSA:

Desde fevereiro de 1969, nenhum novo regulamento foi adicionado aos escassos dados que informam o consumidor sobre as diferenças entre os veículos, reforçando assim a ausência de concorrência de qualidade no mercado automobilístico.¹⁹

Escrito em 1972, isso se traduz em um hiato de três anos durante os quais os consumidores não aprenderam nada sobre a diferença de qualidade entre marcas concorrentes de automóveis. Dificilmente se poderia imaginar uma ocorrência semelhante em uma indústria privada, ou mesmo por parte de uma única empresa, como a Consumers' Union, dedicada a fornecer informações sobre automóveis. Se tal coisa ocorresse, não há dúvida de que outros concorrentes em busca de lucro

¹⁸ Para uma análise compreensiva do que pode ser chamado de indústria de certificação de segurança privada, veja Milton Friedman, *Capitalism and Freedom* (Chicago: University of Chicago Press, 1962), cap. 9.

¹⁹ Nader, *Unsafe at any Speed*, p. xxviii.

se moveriam para explorar tal abertura. Eles aproveitariam essa falta de conhecimento fornecendo o produto que faltava.

Outra dificuldade com a NHTSA, assim como com outras agências reguladoras, é a tendência dos burocratas de se tornarem “amigos demais” com as empresas reguladas. Cecil Mackey, Secretário Adjunto de Transportes afirma:

À medida que as ações regulatórias mais óbvias são tomadas; à medida que o processo se torna mais institucionalizado; à medida que novos líderes de ambos os lados substituem aqueles que estiveram tão pessoalmente envolvidos como adversários nas fases iniciais, aqueles que regulam passarão gradualmente a refletir, em grande medida, pontos de vista semelhantes aos daqueles a quem regulam.²⁰

Gabriel Kolko dá um ponto de vista mais extremo sobre esse fenômeno e afirma que tais semelhanças existiram ao longo da história americana.²¹

Não se pode afirmar que o livre mercado esteja completamente isento de tais problemas. Deve-se admitir que todas as instituições, sejam públicas ou privadas, são suscetíveis a esse perigo. A livre iniciativa, no entanto, tem certas salvaguardas que estão ausentes no setor público.

Esse fenômeno pode ser melhor compreendido comparando o que acontece com pessoas envolvidas em instituições públicas e privadas quando um problema é descoberto. Para o dono de um laboratório privado de testes comerciais, quando um funcionário é descoberto aceitando subornos para dar opiniões favoráveis, os resultados são verdadeiramente catastróficos.

Mas esse não seria o caso dos funcionários do governo. Salvo sentenças de prisão, o pior que pode acontecer é que o único burocrata

²⁰ Ibid., p. xxxi.

²¹ Gabriel Kolko, *The Triumph of Conservatism* (Chicago: Quadrangle Books, 1963).

pego seja demitido. E mesmo isso de forma alguma é certo se ele estiver protegido pelos regulamentos do serviço público.

Além de competir com base em sua missão principal (ensaios laboratoriais, verificação e certificação), as certificadoras privadas também competem em termos de prevenção de deserções de seus funcionários. E este trabalho é o segundo em importância apenas para sua missão principal.

Portanto, pode-se concluir que, pelo menos no que diz respeito à teoria do mau funcionamento e do mau projeto dos veículos dos acidentes rodoviários, não foram encontradas barreiras à donidade privada da estrada. Se os naderitas fossem coerentes, exigiriam uma alteração radical nos arranjos institucionais previstos para a segurança rodoviária. Assim, eles são reduzidos a defender o que só pode ser considerado melhorias marginais.

Parte II

Aplicações

Ruas Privadas, Competição, Seguro de Automóveis e Controle de Preços¹

Sob os arranjos institucionais atuais, há um mínimo de competição, que ocorre em relação às ruas da nossa nação. Tristemente, no entanto, essa competitividade é superficial, muito limitada e apenas indiretamente relacionada a esses corredores de transporte. Por exemplo, os anunciantes competem uns com os outros em termos de outdoors rodoviários; as companhias de seguros competem entre si pela cobertura de automóveis; restaurantes de beira de estrada, lojas de presentes, etc., cada um tenta conseguir participação no mercado de seus equivalentes. Mas em termos de concorrência demolidora, arrasadora, do tipo que caracteriza, por exemplo, as indústrias que nos fornecem navios e cera de vedação, computadores, automóveis, livros e filmes, não há nenhuma. Dificilmente poderia haver nenhuma, uma vez que, na maioria das vezes, estradas, rodovias, ruas e outras vias veiculares são todas possuídas e gerenciadas por diferentes jurisdições governamentais.² Nenhum deles pode atingir lucro com uma tomada de decisões gerenciais sábia, nem sofre perdas e nem corre o risco de

¹ Este artigo apareceu primeiro como “Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls”, *Competitiveness Review* 8, n.º 1 (1998): 55-64.

² Da mesma forma, embora exista de fato concorrência no que diz respeito ao enchimento de envelopes, medição de postagem, etc., não pode haver concorrência real em relação ao correio de primeira classe: é proibido por lei. O monopólio postal impede essa concorrência, assim como a donidade estatal (praticamente monopólio total) das estradas.

falência por falta das mesmas; tal como acontece com todas as atividades exercidas no sector público, essa concorrência não pode, pela própria natureza da empresa, ocorrer.

Por que seria esse um estado de coisas infeliz? Porque a concorrência de mercado tende a trazer mais eficiência econômica do que o controle burocrático, governamental. *Ceteris paribus*, a eliminação do ineficiente, que ocorre sob a livre iniciativa, tende a garantir um produto de maior qualidade a um preço menor do que o que emana do setor público, que não se beneficia desse processo. Afirma um árbitro anônimo neste contexto: “a privatização de estradas poderia tornar uma sociedade mais competitiva, permitindo um uso mais eficiente dos recursos, incluindo gastos com seguros” e muito mais. Por exemplo: Block dá razões para acreditar que a concorrência entre os proprietários de rodovias privadas reduziria a taxa de mortalidade de veículos motorizados,³ certamente evidência de um uso ineficiente de recursos, e demonstra que tais arranjos privados tenderão a diminuir o congestionamento rodoviário⁴ (mais incentivo para o preço de pico de carga), o que certamente é outra má alocação econômica.

Deve-se encarar desde o início, no entanto, que esse cenário parecerá extremamente improvável para muitos, para não dizer bizarro. Não são as autoestradas o tipo de coisas que devem, pela própria natureza das coisas, ser atribuídas ao setor público? Como as ruas privadas poderiam superar o problema do free rider? As estradas não são bens públicos por excelência? Como as empresas privadas poderiam superar as dificuldades associadas à não exclusibilidade? E a monopolização? Devemos nos opor à alegação de que há algo

³ Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979); “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* 912 (1983); e “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1966).

⁴ Walter Block, “Congestion and Road Pricing”, *Journal of Libertarian Studies* 4, n.º 3 (verão de 1980).

intrínseco nas estradas que torna necessário que elas façam parte do setor “público”. As rodovias originais, rodovias com pedágio, eram invariavelmente questões privadas; os argumentos teóricos que se opõem à privatização das vias veiculares são todos inválidos.⁵ Mesmo hoje em dia, há quilômetros de “ruas” privadas que funcionam extremamente bem, apesar do fato de que a maioria dos comentaristas não compreenderam que elas acomodam o tráfego de automóveis.⁶ Também não há qualquer razão teórica para que tal estado de coisas não possa prevalecer para toda a rede de transporte veicular dos EUA. Estamos acostumados a considerar coisas longas e finas, como rodovias, como impossíveis de privatizar. Mas as ferrovias, que são igualmente “longas e finas”, foram construídas, possuídas e gerenciadas

⁵ Veja T.S. Ashton, *An Economic History of England* (Londres: Methuen, 1955), pp. 78–81; Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, cap. 1 neste volume; “Theories of Highway Safety”; e “Road Socialism.” Também Walter Block, “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983); e Walter Block e Matthew Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal Des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho-setembro de 1996); *Economist* (30 de novembro de 1963): 912 e “Watch This Airspace”, *Economist* (22-28 de junho de 2002):14–21; W.T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England* (Cambridge: Cambridge University Press, 1916); Dan Klein, John Majewski, Christopher Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *Journal of Economic History* (março de 1993); idem, “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860”, *Essays in Economic and Business History* 11 (1993); Dan Klein e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning from the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992); idem, “How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (maio de 1993); idem, “High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time”, *Policy Study* 170 (novembro); Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); idem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, England: Penguin, 1967); idem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (New York: Macmillan, 1973); William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (Nova Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970).

⁶ Refiro-me às faixas de tráfego dentro dos centros comerciais modernos fechados.

por empresas que faziam lucros.⁷ O acesso não precisa ser limitado pelo uso de pedágios antiquados que usam moeda.⁸ Os códigos universais de produtos, que acompanham os gêneros alimentícios, poderiam facilmente ser aplicados a automóveis; até mesmo nossas autoridades rodoviárias da era pré-automotiva estão agora — finalmente — no processo de introdução de tal automação.⁹ Nem precisamos temer que um proprietário de rua privado não permita o acesso de automóveis, ou cobre preços de “monopólio”, excessivamente elevados; nossa experiência com a típica linha ferroviária com fins lucrativos é que ela

tentou o seu melhor para induzir a migração e o desenvolvimento econômico para sua área, a fim de aumentar seus lucros, valores de terra e valor de seu capital; e cada um apressou-se a fazê-lo, para que as pessoas e os mercados não deixassem suas áreas e se mudassem para os portos, cidades e terras servidas por ferrovias concorrentes. O mesmo princípio estaria em ação se todas as ruas e estradas também fossem privadas.¹⁰

Tal comportamento irresponsável seria, de qualquer forma, impossível, uma vez que

⁷ No resto do mundo fora dos EUA, onde as ferrovias tradicionalmente estão sob a provisão do governo, as pessoas têm uma dificuldade igualmente dura de imaginar como esses serviços poderiam ser fornecidos de forma privada. Eles talvez não estejam cientes da experiência dos EUA, onde não apenas as linhas intermunicipais operaram com base no lucro, mas onde isso também se aplica ao trem intraurbano. Por exemplo, na cidade de Nova York, as linhas Interborough Rapid Transit (IRT) e Borough of Manhattan Transit (BMT) (mas não IND) foram originalmente operadas pelo proprietário.

⁸ Estes são retratados pelos opositores da privatização rodoviária como estando localizados na frente de cada casa em todas as ruas, levando assim o tráfego a uma paralisação ainda maior do que a que opera atualmente.

⁹ Para mais sobre isso, veja James C. Nelson, “The Pricing of Highway, Waterway and Airway Facilities”, *American Economic Review, Papers and Proceedings* (maio de 1962); William Vickrey, “Review of Herbert Mohring”, *Transportation Economics* (1982); A.A. Walters, “The Theory and Measurement of Private and Social Costs of Highway Congestion”, *Econometrica* (outubro de 1961).

¹⁰ Murray N. Rothbard, *Reconstruction of Utility and Welfare Economics* (Nova York: Center for Libertarian Studies, 1978), p. 204.

todos, ao comprar casas ou serviços de rua em uma sociedade libertária, certificar-se-iam de que o contrato de compra ou arrendamento forneça acesso total. [...] Com esse tipo de “easement” fornecida antecipadamente por contrato, tal bloqueio súbito não seria permitido, uma vez que seria uma invasão do direito de propriedade do proprietário de terras.¹¹

Tendo introduzido o conceito de privatização de ruas, estradas e rodovias, vamos agora utilizá-lo para avaliar uma análise de uma questão relacionada: taxas de seguro de automóveis.

As Taxas de Seguro de Automóveis

Smith e Wright (daqui em diante chamados “SW”) estabelecem duas tarefas principais.¹² A primeira é uma explícita. Como o título do artigo deles indica, é a de explicar por que os habitantes da Filadélfia pagam taxas de seguro de automóvel mais altas do que as pessoas de outras cidades dos EUA. A segunda tarefa é implícita, ou pelo menos não é tão totalmente explícita. É a de agregar à literatura já volumosa que procura justificar o controle de preços com base na eficiência econômica. O restante deste artigo limitar-se-á apenas ao seu segundo ponto; mostrará que, embora velha com a tradição, essa tentativa bastante inteligente de justificar o controle de preços — em bases presumivelmente livres de valores — não tem mais sucesso do que qualquer outra.

Quais são os argumentos de SW? Simplificando, eles sustentam que há um equilíbrio sub-ótimo (no qual a Filadélfia e várias outras cidades afundaram) onde as taxas de seguro de automóveis são tão altas que um número excessivo de motoristas opta por não fazer uso dessa proteção. Isso, por sua vez, leva a taxas excessivamente altas para os

¹¹ Ibid.

¹² Eric Smith e Randall Wright, “Why is Automobile Insurance in Philadelphia So Damn Expensive”, *American Economic Review* 82, n.º 4 (setembro de 1992).

cumpridores da lei, o que dissuade os não seguradores em primeiro lugar. E por que isso acontece? É devido à falta de cobertura para acidentes dos não segurados, o que transborda negativamente para todos, incluindo os outros. Nas palavras de SW:

Quando um condutor não segurado ou sub-segurado causa um acidente, a parte lesada será forçada a cobrar da sua própria apólice se a parte culpada não dispuser de recursos suficientes para indenizar a sua vítima. Assim, quando há um número significativo de motoristas de baixa riqueza não segurados ou sub-segurados, as companhias de seguros precisam cobrar prêmios mais altos para obter uma determinada taxa de retorno, e esses extras mais altos podem ser suficientes para desencorajar alguns motoristas de comprar seguros.¹³

A alegação de SW é que a sociedade precisa romper esse ciclo vicioso. Como isso pode ser feito? Sua recomendação de política pública é que o governo controle as taxas de seguro de automóveis, reduzindo-as ao nível em que até mesmo os infratores da lei, sob o atual sistema de “falha de mercado”,¹⁴ optarão por segurar. Então, todos podem desfrutar das taxas mais baixas e das melhores condições de condução que uma redução da ilegalidade trará.

Para ser justo com SW, eles não afirmam que tais controles de preços necessariamente nos levarão a esse nirvana de equilíbrios ótimos; eles enfatizam continuamente apenas que numerosos equilíbrios “poderiam” ou “podem” existir; e que, mesmo que o façam, só é “possível” que os controles (de preço, entrada, cobertura, seguros ilimitados, de risco atribuído, etc.) possam chegar a uma situação ótima. Eles estão plenamente conscientes da situação da Califórnia, onde os limites máximos das taxas parecem ter levado à saída das empresas de seguros, e não à obtenção de quaisquer equilíbrios ótimos. No entanto,

¹³ *Ibid.*, p. 759.

¹⁴ *Ibid.*, p. 771.

apesar do seu tom cauteloso, existem graves problemas com esta análise, para os quais nos voltamos agora.

1. SW vê a “falha de mercado” como a causa subjacente do problema, e o controle do governo como a solução. Eles afirmam: “No que diz respeito à eficiência no *laissez-faire*, nosso modelo demonstra a possibilidade de falha de mercado no mercado de seguros de automóveis.”¹⁵ “Neste artigo, demonstramos a possibilidade de falha de mercado no mercado de seguros de automóveis.”¹⁶

Mas como eles podem falar coerentemente de um fracasso dos mercados, ou, ainda mais extremamente, do capitalismo *laissez-faire*, no contexto de estradas e ruas possuídas e administradas pelo Estado? Sua acusação é quase semelhante à alegação de que nosso sistema de bem-estar, ou seguridade social, representa uma falha de mercado. Isso é claramente um fracasso do governo, não uma falha de mercado.

O fato claro em questão é que os EUA agora sofrem sob um sistema rodoviário soviético. Embora aqui e ali possam ser encontradas uma ou outra rua ou ponte privada, a esmagadora maioria das artérias do transporte veicular de nosso país está sob autoridade estatal.¹⁷ Portanto, se houvesse alguma falha nesse setor da economia, seria surpreendente se fosse devido a “mercados”. Caracterizar o estado atual das coisas como um de “*laissez-faire*” é realmente muito fora da linha.

¹⁵ Ibid., p. 770.

¹⁶ Ibid., p. 771.

¹⁷ Sob a agricultura soviética, 97% da terra arável era comunizada; apenas 3% estavam em propriedades privadas, principalmente na forma de jardim em torno dos casebres dos trabalhadores agrícolas. De todas as ruas e rodovias dos EUA, uma quantidade muito superior a 97% é detida pelo estado; muito menos que 3% são de propriedade privada.

2. SW parece ter seguido o conselho de Coase no que diz respeito à importância das instituições.^{18,19} Sua nota de rodapé 5, por exemplo, constitui um exame muito detalhado de um detalhe institucional bastante minucioso. Mas essa preocupação é mais aparente do que real, como indicado por sua incapacidade de levar em conta os arranjos institucionais estatistas que agora caracterizam o sistema rodoviário nacional.

Eles observam que “algumas cidades como Filadélfia e Miami têm quase quarenta por cento de seus motoristas sem seguro”.²⁰ De acordo com os atuais arranjos institucionais, não há, naturalmente, nenhum mecanismo automático de feedback para penalizar os gestores que permitiram que a situação ficasse tão fora de controle. Sob uma indústria de rua competitiva, é claro, há pouca dúvida de que as empresas que ficaram de braços cruzados sob tal estado de coisas há muito tempo teriam ido à falência, e seus lugares teriam sido ocupados por aqueles com mais competência.²¹

¹⁸ Estes últimos aparecem, coincidentemente, no mesmo volume que o seu próprio artigo em discussão. Veja Ronald Coase: “The Nature of the Firm”, *Economica* 4 (novembro de 1937): 386–406; “The Problem of Social Costs”, *Journal of Law and Economics* 3 (outubro de 1960): 1–44; “The Institutional Structure of Production”, *American Economic Review* 82, n.º 4 (setembro de 1992): 713–19.

¹⁹ Veja também Douglass C. North, *Structure and Change in Economic History* (Nova York: Norton, 1981); Oliver Williamson, *The Economic Institutions of Capitalism* (Nova York: Free Press, 1985), Joseph A. Schumpeter, *Capitalism, Socialism, and Democracy* (New York: Harper, 1950), p. 198.

²⁰ Smith e Wright, “Why is Automobile Insurance in Philadelphia So Damn Expensive”, p. 760.

²¹ Poder-se-ia pensar que mesmo uma burocracia razoavelmente competente teria sido capaz de evitar tais extremos de ilegalidade. E, até certo ponto, isso é verdade. Ou seja, alguns órgãos governamentais se saíram muito melhor nisso do que outros. O problema, porém, é que os fracassos não são automaticamente penalizados, nem os sucessos (relativos) automaticamente recompensados. Mas os mesmos resultados são obtidos sob todos os sistemas econômicos soviéticos. Não é por acaso, por exemplo, que nos 97% das terras agrícolas sob coletivização apenas 75% das colheitas foram cultivadas, enquanto os três por cento da terra em mãos privadas representavam 25% dos produtos agrícolas.

3. A análise de SW falha em reconhecer as funções sociais de uma indústria de seguros que funciona livremente. Ao discriminar entre os clientes e cobrar mais por aqueles mais propensos a registrar reclamações (por exemplo, pessoas que fumam, dirigem descuidadamente — ou cuja idade, sexo, raça ou outras características estão correlacionadas com ações perigosas), eles tendem a reduzir a incidência de tal comportamento antissocial. No contexto atual, os condutores não segurados são mais suscetíveis a criar acidentes do que os segurados; se lhes fosse efetivamente negado o acesso às estradas, como estariam sob o *laissez-faire* rodoviário, isso reduziria, sem dúvida, as mortes no trânsito.

SW propõem uma infinidade de apólices destinadas a dar desvantagem ao setor dos seguros, mas é difícil ver como podem melhorar o bem-estar social, uma vez que não incorporaram a contribuição positiva das empresas de seguros para esse fim.

4. SW discutem equilíbrios subótimos em termos de prêmios altos que dissuadem as pessoas pobres de ter seguro, enquanto os mais baixos podem incentivá-las nesse comportamento, para o benefício geral de todos os envolvidos. Vamos oferecer uma alternativa, tendo criticado esta proposta. Estipulemos como algo dado que temos de regular as taxas de seguro automóvel; talvez então, seria melhor exigir taxas mínimas, e não as taxas máximas sugeridas por SW. Ou seja: em vez de tetos de preços, reduzindo os pagamentos, vamos sugerir, por uma questão de argumentação, pisos de preços, aumentando-os. Como isso poderia ser justificado, usando a metodologia pela qual devemos agradecer a SW?

Simple. Se as companhias de seguros fossem obrigadas a aumentar suas taxas, ainda menos pessoas teriam seguro. Taxas não relacionadas ao seguro de 40%, que agora são a exceção, se tornariam a norma. Talvez o mínimo! Em muitas cidades, “alcançaríamos” taxas de não conformidade de 80, 90 e até 95%. Isso, então, transformaria as condições atuais de condução em total desordem, dada a análise de SW.

Mas também teria o efeito muito salutar de predispor o eleitorado contra a atual gestão rodoviária socializada que a privatização poderia realmente ocorrer. Se assim for, talvez a era “perturbada” interina possa muito bem ter valido a pena.

Agora, não estou defendendo nenhum cenário desse tipo. Mas se esse *reductio ad absurdum* para um piso de preço não é menos teoricamente viável²² do que o SW afirma em nome de um teto de preço, ela tende a dissipar ainda mais qualquer atratividade deste último.

Uma Objeção

As recomendações de políticas públicas deste artigo são muito radicais, principalmente no contexto da economia política atual. A solução aqui oferecida é a do capitalismo *laissez-faire* total: o governo não teria absolutamente nenhum papel a desempenhar no que diz respeito às vias de tráfego, a não ser o da proteção da propriedade privada e da defesa do contrato. Assim como os privatizadores radicais da educação pedem a separação da escola e do estado,²³ os privatizadores radicais dos correios pedem a separação do correio e do estado²⁴ e os privatizadores radicais do bem-estar social pedem um sistema de caridade completamente voluntário e sem nenhum envolvimento do estado,²⁵ o presente artigo recomenda a separação

²² Há também a objeção às prescrições de políticas públicas de SW de que elas não podem ser feitas em um contexto livre de valores. Os controles de preços (do teto ou de qualquer outra variedade) inevitavelmente beneficiarão alguns e prejudicarão outros. Afirmar que os ganhos são maiores do que as perdas envolve necessariamente uma comparação interpessoal da utilidade, algo que não pode ser conciliado com o *wertfreiheit* na economia. Sobre isso, veja Murray N. Rothbard, “Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics”, *Occasional Paper* n.º 3 (San Francisco: Center for Libertarian Studies, 1977).

²³ Sheldon Richman, *Separating School and State: How to Liberate American’s Families* (Fairfax, Va.: Future of Freedom Foundation, 1994).

²⁴ Edward L. Hudgins, ed. *The Last Monopoly: Privatizing the Postal Service for the Information Age* (Washington, D.C.: Cato, 1996).

²⁵ Rothbard, *For a New Liberty*, pp. 142–70.

total das rodovias, ruas, estradas e calçadas do governo. Nestes outros casos, por mais controversos que sejam, é pelo menos cristalino e preciso o que está a ser defendido. Talvez não seja assim no caso em questão. Considere, a este respeito, a seguinte objeção:

Na base deste artigo está um conceito de privatização de estradas como sendo uma solução orientada pelo mercado para o dilema de seguros enfrentado por cidades como a Filadélfia. A maior parte da análise específica, no entanto, trata da questão da privatização da segurança nessas estradas. Quem constrói e é dono das estradas não tem nada a ver com seguro. Quem é responsável por permitir motoristas individuais nas estradas, é. O problema é que os motoristas não segurados são “permitidos” nas estradas por uma força de segurança (polícia) que não pode detê-los. [...] O autor parece estar dizendo que privatizar os deveres de execução resolverá o problema. Isso é muito diferente da questão da privatização das estradas em geral (embora seja obviamente relacionado) e não tem praticamente nada a ver com a comparação com a coletivização de terras.²⁶

Há várias dificuldades aqui.

1. A prescrição de políticas públicas sendo oferecida aqui não se limita de forma alguma à “privatização da segurança nessas estradas”. A solução de fato envolve isso, mas envolve muito mais também; ou seja, a privatização não se limita de forma alguma ao policiamento rodoviário. A fim de resolver o problema de deseconomia externa dos motoristas subsegurados, o pacote completo deve ser privatizado.

Segurança, sim, mas também toda a operação, incluindo a compra de direitos de passagem (não poderia haver algo como domínio eminente sob o capitalismo *laissez-faire*), derramar o concreto, estabelecer as regras da estrada, cobrar pelo uso da estrada, preencher os buracos, etc. É como se eu estivesse defendendo a privatização total dos Correios dos EUA, ou de uma fazenda ou fábrica soviética, e isso

²⁶ Esta objeção foi colocada por uma referência anônimo.

fosse interpretado como promover apenas o policiamento privado dessas instalações.

2. Embora seja indubitavelmente verdade que “quem constrói e possui as estradas não tem nada a ver com seguro”, isso não precisa ser de forma alguma o caso sob um regime de liberdade econômica. Simplesmente não há razão para acreditar que uma indústria de seguros privados não teria nenhum papel a desempenhar em uma era de donidade privada de estradas. Como isso pode funcionar? Uma possibilidade é a fusão de uma corporação dona de estradas e uma empresa de seguros. Isso é algo que agora pode ser considerado uma fusão de conglomerados,²⁷ mas pode um dia ser considerado vertical. Isso porque (segunda possibilidade) os dois podem trabalhar juntos, como empresas em diferentes níveis de produção, para a criação do bem: a condução segura. Muitas vezes é difícil prever com precisão como uma indústria recém-privatizada funcionaria, mas, em um cenário, a empresa dona de estradas poderia basear suas taxas por usuário na categoria de segurança em que um motorista foi colocado por uma companhia de seguros. Por exemplo, se um motorista nunca tivesse sofrido um acidente em vinte anos e fosse cobrado uma taxa baixa por sua companhia de seguros, a corporação rodoviária poderia cobrar-lhe uma taxa mais baixa.

3. Embora pudesse haver um problema em que motoristas não segurados seriam “permitidos” nas estradas por uma força de segurança (polícia) que não pode detê-los em algumas propostas, o caso presente não é um deles. Aqui, presumivelmente, o proprietário da rodovia contrataria sua própria força policial,²⁸ e esses policiais teriam pleno poder para recusar a entrada de qualquer motorista rebelde ou perigoso.

4. Não é verdade que a privatização das estradas “não tenha praticamente nada a ver com [...] coletivização de terras”. Pelo

²⁷ Existem agora alguns proprietários privados de rodovias.

²⁸ Semelhante à “força policial” agora contratada pela Disney World para garantir a segurança dos clientes.

contrário, elas estão intimamente conectadas. Pois, sob os atuais arranjos institucionais do “socialismo rodoviário”,²⁹ toda a terra sobre a qual estradas, ruas, calçadas, etc., são construídas é de fato coletivizada. Durante o auge do comunismo na Rússia, comentaristas conservadores criticaram com grande alegria as longas filas naquele país esperando para comprar mantimentos. Mas isso é realmente muito diferente dos motoristas que esperam em rodovias congestionadas, como a “Expressway” de Long Island, para consumir mais transporte rodoviário? Nosso sistema de fornecimento de estradas principais de trânsito veicular é tão soviético quanto a “indústria” stalinista de supermercados. Ambos estão em extrema necessidade de descoletivização.

Conclusão

Pode haver competição política em lugares como o Vietnã do Norte e Cuba, mas na ausência de livre iniciativa não pode haver competição econômica. É por isso que a privatização e a concorrência estão inseparavelmente ligadas. Sem o primeiro, o último é logicamente impossível.³⁰ Mas isso se aplica a estradas e rodovias não menos do que a repolhos, giz e queijo. Talvez seja a contribuição deste artigo mostrar que a competição econômica nas estradas não pode ocorrer na ausência de privatização, e que é essa falta, não qualquer “falha de mercado”, que é responsável pela situação que aflige cidades como a Filadélfia.

²⁹ Block, “Road Socialism.”

³⁰ É claro que pode haver concorrência econômica na economia mista. Mas isso é por causa de seus elementos de mercado, não de seus elementos burocráticos.

Socialismo Rodoviário¹

Quais são os melhores arranjos institucionais para estradas, ruas, rodovias, calçadas e outras vias para o tráfego humano e veicular? A profissão de economista pode ser dividida em dois campos no que diz respeito a esta questão.

De um lado estão os socialistas rodoviários.² Estes predominam.³ Na opinião deles, é um fato inquestionado e inquestionável que as estradas devem inevitavelmente e necessariamente ser administradas pelo governo. Nunca é explícito, mas está implícito pelo seu modo de análise. Eles acreditam que as estradas são um “bem público”. Privatizá-las é rapidamente deixado de lado como sendo algo absurdo.

¹ Este capítulo apareceu pela primeira vez como “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195–207. O autor deseja agradecer ao Editor Norte-Americano de *Transport Policy* e a uma referência anônima do *International Journal of Value-Based Management*, por sugestões úteis e comentários sobre uma versão anterior deste capítulo.

² À primeira vista, pode parecer duro caracterizar tal posição como “socialismo rodoviário”. Pois nenhuma das pessoas criticadas abaixo como caindo nessa categoria aceitaria tal denominação. Dado que estamos acostumados a considerar as pessoas como socialistas apenas se elas adotarem propositalmente tal ponto de vista, e que os “socialistas rodoviários” encaixam em sua posição aparentemente alheios ao fato de que isso é precisamente o que sua posição representa, talvez eles devessem ser chamados de “socialistas rodoviários inadvertidos”.

Mas isso também não serve. Pois estes são estudiosos profissionais, em sua maioria economistas sofisticados de primeira ordem. Inventar desculpas para eles dessa maneira equivaleria, portanto, a um paternalismo condescendente. Cavaram suas covas; deixe-os deitarem nela. Continuarei, portanto, a caracterizá-los como no título deste capítulo.

³ Veja P.D. Loeb e B. Gilad, “The Efficacy and Cost Effectiveness of Vehicle Inspection—A State Specific Analysis Using Time Series Data”, *Journal of Transport Economics and Policy* 18 (maio de 1984) para uma pesquisa sobre esta literatura.

Uma indústria de rodovias e ruas de empresas privadas é vista da mesma maneira que a agricultura de livre mercado pelos planejadores durante o auge da agricultura coletivizada soviética — como inconcebível.

Qual é o trabalho do analista econômico sob tais pressupostos? É servir como uma espécie de consultor gerencial, da mesma maneira que o economista da URSS aconselharia o Ministro da Agricultura sobre rotação de culturas, fertilizantes, etc.⁴ Só que agora a análise se preocupa com questões como segurança rodoviária, congestionamento, planejamento de novos trevos rodoviários, etc.

Por outro lado, há os capitalistas rodoviários,⁵ ou privatizadores.⁶ Em sua opinião, ruas e estradas não são mais uma parte necessária do

⁴ Esta analogia é razoavelmente boa. Pois, assim como os planejadores agrícolas soviéticos sabiam que a agricultura já havia sido conduzida em uma base privada, negando todos os argumentos relativos à necessidade de donidade pública, também seus equivalentes modernos estão familiarizados com o fato de que inicialmente as estradas eram de propriedade de empresas privadas de pedágio. Veja Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979); Gerald Gunderson, “Privatization and the 19th Century Turnpike”, *Cato Journal* 9, n.º 1 (primavera/verão de 1989); W.T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England* (Cambridge: Cambridge University Press, 1916); Daniel Klein, “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America”, *Economic Inquiry* (outubro de 1990); Daniel Klein, John Majewski, e Christopher Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *Journal of Economic History* (março de 1993); idem, Daniel Klein e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning from the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992). Em cada caso, no entanto, esses antecedentes históricos não desempenham (desempenharam) nenhum papel em sua análise.

⁵ Na verdade, a situação é um pouco mais complicada, pois há pelo menos um comentarista que é um capitalista rodoviário no que diz respeito a rodovias de acesso limitado, e um socialista rodoviário em relação a todo o resto. Veja Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); idem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, England: Penguin, 1967); idem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987).

⁶ Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979); “Congestion and Road Pricing”, *Journal*

aparato estatal do que carros, ferrovias, metrô, tacos de beisebol, feijão de lima ou elásticos. O primeiro conjunto de produtos pode e deve ser analisado de acordo com a visão que todos concordam que são apropriadas para o segundo.

O objetivo deste presente capítulo é fazer exatamente isso, e focalizar um aspecto da análise geral: este tratando das mortes nas rodovias.

Duas Analogias à Segurança no Tráfego

Suponha que um atirador atirou em uma pessoa com um rifle. Levado ao tribunal, sua “defesa” foi que a bala que matou a vítima — e não ele, o réu. É verdade que esse homem admitiria que apontou a arma e puxou o gatilho, mas ele estava a duzentos metros de distância da vítima quando ela morreu, então ele não poderia ter sido responsável por sua morte.

Nossa reação a essa “defesa” seria, apropriadamente, desprezo, sob o argumento de que o assassino estava confundindo proximidade com causa última. Nós aplicaríamos a esse assassino quaisquer penalidades que fossem concedidas a tal comportamento. A bala foi a causa próxima da morte. Mas o atirador, ao mirar na vítima e puxar o gatilho, foi o responsável final por sua morte e, portanto, deve pagar por esse crime em toda a extensão da lei.

of Libertarian Studies 4, n.º 3 (verão de 1980); “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* n.º 912 (1983); “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983); e “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1966); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (New York: Macmillan, 1973); William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970); Daniel Klein e G.J. Fielding, “How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (maio de 1993); idem, “High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time”, *Policy Study* 170 (novembro de 1993).

Agora considere o caso em que um restaurante fecha as portas. As causas próximas são comida mal cozida e fria, atendimento mal-humorado, condições sujas, falta de segurança pessoal, má decoração, etc. Mas a responsabilidade final, certamente, é da administração. Esta, e só esta, é responsável por não conseguir contratar bons cozinheiros, ou garantir que as garçonetes, os garçons, faxineiros, seguranças, decoradores de interiores, arquitetos exteriores, etc., fizessem suas tarefas atribuídas de maneira satisfatória. Um gerente competente faria com que seus funcionários mudassem seu comportamento, ou ele os demitiria e contrataria proficientes em seus lugares. Tudo isso decorre do fato de que o bom gestor pode reconhecer o talento e tem a motivação para insistir nele.

Socialismo Rodoviário

Qual é o sentido de toda essa discussão sobre falhas de restaurantes e assassinos que dão desculpas? O que isso tem a ver com a segurança rodoviária sob o socialismo?

Simplesmente isso: a maneira como a maioria dos economistas aborda essa questão é semelhante à “defesa” do assassino, ou ao conselho do consultor de restaurante que ignora o gerente. Em vez de se concentrar na causa real das mortes no trânsito — donidade do governo e gestão da rede de rodovias do país — muitos economistas se concentraram em uma infinidade de causas próximas, principalmente a velocidade do veículo, o alcoolismo do motorista, os regulamentos de segurança e as inspeções.

A análise teórica da segurança rodoviária assenta em alguns princípios que são bastante elementares, na verdade angustiantemente elementares. Eles são tão óbvios que sentiríamos a maior relutância em repeti-los nas páginas de uma revista profissional se não fosse o caso que uma grande

política pública (socialismo de estrada) tenha sido erguida ou sobre a ignorância ou sobre um repúdio a eles.⁷

É para corrigir esse grande descuido que devemos examinar como os economistas neoclássicos têm lidado com as mortes no trânsito.

A Análise Mainstream

Considere primeiro Crandall, Gruenspechl, Keeler e Lave. Esses autores analisam intensivamente os regulamentos automotivos por mais de duzentas páginas. Eles afirmam no início:

Agora é possível olhar em retrospectiva para quase duas décadas de experiência para avaliar essa estratégia de regular os subprodutos indesejáveis do automóvel e determinar se alguns dos programas regulatórios devem ser redesenhados. Este livro foi criado para fornecer um exame abrangente.⁸

Embora de fato sujeitem toda uma série de restrições a um grande escrutínio, eles nunca mencionam uma única vez a principal restrição no mercado: a donidade e a gestão públicas.⁹ Assim, o conceito de privatização lhes escapa completamente.

⁷ W.S. Grampp, “Some Effects of Rent Control”, *Southern Economic Journal* (abril de 1950): 425–26. Grampp fala sobre o controle de aluguéis; eu os formulei de modo a se aplicar ao tópico agora em discussão.

⁸ Robert Crandall, H.K. Gruenspechl, T.E. Keeler, e L.B. Lave, *Regulating the Automobile* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1986), pp. 1–2.

⁹ A donidade pública, e não a gestão pública, é verdadeiramente a chave. Pois suponhamos que os políticos ou burocratas contratassem gerentes “privados”. No minuto em que o fizessem, esses gerentes deixariam de ser privados. Pelo contrário, seriam funcionários públicos, tão distantes das adversidades dos lucros e perdas como qualquer outro funcionário público. Veja sobre isso Ludwig von Mises, *Human Action* (Chicago: Henry Regnery, 1969) e Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); idem, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993).

Com relação às milhares de pessoas massacradas nas estradas do país a cada ano, Crandall, et al. adotam uma perspectiva bastante arrogante e polianesca:

Este programa [...] (dos regulamentos federais de automóveis) [...] tem sido mais bem planejado e administrado e o mais bem sucedido em alcançar seus objetivos. Nossas estimativas indicam que as mortes nas rodovias seriam cerca de 40% maiores se não fossem os recursos de segurança adotados desde o início desse programa.¹⁰

Não se pode negar que as mortes nas estradas diminuíram um pouco ao longo da última década mais ou menos. Mas sua avaliação é excessivamente otimista, pois compara as mortes de veículos em vias públicas, não com as mortes em vias privadas, mas com fatalidades em vias públicas em anos anteriores, quando havia menos regulamentos de segurança em vigor. Os gestores públicos podem estar melhorando seu péssimo histórico de uma década ou duas atrás, mas isso dificilmente é relevante para uma comparação público-privada. Para estender a analogia do socialismo, é como se Stalin estivesse se gabando de que os rendimentos das colheitas de seu atual plano quinquenal são muito superiores aos resultados da agricultura coletivizada de vários anos atrás, quando havia menos recursos de “incentivo” em vigor.

Loeb e Gilad criticam estudos anteriores sobre a contribuição da inspeção veicular governamental para a segurança e prometem superar as dificuldades que os afligem:

[Eles] têm sido principalmente atormentados com problemas estatísticos ou metodológicos que afastaram suas conclusões de serem definitivas.

Apenas relativamente recentemente a análise de regressão foi usada e, então apenas com base em dados de cortes transversais. Assim, até o momento, não houveram estudos estaduais específicos que tenham usado técnicas econométricas para testar a eficácia da inspeção.

¹⁰ Ibid., p. 155.

O presente estudo emprega, pela primeira vez, uma análise de séries temporais da eficácia da inspeção na redução de mortes, lesões e acidentes.¹¹

E qual é a conclusão de sua análise? De acordo com Loeb e Gilad, ela

indica que a inspeção de veículos em New Jersey reduz as mortes nas rodovias em 304 mortes por ano. Esse resultado é obtido quando *outras alterações que também possam afetar as fatalidades são levadas em consideração na análise*.¹²

E, de fato, eles são minuciosos em levar em conta inúmeras outras variáveis desse tipo. Estes incluem o número de registros de veículos motorizados, o número de motoristas licenciados, a milhagem do veículo, renda pessoal, o número de revogações de embriaguez ao volante, população e consumo de gasolina. Em suma, um trabalho muito cuidadoso de eliminar hipóteses alternativas às suas, exceto por um pequeno detalhe, aquele analisado neste capítulo.

Loeb é ainda mais específico sobre a possível exclusão de variáveis. Ele destaca Sommers a esse respeito, alegando que “se o modelo usado por Sommers omitir uma variável importante, estimativas enviesadas podem resultar para os coeficientes das variáveis restantes”.¹³ E quais são as especificidades? Loeb usa “renda pessoal, educação, consumo de combustível, densidade populacional, precipitação, milhagem de rodovia, consumo de bebidas destiladas e a composição étnica da população”.¹⁴ Mas este é certamente um caso em

¹¹ Loeb e Gilad, “The Efficacy and Cost Effectiveness of Vehicle Inspection”, p. 145.

¹² Ibid., p. 162; ênfase adicionado.

¹³ P.D. Loeb, “The Determinants of Motor Vehicle Accidents with Special Consideration to Policy Variables”, *Journal of Transport Economics and Policy* 21 (setembro de 1985): 279.

¹⁴ Paul Sommers, “Drinking Age and the 55 MPH Speed Limit”, *Atlantic Economic Journal* 13 (março de 1985): 43, menciona “a preocupação pública com o número impressionante de mortes e ferimentos causados a cada ano por motoristas

que o sujo fala do mal lavado, pois o próprio Loeb omite uma variável importante, com um efeito causal potencialmente maior do que todas as variáveis que ele cita juntas,¹⁵ mesmo porque esta é responsável por afetar (praticamente todas) as outras.

Loeb torna a se preocupar com a “omissão de variáveis”.¹⁶ Desta vez, ele emprega “testes de erro de especificação” na tentativa de erradicar esse flagelo. Mais uma vez, ele critica Sommers, afirmando que, em contraste com esse autor, seus “modelos não omitem as variáveis socioeconômicas e relacionadas à condução potencialmente importantes como no trabalho de Sommers”.¹⁷ Não se precisa dizer que isto é dizer que ele é culpado do mesmo erro, uma vez que omite a crucial variável “socioeconômica” de donidade, gestão e controle do setor público ou privado.¹⁸ Quanto aos seus “testes de erro de especificação”, eles empregam a ladainha usual da idade de beber,¹⁹

embriagados e infratores de velocidade”, um caso paradigma da confusão entre causas próximas e subjacentes.

¹⁵ Loeb, “The Determinants of Motor Vehicle Accidents with Special Consideration to Policy Variables”, pp. 279–87.

¹⁶ P.D. Loeb, “The Determinants of Motor Vehicle Accidents—A Specification Error Analysis”, *Logistics and Transportation Review* 24 (março de 1988): 33.

¹⁷ *Ibid.*, p. 34.

¹⁸ Donald Snyder, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 922, também discute a questão das variáveis omitidas da mesma forma insatisfatória.

¹⁹ Loeb, “The Determinants of Motor Vehicle Accidents—A Specification Error Analysis”, p. 40. Outros estudo que se concentram nessa variável incluem P.J. Cook e G. Tauchen, “The Effect of Minimum Drinking Age Legislation on Youthful Auto Fatalities, 1970–1977”, *Journal of Legal Studies* 13 (1984): 169–90; P. Asch e D.T. Levy, “Does the Minimum Drinking Age Affect Traffic Fatalities?”, *Journal of Policy Analysis and Management* 6 (inverno de 1987); Williams, et al., “The Minimum Drinking Age and Fatal Motor Vehicle Crashes”, *Journal of Legal Studies* 4 (1975): 219; *idem*, “The Effect of Raising the Minimum Drinking Age on Involvement in Fatal Crashes”, *Journal of Legal Studies* 12 (1983): 169.

consumo de álcool, velocidade,²⁰ inspeção de veículos,²¹ consumo de combustível per capita, idade da população, mas nenhuma menção ao socialismo rodoviário é feita.

Callahan emprega nada menos que dezesseis padrões diferentes de programas de segurança rodoviária e opina que

funcionários da indústria automobilística e outros afirmam que a nação está apenas “dando conta” na batalha contra acidentes rodoviários, e que essa estagnação deve ser devido ao fracasso em melhorar os motoristas e as estradas, uma vez que os carros foram substancialmente melhorados.²²

É isso. Ou são os carros ou os motoristas. Uma vez que os automóveis são implicitamente de ótima qualidade, a causa de todas as

²⁰ Outros estudos que se concentram na velocidade incluem Dana Kamerud, “The 55 MPH Speed Limit: Costs, Benefits and Implied Tradeoffs”, *Transportation Research* 17A (Janeiro de 1983): 51–64; Gilbert Castle, “The 55 MPH Speed Limit: A Cost-Benefit Analysis”, *Traffic Engineering* 45 (Janeiro de 1976); L. Egmore e T. Egmore, “Speed Limits Save Lives”, *Journal of Traffic Medicine* 14 (1986): 4–5; Thomas Forester, Robert F. McNow, e Larry D. Singell, “A Cost Benefit Analysis of the 55 mph Speed Limit”, *Southern Economic Journal* 50 (janeiro de 1984): 631–41; A. Hoskin, “Consequences of Raising the Speed Limit”, *Journal of Safety Research* 17 (1986): 179–82; James Jondrow, Marianne Bowes, e Robert Levy, “The Optimal Speed Limite”, *Economic Inquiry* 21 (julho de 1983): 325–36; D. Solomon, “Accidents on Main Rural Highways Related to Speed, Driver and Vehicle”, Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation (julho de 1964).

²¹ Outros estudos que se concentram na inspeção veicular incluem R.G. Buxbaum e T. Colton, “Relationship of Motor Vehicle Inspection to Accident Mortality”, *Journal of the American Medical Association* (1966); M.W. Crain, *Vehicle Safety Inspection Systems* (Washington, D.C.: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1980); J.L. Duda, *Program Evaluation Support for the Motor Vehicle Diagnostic Inspection Demonstration Projects*, vol. 11: *Costs and Benefits* (Falls Church, Va.: Computer Sciences Corporation, 1977); V.R. Fuchs e I. Leveson, “Motor Accident Mortality and Compulsory Inspection of Vehicle”, *Journal of the American Medical Association* 201 (agosto de 1967): 87–91; e Loeb, “The Efficacy and Cost Effectiveness of Motor Vehicle Inspection Using Cross-Sectional Date”, pp. 500–09.

²² J.M. Callahan, “States Move Slowly on Safety Projects”, *Traffic Digest and Review* (março de 1970).

fatalidades deve ser o homem no volante. Não lhe parece ter ocorrido que poderia haver uma explicação melhor.

Lave e Weber oferecem o que à primeira vista parece ser uma análise radical das mortes no trânsito. Eles afirmam:

A intervenção do governo é certamente uma maneira de diminuir o número de acidentes automobilísticos, mas essa redução de acidentes não é uma justificativa econômica para a intervenção do governo. Qualquer tipo de interferência no mercado tem um custo que deve ser ponderado em relação aos possíveis benefícios. A justificativa econômica para a intervenção governamental é uma falha substancial do mercado. Não existem provas suficientes para concluir que vários dispositivos de segurança devam ser obrigatórios. O julgamento de que o governo deve exigir funções particulares, portanto, é um julgamento não econômico baseado nas ideias de um indivíduo sobre a soberania do consumidor, a importância de falhas específicas do mercado e o custo social de ferimentos e mortes.²³

Aqui, finalmente, pode-se supor que temos analistas que, embora rejeitem o mercado, pelo menos o mencionam como uma possibilidade. Uma vez que, nessa interpretação, esses autores são os únicos entre os citados até o momento a fazê-lo, eles parecem ganhar notas altas a esse respeito.

Infelizmente, no entanto, tal interpretação não pode ser sustentada. Pois o que eles querem dizer com o mercado, por incrível que pareça, é a situação atual em que o governo é dono e gerencia as estradas, mas se abstém de exigir quaisquer dispositivos de segurança! Se esse é o mercado, não há dúvida de que ele contém muitas falhas de fato. Mas este, é claro, não é o caso. Um verdadeiro mercado no transporte rodoviário consistiria em donidade privada e controle não apenas dos veículos, mas também das artérias de tráfego reais.

²³ L.B. Lave. and W.E. Weber, "A Benefit Cost Analysis of Auto Safety Features", *Applied Economics* 2 (1970): pp. 265.

O socialismo rodoviário, infelizmente, se infiltrou dos escritos profissionais dos economistas para os livros-texto, um sinal claro de sua ampla aceitação. O livro-texto de Paul Heyne, *The Economic Way of Thinking*, é um exemplo disso.²⁴ Este é um texto supostamente dedicado à ideia de que os direitos de propriedade privada são um eixo importante da economia. No entanto, começa com o tráfego da hora do rush como um exemplo de “cooperação social”. Ele afirma, bem heroicamente, que “a característica dominante do tráfego na hora do rush não é o engarrafamento, mas o movimento”.²⁵ Talvez na zona rural de Idaho, mas não nas ruas do típico distrito metropolitano.²⁶

Inovação Teórica

Não se pode negar que há alguma inovação na literatura dominante sobre este assunto. Em grande parte, é devido ao trabalho de Lave. Nesse artigo, ele explorou a possibilidade de que não é realmente a velocidade, *per se*, que está estatisticamente associada às mortes nas estradas, mas sim a variação na velocidade.²⁷ Se isso for verdade, as autoridades rodoviárias devem se concentrar não necessariamente em desacelerar as coisas, mas em reduzir as extremidades da distribuição

²⁴ Paul Heyne, *The Economic Way of Thinking*, 6ª ed. (New York: Macmillan, 1991), pp. 1–3.

²⁵ Ibid.

²⁶ Para uma análise do congestionamento do tráfego como sendo devido à falta de preços de pico de carga, e isso, por sua vez, como resultado do socialismo rodoviário, veja Walter Block, “Congestion and Road Pricing”, *Journal of Libertarian Studies* 4, n.º 3 (verão de 1980).

²⁷ Charles Lave, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit”, *American Economic Review* 75, n.º 5 (setembro de 1985): 1159–64. Outros que escreveram sobre isso incluem T.C. Schelling, *Micromotives and Macrobehavior* (Nova York: Norton, 1978); Nicholas J. Garber e Ravi Gadirau, *Speed Variance and Its Influence on Accidents* (manuscrito não publicado; AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, D.C., July 1988). Ezra Hauer, “Accidents, Overtaking, and Speed Control”, *Accident Analysis and Prevention* 3 (Janeiro de 1971); e Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads.”

de velocidade, seja nas extremidades altas ou nas baixas. Na opinião de Lave, “a variância mata, não a velocidade”.²⁸

Esse ponto foi duramente criticado.²⁹ Mas em nenhuma dessas trocas houve qualquer menção ao viés de variável omitido como se aplicava às estradas privadas.³⁰

Também incluídos no mesmo volume, junto aos outros nesta conversa, temos Graves, Lee e Sexton, que introduziram o conceito de externalidades de acidentes. Ainda mais importante, eles lamentam “a ausência de um experimento controlado”,³¹ uma coisa que é praticamente garantida que emerge de um sistema rodoviário privado. Isso porque, se cada proprietário for capaz de estabelecer suas próprias regras, não apenas no que diz respeito às médias de velocidade, mas às variações de velocidade,³² experimentos controlados seriam muito mais fáceis de encontrar.

²⁸ Lave, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit”, p. 1159.

²⁹ Veja David T. Levy e Peter Asch “Speeding, Coordination and 55- MPH Limit: Comment”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 913–15; Richard Fowles e Peter D. Loeb, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 916–21; Snyder, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment”; e respondido por Charles Lave “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Reply”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 926–36.

³⁰ Houve alguns pontos levantados, no entanto, que são dignos de nota. Richard Fowles e Peter D. Loeb, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 917, estão entre os poucos pesquisadores a incorporar uma variável de acesso hospitalar (proximidade com a assistência médica, operacionalmente definida como hospitais por milha quadrada) em sua análise; eles também levaram em conta o tipo de motorista ao volante, profissional vs. amador (p. 924).

³¹ Veja Philip E. Graves, Dwight R. Lee, e Robert L. Sexton, “Statutes Versus Enforcement: The Case of the Optimal Speed Limit”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 932.

³² Veja Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, para uma discussão sobre as limitações em quão acentuadamente as regras de diferentes empreendedores de estradas poderiam divergir umas das outras.

Infelizmente, toda essa inovação intelectual está para além do ponto. Não importa o quão inteligente seja,³³ é semelhante a reorganizar as espreguiçadeiras do Titanic de novas maneiras; é um esforço inútil em evitar o desastre do iceberg. Da mesma forma, se o desastre que é a donidade rodoviária governamental for ignorado, então não importa quão imaginativa e engenhosa seja a discussão de como resolver o problema da fatalidade — ela está condenada à irrelevância.

Objecções

Consideremos agora algumas possíveis objeções³⁴ à nossa tese.

1. *Este capítulo, até agora, toma como axiomático que as rodovias fornecidas de maneira privada seriam mais seguras do que nossas rodovias existentes.*

Existem duas maneiras de testar tal afirmação ou hipótese. A primeira é utilizar evidências empíricas reais. Infelizmente, não existem casos existentes de estradas totalmente sob controle privado com as quais contrastar as do setor público. Historicamente, é claro, muitas estradas com pedágio foram construídas, mantidas, possuídas e administradas de maneira privada.³⁵ Mas, até onde vai o conhecimento do autor aqui presente, não há estudos disponíveis dessas épocas que tenham comparado os registros de segurança obtidos sob estes dois arranjos institucionais muito diferentes.

E quanto à possibilidade de comparar “estradas com pedágio com estradas públicas comparáveis”, ou “estradas com pedágio na Costa

³³ O candidato mais forte para o bolão de esperteza é Sam Peltzman, “The Effects of Automobile Safety Regulation”, *Journal of Political Economy* 83, n.º 4 (1975): 677–725, que investiga o caso de consequências negativas não intencionais da regulamentação de segurança. Exceto que a privatização não faz parte de sua análise.

³⁴ O autor deseja agradecer à referência anônima por inspirá-lo a escrever esta seção do artigo. As objeções específicas surgiram dessa fonte, assim como uma boa parte da análise. Todas as citações diretas não citadas são do relatório desta referência.

³⁵ Veja a nota de rodapé n.º 5, acima.

Leste com autoestradas da Califórnia”, ou “estradas com pedágio francesas e italianas com autoestradas públicas nos mesmos países?” Isso, infelizmente, não é relevante aqui, pois *todas* essas artérias de transporte estão sob controle do setor público. Em *nenhum* desses casos as estradas são administradas por lucros (e prejuízos) privados que causam preocupações comerciais. Só porque o governo, em alguns casos, cobra uma taxa (pedágio) pelo uso da estrada, isso não converte tal operação em uma operação totalmente privada.

A segunda alternativa é citar razões teóricas. Felizmente, aqui estamos em terreno mais firme. Por que poderíamos esperar que as empresas sejam mais assíduas em satisfazer os clientes do que os funcionários públicos e políticos no atendimento a eleitores e pagadores de impostos? Fazer essa pergunta é praticamente respondê-la, pelo menos dados os insights fornecidos pela Escola de pensamento da Escolha Pública.³⁶ Simplesmente, o mercado é mais sensível aos desejos dos consumidores do que o governo ao desejo dos cidadãos. O voto em dólar ocorre todos os dias, a urna vota apenas a cada dois ou quatro anos. O primeiro pode ser aplicado de forma restrita a um único produto (por exemplo, o Edsel), enquanto o último é um “acordo de pacote”, uma proposta de tudo ou nada para um candidato ou outro. Ou seja, não havia como registrar a aprovação das políticas de Bush nas áreas 1, 3, 5 e 7, e para Clinton nas áreas 2, 4, 6 e 8. As pessoas foram limitadas a escolher um ou outro, na última eleição presidencial. Além

³⁶ Veja James M. Buchanan “What Should Economists Do?” *Southern Economics Journal* 30, n.º 3 (1964); idem, *The Limits of Liberty* (Chicago: University of Chicago Press, 1975); idem, “Public Choice and Public Finance”, *What Should Economists Do?* (Indianapolis: Liberty Press, 1979); idem, “The Contractarian Logic of Classical Liberalism”, em *Liberty, Property, and the Future of Constitutional Development*, Ellen Frankel Paul e Howard Dickman, eds. (Albany: State University of New York Press, 1990); James M. Buchanan e Gordon Tullock, *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1971), pp. 269–74; James M. Buchanan, Robert Tollison, e Gordon Tullock, eds., *Toward a Theory of the Rent-Seeking Society* (College Station: Texas A&M University, 1980).

disso, há ignorância racional na esfera política, dada a improbabilidade do voto de um alguém ser um desempate. Em contraste, no setor privado, o consumidor desinformado está em desvantagem. A conclusão é que os fornecedores privados de qualquer bem ou serviço enfrentam a perspectiva de perda de lucros e eventual falência, se não satisfizerem os clientes. Não se pode sustentar que os prestadores públicos não enfrentam repercussões negativas para um mau serviço; nem se pode razoavelmente negar que estas sanções são de muito menor importância. Caso contrário, como explicar a continuação da existência de entidades como os correios, o serviço de licenciamento de veículos automóveis e o serviço de passaportes, que são notórios pela falta de serviço à sua clientela?

2. Talvez os atuais fornecedores de vias públicas tenham mais incentivos para oferecer um nível ótimo de segurança. De fato, sabemos que existem muitas ações judiciais contra provedores de rodovias estaduais e locais alegando que uma determinada estrada era inerentemente insegura, e sabemos que os júris concedem grandes indenizações em tais ações por causa dos bolsos cheios dos provedores de rodovias públicas. Não é possível que os provedores públicos tenham respondido construindo estradas que são seguras demais? Por exemplo, os provedores públicos colocaram trilhos de segurança ou barras de travessia ferroviária em situações em que o custo por vida salva é (excessivo).

Ações judiciais verdadeiras, reais e ameaçadas fornecem algum incentivo para o bom comportamento por parte dos burocratas. O problema é que, entretanto, mesmo que sejam forçados a pagar indenizações, esses dinheiros não saem dos seus próprios bolsos. Pelo contrário, são retirados das receitas fiscais gerais. Os efeitos de incentivo são, portanto, grandemente atenuados.

Em contraste, as ações judiciais poderiam desempenhar um papel análogo em uma indústria rodoviária totalmente privada.³⁷ Somente aqui, os benefícios seriam muito mais salutares. Pois, se uma ação judicial fosse perdida sob tais pressupostos, as pessoas responsáveis pela má gestão da rodovia — os proprietários da estrada — pagariam de seus próprios bolsos.

Mas os processos judiciais são apenas de relevância marginal. A razão pela qual McDonalds e Heinz e Toyota e Apple e Stradivarius e Moodys nos dão bons produtos e serviços não é por medo de litígio, mas devido aos efeitos salutares da concorrência. Não há razão para concluir que a eliminação das empresas ineficientes, o que funciona tão bem em todas estas outras indústrias, seria, de alguma forma, inoperável apenas no caso das redes de transporte.

Compare as fatalidades em relação às companhias aéreas e artérias de tráfego. Quando a U.S. Air sofre com uma taxa maior de perda de vidas por milha de passageiro do que seus rivais, toda a sua existência é colocada em risco devido ao risco de seus clientes abandonarem-na por alternativas. As mesmas sanções dificilmente se aplicam a duas estradas paralelas diferentes, para tomar o caso conceitual mais fácil para estradas, onde uma tem um histórico de segurança melhor do que a outra. *Ambas* são normalmente operadas pelas mesmas autoridades. Mesmo que estejam em estados diferentes, e os motoristas abandonem uma pela outra, as implicações financeiras para a abandonada são tão atenuadas que podem muito bem nem existir.

Por outro lado, há um ponto sólido nesta objecção. É perfeitamente possível, dada a ausência de incentivos de lucros e perdas, que os gestores públicos façam com os curtos trechos da estrada seguros, custos excessivos que não seriam assumidos por seus

³⁷ No entanto, não precisam de o fazer. Pois, de acordo com as doutrinas do mercado de responsabilidade estrita e *caveat emptor*, o cliente entraria nessa instalação por sua conta e risco, veja Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982), pp. 54, 85–96.

equivalentes privados. Assim, podemos nos deparar com o paradoxo de que as vias públicas — diferentes delas — são ambos sobretimamente seguras e excessivamente inseguras.

3. Pode haver insuficiência? Suponha, mesmo que apenas pelo bem do argumento, que o que foi exposto acima está correto: as estradas privadas serão mais seguras do que as administradas pelo governo. É então possível que um construtor de estradas privadas possa fornecer um nível de segurança alto demais? Por exemplo, imagine uma rodovia privada com pedágio, paralela a uma estrada de duas pistas com cinco sinais de parada e semáforos por milha. Imagine que a estrada com pedágio estabelece um limite de velocidade de 35 mph e policia estritamente aqueles que andam a menos de 30 ou mais de 40 mph. Seria mais seguro. As pessoas o usariam, porque mesmo uma estrada de 35 mph supera a constante parada e saída da estrada paralela socialista. Mas o alto grau de segurança na estrada com pedágio é subótimo no sentido de que a maioria das pessoas prefere trocar um pouco menos de segurança por muito mais economia de tempo.

Tomemos ainda mais um caso exagerado. Suponha que um proprietário privado insistisse em um limite de velocidade de 3 mph, com semáforos a cada *quinze pés*. Existe alguma dúvida de que uma estrada paralela concorrente levaria todos os clientes de uma empresa tão tola através da competição?

Para voltar a um exemplo anterior, a situação análoga seria se um restaurante fornecesse uma garçonete, cozinheira, garçom, segurança, para cada cliente separado, e todos esses funcionários ficassem no caminho uns dos outros. O aforismo “muitos cozinheiros estragam o caldo” aplica-se em todos os contextos.

A conclusão é que o mercado tende a evitar alocações sub e sobreótimas de recursos, seja em termos de segurança, peso, qualidade ou qualquer outra dimensão.

Mas que dizer sobre a acusação de que o nosso número atual³⁸ de mortes em rodovias (41.462) e acidentes rodoviários não fatais (2.210.000), é realmente ou subótimo, ou ótimo. À primeira vista, isso é difícil de aceitar. A reivindicação pode ser seriamente oferecida, eu sustento, apenas porque, como a morte e os impostos, as mortes nas estradas parecem ser inevitáveis. Isso, eu afirmo, emana da mentalidade que vê o socialismo de estrada como a única alternativa possível. Para colocar isso em contexto, imagine que uma carnificina dessas proporções ocorresse em qualquer indústria privada: mineração, viagens aéreas, esportes, o que quer que seja. Nessas condições, surgiria um protesto e uma reclamação de enormes proporções. O senador Ted Kennedy realizaria audiências indignadas, determinado a chegar ao fundo da questão de como podemos permitir que a busca egoísta e gananciosa do fanfarrão profano mate e mutila tantas pessoas. O *New York Times* pediria a nacionalização de tal empresa.

De fato, no entanto, essa mutilação dos inocentes ocorre em propriedade pública. Já é tempo, já passou do tempo, de pensarmos em privatização.

Conclusão

O presente capítulo criticou numerosos analistas de segurança rodoviária como sendo “socialistas rodoviários”. Essa é uma acusação que vai surpreender esses autores. Quando eles se propuseram a fazer seu trabalho, a ideologia era, talvez, a coisa mais distante de suas mentes. No entanto, por tudo isso, não se pode negar que o “a carapuça serve”. Suas análises presumem a donidade governamental e o controle das artérias de transporte; embora ponham em questão todas as outras variáveis que possam concebivelmente afetar a segurança rodoviária, e mesmo algumas que não o fazem, eles tomam como certos estes

³⁸ Statistical Abstract of the U.S., 1993, tabela 1030, p. 622, para o ano de 1991.

arranjos institucionais. Se isso não é “socialismo”, isso se sairá muito bem até que algo melhor apareça.

Comprometendo o Incomprometível: Limites de Velocidade, Desfiles, Cigarros¹

A filosofia política e econômica libertária baseiam-se no axioma da não-agressão.² Nessa perspectiva, o único ato que deve ser legalmente proibido é o início da violência contra não agressores. Há muitos que discordam dessa visão. Alguns sustentam que muito mais deveria ser ilegal; outros que nem todas as invasões deveriam ser. Embora os críticos possam discordar entre si em muitas questões, a maioria tem em comum a crença de que o capitalismo *laissez-faire* é radical demais. Essa filosofia tem sido amplamente criticada como extremista, fanática e como ocupando uma posição extrema, na ponta do espectro político.

Até certo ponto, essas críticas são, sem dúvida, verdadeiras em pelo menos algum sentido. O libertarianismo é de fato uma filosofia baseada em princípios, e qualquer visão desse tipo deve parecer a alguns como rígida ou inflexível. No entanto, é a tese do presente artigo que, para pelo menos algumas questões, a livre iniciativa constitui

¹ Este capítulo apareceu originalmente como “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* #912 (1983): 7–10. O autor deseja agradecer David Kennedy, Anthony Sullivan, e o conselho diretor da Earhart Foundation pelo apoio financeiro necessário para escrever este artigo. As opiniões aqui expressas, é claro, refletem apenas o pensamento do autor.

² Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982), pp. 85-96.

realmente um ponto de vista moderado ou de compromisso. Aqui, consideramos três casos em questão: estradas, desfiles e tabagismo.

Estradas

Há um debate furioso, embora acadêmico, sobre os limites ideais de velocidade nas rodovias do país.³ Ele vem aumentando e diminuindo nas últimas décadas. De um lado desta questão estão aqueles que defendem a manutenção dos limites de 55 mph nas rodovias. Os principais entre eles são os naderistas, que argumentam, entre outras coisas, que “a velocidade mata”. Embora o presidente Clinton tenha assinado um projeto de lei permitindo que os estados postassem velocidades máximas mais altas, a seu critério, há rumores de que ele o fez apenas com relutância. Por trás dessas opiniões há uma riqueza de dados empíricos sugerindo que fluxos de tráfego mais rápidos levarão a um maior número de mortes.⁴

³ Em 1995, o governo federal delegou regulamentos de velocidade aos estados.

⁴ Veja Gilbert Castle, “The 55 MPH Speed Limit: A Cost-Benefit Analysis”, *Traffic Engineering* 45 (Janeiro de 1976); L. Egmore e T. Egmore, “Speed Limits Save Lives”, *Journal of Traffic Medicine* 14 (1986): 4-5; Thomas Forester, Robert F. McNown, e Larry D. Singell, “A Cost Benefit Analysis of the 55 mph Speed Limit”, *Southern Economic Journal* 50 (Janeiro de 1984): 631-41; Richard Fowles e Peter D. Loeb, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 916-21; Philip E. Graves, Dwight R. Lee, e Robert L. Sexton, “Statutes Versus Enforcement: The Case of the Optimal Speed Limit”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 932; Ezra Hauer, “Accidents, Overtaking, and Speed Control”, *Accident Analysis and Prevention* 3 (Janeiro de 1971); A. Hoskin, “Consequences of Raising the Speed Limit”, *Journal of Safety Research* 17 (1986): 179-82; James Jondrow, Marianne Bowes, e Robert Levy, “The Optimal Speed Limit”, *Economic Inquiry* 21 (julho de 1983): 325-36; Dana Kamerud, “The 55 MPH Speed Limit: Costs, Benefits and Implied Tradeoffs”, *Transportation Research* 17A (Janeiro de 1983): 51-64; Charles Lave, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit”, *American Economic Review* 75, n.º 5 (setembro de 1985): 1159-64; Sam Peltzman, “The Effects of Automobile Safety Regulation”, *Journal of Political Economy* 83, n.º 4 (1975): 677-725; Paul Sommers, “Drinking Age and the 55 MPH Speed Limit”, *Atlantic Economic Journal* 13 (março de 1985): 43. Para uma crítica, veja Walter Block, 1997. “Tobacco

O outro lado não está menos empenhado em defender seu ponto de vista. Um argumento decorre da liberdade, não da questão pragmática da segurança: as pessoas devem ter o direito de fazer o que quiserem, a menos que suas ações constituam um “cruzar a linha” explícito ou uma violação física de outra pessoa ou de sua propriedade. Mesmo que haja uma correlação estatística entre mortes e limites de velocidade mais altos (ou não), isso não equivale ao início da violência. Pois ir rápido não é, *per se*, matar alguém.⁵

Mas os defensores da “liberdade de velocidade” não ficam sem resposta à alegação de que o tráfego mais rápido é perigoso. Eles argumentam que não é a velocidade, mas sim a variação de velocidade que coloca os motoristas em risco.⁶ Por exemplo, se todos os motoristas viajarem entre 75 e 80 mph, isso será realmente mais seguro do que se alguns prosseguissem a 40 mph (o requisito mínimo típico de rodovia) e outros, apertados, a 65 mph (os policiais raramente multam pessoas por velocidade excessiva de apenas 10 mph a mais do que o permitido).

Com qual dessas duas posições incompatíveis o libertário se compromete? A solução é privatizar todas as rodovias.⁷ Com todas as

Advertising”, *International Journal of Value-Based Management* 10, n.º 3, (maio de 1997): 221–35; idem, “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* #912 (1983): 7–10.

⁵ Da mesma forma, a donidade de uma arma não é a mesma coisa que assassinato, mesmo que haja uma correção positiva entre eles.

⁶ Para mais informações sobre esta hipótese, veja Lave, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit.” Para uma resposta, veja David T. Levy e Peter Asch “Speeding, Coordination and 55-MPH Limit: Comment”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 913–15; Fowles e Loeb, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment;” Donald Snyder, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 922. Para uma réplica aos seus críticos, veja Charles Lave, “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Reply”, *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989): 926–36. Veja também Nicholas J. Garber e Ravi Gadirau, *Speed Variance and Its Influence on Accidents* (manuscrito não público; AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, D.C., July 1988).

⁷ Para respostas às objeções de que isso é impossível, de que geraria caos, não funcionaria, seria uma abominação ou seria semelhante à decisão de Salomão de

*Comprometendo o Incomprometível:
Limites de Velocidade, Desfiles, Cigarros*

rodovias, vias, ruas, estradas e outras artérias de tráfego nas mãos de empreendedores privados, não haveria necessidade do governo decidir sobre qualquer regime de velocidade. Assim como o estado agora não desempenha nenhum papel em relação à cor dos carros, ou panos, ou giz de cera, e, portanto, não há necessidade de qualquer “decisão” pública sobre essas escolhas, o setor público se ausentaria inteiramente da decisão sobre a taxa de motoristas. Assim como agora não há “política” de pano ou giz de cera do governo dos EUA, também não haveria “política” de limite de velocidade. A privatização é o único compromisso verdadeiro. Qualquer outra “solução” seria arbitrária, meramente tomando os limites defendidos por um lado, adicionando-os ao outro e, talvez, dividindo por dois.⁸

Esse compromisso com a privatização é o único compatível com a perspectiva libertária sobre os direitos.⁹ Nessa visão, a nacionalização

cortar o bebê ao meio e dar uma parte a cada uma das duas mães em conflito, veja Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979); Daniel Klein, “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America”, *Economic Inquiry* (outubro): 788–812; Dan Klein, John Majewski, e Christopher Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *The Journal of Economic History* (março de 1993): 106–22; idem, “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860”, *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191–209; Dan Klein, e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992): 321–41; “How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (maio de 1993): 113–30; idem, “High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time,” *Policy Study* 170 (novembro de 1993); Gabriel Roth, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (New York: Macmillan, 1973); William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970).

⁸ Qualquer procedimento desse tipo, além disso, encorajaria um comportamento “estratégico”: cada lado teria um incentivo para exagerar seu objetivo real, de modo a aproximar o julgamento em conformidade com seus próprios desejos.

⁹ Veja sobre isso Bruce L. Benson, “Land Use Regulation: A Supply and Demand Analysis of Changing Property Rights”, *Journal of Libertarian Studies* 5, n.º 4 (outono de 1981); Antony Flew, “Could There Be Universal Natural Rights?” *Journal*

governamental da propriedade privada equivale a uma tomada,¹⁰ ou, mais precisamente, roubo.¹¹ Pois o único papel legítimo do governo¹² é proteger as pessoas e suas propriedades da agressão, e enquanto tribunais, exércitos e polícia são pelo menos relevantes para essa tarefa, rodovias não são.

Desfiles

Um problema semelhante nas estradas surge no que diz respeito ao seu uso para desfiles. Qualquer marcha organizada é necessariamente uma infração ao escopo do tráfego de veículos e pedestres; e não há nenhum critério não arbitrário baseado em princípios que possa determinar inequivocamente se deve dar o aval aos motoristas comuns, a um desfile de Quatro de Julho, a uma maratona da cidade de Nova York, a um desfile do Dia de São Patrício ou a um para os nazistas marchando em Skokie, Illinois.¹³

of Libertarian Studies 6, n.ºs 3/4 (veerão/outono de 1982): 277–88; Tibor Machan, ed., “Against Nonlibertarian Natural Rights”, *Journal of Libertarian Studies* 2, n.º 3 (outono de 1978): 233–38; Douglas B. Rasmussen, “A Groundwork for Rights: Man’s Natural End”, *Journal of Libertarian Studies* 6, n.º 1 (inverno de 1980): 65–76.

¹⁰ Richard Epstein, *Takings: Private Property and the Power of Eminent Domain* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1985).

¹¹ Lysander Spooner, *No Treason* (Larkspur, Colo.: Pine Tree Press, [1870] 1966).

¹² Se de fato tem um. Para uma defesa desta afirmação, veja Robert Nozick, *Anarchy, State, and Utopia* (Nova York: Basic Books, 1974). Veja Epstein, *Takings*; para uma crítica veja Rothbard, *For a New Liberty*; Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); idem, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); David Friedman, *The Machinery of Freedom: Guide to a Radical Capitalism*, 2ª ed. (La Salle, Ill.: Open Court, 1989); Bruce Benson, “Enforcement of Private Property Rights in Primitive Societies: Law Without Government”, *Journal of Libertarian Studies* 9, n.º 1 (inverno de 1989).

¹³ Às vezes, questões desse tipo podem ser de vida ou morte. Grande parte dos combates em Belfast, por exemplo, pode ser atribuída à organização de desfiles rivais por parte dos católicos e protestantes naquela cidade. De fato, a “temporada anual de marchas” da Irlanda do Norte é ocasião de amargura entre as duas facções rivais.

*Comprometendo o Incomprometível:
Limites de Velocidade, Desfiles, Cigarros*

Os dois últimos casos, é claro, levam a desafios adicionais. Os organizadores devem ser autorizados a excluir gays? Por um lado, o desfile pertence aos organizadores, heterossexuais de ascendência irlandesa. Se eles não querem que homossexuais (mesmo irlandeses) participem, isso deve ser uma decisão deles. Por outro lado, o evento acontece em propriedade pública, e bissexuais e lésbicas pagam impostos pela criação, manutenção e manutenção das ruas, assim como todos os outros. Deveriam os nazistas sequer ser autorizados a carregar suas bandeiras em ruas públicas, para a indignação da população judaica em Skokie, muitos com tatuagens de campos de concentração alemães, quanto mais ter uma marcha organizada lá? A União Americana pelas Liberdades Civis pensa assim, com base na liberdade de expressão, como garante a primeira emenda. Há aqueles, em contraste, que pensam que o único destino adequado para tal desfile seria o direito à prisão — ou direito ao inferno — por manter e popularizar tais visões de mundo malignas.

Felizmente, a solução de compromisso libertária é capaz de cortar esse nó gordiano de complexidades legais e morais como uma faca quente na manteiga. Mais uma vez, simplesmente privatize as ruas! De uma só vez, esse problema intratável é resolvido. Agora não apresenta mais dificuldade do que a total ausência de um problema no saber se nazistas, irlandeses ou marcianos devem ser autorizados a alugar um quarto de hotel, ou um centro de convenções, ou qualquer outro local de reunião privado. Claro que deveriam ser, todos eles, todos e cada um dos últimos. E eles podem excluir qualquer um que desejarem, por qualquer motivo, de sua reunião essencialmente privada. O que precede era uma questão desafiadora apenas porque havia pessoas privadas disputando o espaço público. Não há como resolver isso em condições de donidade pública, uma vez que todas as partes privadas têm posição

igual sob qualquer sistema legal baseado no império da lei.¹⁴ A única solução é rejeitar uma das premissas básicas — a donidade pública. Então, e só então, há uma resolução razoável da questão.

Esse compromisso também salva gerações de juízes se contorcerem no nada, tentando resolver o insolúvel. Neste momento, felizmente, os EUA não têm uma “política” de clips de papel. Deixa essas questões estritamente a indivíduos privados. Atualmente, infelizmente, o estado tem um limite de velocidade nas rodovias¹⁵ e uma política de desfile. Já é hora, já passou da hora, de aplicarmos os princípios da livre iniciativa, que funcionam tão bem para clips de papel e chicletes,¹⁶ a questões tão controversas como limites de velocidade e bandas marciais.

Cigarros

Os mesmos insights também podem ser aplicados aos regulamentos sobre o tabagismo. Antes de analisar o emaranhado de filosofias legais em disputa, uma distinção nítida deve primeiro ser traçada entre fumo primário (ativo) e secundário (passivo). No primeiro caso, o (alegado) prejuízo dos cigarros limita-se ao próprio fumador; neste último, afeta os outros e, portanto, constitui uma invasão.

Pensar-se-ia que, no caso relativamente simples do tabagismo ativo, as conclusões seriam claras: o utilizador (adulto) de produtos do tabaco leva todo e qualquer risco sobre suas ações. Certamente, particularmente nos dias de hoje e na era de advertências compulsórias

¹⁴ Veja F.A. Hayek, *Law, Legislation and Liberty* (Chicago: University of Chicago Press, 1973).

¹⁵ Mesmo quando os federados entregam essas decisões aos cinquenta estados, estes ainda fazem parte do governo.

¹⁶ Quando foi a última vez que qualquer um desses produtos virou notícia como um problema?

inspiradas pelo governo¹⁷ sobre os perigos do tabagismo, nenhuma culpa pode ser colocada à sua porta.

Outro argumento é que, especialmente em uma era de medicina socializada, prejudicar a própria saúde é realmente um “ataque” aos outros, uma vez que eles serão forçados a arcar com os custos da má saúde subsequente do fumante. Com efeito, esta é uma tentativa de converter o tabagismo primário em sua variedade secundária. Superficialmente, pelo menos, consegue. Pois sob este sistema, se eu me machuquei fisicamente, eu te machuquei financeiramente.

Mas esta é uma conclusão inteiramente espúria, pelo menos se for interpretada como convertendo com sucesso um problema primário (pessoal) em secundário (social). Porque toda essa transferência depende da instituição da medicina socializada. Sem isso, se eu me prejudicar, não sou nenhum fardo para você. Sob o socialismo médico, uma vez que eu posso exigir um pagamento seu por me prejudicar, há pelo menos um argumento que você pode usar para me impedir de fazê-lo; por exemplo, pode-se argumentar que é justificado que você impeça que cigarros cheguem até mim. O fato de haver até mesmo uma aparência de lógica por trás disso só fornece mais uma razão para revogar os planos de saúde socialistas.¹⁸

E o tabagismo secundário, a verdadeira fumaça secundária direta, em que o usuário impacta outras partes, não fazendo-as pagar por suas

¹⁷ Para o libertário, esta é uma violação clara e presente dos direitos de liberdade de expressão. Pois o direito de falar livremente implica também o direito de manter o silêncio. Quanto às acusações de fraude contra as empresas de tabaco, desde que elas não afirmem que cigarros e charutos são “seguros”, elas não devem ser obrigadas a arcar com nenhum dos riscos associados. E isso se aplica mesmo na ausência de tal aviso, durante o tempo em que eles *não eram* obrigatórios. Sobre isso, veja Walter Block, “Coase and Demsetz on Private Property Rights”, *Journal of Libertarian Studies* 1, n.º 2 (primavera de 1977): 111–15.

¹⁸ Essa “lógica” também se aplica a comer alimentos gordurosos, deixar de escovar os dentes, não fazer exercícios suficientes, etc. Levada à sua conclusão lógica, a medicina socializada implica, portanto, um mundo de Big Brother controlando você para o seu próprio bem.

futuras (possíveis) doenças, mas soprando fumaça em seus rostos e colocando-as em perigo? Economistas pró-governo lidaram com esse problema de invasão inegável sob a doutrina da “falha de mercado”.¹⁹ Nesta visão, o mercado falhou e, portanto, o governo deve forçosamente entrar na brecha e corrigir as questões. A falha específica, aqui, é a fumaça secundária: outros, não fumantes, serão vitimados pela fumaça e obrigados a sofrer riscos contra sua vontade.

A resposta estatista tem sido proibir completamente o fumo em certas áreas (hospitais, edifícios públicos, voos aéreos, escolas, etc.) e, em outros contextos, insistir que áreas específicas sejam isoladas e reservadas para não fumantes (por exemplo, áreas especiais atraentes e livres de tabaco).

E o outro lado deste debate? Os opositores deste novo regime argumentam que fumar não é nada parecido com dar um soco no nariz de alguém. Por um lado, a agressão física sempre foi reconhecida como tal. Assalto e agressão nunca foram legais em nenhum país.²⁰ E, no entanto, durante a maior parte da história registrada, acender uma bituca nunca foi totalmente proibido. É somente nestes tempos “politicamente corretos” hipersensíveis que essa prática se tornou um problema.

Um segundo argumento é o de causa e efeito. O estado atual do conhecimento médico científico não estabelece nenhuma ligação ininterrupta entre o uso do cigarro e o câncer ou enfisema, etc., nem para os próprios fumantes, muito menos para as segundas partes. Uma não é uma condição suficiente nem necessária para a outra. Há aqueles

¹⁹ Para críticas a essa perspectiva, veja Tyler Cowen, ed., *The Theory of Market Failure: A Critical Examination* (Fairfax, Va.: George Mason University, 1988); Jeffrey Rogers Hummel, “National Goods vs. Public Goods: Defense, Disarmament, and Free Riders”, *Review of Austrian Economics* 4 (1990): 88–112; Ludwig von Mises, *Human Action* (Chicago: Regnery, 1966); Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State*, 2 vols. (Princeton, N.J.: D. Van Nostrand, 1962).

²⁰ *De jure*, isto é. *De facto*, infelizmente, é uma questão completamente diferente. Mas, *de jure*, é em si importante. Pelo menos mostra uma direção ideal para a lei, mesmo que nem sempre seja mantida no trabalho policial real ou nas decisões judiciais.

*Comprometendo o Incomprometível:
Limites de Velocidade, Desfiles, Cigarros*

que usam a vida inteira e nunca adoecem, enquanto há outros nunca tocam no “cigarro vil”, nem vivem nem trabalham perto daqueles que o fazem, e ainda sucumbem. (Em contraste, todo mundo que tem seu nariz socado sofre danos físicos.) O máximo que se pode reivindicar para essa etiologia é a correlação estatística: há maior incidência de doença pulmonar entre os usuários. Mas disparidades semelhantes, meramente estatísticas, surgem em uma infinidade de casos.

E então, há o argumento *de minimis*. Mesmo que um dia seja provado um dano invasivo direto do cigarro, que não seja meramente estatístico, esse dano pode muito bem ser mínimo. Ou seja, pode ser semelhante ao “dano” que emana das ondas de rádio, da radioatividade de baixo nível (semelhante à causada por tijolos, argila, etc.) e da respiração do dióxido de carbono em que cada um de nós se envolve e sem o qual todos morreríamos.²¹ A questão é que, mesmo que haja um dano direto a outras pessoas, para que a lei tome conhecimento dela, ela deve ser “substancial”.

Há algumas pessoas que são gravemente prejudicadas, até fatalmente, por exalações de dióxido de carbono, fios elétricos aéreos, ondas de rádio, etc.; elas poderiam viver com segurança somente em uma tenda de oxigênio. Se se aventurarem, sofrem grandes danos. Se o fizerem, pode-se razoavelmente dizer que outros — fumantes, inaladores de dióxido de carbono (todos nós), usuários de eletricidade, etc., violaram seus direitos? Devemos, de fato, deter a civilização em suas trilhas, a fim de acomodar essas pessoas? Ou eles devem arcar com o risco de se aventurar fora de suas tendas de oxigênio, de “chegar ao risco”, por assim dizer? Coase, Demsetz e Posner aconselhariam o tribunal encarregado de tomar essa decisão a não impedir a civilização

²¹ Murray N. Rothbard, “The Present State of Austrian Economics.” Documento de trabalho do Ludwig von Mises Institute (novembro de 1992). Reimpresso em *The Logic of Action One: Method, Money, e Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 111–72. Reimpresso em *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 6, n.º 1 (março de 1995): 43–89.

para aumentar a mobilidade dessas pessoas.²² Por quê? Porque os custos seriam muito grandes. Afinal, há muito mais de nós do que deles. É verdade que qualquer um deles pode ganhar mais do que qualquer um de nós pode perder, mas quando uma análise de custo-benefício é levada a cabo, o ganho pode ser maximizado por não dar a essas pessoas uma tenda de oxigênio ao ar livre, por assim dizer.

O libertário concordaria com essa conclusão, mas por razões muito diferentes: porque as pessoas normais se apropriaram do direito de se envolver exatamente nesses tipos de atividades cotidianas, e se os inválidos se aventurarem fora de seus refúgios seguros, eles devem fazê-lo por sua própria conta e risco.²³

Então, qual vai ser? Fumar é uma invasão ou não?

Felizmente, não é necessário dar uma resposta a esta questão essencialmente empírica, científica e médica. Graças às qualidades comprometedoras e melhoradoras dos regimes de direitos de

²² Veja Ronald Coase, “The Problem of Social Cost”, *Journal of Law and Economics* 3 (outubro de 1960): 1–44; Harold Demsetz, “Toward a Theory of Property Rights”, *American Economic Review* 57 (1976): 347–59; idem, “Ethics and Efficiency in Property Rights Systems, in Time”, em Mario Rizzo, ed., *Uncertainty and Disequilibrium: Explorations of Austrian Themes* (Lexington, Mass.: D.C. Heath, 1979); Richard Posner, *Economic Analysis of Law*, 3ª ed. (Boston: Little Brown, 1986). Para uma crítica a esses três economistas em particular, e de seu “Law and Economic Philosophy” em geral, veja Block, “Coase and Demsetz on Private Property Rights”; idem, “Ethics, Efficiency, Coasean Property Rights and Psychic Income: A Reply to Demsetz”, *Review of Austrian Economics* 8, n.º 2 (1995): 61–125; Roy E. Cordato, *Welfare Economics and Externalities in an Open Ended Universe: A Modern Austrian Perspective* (Boston: Kluwer, 1992); Elisabeth Krecke, “Law and the Market Order: An Austrian Critique of the Economic Analysis of Law”, paper apresentado na Austrian Scholar Conference do Mises Institute, cidade de Nova York, 9–11 de outubro, 1992; Gary North, *Tools of Dominion: The Case Laws of Exodus* (Tyler, Tx.: Institute for Christian Economics, 1990); idem, *The Coase Theorem* (Tyler, Texas, Institute for Christian Economics, 1992).

²³ Veja John Locke, “An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government”, Vols. 27–28, em Peter Laslett, ed., *Two Treatises of Government* (Cambridge: Cambridge University Press, 1960); Rothbard, *For a New Liberty*; Hoppe, *The Economics and Ethics of Private Property*.

propriedade privada, um compromisso entre essas duas visões amargamente contrastantes é possível.

Tudo o que precisa ser feito é, primeiro, privatizar praticamente todos os espaços internos.^{24,25} Dados tais arranjos institucionais, o compromisso (com princípios) poderia prosseguir.²⁶ Cada proprietário decidiria as regras sobre o fumar por si mesmo e, em seguida, competiria com todos os outros por não um, mas por dois motivos. Primeiro, o antigo, é a provisão de um bem ou serviço. Isso seria como antes. Segundo, a competição ocorreria em termos de quão bem as regras de tabagismo maximizam os ganhos (por exemplo, satisfazem os clientes).

Por exemplo, as lojas de alimentos saudáveis competiriam umas com as outras em termos de qualidade e preço de seus vegetais — e suas regras de fumo. Presumivelmente, elas seriam levadas pela “mão invisível”²⁷ a proibir completamente o fumo.

Bares e churrascarias, pistas de boliche e salões de bilhar continuariam a competir uns com os outros, fornecendo seus serviços

²⁴ Ninguém, mesmo os extremistas antitabaco, alegam que fumar viola os direitos ao ar livre. É por isso que comumente vemos guardas de corporações adeptos do tabaco se engajando nessas práticas do lado de fora das portas de hospitais, prédios de escritórios de universidades, etc., mesmo no auge do inverno.

²⁵ Sob o anarquismo libertário, o problema está totalmente resolvido; não existem espaços públicos, interiores ou exteriores; sob o libertarianismo de governo limitado, o problema não está totalmente resolvido, uma vez que haveria, presumivelmente, algum espaço público interno (por exemplo, dedicado a tribunais, exércitos e polícia), mas pelo menos o problema seria estritamente confinado a essas poucas áreas.

²⁶ Em contraste, o compromisso “sem princípios” seria permitir que toda ou a maior parte ou grande parte da propriedade pública permanecesse sob controle do governo — seja propriedade direta ou regulamentação — e então, digamos, tomar metade dela e permitir fumar e na outra metade não. Ou permitir que a “democracia” decida onde o tabagismo pode ocorrer e onde não.

²⁷ Geralmente associada a Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Nova York: Modern Library, [1776] 1965). No entanto, Murray N. Rothbard, *Classical Economics: An Austrian Perspective on the History of Economic Thought* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1995), vol. 2, põe esta ligação em discussão.

exclusivos ao público. Eles também o fariam em relação às suas regras de tabagismo. Em contraste, enquanto alguns podem se especializar na proibição total do tabaco, como na indústria de alimentos saudáveis, a maioria, presumivelmente, não interferiria no fumo. Ainda outros estabelecimentos comerciais podem achar mais do seu interesse ter áreas ou horários específicos para fumar (tarde da noite? fins de semana?). Muitos hotéis dispõem de quartos para fumantes ou não-fumantes. Muitos restaurantes isolam áreas específicas onde esse hábito é permitido. Todos esses diferentes tipos de estabelecimentos têm uma coisa em comum: todos eles seriam encorajados a adaptar suas regras de fumar pelo desejo de lucro — como fazem todo o resto — para atender aos gostos de seus clientes. Assumimos que os consumidores de alimentos saudáveis estariam no extremo oposto do espectro dos habitantes das salas de bilhar em termos de gosto e tolerância do tabaco.

Há vantagens para o mercado neste caso, como há em todos os outros. A livre iniciativa é altamente flexível, capaz de criar regras de tabagismo em conformidade com os desejos de praticamente todos os clientes. Em contraste, as políticas governamentais de “tudo ou um” provavelmente satisfarão apenas a maioria.²⁸

A beleza deste plano de compromisso de mercado é que as pessoas podem se classificar de acordo com suas preferências com relação ao fumo. Os “abstêmios” não precisam se aventurar em empórios onde qualquer vestígio de fumo é permitido, *mesmo* a tempo parcial e confinado a uma pequena área. Os consumidores de tabaco também podem patrocinar estabelecimentos que acolham e apoiem tais escolhas. Enquanto o uso de cigarros em ambientes fechados não for definido como invasivo *per se*,²⁹ esse compromisso pode satisfazer muito mais pessoas do que qualquer outra alternativa.

²⁸ Se muito. Quando foi a última vez que uma eleição foi decidida pautada apenas nessa questão?

²⁹ Mesmo a violência explícita real não pode ser definida como invasiva *per se*. Isso não permitiria espaço para o sadomasoquismo consensual adulto, nem para torneios

*Comprometendo o Incomprometível:
Limites de Velocidade, Desfiles, Cigarros*

Essa proposta de compromisso libertária tem uma virtude adicional: está em conformidade com a apreciação e apoio “politicamente corretos” das culturas minoritárias.³⁰ Acontece que os orientais na América do Norte não compraram de forma alguma a investida antitabaco. Pelo contrário³¹ eles ainda são muito apaixonados pela prática. Em muitas cidades, os esquerdistas politicamente corretos estão dispostos a proibir o fumo em todos os estabelecimentos privados que são “abertos ao público”. Isso mostra que seu ódio pelo tabaco é mais forte do que sua defesa dos direitos das minorias oprimidas.

de boxe, luta livre, judô, karatê, em que cada participante concorda em entrar no ringue, sabendo que o objetivo mútuo é a infligir violência (limitada). Isto aplica-se, também, ao caso em análise. Ninguém poderia se aventurar em um estabelecimento de propriedade privada que indica claramente que fumar é permitido e, em seguida, logicamente se opor à prática; não mais do que um boxeador poderia reclamar legalmente de ser socado no ringue. Para uma visão alternativa e, na minha opinião, incorreta sobre o “esporte viril”, veja Gary North, *Tools of Dominion: The Case Laws of Exodus* (Tyler, Texas: Institute for Christian Economics, 1990), p. 344.

³⁰ Obviamente, isso vale apenas para aqueles que valorizam o politicamente correto.

³¹ Veja, por exemplo, *British Columbia Report* 21 (agosto de 1996): 16.

Estradas e a Questão da Imigração

Hoje, há um debate rolando dentro dos círculos libertários sobre a questão da imigração.¹ O governo deve restringir a imigração, ou as pessoas devem ser autorizadas a atravessar as fronteiras internacionais com impunidade, sem quaisquer licenças ou permissões concedidas pelo estado? Consideramos essa questão no presente capítulo, uma vez que as rodovias privadas potencialmente desempenhariam um papel integral em sua determinação.

¹ Walter Block, “Ethics, Efficiency, Coasean Property Rights and Psychic Income: A Reply to Demsetz”, *Review of Austrian Economics* 8, n.º 2 (1995): 61–125; Hans-Hermann Hoppe, *Democracy—The God That Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order* (New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers, 2001), pp. 159–60, n. 10; Walter Block e Gene Callahan, “Is There a Right to Immigration? A Libertarian Perspective”, *Human Rights Review* 5, n.º 1 (outubro–dezembro de 2003); Julian Simon, *The Economic Consequences of Immigration* (Oxford: Basil Blackwell, 1989); James L. Hudson, “The Philosophy of Immigration”, *Journal of Libertarian Studies* 8, n.º 1 (inverno de 1986): 51–62; David Gordon, “The Invisible Hoppe”, *Mises Review* (inverno de 1997); Donald Boudreaux, “A Free Market Case Against Open Immigration?” *The Freeman* (outubro de 1996); Peter Brimelow, *Alien Nation: Common Sense about America’s Immigration Disaster* (Nova York: Random House, 1995); Patrick J. Buchanan, *The Death of the West: How Dying Populations and Immigrant Invasions Imperil Our Country and Civilization* (Nova York: St. Martin’s Press, 2002); William L. Anderson, “Immigration Quandary” (24 de junho de 2004), <http://www.mises.org/fullarticle.asp?control=567&id=68>. Veja também *Journal of Libertarian Studies* 13, n.º 2 (1997) para várias outras contribuições para este tópico.

Uma vez que esse debate sobre imigração é inteiramente intra-libertário,² todos os lados concordariam em estipular que, pelo menos idealmente, o governo não desempenharia nenhum papel na donidade e gestão das estradas. Nós, então, assumimos que este seja o caso, *arguendo*.

O que é esse debate sobre imigração? O lado anti-imigração defende que a imigração livre equivale a transgressão, ou integração forçada.³ Uma vez que *toda* propriedade, não apenas estradas, seria de propriedade da sociedade livre por indivíduos privados, qualquer imigração deve, necessariamente, cruzar esses limites de direitos de propriedade privada. Como tal, sem o consentimento voluntário do proprietário, a livre imigração equivale a uma transgressão, ou integração forçada, nada que se espere que qualquer defensor da livre iniciativa defenderia. Isto deve ser nitidamente distinguido da livre circulação de mercadorias, do dinheiro e do capital através das fronteiras nacionais. Nestes últimos casos, existe um acordo mútuo entre o comprador e o vendedor, o consumidor e o produtor, o credor e o mutuário, o poupador e o investidor.⁴ Bens, dinheiro e capital só atravessam fronteiras em circunstâncias de acordo mútuo. Em contraste, a imigração não é um exemplo de tal voluntariedade de duas partes. Em vez disso, o imigrante, por assim dizer, se joga no país estrangeiro, sem pedir permissão a qualquer outro proprietário de propriedade privada de segunda parte.

Qual é a posição do lado da livre imigração deste debate? Primeiro, começa por admitir a verdade absoluta do que acaba de ser dito. Se toda a propriedade é de propriedade privada, não há qualquer

² Isso, é claro, não é negar que os não-libertários também discutem e debatem o assunto; é apenas afirmar que, nestas páginas, nos limitaremos àquela que ocorre apenas entre os libertários.

³ Veja sobre anti-imigração, Hoppe, *Democracy—The God That Failed*, e Gordon, “The Invisible Hoppe.”

⁴ Mas veja William Barnett II e Walter Block, “Saving and Investing”, *New Perspectives on Political Economy* 3, n.º 2 (2007).

escopo para a imigração desse tipo. No entanto, e este “no entanto” é o cerne do argumento, nem toda a propriedade é de propriedade privada no momento.

Surpresa! O governo maligno possui grande parte das propriedades, principalmente no Alasca e a oeste do Mississippi, mas em todos os estados do país, sem exceção.⁵

Sendo este o caso, nenhuma permissão de qualquer proprietário existente é necessária. A apropriação original é um arranjo unidirecional, e não bidirecional como o comércio exterior ou investimentos. Se os americanos agirem como ovelhas e se recusarem a se apropriar dessas áreas sem dono, desafiando seu governo, eles não podem ter nenhuma objeção adequada se os estrangeiros mostrarem um pouco mais de iniciativa e coragem. Tampouco é sustentável a objeção do lado anti-imigração de que os americanos “na verdade” possuem essas extensões de terra instáveis ou, pior, de que o governo as possui. Pois certamente é uma premissa incontroversa (pelo menos dentro da comunidade liberal) que a *única* fonte justa de direitos de propriedade privada é a apropriação original, e, portanto, qualquer um que interfira com um apropriador pacificamente fazendo seus negócios é culpado do início da violência. Uma vez que não há razão para distinguir entre os aspirantes a apropriadores originais estrangeiros e domésticos, desaparecem quaisquer argumentos no sentido de impedir o primeiro (ou também o último, certamente) por motivos de invasão.

Como esse argumento se encaixa na instituição das estradas privadas? Simples. Suponha que os apropriadores estrangeiros voam de helicóptero até terras sem dono (isto é, reivindicadas pelo governo)

⁵ Por exemplo, os governos estadual e federal possuem 95,8% do Alasca, 87,8% de Nevada, 75,2% de Utah e 60,4% de Oregon; por outro lado, a leste do Mississippi, as propriedades são mais modestas. Por exemplo, 1,5% de Rhode Island, 6,2% de Connecticut, 6,3% de Massachusetts, 7,4% de Delaware e 7,6% de Maryland. Para os EUA como um todo, o número é de 39,8%. Veja sobre isso: <http://www.nwi.org/Maps/LandChart.html>

pousam em, digamos, Wyoming central, e começam a se estabelecer lá. Eles podem entrar nas estradas privadas e ter acesso à superfície de todo o país, no caso, a toda a América do Norte? Ou eles estarão confinados a viagens de helicóptero (ou avião) quando quiserem se aventurar para fora de seu território recém-apropriado?

Há, também, uma segunda forma pela qual a questão das estradas privadas colide com a da imigração. Volte ao cenário hoppeano de donidade privada completa. Suponha que houvesse um cidadão dos EUA que comprasse, ou de outra forma legitimamente viesse a possuir uma vasta extensão de terra no meio do Alasca, ou de Nevada — de milhares de milhas quadradas. Ele então convidou, suponhamos, um bilhão de chineses, ou africanos, ou sul-americanos, ou outros estrangeiros a vir, viver e trabalhar em sua terra. Uma vez que esta é uma situação mutuamente acordada, não pode haver nenhuma questão de invasão. Mas a questão ainda permanece: essas hordas de pessoas estariam confinadas a esses sertões, ou, além das viagens aéreas (com anfitriões dispostos na outra extremidade dessas viagens), elas teriam acesso a todo⁶ o território circundante através da rede de estradas, como no caso de outras pessoas?

Assim, chegamos à mesma questão por ambas as fontes. Um, se os estrangeiros se apropriarem originalmente outros lugares por conta própria, e dois, se um dono de propriedade americano convidar numerosos estrangeiros para seu território. Será que essas pessoas serão capazes de se espalhar por todo o país, como é a prática de todos os outros, ou ficarão confinadas, pela instituição da donidade privada de estradas, às suas bases ocupadas?

Mas talvez estejamos indo rápido demais em assumir alegremente que “todos os outros”, todas as outras pessoas que já vivem no país

⁶ Talvez devêssemos dizer “a maioria” aqui, para incorporar o fato de que pode haver condomínios fechados e outras instituições que restringiram estritamente o acesso à sua propriedade. Mas ainda assim, a questão permanece: esses novos um bilhão de imigrantes seriam tratados da mesma forma que os habitantes existentes do país?

doméstico, terão plena liberdade de movimento. Se não tiverem, é mais fácil de ver o caminho a seguir, onde os recém-chegados também não desfrutarão desses privilégios.

Afinal, embora a discriminação racial (ou sexual, étnica, de orientação, etc., etc.) seja praticamente contrária à lei da terra, ela de modo algum viola o libertarianismo, que é a filosofia agora em discussão.⁷ Então, todos os grupos raciais, sexuais e étnicos, etc., serão permitidos na rede privada de estradas, ruas e rodovias, ou não? Pedimos, sob a suposição pelo menos inicial sobre isso, que os novos estrangeiros serão tratados aproximadamente da mesma maneira que os grupos minoritários domésticos.

O problema com esta questão é que é excessivamente difícil antecipar o funcionamento do sistema de livre iniciativa em relação à indústria rodoviária ou, na verdade, a qualquer outro nesse assunto. Essa tarefa é essencialmente empreendedora, e não econômica. Se um item tão banal como o lápis fosse subitamente movido do setor público para o privado, as perguntas análogas viriam rápidas e furiosas, sem respostas objetivas óbvias à vista: quão longos, largos, grossos e pesados seriam esses instrumentos de escrita? Seriam anexadas borrachas e, em caso afirmativo, como? E se não, quem as forneceria? Haveria lojas especializadas que vendam lápis, ou eles seriam

⁷ Richard A. Epstein, *Forbidden Grounds: The Case against Employment Discrimination Laws* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1992); Walter Williams, "On Discrimination, Prejudice, Racial Income Differentials, and Affirmative Action", em *Discrimination, Affirmative Action and Equal Opportunity*, Walter Block e Michael Walker, eds. (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Thomas Sowell, "Weber and Bakke, and the Presuppositions of 'Affirmative Action'", em *Discrimination, Affirmative Action and Equal Opportunity*, Walter Block e Michael Walker, eds. (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Roy Whitehead e Walter Block, "Should the Government be Allowed to Engage in Racial, Sexual or Other Acts of Discrimination?", *Northern Illinois University Law Review* 22, n.º 1 (outono de 2001): 53–84; Roy Whitehead, Walter Block, e Lu Hardin, "Gender Equity in Athletics: Should We Adopt a Non-Discriminatory Model?", *University of Toledo Law Review* 30, n.º 2 (inverno de 1999): 223–49.

comercializados ao lado de outros materiais de escritório? Quanto custariam? Que lucros seriam obtidos com eles? Quem anexaria a madeira, o grafite e a borracha uns aos outros, e como diabos eles seriam reunidos em um só lugar, dado que vêm de diferentes extremidades da terra?⁸ Não teríamos respostas definitivas para nenhuma dessas perguntas, exceto a de que deveríamos “esperar e ver” o que o funcionamento do mercado forma. No entanto, se as canetas sempre estivessem estado no setor privado, poderíamos muito bem tentar extrapolar a história futura do lápis a partir desse exemplo, e é precisamente essa a abordagem que tomaremos na nossa tentativa de prever a reação provável de uma indústria rodoviária completamente privatizada às questões sobre a discriminação nas ruas e nas estradas que estamos a abordar. Ou seja, vamos nos concentrar em uma experiência relacionada e ver se ela pode lançar alguma luz, por mais opaca que seja, sobre uma possível operação futura da estrada.

Uma resposta que pode ser discernida é que a discriminação, se ocorrer, provavelmente ocorreria com base em comportamentos incivilizados ou rebeldes, não com base na mera cor da pele (a menos que os dois fossem altamente correlacionados, e o último poderia ser usado como uma representante variável barata ou como indicador do primeiro). Mesmo a polícia estatista, que às vezes é acusada de “ter um perfil racial”, raramente ou nunca aborda uma avó negra. Em vez disso, eles tendem a se concentrar nesse subconjunto dessa população proporcionalmente mais representada nas estatísticas criminais: homens de cerca de quinze a vinte e cinco anos, de qualquer raça (com exceção daqueles nesta parcela de idade/gênero que são facilmente identificáveis como estando muito distantes dos registros policiais da nação, por exemplo, adolescentes do sexo masculino que são chassídicos, ou são amish, ou que usam colares clericais). Acontece, no

⁸ Para um tratamento muito diferente, mas não totalmente desconexo, do lápis, veja Leonard Read, *I, Pencil* (Irvington-on-Hudson, N.Y.: Foundation for Economic Education, 1958).

entanto, que, por razões que não nos dizem respeito no momento,⁹ diferentes grupos raciais e étnicos são diferencialmente representados em termos de tal comportamento indesejado: negros no crime comum, árabes e muçulmanos no terrorismo.

É seguro dizer então, tanto quanto é seguro dizer qualquer coisa sobre como uma hipotética indústria de rodovias operaria no futuro, que esses grupos seriam mais propensos a serem escolhidos para um escrutínio mais pesado antes de serem autorizados a entrar em rodovias privadas, e talvez em alguns casos até a entrada proibida. Sim, certos benefícios não seriam concedidos aos proprietários que recusassem clientes; a discriminação custa dinheiro para as empresas que se envolvem em tais práticas.¹⁰ No entanto, a presunção aqui é que essas perdas seriam mais do que compensadas pela maioria dos clientes pagantes que apreciam a segurança adicional concedida a eles.

Voltemos agora à questão com a qual começamos. Perguntamos se um grande número de imigrantes estrangeiros provavelmente teria o controle do local sob um regime de donidade privada de estradas. Perscrutando através das nuvens escuras que necessariamente envolvem tais questões essencialmente empreendedoras, meu melhor palpite pessoal é que isso dependeria quase totalmente de seu comportamento. Se eles trabalham duro e são diligentes, bons motoristas seguros, não dados a comportamentos criminosos, então a resposta provável é sim; se não, então, não.

Outra dimensão entra em jogo no que diz respeito ao acesso rodoviário. Já existem condomínios fechados que colocam todos os candidatos à entrada sob um verdadeiro pente fino antes de permitir a admissão. Para entrar nessas ruas privadas e de baixa capacidade de

⁹ Para uma explicação deste fenômeno, veja Richard J. Herrnstein e Charles Murray, *The Bell Curve: Intelligence and Class Structure in American Life* (New York: Free Press, 1994); Michael Levin, *Why Race Matters* (Westport, Conn.: Praeger, 1997).

¹⁰ Veja Gary Becker, *The Economics of Discrimination* (Chicago: University of Chicago Press, 1957).

tráfego, geralmente é preciso convencer um guarda armado de sua *bona fides*. Isso geralmente é reforçado por uma chamada telefônica no local para a pessoa que está sendo visitada. Há pouquíssima aceitação, em tais locais, a pessoas de fora que desejam se envolver caminhadas felizes, visualização de casas, olhar vitrines, turistagem, etc.

Em contraste, hoje em dia, o nível de examinação para as principais artérias de tráfego é muito menor. Isso pode implicar que o apropriador ou convidado imigrante estrangeiro pode encontrar mais receptividade vinda das rodovias do que dos atalhos do país. Mas qualquer conclusão desse tipo é repleta de perigos, já que as condições *ceteris paribus* não se aplicam de forma alguma no momento. Especificamente, o maior escrutínio nos condomínios fechados é todo privado, enquanto o tratamento mais descontraído, para não dizer indiferente (anonimato efetivo para motoristas que não se distinguem negativamente), é quase inteiramente uma prática da polícia pública. Outra implicação, possível, então, de um sistema rodoviário totalmente privado poderia muito bem ser um maior cuidado em relação ao que os clientes estão fazendo em *todas* as estradas, independentemente da sua capacidade de suporte de tráfego. Isso teria maiores implicações negativas para a liberdade de movimento dos recém-chegados e subcategorias da população nativa que são criminalmente orientadas. O mais provável, talvez, é que os proprietários de estradas privadas invistam em mais coleta de informações sobre proprietários de veículos que buscam acesso a bairros residenciais nos casos daqueles que se deslocam em rodovias a setenta milhas por hora.

O que nunca deve ser perdido de vista em qualquer análise deste tipo é a elevada probabilidade de que haja práticas diferentes no que diz respeito a tais preocupações de segurança em diferentes estradas. Isso geralmente ocorre em relação a praticamente todos os bens e serviços produzidos. Empreendedores de hambúrgueres, carros, parques de diversões, etc., agora são livres para implementar quaisquer políticas e

procedimentos que lhes pareçam suscetíveis a uma maximização dos lucros.

Atualmente, estamos todos muito acostumados com as regras rodoviárias que emanam de Washington, D.C. Em nossa prática atual de tamanho único, simplesmente não há espaço para tentar uma coisa em uma rua ou avenida, e outra coisa em outras. Assim, devemos tomar qualquer política esboçada acima com grande ceticismo. É claro que, se houver uma razão pela qual algumas políticas são mais lucrativas do que outras (por exemplo, mais baratas, mais alinhadas com os gostos dos consumidores, etc.), o mercado tenderá a essa direção, penalizando as empresas que não concordarem. É apenas este último fenômeno que nos permite espiar especulativamente através da névoa tão espessa que temos.

O Departamento de Veículos Automotivos

Recém-chegado a Nova Orleans do Arkansas, uma das primeiras coisas que fiz depois de me estabelecer foi tentar registrar meu automóvel e obter uma placa da Louisiana (não posso me passar por um nativo com um veículo de fora da cidade).

Eu digo “tentativa” conscientemente, porque essa busca, como vi, foi uma luta e tanto.

Na minha primeira tentativa, fui para o Louisiana Motor Vehicle Bureau em Kenner, a vinte e cinco minutos de viagem da minha universidade. Vi uma fila de cerca de trinta e cinco pessoas e tomei meu lugar no final dela. Depois de vinte minutos, apenas duas pessoas haviam sido atendidas. Isso implicava uma espera de 330 minutos, ou cinco horas e meia. Não tendo trazido nenhum trabalho para fazer comigo, corri de volta para o meu escritório, com o rabo entre as pernas.

No dia seguinte, cheguei com sanduíches e um livro para ler. Havia apenas vinte pessoas à minha frente. Para minha surpresa, pensei, levaria “apenas” 200 minutos no ritmo de ontem, ou um pouco mais de três horas.

Felizmente, estávamos na fila em formação de “cobra”, em vez do sistema mais usual — popular para “serviços” do setor público — de um grupo de pessoas esperando, separadamente, por cada funcionário. Pelo menos eu não precisava me preocupar em estar na fila mais lenta.

Mas, você já ficou por aí, tentando ler um livro, colado em quase duas dúzias de pessoas, confinadas, como sardinha, ocupando um espaço de cerca de trinta centímetros quadrados? Não foi um

piquenique para mim, e eu sou um filhote relativamente jovem, de apenas seis décadas; havia também algumas pessoas muito velhas nessa linha. Este foi um castigo cruel e incomum para elas.

Por que eles não poderiam nos dar números por ordem de chegada e nos deixar sentar enquanto esperávamos? Aliás, por que atender cada “cliente” demora tanto tempo? E, se isso realmente acontece, por que não contratar mais alguns balconistas, ou contratar balconistas mais eficientes? Melhor ainda, por que não simplificar o processo? Os custos de oportunidade do tempo dos nova-orleanenses são realmente tão próximos de zero? Somos gado? Se tratassem os prisioneiros tão mal assim, eles se rebelariam.

Mas o verdadeiro problema não está em nenhuma dessas considerações. Pelo contrário, não existe simplesmente concorrência para a prestação de serviços de licenciamento e registro. Se houvesse uma (ou duas) alternativas disponíveis, eu e pelo menos vários dos meus companheiros de fila teríamos patrocinado um concorrente com vivacidade.

A dificuldade é que abraçamos o antigo sistema econômico soviético em nosso chamado setor “público”. Na velha e má URSS, havia longas filas de espera para quase tudo. Na terra dos livres e no lar dos corajosos, sovietizamos coisas como o Departamento de Veículos Motorizados, os Correios e uma miríade de outras burocracias governamentais.

Já é hora, já passou da hora, de privatizar esses últimos vestígios do socialismo e permitir que os ventos da livre iniciativa soprem essas teias de aranha da ineficiência. A razão pela qual temos pizza, papel higiênico e sapatos razoavelmente bons, etc. — e não precisamos esperar horas por eles — é porque há concorrência nessas indústrias. Aqueles empreendedores que não podem reduzi-lo são forçados a mudar os erros de seus caminhos através do nosso maravilhoso sistema de lucros e prejuízos. Se não puderem, são forçados à falência, e outros, mais capazes, estão ansiosos para tomar seus lugares. A “mão invisível”

de Adam Smith garante um serviço de qualidade onde quer que a concorrência reine.

No evento, minha segunda espera levou apenas uma hora e quarenta e cinco minutos. A fila se moveu mais rápido do que eu pensava. Tive “sorte”. (Furioso, escrevi este artigo de opinião enquanto esperava na fila). Agora sou o orgulhoso proprietário de uma nova placa de carro da Louisiana.

Parte III

Processo

Privatize as Rodovias Públicas¹

Ao longo dos Estados Unidos, mais de quatro milhões de ruas, estradas e rodovias conectam cidades, estados e permitem o cidadão trabalhar, viajar e fazer compras. Os americanos desfrutam de uma liberdade e conveniência sem precedentes, bem como toda nossa economia é diretamente dependente dessa mobilidade. Com efeito, isso torna toda a nação uma gigantesca linha de montagem para a produção e transporte de bens.

Por causa da importância do sistema de transporte dos EUA, muitos acreditam que apenas o governo pode possuí-lo e gerenciá-lo. Mas isso não é verdade. A privatização do sistema de rodovias públicas forneceria eficiências econômicas e outros benefícios.

A donidade privada, que incluiria estradas concorrentes possuídas por pessoas e corporações que podem cobrar pedágios, permitiria o incentivo pelo lucro ao beneficiar os consumidores, como ocorre nas demais áreas de nossas vidas. Nós veríamos os resultados no aumento da segurança, na redução dos congestionamentos de tráfego e, é claro, na redução dos impostos.

O sistema de rodovias públicas é um exemplo fundamental de uma empresa pública que é grande em tamanho, negligente em gerenciamento, e é um fardo caro para os pagadores de impostos. Rodovias públicas estão padecendo de problemas tais como congestionamento de tráfego urbano, manutenção precária e altas fatalidades. As exigências sobre os sistemas de estradas estão continuamente mudando em uma sociedade na qual pode surgir, em

¹ Michelle Cadin e Walter Block, "Privatize the Public Highway System", *The Freeman* 47, n.º 2 (fevereiro de 1997): 96-97.

questão de meses, um novo shopping center, edifício empresarial ou residencial.

De acordo com a American Public Works Association, os americanos passam mais de duas bilhões de horas por ano presos no trânsito das rodovias. A Federal Highway Administration (FHA) estima que nos próximos vinte anos o tráfego pelas rodovias públicas será acrescido em dois terços, pressionando ainda mais um sistema que já está sobrecarregado. A FHA também estima que mais de 234.500 milhas das estradas nos EUA estão em condições precárias ou medíocres.

Todo ano milhares de pessoas perdem suas vidas em acidentes nas rodovias. Grande parte das colisões fatais são atribuídas à falta de normas de segurança, falhas mecânicas, embriaguez do motorista e velocidade do veículo. Essas são causas imediatas, mas a administração e controle governamental também são fatores primordiais. Enquanto alguns acidentes sempre ocorrerão, na medida em que os clientes desejarem segurança, os proprietários privados irão competir para fornecê-la. Se um bom histórico de segurança nas estradas atraírem clientes, será do interesse dos proprietários se esforçarem para garanti-lo.

Os proprietários de linhas aéreas sabem da importância da segurança e da manutenção de suas aeronaves, pois eles arcam com as consequências quando a segurança falha. Se acredita-se que a causa seja da companhia aérea, os clientes optam por outro transportador. E o resultado disso é que o transporte aéreo é extremamente seguro.

Porém o monopólio das rodovias atuais se traduz na ausência de incentivo monetário para o governo aprimorar seus históricos de segurança. Restando as pessoas ter que se locomoverem independentemente da segurança das estradas.

Congestionamento do Tráfego

Outra questão fundamental em relação ao sistema público de rodovias é o congestionamento massivo dentro e ao redor de várias áreas urbanas durante os períodos de hora do rush. Isso não acarreta somente em aumento do uso e desperdício de combustível durante o tráfego paralizado mas também constitui uma imensa perda de tempo e produtividade. De acordo com o representante Thomas Petri, presidente do 104º Congress of the House Surface Transportation Subcommittee, se cada motorista do Federal Express e do United Parcel Service se encontrar em trânsito lento cinco minutos por dia, o custo estimado é de \$40 milhões ao longo de um ano. Multiplicar isso por todos os motoristas dos EUA dá um áspero indicador dos custos para a sociedade.

O governo tem apresentado maneiras de abordar o problema do tráfego, mas nada tem sido eficaz. Por exemplo, o governo federal solicitou aos empregadores que escalonassem a jornada de trabalho de seus funcionários para que o tráfego que chega às áreas urbanas se torne mais distribuído. Em alguns estados, faixas especiais para veículos de grande ocupação foram construídas com grande custo. Para muitos motoristas, a inconveniência ou impraticabilidade da carona solidária supera o benefício de tal artifício.

Proprietários de rodovias privadas, sem dúvida, ofereceriam tarifas mais baratas nos horários fora do pico, proporcionando assim um incentivo monetário para jornadas de trabalhos escalonadas. O governo poderia empregar tal procedimento nas rodovias atuais também. Mas em vez de cobrar mais por viajantes de pico de carga, o estado geralmente cobra menos. É comum reduzir o preço para viajantes regulares que compram fichas para quarenta ou mais viagens por mês. Esse são precisamente os usuários do pico de carga que aumentam o congestionamento.

Outras soluções que o governo tem apresentado são ruas de mão única e retornos limitados em áreas agitadas. Ao passo em que se pretende diminuir o tráfego, os efeitos secundários geralmente são o oposto. É provável que essas restrições necessitem de rotas tortuosas e os motoristas acabem por ter que dirigir ainda mais. Isso aumenta a quantidade de milhas percorridas em certas áreas dentro de um período de tempo limitado.

Sob a donidade privada, o construtor de uma estrada iria querer garantir os maiores lucros com o menor custo possível. O construtor consideraria os empreendimentos e residentes locais nas proximidades da rodovia. Um sistema no qual os donos dos transportes trabalhariam em cooperação com a indústria e residentes encorajaria a eficiência bem como lucros para o dono da estrada.

O dono de uma rodovia privada teria a necessidade de satisfazer o cliente a fim de fazer lucros. O proprietário governamental (público) da rodovia, o político, geralmente é capaz de dar ao cliente um serviço precário e não precisa satisfazer o eleitor para receber dinheiro. Se o empreendimento público é processado por negligência, a pessoa no comando não paga diretamente; toda a verba vem de receitas de impostos gerais. No caso da donidade privada, o proprietário deve pagar. Dessa forma, há incentivos muito mais altos para o proprietário privado fornecer um bom serviço.

Hoje é difícil imaginar um sistema de rodovias privado devido à posse pelo governo de quase todas as estradas pela maior parte do século XX. No entanto, em Anaheim, Califórnia, mais de 30.000 motoristas estão usando a nova 91 Express Lanes, uma estrada de dez milhas com pedágio automático.

A 91 Express Lanes foi desenvolvida, financiada e operada pela California Private Transportation Company (CPTC) em resposta à frustração dos motoristas com a quantidade de trânsito na Riverside Freeway (rota 91). A estrada com pedágio foi construída sem fazer uso de um dólar sequer dos fundos estaduais ou federais. Ela é a primeira

estrada com pedágio completamente automático do mundo, é o primeiro exemplo de precificação do congestionamento na América, e é a primeira estrada com pedágio a ser financiada privadamente nos Estados Unidos em mais de cinquenta anos. “Nós estamos vendo uma tendência contínua e ascendente tanto para o uso da Express Lane quanto para o crescimento de nossa clientela”, diz o gerente geral da CPTC, Greg Husizer.

Sim, donos privados deveriam ser capazes de administrar o sistema de rodovias e fornecer o mesmo nível de eficiência que eles são capazes de apresentar em demais aspectos de nossas vidas. Com a Express Lanes 91, nós podemos observar no microcosmo o aprimoramento que poderia ser alcançado com a donidade privada das rodovias.

Apropriando-se Originalmente das Ruas da Cidade: Um Exercício na Teoria Administrativa¹

Privatizar todos os bens e serviços irá satisfazer os consumidores muito mais eficientemente do que permitir que sua administração permanecesse nas mãos do estado, sob um fornecimento socialista. Se nós aprendemos uma coisa do fracasso do sistema econômico da URSS, é isso. De maneira mais controversa, as ruas da cidade não são exceções a essa regra geral. Elas, também, podem ser mal administradas pelo governo municipal, ou geridas com mais eficiência pelas instituições de propriedade privada e competição. O que a sociedade precisa é de um sistema no qual os empreendedores sejam recompensados por promover a soberania do consumidor, e penalizados por fracassar em satisfazer os clientes. A urna eleitoral talvez seja objetivada nessa direção geral, mas isso é ineficiente: eleições ocorrem somente a cada quatro anos, e ao eleitorado geralmente é dada uma escolha entre duas ou mais opções. Em contraste agudíssimo, o “voto com o dólar” ocorre todo dia, e pode ser focado em grandes detalhes sobre as escolhas no nível micro; pode-se distinguir entre sabores de sorvete e cores de camisas. Também é possível recompensar e penalizar donos

¹ O autor beneficiou-se das discussões com Jeff Tucker enquanto escrevia este artigo; ele deseja, também, reconhecer o benefício de algumas sugestões bastante úteis que foram feitas a ele por duas referências de “Planning and Markets”. O capítulo surgiu pela primeira vez como Walter Block, “Homesteading City Streets: An Exercise in Managerial Theory”, *Planning and Markets* 5, n.º 1 (setembro de 2002): 18-23.

particulares de ruas, tendendo a assegurar a melhor performance de suas partes.

Introdução

Esse capítulo é dedicado a uma exploração sobre como as ruas das cidades podem ser melhor privatizadas. Dentre as alternativas: doá-las ou vendê-las para pessoas específicas (e.g., aqueles que vivem nelas, trabalham, ou viajam através delas) ou leiloá-las para o(s) maior(es) licitante(s). Além disso, elas poderiam ser dispostas por partes, e.g., em seções de centenas de pés aproximadamente, ou em sua completude, e.g., Broadway em Manhattan vai para uma empresa, ou, alternativamente, elas poderiam ser agrupadas em seções de vizinhança, por exemplo, todas as ruas em Greenwich Village acabam por estar sob controle de uma única entidade comercial, e todas aquelas no Upper East Side vão para outra. (Eu uso exemplos da cidade de Nova York uma vez que esse talvez seja o local mais conhecido do mundo.)

Para a maioria dos acadêmicos, essa exploração parecerá absurda, idiossincrática ou até mesmo maníaca. Privatizar as ruas? “Esta pessoa está sob influência de quais substâncias controladas, quem levantaria tal questão, quanto mais tentaria abordá-la sobriamente?”, essas seriam as prováveis reações da maioria dos economistas urbanos.

De qualquer forma, seguiremos em nossa loucura. (Isso foi dito sarcasticamente. Eu não me desculpo em momento algum por tentar aplicar o que nós aprendemos sobre a melhor forma de fornecer carros, gizes, queijos e computadores, a saber, a livre iniciativa — para um bem análogo, estradas.) Não iremos defender aqui a empresa privada em vez de uma pública em geral. Já existe uma literatura bastante extensa sobre

privatização.² Isso favorece a questão smithiana³ de que nós podemos organizar um sistema econômico mais eficientemente por meio da

² Terry L. Anderson e Peter J. Hill, eds. *The Privatization Process: A Worldwide Perspective* (Lanham, Md.: Rowman & Littlefield Publishers, 1996); Barnett (1980); Brice L. Benson, *To Serve and Protect: Privatization and Community in Criminal Justice* (New York: University Press, 1998); Walter Block, “Comment on William Stanbury’s ‘Privatization in Canada: Ideology, Symbolism or Substance?’” em *Privatization and State-Owned Enterprises: Lessons for the U.K., Canada and the U.S.*, Paul MacAvoy, William Stanbury, George Yarrow e Richard Zeckhauser, eds. (Boston: Kluwer, 1989), pp. 331–36; “Comment on Alan Walters’ ‘Deregulation and Privatization: Lessons from the U.K.’”, in *The Law and Economics of Competition Policy*, Frank Mathewson, Michael Trebilcock e Michael Walker, eds. (Vancouver: Fraser Institute, 1990), pp. 175–78; “The Process of Privatization”, em *International Privatization: Global Trends, Policies, Processes, Experiences*, O. Yul Kwon, ed. (Saskatchewan: Institute for Saskatchewan Enterprise), pp. 431–36; 2001; Stuart M. Butler, *Privatizing Federal Spending* (Nova York: Universe Books, 1985); Randall Fitzgerald, *When Government Goes Private: Successful Alternatives to Public Services* (Nova York: Universe Books, 1989); David Friedman, “Private Creation and Enforcement of Law: A Historical Case”, *Journal of Legal Studies* 8 (1979): 399–415; idem, *The Machinery of Freedom: Guide to a Radical Capitalism*, 2ª ed. (La Salle, Ill.: Open Court, 1989); Gillian K. Hadfield, “Privatizing Commercial Law”, *Regulation* 24, n.º 1 (primavera de 2001): 40–45; Steve H. Hanke, “Privatization”, em James Eatwell, Murray Milgate e Peter Newman, eds., *The New Palgrave: A Dictionary of Economics* (Londres: Macmillan Press, 1987), pp. 976–77; William M. Landes e Richard A. Posner, “Adjudication as a Private Good,” *Journal of Legal Studies* 8 (1979): 235–84; Paul R. Milgrom, Douglass C. North e Barry R. Weingast, “The Role of Institutions in the Revival of Trade: The Law Merchant, Private Judges, and the Champagne Fairs”, *Economics and Politics* 2, n.º 1 (1990): 1–23; T.M. Ohashi, T.P. Roth, Z.A. Spindler, M.L. McMillan, e K.H. Norrie, *Privatization Theory & Practice* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980); Madson Pirie, *Privatization in Theory and Practice* (Londres: Adam Smith Institute, 1986); Edward Stringham, “Justice without Government,” *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno de 1998–1999): 53–77; Gabriel Roth, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *Reconstruction of Utility and Welfare Economics* (Nova York: Center for Libertarian Studies, 1978); idem, *The Ethics of Liberty* (Nova York: New York University Press, 1998); Patrick Tinsley, “With Liberty and Justice for All: A Case for Private Police”, *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno de 1998–1999): 95–100; Morris e Linda Tannehill, *The Market for Liberty* (Lansing, Mich.: Self Published, 1984); Michael A. Walker, ed., *Privatization: Tactics and Technique* (Vancouver, BC: Fraser Institute, 1988); William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, (1970).

decentralização baseada na propriedade privada, com preços livremente flutuantes e mercados desimpedidos do que com centralização, burocracia e comandos.⁴

Tampouco iremos esboçar novamente os argumentos especificamente a favor das estradas privadas em vez das públicas. Já existe um conjunto de obra particularmente extenso (dada a reconhecida impopularidade do argumento) que tenta justificar esse empreendimento.⁵ Ou seja, mostra que ruas privadas, estradas,

³ Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Nova York: Modern Library, [1776] 1965).

⁴ Ludwig von Mises, “Economic Calculation in the Socialist Commonwealth”, em *Collectivist Economic Planning*, F.A. Hayek, ed. (Clifton, N.J.: Kelley, [1933] 1975).

⁵ David Beito, “From Privies to Boulevards: The Private Supply of Infrastructure in the United States during the Nineteenth Century”, em Jerry Jenkins e David E. Sisk, eds., *Development by Consent: The Voluntary Supply of Public Goods and Services* (San Francisco, 1993), pp. 23–48; idem, “Voluntary Association and the Life of the City”, *Humane Studies Review* (outono de 1988); idem, “Owning the Commanding Heights”, *Essays in Public Works History* (1989), vol. 16; David Beito e Linda Royster Beito, “Rival Road Builders: Private Toll Roads in Nevada, 1852–1880”, *Nevada Historical Society Quarterly* 41 (verão de 1998): 71–91; Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38; idem, *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980), pp. 299–330; idem, “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983): 1–34; idem, “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* 912 (1983): 7–10; idem, “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195–207; idem, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n.ºs 2/3 (junho–setembro de 1998): 315–26; Walter Block e Matthew Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.ºs 2/3 (junho–setembro de 1996): 351–62; Michelle Cadin e Walter Block, “Privatize the Public Highway System”, *The Freeman* 47, n.º 2 (fevereiro de 1997): 96–97; Bryan Caplan, “A Practical Proposal for Privatizing the Highways and Other ‘Natural’ Monopolies”, *Economic Notes* 72 (Londres: Libertarian Alliance); John M. Cobin, “Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte”, *Planning and Markets* 2, n.º 1 (1999); Andre De Palma e Robin Lindsey, “Private Toll Roads: Competition Under Various Ownership Regimes”, *The Annals of Regional Science* 34 (2000): 13–35; idem, “A Model of Curb Rights In Private Urban Transit Markets”, *Canadian Transportation Research Forum* (2001): 581–96; Dan Klein, “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike

rodovias, pontes, túneis e outras vias veiculares são praticáveis, funcionais, não violam nenhum código científico ou ético, e, na verdade, foram a prática histórica, não a exceção. Isso demonstra os benefícios em termos de redução de fatalidades no trânsito, diminuição no congestionamento de automóveis (tarifação de pico de carga que ainda tem se desviado dos administradores de estradas do setor público é mais provável de ser implementado), e mais eficiência. Se o socialismo não pode funcionar em Cuba, na Coréia do Norte, Alemanha Oriental ou na URSS, por que deveria funcionar adequadamente em quaisquer estradas da nação ou ruas de suas cidades? Essa literatura, ademais, lida com problemas de domínio eminente, falência, intrusão (um dono privado de uma estrada cerca um domicílio com concreto, e

Companies of Early America”, *Economic Inquiry* (outubro de 1990): 788–812; Dan Klein, John Majewski, e Christopher Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *Journal of Economic History* (março de 1993): 106–22; idem, “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860”, *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191–209; Dan Klein e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992): 321–41; Fred Foldvary, *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1994); Dan Klein e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992): 321–41; idem, “How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (maio de 1993): 113–30; idem, “High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time”, *Policy Study* 170 (novembro de 1993); Bertrand Lemennicier, “La Privatisation des rues”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho–setembro): 363–76; Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); idem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, U.K.: Penguin, 1967); idem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); John Semmens, “Road to Ruin”, *The Freeman* (dezembro de 1981); idem, “The Privatization of Highway Facilities”, *Transportation Research Forum* (março de 1983); idem, “Highways: Public Problems and Private Solutions”, *The Freeman* (março de 1985); idem, “Intraurban Road Privatization”, *Transportation Research Record* (1987): 1107; idem, “Using Competition to Break the U.S. Road Monopoly”, Heritage Foundation (14 de dezembro, 1987); idem, “Privatization: Saving While Serving the Public”, Goldwater Institute (25 de abril, 1988); idem, “Taking Over the Roads”, *Liberty* (novembro de 1988).

não irá permitir acesso ou saída), monopólio, limpeza de ruas, lucratividade, policiamento, semáforos, lida com más condições do tempo, motoristas embriagados, etc.

É importante perceber, também, que há numerosos exemplos no mundo real de ruas privadas que funcionam com alta eficácia. Esses exemplos incluem as ruas privadas de St. Louis; as ruas internas de centros comerciais e shoppings centers (até corredores de mercearias e lojas de departamento podem ser considerados para nossos propósitos); condomínios fechados ao redor do mundo, e estradas rurais de propriedade de associações de donos de propriedade na Finlândia e Suécia.⁶ Compare as ruas privadas na Disney World com aquelas do famoso Central Park na cidade de Nova York; não é por acaso que as primeiras são seguras para os transeuntes, enquanto a última tem sido a localização de numerosos assassinatos e estupros.

Sim, mais um artigo nessa linha ainda teria um produto marginal alto, dado que ainda não há iniciativas de estradas completamente privadas sendo realizadas no presente momento. (As rodovias quase-privadas operantes na Virgínia e Califórnia não são exceções. O objetivo da privatização de estradas é tornar as vias veiculares completamente nas mãos da iniciativa privada; nesses casos, o estado é ainda o dono definitivo.) Por outro lado, dificilmente qualquer esforço tem sido feito na conversão do atual coletivismo que caracteriza a administração das estradas para a livre iniciativa. Isso, também, é digno de consideração, tanto porque pode avançar a análise de ruas privadas, e pode oferecer, como vimos, interessantes insights econômicos próprios. Agora é para essa tarefa que nos voltamos.

⁶ Devo esse ponto a uma referência anônima de “Planning and Marketing”.

Privatização

O que, então, é melhor para o processo de conversão das vias veiculares do setor público para o setor privado, estipulando se, apenas para fins de argumentação, que esta não é uma busca quixotesca, que isso pode funcionar, caso implementado?

Existem muitas escolhas. Primeiro, abordemos o problema de se esses recursos devem ser dados aos cidadãos ou vendidos para os mesmos. O caso do primeiro parece claro: são as pessoas cujos recursos foram para a criação das estradas em primeiro lugar, não do governo. De fato, o estado foi a causa imediata do gasto, mas, definitivamente, o dinheiro veio de um pagador de imposto paciente. Na verdade, o estado não tem dinheiro próprio, além do que é cobrado dos cidadãos. Além do mais, é o governo, se estamos corretos em nossa análise subjacente, que é responsável pelos problemas do socialismo rodoviário em primeiro lugar. Seria de péssimo gosto deixar a instituição culpada colher os frutos da correção dos problemas que ela mesma criou. O ponto é que, se as estradas fossem vendidas, os procedimentos seriam entregues para a administração da cidade, o último grupo de pessoas que os merecem.

Dado, então, que nós rejeitamos as vendas, e favorecemos doações, quem são os destinatários dignos? Imediatamente, muitos vem em mente: aqueles que trafegam nas ruas (ou de outra forma as utilizam), aqueles que vivem ou trabalham nos edifícios ao redor, e aqueles que são donos desses edifícios. Como podem as reivindicações desses vários candidatos serem conciliadas? Como elas podem ser classificadas, a fim de que para aqueles com as maiores reivindicações sejam dados proporcionalmente mais direitos de donidade do que aqueles com as menores?

Felizmente, há uma teoria capaz de elucidar esses problemas. Ela pode não dar respostas definitivas com precisão de quatro casas decimais, mas ao menos ela pode nos apontar uma direção apropriada.

A teoria é a do libertarianismo, baseada nos direitos de propriedade privada e apropriação original; é possível que seja prontamente usada como um meio de determinar como recursos sem dono podem passar desse estado para o controle humano. Novamente, nós não iremos justificar essa perspectiva, mas em vez disso aplicá-la no caso em questão.⁷

Como isso funcionaria? Primeiro, se houvesse qualquer caso de uma rua privadamente possuída tomada de seus legítimos donos e levada ao setor público (e.g., nacionalização, ou nesse caso, municipalização) aqueles com a primeira reivindicação seriam seus antigos donos.⁸ Por exemplo, no caso da cidade de Nova York, embora nunca tenha havido qualquer situação de confisco de ruas privadas pela Câmara Municipal, houve dois outros modos de transporte, que foram os seguintes: o Independent Rapid Transit Corporation (IRT), e o Brooklin-Manhattan Transit Company (BMT). Quando elas forem privatizadas, serão devolvidas de volta aos seus antigos donos, não para aqueles que viajam por elas, ou vivem próximo, acima ou abaixo delas, tampouco para aqueles que são donos de propriedades ao redor. Emulando essa experiência, então, os primeiros reivindicadores das

⁷ A apropriação original é o processo de misturar o trabalho humano com a terra através do cultivo, uso ou, em nosso presente caso, através da construção de uma estrada nela. A justificativa clássica para essa forma de estabelecer a donidade sobre um território virgem é de John Locke, “An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government”, em *Social Contract*, E. Barker, ed. (New York: Oxford University Press, 1948). Para aprimoramentos e refinamentos, veja Rothbard, *Reconstruction of Utility and Welfare Economics and The Ethics of Liberty* e Hans Hermann Hoppe, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993).

⁸ Tomada significa uma imposição, ou capturada por meio do domínio eminente, com essa captura sendo ou não compensada de alguma forma. (Se houver plena compensação, presumivelmente não haveria nenhuma necessidade do estado restringir a propriedade. Os governos das cidades compram papel, lápis, etc., no livre mercado diariamente.) Veja Richard Epstein, *Takings: Private Property and the Power of Eminent Domain* (Cambridge, Mass. and London: Harvard University Press, 1985).

ruas públicas são os pagadores de impostos que foram forçados a financiá-las. Estes são os proprietários verdadeiros e por direito das ruas: Aqueles que pagaram por elas.

Assuma, no entanto, que a identidade de tais pessoas se perdeu em tempos longínquos.⁹ Que outra “parte interessada” teria, então, o próximo melhor interesse nessas propriedades?

Uma maneira de discernir isso é perguntar, não como agora estamos fazendo, “dado o *status quo*, como iremos repartir as ruas?”, mas em vez disso, “qual seria a aparência do mundo de agora caso o governo da cidade nunca tivesse se apossado das ruas municipais, e em vez disso, tivesse permitido essa indústria se desenvolver puramente sob o controle da livre iniciativa?” Não havendo intervenção governamental, a probabilidade é que os locais seriam reivindicados, e as ruas teriam sido construídas por companhias privadas. Essa, no fim das contas, foi a experiência durante o período da Europa medieval assim como foi na América do século XVIII. Quem, por sua vez, poderia ter investido em tais companhias? Embora isso seja apenas especulação — chame isso de palpite fundamentado —, candidatos

⁹ Suponha, para complicar o problema, que um ou alguns pagadores de impostos do século XVIII ou XIX podem ser identificados (ou, ainda, seus herdeiros), mas que no total os pagamentos devidos a eles eram de uma proporção muito pequena em relação ao valor presente total das ruas. As ruas seriam dadas em sua completude para esses requerentes? Na minha opinião, não. O dinheiro que eles pagaram para a pavimentação das ruas, para o estabelecimento dos semáforos, etc., é uma porcentagem muito pequena do valor do local dessas vias. Uma análise similar se aplica ao caso no qual apenas um herdeiro de um escravo pode ser encontrado, e existe uma fazenda a ser repartida entre os filhos dos escravos e os filhos dos senhores de escravos. O herdeiro do único escravo obtém toda a herança? Não até que se possa mostrar que os serviços de trabalho roubados de seu avô, mais juros, totalizem todo ou mais que o valor da plantação. Caso não, então o herdeiro do escravo é dono apenas do valor que pode ser atribuído ao seu ancestral. Sobre isso veja Walter Block e Guillermo Yeatts, “The Economics and Ethics of Land Reform: A Critique of the Pontifical Council for Justice and Peace’s ‘Toward a Better Distribution of Land: The Challenge of Agrarian Reform’”, *Journal of Natural Resources and Environmental Law* 15, n.º 1. (1999–2000): 27–69; Rothbard, *The Ethics of Liberty*, p. 75.

razoáveis seriam os donos da propriedade ao longo da rua. Essa seria uma maneira pela qual o mercado “internalizar a externalidade” que, de outra forma, que de outra forma poderia surgir de uma diferente donidade da rua e de propriedade do bairro. Na medida em que isso é verdade, nós temos outro grupo de candidatos à donidade da rua: aqueles cuja propriedade faz fronteira com a rua.

Isso se aplicaria, também, aos inquilinos desses prédios? Nem um pouco. Inquilinos não são requerentes da renda residual; eles não têm direito algum ao imóvel em questão, *per se*. Seus direitos são limitados ao uso desses recursos por um tempo determinado e especificado. Eles não poderiam ter direito à propriedade em questão, muito menos donidade dela de séculos, décadas ou mesmo de anos atrás.

E quanto ao fato de que essas propriedades podem ter mudado de mãos várias vezes ao longo dos anos desde que as ruas foram projetadas e construídas? Os direitos sobrevivem. Pois o(s) novo(s) proprietário(s) adquire(m) a totalidade dos direitos à propriedade, os reconhecidos pela lei da época, e, também, os que não o eram, por exemplo, que a donidade de propriedade contígua conferiria uma reivindicação sobre a rua limítrofe.

Uma outra maneira de discernir quem tem direito à donidade da rua baseia-se na apropriação original. Novamente, explicar ou justificar tal procedimento nos desviaria em demasia, nos contentaremos simplesmente em aplicá-lo. Um mínimo de direito é automaticamente abarcado por aqueles que “misturam seu trabalho” com um pedaço de propriedade sem dono (ou nesse caso, ilegitimamente ou inadequadamente possuído — pelo estado). Assim, todos aqueles que tem se locomovido sobre as ruas apenas por esse fato obtêm, portanto, uma reivindicação de donidade sobre ela. É aqui que os inquilinos dos prédios contíguos podem fazer suas reivindicações: não como inquilinos *per se*, mas, em vez disso, como viajantes entre suas casas e locais de trabalho.

À primeira vista, isso cria mais problemas do que resolve. Pois existem muitas, muitas pessoas que caminham, dirigiram carros, táxis, veículos puxados à cavalo, motocicletas, etc., sobre as ruas de Manhattan, por exemplo. Seria uma verdadeira “bagunça” determinar quem tem a legítima reivindicação e quem não tem com base nisso. As pessoas não guardam seus passes de ônibus, ou a conta do táxi, que, mesmo nas melhores hipóteses, seria apenas a verdadeira ponta do iceberg de evidências de uso da estrada. As contas de gasolina em Manhattan, ou nos bairros vizinhos, servem apenas como a evidência mais indireta para o uso de qualquer rua específica.

Sob essas condições, é bem provável que a avaliação mais acurada fosse procedida via intermédio. Isto é, nós podemos assumir que todos os residentes de Manhattan usam suas ruas para em um grau determinado, específico, chame isso de X, e aqueles das áreas ao redor que as usam num grau menor, digamos, $X/3$. Ou, como uma aproximação grosseira, que todos os habitantes de toda a cidade (ou cada um dos residentes de todos os cinco distritos) são os proprietários legítimos de todas as suas respectivas ruas.

Baseado nessas considerações, lidamos com duas implicações muito diferentes e, dessa forma, duas maneiras bem diferentes de distribuir as vias para as pessoas. Por um lado, os donos da propriedade ao longo da estrada a possuem; por outro lado, todos os membros da sociedade são donos, cada um, de uma quota.

Mas apenas começamos a encontrar complicações. Uma outra diz respeito a como as propriedades deverão ser repartidas com base em qualquer um desses critérios. A saber, considere uma longa rua em Manhattan, e.g., a Broadway, que percorre toda a extensão da ilha. Suponha que existam 10.000 propriedades separadas que fazem fronteira com esta avenida. Cada um desses 10.000 proprietários assume o controle de $1/10.000$ de toda a instalação? Ou cada um deles possui aquele pedacinho que toca em sua propriedade? (Nesse caso, todo proprietário de imóveis seria dono de exatamente metade da

Broadway perante a sua propriedade, e a outra metade seria dada ao proprietário do outro lado da rua.)

A última opção é claramente inviável. Com 10.000 proprietários separados da Broadway, esta avenida rapidamente se tornaria intransitável ao tráfego. Cada indivíduo, especialmente se conseguisse a cooperação do indivíduo do outro lado da rua, seria capaz de paralisar os motoristas. As ruas se assemelhariam a um tabuleiro Parcheeshi e os bloqueios poderiam se tornar a ordem do dia. Esta opção deve ser rejeitada, mas não apenas por sua indubitável impraticabilidade. Felizmente, para nossa teoria subjacente de apropriação original, as estradas nunca poderiam ter sido construídas primeiro dessa maneira, pelo mesmo motivo: suscetibilidade inicial a bloqueios. Na verdade, esse modelo serve principalmente como uma objeção totalmente refutável a toda a ideia de estradas privadas.¹⁰

Segue-se, então, que nenhum proprietário de imóvel adjacente pode estabelecer tal estrangulamento em qualquer rua. Em caso afirmativo, como a donidade deve ser dividida? Claramente, a melhor forma seria entrar em acordo com a prática dos antigos empreendimentos rodoviários: constituir uma sociedade por ações composta por essas 1000 pessoas, que juntas controlariam todo o empreendimento. Isso, por sua vez, leva à outra questão: cada um dos 1000 seria dono de um 1/1000 igual de uma ação da corporação ou a divisão seria desigual?

O último está muito mais de acordo com a teoria de apropriação original do que o primeiro. Ou seja, um prédio que se estende ao longo

¹⁰ De acordo com essa proposta, quaisquer dois proprietários localizados de forma oposta, um em relação ao outro, poderiam, juntos, converter seus pequenos pedaços de estrada num parque. Isso diminuiria muito a capacidade da rua de suportar o tráfego. Isso não quer dizer que as ruas nunca devam ser convertidas em parques. A eficiência econômica exigiria que isso ocorresse apenas quando o valor do terreno como parque excedesse o usado como rua. Quando uma entidade possui toda a extensão de uma rua, ela estará em posição de internalizar as externalidades que, de outra forma, seriam prováveis de entrar em jogo.

da Broadway da 55th Street até a 56th Street é muito mais valioso do que a mesma estrutura física ocupando a área entre a 155th Street e a 156th Street. Naturalmente, o primeiro teria mais participação na Broadway do que o último. Se uma companhia rodoviária fosse estabelecida *de novo*, é inconcebível que as ações fossem repartidas de acordo com a mera extensão física. Com base nessas considerações, os direitos de donidade sobre a Broadway seriam distribuídos de maneira proporcional à avaliação estimada da propriedade em questão.

Isso deixa em aberto a questão de saber se a sociedade por ações deve ser dona longitudinalmente ou em termos de áreas geográficas. Ou seja, se uma empresa possuir toda a Broadway ou a 3rd Avenue, ou a 23rd Street ou 42nd Street (o formato unidimensional), ou se uma for designada para Greenwich Village, outra para Hell's Kitchen, uma terceira para o Harlem, etc. (o formato bidimensional). Em termos de gerenciamento de estradas, cada um tem vantagens e desvantagens.

O principal inconveniente do modelo unidimensional é a disputa sobre o tempo de sinal verde nos semáforos. Se uma empresa possui a 3rd Avenue e outra a 23rd Street, e ambas se cruzam em ângulos retos, cada uma naturalmente desejará ter o sinal verde pelo máximo de tempo possível e o vermelho pelo mínimo tempo possível. Dessa forma, o tráfego pode fluir mais facilmente em sua própria propriedade, e suas receitas são potencializadas.¹¹ Como, então, resolver essa potencial disputa? Simples. Cada um fará um lance contra o outro pela proporção de tempo de luz vermelha e verde. É semelhante à situação em que se encontram dois ex-sócios após a dissolução da companhia: quem fica com a empresa? E a resposta é, qual deles está disposto a pagar mais pela metade do outro. Presumivelmente, a artéria norte-sul, que em Manhattan geralmente atende mais clientes, será capaz de superar em

¹¹ Também evitamos a discussão do problema do monopólio: onde o proprietário da estrada aumenta o preço a ponto de efetivamente capturar os valores de propriedade de todas as propriedades adjacentes. Para uma discussão sobre esse problema, veja Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads".

lanças a via leste-oeste pela maior parte do tempo de luz verde, com base na demanda derivada para esses serviços emanando do consumidor final.

Outra dificuldade nesse cenário será a disposição dos semáforos escalonados: aqueles cronometrados de forma que os motoristas possam se mover em um ritmo constante (por exemplo, 25 mph) sem serem forçados a parar e aguardar o sinal vermelho. Isso exigirá um grande talento de negociação se cada rua e avenida estiver sob a administração de uma empresa diferente.

Esses problemas serão insignificantes sob a donidade bidimensional. Semáforos escalonados e alocação de tempo de luz verde são todos organizados sob a égide de uma empresa, de modo que, por definição, nenhuma negociação ou custos de transação precisam ser assumidos. Em vez disso, as dificuldades práticas surgem quando as ruas de um bairro se conectam com as de outro. O que fazer, por exemplo, quando Turtle Bay dá lugar ao East Village? Aqui, os esforços de negociação semelhantes devem ser realizados em termos de coordenação de luzes escalonadas e tempo de luz verde.

Precedentes históricos podem ser encontrados em cada lado deste debate também. Antigas sociedades por ações geralmente possuíam vias longas e estreitas; essa também era a prática das ferrovias intermunicipais privadas. Mas igualmente empreitadas da livre iniciativa, como Disneyland, Knott's Berry Farm, Universal Studios etc., e centenas de shoppings menores se organizarem no formato de bairro ou bidimensional.

Dado que existe efetivamente um “empate”¹² entre estes dois modelos, opto pelo formato de bairro, até porque é mais moderno. Isso indica que a tecnologia do desenvolvimento privado migrou de uma para duas dimensões. Como estamos privatizando na era moderna, o

¹² Não do tipo que marcou a luta pelo cinturão dos pesos pesados entre Evander Holyfield e Lennox Lewis.

último é mais apropriado. Se este exercício estivesse sendo realizado há um ou dois séculos, a opção alternativa poderia muito bem ter sido escolhida.

Mas por que escolher entre ter seu bolo e comê-lo? Por que não os dois? Ou seja, se todas as rodovias em Manhattan pertencessem a uma única empresa, todos os custos de transação desapareceriam de uma só vez. Bem, não exatamente. Isso é um pouco exagerado, pois ainda seriam necessárias negociações *vis à vis* todos os túneis e pontes que ligam este bairro aos seus três vizinhos, bem como a Nova Jersey.

Custos de Transação

É impossível reduzir tais problemas de negociação à zero, pois por onde quer que os automóveis trafeguem, sempre haverá conexões entre um proprietário de estrada e outro sob qualquer sistema, seja ele da livre iniciativa ou socialístico.¹³ Isso certamente se aplica sob o controle governamental, onde as autoridades no comando das ruas da cidade, pontes, túneis, autoestradas, estradas de estados adjacentes, etc., devem todas lidar umas com as outras. Pode parecer que custos de transação poderiam ser evitados se houvesse apenas uma autoridade estadual, ou um proprietário de estradas privadas onde quer que as rodovias ou ruas se conectassem. Mas isso é uma ilusão. Os custos de

¹³ A afirmação clássica da relação entre custos de transação e a natureza da firma é de Ronald Coase, “The Nature of the Firm”, *Economica* 4 (novembro de 1937): 388-406; veja também Ronald Coase, “The Institutional Structure of Production”, *American Economic Review* 82, n.º 4 (setembro de 1992): 713-19. Por que as firmas surgem no mercado, mas nenhuma firma engloba toda a economia? Para Coase isso tem a ver com minimização dos custos dentro e entre as firmas. Por exemplo, é muito dispendioso para a garçonete barganhar com o cozinheiro, oferecendo-o um preço pela carne que ele entrega para ela; a fim de economizar nesses tipos de transação, as firmas são criadas dentro das quais os mercados não ocorrem, mas ordens; e.g., o proprietário do restaurante “ordena” o cozinheiro a entregar a carne para a garçonete sem cobrar dela por isso. No entanto, a menos que haja integração vertical entre o restaurante e o fornecedor de vegetais, por exemplo, o primeiro compra esses fatores de produção do último.

coordenação sob tal sistema podem ser rotulados como custos de gerenciamento em vez de custos de transação, mas eles continuariam sendo custos mesmo assim.

Não se pode negar que tais custos ainda existiriam, mesmo sob um completo sistema de livre iniciativa nas estradas. Mas se temos algo a aprender da queda do Muro de Berlim e do fracasso que foi o sistema econômico da URSS, é que um desses sistemas é altamente eficiente, e o outro não. O sistema governamental, afinal de contas, é aquele que nos traz o antiquado correio dos EUA. Algo mais precisa ser dito?

Mas vamos supor que a gestão dentro de uma empresa é mais barata, dentro do escopo relevante, do que a negociação entre diferentes companhias de rua. Levar essa ideia para suas últimas conclusões lógicas implicaria uma única empresa, por exemplo, em toda América do Sul e do Norte uma vez que as estradas nesses dois continentes são conectadas umas com as outras. (Nós passamos por cima do “problema” da descontinuidade no Panamá, dado que existem pontes que permitem que carros trafeguem para o norte e sul através delas. Se não houvesse nenhuma, então, em vez de apenas um proprietário, haveria duas empresas, uma para cada continente americano.) Isso apresenta qualquer problema particular ou inconveniente para a teoria? Não para aqueles¹⁴ que sustentam que o sucesso da Grande Empresa Única não é

¹⁴ William Anderson, Walter Block, Thomas J. DiLorenzo, Ilana Mercer, Leon Snyman, e Christopher Westley, “The Microsoft Corporation in Collision with Antitrust Law”, *Journal of Social, Political and Economic Studies* 26, n.º 1 (inverno de 2001): 287–302; Dominick Armentano, *The Myths of Antitrust* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1972); idem, *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure* (Nova York: Wiley, 1982); idem, *Antitrust Policy: The Case for Repeal* (Washington, D.C.: Cato Institute, 1991); Don Armstrong, *Competition vs. Monopoly* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Walter Block, “Coase and Demsetz on Private Property Rights”, *Journal of Libertarian Studies* 1, n.º 2 (primavera de 1977): 111–15; idem, *Amending the Combines Investigation Act* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); idem, “Total Repeal of Anti-trust Legislation: A Critique of Bork, Brozen e Posner”, *Review of Austrian Economics* 8 (1994), n.º 1: 35–70; Donald J. Boudreaux e Thomas J. DiLorenzo, “The Protectionist Roots of Antitrust”, *Review of Austrian Economics* 6, n.º 2 (1992): 81–96; Thomas J. DiLorenzo, “The Myth of

uma ameaça na medida em que ela surja e dependa das forças de mercado.

Em certo sentido, privatizar as estradas é como tentar desmexer um ovo mexido; isso é muito, muito complicado, porque o que estamos tentando fazer na verdade é criar uma situação hoje que ocorreria caso as ruas sempre fossem privadas. Nosso objetivo é determinar como esse mercado teria funcionado no passado, e então configurar uma situação, agora, o mais próximo do que teria sido, nesta condicional imaginária e contrafactual.

O problema é que esta é essencialmente uma tarefa empreendedorial ou gerencial, não uma tarefa econômica ou praxeológica. Para os economistas, é impossível antecipar o mercado. Suponha, por exemplo, que a indústria de calçados sempre estivesse funcionando sob a supervisão do governo, e que estamos agora pensando em transferí-la do socialismo para o capitalismo. Surgiria rapidamente uma série de perguntas, cujas respostas estariam fora do domínio da economia. Por exemplo, quantas empresas de calçado haveriam? Qual seria a cor do sapato? Que proporção haveria entre sapatos pretos, marrons, brancos, creme e de outras cores? Entre sapatos, chuteiras, sapatilhas, chinelos? Quantos buracos haveria em um sapato? Quem costuraria o sapato e a sola? Quantas lojas de calçados existiriam em cada quarteirão? Haveria uma em cada shopping? Como os pobres comprariam sapatos? Alguém como Michael Jordan se tornaria um garoto-propaganda do produto?

Natural Monopoly”, *Review of Austrian Economics* 9, n.º 2 (1996): 43–58; Jack High, “Bork’s Paradox: Static vs. Dynamic Efficiency in Antitrust Analysis”, *Contemporary Policy Issues* 3 (1984–1985): 21–34; Fred McChesney, “Antitrust and Regulation: Chicago’s Contradictory Views”, *Cato Journal* 10 (1991); Murray N. Rothbard, *Power and Market: Government and the Economy* (Menlo Park, Calif.: Institute for Humane Studies, 1970); William F. Shugart II, “Don’t Revise the Clayton Act, Scrap It!”, *Cato Journal* 6 (1987): 925; Fred L. Smith, Jr., “Why Not Abolish Antitrust?”, *Regulation* (janeiro–fevereiro de 1983): 23.

Da mesma forma, é difícil ao extremo saber, nesta data tardia, as configurações precisas de uma indústria privada de ruas e estradas, se uma tivesse sido totalmente desenvolvida desde o primeiro dia. Quanto os vendedores de rua cobriam? Ou eles forneceriam um serviço rodoviário de graça, em uma espécie de super estratégia de isca, e ganhariam sua renda por meio de publicidade em outdoors ou aumento dos valores dos imóveis (algumas companhias agora estão distribuindo computadores gratuitamente, que vêm repletos de anúncios)? Como evitar a possibilidade de cercar um dono de propriedade com estradas privadas, de modo que ele não tenha acesso ou saída? Eu especulei que ninguém em sã consciência jamais compraria uma propriedade sem direitos de acesso claramente delineados, definidos para o presente e o futuro, mas o que, exatamente, seria especificado em contratos destinados a evitar essa dificuldade? Se os fornecedores de estradas cobrassem por seus serviços, eu articulei um cenário em que isso seria feito colocando códigos de produto universais na carroceria dos automóveis, para que seus proprietários pudessem receber uma conta mensal. Isso, é claro, criaria problemas de proteção à privacidade, que, por sua vez, também foram abordadas anteriormente.¹⁵

O ponto é, porém, que mesmo se uma sociedade condicional contrafactual como a nossa, mas com donidade contínua de estradas privadas, realmente abordasse e resolvesse problemas desse tipo dessa maneira, ainda seria um trabalho hercúleo converter nossa sociedade atual naquela. Pior ainda, temos apenas nossa especulação empresarial gerencial para sustentar essas suposições, nada mais.

Por outro lado, não precisamos ser tão pessimistas sobre isso. Uma privatização imperfeita será muito preferível a nenhuma. As ruas do governo são um pesadelo administrativo e de segurança.¹⁶ É

¹⁵ Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”.

¹⁶ Estatísticas das fatalidades nas estradas a seguir: No ano 2000, ocorreram 41.804 mortes veiculares. Veja em <http://www.cdc.gov/nchs/fastats/acc-inj.htm>; acessado em 18/07/2002.

inconcebível que iniciativas privadas pudessem ser piores. De qualquer forma, o mesmo desafio se põe ao privatizador de todas as indústrias que agora estão nas mãos do governo. Mesmo os correios e a educação pública, cuja privatização é muito mais fácil em termos teóricos (não há vínculos entre eles e praticamente todas as outras propriedades privadas), apresentam complicados problemas atuais de equidade, transição, etc., assim como as ruas.

Normalmente, sob o capitalismo *laissez-faire*, o proprietário de uma empresa privada poderia cobrar qualquer preço que ele deseja para os bens ou serviços que ele fornece. Se você não gostou do preço ou de qualquer outra política do McDonalds, é livre para patrocinar o Burger King ou Wendy's, ou qualquer outra franquia, ou comprar seus hambúrgueres no supermercado e comê-los em casa. Seria um pouco duro, no entanto, permitir que os novos proprietários privados da rua se engajassem em tal exercício de "liberdade econômica". Isso ocorre porque no mundo onde todas as ruas foram privatizadas desde o primeiro dia, ninguém jamais teria construído uma casa ou um negócio sem primeiro impedir contratualmente o proprietário da estrada de tal comportamento unilateral. Em vez disso, teria havido um acordo impedindo isso, seja por meio de contrato, seja tornando o proprietário da casa ou do negócio um parceiro no empreendimento de rua. Se agora permitíssemos que os novos proprietários de estradas impusessem suas decisões unilaterais aos viajantes, isso na verdade daria a eles todo o valor econômico, não apenas das estradas, mas de praticamente todas as propriedades dentro de uma cidade. Alguma maneira deve ser encontrada, então, para imitar o mercado nas ruas que teria existido sob a livre iniciativa desde o primeiro dia, mas que não existiu.

Uma ressalva final, seja para a privatização das ruas ou qualquer outra coisa: é importante ser minucioso. Em muitos dos países da Europa Oriental, incluindo até mesmo a Rússia e outras partes da URSS, algo ao longo das linhas defendidas aqui foi seguido. Quotas de ações foram criadas para uma série de propriedades, fazendas

coletivizadas, fábricas, etc., e foram amplamente distribuídas entre pagadores de impostos, cidadãos, ex-funcionários e outros candidatos razoáveis à donidade. Além disso, também para o bem, a lei permitiu que essas ações fossem negociadas em bolsas organizadas (os estrangeiros foram impedidos de participar, o que é uma deficiência do sistema), de modo que naturalmente tendem a fluir para aqueles que as valorizam mais. O problema é que, em muitos casos, a direção na qual eles fluíam era diretamente de volta para as próprias pessoas responsáveis pela ruína comunista em primeiro lugar: ex-apparatchiks, capangas, bandidos, autoridades bancárias, ex-oficiais militares, etc. Como resultado, o “capitalismo” da Europa Oriental e da antiga União Soviética passou a se assemelhar a nada mais do que “livre iniciativa” estilo mafia.

Seria uma pena se os esforços de privatização das estradas nos EUA chegassem a um fim semelhante e lamentável. Para evitar tal ocorrência, medidas devem ser tomadas para que o esforço de privatização ocorra de forma minuciosa, primeiro, para garantir que vestígios de controle do Estado sejam eliminados, e segundo, que os responsáveis pela atual desordem não consigam assumir quaisquer posições, quanto mais as de liderança, no novo regime. Ou seja, quotas de ações de estradas não devem ser dadas aos administradores de estradas responsáveis por nosso atual nível astronômico de mortes no trânsito, tampouco eles devem ser autorizados a comprá-las (da mesma maneira que os condenados por certos crimes não podem possuir estabelecimentos de jogos de azar). De fato, a questão não deveria ser se tais pessoas deveriam ser autorizadas a recuperar o controle sobre a gestão das ruas, tanto quanto um debate sobre quais penalidades criminais devem ser impostas a elas.

Além disso, o estado deve manter suas garras malditas longe da futura indústria privada de estradas, ruas e rodovias. A polícia do governo deveria ser tão escassa nas vias de trânsito quanto é agora dentro da Disneylândia. No último caso, se você agir de forma

indisciplinada, mais cedo ou mais tarde será cercado por um grupo de ratos e patos, todos armados, que o conduzirão silenciosamente para longe da cena de um confronto. Essas polícias privadas são muito mais capazes de satisfazer as exigências da soberania do consumidor do que as do setor público. Afinal, apenas os primeiros, e não os segundos, podem ir à falência, porque fazem parte de um sistema de mercado. E o mesmo vale para seguranças em estabelecimentos particulares de bebidas. Quanto aos “policiais de aluguel” que atuam no programa de Jerry Springer,¹⁷ há alguma dúvida de que eles são muito superiores a qualquer alternativa pública quando se trata de separar uma briga no ponto exato em que os combatentes estão adequadamente seminus?¹⁸

Da mesma forma, se a taxa de mortalidade for reduzida a níveis ótimos e o tráfego aumentar além dos níveis da era pré-automotiva, então os empreendedores rodoviários devem ser capazes de controlar todos os aspectos das viagens rodoviárias, certamente incluindo policiamento, conserto de buracos, construção de ruas, penalidades, etc.¹⁹ De acordo com a presente proposta, um proprietário de rua poderia impor a pena de morte a quem dirigisse automóveis verdes? Não mais do que ele poderia cobrar o preço que desejasse.

Conclusões

Agora é hora de encerrar essa discussão. Não tenho conclusões rígidas e rápidas sobre a melhor forma de privatizar ruas e rodovias.

¹⁷ N.T: Jerry Springer é o apresentador de um talk show de tv chamado The Jerry Springer Show. O programa é caracterizado por acaloradas discussões entre os participantes.

¹⁸ N.T: Às vezes as discussões entre os participantes escalam até as vias de fato e, durante a confusão, as roupas são rasgadas até que os seguranças encerrem a briga.

¹⁹ Níveis ótimos, é claro, não precisam ser zero. O último poderia ser abordado se os proprietários privados impusessem um limite de velocidade de cinco milhas por hora, e exigissem que todos os automóveis fossem da qualidade de um Hummer ou superior (e.g., tanques), mas meu entendimento empreendedorial reconhece que esse conjunto de regras não maximizariam os lucros.

Talvez seja mais importante que sejam privatizadas do que a forma como essa tarefa é realizada. Uma vez no setor privado, esses importantes elementos de nossa economia serão administrados da mesma maneira racional que todos os outros bens e serviços sujeitos à verificação de lucros e perdas do consumidor.

Isso não quer dizer que não haja um padrão que possamos usar, mesmo na ausência de detalhes, para orientar o processo de privatização: é imaginar a condicional contrafactual em que as ruas da cidade sempre foram fornecidas por empresas privadas e, em seguida, adaptar a situação atual para se assemelhar tanto quanto possível. Isso, por sua própria natureza, é difícil. Não se pode confiar em construções imaginárias sem receios. E, no entanto, como vimos, existem formas grosseiras que podem ser discernidas através do nevoeiro. Uma é que as pessoas responsáveis por nossa situação atual devem ser excluídas do processo de privatização; outra, é aproximar-se o mais possível das condições das estradas privadas do mundo real. Quando uma via for muito longa, estreita e isolada, como no caso de uma ferrovia privada, adote isso como modelo: um dono para toda a avenida; por exemplo, o modelo de uma dimensão. Quando a comodidade do setor público se assemelham em vez disso, a uma propriedade relativamente grande, por exemplo, a Disneylândia, então um proprietário pode ser mais apropriado para um bairro inteiro de ruas.

Superando as Dificuldades na Privatização das Ruas

Esse capítulo avalia, e rejeita, quatro argumentos contra a privatização das estradas e a favor do nosso atual sistema de socialismo rodoviário. Eles são: (1) Domínio eminente é barato, eficiente, e necessário, mas somente o governo pode se aproveitar dos “benefícios”. (2) Estradas não são perfeitamente competitivas, mas em vez disso, necessariamente, são caracterizadas por elementos monopolísticos que apenas o estado pode abordar. (3) Estradas são diferentes de todo o mais; as pessoas impõem custos de espera sobre as outras sem levá-los em conta; esses problemas de externalidades é uma falha de mercado que, novamente, apenas o governo pode resolver. (4) Privatizar as estradas é injusto para com os donos de propriedades adjacentes. Esse capítulo também lida com quatro objeções ou dificuldades da privatização das ruas e rodovias: (1) O governo violou cláusulas de “Não Concorrência” para proteger investidores privados em estradas. (2) A indústria privada acharia impossível discenir preços racionais para seus serviços. (3) As estradas públicas deveriam ser comercializadas antes de serem privatizadas? Isto é, o estado deveria primeiro cobrar um preço por esses serviços e então privatizá-las, ou fazer o oposto? (4) A privatização das estradas seria um pesadelo de relações públicas. Como isso deve ser lidado?

Introdução

Para os propósitos deste capítulo, tomaremos como questão de estipulação que é desejável privatizar todas as vias arteriais. Isto é, todas

as ruas existentes, estradas, avenidas, rodovias, etc., devem ser imediatamente retiradas do controle dos governos, sejam eles federais, estaduais ou locais, e colocados em mãos privadas. Existe uma rica literatura atestando os benefícios da provisão de bens e serviços pelo mercado *vis-à-vis* ao governamental, em geral, que é bem conhecido especialmente desde o fim da economia soviética, e também com específica referência às estradas,¹ que é muito menos conhecida.

¹ David Beito, “From Privies to Boulevards: The Private Supply of Infrastructure in the United States during the Nineteenth Century”, em *Development by Consent: The Voluntary Supply of Public Goods and Services*, Jerry Jenkins e David E. Sisk, eds. (San Francisco, 1993), pp. 23–48; David Beito e Linda Royster Beito, “Rival Road Builders: Private Toll Roads in Nevada, 1852–1880”, *Nevada Historical Society Quarterly* 41 (verão de 1998): 71–91; David Beito, “Voluntary Association and the Life of the City”, *Humane Studies Review* (outono de 1988); idem, “Owning the Commanding Heights”, *Essays in Public Works History* (1989), vol. 16; Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38; idem, *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980), pp. 299–330; idem, “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *The Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983): 1–34; idem, “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* 912 (1983): 7–10; idem, “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195–207; “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n.ºs 2/3 (junho-setembro de 1998): 315–26; idem, “Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls”, *Competitiveness Review* 8, n.º 1 (1998): 55–64; idem, “Road Privatization: A Rejoinder to Mohring”, *Privatize Roads and Highways* (Lewiston, N.Y.: Edwin Mellon Press, 2005), também reimpresso como cap. 19 no presente volume; Fred Foldvary, *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1994); Walter Block e Matthew Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.ºs 2/3 (junho-setembro de 1996): 351–62; Michelle e Walter Block, “Privatize the Public Highway System”, *The Freeman* 47, n.º 2 (fevereiro de 1997): 96–97; Bryan Caplan, “A Practical Proposal for Privatizing the Highways and Other ‘Natural’ Monopolies”, *Economic Notes* 72 (Londres: Libertarian Alliance); John M. Cobin, “Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte”, *Planning and Markets* 2, n.º 1 (1999); Andre De Palma e Robin Lindsey, “Private Toll Roads: Competition under Various Ownership Regimes”, *The Annals of Regional Science* 34 (2000): 13–35; idem, “A Model of Curb Rights In Private Urban Transit Markets”, *Canadian Transportation Research Forum* (2001):

Em vez de reiterar a defesa da livre iniciativa neste domínio *vis-à-vis* o socialismo,² vamos nos concentrar em várias objeções à implementação, e considerar algumas dificuldades com o período de transição.

581–96; Dan Klein, “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America”, *Economic Inquiry* (outubro de 1990): 788–812; Dan Klein, John Majewski, e Christopher Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *Journal of Economic History* (março de 1993): 106–22; idem, “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860”, *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191–209; Dan Klein e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992): 321–41; idem, “How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (maio de 1993): 113–30; idem, “High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time”, *Policy Study* 170 (novembro de 1993); Bertrand Lemennicier, “La Privatisation des rues”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho-setembro): 363–76; Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); idem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, U.K.: Penguin, 1967); idem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); John Semmens, “Road to Ruin”, *The Freedom* (dezembro de 1981); idem, “The Privatization of Highway Facilities”, *Transportation Research Forum* (março de 1983); idem, “Highways: Public Problems and Private Solutions”, *The Freeman* (março de 1985); idem, “Intraurban Road Privatization”, *Transportation Research Record* (1987): 1107; idem, “Using Competition to Break the U.S. Road Monopoly”, Heritage Foundation (14 de dezembro, 1987); idem, “Privatization: Saving While Serving the Public”, Goldwater Institute (25 de abril, 1987); idem, “Taking Over the Roads”, *Liberty* (Novembro de 1988); idem, “Why We Need Highway Privatization”, Laissez Faire Institute (março de 1991); idem, “Private Highways? They’re Cheaper, Better, Fairer”, *Phoenix Gazette*, 3 de abril de 1991; idem, “The Rationale for Toll Roads: You Get What You Pay For”, *Phoenix Gazette*, 16 de dezembro de 1992; idem, “Highway Privatization: What Are the Benefits for Arizona?”, Goldwater Institute (dezembro de 1992); idem, “From Highways to Buy-Ways”, *Spectrum* (outono de 1993); idem, “Highway Investment Analysis”, Arizona Department of Transportation (dezembro de 1994); idem, “Privatize Driver’s License, Registration System”, *Tribune*, 25 de Dezembro de 1994; idem, “Privatizing Vehicle Registrations, Driver’s Licenses and Auto Insurance”, *Transportation Quarterly* (outono de 1995); “Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems”, *Liberty*; idem, “Goodbye, DMV”, *Liberty* (janeiro de 1996); idem, “Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems”, *Liberty* (1996).

² Block, “Road Socialism”, pp. 195–207.

Objeções

Domínio eminente é barato, eficiente e necessário

Um argumento contra as estradas privadas é que os custos de acumular direitos de passagem para construí-las seriam enormes. Suponha que uma companhia de rodovia privada está tentando construir uma instalação que se estende de Boston até Los Angeles, ou mesmo de New Orleans até St. Louis. Eles compraram terreno suficiente a fim de fazê-lo, quando eles abordam o Sr. Harry Retentor, que se recusa a vender a qualquer preço que não seja astronômico. Isso por si só pagaria todo o empreendimento. Não apenas as rodovias de costa à costa seriam impossíveis sob uma empresa privada, mas isso também se aplica às estradas instraestaduais. Tampouco as ruas da cidade estariam livres de tais impedimentos; afinal, Harry Retentores podem ser encontrados em qualquer lugar onde haja dinheiro a ser ganho obstruindo o progresso.

Não, o que é necessário, se estradas devem ser construídas em primeiro lugar, é o governo, pois ele é a única instituição na sociedade que pode fazer uso do domínio eminente.³ Aqui, o estado simplesmente se apossa da propriedade em questão, pagando o que ele determina ser um justo preço de mercado. Isso pode economizar milhões de dólares, tornando o fornecimento público de construção de estradas muito mais eficiente que o privado.

Existem dificuldades com essa objeção. Por um motivo, ela comete uma falácia econômica muito básica, uma confusão de custos reais com despesas pagas do próprio bolso. É claro, se o governo estabelece seu próprio preço, baseado no que ele acredita ser “valor justo de mercado”, é provável que o preço seja bastante abaixo dos níveis que o dono da propriedade poderia insistir. Mas os custos reais

³ Esse processo é chamado de “desapropriação” no Canadá.

são as alternativas desistidas, e ninguém pode conhecê-las exceto o proprietário em questão.

Até mesmo caracterizá-lo como “Harry Retentor” é uma violação da realidade econômica. Pois qualquer um, em qualquer transação, pode usar tal derrogação contra qualquer um que não queira vender seus produtos pelo que o comprador considere um preço apropriado. O ponto é, simplesmente não há modo objetivo de distinguir o chamado resistente de qualquer outro dono de propriedade que não venderá a um preço favorecido pelo pretense comprador.

Então há o fato de que frequentemente existem algumas, senão várias, rotas que uma estrada de uma cidade para outra pudesse tomar. Basta adquirir opções de compras de terrenos contíguos, a preços previamente acordados, e se houver qualquer suposta atividade de “retenção”, e.g., altos preços por parte de um ou alguns poucos vendedores sobre qualquer um deles, basta utilizar outra. Dessa forma, os donos de propriedades ao longo de cada uma dessas rotas tornam-se concorrentes uns dos outros. E isso sem falar da possibilidade de transpor ou escavar sob as posses de um vendedor recalcitrante. É claro que será mais caro fazê-lo, mas essa despesa coloca um limite superior sobre o que o montador de estradas precisa pagar a qualquer dono de propriedade ao longo de sua rota selecionada.

Essa análise pode também ser usada para refutar a alegação de que as operações de livre mercado de estradas serão paralizadas, dado que um proprietário de estrada pode sempre se recusar a permitir que outro cruze sua própria propriedade com outra instalação desse tipo. Suponha que há uma estrada que vai de leste a oeste; não importa se é uma rodovia entre duas cidades ou uma rua dentro de alguma cidade. Outro empreendedor deseja instalar uma estrada que vai de norte a sul, que teria que atravessar a primeira. Ele reuniu todo o terreno que precisava para esse propósito, exceto por um pedaço: o terreno agora ocupado pela via leste-oeste. Quando ele aborda o proprietário da

estrada existente, ele se depara com uma rejeição pétrea; o proprietário se recusa a vender a qualquer preço!

É claro que sem as estradas norte-sul, nosso sistema de transporte iria colapsar, talvez antes mesmo que começasse. Entretanto, existem algumas dificuldades nesse cenário. Antes de tudo, é extremamente improvável que o futuro construtor da artéria norte-sul tivesse investido qualquer dinheiro em sua empresa sem primeiro garantir que ele tinha direito de passagem completo. Talvez essa rota “para cima e para baixo” pudesse evitar totalmente as “laterais” se o proprietário desta última fosse inflexível. Segundo, é absurdamente improvável que o proprietário do corredor leste-oeste assuma tal posição. Afinal, se nenhuma estrada atravessa a sua, então o valor de capital de suas próprias posses será grandemente atenuado. Os motoristas serão capazes de usá-la apenas para se locomover na direção leste-oeste, ao contrário de usar praticamente todos os 360 graus. Se ele assim o fizesse, é extremamente provável que seu conselho de diretores o demitisse abruptamente. Terceiro, se tudo o mais de alguma maneira falhar, o pretendo construtor da via norte-sul ainda tem a mesma opção disponível para ele, assim como o montador de terras que consideramos acima, que se deparou com Harry Retentor (que é precisamente o papel agora desempenhado pelo proprietário leste-oeste): ele pode construir uma ponte sobre o terreno deste último, ou um túnel sob ela.⁴

⁴ Para um debate acerca desse fenômeno, veja Block e Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, pp. 351–62; Gordon Tullock, “Comment on Roads, Bridges, Sunlight and Private Property, by Walter Block and Matthew Block”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 4 (Dezembro de 1998): p. zx; Walter Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n.º 2/3 (junho-setembro de 1998): 315–26. O primeiro e o terceiro desses artigos fazem o argumento que numa ponte por cima da propriedade de alguém, ou um túnel sob a mesma, os direitos de donidade da terra deste último não precisam ser diminuídos.

Estradas não são perfeitamente competitivas

Uma indústria rodoviária não seria perfeitamente competitiva. Portanto, haveria perdas de peso morto por ineficiência em sua operação. Dessa forma, ela não deve ser privatizada.

Existem algumas falhas nessa objeção e elas são graves. Primeiro, uma indústria perfeitamente competitiva é uma impossibilidade absoluta no mundo real. As exigências para esse status são numerosas e ridiculamente extraordinárias: produtos completamente homogêneos; um número indefinidamente grande, para não dizer infinito, de compradores e vendedores (para evitar o monopólio)⁵; informação plena e completa sobre todas as partes participantes do mercado; equilíbrio e lucros zero. O *reductio ad absurdum* dessa objeção é que, não apenas as estradas não poderiam ser privatizadas sob tais critérios impossíveis, mas tudo o mais. Isto é, essa é uma receita para uma tomada completa de toda a economia pelo governo; seja pela nacionalização (comunismo) ou regulação (fascismo), isso pouco importa.

Segundo, mesmo se, *arguendo*, isso fosse de alguma forma possível que tal estado de coisas viesse a existir, não seria vantajoso para a humanidade executá-lo. Isso é devido à competição perfeita falar apenas em termos da estrutura da indústria; e ser completamente silenciosa quanto a questão de seu comportamento. De maneira mais específica, simplesmente não há espaço nesse conceito para ação rival, a fonte da verdadeira competição e progresso.

⁵ Para o argumento sobre o monopólio não ser uma falha de mercado, veja Walter Block e William Barnett, "An Austrian Critique of Neo-Classical Monopoly and Monopsony Theory", manuscrito não publicado. Para o argumento de que o monopólio não constitui uma falha de mercado, veja Dominick Armentano, *The Myths of Antitrust* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1972); idem, *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure* (New York: Wiley, 1982); Don Armstrong, *Competition vs. Monopoly* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State*, 2 vols. (Princeton, N.J.: D. Van Nostrand, 1962).

Estradas são diferentes de todo o resto; as pessoas impõem custos de espera sobre os outros sem levá-los em conta.

Considere o processo de pensamento do homem pronto para se deslocar para seu trabalho no centro da cidade durante a hora do rush matinal. Pode-se contar com ele para levar em conta o grau em que o congestionamento que ele espera encontrar irá atrasá-lo. Ele não embarcaria nessa viagem se não considerasse seus benefícios maiores que seus custos, e a lentidão do trânsito é um dos custos que ele certamente incorporará em seu processo de tomada de decisão.

No entanto, ao viajar pela rodovia nessa hora, ele também, embora num grau muito pequeno, aumenta o congestionamento do tráfego que existiria sem sua participação nele. Ou seja, ao tomar essas decisões, ele impõe custos de espera a outros motoristas. Ele leva em conta esse segundo custo muito diferente? Não, ele não leva! Mas, ao abster-se de levá-lo, ele age como uma deseconomia externa para todos os outros motoristas. Claro, ele não é o único motorista a ser culpado por esse descuido. Nossa análise é perfeitamente generalista nesse ponto: o que dissemos sobre esse usuário em particular da estrada é válido para todos os outros também. Assim, todos os motoristas nessa situação impõem tais custos de espera sobre uns aos outros, sem que nenhum deles os leve em consideração.

Essa é a objeção que nós estamos considerando agora à privatização das estradas.

Essa objeção é uma muito pobre, na medida em que opera, se é que o faz, não apenas em relação às estradas, mas muito mais amplamente. Essa objeção se aplica, pelo menos em princípio, a todo bem ou serviço para o qual haja filas, listas de espera, ou demanda desigual. Por exemplo, assentos para filmes ou peças populares, demandas por praticamente a maioria dos produtos antes do Natal, ingressos para o Super Bowl ou World Series, etc. Em cada um desses casos, o mesmo poderia ser dito das pessoas do lado da demanda e dos

motoristas na hora do rush: eles levam em conta o próprio tempo de espera, mas não o que impõem aos outros por sua própria participação na fila. Se essa objeção fosse válida, portanto, e impedisse a privatização das estradas, então todos esses outros bens e serviços também teriam de ser fornecidos pelo governo. Mas nessa direção está o comunismo.

No entanto, embora seja indubitavelmente verdade que este é realmente um problema de proporções épicas nas estradas de nossa nação, é muito menos em qualquer uma dessas outras situações. Por quê? Porque no mercado, quando há uma demanda de pico de carga, os preços tendem a subir. E quando sobem, tende-se a mitigar o problema original. Por exemplo, as entradas para os playoffs da NBA ou NHL são muito mais caras do que para jogos comuns; os preços são muito maiores antes do Natal do que logo depois, durante as vendas de janeiro e do Boxing Day. Filmes e peças tipicamente cobram mais por apresentações noturnas de fim de semana do que matins, ou do que nas noites de terça-feira. Assim, a demanda irregular ou de pico de carga é achatada. Em outras palavras, nas entranhas do sistema de livre iniciativa está a cura para essa chamada “falha de mercado”. Em outras palavras, não se trata de forma alguma de uma “falha de mercado”, mas sim de má gestão do governo.

O contraste com o setor público é nítido, de fato. Compare e contraste as reações dos vendedores públicos e privados durante a correria do Natal. Empresas com fins lucrativos arregaçam as mangas, contratam trabalhadores extras, estocam suas prateleiras quase até o ponto de ruptura e orgulhosamente anunciam que estão abertos para negócios, prontos e dispostos a ajudar os consumidores a satisfazer suas demandas. E quanto às contrapartes estatistas? Tomemos os correios como exemplo. Eles recomendam que as pessoas enviem as correspondências com antecedência para evitar a correria do Natal! O cliente não está “sempre certo”, ao que parece, no “serviço” do governo.

É o mesmo com o uso das estradas. Os gestores de ruas e rodovias cobram mais pelo uso dessas instalações nos horários de pico de carga, o que resultaria na suavização dos picos e na redução do congestionamento? Esta é uma pergunta retórica: eles não cobram. Em vez disso, os mesmos preços existem durante toda semana, ou seja, zero. As coisas estão piores, muito piores, no que diz respeito às pontes e túneis também sob o controle de nossos socialistas rodoviários.⁶ Aqui, o preço anti pico de carga está envolvido. Em outras palavras, preços mais baixos são cobrados durante as horas de maior demanda, exacerbando assim o problema. Como isso acontece?

As autoridades de pontes e túneis geralmente vendem passes mensais a preços mais baixos por viagem do que os obtidos de outra forma. Mas exatamente que tipo de motorista provavelmente viajará para o distrito comercial central de vinte a vinte e quatro vezes por mês? Um comprador suburbano? Um forasteiro? Um raro visitante da cidade? Em vez disso, obviamente, a maior parte desses bilhetes será consumida por passageiros regulares, precisamente aqueles com maior probabilidade de usá-los durante as horas do rush da manhã para dentro da cidade e as da tarde para fora dela.

A Privatização das estradas é injusta para com os donos de propriedades contíguas

É impossível prever precisamente como um mercado competitivo funcionaria em relação as estradas. Se calçados fossem sempre e em toda parte a província do governo, e algum indivíduo imprudente defendesse o fim do socialismo calçadista e a implementação de empresas privadas com fins lucrativos nessa indústria, isso poderia forçar a credulidade. As objeções viriam rápidas e pesadas: quantas sapatarias estariam localizadas em cada quarteirão? Quem determinaria a cor dos sapatos? Como seriam alocados os recursos entre botas, tênis,

⁶ Block, "Road Socialism", pp. 195-207.

corredores, pantufas, chinelos de banho? O que seria feito para garantir um suprimento suficiente de cadarços? Ou haveria mocassins? Ou seriam presos com velcro? O mercado forneceria sapatos de salto alto para mulheres? E quanto às mudanças de estilo? Sem o controle do governo, os buscadores de lucro seriam capazes de acomodar as alterações de gosto ou, mais ameaçadoramente, imporiam suas próprias sensibilidades estéticas aos consumidores? Como, oh, como os pobres conseguiriam sapatos?

Essas dificuldades não apresentam nenhum problema em particular. Não há nenhum movimento em andamento para nacionalizar a indústria de calçados. Se nos encontrássemos em tal situação, prontamente desnacionalizaríamos, seguros no conhecimento trazido a nós por anos de serviço satisfatório deste setor.

Estradas são diferentes. Embora em algum momento da nossa história as empresas de pedágio forneceram esses serviços aos viajantes, ninguém vivo agora teve qualquer experiência com eles.⁷ Isso por si só vai no sentido de explicar o motivo, apesar da extensa literatura de apoio às estradas (veja a nota de rodapé 2 acima), independentemente do fracasso do sistema soviético que deveria despertar a sociedade para os benefícios da privatização, ainda sofremos sob o controle governamental das ruas e rodovias. Além disso, por mais difíceis que sejam os problemas de vislumbrar um sistema rodoviário de plena livre iniciativa em operação, ainda mais desafiadores são os do período de transição.

Tomemos o problema de acesso como um exemplo. Uma das críticas às estradas de livre mercado é que o proprietário ou empresa comercial ficará “preso” em suas instalações, se estiver completamente cercado por quatro estradas possuídas privadamente, como seria inevitável pela natureza das coisas. Ao defender os mercados desse

⁷ Recentemente, estiveram em operação algumas empresas de estradas quase-privadas. Mas elas estiveram todas sob o controle das autoridades públicas, e então não constituem uma forma pura de livre iniciativa nas empresas de ruas e rodovias.

setor, é fácil mostrar que esse “problema” é um espantalho. Por um lado, assim como agora temos pouca busca quando a propriedade muda de mãos, então, em um sistema de livre iniciativa para as ruas, haveria “busca de acesso”, para garantir o acesso e a saída. Por outro lado, seria do interesse financeiro do proprietário da estrada construir uma nova instalação para atrair clientes. Certamente, ele falharia terrivelmente a esse respeito se não lhes garantisse tais comodidades básicas.⁸

Mas as coisas são muito diferentes quando contemplamos, não um sistema de ruas e rodovias de iniciativa privada *de novo*, mas sim o período de transição de nossa atual instituição socialista rodoviária para uma de puro capitalismo *laissez-faire*. Pois, nesse processo, os responsáveis pela conversão terão que imitar o mercado e, como já estabelecemos acima com o exemplo dos calçados, isso não pode ser feito apenas com base na teoria econômica. Em vez disso, é essencialmente uma tarefa empreendedorial estabelecer como o calçado, a estrada ou, na verdade, qualquer outra indústria funcionaria sob um regime de liberdade econômica. Mas eles precisam imitar o mercado, caso contrário, de que outra forma o problema de acesso e saída pode ser resolvido? Se as estradas forem cedidas a empresas privadas, e nenhuma providência for tomada para esse fenômeno, isso equivaleria a dar a essas empresas não apenas as próprias ruas, mas também tudo o que as circunda. Pois, se lhes fossem dadas as estradas sem restrições e pudessem cobrar o que quisessem, eles poderiam estabelecer os pedágios a tal ponto que os donos internos de casas e fábricas ficariam indiferentes entre manter sua propriedade e abandoná-la. Ou seja, os proprietários das estradas, com os meios à sua disposição para bloquear o acesso e a saída⁹ dos proprietários internos, seriam

⁸ Para mais sobre isso veja Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, pp. 209–38.

⁹ Ao fazer essa afirmação, implicitamente assumimos a possibilidade de usar helicópteros e longos bastões de salto com vara, de construir pontes ou túneis nessas ruas, a fim de superar os bloqueios de estradas. Veja também a nota de rodapé 4.

capazes de capturar, pelo menos teoricamente, todo o valor do capital de todas essas propriedades. Para evitar essa possibilidade, os responsáveis pela privatização das estradas terão que imitar as taxas de uso das ruas que teriam sido impostas por uma indústria privada não-existente, nesse cenário condicional contrafactual.

Suponha, agora, que de alguma maneira isso foi realizado. Ainda assim, nossas dificuldades não terminaram. Pois é provável que um dono de uma propriedade contígua a uma das avenidas diga o seguinte: “Não dou a mínima para o preço que você está permitindo que o dono da estrada me cobre. Eu o recuso, completamente. Esses pedágios talvez pareçam justos para você, mas não para mim. Se eu tivesse me deparado com eles quando comprei o terreno, jamais o teria comprado.”¹⁰

Não se pode negar que essa é uma objeção poderosa contra o processo de privatização das estradas. Nós não temos, afinal, sido capazes de oferecer um processo puramente de mercado de transferência do domínio público para o privado. Em vez disso, nós fomos forçados a usar um processo burocrático, no qual nós, não-empresendedores, tentamos imitar o mercado (não-existente). E ainda, e ainda. ... Essa objeção parece severa além da conta. Afinal, não é nossa culpa que não possamos antecipar totalmente os preços de mercado que teriam ocorrido, se o estado nunca tivesse entrado neste campo com suas patas malignas. E mesmo se pudéssemos, *arguendo*, qualquer agente econômico particular, tal como o discordante, poderia ter legitimamente rejeitado isso. De uma determinada perspectiva, o que estamos tentando fazer é desmexer o ovo, e isso não pode ser feito.

Em vez de responder a essa objeção em específico, nos refugiaremos na alegação de que todos ou pelo menos praticamente todos os esforços de privatização estão sujeitos a isso. Assim, não há

¹⁰ Eu estou em débito com o meu professor William Barnett II da Loyola University New Orleans por me apresentar essa objeção.

nada aqui em particular voltado para a privatização das rodovias; ao contrário, constitui uma objeção a todos esses esforços.

Para entender este ponto, considere a privatização do castelo de um nobre russo. O castelo pode ter sido nacionalizado em 1917 e devolvido em algum momento durante o período de 1989 a 2003. É o castelo idêntico ao existente em 1917? Claro que não. É sequer, para continuar a nossa analogia, o mesmo castelo como um castelo imaginário que teria existido, na suposição de que nunca foi nacionalizado em primeiro lugar?¹¹ É difícil responder, para dizer o mínimo. E, qualquer resposta que pudéssemos dar ao nobre russo (ou seus herdeiros) poderia ser rejeitada por ele (nós) por motivos semelhantes aos oferecidos por nosso opositor à privatização das estradas. Ou seja, “bem, esta é a maneira como você deve ter tratado este castelo nos anos seguintes, mas certamente não é a maneira como eu (nós) o teria(mos) administrado”.

Mas não precisamos recorrer a um exemplo tão esotérico quanto um castelo. Qualquer pedaço de terra fértil (ou mesmo, qualquer outro tipo de terra) serve. Pois ela também terá de ser ou pelo menos poderia ter sido tratada de maneira diferente da maneira que poderia ter ocorrido se não houvesse inicialmente a tomada de terras. A pessoa a quem estamos devolvendo agora estará sempre em posição de discutir conosco, de afirmar que o que lhe é devolvido não é exatamente o que lhe foi tirado. Ela pode dizer, independentemente da quantia adicional que lhe foi dada em compensação por esse fenômeno, que é injusto, que nunca teria concordado com isso. O simples passar do tempo sempre tornará isso verdadeiro. Portanto, nós, privatizadores de estradas, não precisamos nos preocupar com essa objeção mais do que qualquer privatizador de qualquer outra coisa que não sejam estradas.

¹¹ Agora estamos entrando, com força total, na arena da história da alternativa contrafactual da ficção científica.

Aqui está uma segunda resposta à objeção: (praticamente)¹² qualquer conversão ao mercado é melhor do que permitir o status quo do socialismo rodoviário. Se aceitássemos esta objeção como definitiva, não apenas não haveria qualquer privatização de estradas, não haveria qualquer devolução de nenhuma propriedade do setor público ao setor privado. De forma ostensiva, a pessoa que faz a objeção está do lado dos anjos. Ela pode ser, como temos feito até agora, interpretada como fazendo essa objeção em nome do dono da propriedade que faz fronteira com a estrada. No entanto, há também uma interpretação mais ameaçadora que pode ser colocada sobre essa objeção. Objetivamente, pelo menos, se for levado a sério, significará a sentença de morte dos esforços de privatização. *Quo bono*, de tal objeção? Obviamente, socialistas.¹³

Uma terceira réplica é a seguinte. A privatização, pelo menos para nossos propósitos atuais, pode ser comparada à resposta justa a um crime. Alguém (o governo, no nosso caso) com efeito roubou algo dos verdadeiros proprietários (estradas privadas, aqui, nacionalizando a propriedade privada e/ou recusando-se a permitir que essa indústria surgisse em primeiro lugar). Naturalmente, no caso do crime, a ênfase deve recair sobre a compensação da vítima.¹⁴ No entanto, é impossível

¹² Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (New York: New York University Press, 1998), p. 54, menciona: um rei, precisamente antes de dissolver seu governo injusto “arbitrariamente distribui todas as áreas de terra de seu reino para a “donidade” dele e de seus parentes”. Eu devo essa citação a Laurent Carnis e Andre Andrade.

¹³ Estritamente falando, há dois tipos de socialistas; aqueles que defendem essa posição sobre uma base voluntária (o convento, o mosteiro, o kibutz que não recebe impostos com base na coerção; mesmo a família típica é organizada com base em “De cada qual, segundo sua capacidade; a cada qual, segundo suas necessidades”) ou de forma coercitiva, i.e., o estado socialista. Desnecessário dizer que nós estamos nos referindo ao último desses significados.

¹⁴ Essa, pelo menos, é a abordagem libertária sobre o problema. Para mais disso veja Rothbard, *The Ethics of Liberty*; Williamson Evers, *Victim's Rights, Restitution and Retribution* (Oakland, Calif.: Independent Institute, 1996), p. 25; Stephan Kinsella, “Punishment and Proportionality: The Estoppel Approach”, *Journal of Libertarian Studies* 12, n.º 1 (primavera de 1996): 51.

perscrutar a mente da vítima, discernir a condicional contrafactual em relação a quanto ela teria aceitado voluntariamente pelo que na realidade foi roubado dela se esse ato nefasto não tivesse ocorrido. Dada a inexistência de comparações interpessoais de utilidade, estipula-se que não existem critérios objetivos para tais perdas, sendo necessariamente impossível que este problema seja resolvido na medida em que a vítima nunca pode reclamar do nível de indenização que lhe é dado.

Problemas Transicionais

Cláusulas de “Não Concorrência” para proteger investidores privados

Sob contrato com o governo, faixas de pedágio expressas privadas foram construídas no canteiro central da State Route 91 da Califórnia. A empresa em questão tinha a garantia de que esse estado não acrescentaria mais tarde à sua capacidade em competição com suas próprias novas instalações. Ou seja, havia uma cláusula de “não concorrência” no acordo, semelhante à que existe em muitos contratos privados de trabalho.

No entanto, o tráfego aumentou nesta área. Como resultado, Orange County exerceu uma opção neste contrato e comprou os investidores da SR-91. Isso, com efeito, renacionalizou as Vias Expressas inicialmente privadas e permitiu ao Estado construir tanto mais capacidade viária quanto desejasse.

No outro extremo do país, uma iniciativa semelhante foi tratada de forma muito diferente. Considere a empresa privada que construiu a estrada com pedágio “Dulles Greenway” perto de Washington, D.C. Sem tal estipulação em seu contrato, o estado da Virgínia não foi

estopped¹⁵ de construir tanta nova capacidade, em competição com esta estrada privada, como desejava. Como resultado, eles acrescentaram à deles a Route 7 paralela e minaram economicamente o construtor privado.

Um comentário óbvio é que a capacidade das estradas privadas e públicas, servindo lado a lado, é como tentar misturar óleo com água; é instável na melhor das hipóteses. É bastante difícil para um empreendedor continuar existindo, quanto mais prosperar, quando o governo está oferecendo um serviço muito semelhante de graça.¹⁶

Então, o governo deveria assinar contratos com construtoras privadas, oferecendo cláusulas de “não concorrência”? Fazer essa pergunta é respondê-la, pelo menos de uma perspectiva libertária.¹⁷ O governo deveria se ausentar dessa indústria, de início ao fim, imediatamente, se não antes. Todas as estradas devem ser comercializadas de uma só vez; então, esse problema deixaria de existir.

¹⁵ Veja Kinsella, “Punishment and Proportionality”.

¹⁶ Obviamente, o governo não fornece rodovias e ruas de graça. Elas são, ao contrário, financiadas por meio de várias espécies de cobranças de impostos. Mas a questão é que no momento da decisão sobre qual via patrocinar, o motorista se depara com uma taxa adicional pela alternativa privada que não existe para a pública.

¹⁷ Walter Block, *Defending the Undefendable* (New York: Fox and Wilkes, 1985); idem, “Libertarianism vs. Libertinism”, *Journal of Libertarian Studies* 11, n.º 1 (outono de 1994): 117–28; Alfred Cuzán, “Do We Ever Really Get Out of Anarchy?”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 151–58; Anthony De Jasay, *The State* (Oxford: Basil Blackwell, 1985); Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); idem, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); idem, “The Private Production of Defense”, *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno de 1998–1999): 27–52; Stephan Kinsella, “New Rationalist Directions in Libertarian Rights Theory”, *Journal of Libertarian Studies* 12, n.º 2 (outono de 1996): 313–26; Franz Oppenheimer, *The State* (Nova York: Free Life Editions, 1914); Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty*; Edward Stringham, “Justice Without Government”, *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno de 1998–1999): 53–77; Patrick Tinsley, “With Liberty and Justice for All: A Case for Private Police”, *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno de 1998–1999): 95–100.

Nem este problema está de alguma forma confinado às estradas e ruas. Ele existe, também, no que diz respeito às livrarias privadas serem forçadas a competir com as bibliotecas públicas; em ginásios privados que enfrentam a concorrência de playgrounds governamentais, parques, piscinas municipais, etc. O estado, aqui, faz o papel do ghoull, ou “morto-vivo”, em filmes de terror; além de matá-lo com uma bala de prata, ou com alho, ou qualquer outra coisa, os últimos membros de cada par acima têm uma vantagem injusta sobre os humanos ou empreendedores. Eles podem ir à falência, mas suas contrapartes do setor governamental não.¹⁸

Suponhamos, agora, que esse cenário feliz não seja possível. Ou seja, gostemos ou não, os sistemas rodoviários governamentais não vão desaparecer, pelo menos não imediatamente. Suponhamos que sejamos confrontados, não com a questão de saber se o estado deve desempenhar algum papel na administração das rodovias, mas sim com a questão de — dado que no futuro previsível continuará a desempenhar um papel gigantesco a esse respeito — deve ou deveria não oferecer cláusulas de não concorrência aos estabelecimentos privados que aumentam a capacidade viária?

Isso é de longe uma questão mais difícil de responder. Propomos fazê-lo sob duas vertentes muito distintas: utilitária e deontológica.

A última é fácil. Por pura justiça, tudo que apoie a iniciativa privada nesse campo é bom. As cláusulas de não concorrência o fazem.

O primeiro é muito mais difícil. Por um lado, quanto pior o estado das estradas estatistas, maior a probabilidade de que serão substituídas por instituições capitalistas. Nesse caso, a última coisa que queremos são cláusulas de não concorrência, porque isso fortalecerá as pouquíssimas empresas rodoviárias privadas agora permitidas pelos poderes constituídos; isso, por sua vez, tornará a situação atual mais

¹⁸ No curto prazo, em qualquer caso. No longo prazo, é claro que para a iniciativa pública em nações de outra forma capitalistas o destino que acometeu a economia soviética.

estável. Assim, paradoxalmente, apoiar a iniciativa privada limitada dessa maneira prejudicará a colocação de estradas totalmente sob o capitalismo no futuro. O pior é melhor, nesta visão de mudo.

Por outro lado, as pessoas que vivem agora precisam de toda a ajuda possível para resgatá-las da gestão pública das ruas. As cláusulas de não concorrência encorajarão as empresas privadas a assumir uma pequena porcentagem das rodovias do país, e isso, pelo menos, ajudará algumas poucas pessoas que as patrocinam.

A dificuldade é que literalmente não temos como pesar essas duas considerações para que uma determinação geral possa ser feita. Suponha, por exemplo, que as cláusulas de não competição aumentassem o gerenciamento de estradas privadas de modo que agora representasse um por cento do total (essa é uma superestimativa enorme, em termos dos atuais totais de milhagem). Postule, ainda, que isso economizaria “x” número de vidas por ano, e “y” quantidade de tempo do motorista, mas que adiaria, de 100 para 101 anos, a data em que todas as estradas seriam privatizadas. Onde está a taxa de juros, com base na qual poderíamos descontar o tempo futuro e as vidas salvas, em comparação com as atuais a esse respeito? Simplesmente não existe tal coisa. Portanto, é impossível responder definitivamente a essa pergunta de maneira racional ou objetiva.

Tarifação

Quantos usuários das vias devem pagar pelas estradas e como devem ser cobrados? Como vimos com nosso exemplo de sapato, é difícil antecipar o mercado. No entanto, é possível discernir alguns padrões em meio ao nevoeiro e fazer previsões com base neles.

Há pouca dúvida de que, pelo menos no longo prazo, uma rodovia privada e uma indústria de rua utilizariam a tarifação eletrônica de trânsito (TET). Afinal, os códigos de produtos universais agora são confiáveis sobre uma miríade de bens privados; não há razão para

pensar que automóveis e caminhões não possam ser equipados da mesma forma que agora é feito para pão e pastilhas para tosse. No entanto, a filosofia da livre iniciativa sustentaria que as estradas devem ser privatizadas em qualquer nível de tecnologia disponível atualmente para uma sociedade; certamente, essa busca não deveria esperar até o desenvolvimento da TET.

Tampouco esperou, historicamente. As primeiras estradas, nunca devemos esquecer, eram estradas com pedágio privadas. Portagens cobradas com base no peso da carroça, no número de eixos, no número de cavalos e na largura das rodas. Veículos de rodas finas poderiam ir mais rápido, mas criariam sulcos na estrada e, portanto, seriam mais cobrados. Os de rodas grossas serviriam como um rolo compressor, aplainando a estrada e tornando-a mais transitável para os outros, e, portanto, cobravam menos. Na história mais recente, lugares como Singapura usaram outro método de coleta de baixa tecnologia. Um alvo seria sobreposto no mapa da cidade e uma cor diferente seria atribuída a cada uma das áreas assim criadas. As tarifas mais altas seriam cobradas pelo uso daquelas áreas da cidade mais almejadas, com preços menores à medida que o motorista fosse restringido, sucessivamente, às áreas mais periféricas. Penalidades severas, desnecessário dizer, seriam impostas aos viajantes encontrados em áreas não permitidas por suas licenças codificadas por cores.¹⁹

Estradas públicas deveriam ser comercializadas antes de serem privatizadas?

Isto é, o governo deveria ser encorajado a instituir uma tarifação eletrônica nas estradas antes do processo de privatização, ou nós deveríamos simplesmente nos acomodar e esperar pelas empresas privadas instituírem-na tão logo essas instalações estejam sob seus controles?

¹⁹ Veja sobre isso Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", pp. 209-38.

Uma vez que o argumento para a imediata TET é que quanto mais cedo for feita, mais cedo teremos racionalidade econômica nas rodovias do país e um fim (ou pelo menos uma grande diminuição) do congestionamento do tráfego. Outra é oferecida por Gabriel Roth:

Pode-se manter o sistema de fundos rodoviários dedicados e pagar proprietários privados com esses fundos, da mesma forma que as estradas estaduais são agora financiadas. Mas teria que haver um mecanismo para ajustar as taxas de uso da estrada de acordo com os desejos dos usuários da estrada. Tudo isso seria mais fácil se a estrada fosse comercializada antes de ser privada.²⁰

Mas os argumentos do outro lado parecem ser mais poderosos. Por um lado, a tarifação das rodovias do governo (em pontes e túneis) já foi tentado e foi um fracasso terrível. Em vez de se envolver em tarifação de pico de carga, eles usaram tarifação anti-pico de carga e, na verdade, pioraram a situação que teria obtido de outra forma, não a melhoraram. É verdade que apenas parte dessa precificação foi eletrônica — cada vez mais com o passar dos anos — mas isso não parece ser definitivo. Pode-se esperar que uma instituição que precifique incorretamente antes do advento da TET faça o mesmo depois.

Por outro lado, vamos supor que, *mirabile dictu*, o estado realmente precificou corretamente; ou seja, cobrou mais pela hora do rush do que outro tráfego. Fazemos a suposição heróica, aqui, de que eles não apenas se envolveriam em alguma tarifação de pico de carga, mas também seriam capazes de antecipar o mercado a esse respeito, tudo isso sem o benefício de qualquer processo de eliminação de lucros e perdas do capitalismo por fracassos nos negócios. Então, surgiria o problema de que, ao fazê-lo, teríamos funcionado como especialistas em eficiência para o estado; teríamos, contraproducentemente, conseguido melhorar a operação do estado.

²⁰ Carta não publicada para o presente autor, datada de 20 de dezembro de 2002.

Por que isso é “contraproducente”? Deontologicamente, porque a gestão rodoviária simplesmente não é um papel legítimo do Estado, que deveria ser, pelo menos de acordo com a filosofia do libertarianismo, confinado à proteção de pessoas e propriedades por meio do fornecimento de exércitos para afastar invasores estrangeiros dos nossos litorais, policiais para reprimir criminosos locais e tribunais para determinar inocência ou culpa.²¹

Mas, mesmo em bases utilitárias, existem argumentos poderosos para não melhorar marginalmente a operação estatal das estradas. Pois, se isso for feito, o dia glorioso será adiado ainda mais quando o controle do governo cessar e as forças do mercado mais uma vez assumirem o controle dessa indústria. Pois, não se engane: a operação do setor público é responsável por um número excessivo de dezenas de milhares de mortes no trânsito que ocorrem todos os anos, e quanto mais cedo isso pode ser parado, mais cedo essa carnificina cessará (ou, pelo menos ser radicalmente reduzida).²²

Então, o que é melhor, puramente por razões utilitárias: uma rápida melhoria marginal na operação²³ rodoviária juntamente com o adiamento do dia glorioso de controle totalmente privado por um período de tempo indefinidamente longo, ou, não tentando ser especialistas em eficiência para o estado, permitindo que eles chafurdem em sua administração ilegítima e alcançando a privatização total mais cedo? Infelizmente, não há taxa de desconto, social ou não, com base na qual um julgamento definitivo sobre esta questão possa ser feito. Assim, as implicações de uma análise puramente utilitária não são claras. Assim, recorreremos à deontologia.

²¹ A versão anarcocapitalista do libertarianismo, é claro, restringiria o governo numa extensão muito maior, na verdade, totalmente.

²² Veja sobre isso em Block, pp. 7-10.

²³ Lembre-se, nós ainda estamos implicitamente fazendo a heróica suposição de que o governo acertará as coisas, no que diz respeito à precificação das estradas, algo que nem eles, nem seus equivalentes soviéticos de planejamento, jamais conseguiram fazer.

Além disso, há o argumento de que se o governo cobrar pedágio nas estradas, mesmo que se envolva em tarifação de pico de carga, inevitavelmente mais dinheiro fluirá para seus cofres. No entanto, ao contrário de Galbraith,²⁴ pelo menos de uma perspectiva libertária, o estado já tem muito dinheiro à sua disposição e o povo muito pouco. Portanto, isso constituiria um argumento contra a tarifação de pico de carga por parte do setor público.²⁵ É verdade que o governo poderia desembolsar esses novos fundos de volta ao povo conformado e pagador de impostos, seja diretamente ou na forma de reduções de impostos. Mas isso é tão improvável quanto Dave Barry se tornar o próximo presidente dos Estados Unidos por aclamação.

Relações Públicas

Neste momento, as pessoas estão acostumadas a usar ruas e rodovias “de graça”. Como, oh, como eles serão afastados desse “direito” ao qual se acostumaram? Será apreciado que em uma democracia, a menos que eles sejam convencidos a desistir desse privilégio, há pouca esperança para a privatização final.

Uma abordagem é rejeitar esta questão como imprópria, até mesmo impertinente. Afinal, estamos atrás da verdade aqui, com “V” maiúsculo, e se as massas são muito idiotas para ver os benefícios da privatização, bem, elas merecem ser mortas como moscas nas vias públicas e sofrer as “adversidades de congestionamento ultrajante” do tráfego.

Mas tomemos uma atitude mais sóbria. Afinal, há especialização e divisão de trabalho em todas as coisas, e nossas preocupações atuais não fogem a essa regra. O motorista médio pode ser perdoado por não

²⁴ John Kenneth Galbraith, *The Affluent Society* (Boston: Houghton-Mifflin, 1958).

²⁵ Às vezes, argumenta-se que um dos benefícios da legalização das drogas viciantes é que elas poderiam ser tributadas e as receitas do governo aumentadas. Nessa perspectiva, esse seria o único caso válido contra a legalização.

refletir cuidadosamente sobre algo que, pela própria natureza das coisas, está fora de seu alcance.

Uma abordagem em nossos esforços de relações públicas pode ser apoiar iniciativas de estradas privadas como a State Route 91 da Califórnia e a “Dulles Greenway”, em ambas as extremidades de nosso país. A vantagem, aqui, é que não houve histórico de livre acesso em nenhum dos casos; portanto, não é provável, ou na pior das hipóteses é menos provável, que o ressentimento se acumule por ter que pagar por aquilo que até então era usufruído “de graça”. Se um número suficiente dessas estradas for construído, então, talvez, eventualmente, o público automobilístico venha a ver os benefícios dessa instituição.

Uma abordagem melhor pode ser transmitir ao público que, mesmo que ele pudesse desfrutar do fornecimento público de rodovias e ruas “de graça” e tivesse que pagar por contrapartes privadas, ainda assim poderia valer a pena fazê-lo, uma vez que a última opção ser amplamente preferível em termos de segurança e preocupações de congestionamento.

Melhor ainda pode ser apontar ao motorista típico que ele de forma alguma usufrui dos serviços da via pública “de graça”. Em vez disso, ele paga por eles na forma de uma miríade de impostos, diretos e indiretos. De alguma forma, o termo “rodovia sem pedágio” o indica que ele não paga nada por elas. Embora originalmente concebida como uma caracterização do fato de que as rodovias eram de acesso limitado, sem semáforos e, portanto, os viajantes podiam se mover “livremente”, essa frase agora funciona para indicar às pessoas que elas não pagam nada por ela. Nada poderia estar mais longe da verdade. E, dada a regra geral de que os serviços privados custam uma fração do custo de suas contrapartes públicas, seria um choque saber que isso não se aplica à situação atual. Assim é quase certo que os custos explícitos da provisão de rodovias passíveis de serem repassados ao consumidor por uma indústria privada seriam uma pequena parte daqueles que agora lhe são

impostos, implicitamente, na forma de impostos ocultos e não tão ocultos.

Transição para Estradas Privadas¹

Postulemos que a total privatização de todas as estradas, ruas, avenidas, vias, rodovias e atalhos é o objetivo adequado da política pública. Aqui, estamos assumindo, *arguendo*, que este fim é desejável,²

¹ Esse capítulo é dedicado ao meu amigo céptico, Bill Barnett, meu colega da Loyola University New Orleans.

² Para apoiar essa disputa veja David Beito, “From Privies to Boulevards: The Private Supply of Infrastructure in the United States during the Nineteenth Century”, em *Development by Consent: The Voluntary Supply of Public Goods and Services*, Jerry Jenkins e David E. Sisk, eds. (San Francisco, 1993), pp. 23–48; David Beito e Linda Royster Beito, “Rival Road Builders: Private Toll Roads in Nevada, 1852–1880”, *Nevada Historical Society Quarterly* 41 (verão de 1998): 71–91; David Beito, “Voluntary Association and the Life of the City”, *Humane Studies Review* (outono de 1988); idem, “Owning the Commanding Heights”, *Essays in Public Works History* (1989), vol. 16; Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38; idem, *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980), pp. 299–330; idem, “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *The Journal of Libertarian Studies: An Interdisciplinary Review* 7, n.º 1 (primavera de 1983): 1–34; idem, “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* 912 (1983): 7–10; idem, “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195–207; Walter Block e Matthew Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.ºs 2/3 (junho–setembro de 1996): 351–62; Walter Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n.ºs 2/3 (junho–setembro de 1998): 315–26; idem, “Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls”, *Competitiveness Review* 8, n.º 1 (1998): 55–64; idem, “Road Privatization: A Rejoinder to Mohring”, *Privatize Roads and Highways* (Lewiston, N.Y.: Edwin Mellon Press, 2005), também reimpresso como cap. 19 neste presente volume; Fred Foldvary, *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1994); Michelle Cadin e Walter Block, “Privatize the Public Highway System”, *The Freeman* 47, n.º 2 (fevereiro de 1997):

96–97; Bryan Caplan, “A Practical Proposal for Privatizing the Highways and Other ‘Natural’ Monopolies”, *Economic Notes* 72 (Londres: Libertarian Alliance); John M. Cobin, “Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte”, *Planning and Markets* 2, n.º 1 (1999); Andre De Palma e Robin Lindsey, “Private Toll Roads: Competition under Various Ownership Regimes”, *The Annals of Regional Science* 34 (2000): 13–35; idem, “A Model of Curb Rights In Private Urban Transit Markets”, *Canadian Transportation Research Forum* (2001): 581–96; Dan Klein, “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America”, *Economic Inquiry* (outubro de 1990): 788–812; Dan Klein, John Majewski, e Christopher Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *Journal of Economic History* (março de 1993): 106–22; idem, “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860”, *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191–209; Dan Klein e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992): 321–41; idem, “How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (maio de 1993): 113–30; idem, “High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time”, *Policy Study* 170 (novembro de 1993); Bertrand Lemennicier, “La Privatisation des rues”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho–setembro): 363–76; Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); idem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, U.K.: Penguin, 1967); idem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); John Semmens, “Road to Ruin”, *The Freedom* (dezembro de 1981); idem, “The Privatization of Highway Facilities”, *Transportation Research Forum* (março de 1983); idem, “Highways: Public Problems and Private Solutions”, *The Freeman* (março de 1985); idem, “Intraurban Road Privatization”, *Transportation Research Record* (1987): 1107; idem, “Using Competition to Break the U.S. Road Monopoly”, *Heritage Foundation* (14 de Dezembro, 1987); idem, “Privatization: Saving While Serving the Public”, Goldwater Institute (25 de Abril de 1988); idem, “Taking Over the Roads”, *Liberty* (novembro de 1988); idem, “Why We Need Highway Privatization”, Laissez Faire Institute (Março 1991); idem, “Private Highways? They’re Cheaper, Better, Fairer”, *Phoenix Gazette*, 3 de abril de 1991; idem, “The Rationale for Toll Roads: You Get What You Pay For”, *Phoenix Gazette*, 16 de dezembro de 1992; idem, “Highway Privatization: What Are the Benefits for Arizona?”, Goldwater Institute (dezembro de 1992); idem, “From Highways to Buy-Ways”, *Spectrum* (outono de 1993); idem, “Highway Investment Analysis”, Arizona Department of Transportation (dezembro de 1994); idem, “Privatize Driver’s License, Registration System”, *Tribune*, 25 de dezembro de 1994; idem, “Privatizing Vehicle Registrations, Driver’s Licenses and Auto Insurance”, *Transportation Quarterly* (outono de 1995); idem, “Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems”, *Liberty*; idem, “Goodbye, DMV,” *Liberty* (janeiro de 1996); idem, “Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems”, *Liberty* (1996).

e estamos atualmente nos limitando ao estágio de transição dos atuais arranjos institucionais para ele. Ou seja, perguntamos, como passamos do estado atual de donidade governamental de tais artérias de transporte para um estado de total privatização? Responderemos a esta questão em duas etapas: a primeira, muito resumidamente, já que existe uma grande literatura sobre o assunto e a segunda, muito mais intensivamente, já que não há. A primeira etapa de nossa análise, então, é dirigida à questão de qual é o processo de transição apropriado para a privatização de qualquer recurso? A segunda busca responder à questão de como isso pode ser aplicado aos desafios especiais que surgem em relação à privatização de estradas?

Privatização em Geral

Existem vários métodos que podem ser utilizados em relação a qualquer propriedade governamental, como uma fábrica ou floresta. O pior, sempre, do ponto de vista libertário, é vender o recurso para qualquer comprador disposto. Isso porque uma venda implica que o estado receberá dinheiro em troca de “suas” propriedades. Mas o governo não tem nenhuma riqueza além daquela confiscada de proprietários individuais em primeiro lugar. Ele pode “ser dono” dos recursos em questão por uma questão de direito, sua própria lei, mas certamente não por uma questão de justiça. O meio mais justo e, portanto, o melhor meio de distribuir as posses do governo para o setor privado é devolver a propriedade em questão, sem quaisquer restrições, aos proprietários legítimos, ou seja, às pessoas de quem ela foi roubada em primeiro lugar. Por exemplo, se o governo nacionalizou uma casa ou fábrica, a privatização deve consistir na devolução dessa propriedade roubada ao seu legítimo proprietário presumido. Se o imóvel foi construído com receita de impostos ou comprado com base nisso, como é o caso de estradas e rodovias, então deve ser devolvido ao povo na proporção de seus pagamentos de impostos (ou carga tributária, se isso

não puder ser apurado). Ou seja, os ricos deveriam ficar com a maior parte, já que foram forçados a pagar mais, e os pobres com a vara curta, já que relativamente pouco foi saqueado deles para erguer primeiro o edifício em questão. É somente se, por algum motivo, os legítimos proprietários não puderem ser identificados, e a propriedade puder ser razoavelmente considerada como tendo caído em um estado de não donidade, que os princípios de apropriação original ou sindicalismo devem ser aplicados.³ Outro esquema de distribuição problemático é impor condições aos novos proprietários privados, por mais que sejam determinados, de modo que não possam, por sua vez, vender suas ações ou comprar tantas outras para as quais possam encontrar vendedores dispostos; por exemplo, uma tentativa de manter as taxas de concentração de donidade abaixo de um determinado nível. Este foi um erro cometido na privatização da British Columbia Resources Investment Corporation.⁴

Privatização de Estradas

Com essas observações, estamos agora em condições de analisar as circunstâncias especiais da privatização de estradas. Devemos modificar alguma dessas considerações gerais de privatização neste caso?

Bloqueios. Um argumento para a tese de que as estradas são diferentes e, portanto, não podem ou não devem ser privatizadas, ou, se for o caso, que provisões especiais aplicáveis em nenhum outro lugar devem ser aplicadas aqui, é baseado no “problema do bloqueio”: se as quatro ruas que cercam o quarteirão em que minha casa está localizada

³ Hans-Hermann Hoppe, *Democracy—The God That Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order* (New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers, 2001), p. x.

⁴ T.M. Ohashi, T.P. Roth, Z.A. Spindler, M.L. McMillan, e K.H. Norrie, *Privatization Theory and Practice* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980).

são privatizadas, então posso ser bloqueado ou preso. Alternativamente, posso ser obrigado a pagar um preço tão alto pela saída e acesso à minha própria propriedade que praticamente todo o valor de capital acabaria sendo capturado por esses proprietários de estradas privadas, por exemplo, a empresa ou empresas “aprisionadoras” cobrarão uma taxa logo abaixo do valor atual descontado da casa. Sabemos que esse cenário não poderia ocorrer na operação natural de um livre mercado de provisão rodoviária (veja capítulo 1). Ninguém compraria tal casa, inicialmente, a menos que os direitos de acesso e saída fossem primeiro estipulados, e a um preço mutuamente aceitável, no presente e também no futuro. Assim como a “busca de títulos” está agora na ordem do dia nas transações imobiliárias, também a “busca de acesso” se tornaria um lugar-comum na sociedade livre marcada por estradas privadas. Sendo este o caso, nenhum desembolso adequado de vias públicas em mãos privadas poderia ignorar esta questão. Pois, fazer isso seria, de fato, dar aos proprietários de estradas privadas não apenas as próprias ruas que fazem parte do plano explícito de privatização, mas também (o valor de) praticamente toda a propriedade “aprisionada” por essas artérias de tráfego. O que, então, poderia ser feito para evitar uma injustiça tão monumental? Uma possibilidade seria adicionar um codicilo à transferência das estradas (por mais que seja efetuada); ou seja, que o devido peso teria de ser dado à contrafactual negociação hipotética sobre esses direitos de acesso que teria, mas não ocorreu, uma vez que não existia mercado rodoviário privado. Aqui, as novas empresas privadas seriam proprietárias da rua, mas estariam sujeitas à restrição de ordem lateral que eles isentaram em todos os donos de propriedade existentes adjacentes a suas estradas recém-possuídas. Já os recém-chegados à área, por exemplo, aqueles que passam pela primeira vez ou que compram imóveis dentro dos limites dessas avenidas recentemente privatizadas, podem ser cobrados tanto quanto o mercado suportar. Mas, para os já estabelecidos, e também seus visitantes, reparadores, entregadores, etc., a devida consideração deveria ser dada a esta

hipotética barganha contrafactual sobre saída e acesso. Como, por sua vez, isso pode ser feito? Uma possibilidade é olhar para o valor de mercado dos direitos de passagem em áreas onde isso está sujeito a negociação aberta e livre e, então, incorporar esse conhecimento em estradas recentemente privatizadas. Por exemplo, Christopher Muller observa que, no que diz respeito às suas ferrovias, “James J. Hill encorajou a colonização permitindo que os imigrantes viajassem metade do país em sua ferrovia por dez dólares se eles se estabelecessem ao longo da rota. Ele alugava vagões de carga para famílias inteiras por um pouco mais de dinheiro”.⁵ A questão é que, se esse magnata das ferrovias estava tentando atrair pessoas para viver em territórios contíguos com suas propriedades, ele deve tê-las oferecido incentivos para fazê-lo. Imitar essas e outras ofertas seria de grande ajuda para resolver nosso desafio atual. Continua Muller: “Ao contrário de outros construtores de ferrovias, como Cornelius Vanderbilt, que construíram suas ferrovias em torno de uma população, Hill construiu uma população em torno de sua ferrovia.” Precisamente. Mas se você vai fazer esse tipo de coisa, você deve fazer ofertas atraentes para futuros vizinhos.

Escala. Outro possível problema na privatização de estradas decorre dos perigos que envolvem a escala das propriedades. Para contextualizar essa dificuldade, devemos refletir sobre outra objeção à privatização das estradas: que o motorista teria que parar na frente de cada casa e pagar alguns centavos de pedágio, o que praticamente paralisaria o trânsito.

A suposição implícita por trás dessa objeção é que as estradas seriam dadas aos poucos; cada proprietário fronteiro a uma rua receberia uma seção dela estendendo-se de uma extremidade a outra de sua propriedade e estendendo-se até a metade da via; a outra metade

⁵ <http://www.railservice.com/JJHill.html>; Estou em dívida com Sam Bostaph por essa citação.

seria dada ao vizinho do outro lado da rua. Mas nada poderia estar mais longe da verdade. Nenhum esquema de privatização razoável dividiria as ruas de maneira tão monstruosamente injusta, para não falar de ineficiente. Em primeiro lugar, fazer isso violaria, com veemência, todas as restrições de escala viável. Seria como se uma fábrica a ser privatizada fosse antes dividida em 100.000 partes, um tijolo aqui, uma torneira ali, e entregue a seus proprietários numerados de forma semelhante naquele formato.⁶ A estrada, como uma unidade, consiste em muito mais do que qualquer uma dessas peças, ou mesmo milhares delas juntas. A donidade viável da rua se estende, pelo menos, por várias milhas, e não um, mas ambos os lados dela seriam incluídos no pacote. Certamente, este é o formato que caracterizou estradas construídas por interesses privados historicamente.

Em segundo lugar, se formos transferir a estrada para indivíduos particulares na proporção dos impostos que pagaram por sua criação e manutenção, não é de forma alguma claro que isso seja proporcional à fachada da rua. Certamente, um pedaço menor de imóvel em um bairro de luxo paga mais impostos do que um maior em uma área mais pobre. Mesmo descartando essa objeção, simplesmente não há justificativa para dividir a estrada em 100.000, 10.000 ou mesmo 1.000 unidades de donidade. Em vez disso, se de fato houver 10.000 proprietários diferentes de uma determinada rua, já que existem tantas casas com fachada, um plano mais racional é criar uma nova empresa proprietária de estradas com 10.000 ações a serem entregues a cada um dos proprietários, não pela fachada, mas sim com base nos impostos pagos no passado.

⁶ Gabriel Roth (correspondência pessoal, datada de 20 de dezembro de 2002) aponta que ninguém sequer pensa em privatizar os elevadores em prédios altos, distribuindo-os aos poucos, um andar por vez dividido por todos os ocupantes de cada andar. Não apenas os elevadores não são privatizados dessa maneira, como também ninguém pensaria em devolver todo o elevador ao setor privado, exceto o prédio em que está localizado.

Qualquer pessoa, ou resistente, poderia cobrar preços exorbitantes. Se dois desses proprietários morassem em lados opostos da mesma rua, eles poderiam efetivamente interromper todo o tráfego, como no caso do bloqueio no jogo de Parcheesi. Uma vez que a privatização é uma tentativa de antecipar o mercado, ou de ser congruente com ele, e esse tipo de padrão de donidade nunca surgiu sob a livre iniciativa, não há razão para supor que este seja um plano viável para transferir ruas para o setor privado.

Externalidades. Atualmente, o governo da cidade administra todas as estradas sob sua jurisdição. Como tal, pode presumir-se, pelo menos de começo, que a qualidade do trabalho que realiza seja homogênea ao longo de toda a obra. Se assim for, nenhuma área geográfica seria privilegiada por efeitos de transbordamento sobre os valores de propriedade *vis-à-vis* qualquer outra. Ou seja, não seria o caso de os valores dos imóveis em um bairro subirem mais do que em outros, devido aos esforços do czar da rua.

Tudo seria diferente, poderia-se argumentar, sob a donidade privada das ruas, particularmente se houvesse dezenas, para não dizer centenas, de empresas rodoviárias separadas em uma determinada cidade, com a resultante heterogeneidade de habilidades administrativas daí implicadas. Agora, os valores das propriedades dependeriam das habilidades variadas, possivelmente muito, dos proprietários de estradas contíguas.

Não se pode negar que se trata de um problema de transição na medida em que, uma vez que as empresas fossem instaladas e estivessem em funcionamento, os valores dos imóveis adjacentes às vias específicas tenderiam a ser capitalizados pela qualidade da gestão prestada. Se a estrada A fosse bem administrada, por exemplo, a propriedade ao seu redor aumentaria de valor. Assim, um novo comprador não seria mais impactado, quanto aos valores da terra, pelas habilidades de gestão de outras empresas.

A objeção então, ao período de transição, mas não à ideia subjacente de estradas privatizadas, é que durante esse íterim os valores da terra seriam impactados ao acaso, elevando alguns aqui, reduzindo outros ali e deixando-os intocados em outros lugares, sem explicação lógica. Isso prejudicaria o planejamento econômico racional, pois não haveria como os empreendedores agirem de forma coerente diante dessa hiperincerteza.

Mas essa objeção também não tem mérito. Primeiramente, não é de forma alguma verdade que os burocratas rodoviários agem de forma homogênea. Afinal, existe algo como booty ou plunder seeking.⁷ Ou seja, tipicamente os ricos e/ou os bem organizados, que normalmente são a mesma coisa, conseguem direcionar mais do que uma parcela proporcional dos recursos públicos para as áreas em que residem ou têm interesses comerciais. Assim, o que os críticos temem no acaso da transição das estradas para a donidade privada já é concomitante ao atual sistema estatista.

Segundo, há uma dificuldade em como a objeção é necessariamente colocada. Ela depende da coerência da “gestão agindo de forma homogênea”. Isso implica gastos iguais por parte de todos os proprietários de estradas? Dificilmente, já que o dinheiro pode ser bem ou mal gasto. Mesmo na suposição de igual qualidade de gastar dinheiro, o que quer que isso signifique, por sua vez, ainda há a questão de saber se a “igualdade” deve ser normalizada pelo valor da estrada, ou seu comprimento, ou comprimento multiplicado pelo número de pistas e sua largura, etc. Além disso, como incorporamos as diferenças entre estradas sinuosas e retas? Aquelas que estão bem inclinadas e as que não estão? O conceito de “qualidade” tem, na maioria dos casos, um elemento difícil e subjetivo, o que dificulta a comparação, e o

⁷ Recuso-me a empregar a comumente usada expressão “rent seeking”. Por que usar um conceito perfeitamente adequado, “rent”, para descrever algo que é no fundo mau e vicioso? Por que não chamar uma pá de pá? Veja sobre isso em <http://mises.org/library/watch-your-language>.

presente caso certamente não é uma exceção a essa regra. Consiste em tapar buracos, reduzir o desnível das estradas, os perigos para os motoristas que a utilizam, a velocidade a que se pode circular, os níveis de congestionamento? Se esta objeção deve ser formulada em uma fraseologia tão ambígua, ela perde muito de seu poder. O ponto é que, nos mercados, todas essas considerações difíceis de definir são amalgamadas de uma só vez em uma estatística: lucro. Mas isso é impossível na ausência de instituições de mercado.

Terceiro, só se pode ser dono propriamente de propriedade física, não do valor dela.⁸ Este último é determinado por potencialmente milhares de compradores e vendedores, qualquer um dos quais pode se tornar o comprador ou vendedor marginal, que realmente determina o preço e, portanto, o valor da propriedade. Se um homem realmente possuísse o valor de sua propriedade, em oposição a um conjunto de direitos relativos à sua inviolabilidade física, então seria possível proibir todos esses outros agentes econômicos (incluindo o próprio homem) da tomada de decisão independente, para que nenhum deles, consternados, ajam de determinada maneira, comprando ou deixando de comprar, por exemplo, um complemento ou substituto. Para dar outro exemplo: sob a doutrina da santidade dos valores de propriedade, não da propriedade física, a sociedade teria o direito de proibir os negros de compras de imóveis em bairros anteriormente brancos, na suposição de que eles reduziriam os valores de propriedade, uma manifesta injustiça e violação de direitos contra eles.

Quarto, existe um remédio de mercado, um prontamente disponível para qualquer indivíduo que está indevidamente preocupado com o impacto do estilo de administração da nova empresa de estradas privadas no valor de suas participações imobiliárias: assumir uma posição nesta mesma empresa; comprar ações nela; expulsar o gerente

⁸ Hans-Hermann Hoppe e Walter Block, “Property and Exploitation”, *International Journal of Value-Based Management* 15, n.º. 3 (2002): 225–36.

inepto e instalar sua própria equipe. Isso dificilmente é uma objeção séria à transição para uma indústria rodoviária privada.

Quinto, não há nada de singular nas estradas a esse respeito. O “problema” de uma empresa que afeta os valores de propriedade de seus vizinhos dificilmente se limita ao caso das ruas. Em vez disso, é onipresente. Se a padaria ao lado do meu açougue faz um negócio próspero e extenso, alguns de seus clientes são obrigados a encontrar o caminho para minhas próprias instalações. Se, por outro lado, ele for incompetente haverá menos clientes dele que eu possa capturar em meu próprio benefício. E vice-versa. Isso significa que uma vez que o governo nacionalize as padarias e açougues, esse argumento de externalidade negativa impediria a desnacionalização dessas indústrias? Nem um pouco.

Coerção. Em seguida, consideremos a objeção de que o proprietário de casa é obrigado a aceitar um contrato com o novo proprietário da estrada. A dificuldade aqui, e a força da objeção, não é que o contrato possa não ser devido, justo ou apropriado. E, como vimos acima, esse acordo legal tentaria incorporar proteções para o proprietário contra bloqueios.

O problema, ao contrário, é que o proprietário da terra vizinha à estrada é obrigado a aceitar esse contrato, enquanto, em uma situação ideal, as pessoas podem escolher quais contratos assinar e quais evitar. Sim, isso é realmente um problema. Na sociedade verdadeiramente livre, ninguém é forçado a lidar com ninguém. E aqui, é certo, o dono de propriedade de terrenos do interior terá de lidar com o(s) dono(s) de estrada(s) que circundam as suas propriedades.

Há duas maneiras de lidar com a objeção: uma válida, a outra nem tanto. Consideramos o primeiro argumento inválido. É possível argumentar que essa dificuldade não é de forma alguma limitada às estradas. Por exemplo, quando a padaria ou o açougue anteriormente nacionalizados forem devolvidos ao seu lar apropriado, a iniciativa privada, as pessoas que costumavam patrocinar o provedor desses

serviços administrados pelo governo não terão escolha a não ser se tornar clientes das novas empresas privadamente operadas vendendo esses produtos. Essa alegação é reforçada se essas forem as únicas operações desse tipo na cidade e o seguinte fornecedor mais próximo estiver localizado a centenas de milhas de distância. Esse argumento vai um pouco na direção de lidar com a objeção, mas não atinge completamente esse objetivo. O cerne da verdade é que o proprietário da terra em questão pode não ser tão incomodado pela transição para estradas privadas quanto seria verdade para os compradores desses gêneros alimentícios. O último poderia realmente morrer, se fontes alternativas de alimentos não fossem alcançáveis; o proprietário de casa cercada não precisa sofrer tal destino, dado que a devida consideração é dada à questão do bloqueio.

Onde esse argumento falha, no entanto, é que, ainda assim, o proprietário bloqueado é obrigado por lei a lidar com o novo proprietário da estrada limítrofe à sua propriedade, e isso simplesmente não é verdade para o comprador de mercearia. E isso apesar do fato de que este último pode morrer em decorrência da privatização, e não pode ocorrer, *arguendo*, no caso do primeiro. Ou seja, devemos distinguir entre morrer como resultado da privatização, um cenário que estamos contemplando apenas em prol da argumentação lógica, e ser forçado por lei a negociar com uma empresa, independentemente do resultado em termos de expectativa de vida. A objeção que estamos considerando agora diz respeito apenas à última questão; assim, nenhum refúgio ao primeiro pode respondê-la completamente.

Uma resposta melhor a essa objeção é observar que a dificuldade decorre não do processo de privatização em si, mas sim da aquisição inicial pelo governo da indústria de construção de estradas. A razão pela qual o proprietário da propriedade cercada deve lidar com o novo proprietário da estrada privada, se houver um novo proprietário da estrada privada, emana da própria lógica da situação.

Goste ou não, o dono de propriedade cercado, no momento, é logicamente compelido a lidar com o proprietário de estrada adjacente, que passa a ser o aparato do estado. A razão pela qual proprietários de terras internos são forçados a lidar com proprietários de estradas, sejam eles quem forem, privados ou públicos, é parte integrante da praxeologia geográfica. A ausência de túneis sob a estrada ou construção de uma ponte por sobre ela — isto é, se nos limitarmos a um espaço bidimensional —, a geometria euclidiana, não a lei feita pelo homem, exige que os proprietários de casa de alguma forma “lidem com” os proprietários de estradas. Tudo o que essa privatização fará é mudar a identidade da instituição, de pública para privada, que Euclides “obriga” o proprietário a se relacionar, contratualmente.

Parte IV

Críticas

Ruas, Pontes, Luz Solar e Direitos de Propriedade Privada¹

Suponha que haja um sistema de estradas e rodovias privadas.² Suponha, além disso, que uma única empresa fosse proprietária de uma rodovia que se estendesse de Boston a Los Angeles. Uma objeção a tal estado de coisas é que ele efetivamente cortaria as partes norte e sul dos Estados Unidos uma da outra, algo que até mesmo a Guerra Civil foi incapaz de realizar.³

À primeira vista, esta é uma objeção boba. Certamente, qualquer empresa rica e poderosa o suficiente para ter obtido direitos de donidade sobre uma instalação de proporções tão gigantescas,⁴ nunca poderia agir

¹ Este capítulo apareceu pela primeira vez como Walter Block e Matthew Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho–setembro de 1996): 351–62.

² Para uma defesa, elucidação, explicação desta afirmação, tanto em bases lógicas como históricas, veja Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38; idem, *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980): 299–330; idem, “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* 912 (1983): 7–10; idem, “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *The Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983): 1–34; Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nova York: Macmillan, 1973); e William C. Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970). Esta literatura lida com dezenas de objeções ao sistema, mas não a discutida no presente artigo.

³ Mesmo que o Sul tivesse prevalecido na batalha, não há razão para acreditar que as relações comerciais, semelhantes às que agora ocorrem entre o Canadá ou o México e os EUA, não ocorreriam atualmente entre as duas metades do país.

⁴ Para a objeção do monopólio às estradas privadas, veja, além da literatura mencionada acima, Dominick Armentano, *The Myths of Antitrust* (New Rochelle,

de maneira tão arbitrária e inconstante. Como poderia obter quaisquer lucros, quanto mais maximizá-los, se se recusasse a permitir que as pessoas usassem suas estradas para viajar em qualquer direção que desejassem? Se não permitisse, ou melhor, encorajasse outras empresas rodoviárias a fornecer corredores de trânsito norte sul dividindo suas próprias propriedades,⁵ reduziria enormemente o valor de sua própria propriedade. Uma estrada sem entradas e sem saídas, exceto para pontos terminais em Boston e Los Angeles, teria um valor de capital muito menor do que uma rodovia comum de acesso limitado. Essa objeção pega coisas boas — acesso limitado, corredores de alta velocidade — e as escala para além da compreensão. Presumivelmente, essa empresa não chegou a ocupar uma posição econômica tão exaltada agindo dessa maneira, e logo retornará à obscuridade econômica da qual uma vez surgiu, se o faz agora. Certamente, qualquer presidente que organizasse um negócio dessa maneira seria rapidamente expulso pelo conselho de administração. E qualquer conselho de administração que não defendesse tal responsabilidade fiduciária logo sentiria a ira dos acionistas.⁶

Mas, em uma reflexão mais aprofundada, essa objeção pode ser interpretada caridosamente como algo muito mais profundo. Os críticos podem prontamente admitir a improbabilidade de tal cenário acontecer.⁷ Em vez disso, podem postular uma situação em que isso

N.Y.: Arlington House, 1972); idem, *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure* (Nova York: Wiley, 1982); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty*; Walter Block, “Coase and Demsetz on Private Property Rights”, *Journal of Libertarian Studies* 1, n.º 2 (primavera de 1977): 111–15; Don Armstrong, *Competition vs. Monopoly* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982).

⁵ Ou empreender essa tarefa por conta própria.

⁶ Ou seja, na suposição de que pessoas como Michael Milken foram autorizadas a orquestrar aquisições “hostis” de gestão recalcitrante.

⁷ E isso, por duas razões. Primeiro, é extremamente ingênuo politicamente pensar que um país industrial avançado como os EUA se aproximaria tanto de uma sociedade radicalmente livre para que a privatização ocorresse a tal ponto. A escolha pública e a literatura do “triângulo de ferro” nos dão uma razão boa e suficiente para essa

poderia ocorrer, dada uma concatenação específica de eventos. Por exemplo, aceite por um momento a privatização das estradas,⁸ e assuma que um herdeiro tenha chegado à posse de uma rodovia de acesso radicalmente limitado. Suponha que a empresa seja possuída na forma de uma única propriedade e que esse beneficiário não se importe nem um pouco em preservar os valores de capital, muito menos em expandi-los. Trata-se, então, de um *reductio ad absurdum* da privatização das estradas?

Mais uma vez, há problemas. Como foi possível, no primeiro, acumular os meios necessários para montar uma rodovia sem entrada ou saída por mais de 3.000 milhas?⁹ Isso não pode estar dentro do reino da realidade, mesmo em uma tão pesadamente planejada. Afinal, uma objeção, mesmo que teórica, deve ter alguma conexão com um estado real de coisas se quiser ser relevante para este. Alternativamente, se a estrada fosse normal quando de propriedade do benfeitor, seria extremamente difícil para o beneficiário cortar unilateralmente as estradas transversais. (Presumivelmente, são viadutos; caso contrário, a natureza de acesso limitado da rodovia seria feita óbvia.) Provavelmente haveria contratos de longo prazo, ou até mesmo permanentes, que estipulam que o proprietário do viaduto tem o direito de continuar a manter sua comodidade.

suposição. Segundo, e menos importante, é improvável que uma empresa que se encontrava nessa posição agisse dessa maneira, por razões apresentadas no texto.

⁸ Pelo menos, em última análise, para mostrar as falhas em tal sistema, pelo menos na visão dos defensores do socialismo rodoviário.

⁹ Estritamente falando, a objeção de Tullock tinha a ver com as artérias de tráfego que atravessam esta rodovia Boston-Los Angeles, não com o acesso. Mas enquanto houver pontos de entrada e saída a cada poucos quilômetros, o pior que esse “monopolista de rodovias” pode fazer é fazer com que as pessoas saiam do seu caminho por alguns minutos. Ele certamente não pode separar um lado do país do outro.

No entanto, passamos essas críticas para a objeção de Tullock,¹⁰ mesmo que apenas por uma questão de argumento. Ou seja, tomemos como certo que há um proprietário de uma rodovia de zero acesso que se estende por todo o país que se recusa absolutamente a providenciar contratualmente pontos de saída e entrada, ou para viadutos que cortam sua propriedade. Além disso, assumimos que ou não há impostos, o que o forçaria à falência,¹¹ ou, se houver, que ele tem fundos suficientes para lhe permitir permanecer no negócio pelo futuro previsível. Mesmo sob essas condições mais desafiadoras, ainda negamos a alegação de que as rodovias da iniciativa privada podem barrar a movimentação em um país inteiro.

Ad Coelum

Como, então, podemos manter a viabilidade dos direitos de propriedade privada neste contexto? Simples. Tudo o que precisa ser feito é aplicar a teoria lockeana¹² e rothbardiana¹³ dos direitos de propriedade. Com base nisso, outro empreendedor rodoviário pode construir um viaduto acima dessa rodovia de acesso limitado, ou um túnel, escavando sob ela. Isso cortará pela raiz qualquer medo incipiente de que os direitos de propriedade privada nas estradas sejam tão impraticáveis, tão insustentáveis, que possam dividir a nação em duas partes.

¹⁰ Nos termos de George P. Fletcher, “Paradoxes in Legal Thought”, *Columbia Law Review* 85 (1985): 1263–92. Tullock está tentando mostrar que o conceito de propriedade privada de estradas equivale a uma “antinomia”.

¹¹ Ele não vai ganhar muito dinheiro em suas propriedades. Mesmo os baixos impostos imobiliários rapidamente o levariam à falência, privando-nos assim de uma oportunidade de lutar plenamente com a objeção.

¹² John Locke, “An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government”, em *Two Treatises of Government*, Peter Laslett, ed. (Cambridge, Cambridge University Press, 1960), vols. 27 e 28.

¹³ Rothbard, *For a New Liberty and The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982)

Sobre essa “proposta modesta”, uma crítica imediatamente saltará à mente. E quanto aos direitos de propriedade privada do proprietário da estrada? De acordo com os críticos da teoria de apropriação original, qualquer tentativa de violar seu “espaço aéreo” ou “espaço subterrâneo” é uma violação dos direitos de propriedade. Portanto, só podemos ter uma de duas coisas: ou o pleno respeito pelos direitos de propriedade privada ou a existência de rodovias de propriedade privada e da inviolabilidade nacional. Ou seja, se os direitos de propriedade privada do proprietário da estrada estiverem totalmente protegidos, ninguém poderá construir um viaduto sob ou sobre ela, uma vez que isso interferiria no uso de suas propriedades.

Essa crítica baseia-se na interpretação de Locke, Rothbard e os libertários como favorecendo a doutrina *ad coelum*. Nesta visão, se uma pessoa possui um hectare de terra na superfície da terra, ela possui um cone estreito que se estende até o centro do planeta, e um cone crescente que se estende para cima até os céus.

Mas isso é uma subversão dos direitos de propriedade e nenhum defensor desse sistema o defende. Pelo contrário, os inimigos dos direitos de propriedade privada oferecem esta interpretação como um exemplo de como tal lei funcionaria se alguma vez fôssemos tolos a ponto de colocá-la em prática. Os Friedmans, pai e filho, há muito tempo descartam os direitos de propriedade privada baseados na apropriação original como um fetiche ou mantra libertário.

Diz David Friedman:

Um tribunal, na resolução de disputas envolvendo propriedade, ou um legislador, ao escrever um código de lei a ser aplicado a tais disputas, devem decidir exatamente quais dos direitos associados à terra estão incluídos no pacote que chamamos de “donidade”. O proprietário tem o direito de proibir que os aviões atravessem sua terra a uma milha de altura? Que tal cem pés? Que tal as pessoas extraírem petróleo de uma milha sob a terra? Que direitos ele tem contra vizinhos cujo uso de suas terras interfere

com o uso que ele tem delas? [...] Parece simples dizer que devemos ter a propriedade privada da terra, mas a propriedade da terra não é uma coisa simples. [...] Não há uma regra jurídica geral que sempre a atribuirá à (pessoa) certa.¹⁴

Diz Milton Friedman:

Quantas vezes você já ouviu alguém dizer que a resposta para um problema é que você simplesmente tem que torná-lo propriedade privada? Mas o privado é uma noção tão óbvia? Ele sai da alma? Eu tenho uma casa. Pertence a mim. Você pilota um avião sobre a minha casa, a 20.000 pés de altura. Você está violando minha propriedade privada? Você voa a 50 pés. Você pode dar uma resposta diferente. [...] Você está violando minha propriedade privada? Essas são perguntas para as quais você não pode obter respostas por introspecção. São perguntas práticas que exigem respostas baseadas na experiência. Antes de haver aviões, ninguém pensava no problema da invasão pelo ar. Então, simplesmente dizer “propriedade privada” é um mantra, não uma resposta. Simplesmente dizer “use o mercado” não é uma resposta.¹⁵

Mas este é o clássico estratagema do espantalho: atribua um argumento ao seu oponente, refute-o e, em seguida, declare vitória. Sim, se a doutrina *ad coelum* fosse a posição daqueles que defendem os direitos de propriedade e a privatização das estradas, então a visão deles seria insustentável. Pois como alguém poderia justificar a construção de uma ponte sobre a rodovia de outra pessoa, contra sua vontade, baseando-se nisso? Não só a empresa seria proprietária do espaço aéreo sobre a rodovia, mas também o possuiria até os céus. A empresa teria o

¹⁴ David Friedman, “How to Think About Pollution; or Why Ronald Coase Deserved the Nobel Prize”, *Liberty* 5, n.º 3 (janeiro de 1992): 58.

¹⁵ Milton Friedman, “Say ‘No’ to Intolerance”, *Liberty* 4, n.º 6 (julho de 1991): 18–20.

direito de proibir aviões de sobrevoar. Certamente, poderia legalmente impedir que uma passagem fosse construída por cima (ou por baixo).

Acontece que, no entanto, essa não é de forma alguma a perspectiva do defensor libertário dos direitos de propriedade privada. Em vez disso, ele assume uma posição baseada no princípio da apropriação original. Nessa visão, a pessoa começa com a donidade de sua própria pessoa. Então, quando alguém é o primeiro a “misturar seu trabalho” com território virgem até então sem dono, pode-se legitimamente reivindicar direitos de donidade sobre o último. Uma pessoa pode ser dona de terra, mas não um cone estendido dos céus até o núcleo da terra — porque, por estipulação, ela só misturou seu trabalho com a propriedade na superfície da terra.

Até quão alto no céu, então, os direitos do proprietário da superfície se estendem? Onde está a fronteira entre seu domínio e o de um construtor de aviões ou viadutos? Isso não pode ser identificado com precisão. É impossível defender resposta arbitrária qualquer, como “100 pés para cima no ar”. A resposta óbvia a isso, como os Friedmans nunca se cansam de nos lembrar, é: “Por que não 99 ou 101 pés?” Em vez disso, o apropriador original lockeano oferece um princípio e, em casos de disputa, pede que os tribunais determinem a altura exata em qualquer caso. Mas há um princípio sob o qual tais determinações podem ser feitas: os limites da propriedade devem ser colocados onde a apropriação original, o costume local e o gozo comum, e o contexto, indicam. Por exemplo, quão baixo o avião pode voar? Se for sobre campos de trigo, muito, muito baixo de fato (cinco pés? dez pés?), desde que as colheitas não possam ser danificadas por tal atividade, e a única mistura de trabalho à terra fosse na forma de tais plantações.

Por outro lado, se o proprietário de terras construir uma casa de três andares, ele também possui uma “penumbra” de ar acima dela, o suficiente para desfrutar das comodidades comuns da donidade de casas. Isso pode ser definido tanto em termos de altura quanto de

número de voos de aviões por dia. A resposta para o quebra-cabeça, neste caso, estaria na casa dos milhares de pés.¹⁶

Um elemento crucial para a filosofia da apropriação original é a ordem cronológica.¹⁷ Se o aeroporto já estava em operação quando o agricultor apropriou o solo, então este último não pode fazer nada que interfira com o uso que era anterior no tempo. Aqui, assumimos que o aeroporto reivindicou não apenas os direitos físicos sobre o terreno em que as pistas estão localizadas, mas também as rotas de saída circundantes. Ou seja, tal agricultor seria para sempre impedido de erguer um grande edifício na trajetória de voo dos aviões sem a permissão do proprietário do aeroporto.

Por outro lado, se o colonizador estivesse lá primeiro e construísse um arranha-céu, a companhia aérea não só teria que adaptar suas rotas de voo de acordo com os edifícios existentes, mas também não seria autorizada a criar um nível de ruído incompatível com o gozo comum e silencioso de tais imóveis.

¹⁶ Nos muitos, muitos milhares de metros de distância dos aeroportos, porque é provável que ele tomou posse de sua morada antes que houvesse algum ou muitos voos baixos em seu bairro. No entanto, se ele mora perto de um aeroporto, que se apropriou desses direitos antes dele ou do proprietário original, então os proprietários do avião têm o direito de continuar a decolar e pousar, mesmo que isso signifique interferir em seu uso tranquilo de sua casa.

¹⁷ Isso está em nítido contraste com a tradição de Direito e Economia coaseana da escola de pensamento da Universidade de Chicago. Lá, as disputas de direitos de propriedade não são resolvidas recorrendo ao uso prévio e à apropriação original. Pelo contrário, a determinação é feita de uma maneira inventada de modo a supostamente maximizar a riqueza. No mundo real dos custos de transação positivos e extensivos, o tribunal em vigor é solicitado a ponderar o valor do direito (ruído, saída, o que for) ao agricultor e ao proprietário do aeroporto. Para uma crítica a este sistema como uma usurpação socialista dos direitos de propriedade, veja Block, “Coase and Demsetz on Private Property Rights”, pp. 111–15; Roy E. Cordato, *Welfare Economics and Externalities in an Open Ended Universe: A Modern Austrian Perspective* (Boston: Kluwer); David Gordon, “Toward a Deconstruction of Utility and Welfare Economics”, *The Review of Austrian Economics* 6, n.º 2 (1993): 99–112; Hans-Hermann Hoppe, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); Gary North, *The Coase Theorem* (Tyler, Tx.: The Institute for Christian Economics, 1992).

Bem, quão alto deve ser o viaduto para não interferir com as comodidades do proprietário da estrada? De acordo com a teoria da apropriação original, ele pode ser tão baixo quanto o construtor desejar, desde que não interfira nos direitos apropriados pela empresa de rodovias. Isso, por sua vez, seria determinado pela capacidade da empresa de fornecer a seus clientes, os motoristas, uma faixa de tráfego. Como o mais alto dos caminhões que usam a rodovia não tem mais de trinta metros de altura, pelo menos como uma primeira aproximação, podemos dizer que o fundo do viaduto pode ser tão baixo quanto, digamos, trinta e cinco pés do chão.¹⁸

O Guarda-Chuva

Até agora, respondemos à objeção de Tullock. A principal rodovia que corta o país não pode ser usada para cortar um trecho do outro. Qualquer tendência a fazer isso seria atendida por outras empresas rodoviárias que ergueriam viadutos, ou túneis, permitindo o tráfego norte-sul.

Mas não podemos concluir neste ponto, uma vez que há muitas outras críticas à nossa posição. Aqui está uma simples. Não só os caminhões usam a rodovia, mas às vezes — raramente é verdade, mas às vezes — as rodovias são usadas para transportar objetos muito maiores, como plataformas de perfuração de petróleo, casas, celeiros, rodas-gigantes, etc. Muitas vezes eles são, é claro, divididos em pedaços menores. Isso facilita o transporte, mas apenas por um preço. No entanto, em outros momentos, estes são transportados de um ponto

¹⁸ Discutir o problema de quem seria o responsável pela poluição automobilística gerada no túnel nos levaria longe. O leitor interessado deve consultar Murray N. Rothbard, "Law, Property Rights, and Air Pollution", em Walter Block, ed., *Economics and the Environment: A Reconciliation* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1990).

a outro como são, em sua totalidade. Então, a capacidade da rodovia para atendê-los requer uma altura de, digamos, 100 pés ou mais.

A resposta a isso é relativamente fácil. Ou o fundo do viaduto deve estar a cerca de 100 pés do chão, ou deve estar na forma de uma ponte levadiça, que pode acomodar esse tráfego, por mais raro que seja. Pode-se dizer que o proprietário da rodovia apropriou-se de tal direito. Um viaduto que não permitisse isso limitaria, assim, seu controle sobre sua propriedade.¹⁹

Uma objeção mais complexa é a seguinte: se está tudo bem para uma ponte ser construída sobre uma rodovia, contra as objeções do proprietário da estrada, por que não é legítimo que uma pessoa crie um guarda-chuva muito grande sobre uma cidade inteira, bloqueando a chuva, a neve, a luz do sol e uma vista do céu? Pois é exatamente isso que está sendo feito com o dono da rodovia, apenas em uma escala muito menor.

Com essa objeção, a posição do defensor da propriedade privada das estradas é aparentemente tornada precária. Pois ele deve agora renunciar à privatização das rodovias, ou abraçar uma situação em que viver em cidades²⁰ — qualquer cidade — se tornaria quase insustentável. Há alguma resposta aberta a ele? Felizmente para a sua posição, existem.

Primeiro, ele poderia apresentar o argumento *de minimis*: que bloquear o sol e a chuva para um pequeno pedaço de rodovia é

¹⁹ A mesma análise se aplica a um edifício real de 100 pés de altura, ou a um caso imaginário em que o proprietário da estrada transporta algo muito maior. Considere o transporte da Torre Eiffel de Boston para Los Angeles ao longo de sua estrada, a fim de evitar a criação de quaisquer pontes aéreas. Isso também falharia, porque o viaduto da ponte levadiça permitiria o movimento infrequente, teórico e ameaçado de tal estrutura.

²⁰ Se a tecnologia fosse suficiente, essa objeção poderia ser expandida para incluir o mundo inteiro. Por que se contentar em colocar um grande guarda-chuva acima de uma única cidade, se alguém tivesse a opção de colocar o globo inteiro em um envelope de pano gigantesco, que da mesma forma manteria a neve, a chuva e o sol fora da superfície e, numa boa medida, interferiria no processo de evaporação?

significativamente e, portanto, relevantemente, diferente de fazer isso com uma cidade inteira. Ele poderia sustentar que a dor e o sofrimento sofridos por um motorista que viajava de Boston para Los Angeles, forçado a viajar sob várias dezenas de viadutos durante a viagem de 3.000 milhas, não seriam nada comparados a tornar uma cidade inteira praticamente inabitável. Ele poderia insistir, além disso, que há mais do que uma diferença de escala envolvida. Ou, alternativamente, que a pura divergência no escopo torna uma situação, de outra forma semelhante, diferente.

Mas, apesar de tudo isso, no entanto, ainda há a dúvida incômoda de que a analogia é boa. Se alguém pudesse erguer uma ponte sobre um pedaço de rodovia, ele seria, com base nesse princípio, estar justificado em construir um guarda-chuva sobre uma cidade inteira.

Donidade da Vista

Essa cobrança é ainda reforçada pela alegação de que, sob a livre iniciativa, vistas podem ser propriedade. Em caso afirmativo, não se pode permitir que o pretenso construtor da ponte exerça esta atividade por uma razão totalmente distinta: não só porque está a infringir o direito de propriedade do proprietário da estrada “monopólio”, mas porque está cortando sua vista.

Com base em uma análise superficial, há alguma coerência nessa posição. Afinal, se as vistas não puderem ser propriedade, grande parte do valor da propriedade de “propriedades de vista” será perdida. Por exemplo, se o dono do oceano²¹ puder erguer uma grande cerca

²¹ Se estamos contemplando a plena donidade privada de estradas e rodovias, não há razão para ficar para trás quando se trata de corpos de água, como oceanos, lagos e rios. Veja Walter Block, “Institutions, Property Rights and Externalities: The Case of Water Quality”, em *Agriculture and water Quality: Proceedings of an Interdisciplinary Symposium*, Murray H. Miller, J.E. FitzGibbon, Glenn C. Fox, R.W. Gillham e H.R. Whiteley, eds. (Guelph, Ont.: Guelph Centre for Soil and Water Conservation, 1992) para uma defesa dessa proposição.

impedindo que os proprietários de imóveis costeiros olhem para ele, sua propriedade valerá muito menos do que vale agora sob os atuais arranjos institucionais. Pelo contrário, não é tanto que este sistema implique uma perda de valor tanto como uma transferência. Pois se o proprietário do oceano pode ameaçar construir uma cerca, ele também pode cobrar por não erguê-la.²² Nesse caso, a perda do proprietário de casa deve ser compensada pelo ganho do proprietário do oceano.

Mas uma defesa mais forte para a impossibilidade de donidade da vista é que ela determinaria excessivamente os direitos de propriedade. Um sistema que funcione bem não permitiria quaisquer conflitos intrínsecos. Ou seja, os direitos de propriedade devem ser especificados de modo a impedir que duas pessoas diferentes sejam donas, cada uma, do mesmo direito. Mas esta é precisamente a falha no conceito de donidade da vista. Se A é dono de uma vista, ele deve ser capaz de alterá-la de qualquer maneira que lhe convenha e impedir que alguém a altere sem sua permissão; essa, afinal, é a essência da donidade. Mas se esta vista inclui a casa de B, A, então, poderia ditar a cor, forma, tamanho, etc., desta habitação. Isso, no entanto, causaria estragos na ideia de B ser dono sua própria morada. Não só A poderia impedir B de criar este edifício, ele também poderia impedi-lo de derrubá-lo, pois isso também mudaria sua vista.

Mesmo que as vistas não possam ser possuídas, pela própria natureza das coisas, isso ainda resgata a donidade privada apenas parcialmente. Esta doutrina pode agora desviar a acusação sobre a ponte obstruir a vista, mas ainda é vulnerável àquela sobre ela interferir com a luz solar, a chuva, etc., e outros apetrechos de donidade de propriedade.

²² Para um argumento a favor da legalização de tal chantagem, veja Walter Block, "Trading Money for Silence", *University of Hawaii Law Review* 8, n.º 1 (primavera de 1986): 57-73; Walter Block e David Gordon, "Blackmail, Extortion and Free Speech: A Reply to Posner, Epstein, Nozick and Lindgren", *Loyola of Los Angeles Law Review* 19, n.º 1 (1985): 37-54.

Uma possível defesa contra a posição de Tullock é a alegação de que a luz solar, a chuva, o vento, etc., não podem ser possuídos. Se assim for, há uma objeção a menos à construção do viaduto. É possível sustentar que mesmo essas coisas não podem ser possuídas? Não. Uma implicação prática dessa admissão seria que nenhuma agricultura poderia tomar o lugar; pelo menos não se uma pessoa malévola desejasse erguer um guarda-chuva gigantesco acima dos campos, cortando o vento, a chuva e a luz solar necessários. Mas não precisamos recorrer ao mero pragmatismo — que é indigno de nós — para defender nosso caso. A apropriação dessas comodidades climáticas está muito de “acordo com a terra”, quando um homem apropria um pedaço de terra, ele também o faz em relação à luz solar, à chuva, etc. *Todos* são necessários para trazer as colheitas.

Aha!, diz o crítico. Isso pode ser tudo e certo para as fazendas, mas as cidades são uma questão completamente diferente. Sem dúvida, existem algumas áreas metropolitanas, que começaram como comunidades agrícolas. E nesses casos, a apropriação pelos agricultores do vento, da chuva, da luz solar, etc., poderia passar para os proprietários do centro da cidade quando eles comprassem a terra agrícola, tão dotada. Aqui não há problema: o guarda-chuva não pode ser instalado porque os proprietários de terras da cidade possuem os direitos ao clima. Eles não apropriaram essas comodidades por conta própria, mas as compraram dos agricultores que “misturaram seu trabalho” com elas.

No entanto, existem algumas cidades, que *não* começaram sua vida de tal maneira. Em vez de serem convertidos de áreas desmatadas e plantadas, eles começaram como depósitos comerciais, centros de fabricação e comércio, etc. *Aqui*, não pode haver nenhuma reivindicação de apropriação original lockeana para chuva, luz solar,

etc. A vida na cidade é capaz de funcionar muito bem no escuro.²³ A objeção do “monstro guarda-chuva” pode prevalecer pelo menos neste caso?

Antecipação

Uma maneira de tornar isso óbvio seria evocar um caso em que essa ameaça fosse antecipada. Suponha que você fosse dono de alguma propriedade (não ex-agrícola) da cidade e quisesse se beneficiar²⁴ da luz do sol e da chuva. Como você poderia impedir a construção do “guarda-chuva” que bloquearia o sol e a chuva para si mesmo, e cooperativamente, com e para seus vizinhos ao redor? Uma possibilidade seria erguer uma torre muito grande, ou mesmo uma vara, tão alta que tornaria praticamente impossível a colocação de uma lona

²³ E, claro, há aqueles críticos que afirmam que ele pode funcionar melhor dessa maneira.

²⁴ Fora da literatura de “bem público” veja Jeffrey Rogers Hummel, “National Goods vs. Public Goods: Defense, Disarmament and Free Riders”, *Review of Austrian Economics* 4 [1990]: 88–122; Murray N. Rothbard, “Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics”, *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1997). Onde os economistas parecem muito certos de que alguns fenômenos são “bens” absolutos (por exemplo, defesa nacional) e outros “maus” absolutos (por exemplo, extinção de espécies), bom senso e subjetivismo elementar (Ludwig von Mises, *Human Action* [Chicago: Regnery, 1966]; James M. Buchanan, *Cost and Choice: An Inquiry into Economic Theory* [Chicago: Markham, 1969]; James M. Buchanan e G.F. Thirlby, *L.S.E. Essays on Cost* [Nova York: New York University Press, 1981]) nos diz que o que é prazeroso para uma pessoa é desutilidade para outra. “O que é bom para pode não ser bom para outro.” Ou, para dar um exemplo mais moderno, o perfume sem dúvida cria economias externas para alguns, mas outros são alérgicos a ele e, portanto, para eles, é uma deseconomia. Não pode haver dúvida de que o que alguns temem e detestam como o “monstro guarda-chuva” seria positivamente bem-vindo pelos outros como uma grande benção. Afinal, um dos benefícios do shopping center moderno é a capacidade de excluir o clima, seja ele qual for em qualquer dia.

sobre a cidade.²⁵ Que medidas poderiam ser tomadas por seu oponente nessas circunstâncias muito hipotéticas? Bem, ele poderia²⁶ construir seu guarda-chuva com um buraco nele para acomodar a vara. Seria um guarda-chuva de aparência estranha, mas ainda poderia funcionar de modo a alcançar sua tarefa: bloquear a luz do sol e a chuva e, assim, apoiar a objeção de Tullock à construção de pontes sobre rodovias privadas sem a permissão de seu proprietário.

Suponha que não houvesse um, mas vários (dezenas?) de grandes postes erguidos na cidade, com o único propósito de evitar a lona monstruosa. Isso não seria totalmente bem-sucedido, já que mesmo com um guarda-chuva, que se assemelharia a um queijo suíço, danos suficientes para tornar a objeção de Tullock poderosa ainda poderiam ser feitos aos habitantes da cidade.

Mas a defesa não fica sem pelo menos mais uma resposta. Em vez de varas estacionárias, ele poderia construí-las de modo a girar no topo. Se assim for, e novamente na suposição de que a tecnologia igual exige alturas iguais para a(s) vara(s) e a lona, isso não reduziria inteiramente a ofensa a um entulho. Tudo dependeria de quão grandes fossem os buracos no queijo “suíço” em relação à sua área total, e se tal queijo “suíço” ainda poderia ser sustentando, e quanto dano aos habitantes abaixo dele seria capaz de gerar.

Em tal cenário, há incerteza pelo menos suficiente para tornar o argumento da privatização de estradas imune à objeção de que a

²⁵ A análise, mas na outra direção, aplica-se ao túnel. Em um caso, a vara seria erguida em uma direção ascendente. No outro caso, apontaria para baixo. Devo este ponto a Matthew Block.

²⁶ Ignoramos o caso em que você ou ele poderiam construir uma vara melhor e mais alta. Assumimos que a tecnologia é igual entre os dois combatentes nesta estranha disputa. Se alguma, a (ligeira) vantagem natural é contra o monstro da lona. Ele tem que construir, não uma, mas quatro varas, de modo a pendurar seu pano gigantesco entre elas; ou, se ele cria um guarda-chuva, que por definição tem apenas um poste, ele tem que construí-lo mais fortemente do que o mero bastão defensivo. Pois ele teria que garantir que fosse forte o suficiente para carregar acres de pano, uma tarefa não exigida pelo defensor.

construção de uma ponte sobre a rodovia de outra pessoa não criaria a antinomia de cidades inabitáveis. Ou seja, o essencial do experimento mental do guarda-chuva não dá uma vitória esmagadora para o lado Tullock do debate. Pode ser que, dadas as vantagens naturais de girar varas sobre a lona, alguém pudesse construir a ponte sobre a rodovia sem estabelecer um princípio de direitos de propriedade privada que desacomodaria indevidamente o morador da cidade.

No entanto, apenas por uma questão de argumentação, e para tornar o argumento pela privatização das estradas o mais difícil possível,²⁷ vamos conceder ao ataque a “vitória” nesta competição. Ou seja, postulamos a noção de que, se alguém pode, impunemente, construir uma ponte sobre a propriedade do proprietário da estrada privada, não há razão para que ele não possa erguer um guarda-chuva monstruoso sobre uma cidade, bloqueando sua luz solar e chuva. Supomos ainda que isso não só seria de grande dano, mas seria intolerável. Com base em nossa discussão sobre postes, lonas, queijo “suíço”, etc., concluímos que é uma violação dos direitos de propriedade privada construir a lona sobre a cidade. Se assim for, devemos também admitir o ponto de Gordon Tullock de que, no que diz respeito a um edifício, uma estrada privada que se estende de Boston a Los Angeles cortaria de fato o país em duas partes, e cada parte da outra. Tudo isso decorre de nossa estipulação.

Mas só se estivermos discutindo uma ponte comum. Felizmente para o argumento em favor da privatização de estradas — na medida em que, conectar o país, depende de saltar sobre a estrada privada — é possível especificar uma ponte de tal maneira a superar essa objeção.

Suponha que a ponte não fosse opaca, mas construída de vidro. Isso permitiria que o sol brilhasse através dela. É claro que ainda haveria um problema com a chuva. Suponha, além disso, então, que a ponte não fosse construída de material sólido, mas sim de uma malha,

²⁷ Vencer debates sobre os corpos de espantalhos é um exercício pouco edificante.

ou grade; desde que os buracos não fossem muito grandes, uma estrada construída dessa maneira poderia suportar o tráfego de veículos e também permitir que a chuva caísse na rodovia abaixo praticamente como cairia de outra forma. Além disso, toda a estrutura poderia ser feita na forma de uma ponte levadiça, caso o proprietário inicial da estrada quisesse transportar uma parcela de grandes dimensões (de grande altura).

Conclusão

O que, então, podemos concluir dessa discussão? A conclusão é que o apoio de Tullock ao socialismo rodoviário precisa fracassar. É sem mérito, em primeiro lugar devido à possibilidade de cruzar sobre por uma ponte, ou passar por sob por um túnel, o proprietário “hostil” da estrada. Em segundo lugar, pode falhar se concluirmos, com base na consideração dos direitos de propriedade privada, que ninguém poderia construir o guarda-chuva sobre a cidade, devido ao poder prático dos polos defensivos. Alternativamente, a visão de Tullock pode ser desconsiderada mesmo que a lona bloqueie o sol e a chuva, desde que isso seja considerado desejável, ou seja, que seja uma economia externa, e não uma deseconomia. Em quarto lugar, e finalmente, não precisamos concordar com o socialismo rodoviário, mesmo que a ofensa seja recebida afirmativamente sobre a defesa da questão da lona, e a lona seja interpretada como uma deseconomia negativa, desde que o viaduto seja uma ponte levadiça, construída de malha de vidro.

Mas o lado de Tullock do debate não está isento de mais uma possível objeção: o proprietário hostil da estrada, como o povo da cidade, pode construir uma série de varas tanto para cima quanto para baixo, na tentativa de evitar a construção de uma passagem por cima (ou por baixo). Mas aqui, ao contrário do caso da cidade, o vencedor claro é o “ataque”; isto é, o proprietário da estrada (defensor) terá que colocar varas em toda a extensão de 3.000 milhas de suas propriedades,

a cada dez pés ou mais, caso contrário, um túnel ou ponte de travessia pode ser construído. Mesmo que lhe concedamos um tempo de dois anos — algo a que ele não tem necessariamente direito — sua tarefa é tremendamente cara e assustadora. Em contraste, tudo o que o “ataque” precisa fazer é ter sucesso uma vez a cada dúzia de quilômetros ou mais, a distância média entre os pontos de acesso em rodovias modernas e de acesso limitado.

Além disso, o aumento da tecnologia necessariamente funciona contra o “defensor”. Suponha que todos os anos as inovações tornam possível estender o comprimento de varas, ou pontes e túneis, por, digamos, dez pés. Isso significaria que o proprietário “monopolista” da estrada teria que passar pelo processo todos os anos, isto é, vencer sua oposição em um comprimento de 3.000 milhas, quando tudo o que a oposição tem a fazer é ter sucesso em algumas centenas de pontos discretos. Por contraste, os defensores nazistas tinham uma tarefa fácil tentando antecipar onde os Aliados iriam desembarcar.

Observe o quão longe os defensores do socialismo rodoviário têm que ir até mesmo para montar um ataque interessante à privatização de rodovias. Em um momento em que dezenas de milhares de pessoas estão sendo mortas²⁸ nas rodovias e estradas da nação, em vez de pedir a privatização, Tullock está, em vez disso, colocando obstáculos filosóficos em seu caminho. Ele faz isso inventando não apenas um cenário condicional e contrafactual, mas tendo a ele concedido, apenas por uma questão de argumento, a razoabilidade de supor que um proprietário de estrada não acolheria positivamente estradas de acesso e viadutos. Isso, é claro, é improvável ao extremo. Contemplamos uma

²⁸ Para uma visão de que isso não se deve ao alcoolismo, ou à velocidade do veículo, ou a qualquer uma das outras dezenas de fenômenos apologeticos para o socialismo rodoviário apresentados como variáveis explicativas, mas sim à falta de privatização, veja Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”; *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s*; “Theories of Highway Safety”; “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”; Rothbard, *For a New Liberty*; Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man*.

ocorrência tão estranha apenas porque ela nos permitiu lutar com algumas objeções altamente teóricas à privatização das estradas. Não devemos, no entanto, perder de vista o quão improvável é a situação com que temos lidado.

Comentário a “Ruas, Pontes, Luz Solar e Propriedade Privada”¹

O artigo dos dois Blocks² refere-se várias vezes à minha posição. Acredito que sua origem foi uma breve conversa que tive com os dois há vários anos. Tenho de admitir que não me lembro exatamente do que foi dito, mas sei qual é a minha posição sobre as estradas privadas e penso que posso defender-me sem muita dificuldade. Há vários itens aqui, um dos quais é a adoção por meio de Rothbard da visão de “apropriação original” do título de terra defendida por Locke. Nessa visão, você obtém o título da terra ocupando terras que ninguém mais é dono e misturando seu trabalho com ela. O problema com isso no mundo atual é que praticamente não há tal terra disponível, então você tem que comprar.

Se você olhar para trás na cadeia de títulos de quase qualquer pedaço de terra existente, você descobrirá que em algum momento no passado houve uma alienação forçada de um proprietário anterior, e você está comprando o título que descende dessa alienação forçada. Isso é particularmente óbvio no caso dos Estados Unidos. Deve-se ressaltar que, em geral, as tribos indígenas que desalojamos haviam algumas gerações anteriores deslocado outras tribos indígenas.

¹ Este capítulo apareceu pela primeira vez como Gordon Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property,’ by Walter Block and Matthew Block”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 4 (dezembro de 1996): 589–92.

² Walter Block e Matthew Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho–setembro de 1996): 351–62.

Locke, o verdadeiro criador do argumento de que se obtém o título misturando seu trabalho a terras sem dono, escreveu a constituição para a colônia da Carolina do Sul, que desalojou vários índios. Era também uma colônia de escravos, embora aparentemente Locke não aprovasse isso.

Mas voltando ao problema rodoviário, talvez seja mais fácil entender se considerarmos a situação quando as ferrovias foram introduzidas. Todos eles seriam construídos em um longo e fino pedaço de terra; portanto, os alvarás ferroviários geralmente tinham restrições ao título completo delas. Os governos estaduais assumiram as regras anteriores para canais e ferrovias. Basicamente, havia uma permissão geral para qualquer um construir outra ferrovia através de uma ferrovia existente, normalmente condenando um direito de passagem às vezes como uma espécie de preço na permissão para construir a ferrovia. É claro que estradas e canais têm os mesmos privilégios.

A extensão desta regra a outras formas de transporte, incluindo o tráfego de pedestres, é óbvia. Quando os dutos e, mais tarde, as linhas elétricas de alta tensão entraram, eles também receberam os mesmos privilégios. Em última análise, uma tecnologia nova e melhorada para mover carvão, minerodutos, foi inventada, que não foi mencionada na legislação existente. Os proponentes foram ao Congresso para ver se conseguiam alterar as leis atuais. Seguiu-se então uma vasta batalha de lobistas em que, infelizmente, as ferrovias venceram para que não tenhamos minerodutos. Ninguém parece ter tentado construir uma ponte muito alta ou perfurar um túnel sob as ferrovias existentes, embora a maioria dos dutos seja construída no subsolo.

A posição dos Blocks é uma posição que eu encontro ocasionalmente a partir do que eu chamo de verdadeiros entusiastas da donidade privada. Eles simplesmente não deixam o governo ter qualquer poder. Os Blocks são como o resto deles na medida em que, por alguma razão obscura, eles pensam que os tribunais não fazem parte do governo. Eles têm os tribunais tomando as decisões de quão longe

para cima ou para baixo a donidade se estende. Por que o tribunal é mais qualificado do que a legislatura não é óbvio. Ambos frequentemente cometem erros ruins.

Tanto para este problema importante, mas fácil, o fato de que, se você tivesse donidade privada e total de estradas, seria possível comprar todas as casas em torno de um determinado terreno útil, digamos a cerca de uma milha quadrada sobre a qual minha casa e várias centenas de outras casas se encontram. Então, cobrando pela travessia de sua propriedade, você pode coletar o valor total do aluguel do terreno fechado.

A propósito, os Blocks parecem pensar que eu acredito que os proprietários das estradas proibiriam as pessoas de atravessar, em vez de lhes cobrarem um pedágio. Uma vez que admiti que não me lembro da conversa em detalhes, é possível que tenha dito algo que pudesse ser assim interpretado. Se assim for, me arrependo.

Permitam-me que passe agora a outro problema no que se refere às estradas privadas, que considero igualmente importante, mas mais difícil de resolver. Não conheço uma solução, mas não tenho provas de que nenhuma exista. Eu normalmente desafio os proponentes de estradas privadas a desenhar um mapa no qual as estradas competitivas são mostradas. Isso é bastante viável com superrodovias. De fato, no momento, algumas pessoas estão construindo essas estradas privadas nos Estados Unidos. Com estes caminhos, pode muito bem acontecer que as economias de escala tornem a concorrência impossível, mas não há como dizer até que tenhamos mais alguma experimentação. Para as superrodovias, não podemos dizer que a propriedade privada não é viável até que tenhamos pelo menos dez anos de experiência.

Nas estradas secundárias a questão é diferente. Repetindo, eu não provei que você não pode ter redes rodoviárias concorrentes, mas nenhuma das pessoas que são a favor disso já cumpriu o meu desafio de produzir um conjunto de redes rodoviárias concorrentes em um

mapa. Eu não gostaria que a única estrada da minha casa fosse de propriedade de um maximizador de renda monopolista.

Note que a estrada poderia ser, como de fato a estrada para a minha casa é, de propriedade de uma associação privada que funciona exatamente como uma aldeia. Eu discuti isso longamente em meu *The New Federalist*.³

Embora a Sunshine Mountain Ridge Homeowners Association, na qual eu moro, tenha sido criada por uma empresa imobiliária privada, ela se comporta como um governo. Há muitos casos semelhantes nos Estados Unidos. Isso é, na verdade, propriedade coletiva, em vez de uma propriedade individual, e funciona através da realização de eleições entre os proprietários individuais.

Em geral, no que diz respeito às estradas de propriedade privada, primeiro não podemos dar-lhes o título completo, e os Blocks não o fazem, pois eles introduzem sua própria ideia de títulos. Este é um problema importante, mas que é fácil de lidar. Nós apenas obrigamos os proprietários de estradas a permitir que as pessoas as atravessem.

O outro problema que penso ser mais difícil, mas que não tenho a certeza de que seja impossível de resolver, é a criação de um sistema rodoviário competitivo. Eu entendo que nem mesmo os Blocks favoreceriam um monopólio que possuísse todas as estradas nas proximidades de suas casas. Em essência, eles seriam convertidos em inquilinos, ou seu senhorio seria.

Estou muito interessado na experimentação neste domínio e, em particular, nos dispositivos agora disponíveis, ao abrigo dos quais as pessoas podem ser cobradas pela utilização das estradas em termos de quanto e quando as utilizam. Mas as estradas devem ser entidades coletivas, a menos que o meu problema de projetar uma rede rodoviária concorrente, mostrado acima, seja resolvido.

³ Gordon Tullock, *The New Federalist* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1994), esp. pp. 9–16

Ruas, Pontes, Luz Solar e Propriedade Privada: Resposta a Tullock¹

Em 1º de setembro de 1992, na reunião da Mont Pèlerin Society em Vancouver, B.C., Canadá, Gordon Tullock se aproximou de meu filho pequeno (então, com quatorze anos) e eu no corredor. Ele tinha um assunto para resolver comigo. Ele afirmou que tinha ouvido que eu era a favor da privatização de estradas, ruas e rodovias, e que, se isso fosse verdade, ele iria me mostrar o erro dos meus caminhos. Confessei que esse era de fato o caso.² Ele começou a expor sua objeção.

Sob a privatização total, ele afirmou, seria possível que uma empresa fosse dono de uma rodovia que se estende de, digamos, Boston a Los Angeles. Concordei. O professor Tullock continuou com a alegação de que seria então possível para o proprietário “dividir o país ao meio”, algo que nem mesmo o sul conseguiu alcançar na Guerra

¹ Este capítulo apareceu pela primeira vez como Walter Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n.º 2/3 (junho–setembro de 1998): 315–26.

² Naquela época eu já havia publicado sobre esse tema: Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38; *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980): 299–330; “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* 912 (1983): 7–10; “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983): 1–34. Subsequentemente publiquei, Walter Block, “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195–207; Walter Block e Matthew Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho–setembro de 1996): 351–62; e Michelle Cadin e Walter Block, “Privatize the Public Highway System”, *The Freeman* 47, n.º 2 (fevereiro de 1997): 96–97.

Civil. Como isso poderia ser realizado? Simplesmente pelo proprietário se recusar a construir saídas ou entradas, ou a permitir que qualquer outra estrada se bisecte à sua, seja construindo uma ponte sobre ela ou um túnel sob ela. Naturalmente, Tullock admitiu à minha resposta inicial, isso não faria muito sentido econômico, já que tal rodovia dificilmente maximizaria os lucros. No entanto, insistiu, seu cenário constituía um *reductio ad absurdum* para a privatização de estradas.

Durante os anos seguintes, meu filho e eu discutimos praticamente nada além desse desafio. Escrevi o resultado de nossas muitas discussões, e publicamos isso como Block e Block.³ A essência de nossa resposta a Tullock foi que seria de fato possível, até plausível, que outros empreendedores construíssem túneis sob essa estrada de “monopólio”, ou pontes sobre ela, e que isso seria totalmente consistente com a noção libertária de direitos de propriedade privada apropriados originalmente.

Agora, em Tullock,⁴ nosso parceiro de debate mais uma vez defendeu sua posição de socialismo rodoviário,⁵ e presumivelmente a

³ Block e Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”.

⁴ Gordon Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property,’ by Walter Block and Matthew Block”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* (1998): zx. Reimpresso no presente volume como capítulo 15 [Comentário a “Ruas, Pontes, Luz Solar e Propriedade Privada”].

⁵ Parece duro, até para mim, caracterizar Gordon Tullock, que fez mais trabalho do que a maioria dos economistas para defender a instituição da iniciativa privada e da livre iniciativa, como um “socialista”. No entanto, o sapato parece se encaixar, pelo menos neste caso. Afinal, ele defende que apenas o governo, e não o mercado, deve ter permissão para ser dono e gerenciar rodovias. Se ele o tivesse feito para praticamente qualquer outro bem ou serviço (por exemplo, aço, correios, automóveis, etc.), não haveria dúvida de que isso seria socialismo. Por que, então, neste caso, parece tão duro caracterizar esses pontos de vista dessa maneira? Talvez tenha a ver com o sentimento generalizado e profundamente arraigado de inevitabilidade das estradas estaduais e a total impossibilidade de quaisquer alternativas privadas. Bons antídotos para esta visão incluem Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”; Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nova York: Macmillan, 1973); William C. Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970); Gerald Gunderson, “Privatization and the

usou para atacar a noção de rodovias privadas e capitalistas que oferecemos em Block e Block.⁶ Digo “presumivelmente”, uma vez que esse é o padrão usual. Quando alguém critica sua visão, e você responde, você geralmente defende sua visão e a usa para criticar as de seu oponente intelectual.

Mas, neste caso, por mais que eu tente, acho difícil discernir em Tullock⁷ qualquer referência ao seu ponto original (estradas privadas poderiam cortar o país pela metade), ou, de fato, qualquer resposta à nossa resposta a essa acusação.

No entanto, sou tradicionalista o suficiente para querer responder ao que pretende ser uma crítica a um artigo meu, embora, neste caso, esta seja apenas uma aproximação muito aproximada da verdade. Acontece que há alguma correspondência entre Tullock⁸ e o meu

19th-Century Turnpike”, *Cato Journal* 9, n.º 1 (primavera/verão de 1989): 191–200; Dan Klein, “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America”, *Economic Inquiry* (outubro de 1990): 788–812; Dan Klein, John Majewski, e Christopher Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *Journal of Economic History* (março de 1993): 106–22; idem, “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860”, *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191–209; Dan Klein e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992): 321–41; idem, “How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (maio de 1993): 113–30; idem, “High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time”, *Policy Study* 170 (novembro de 1993); Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); Gabriel Roth, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, U.K.: Penguin, 1967); idem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Madson Pirie, *Privatization in Theory and Practice* (Londres: Adam Smith Institute, 1986); Robert W. Poole, Jr., *Private Tollways: Resolving Gridlock in Southern California* (Los Angeles: Reason Foundation, 1988); idem, *Privatizing Wisconsin’s Interstate Highways* (Los Angeles: Reason Foundation, 1996), *Policy Study* 203 (abril).

⁶ Block e Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”.

⁷ Gordon Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property,’ by Walter Block and Matthew Block”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 4 (dezembro de 1996): 589–92.

⁸ *Ibid.*

próprio trabalho sobre a privatização de autoestradas; no entanto, isso não se refere a Block e Block,⁹ o alvo presumido de Tullock, mas sim a Block.¹⁰

Com esta introdução, prossigo para uma consideração de Tullock.¹¹

Apropriação Original

Tullock identifica corretamente a fonte de minha própria inspiração para a propriedade privada com os escritos sobre apropriação original de Rothbard, de orientação lockeana.¹² Aqui, a fim de trazer a terra sem dono para a donidade, é preciso “misturar seu trabalho com a terra”, por exemplo, apropriá-la. Mas o professor da Universidade do Arizona¹³ está muito enganado ao afirmar que o princípio da apropriação original não se aplica mais “no mundo atual [...] [já que]

⁹ Block e Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”.

¹⁰ “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads.”

¹¹ Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property’,” by Walter Block and Matthew Block.” Todas as citações de páginas não identificadas referem-se ao artigo.

¹² Veja Rothbard, *For a New Liberty*; Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982): 54, 85–96; veja também Hans-Hermann Hoppe, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); Robert W. McGee, “The Fatal Flaw in NAFTA, GATT and All Other Trade Agreements”, *Northwestern Journal of International Law & Business* 14, n.º 3 (1994): 549–65; Tibor Machan, “A Defense of Property Rights and Capitalism”, em *Introducing Applied Ethics*, Brenda Almon, ed. (Oxford, Inglaterra: Blackwell, 1995), 260–71; e Bruce L. Benson, “The Impetus for Recognizing Private Property and Adopting Ethical Behavior in a Market Economy: Natural Law, Government Law, or Evolving Self-Interest”, *Review of Austrian Economics* 6, n.º 2 (primavera de 1993): 4380.

¹³ No momento da redação deste artigo, Tullock era professor da University of Arizona. No entanto, atualmente, em 2007, ele está localizado na George Mason University.

[...] praticamente não há tal terra [sem dono] disponível, então você tem que comprar.”¹⁴

Em primeiro lugar, há vastas extensões de terra que nunca foram apropriadas no norte do Canadá, na Sibéria e no Alasca, para não falar da Antártida. E isso também se aplica ao gigantesco Saara e outros desertos da África, Rússia, China e outros lugares. Em segundo lugar, há grandes extensões de terra a oeste do Mississippi que são reivindicadas pelo governo dos EUA e administradas pelo Bureau of Land Management. Essas, também, nunca foram apropriadas. Quando e se chegarmos à sociedade livre do capitalismo, ainda há caminhos de avião e ponte, que poderiam ser possuídos, bem como direitos subterrâneos, para mineração e tunelamento. Em quarto lugar, mesmo que fosse verdade que não havia absolutamente mais terra na superfície da Terra¹⁵ que não tivesse dono, portanto, se você quisesse possuir parte dela “você tem que comprar”, a teoria da apropriação original ainda seria relevante para considerações de política pública. Por exemplo, é com base na apropriação original que os libertários decidem questões de reparação.¹⁶

Tullock parece atacar a teoria da apropriação original como baseada no roubo: “se você olhar para a cadeia de títulos de quase qualquer pedaço de terra existente, descobrirá que algumas vezes no passado houve uma disposição forçada de um proprietário anterior.”¹⁷ Isso, infelizmente, não pode ser negado. É um comentário triste, no entanto, não sobre a apropriação de terras, mas sobre a desumanidade do homem para com o homem.

¹⁴ Tullock, citado no cap. 15, p. 327.

¹⁵ Passamos por cima do fato de que, de acordo com a teoria da apropriação original, os oceanos, mares, rios e lagos do planeta também são um jogo justo. Além disso, isso se aplica à Lua, a Marte, aos asteroides e, de fato, a qualquer outro imóvel, que pode um dia se tornar disponível para utilização humana.

¹⁶ Veja Walter Block, “On Reparations to Blacks for Slavery”, *Human Rights Review* 3, n.º 4 (julho-setembro de 2002): 53-73.

¹⁷ Gordon Tullock, citado no cap. 15, p. 327.

Além disso, ele se opõe a essa doutrina com base no fato de que alguns de seus proponentes, por exemplo, Locke, “escreveram a constituição para a colônia da Carolina do Sul, que desalojou [pela força] vários índios”.¹⁸ Isso, também, falha como crítica, uma vez que não passa de um argumento *ad hominem*. Stalin, presumivelmente, acreditava que $2+2=4$. O fato de ele ter acreditado nisso não lança mais dúvidas sobre esse truísmo matemático do que qualquer coisa negativa que possa ser dita sobre Locke¹⁹ mina a apropriação original.

Como vimos, essa doutrina ainda é importante nesses casos, talvez ainda mais, pois pode apontar na direção de reparações justificadas por tais delitos passados.²⁰

Ferrovias e Canais

Professor Tullock nos oferece uma breve história econômica das ferrovias e canais dos EUA. “Basicamente, havia uma permissão geral para qualquer um construir outra ferrovia através de uma ferrovia existente, normalmente condenando um direito de passagem.”²¹ E idem

¹⁸ Ibid.; material entre colchetes adicionado.

¹⁹ É difícil entender por que devemos culpar Locke pelas ações dos sul-carolinenses.

²⁰ O ponto de partida libertário em todos esses casos é que a posse é nove décimos da lei; por exemplo, o ônus da prova recai sobre aqueles que transformariam os títulos de propriedade existentes. Isso é lamentável para os índios, que não mantinham registros escritos, e para os roubos ocorridos na antiguidade, para os quais nenhum registro escrito sobreviveu, uma vez que será ainda mais difícil arcar com esse fardo. No entanto, a teoria libertária da apropriação original pode muito bem ter implicações importantes para o roubo mais recente, como o que ocorreu com os nipo-americanos durante a Segunda Guerra Mundial, e até mesmo para os filhos de escravos negros na América, que poderiam razoavelmente reivindicar o que é agora propriedade dos filhos dos proprietários de plantações do sul que se beneficiaram dessa indignação (sobre isso veja Walter Block, “On Reparations to Blacks for Slavery”, *Human Rights Review* 3, n.º 4 (julho–setembro de 2002): 53–73; Walter Block, Geoffrey Brennan e Kenneth Elzinga, eds., *Morality of the Market: Religious and Economic Perspectives* (Vancouver: Fraser Institute, 1985); e Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press): 54, 85–96.

²¹ Tullock, cap. 15, p. 328.

para estradas e canais. Até aqui, tudo bem. Mas então, ele concluiu a partir dessa situação que: “Ninguém parece ter tentado construir uma ponte muito alta ou perfurar um túnel sob as ferrovias existentes.”²² É claro que ninguém em sã consciência consideraria fazer tal coisa quando o governo estivesse pronto para violar os direitos privados por meio da condenação. Qualquer um que o fizesse tenderia a falir a si mesmo, enquanto seus concorrentes se aproveitariam do poder coercitivo do Estado.

Mas isso não contraria de forma alguma o ponto levantado em Block e Block,²³ como Tullock implica. Nosso ponto era apenas que, se um proprietário de rodovia se recusasse a permitir “violações” em sua estrada (por exemplo, rampas de entrada e saída — trevos — para que o tráfego pudesse fluir para o norte e para o sul, mesmo em face de uma rodovia de leste a oeste, de oceano para oceano), então poderia muito bem pagar para que outras empresas rodoviárias se envolvessem em grandes despesas extras de ponte ou túnel necessárias para superar essa dificuldade. A crítica de Tullock foi totalmente hipotética ao nosso modelo de donidade privada das estradas. Assim, é dar um certo golpe baixo afirmar que uma vez que na realidade “[n]inguém parece ter tentado construir uma ponte muito alta ou perfurar um túnel sob [uma] ferrovia existente”²⁴ e isso impacta negativamente o nosso ponto.

Verdadeiros Entusiastas da Donidade Privada

Tullock caracteriza: “A posição dos Blocks como sendo a de verdadeiros entusiastas da donidade privada. Eles simplesmente não deixam o governo ter qualquer poder.”²⁵ Isso, presumivelmente, ele não quer dizer como um elogio. Estranho, isso, vindo da caneta, bem, do

²² Ibid.

²³ Block e Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”.

²⁴ Tullock, cap. 15, p. 328.

²⁵ Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property’”, p. 590.

processador de texto, de um economista celebrado como um defensor do livre mercado. Acontece que esta é uma representação muito precisa dos pontos de vista de um dos autores que ele está criticando, mas apenas uma aproximação aproximada do outro. De qualquer forma, é um pouco fora do ponto de Block e Block,²⁶ que deveria mostrar não que seria imprudente dar ao governo qualquer poder, mas apenas controle sobre estradas, ruas e rodovias. Certamente, objetar à nacionalização das rodovias,²⁷ à monopolização pelo governo, não deve contar como um “entusiasmo”, ou seja, o sinônimo arcaico de “histórico”.

E o que dizer da acusação de que eu e o meu coautor “achamos que os tribunais não fazem parte do governo”? De acordo com Tullock, isso ocorre porque “temos os tribunais tomando as decisões de quão longe a donidade se estende para cima ou para baixo”, em vez de confiar na legislatura, que tem um histórico igualmente pobre de cometer “erros ruins”.²⁸ Em nenhum lugar aceitamos a opinião, realmente, de que os tribunais não fazem parte do governo. Também não desejamos que decidam as extensões de donidade. Em vez disso, favorecemos a visão de que isso seja determinado com base na apropriação original: você só pode possuir tão longe para baixo ou para cima quanto com que puder misturar seu trabalho. É claro que alguma instituição tem de interpretar isso; e quem mais senão os tribunais? A legislatura, em contraste, não está no negócio de aplicar a lei natural (apropriação original), mas sim de promulgar nova legislação. No que me diz respeito, já tivemos mais do que o suficiente deste último; poderíamos nos sair bem com um pouco do primeiro.

²⁶ Ibid.

²⁷ Responsável pela morte de cerca de 30.000 ou mais americanos anualmente por muitas décadas, veja Walter Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979).

²⁸ Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property’”, p. 590.

O Bloqueio

O professor Tullock acusa: “se você tivesse donidade privada e total das estradas, seria possível comprar todas elas em torno de um determinado terreno.” Em caso afirmativo, o proprietário poderia “coletar o valor total do aluguel do terreno fechado”.²⁹ Este mesmo ponto foi antecipado no meu artigo de 1979. Foi assim que eu abordei isso:

Em terceiro lugar, no caso raro de um reduto que possua um terreno absolutamente essencial, é sempre possível construir uma ponte sobre este terreno ou um túnel por baixo dele. A donidade da terra não consiste em direitos de propriedade até o céu ou até o núcleo da terra; o proprietário não pode proibir que aviões passem por cima, nem pode proibir uma ponte sobre sua terra, desde que não interfira no uso de sua terra. Embora muito mais caras do que uma estrada de superfície, essas opções novamente colocam um limite superior no preço em que o retentor pode insistir.³⁰

Neste ponto, eu só acrescentaria que o tratamento de Tullock sofre de ser estático em oposição a um tratamento dinâmico. Ou seja, ele trata o problema como ocorrendo depois que o proprietário preso

²⁹ Ibid. Nosso autor afirma: “Aliás, os Blocks parecem pensar que eu acredito que os proprietários das estradas proibiriam as pessoas de atravessar em vez de cobrar-lhes um pedágio”. Ele agora se arrepende de dizer qualquer coisa que seria assim interpretada. Mas ele não precisa. Ele afirmou isso em nossa conversa, não tão provável quanto ao que o proprietário privado faria, mas o que ele poderia fazer, o melhor para refutar nossa noção de donidade privada da estrada. Obviamente, qualquer proprietário racional de estradas em busca de lucro não faria tal coisa. Mas ele certamente teria o poder de fazê-lo se quisesse, sob as disposições legais de uma sociedade livre orientada para os direitos de propriedade privada, que permitisse a donidade privada. Foi o ônus de Block e Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, mostrar que, mesmo neste cenário improvável, o argumento pela privatização não precisa ser envergonhado.

³⁰ Veja Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, p. 218.

construiu sua casa. Agora, com efeito, ele deve ceder todo o seu valor ao dono da estrada invasor. Se nosso autor tivesse parado para perguntar sobre as motivações do proprietário para a construção em primeiro lugar, ele teria percebido que a corporação rodoviária teria que seduzi-lo a fazer isso. E a única maneira de realizar essa tarefa seria assegurando-lhe contratualmente que nunca faria tal coisa.

O Mapa Rodoviário

Tullock “normalmente desafia os proponentes de estradas privadas a desenhar um roteiro no qual as estradas competitivas são mostradas”. Isso é possível, admite, no caso de rodovias de acesso limitado, mas não poderemos dizer com certeza “até que tenhamos pelo menos dez anos de experiência”. No entanto, temos tido rodovias com pedágio de acesso limitado por séculos! De fato, as primeiras rodovias eram estradas privadas com pedágio.³¹ Certamente, de acordo com esse cronograma, há muito tempo teríamos obtido as informações necessárias para responder a essa pergunta.³²

É inteiramente outra questão, para Tullock, quando se trata de “estradas menores”, pelas quais presumo que ele se referia a ruas da cidade, atalhos, becos, avenidas, pistas, etc. Aqui, ele repete seu

³¹ Veja Block, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, Klein, “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America”, Klein, Majewski, e Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”; idem, “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860”, Klein e Fielding, “Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”; idem, “How to Franchise Highways”.

³² Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property’”, p. 590. Não se pode negar que as rodovias com pedágio privadas só começaram séculos atrás, mas não permaneceram no negócio durante todo esse tempo. Elas falharam, em sua maior parte, quando o governo se recusou a defender a lei contra o roubo de serviços, não punindo aqueles que evitavam o pagamento pelo uso da estrada. No entanto, essas estradas privadas duraram muito mais do que meros dez anos. Além disso, se contarmos as ferrovias como “estradas”, então temos outra grande fonte de informação empírica do tipo que Tullock está procurando.

“desafio”, que “ninguém jamais conheceu” para ilustrar esse esquema em um mapa. E ele ressalta a importância de fazer exatamente isso: “Eu não gostaria que a única estrada da minha casa fosse de propriedade de um maximizador de renda monopolista.”³³

Existem duas definições alternativas concorrentes de competição e monopólio, que têm crédito na literatura econômica. De acordo com a definição mainstream ou neoclássica,³⁴ a concorrência exige que um bem homogêneo seja vendido por milhares de pequenos “concorrentes”, cada um dos quais ganha lucro zero, uma vez que há informações completas sobre todos os aspectos do negócio e a entrada e saída são gratuitas. Elementos monopolistas entram sempre que qualquer uma dessas condições está faltando completamente ou mesmo se são atenuadas. Não há maneira possível de que as estradas privadas possam ser competitivas nesse sentido. De fato, há sérias dúvidas se alguma indústria pode se encaixar nessa conta. A principal razão para esta definição é apoiar a legislação antitruste.

Felizmente, existe uma definição completamente diferente de concorrência e monopólio, muito mais razoável. Na posição austríaca,³⁵

³³ Ibid.

³⁴ O que não precisa ser citado, uma vez que é tão prevalente na profissão.

³⁵ Para uma crítica austríaca da teoria neoclássica do monopólio, veja Dominick Armentano, *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure* (Nova York: Wiley, 1982); Dominick Armentano, *Antitrust Policy: The Case for Repeal* (Washington, D.C.: Cato Institute, 1991); Don Armstrong, *Competition vs. Monopoly* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Walter Block, “Coase and Demsetz on Private Property Rights”, *Journal of Libertarian Studies* 1, n.º 2 (primavera de 1977); Walter Block, *Amending the Combines Investigation Act* (Vancouver, B.C.: The Fraser Institute, 1982); idem “Libertarianism vs. Libertinism”, *Journal of Libertarian Studies* 11, n.º 1 (outono de 1994); Donald Boudreaux e Thomas J. DiLorenzo, “The Protectionist Roots of Antitrust”, *Review of Austrian Economics* 6, n.º 2 (1982): 81–96; Jack High, “Bork’s Paradox: Static vs Dynamic Efficiency in Antitrust Analysis”, *Contemporary Policy Issues* 3 (1984–1985): 21–34; Fred McChesney, “Antitrust and Regulation: Chicago’s Contradictory Views”, *Cato Journal* 10 (1991); Murray N. Rothbard, *Power and Market: Government and the Economy* (Menlo Park, Calif.: Institute for Humane Studies): cap. 1 e pp. 87–90; William F. Shugart II, “Don’t

uma indústria competitiva é aquela em que há entrada livre (não sem custos!); ou seja, não existe nenhuma lei que proíba os recém-chegados de participar. Quantas empresas realmente optam por realizar negócios, e que proporção do total de vendas da indústria, emprego, lucro ou qualquer outra coisa que elas representem, é estritamente irrelevante. Uma indústria pode ser competitiva nesse sentido com uma, duas, uma dúzia, cem ou mil empresas nela, desde que não haja entrada restrita. Em contraste, um monopólio é uma companhia que goza de barreiras legais, que mantêm de fora concorrentes atuais e potenciais.

Ficará claro a partir desta definição austríaca que as estradas monopolistas são necessariamente governamentais, enquanto as competitivas são necessariamente privadas. Assim, Tullock, em seu medo de um dono de estrada monopolista em torno de sua casa, está bastante equivocado. Ele já vive cercado por um deles!

Mas e quanto ao medo desse autor de que o “maximizador de renda monopolista” se aproveitasse dele cobrando-lhe preços tão altos pelo acesso à sua casa que todo o valor dela seria dissipado? Como vimos, isso é um não-problema. Se um proprietário de estrada privada cercar completamente a casa de Tullock, é claro, ninguém mais pode competir, mas isso seria devido ao fato de que os direitos de propriedade privada relevantes já seriam detidos e, portanto, não estariam disponíveis para outro concorrente. Como não haveria entrada legalmente proibida, além disso, o cenário de Tullock contaria, para o austríaco, como competitivo. No entanto, é extremamente improvável que qualquer proprietário de casa se coloque em tal posição sem obrigar contratualmente esse proprietário de estrada competitivo a especificar um preço atraente, por exemplo, competitivo para o acesso antes de

Revise the Clayton Act, Scrap It!”, *Cato Journal* 6 (1987): 925; Fred L. Smith, “Why Not Abolish Antitrust?”, *Regulation* (janeiro–fevereiro de 1983): 23.

comprar a casa em questão. Assim, a competição plena assume o sentido dinâmico austríaco — não o sentido estático e neoclássico.³⁶

“Governos” Privados

O próprio Tullock menciona ainda outro cenário competitivo: sua própria “Sunshine Mountain Ridge Homeowners (sic) Association”.³⁷ Esta é competitiva precisamente no sentido especificado. A Sunshine Association teve que competir com todos os outros condomínios do bairro, a fim de atrair Tullock, o aspirante a proprietário. Apesar de ser uma preocupação privada de propriedade de estradas, eles devem ter garantido ao nosso autor que lhe seria permitido o acesso à casa que estavam tentando vendê-lo; ele não teria feito a compra a menos que o acordo do pacote (casa mais acesso) valesse mais para ele do que o preço de venda.

Será que Tullock admite a derrota, uma vez que aqui está o caso quintessencial do que Block e Block³⁸ especificaram: uma empresa viável, privada e competitiva proprietária de estradas que não explora seus clientes? Não. Em vez disso, ele afirma que Sunshine “se comporta como um governo”. Apresenta “donidade coletiva [...] e funciona através da realização de eleições entre os proprietários individuais”.³⁹

Em outras palavras, quando seu desafiante é encontrado (eu posso desenhar um “mapa” das estradas privadas de Sunshine que não são rodovias de acesso limitado, mas sim artérias de tráfego “menores”), ele tenta escapar ileso. Isso realmente não vai adiantar. A Sunshine Association não é mais como um governo do que um peixe é como uma bicicleta. Sim, ambos organizam eleições. Mas o mesmo acontece com

³⁶ Esta não é, naturalmente, a competição “perfeita” do neoclássico. É a competição rival dos austríacos.

³⁷ Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property’”, p. 591.

³⁸ Block e Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”.

³⁹ Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property’”, p. 591.

o clube local de xadrez, de bridge ou de floricultura. Tullock também os caracterizaria como governamentais? Eu não duvidaria.

Qualquer um que possa descaracterizar tanto a realidade econômica política a ponto de rotular um clube privado, uma associação totalmente voluntária, como um governo, é capaz de praticamente qualquer coisa.

Afirma Schumpeter a este respeito:

o estado tem vivido de uma receita que estava sendo produzida na esfera privada para fins privados e teve que ser desviada destes propósitos pela força política. A teoria que interpreta os impostos como análogas às mensalidades de clube ou à compra dos serviços de, digamos, um médico, só prova o quão distante essa parte das ciências sociais está dos hábitos científicos da mente.⁴⁰

Há todo um mundo de diferença entre as mensalidades de clube ou as taxas de entrada “impostas” pelos Sunshines do mundo e os impostos cobrados pelo governo. No primeiro caso, eles vendem a Tullock uma casa e o direito de usar sua estrada; mas esta é a sua própria propriedade privada, e eles têm todo o direito de pedir o preço que desejarem. Neste último caso, o governo força os Tullocks do mundo a pagar impostos por “serviços” que eles podem ou não querer. Se eles se recusarem a entrar neste “acordo”, eles são ameaçados de encarceramento.

Mas o governo não é como um clube gigantesco, no qual todos nós inicialmente concordamos com a constituição, sob a qual o governo nos pede para manter a nossa parte da barganha e pagar quaisquer impostos (mensalidades de clube) que a maioria decida? Nem um pouco. Esta resposta simplesmente não está disponível para Tullock. O simples fato da questão é que nenhum de nós que vivemos agora, nem mesmo ninguém no início dos Estados Unidos, assinou qualquer

⁴⁰ Joseph A. Schumpeter, *Capitalism, Socialism and Democracy* (Nova York: Harper, 1942): 198; grifo nosso.

documento desse tipo.⁴¹ Não damos consentimento voluntário ao governo simplesmente continuando a viver onde estamos e a pagar impostos? Não mais do que consentiríamos com um ladrão de estrada,⁴² pagando-o por estarmos sob a ameaça de uma arma; não mais do que daríamos o nosso consentimento ao roubo nas cidades do interior, ao continuar a viver nestas áreas perigosas.

Compulsão

Tullock tem uma resposta fácil para a pergunta que ele fez para si mesmo. Existe um problema com um proprietário privado “monopolista” (para os austríacos, uma verdadeira contradição em termos)? Bem, então, “nós apenas obrigamos os proprietários de estradas a permitir que as pessoas as atravessem”.⁴³ Quão conveniente, pelo menos para o que compele, se não para o compelido. Mas como conciliar isso com uma reputação muito alardeada como defensor do livre mercado?

De acordo com Tullock, “nem mesmo os Blocks favoreceriam um monopólio que possuísse todas as estradas nas proximidades de suas casas. Em essência, eles seriam convertidos em inquilinos, ou seu senhorio seria.”⁴⁴ Já vimos o quão inócua é a donidade da Sunshine Association sobre tais ruas.

Em qualquer caso, o que há de errado em alugar casas, se essa é a preferência do proprietário privado de rua “monopolista”? Alternativamente, se os ocupantes das casas querem ser donos, não alugar, tudo o que precisam fazer é patrocinar uma empresa rodoviária

⁴¹ Um punhado de homens assinou a Declaração de Independência, um documento muito diferente. Mesmo que esses poucos tivessem assinado a própria Constituição, como isso poderia comprometer os milhões de outros vivos na época a serem membros do “clube”?

⁴² Lysander Spooner, *No Treason* (Larkspur, Colo.: Pine Tree Press, [1870] 1966).

⁴³ Tullock, “Comment on ‘Roads, Bridges, Sunlight and Private Property’”, p. 591.

⁴⁴ *Ibid.*

*Ruas, Pontes, Luz Solar e Propriedade Privada:
Resposta a Tullock*

privada de “monopólio” diferente. Deste modo, a concorrência é exercida nesta indústria.

Quem é Responsável pelas Mortes no Tráfego?

Vamos postular, mesmo que apenas por uma questão de argumento,¹ que a causa das mortes nas estradas é a má gestão governamental, e não a ladainha usual de explicações (por exemplo, excesso de velocidade, embriaguez ao volante, mau funcionamento do veículo, erro do motorista, mau tempo, etc.) Cerca de 40.000 pessoas perdem a vida a cada ano nas rodovias dos EUA.² O governo, sob essas suposições, é responsável por todas elas? Uma crítica a essa tese é que a gestão burocrática não é de todo tão responsável, pois se o Estado não estivesse encarregado de gerenciar as artérias de transporte veicular, a iniciativa privada o faria. Neste caso, teríamos de subtrair o número de vítimas mortais ao abrigo destas disposições institucionais alternativas das estatísticas atuais. Então, o planeamento central seria responsável por menos mortes, se, em condições de mercado, menos pessoas morressem, ou, talvez, nenhuma, se mais mortes ocorressem nessas condições. Por exemplo, se sob o capitalismo *laissez-faire* para estradas, digamos, 50.000 pereceriam; então, longe de o governo ser responsável por qualquer morte, ele seria creditado por economizar 10.000 por ano. Alternativamente, suponha que, com as empresas de rodovias de propriedade privada gerenciando esse recurso, apenas 15.000 perderiam suas vidas. Então, subtraindo esse montante do número existente ($40.000 - 15.000 = 25.000$), deduzimos que o governo foi responsável por matar apenas 25.000, não 40.000 pessoas.

¹ Muitos dos outros capítulos deste livro fazem precisamente este ponto. Aqui, então, nós apenas assumimos que seja verdade.

² Para as estatísticas oficiais, veja <http://www.publicpurpose.com/hwyfatal57+.htm>.

Quem é Responsável pelas Mortes no Tráfego?

Vamos agora tentar analisar esta situação e colocar a culpa pelas mortes nas estradas onde ela pertence. Culpamos não por culpar, mas sim na tentativa de melhorar as condições. Dificilmente poderemos melhorar se não formos claros quanto à causa desta calamidade de mortes na estrada.

Então, é provável que a iniciativa privada seja administrada de forma mais eficiente a esse respeito do que o setor público e, assim, mate menos pessoas? É difícil chegar definitivamente a tal conclusão, uma vez que o que estamos envolvidos é uma condicional contrafactual: atualmente, o governo é dono e administra as estradas. Mas *se* não fosse assim, e *se*, em vez do status quo, de alguma forma os empreendedores assumissem essas rédeas, *então* qual seria o número de mortos nas estradas? Para perceber a dificuldade de tal extrapolação, imagine o cenário em que os relógios de pulso sempre foram fabricados pelo governo, e agora o setor privado estivesse prestes a assumir. As perguntas viriam grossas e rápidas, sem resposta óbvia: quantas empresas entrariam nesse negócio? Quais seriam seus lucros? Onde elas se localizariam? As pulseiras seriam feitas de couro ou metal, e essas duas indústrias seriam verticalmente integradas ou não (por exemplo, uma empresa fabricaria a primeira e outra a segunda, ou ambas estariam sob os auspícios de apenas uma empresa)? Que proporção de relógios apresentaria Mickey Mouse, seria à prova d'água ou apresentaria cronômetros? Esses relógios seriam vendidos imediatamente ou dados como presentes para pessoas que abrissem contas bancárias? A razão pela qual essas perguntas não podem ser respondidas de antemão é porque são essencialmente questões empreendedorais, não econômicas. As respostas só podem surgir em um mercado, e não podem ser previstas por não participantes do mercado, como economistas.

Apesar das considerações anteriores, no entanto, mesmo que nenhuma resposta exata possa ser obtida, pode ser possível perfurar a

névoa em algum pequeno grau e obter alguma medida de informação, algumas estimativas aproximadas.

Por um lado, é extremamente provável que os mercados rodoviários superem os burocratas; eles fazem isso, afinal, em todas as áreas de empreendimento para as quais existem estatísticas comparáveis.³ De fato, há até uma regra de “dois para um” que emana dessa literatura:⁴ para cada dólar gasto pela iniciativa privada para deslocar uma tonelada de lixo, pavimentar uma determinada distância de estrada ou oferecer uma determinada quantidade de proteção contra incêndios, fazer esse trabalho através do setor público custará dois dólares. Se pudermos extrapolar desse fenômeno para as mortes nas rodovias e traduzir diretamente da economia de custos em vidas salvas, então, empregando a regra do “dois para um”, chegamos ao resultado

³ Diz William L. Megginson e Jeffrey M. Netter, “From State to Market: A Survey of Empirical Studies on Privatization”, *Journal of Economic Literature* 39 (junho de 2001): 380: “A pesquisa agora apoia a proposição de que as empresas privadas são mais eficientes e mais lucrativas do que as empresas estatais comparáveis.”

⁴ De acordo com E.S. Savas, *How to Shrink Government: Privatizing the Public Sector* (Chatham, N.J.: Chatham House Publishers, 1982), p. 93: “o custo do serviço municipal (de coleta de resíduos sólidos é de) 61 a 71 por cento maior do que o custo [...] de cobrança de contratos.” Afirmou Steve H. Hanke, “Money and the Rule of Law in Ecuador”, discurso dado em Quito, Equador (outubro de 2003): “O custo público incorrido no fornecimento de uma determinada quantidade e qualidade da produção é cerca de duas vezes maior do que a provisão privada. Este resultado ocorre com tal frequência que deu origem a uma regra de ouro: ‘a regra burocrática de dois’.” Para mais sobre isso, Steve H. Hanke, “Privatization”, em James Eatwell, Murray Milgate e Peter Newman, eds., *The New Palgrave: A Dictionary of Economics* (Londres: Macmillan Press, 1987), pp. 976–77. Para mais comparações de custos, tudo com ataques ao setor público, veja James T. Bennett, *Better Government at Half the Price* (Boston: Gree Hill Publishing, 1980); Thomas Borcherding, ed., *Budgets vs. Bureaucrats: The Sources of Government Growth* (Durham, N.C.: Duke University Press, 1977); James T. Bennett e Thomas DiLorenzo, “On Weather Forecasting”, *Journal of Labor Research* (1983); idem, *Unfair Competition: The Profits of Non-Profits* (Nova York: Hamilton Press, 1989); Robert Poole, *Cutting Back City Hall* (Nova York: Reason Press, 1976); E.S. Savas, “Refuse Collection”, *Journal of Urban Analysis* (1979).

Quem é Responsável pelas Mortes no Tráfego?

de que, sob controle privado, as mortes serão reduzidas pela metade, de 40.000 para 20.000.

Qual é a evidência para essa afirmação de “dois para um”? Khursheed e Borcharding⁵ afirmam:

Scottsdale (Arizona) economiza quarenta e sete por cento em custos ao contratar serviços de proteção contra incêndios. Em outras palavras, se Scottsdale tivesse optado por ter o setor público fornecendo sua proteção contra incêndios, os custos de produção teriam quase dobrado.⁶

Existe alguma razão para acreditar que as vantagens privadas/públicas seriam ainda mais pronunciadas na gestão de ruas e rodovias do que nos bens e serviços mais pedestres, como administrar uma linha de ônibus ou entregar o correio? Existem, existem sim. O primeiro motivo é tremendamente mais complicado do que o segundo. Às vezes é dito “X é muito complicado para ser deixado para o mercado”. Na verdade, o oposto é o caso. Se há uma função simples, como, talvez, administrar uma barraca de limonada, algo que qualquer criança de sete anos de idade meio competente poderia realizar, então, talvez, o aparato estatal pudesse isentar-se não tão mal no fornecimento dessa bebida.⁷ Em outras palavras, se devemos nacionalizar ou municipalizar um determinado número de itens, então, sem dúvida, seria melhor entregar aos burocratas itens tão simples e sem importância como limonada, elásticos, cliques de papel e afins, reservando provisões mais importantes e complexas, como rodovias, ao setor privado sempre mais eficiente. Voltando às nossas tentativas de calcular a eficiência relativa do empreendimento público e privado, se

⁵ Aayisha F. Khursheed e Thomas E. erding, “Organizing Government Supply: The Role of Bureaucracy”, em Fred Thompson e Mark T. Green, eds., *Handbook of Public Finance* (Nova York: Marcel Dekker, 1998): 46–47.

⁶ Veja sobre isso também R. Ahlbrandt, “Fire Protection”, *Public Choice* (1973).

⁷ Embora a pergunta certamente surja: “Você compraria limonada do governo?”

houver uma regra de dois para um que opere em relação à facilidade de fornecimento de produtos e serviços, então talvez essa regra possa ser alterada para uma regra de três para um para bens difíceis, como o transporte de superfície. Se assim for, então, de acordo com nossos cálculos, as mortes nas rodovias seriam reduzidas para um terço de seu nível atual, e passaríamos de 40.000 para 13.334.⁸

Podemos, no entanto, ir ainda mais longe do que isso nessa direção, muito mais longe. Bennett e DiLorenzo (1983) relatam que, no que diz respeito à previsão do tempo, os custos do setor privado são apenas cerca de 28% do que os meteorologistas do governo federal fazem. Se pudermos extrapolar a partir deste (aproximadamente) quatro para um pedaço de evidência empírica em um campo muito diferente de esforço para as fatalidades no trânsito, as mortes podem ser cortadas de um horrendo 40.000 para “meras” 10.000.

Mas essa não é de forma alguma a maneira como White vê as coisas. Ele afirma:

Block [...] tenta [...] fixar [...] a culpa de todas as mortes nas rodovias no governo. O argumento [...] consiste em duas partes relacionadas: 1) todas as mortes nas rodovias podem ser *causalmente* atribuídas à gestão governamental; (2) o governo é *moralmente responsável* por essas mortes. [...]

A taxa de mortalidade nas rodovias seria *zero* sob um sistema de donidade privada das estradas? Há boas razões econômicas para suspeitar que não. [...] Atualmente, não é zero em parques de diversões privados, ou em corridas de rua privadas, ou em viagens aéreas privadas. Se não podemos então atribuir *todas* as mortes nas rodovias à administração governamental das rodovias, quantas podemos atribuir assim? Acho impossível dizer, pois é impossível saber *a priori* qual seria a taxa de mortalidade sob donidade e gestão privadas. Não me parece tão

⁸ Será facilmente apreciado que esses números sejam usados apenas para fins ilustrativos e não tenham base em nenhuma estatística real.

implausível supor que ela possa ser ainda maior do que a taxa atual.⁹

Vamos primeiro nos concentrar na atribuição. Vamos propor a alegação de que os governos assassinaram cerca de 173 milhões de seus próprios cidadãos no século passado e que, especificamente, a divisão parcial foi a seguinte: Mao, 60 milhões; Stalin 20 milhões; Hitler, 11 milhões; Pol Pot, 2 milhões. Suponha, *arguendo*, que todos esses números¹⁰ sejam verdadeiros. Seguindo a lógica de White, não seríamos capazes de fazer tal atribuição. Por que? Porque todos esses valores ignoram condicionais contrafactuais. A saber, se esses governos não tivessem continuado em suas várias fúrias assassinas, algumas dessas pessoas, certamente, teriam morrido em qualquer caso. Alguns teriam perecido, meramente, de velhice. Outros teriam morrido de doenças completamente alheias à má gestão estatista e, portanto, não poderiam ser justamente atribuídos às suas panaceias de medicina socializada, por exemplo.

O argumento de White, em outras palavras, é um uso indevido do conceito de “atribuição”. Na minha opinião, não há necessidade alguma de se referir a tais condicionais contrafactuais. Se Hitler, por exemplo, assassinou 11 milhões de pessoas, então, de toda forma, ele matou 11 milhões de pessoas. O fato de que, digamos, um milhão deles teria morrido na meia década que o regime nazista levou para realizar esse

⁹ Lawrence H. White, “Comment on Block”, manuscrito não publicado, p. 1.

¹⁰ Veja sobre isso Robert Conquest, *The Great Terror* (Edmonton, Alberta: 1990); *ibid.*, *The Harvest of Sorrow* (Nova York: Oxford University Press, 1986); Stephane Courtois, Nicolas Werth, Jean-Louis Panne, Andrzej Paczkowski, Karel Bartosek e Jean Louis Margolin, *The Black Book of Communism: Crimes, Terror, Repression*, trad. do francês por Jonathan Murphy e Mark Kramer (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1999); R.J. Rummel, *Death by Government* (New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 1994); *ibid.*, *Democide: Nazi Genocide and Mass Murder* (New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers, 1992); *ibid.*, *Statistics on Democide* (Charlottesville, Va.: Center on National Security and Law, University of Virginia, 1997).

massacre está completamente fora de questão. Eles obliteraram 11 milhões, *maldição*, não 10 milhões.

Mas não precisamos recorrer a assassinos em massa de uma escala gigantesca para mostrar que White interpreta mal o que é “atribuir” a responsabilidade por um ato a alguém. Aplica-se também a assassinos em massa moderados. Janet Reno assumiu a responsabilidade pelo assassinato injustificado de cerca de 86 inocentes, incluindo mulheres e crianças em Waco,¹¹ assim como Tim McVeigh por 168 pessoas, incluindo também mulheres e crianças, no Murrah Federal Building, em Oklahoma City.¹² Talvez — provavelmente, até — alguns deles teriam morrido de causas naturais se esses atos nefastos não tivessem ocorrido. No entanto, ainda “atribuímos” *todos os 86* a Reno, e *todos os 168* a McVeigh, apesar dessa possibilidade alternativa. Portanto, não há necessidade alguma de determinar a condicional contrafactual de quantas pessoas teriam perecido nas estradas da nação se fossem privatizadas, e subtrair esse número dos cerca de 40.000 que são massacrados sob a gestão governamental.

A taxa de mortalidade nas rodovias não precisa ser, de forma alguma, zero sob um sistema de donidade privada para nos dar o direito de atribuir ao governo todas as fatalidades que ocorrem atualmente sob os auspícios do setor público. Muito pelo contrário, assim como atribuímos aos assassinos todas as mortes que eles causam, devemos fazer a mesma coisa para os gestores de estradas governamentais.

Consideremos agora a análise apresentada acima no início deste capítulo. De acordo com ela, se as mortes no trânsito são 40.000 sob a égide do estado, e teriam sido 15.000 com mercados fornecendo estradas, então atribuímos apenas $40.000 - 15.000 = 25.000$ mortes à

¹¹ <http://www.Firearmsandliberty.com/waco.massacre.html>.

¹² Estranho por que um desses dois foi executado, e o outro, não.

atual gestão. Isso é um disparate. Responsabilizamos esses burocratas por toda a quantidade de miséria que causaram.

No entanto, não se pode negar que é uma pergunta interessante, ou melhor, fascinante, perguntar como o número de mortes nas rodovias pode mudar com uma mudança para a privatização. White faz muito do fato de que

muitos motoristas optariam por patrocinar estradas sem baixas taxas de fatalidade, mas com outras características desejáveis, como nenhum limite de velocidade. Atualmente, pode haver poucas mortes nas rodovias, no sentido de que os consumidores em um mercado livre demonstrariam uma preferência por velocidades mais altas em vez de menos mortes.¹³

Considero isto uma especulação extremamente insensata. Não, ela não pode ser excluída dos tribunais apenas por razões lógicas. Não envolve nenhuma autocontradição interior. Mas está tão radicalmente fora de sintonia com todo o nosso conhecimento empírico de como o mundo funciona. Por que o cenário de White é tão irrealista?

Em primeiro lugar, não está claro que a velocidade de viagem per se, sempre e em todos os níveis, esteja causalmente relacionada às mortes. Obviamente, *ceteris paribus*, quanto mais rápido um veículo se move, maior a probabilidade de não chegar a um bom fim. No entanto, ir rápido, mesmo noventa milhas por hora em um dia claro em uma reta sem outros veículos à vista é, sem dúvida, menos perigoso do que entrar e sair do tráfego pesado a sessenta milhas por hora em uma via projetada para viajar a trinta e cinco milhas por hora.

Em segundo lugar, sob a livre iniciativa, normalmente, mas raramente sob a cuidadosa supervisão do estado babá, é possível ter tudo. Neste caso, é para atingir *ambas* velocidade e segurança. Não exige muita imaginação supor que, em uma sociedade livre, pode haver

¹³ White, "Comment on Block", p. 2.

alguns proprietários de estradas que adotariam uma política “rápido, mas seguro”. Por exemplo, eles podem exigir velocidade mínima de seus clientes de, digamos, noventa milhas por hora,¹⁴ cobrar mais por esse privilégio, mas manter grandes distâncias entre os carros. Desde que a elasticidade da velocidade em relação ao preço fosse positiva, essa poderia ser uma decisão empreendedorial lucrativa. Ou seja, as pessoas pagariam o suficiente para poder ir rápido para mais do que compensar o proprietário da estrada pela perda de consumidores adicionais.

Portanto, “velocidade” não é realmente a resposta. Podemos ter transporte mais rápido¹⁵ e maior segurança, ambos. White¹⁶ me repreende por minha defesa insuficiente de “inconsequentes e aberrações de alta velocidade [...] que preferem percorrer rodovias mais mortíferas”. Não se pode duvidar de que existem algumas dessas pessoas. Quem nunca viu crianças selvagens arrastando corridas nas ruas de nossa cidade em meio ao tráfego normal? Talvez o melhor exemplo desse comportamento bárbaro seja Rodney King, preso por acelerar a cerca de cem milhas por hora pelas ruas da cidade.¹⁷ Na interpretação de White, a iniciativa privada atenderia a esses indivíduos,

¹⁴ Se fosse uma rodovia de três pistas, a pista “lenta” poderia ser obrigada a viajar a 90 mph, a faixa média a 110 e a pista rápida a 130.

¹⁵ Você já aderiu estritamente aos limites de velocidade estatistas? Se você fizer isso, descobrirá que é de longe o veículo mais lento da estrada. Faça 50 em uma zona de 50 mph e as pessoas lhe darão o dedo por entupir o tráfego; idem para 60 e 70 mph. Por que os socialistas rodoviários perpetram essa política sobre nós? Por um lado, se eles inculcarem regras que todos quebram, sempre haverá um “criminoso” para multar. Por outro lado, e de forma mais sinistra, pode muito bem ser parte do fenômeno contra o qual Ayn Rand, “America’s Persecuted Minority: Big Business”, em *Capitalism: The Unknown Ideal* (Nova York: Signet, 1967), nos avisou. Ao converter todos nós em infratores da lei, o governo pode confiar em nossa culpa para melhor nos governar.

¹⁶ White, “Comment on Block”, pp. 2–3.

¹⁷ Para uma análise deste episódio, veja Walter Block, “Decentralization, Subsidiarity, Rodney King and State Deification”, *European Journal of Law and Economics* 16, n.º 2 (novembro): 139–47.

em vez de proibi-los como atualmente, e, assim, as mortes aumentariam à medida que passássemos da provisão pública para a privada.

Bobagens sobre estacas. Não tenho dúvidas de que o mercado acomodaria tais gostos. O faz para uma infinidade de desejos estranhos;¹⁸ por que não este também? Onde houver dinheiro a ser ganho, haverá um empreendedor surgindo para fornecer a oferta. No entanto, tiro a conclusão oposta de White sobre as implicações de tudo isso para as fatalidades nas rodovias. No meu raciocínio, pessoas com gostos exóticos tendem a ser segregadas pelas forças do mercado.¹⁹ Ricos vivem com ricos, pobres com pobres, hippies com hippies, fundamentalistas com fundamentalistas. Padrões residenciais voluntários emergem, também, no que diz respeito à raça, origem nacional e etnia,²⁰ preferência sexual,²¹ até mesmo idade.²² Por que as coisas deveriam ser diferentes no que diz respeito a “inconsequentes e aberrações de alta velocidade”?²³

Mas se é assim, então tais habitantes tenderiam a se reunir uns com os outros. Então, para ser franco sobre isso, eles se matariam de maneira voluntária e parariam de fazê-lo com o resto de nós. Tais estradas constituiriam uma espécie de “Parque do Assassinato”²⁴ sobre

¹⁸ Sadomasoquismo, pornografia infantil, e fetiches que faltam definir.

¹⁹ Sobre o zoneamento de mercado, veja Bernard Seigan, *Land Use Without Zoning* (Toronto: D.C. Heath).

²⁰ Thomas Sowell, *Race and Economics* (Nova York: Longman, 1975); idem, *Ethnic America* (Nova York: Basic Books, 1981); idem, *The Economics and Politics of Race: An International Perspective* (Nova York: Morrow, 1983); idem, *Race and Culture: A World View* (Nova York: Basic Books, 1994).

²¹ Richard Posner, *Sex and Reason* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1992).

²² Os jovens se reúnem em Manhattan, os mais velhos na Flórida.

²³ Presumo que há uma grande diferença entre um doido da alta velocidade e uma pessoa que apenas deseja um tempo de trânsito mais rápido, ou seja, que a primeira assumirá outros riscos que a segunda rejeitaria de imediato.

²⁴ O Parque do Assassinato é uma instituição imaginária onde as pessoas recebem pistolas carregadas e concordam em atirar umas nas outras. Para mais explicações sobre esta indústria vital, veja Walter Block, “Kuflik on Inalienability: A Rejoinder”,

rodas. As “estradas de aberrações” privadas poderiam oferecer corridas de galinha, onde dois carros correm um em direção ao outro a velocidades vertiginosas, e aquele que se afasta do outro no último minuto perde, e é denegrado como “galinha”, um destino pior do que a morte para esses dignos. Eles poderiam tentar estabelecer recordes de velocidade terrestre em condições de lotação, em nítido contraste com aqueles que tentam fazê-lo em lugares como o Salt Flats de Utah sob condições relativamente seguras.²⁵ As corridas de arrancada podem até se tornar bastante pedestres. Quem diz que todos devem ficar à direita, ou mesmo à esquerda, enquanto dirigem? Certamente, isso é muito restritivo para os “espíritos livres” que estamos descrevendo agora. Todas essas regras, aliás, são meros preconceitos burgueses.

Sim, a taxa de mortalidade dessa pequena e minúscula laia poderia muito bem disparar,²⁶ mas isso reduziria a taxa de mortalidade geral por fatalidades de veículos, já que eles matariam uns aos outros e deixariam em paz o público em geral, que já sofreu por muito tempo com suas depredações. Assim, a avaliação de White de que os proprietários de estradas podem muito bem atender a motoristas perigosos atesta contra sua própria tese de que isso implica mais mortes no trânsito em geral. Diz White: “O motorista veloz tem o direito de colocar em perigo a si mesmo e aos outros ao excesso de velocidade, desde que o proprietário da estrada e seus clientes consentam. E consentem que o façam, se entrarem em uma rodovia claramente marcada sem limite de velocidade.”²⁷ Sim, os motoristas perigosos (não meramente “velozes”) são uma ameaça para todos os outros motoristas. Mas se eles voluntariamente matarem uns aos outros, isso tornará

ms. não publicado; idem, “Radical Privatization and other Libertarian Conundrums”, *International Journal of Politics and Ethics* 2, n.º 2 (2002): 165–75.

²⁵ O recorde é atualmente de 763 milhas por hora; www.landspeed.com/ (01/11/03).

²⁶ O Darwin Awards “comemora os restos mortais de indivíduos que contribuem para a melhoria do nosso fundo genético, retirando-se dele de maneiras realmente estúpidas”. Veja sobre isso www.darwinawards.com/ (01/11/03).

²⁷ White, “Comment on Block”, p. 3.

menos provável que eles nos pulverizem, não mais provável. Mantenho minha afirmação de que os empresários privados “geralmente acharão lucrativo [...] praticamente eliminar as mortes nas estradas”. Sim, alguns esquisitos perecerão sob a livre iniciativa, e azar o deles.

White agora passa para uma questão diferente:

É o governo [...] *criminalmente responsável* por essas mortes? A resposta a essa pergunta depende de se consideramos indivíduos coagidos a dirigir em rodovias perigosas. Em certo sentido, eles não são, se entrar voluntariamente em uma rodovia do governo *ipso facto* constitui uma renúncia de responsabilidade contra fatalidade acidental. Em certo sentido, eles são, se o governo proibiu legalmente potenciais empreendedores de rodovias de oferecer estradas alternativas.²⁸

Mais uma vez, White assume o papel de apologista das depredações governamentais. É claro que o aparato do estado “proibiu legalmente potenciais empreendedores rodoviários de oferecer estradas alternativas”.²⁹ Os socialistas rodoviários dificilmente poderiam manter seu monopólio sobre esse posto de comando vital da economia se isso não fosse verdade. Sendo este o caso, é extremamente difícil ver como os motoristas podem ser considerados “voluntariamente entrando em uma rodovia do governo”. Também não é possível ver como um ato tomado sob coação pode “constituir uma renúncia de reivindicação de responsabilidade contra fatalidade acidental”.

Eis o cenário. Primeiro, o governo bane, por decreto legislativo, todas as chances de estradas privadas relativamente seguras, deixando como a única alternativa as rodovias governamentais e infernais. Então, dado que seria impossível para massas de pessoas viajarem em opções de estradas e ruas não governamentais, como helicópteros, os motoristas se aventuram nessas artérias de tráfego, que são verdadeiras

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

armadilhas, e são abatidos como moscas. Junto vem White, que afirma que, uma vez que o público alegadamente “entra[ou] voluntariamente em uma rodovia do governo, [isto] *ipso facto* constitui uma renúncia de reivindicação de responsabilidade contra fatalidade acidental”. Usando “lógica” desse tipo, podemos concluir que, se um atirador força uma vítima a pular para a morte do telhado de um arranha-céu, ameaçando atirar nele se não o fizer, este último “voluntariamente” mergulhou no concreto abaixo. Não. Quando o governo impede as rodovias privadas, ameaçando a violência contra todos aqueles que prestariam esses serviços e, como resultado, as pessoas têm pouca ou nenhuma alternativa a não ser patrocinar essas armadilhas mortais, não podemos concluir que sua entrada nas ruas e rodovias públicas foi “voluntária”. Muito pelo contrário, quando você elimina uma alternativa segura, “permitindo” que as pessoas se aventurem em uma muito mais perigosa, você está forçando-as a fazer essa escolha sob coação. Então, sim, o governo é muito criminalmente responsável pelas mortes que causam, todas elas, não apenas aquelas subtraídas pelo número que pereceriam em estradas privadas, apesar de White defender o contrário.

Enquanto escrevo isso, li um editorial no jornal local, *The Times-Picayune*, intitulado “111 é maior que 53”.³⁰ Segundo o editorialista, nos dois anos anteriores à revogação da lei do capacete obrigatório para os motociclistas na Louisiana, registaram-se 53 mortes para os condutores deste veículo, enquanto o valor comparável para um período de tempo semelhante posterior foi de 111. Sim, mas cada um desses 53 foi o que podemos caracterizar como uma morte coercitiva: os motoristas estavam trabalhando sob uma lei coercitiva. Da mesma forma, em cada um desses 111 ocorreu o que podemos caracterizar como uma morte “voluntária”: os motoristas eram livres para assumir esses riscos ou não. (O uso de capacete não é ilegal quando não é

³⁰ 31 de outubro, 2003, p. B6.

obrigatório.) Um ponto semelhante pode ser feito na comparação de fatalidades rodoviárias sob a égide pública e privada.

Este autor obscurece amais os problemas reais quando diz:

É um importante princípio libertário que julgemos o governo pelos mesmos padrões que aplicamos aos criminosos comuns. A questão é: a responsabilidade recai sobre o proprietário de terras por um acidente envolvendo duas outras partes em suas propriedades?³¹

White está absolutamente correto quando pede a igualdade de tratamento entre criminosos públicos e privados ou “comuns”.³² Mas não há nenhum destes últimos no cenário atual; aqui, há apenas os criminosos do governo que impedem os empreendedores privados de criar negócios rodoviários e viários, e os empreendedores privados condicionais contrafactuais e idênticos que criariam negócios rodoviários e viários se só o permitissem fazê-lo por lei. Assim, a pergunta: “a responsabilidade recai sobre o proprietário de terras por um acidente envolvendo duas outras partes em suas propriedades?” deve ser respondida apenas para esses dois, criminosos do governo³³ e empreendedores privados, não para quaisquer “criminosos comuns”.

A primeira questão já foi respondida: sim, os socialistas rodoviários causam cerca de 40.000 mortes nas estradas, e eles são moralmente, e devem ser legalmente, responsáveis por *todas* elas. Suponha agora um sistema de rodovias privadas em que, digamos, cinco mil pessoas morrem anualmente. Os proprietários privados de estradas devem ser legalmente responsáveis por *qualquer* uma delas? Tudo depende do contrato em operação entre esses empreendedores e seus clientes. Se nada for especificado, devemos recorrer a contratos

³¹ White, “Comment on Block”, pp. 3–4.

³² Meu artigo, Block (2004b), é uma tentativa de fazer exatamente isso.

³³ Peço desculpas pelo uso contínuo desta frase. Acho que sou completamente incapaz de resistir.

implícitos, uma arena legal perigosa. Mas, embora não possamos prever totalmente e com confiança o funcionamento de uma indústria rodoviária agora inexistente, parece totalmente provável que os proprietários privados de estradas insistam em contratos que não se responsabilizem por quaisquer poucas fatalidades ainda ocorridas neste local. Isso sendo esse o caso, a pergunta de White pode ser respondida definitivamente: na sociedade livre, nenhum proprietário de rua seria responsável por quaisquer mortes no trânsito que ocorressem em suas instalações.

Isso, é claro, não é negar que os tribunais atuais não teriam nada disso. Dada a nossa sociedade litigiosa, não há dúvida de que os proprietários de estradas privadas seriam submetidos a todos os tipos de ações judiciais por aqueles que foram feridos em acidentes de trânsito.³⁴ É improvável ao extremo que juízes desse tipo permitam tais contratos. Muito provavelmente, eles seriam tornados nulos e sem efeito por serem contra “o interesse público”, ou contra a “política pública”. Mas agora estamos discutindo a lei na sociedade livre, não em seu atual pântano febril. Sob a lei libertária, os contratos entre “capitalistas consensuais”³⁵ não seriam deixados de lado de maneira tão indiferente.

³⁴ Se você pode processar fabricantes de armas por crimes cometidos com seu produto, não há limite para a busca por bolsos fundos ou por perversões de responsabilidade. Veja sobre isso Rothbard (1982b).

³⁵ Robert Nozick, *Anarchy, State, and Utopia* (Nova York: Basic Books, 1974), p. 163 fala de “atos capitalistas entre adultos que consentem”.

Carta Aberta à Mothers Against Drunk Driving¹

Embora eu vá criticar vocês, mesmo severamente, por favor, não levem isso a mal. Quero dizer, sua organização não faz mal. Muito pelo contrário. Meus dois filhos, em seus vinte e poucos anos, são ambos novos motoristas. Eu sofreria mais do que posso dizer se algo acontecesse com eles como resultado de dirigir embriagado. Sou, portanto, um defensor de vocês. Estou do seu lado. Por favor, tomem o que eu digo como nada mais do que alterações amigáveis aos seus planos e propostas. Algumas das seguintes críticas podem soar duras, mas os amigos não medem palavras uns com os outros em situações de vida ou morte, e eu gostaria que você me considerasse um amigo de vocês. Podemos discordar sobre os meios, mas certamente não sobre os fins.

Expansão

Primeiro, você deve expandir seu escopo de operações. Embora dirigir bêbado seja, naturalmente, uma grande calamidade nas estradas de nossa nação, está longe de ser a única. Existem algumas outras, mesmo além das “três grandes”: velocidade, condições climáticas e erro do motorista.² Que diferença realmente faz se nossos filhos e entes

¹ O capítulo apareceu pela primeira vez como Walter Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n.º 2/3 (junho–setembro de 1998): 315–26.

² Sam Peltzman, “The Effects of Automobile Safety Regulation”, *Journal of Political Economy* 83, n.º 4 (1975): 677–725, enumera o seguinte:

queridos morrem em uma fatalidade no trânsito que emana de embriaguez ou qualquer uma dessas outras condições? Felizmente, não há necessidade de alterar nem mesmo o nome MADD se você adotar essa sugestão. Somente o primeiro “D”, que significa “bêbado” (drunk), poderia se referir à “morte” (death), como em Mothers Against Death Drivers. *Todas* essas coisas — álcool, drogas, excesso de velocidade, veículos com defeito, estradas mal projetadas, condições climáticas, o que quer que seja — são ameaças à vida de nossas famílias. Por que destacar qualquer uma delas?

Uma possível defesa do status quo é tomar emprestada uma folha dos economistas e defender o status atual e limitado da MADD com base na especialização e divisão do trabalho.³ É verdade que nenhuma organização pode fazer tudo. Melhor assumir uma agenda limitada e fazê-la bem do que assumir muito e realizar pouco ou nada.

Mas esse insight se aplica apenas quando assumir tarefas adicionais é diluir o foco de um empreendimento. Se você realmente se

Velocidade do veículo [...] consumo de álcool [...] o número de jovens condutores [...] mudanças nas rendas dos motoristas [...] os custos monetários dos acidentes [...] a idade média dos carros [...] a proporção de carros novos para todos os carros (porque foi sugerido que, enquanto os motoristas se familiarizam com seus carros novos, o risco de acidentes pode aumentar) [...] densidade de tráfego [...] gastos com a aplicação da lei de trânsito pelas patrulhas rodoviárias estaduais gastos em estradas [...] a relação entre as importações e o total de automóveis (porque há provas de que os automóveis pequenos são mais letais do que os automóveis grandes se ocorrer um acidente) [...] educação da população [...] e a disponibilidade de cuidados hospitalares (que podem reduzir as mortes em caso de lesão).

A lista elaborada pela National Highway Traffic and Safety Administration é muito maior. Veja sobre isso www.nhtsa.dot.gov/. Veja também Traffic Safety Facts 2001 da National Highway Traffic Safety Administration em www.nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/TSFAnn/TSF2001.pdf, e a base de dados da Fatality Analysis Reporting System (FARS) em www.fars.nhtsa.dot.gov/queryReport.cfm?stateid=0&year=2001.

³ Veja sobre isso Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (New York: Modern Library, [1776] 1965).

opõe às fatalidades apenas a partir da única causa do alcoolismo, belo e moral. A MADD como atualmente constituído não precisa de ampliação da visão. Mas se o seu objetivo é diminuir o massacre sem sentido de inocentes na estrada que decorre de *qualquer* causa, o que eu suspeito fortemente que seja o caso, então incluir as contribuições de outras fontes não enfraquece a missão; pelo contrário, a fortalece.

Privatização

A minha segunda sugestão é muito mais radical. Por favor, ouçam-me. Há questões muito importantes em jogo. É verdade que as taxas de mortalidade nas rodovias vêm diminuindo nos últimos anos.⁴ Mas 41.480, o número de pessoas que morreram como resultado do uso indevido de automóveis em 1998, por exemplo, ainda é muito alto. Circunstâncias desesperadas exigem soluções radicais.

A sugestão radical que ofereço é que a MADD adote como uma de suas principais plataformas políticas a proposta de que as estradas de nossa nação sejam privatizadas. E isso inclui não apenas o sistema rodoviário interestadual federal, mas todas as estradas secundárias, estradas rurais, ruas da cidade e até mesmo calçadas — onde quer que tenham ocorrido mortes relacionadas a veículos. Por quê? Há várias razões.

Primeiro, não é de todo verdade que a fala, o álcool, as drogas, etc., sejam os principais responsáveis pela morte veicular. Na verdade, eles são apenas as causas próximas. A explicação subjacente é que os gestores das estradas, os seus responsáveis, não conseguiram lidar com estes problemas. A razão pela qual a Chrysler faliu está apenas

⁴ De acordo com o Fatality Analysis Reporting System (FARS) da National Highway Traffic and Safety Administration (NHTSA), em 1999, as mortes nas estradas em 1998 foram de 41.480; para 1997, 42.103; para 1994, 40.676; para 1993, 40.115; e para 1979, 51.093. Uma vez que o número de milhas de passageiros estava aumentando durante este período de tempo, a melhoria de segurança real dada por essas estatísticas em uma base de milhas percorridas é subestimada.

indiretamente relacionada ao tamanho do carro, à mudança de estilos, à concorrência, às importações, ao preço do petróleo e do gás, etc. Esta empresa faliu porque seus gerentes não conseguiram enfrentar esses desafios. Quando um restaurante fecha, não é devido a causas tão próximas como comida mal cozida, mau serviço, má localização, instalações sujas, etc. Pelo contrário, esta circunstância deve-se ao fato dos proprietários, operadores, gestores do restaurante falharem em abordar esses problemas.

Segundo, com um sistema de rodovias e ruas privadas, os vários proprietários competiriam entre si para fornecer serviços para seus clientes (incluindo, preeminentemente, segurança). Aqueles que falharem (por exemplo, perseguirem políticas prejudiciais à “saúde das crianças e outros seres vivos”) seriam forçados a mudar o erro de seus caminhos ou a ir pro bueiro. Aqueles que salvaram vidas lidando melhor com bêbados, corredores, etc., ganhariam lucros e, assim, seriam capazes de expandir a base de suas operações.

Terceiro, este é precisamente o sistema — privatização — que superou amplamente o da URSS no fornecimento de computadores, carros, roupas e uma infinidade de outros produtos e serviços. No entanto, em vez de tomar emprestada uma folha de nosso próprio sucesso e aplicá-la às rodovias, copiamos o desacreditado sistema econômico soviético e a aplicamos à nossa rede de estradas. Ou seja, nossa rede de rodovias é de propriedade e gerência do governo. *Isso* é o porquê as pessoas morrem como moscas nessas estradas e sofrem de congestionamento de tráfego grave o suficiente para testar a paciência de um santo (que também exacerba as baixas através da violência no trânsito).

Quarto, as regras da estrada que minimizariam os acidentes automobilísticos (isso vale para a maioria das outras receitas econômicas valiosas) não nos vêm do alto, impressas em tábuas de pedra. Em vez disso, elas têm que ser aprendidas, muitas vezes por experiência árdua e difícil. A maneira capitalista tradicional e

consagrada pelo tempo de aprender é permitir que todos os empreendedores, dispostos a arriscar seu próprio dinheiro, tenham liberdade para fazer exatamente o que quiserem. Aqueles que atingem a melhor maneira de proceder ganham lucros; aqueles que não têm que copiar o sucesso ou cair no esquecimento. É precisamente essa a magia do mercado, que nos trouxe nossos padrões de vida de classe mundial. Mas esse processo de aprendizado não pode ocorrer quando políticos, burocratas e outros membros da classe *nomenklatura* determinam as regras da estrada, e não perdem um pingo de suas fortunas pessoais quando erram dessa maneira, ou, de fato, quando são culpados de qualquer outro tipo de má administração da rodovia.

Todos nós lamentamos as vítimas nas estradas. Mas, pelo menos quando ocorrerem, tenhamos um sistema em que alguém com autoridade perde dinheiro com isso. Não há nada que concentre mais a mente gerencial. Atualmente, quando as mortes ocorrem, não há ninguém em posição de melhorar as questões que sofrem financeiramente. Certamente podemos esperar melhores resultados de um sistema que recompensa monetariamente os bem-sucedidos e pune aqueles que falham do que de um que não faz ambos.

Veja um caso em questão. Talvez seja um truísmo que “a velocidade mata”. No entanto, a taxa de fatalidades diminuiu após a eliminação do limite de velocidade de 55 mph. Alguns analistas sugeriram que não é a taxa média de viagem que é determinante, mas sim a variação na velocidade. Ou seja, todos nós podemos estar mais seguros com um requisito de velocidade de pista lenta (mínimo e máximo) de 60 mph, uma faixa do meio de 70 mph e uma pista rápida de 80 mph, do que com o atual mínimo de 40 mph e máximo de 70, típico de muitas rodovias. Eu não sei a resposta para essa pergunta. Mas eu sei a melhor maneira de respondê-la: desencadear uma nova geração de empreendedores de estrada nela. Permita que cada um deles aborde esta questão como desejar. Então, usando o mesmo sistema que nós,

como sociedade, utilizamos para melhorar a qualidade dos carros, computadores e roupas, entre outras coisas, encontraremos a resposta.

Tomemos outro exemplo, mais próximo das preocupações da MADD. Qual a melhor forma de parar de dirigir enquanto bebe? Penalidades mais pesadas? Mais ênfase na educação dos condutores? Mais monitoramento policial? Recompensas por uma condução exemplar? Pagamento para se juntar aos Alcoólicos Anônimos? Mais uma vez, os mesmos princípios se aplicam. Privatizar as vias de transporte veicular e contar com os novos proprietários, sob a tutela do sistema de lucros e perdas da livre iniciativa, para encontrar soluções.

Um desses novos tipos de proprietários de rodovias, é claro, seria a MADD. Sob tal sistema, uma MADD revitalizada e revigorada, como organização, seria capaz de implementar suas próprias políticas sobre beber enquanto dirige, excesso de velocidade, o que quer que seja. Teria de arriscar a concorrência com todos os outros operadores desta indústria, mas esse é o caminho do sistema de mercado.

Atualmente, em contraste, sob um sistema rodoviário que traria um sorriso ao rosto de um comissário russo, simplesmente não há papel gerencial para o MADD desempenhar. Compare sua situação com a da Ducks Unlimited, Western Wilderness Society ou qualquer outro grupo ambiental. Eles não são relegados à margem em seu campo análogo, limitando-se a oferecer conselhos e, numa palavra, implorar aos poderes constituídos. Eles podem, é claro, fazer essas coisas. Mas eles *também* podem comprar vastas extensões de terra (eles seriam incapazes de fazer isso na URSS) e gerenciá-las como quiserem.⁵ Por que a MADD deveria aceitar seu atual status inferior *vis à vis* esses outros grupos?

⁵ Terry Anderson e Donald R. Leal, *Free Market Environmentalism* (San Francisco: Pacific Institute, 1991), pp. 64, 90, mencionam o caso da Rainey Wildlife Sanctuary da National Audubon Society em Louisiana. Quando o gás natural foi descoberto em sua propriedade, essa organização optou por desenvolvê-lo, algo diferente de sua reação típica a tais circunstâncias.

Conclusão

Dois pontos finais. Há aqueles que descartarão essas sugestões como os delírios de um lunático. Eles vão lançar todos os tipos de obstáculos e objeções: o espectro de ter que colocar uma moeda em uma caixa de pedágio de cada casa que você passa na rua; de ter sua casa cercada por proprietários de estradas privadas que negam o acesso e a saída; de donos de estradas malucos que exigiriam um comportamento estranho, como forçar todos a viajar em marcha ré. No entanto, há uma riqueza de material publicado refutando essas e todas as outras críticas à donidade e gestão de rodovias privadas.⁶ Antes de ceder aos “nababos

⁶ Veja sobre isso Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock”; idem, “Compromising the Uncompromisable: Speed, Parades, Cigarettes”, *Asian Economic Review* 40, n.º 1 (abril de 1998): 15–29; idem, “Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls”, *Competitiveness Review* 8, n.º 1: 55–64; “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195–207; Walter Block e Matthew Block, “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights”, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho–setembro de 1996): 351–62; Block, “Theories of Highway Safety”, *Transportation Research Record* #912 (1983): 7–10; idem, “Public Goods and Externalities: The Case of Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera de 1983): 1–34; idem, “Congestion and Road Pricing”, *Journal of Libertarian Studies* 4, n.º 3 (verão de 1980): 299–330; idem, “Free Market Transportation: Denationalizing the Roads”, *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão de 1979): 209–38; antologizado em Tibor R. Machan, *The Libertarian Reader* (Totowa, N.J.: Rowman & Littlefield, 1982): 164–83; Michelle Cadin e Walter Block, “Privatize the Public Highway System”, *The Freeman* 47, n.º 2 (fevereiro de 1997): 96–97; John Cobin, “Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte”, *Planning and Markets* 2, n.º 1 (1999); Gerald Gunderson, “Privatization and the 19th-Century Turnpike”, *Cato Journal* 9, n.º 1 (primavera/verão de 1989): 191–200; W.T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England* (Cambridge: Cambridge University Press, 1916); Dan Klein, “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America”, *Economic Inquiry* (outubro de 1990): 788–812; Dan Klein, John Majewski, e Christopher Baer, “Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845”, *Journal of Economic History* (março de 1993): 106–22; idem, “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860”, *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191–209; Dan Klein e G.J. Fielding, “Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century”, *Transportation Quarterly* (julho de 1992): 321–41;

papeadores do negativismo”, você deve a si mesmo pelo menos se familiarizar com essa literatura.

Por último, mas não menos importante, por que escrevi uma carta aberta a vocês, da MADD, e não levei meu caso às autoridades? Por um lado, organizações privadas como a MADD são o que tornaram este país grande; burocratas do governo, operando muito além de suas capacidades, sempre nos derrubaram. Por outro lado, os que estão atualmente no comando de nossas estradas não são apenas parte do problema, eles praticamente são o problema. Quando e se um julgamento do tipo Nuremberg for realizado para os responsáveis por milhares e milhares de mortes desnecessárias no trânsito, essas são as mesmas pessoas que serão as principais candidatas a ocupar o banco dos réus.

A MADD tem uma paixão por salvar vidas. Isso, de fato, é o que a MADD é. Isso coloca essa organização acima de todas as outras preocupadas em preservar a vida em nossas rodovias. Mas é preciso fazer mais. Muito mais. É tempo de um afastamento radical da atividade anterior, a fim de, paradoxalmente, se basear em um bom trabalho anterior. É hora de privatizar as rodovias, com a MADD assumindo um papel de liderança nesta iniciativa.

idem, “How to Franchise Highways”, *Journal of Transport Economics and Policy* (maio de 1993): 113–30; idem, “High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time”, *Policy Study* 170 (novembro de 1993); Roth (1987); Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); idem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, U.K.: Penguin, 1967); idem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nova York: Macmillan); William C. Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970).

Privatização das Ruas: Réplica a Mohring

O pensamento que muitas pessoas terão quando confrontadas pela primeira vez com a noção de que estradas, rodovias e ruas devem ser privatizadas é que é provável que sim, pode ser uma boa ideia para o governo contratar empresas para algumas tarefas menores: talvez salgar ou escavar em condições de neve, talvez limpeza, possivelmente até mesmo reparo de buracos ou pavimentação. Suponha que eles estivessem convencidos de que o defensor de tal iniciativa queria dizer não apenas contratar algumas dessas funções, mas privatizar radicalmente: permitir que a iniciativa privada conduzisse, não algumas, mas *todas* as funções relacionadas ao tráfego de veículos; ou seja, transferir a responsabilidade pelo tráfego de veículos inteiramente para o mercado; permitir que os empresários montassem as terras sobre as quais novas vias deveriam ser construídas; para gerenciar e cobrar por elas e, gulp!, ganhar lucros com isso. Então, presumivelmente, a reação da maioria das pessoas seria questionar a própria sanidade de qualquer um que faça uma proposta tão estranha.

Há uma riqueza de literatura que atesta o fato de que, historicamente, muitas das primeiras estradas foram rodovias com pedágio construídas de maneira privada; de modo que não há razão, pelo menos em princípio, para que tal não deva ser o caso, mesmo nos tempos modernos. Muitos desses estudos sublinham a alegação de que as estradas fornecidas pelo governo matam milhares de pessoas por ano; que essas mortes são atribuíveis *não* a fatores como excesso de velocidade, condições climáticas, dirigir embriagado, mau funcionamento do veículo ou erro do motorista, que não estão sob o

controle dos burocratas encarregados de administrar as estradas, mas sim à falta de habilidade gerencial para fazê-lo.

Depois, há a questão do congestionamento do tráfego: é ruim e está piorando. O motorista médio¹ passou 26 horas a mais por ano no tráfego engarrafado em 2000 *do que* em 1990. As coisas chegaram a tal ponto que a palavra “engarrafamento” entrou agora no nosso vocabulário. E isso também não decorre de qualquer fonte intrínseca, mas de uma má gestão estatista do nosso sistema rodoviário. Por um lado, os preços raramente são cobrados pelo uso da estrada; mas o congestionamento não é mais do que um excesso de demanda em detrimento da oferta. A um preço zero, não é surpresa que a escassez deva eclodir. Por outro lado, nas raras ocasiões em que os preços são cobrados, eles não são compensação de mercado, preços de pico de carga, o que tenderia a resolver as demandas da hora do rush. Pelo contrário, os passageiros,² que agravam os picos e vales, são cobrados menos do que outros motoristas com horários mais flexíveis.³

O presente capítulo, no entanto, não está diretamente relacionado ao congestionamento e às mortes no trânsito, pois faz parte do argumento pela privatização dos condutos de trânsito. Eles são mencionados apenas a título de introdução. Nosso ônus atual é superar as dificuldades na privatização de estradas, lidando com objeções e problemas de transição.

¹ Ver <http://www.tripnet.org/CensusDataCongestionJun2002.PDF>

² Normalmente, no caso de pontes e túneis, preços mais baixos são cobrados após a compra de um bilhete mensal de cerca de vinte e duas viagens. Mas quem é mais propenso a fazer tantas viagens para o centro da cidade a cada mês? Obviamente, pessoas que viajam para o trabalho. Assim, a precificação de contra-pico de carga praticado pelo aparato do Estado agrava o problema em vez de aliviá-lo.

³ Também não devemos esquecer o fato de que essa sovietação do nosso sistema de transporte, que leva ao congestionamento do tráfego, também promove a “violência no trânsito”, outra nova adição ao nosso léxico e, portanto, também aumenta as mortes no trânsito.

Objecções

Similaridade?

A principal objeção à privatização de rodovias que consideraremos está articulada em “Congested Roads”, de Herbert Mohring. Este artigo é um ataque frontal à ideia de privatização de estradas. Isso é um pouco mais do que uma leve curiosidade, na medida em que Mohring começa com uma declaração de que não há diferença intrínseca real entre o transporte rodoviário e praticamente qualquer outra coisa:

As teorias básicas de preço e valor dos economistas — as ferramentas que eles usam para determinar as combinações ótimas de insumos e níveis de produção para uma barragem, uma siderúrgica ou um laranjal, ou para atribuir um valor a qualquer um deles — podem, sem alteração fundamental, fornecer os mesmos serviços para as atividades de transporte.⁴

E novamente:

Se as ferramentas convencionais da microeconomia podem ser usadas para entender a oferta e a demanda por transporte, então não seria possível confiar em processos de mercado — o método no qual confiamos para fornecer a maioria das mercadorias — para fornecer serviços de transporte?⁵

Mesmo em termos de congestionamento, ele faz uma analogia entre os serviços rodoviários nos moldes dos fornecidos pela loja de departamentos e pelo cinema:

⁴ Herbert Mohring, “Congested Roads: An Economic Analysis with Twin Cities’ Illustrations”, in Gabriel Roth, ed., *Street Smart: Competition, Entrepreneurship and the Future of Roads* (New Brunswick, N.J.: Transactions Publishers, 2006), p. 142.

⁵ *Ibid.*

A espera pelo serviço em uma loja de departamentos é tipicamente substancialmente mais longa durante a semana antes do Natal do que no final de janeiro. Quanto à qualidade do produto, à medida que o número de pessoas que assistem a uma apresentação de filme aumenta, as chances de encontrar um assento com uma visão desimpedida da tela diminuem. E, é claro, ao dirigir em vias urbanas, mais congestionamento significa viagens mais demoradas e, para a maioria, menos agradáveis.⁶

No entanto, apesar do que este autor só pode ver como semelhanças superficiais, as estradas são, para ele, muito diferentes de praticamente todos os outros produtos; em sua opinião, o último pode ser fornecido pelo mercado privado com fins lucrativos, enquanto o primeiro não pode. Uma razão para isso é a seguinte:

Nem os compradores e nem os vendedores de widgets⁷ veem a parte curvada para trás da curva AVC [...] porque a diferença entre SRMC e AVC⁸ está embutida no preço que eles pagam. Não é assim para os usuários da estrada: ao decidir se e quando fazer viagens, a maioria dos viajantes leva em conta os custos que o congestionamento lhes impõe. Poucos se preocupam com os custos que suas viagens impõem aos outros ao retardá-los. *O custo externo não reconhecido ou “externalidade” das viagens algumas vezes força os usuários da estrada para a parte curvada para trás do AVC.*⁹

⁶ Ibid., p. 143.

⁷ Esta é a palavra de Mohring para praticamente todos os bens que não sejam serviços rodoviários.

⁸ Essas curvas são representadas na figura 1 de Mohring, que é prejudicada pelo fato de que o AVC e o SRMC não se cruzam no ponto inferior do primeiro.

⁹ Mohring, “Congested Roads”, p. 145.

Falha de Mercado

Esse é o caminho certo para a análise econômica neoclássica tradicional, segundo a qual existem todos os tipos de “falhas de mercado” por aí, e as “externalidades” são uma delas. Em contraste, do ponto de vista econômico austríaco¹⁰ a partir do qual o presente autor escreve, não existe tal coisa como falha de mercado, e “externalidades”¹¹ do tipo mencionado por Mohring são apenas um exemplo de análise ilógica.

A principal razão, neste caso, pela qual a acusação de Mohring contra a livre iniciativa falha é que simplesmente não há “externalidade”. Pelo contrário, há uma “internalidade”, que ele não reconhece como tal. Os usuários de ruas, sob os atuais arranjos institucionais socialistas,¹² não precisam levar em conta o tempo extra de espera que impõem aos demais motoristas, pois não lhes é cobrado um preço que incorpore essa imposição. Em vez disso, o preço que eles

¹⁰ Murray N. Rothbard, “The Present State of Austrian Economics”, Documento de Trabalho do Instituto Ludwig von Mises (novembro). Reimpresso em *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 111–72; reimpresso em *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 6, n.º 1 (março de 1995): 43–89; idem, “Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics”, em *The Logic of Action: Method, Money and the Austrian School I*; Ludwig von Mises, *Human Action*, 3ª ed. (Chicago: Regnery, 1966).

¹¹ Tecnicamente falando, “externalidades” são custos (ou benefícios, que aqui ignoramos) para terceiros com base em negociações no mercado. Essas se enquadram em duas categorias: físicas, por um lado, e não físicas ou pecuniárias, por outro. Para o austríaco, uma externalidade física negativa, como a poluição por fumaça, não é isso; em vez disso, é uma invasão de partículas de fumaça inesperadas nos pulmões, gramados e outras propriedades de terceiros. A razão pela qual isso ocorre não tem nada a ver com “falha de mercado”. Em vez disso, é o fracasso do governo em defender os direitos de propriedade privada. Quanto às não-físicas ou pecuniárias, como quando A abre uma loja do outro lado da rua de B e concorre com ele alguns dos clientes deste último, isso também não é uma “falha” de mercado, mas sim um caso paradigmático do funcionamento do livre mercado e da concorrência.

¹² Walter Block, “Road Socialism”, *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195–207.

enfrentam é precisamente o mesmo, seja em horários de uso de rodovias de pico de carga (por exemplo, horas do rush) ou em qualquer outra hora do dia. Normalmente, esse preço é zero. No caso de preços positivos, tal como no caso de algumas autoestradas, túneis e pontes de acesso limitado, estes continuam a não variar de modo algum em resposta ao congestionamento.¹³

Na verdade, Mohring se contradiz nessa questão. Lembre-se, ele está dizendo que há algo único sobre os serviços rodoviários em comparação com todos os outros bens, por exemplo, “widgets”, de modo que o primeiro é de alguma forma culpado dessa falha de mercado de externalidades, em que os motoristas não levam em conta os custos de tempo que impõem a outros em posição semelhante, enquanto esse mau funcionamento, de alguma forma, não ocorre no último caso. Mas ele também afirma: “A espera pelo serviço em uma loja de departamentos é tipicamente substancialmente mais longa durante a semana antes do Natal do que no final de janeiro.”¹⁴ Por que isso acontece? Ou seja, por que a falha de mercado das externalidades, em que os compradores não consideram os custos de tempo dos outros, não aflige, também, os clientes das lojas de departamento? A razão é simples. As lojas de departamento são de propriedade privada.¹⁵ Assim, há incentivo econômico para que seus proprietários ajam racionalmente, para que não sofram perdas e sejam forçados à falência. Pela própria admissão de Mohring, eles o fazem; por exemplo, eles cobram preços mais altos “durante a semana anterior ao Natal do que no final de janeiro”. Assim, os compradores de dezembro são levados

¹³ De fato, como vimos (texto que acompanha a nota de rodapé 2, acima), há uma perversidade de precificação, na medida em que as pessoas que utilizam estradas durante períodos de alta demanda realmente pagam menos; assim, eles são encorajados pelo governo, não pelo mercado, a ignorar os custos de tempo que impõem aos outros.

¹⁴ Mohring, “Congested Roads”, p. 146.

¹⁵ Pelo menos deste lado das lojas da G.U.M. da falecida e não lamentada URSS.

pela “mão invisível” de Smith¹⁶ a levar em conta os desejos de outros clientes e a não impor, ou pelo menos a reduzir, a imposição que fazem em seu escasso e valioso tempo.

Em suma, não há diferença intrínseca a este respeito entre rodovia ou trânsito de rua e qualquer outro bem (widget). Se *um ou outro* estiver nas mãos da iniciativa privada, a precificação gravitará em direção a uma situação em que o tempo do cliente, bem como o dinheiro, sejam levados em conta. Em contraste, se *um ou outro* estiver nas mãos do governo, a precificação *não* gravitará em direção a uma situação em que o tempo do cliente, bem como o dinheiro, sejam levados em conta. Então, verdadeiramente, haverá uma “falha”. Mas será uma falha do governo, não uma falha de mercado.¹⁷

Precificação

Em seguida, Mohring lança uma defesa ao argumento em defesa da precificação de serviços rodoviários. Infelizmente, ele confia em “uma autoridade rodoviária benevolente” como o eixo de sua análise.¹⁸ Mas se a escola de pensamento da Escolha Pública¹⁹ nos ensinou

¹⁶ Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Nova York: Modern Library, [1776] 1965).

¹⁷ No tratamento de Mohring sobre o equilíbrio entre vias arteriais e vias expressas (p. 146), ele fala dos motoristas de cada “custos imponentes” (ilustrado em sua figura 2). Esta é a mesma falácia, sob diferentes disfarces. Não há mais “externalidade” nesse caso do que no presente caso em questão. Ambos decorrem da privatização incompleta do que poderia ser propriedade totalmente privada em uma sociedade livre.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Charles W. Baird, “James Buchanan and the Austrians: The Common Ground”, *Cato Journal* 9, n.º 1 (primavera/verão de 1989): 201–30; James D. Gwartney, Richard E. Wagner, eds., *Public Choice and Constitutional Economics* (Londres: JAI Press, 1988); James M. Buchanan, “Public Choice and Public Finance”, *What Should Economists Do?* (Indianapolis: Liberty Press, 1979); James M. Buchanan e Gordon Tullock, *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy* (Ann Arbor: University of Michigan, 1971). Para uma crítica da Escolha Pública, embora não com base nisso, veja Walter Block e Thomas J. DiLorenzo, “Is Voluntary

alguma coisa, esse é um cenário improvável, na melhor das hipóteses. Ele também baseia sua análise em informações suficientes, sem perguntar se os mercados ou as burocracias estatistas têm maior probabilidade de gerar o conhecimento necessário. No entanto, se aprendemos alguma coisa com a desordem do experimento soviético, é que os planejadores centrais não podem confiar em nada como avaliações precisas da realidade econômica.²⁰ Em contraste, os empreendedores afundam ou nadam na qualidade da informação que podem gerar. O processo de eliminação do mercado garante que aqueles com melhor conhecimento, *ceteris paribus*, irão continuamente superar o desempenho e, eventualmente, falir aqueles com dados inferiores, tendendo assim a melhorar continuamente as questões a este respeito. Será natural dizer que este é um fenômeno ausente de operação governamental.

Não há dúvida de que a precificação governamental dos serviços rodoviários seria mais eficiente do que a sua atual política de não cobrar nada. Certamente, a precificação faria maravilhas em termos de aliviar o congestionamento do tráfego. No entanto, para o defensor da privatização das estradas, isso constitui uma questão incômoda. Dado que a donidade governamental é um mal absoluto, tornar esse mal mais eficiente através da precificação, é um passo na direção certa ou na

Government Possible? A Critique of Constitutional Economics”, *Journal of Institutional and Theoretical Economics* 156, n.º 4 (dezembro de 2001): 567–82; idem, “The Calculus of Consent Revisited”, *Public Finance and Management* 1, n.º 3 (2001): 37–56; Murray N. Rothbard, “Public Choice: A Misshapen Tool”, *Liberty* (1989): 20–21; idem, “Buchanan and Tullock’s The Calculus of Consent”, em *The Logic of Action Two: Applications and Criticism from the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 269–74.

²⁰ Ludwig von Mises, *Socialism* (Indianapolis, Ind.: LibertyPress/Liberty/Classics, 1981); Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); Peter J. Boettke, *Why Perestroika Failed: The Politics and Economics of Socialist Transformation* (New York: Routledge, 1993); Hans-Hermann Hoppe, “Socialism: A Property or Knowledge Problem?” *Review of Austrian Economics* 9, n.º 1 (1996): 147–54.

direção errada, neste caso? Certamente, nenhum defensor da filosofia da liberdade poderia defender um campo de concentração nazista mais eficientemente administrado, por exemplo, um que mataria mais pessoas inocentes por dólar gasto. É verdade que as estradas administradas pelo governo dificilmente são equivalentes a um campo de concentração. Por outro lado, as estradas estatistas constituem um pouco mais do que apenas uma pequena casa de cadáveres. Dado que cerca de 40.000 pessoas perecem nas rodovias de nossa nação a cada ano, quanto disso é atribuível à donidade do governo? Isso é muito difícil de discernir.

Responsabilidade do Governo?

Gabriel Roth afirma o seguinte:

Estatísticas compiladas pela International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA) mostram que a taxa de acidentes em estradas operadas por seus membros é de 0,6 mortes por 100 milhões de milhas veiculares, em comparação com 0,9 mortes por 100 milhões de milhas veiculares no sistema interestadual dos EUA, um dos sistemas rodoviários não comerciais mais seguros do mundo.²¹

Se extrapolarmos a partir desse valor, concluiríamos que a privatização reduziria as mortes no trânsito de cerca de 42.000 por ano para dois terços disso, ou para 28.000, uma redução de 14.000. Nesse cálculo, atribuímos à donidade do governo um terço de todas essas mortes, ou aquelas 14.000 por ano. Essas não são estatísticas do tipo nazista, mas estão longe de serem insignificantes.²² No entanto, Roth acrescenta o seguinte à sua carta: “Note que as estradas do IBTTA são estradas com pedágio, não necessariamente de propriedade privada.

²¹ Comunicação privada com o autor em dezembro de 2002.

²² Para colocar isso em contexto, menos de 3.000 pessoas foram assassinadas na tragédia do World Trade Center de 11/09/01.

Assim, atribuir à donidade do governo um terço do número de mortos é uma subestimação.”

Talvez uma maneira melhor de aproximar a culpabilidade do governo a esse respeito seja utilizar a regra “dois para um”. Ou seja, há uma infinidade de evidências que atestam o fato de que a iniciativa privada é duas vezes mais eficiente que sua contraparte estatista na prestação de serviços como coleta de lixo, proteção contra incêndios, entrega postal, etc., por exemplo, o saneamento privado poderia remover duas vezes mais lixo por dólar gasto do que sua contraparte pública.²³ Se usarmos esse insight como base de nosso cálculo para mortes em estradas, então podemos inferir que, sob a privatização, apenas metade das pessoas precisa morrer, ou seja, 20.000, e a outra metade, ou 20.000, seria salva. É o último valor, e não apenas 14.000, que são mortos devido à negligência governamental neste cálculo.

Mas essa literatura do “dois para um” subestima a eficiência da iniciativa privada sobre a pública de duas maneiras distintas; primeiro,

²³ Veja sobre isso Roger Ahlbrandt, “Efficiency in the Provision of Fire Services”, *Public Choice* 16 (outono de 1973): 1–15; James T. Bennett e Manuel H. Johnson, “Tax Reduction Without Sacrifice: Private Sector Production of Public Services”, *Public Finance Quarterly* 8, n.º 4 (outubro de 1980): 363–96; Roger D. Blair, Paul B. Ginsberg e Ronald J. Vogel, “Blue Cross-Blue Shield Administration Costs: A Study of Non-Profit Health Insurers”, *Economic Inquiry* 13 (junho de 1975): 237–51; Thomas E. Borcharding, *Budgets and Bureaucrats: The Sources of Government Growth* (Durham, NC: Duke University Press, 1977); Kenneth W. Clarkson, “Some Implications of Property Rights in Hospital Management”, *Journal of Law & Economics* 15, n.º 2 (outubro de 1972): 363–84; W. Mark Crain e Asghar Zardkoohi, “A Test of the Property Rights Theory of the Firm: Water Utilities in the United States”, *Journal of Law & Economics* 21, n.º 2 (outubro de 1978): 395–408; David G. Davies, “The Efficiency of Public Versus Private Firms: The Case of Australia’s Two Airlines”, *Journal of Law & Economics* 14, n.º 1 (abril de 1971): 149–65; *ibid.*, “Property Rights and Economic Efficiency—The Australian Airlines Revisited”, *Journal of Law & Economics* 20, n.º 1 (abril de 1977): 223–26; H.E. Frech, “The Property Rights Theory of the Firm: Empirical Results from a Natural Experiment”, *Journal of Political Economy* 84, n.º 1 (fevereiro de 1976): 143–52; Cottom M. Lindsay, “A Theory of Government Enterprise”, *Journal of Political Economy* 84 (outubro de 1976): 1061–77. Devo essas citações a Randy Holcombe.

não leva plenamente em conta que os serviços são muitas vezes meramente “contratados” pelo governo para as chamadas empresas “privadas”. Ou seja, essas empresas não são de forma alguma membros autônomos em boa posição do mercado. Em vez disso, eles ganharam contratos manipulados pelo governo, com toda a ineficiência implícita neles. Suponha, quando esse fenômeno for incorporado à análise, que a regra mude de “dois para um” para “três para um”. Se assim for, então o mercado puro não é duas vezes mais eficiente que o estado, mas três vezes. Se assim for, então o número de mortos por ano de 40.000 diminuiria não para 20.000, mas sim para 10.000, com uma economia de 30.000 vidas. Mas mesmo esse número provavelmente subestimarão a verdadeira enormidade da donidade e da gestão públicas das rodovias, na medida em que essa literatura, também, leva em conta de forma imperfeita a qualidade do serviço. Suponhamos, então, que, quando incorporarmos plenamente esse fenômeno em nossos cálculos, a regra de ouro apropriada seria que os mercados são quatro vezes mais eficientes do que os burocratas. Então, o número de pessoas abatidas em nossas estradas seria de 8.000 por ano, com uma economia de 32.000 vidas.²⁴

²⁴ Mesmo isso é provável que seja uma grande subestimação, e por duas razões. Primeiro, não toma conhecimento do fato de que, em muitos casos, esses chamados trabalhadores “privados” são sindicalizados. Na sociedade totalmente livre, não haveria instituições desse tipo. Veja Walter Block, “Labor Relations, Unions and Collective Bargaining: A Political Economic Analysis”, *Journal of Social Political and Economic Studies* 16, n.º 4 (inverno de 1991): 477–507.

Segundo, a União Soviética foi mesmo um quarto tão eficiente quanto a americana (esta é a implicação da análise no texto, se assumirmos que a primeira teve zero privatização, e a segunda 100 por cento, uma superestimativa óbvia)? Paul A. Samuelson (*Economics*, 5ª ed. [Nova York: McGraw Hill, 1961], p. 830), retrata uma convergência entre as economias dos EUA e da URSS. Ele afirma (*Economics*, 12ª ed. [Nova York: McGraw Hill, 1985], p. 837) que entre 1928 e 1983, a taxa de crescimento para a União Soviética foi de notáveis 4,9% ao ano, maior do que a dos EUA. Mark Skousen (*The Making of Modern Economics* [Nova York: M.E. Sharpe, 2001], p. 416; e “The Perseverance of Paul Samuelson’s *Economics*”, *Journal of Economic Perspectives* 11, n.º 2 [primavera de 1997]: 137–52) desmascara

Se assim for, isso lança dúvidas sobre o objetivo de promover uma maior eficiência governamental nas estradas, mesmo sob a suposição de que nosso único objetivo era o utilitário de reduzir as fatalidades. Sim, se eles comessem a precificação de pico de carga e se engajassem em outras atividades de quase-mercado, poderia haver uma diminuição marginal no número de mortos. Mas isso inevitavelmente viria ao custo de adiar o dia da privatização completa. Não existe tal coisa como uma taxa “social” de preferência temporal, com base na qual poderíamos comparar inequivocamente o valor atual descontado de um pequeno número de vidas salvas, no curto prazo, com uma empresa governamental mais eficiente, versus um número maior de pessoas salvaguardadas, mais tarde, sob a privatização total, de modo que qualquer cálculo exato deve permanecer especulativo. No entanto, isso pelo menos constitui um argumento razoável contra a alegre suposição de que o objetivo da política social deve ser necessariamente melhorar marginalmente a operação das rodovias estaduais.

Há também, além das preocupações utilitárias, uma questão de simples justiça. O governo simplesmente não tem o dever de nacionalizar uma indústria que por muitos anos foi administrada sob auspícios privados. Isso cheira a práticas de nacionalização do tardio e não lamentado “império do mal” da União Soviética. Para adicionar insulto à injúria, o estado administra as rodovias de forma coercitiva. Com os seus impostos obrigatórios sobre a gasolina, obriga as pessoas a pagar pela utilização das estradas, quer o desejem ou não. Com seus poderes de domínio eminente, ele se apodera da propriedade privada de seus legítimos proprietários.

adequadamente essas alegações ultrajantes. Há lembranças para todos os tipos de coisas: torradeiras, carros, pneus: por que nenhum para economistas ganhadores do Prêmio Nobel como Samuelson, que enganou toda uma geração de estudantes de economia?

Domínio Eminente

Mohring afirma: “Reunir direitos de passagem para [...] as estradas seria algo proibitivamente caro, a menos que o estado pudesse ser induzido a usar seus poderes de domínio eminente em seu nome.”²⁵ Há várias dificuldades com essa posição. Em primeiro lugar, o Estado não precisa ser “induzido” a fazer tal coisa. Pelo contrário, esta é a própria essência do governo: se apoderar daquilo que não lhe pertence. A história do estado é a história de tal roubo.²⁶

Em segundo lugar, isso revela um nível de falta de sofisticação econômica que é bastante surpreendente, vindo, como é o caso, de um professor nesse campo. Pois, certamente, os verdadeiros custos são mais altos, muito maiores, quando o governo confisca propriedades do que quando as compra; os custos só são ocultados no primeiro caso. Suponhamos que um determinado homem venderia sua terra apenas por \$100.000. O governo vem e o expropria, dando-lhe \$10.000 para ele, o valor que os burocratas calculam como “valor justo de mercado”. Para Mohring, o “custo” desta terra é de apenas \$10.000 em despesas do próprio bolso para o estado. Mas o verdadeiro custo, o custo alternativo, é o valor muito maior de \$100.000.

²⁵ Mohring, “Congested Roads”, p. 147

²⁶ Trata-se de uma caracterização muito dura do domínio eminente? Na verdade, não. Despojado de seu imprimatur legal, não há diferença real entre obrigar uma pessoa a “vender” sua terra a um preço que ela não está disposta a aceitar, por um lado, e o roubo direto, por outro. Suponha que um criminoso me segure sob a mira de uma arma, exigindo minha carteira. Como eu cumpro com o seu desejo, eu me oponho, com o argumento de que ele está roubando de mim. Um ladrão filosófico estaria disposto a trocar palavras comigo. “Roubo?”, diz ele, “Nem um pouco. Nunca diga que estou roubando de você. Pelo contrário, ofereço-lhe o seguinte 'pagamento' pela sua carteira.” Depois disso, ele me entrega um clipe de papel, ou um elástico, ou um pedaço de papel de seda ou uma bolha de chiclete usado. Quando ele faz isso, ele converte o que de outra forma constituiria um roubo total em um comércio forçado, ou domínio eminente. (No Canadá, esse ato é mais precisamente chamado de “desapropriação”.) No entanto, existe alguma diferença real no que me diz respeito nos dois cenários, um em que ele rouba minha carteira, diretamente, e o outro em que ele me dá algo que vale menos para mim do que minha posse? Não há.

Mas o que dizer da possível objeção de que esse dono de propriedade “na verdade” avalia suas propriedades em, digamos, \$50.000, e está “elevando” seu preço, já que alguém quer comprá-la por uma estrada, e ele pode agir como parte da “retenção”? Mesmo que isso seja verdade, os cálculos de Mohring ainda estão errados, embora não tanto. Nesse cenário, Mohring ainda contabiliza os custos dessa parte da montagem da estrada em \$10.000, enquanto, por estipulação, o valor real é cinco vezes maior do que o valor pago (e não dez vezes, como era no cenário anterior). Isso ainda é uma enorme subestimação. Mas há uma tréplica mais séria a essa objeção: tais valores estão necessariamente escondidos de observadores externos. A única pessoa a par desses custos é o próprio proprietário da propriedade. O governo, Mohring, o presente autor, nenhum de nós conhece a alternativa ou o custo de oportunidade desta terra além de seu proprietário. Todos esses números são inventados, adequados apenas para fins ilustrativos. Não há nenhuma justificativa para dizer que o proprietário do imóvel está agindo como parte da “retenção”. Tudo o que nós, observadores externos, sabemos apenas que ele exige, digamos, \$100.000 por sua terra no momento atual, e é tudo o que podemos saber. Não podemos saber nada como se ele realmente venderia sua terra por \$50.000, ou \$10.000, ou qualquer outro valor semelhante, e está apenas “elevando” seu preço a níveis “irrealistas”, a fim de “se aproveitar” do desespero do lado da demanda.

Competição Perfeita

A próxima dificuldade em que Mohring se enreda é que ele sustenta que as estradas não podem ser privatizadas porque não atendem às condições muito rigorosas e irrelevantes da chamada concorrência “perfeita”: “As vias expressas são tão grandes e têm tanta capacidade que, ao vender seus serviços, os proprietários privados não

estariam sujeitos aos tipos de pressões de mercado que as empresas experimentam nos mercados competitivos de textos econômicos.”²⁷

E novamente:

Nos mercados que povoam os textos de economia, a mão invisível de Adam Smith maximiza os benefícios sociais sem a intervenção do governo. As muitas virtudes de emular os mercados competitivos dos livros-texto na precificação e no desenvolvimento de estradas tornariam desejável entregar os deveres da Federal Highway Administration e dos departamentos estaduais de transporte à livre iniciativa? Infelizmente [sic] dizer, antes que tal passo se torne ótimo, que problemas devem ser resolvidos que resultam das diferenças entre a tecnologia das estradas e o que justifica o *laissez faire* ao lidar com as empresas que povoam os mercados competitivos dos livros-texto.²⁸

Há tanta coisa errada com essa afirmação que é difícil saber por onde começar a refutá-la. Começar com um *reductio ad absurdum* pode não ser uma maneira ruim de abordar essa afirmação. A “concorrência perfeita” requer, entre outras coisas, bens ou serviços completamente homogêneos, milhares (ou milhões, dependendo de qual economista neoclássico está falando) de compradores e vendedores, informações completas e totais sobre todos os aspectos do bem de todos os lados, sem custos de transação, lucros zero, equilíbrio, etc. Dizer que nenhuma indústria do mundo real pode atender a essas condições rigorosas é um grande eufemismo. Mas esse é apenas o ponto. Se Mohring implementasse sua exigência, não haveria, e não poderia haver, nenhuma indústria privada. Toda última atividade econômica conhecida pelo homem seria possuída e dirigida pelo governo (por

²⁷ Mohring, “Congested Roads”, p. 147.

²⁸ *Ibid.*, p. 158.

exemplo, o sistema soviético) ou de “possuída” privadamente,²⁹ mas gerenciada ou controlada por ele (por exemplo, o sistema fascista).

A questão é que a “competição perfeita” é um cenário totalmente inventado, que não tem nada a ver com o mundo real; ele é usado por economistas mainstream, como Mohring, como uma vara com a qual bater em empresas de negócios da vida real. A competição perfeita funciona na economia, assim como os delírios de um louco em criminologia que insistia que mataria (ou pelo menos consideraria ilegítimo) todas as pessoas que não têm dois metros de altura e não pesam menos de quarenta e cinco quilos.

Em contraste com este conceito artificial está o conceito austríaco de competição real, competição rival. Aqui, não é necessário que todos sejam oniscientes, nem que todos os produtos sejam homogêneos,³⁰ que haja um número indefinidamente grande de compradores e vendedores de tal forma que nenhum deles possa ter qualquer efeito sobre o preço,³¹ etc. Tudo o que é necessário é que não haja leis que criminalizem a entrada em uma indústria. Então, pode haver competição rival. O austríaco não é um “contador de nariz”. A mera presença de número grandes, ou a sua ausência, não asseguram nem impedem a concorrência neste sentido. A Microsoft *não* é um monopólio,³² nem a

²⁹ I.e., apenas no nome.

³⁰ Na verdade, isso equivale a uma demanda de que haja apenas um produto. Se houver mais do que essa quantidade, então, necessariamente, todos eles não podem ser homogêneos. Mas, se assim for, então a concorrência perfeita está, nessa medida, viciada, uma vez que deve haver necessariamente uma diluição no número de compradores e vendedores dela.

³¹ Este requisito também é ilógico na medida em que viola as regras da matemática. É impossível que nenhum comprador ou vendedor tenha exatamente efeito zero sobre o preço e, no entanto, todos eles, juntos, têm. Um milhão de vezes zero ainda é zero, apesar dos melhores esforços dos economistas tradicionais para defender a conclusão oposta.

³² William Anderson, Walter Block, Thomas J. DiLorenzo, Ilana Mercer, Leon Snyman, e Christopher Westley, “The Microsoft Corporation in Collision with Antitrust Law”, *Journal of Social, Political and Economic Studies* 26, n.º 1 (inverno de 2001): 287–302.

IBM foi antes dela, apesar de cada uma delas representar uma grande parcela do mercado de computadores em suas respectivas épocas. Isso ocorre porque a entrada é legal; qualquer um pode iniciar um negócio de informática sempre que desejar fazê-lo. Também não prevalece nada como a concorrência na indústria dos táxis, apesar do fato de, em qualquer grande cidade, existirem literalmente dezenas de milhares de empresas nesta indústria. Isso ocorre porque a entrada é impedida por lei.

Também não podemos concordar com a noção de que meras considerações tecnológicas podem “justificar o *laissez-faire*” ou deixar de fazê-lo. Concordar com essa premissa é ignorar a distinção normativo-positivo. A única consideração que pode justificar o *laissez-faire* ou deixar de fazê-lo são aquelas relativas aos direitos, ou ontologia.

Planejamento Central

Acima, quando discutimos os pontos de vista de Mohring sobre o domínio eminente, tivemos a oportunidade de comentar sobre sua surpreendente falta de sofisticação, para um economista, sobre essa questão. Isso pode ser devido ao fato de que, apesar de sua graduação e suas afiliações profissionais, ele é mais um “planejador de transporte”³³ do que um cientista sombrio. Seu artigo revela quase ignorância até mesmo da possibilidade de que a indústria rodoviária possa ser privatizada. Ele olha para a questão da provisão de estradas apenas como um planejador de transporte, equivalente à maneira pela qual um planejador central soviético via toda a economia.

Esse autor gasta muito tempo e esforço a este respeito. Uma de suas conclusões é que:

³³ Mohring, “Congested Roads”, p. 148; ele fala de seus “programas de computer de planejamento de transporte” (p. 11).

Como a figura 1 sugere, o efeito direto do congestionamento sobre os pedágios teria piorado a situação do utilizador médio de estradas. Quase todos teriam pago mais pelas viagens que continuaram a fazer e não teriam mais feito algumas viagens que anteriormente produziam benefícios líquidos. Enquanto todos os viajantes teriam se beneficiado de viagens mais rápidas, os pagamentos de pedágio teriam excedido o valor dessas economias de tempo para a maioria. Apenas dois pequenos grupos teriam colhido benefícios líquidos da tarifação de congestionamento, independentemente das utilizações a que as receitas foram atribuídas. Havia então usuários atuais de transporte de massa e viajantes de automóveis de alta renda. O pedágio teria induzido alguns viajantes a desviar do carro para o ônibus. [...] Nas estradas mais congestionadas, para usuários de automóveis com renda superior a cerca de \$80.000 por ano, a economia de tempo de viagem teria excedido seus custos de pedágio. Em estradas menos congestionadas, apenas viajantes com renda bem dentro da faixa de seis dígitos teriam tido benefícios líquidos.³⁴

A clara implicação disso é que seria imprudente, ineficiente e contraproducente cobrar um preço pelo uso da estrada.³⁵ Mas vamos tomar um momento para que o bom senso prevaleça. Se os proprietários privados, por conta disso, fossem legalmente proibidos de cobrar um preço pelo uso de suas propriedades, isso significaria a sentença de morte para quaisquer esforços de privatização. Para todos os efeitos práticos, estaríamos presos aos atuais arranjos institucionais, que, além de apresentarem tráfego engarrafado, também constituem uma carnificina para os motoristas. Outra dificuldade com a estrutura

³⁴ Mohring, “Congested Roads”, p. 154.

³⁵ Se isso fosse realmente verdade, a iniciativa privada daria esses serviços de graça, como iscas ou como parte de um pacote maior, da mesma forma que a Disneylândia dá o uso “gratuito” de suas vias aos pedestres, como os shoppings fazem o mesmo para os compradores em suas ruas internas e, de fato, para suas ruas externas e muitas vezes estacionamentos também.

analítica de Mohring é que ela “prova” demais. Se é impróprio que os proprietários de ruas e rodovias cobrem preços, e se as lojas de departamento³⁶ se assemelham a estradas em termos de congestionamento e demandas de pico de carga para seus serviços, pela própria admissão de Mohring, então a implicação lógica é que essas comodidades também não devem se envolver em precificação.³⁷ Mas mais: todos, ou pelo menos praticamente todos, os bens e serviços são cíclicos a esse respeito. Ou seja, ninguém compra muita coisa, normalmente, em qualquer dia da semana entre 2:00 e 5:00 da manhã, ou no dia de Natal. Os preços do congestionamento, então, seriam impróprios para praticamente qualquer coisa, sob essa linha de “raciocínio”. Mas há apenas uma instituição que não precisa cobrar preços por seus produtos, uma vez que pode financiá-los por meio de compulsão (por exemplo, tributação), e esta, é claro, é o governo. A análise de Mohring, então, se “sugere” alguma coisa, leva de volta à sovietação de (praticamente) toda a economia, algo que o mundo civilizado vem tentando escapar desses muitos anos, e algo, desde pelo menos a queda do “império do mal” em 1989, alguém teria pensado que todos os estudiosos evitariam. Não é assim, ao que parece, para Mohring.

Alguns Problemas?

Mohring conclui com uma ladainha de problemas que atacam o argumento para a privatização das estradas. Ele começa, mais uma vez, com uma base falaciosa:

O congestionamento crescente que acompanha o aumento das viagens em uma determinada estrada é a contrapartida no

³⁶ Outros negócios destinados a grande ciclicidade incluem cinemas, restaurantes, futebol americano (Super Bowls), beisebol (a World Series), hotéis, transporte aéreo, navios de cruzeiro, etc.

³⁷ Mohring, “Congested Roads”, p. 143.

transporte do crescente custo marginal de curto prazo dos widgets que acompanha a produção crescente de uma determinada fábrica de widgets. Ambos os aumentos resultam do uso mais intensivo de equipamento de capital durável — a lei dos retornos decrescentes à trabalho.³⁸

Nada poderia estar mais longe da verdade. O aumento dos custos marginais simplesmente não tem nada a ver com o congestionamento. O primeiro é inteiramente um fenômeno de retornos decrescentes a um fator fixo; este último decorre de uma demanda variável e/ou de preços indexados a níveis inferiores aos de equilíbrio. No caso das estradas, os preços são fixados pelo governo excessivamente abaixo do que prevaleceria na economia de rotação uniforme da livre iniciativa; na verdade, eles são zero! Não é de admirar que, a preços tão baixos, ou melhor, inexistentes, a demanda possa, em mais de uma ocasião, superar a oferta.

Mais uma vez, Mohring repete sua noção enganosa de que “os viajantes geralmente levam em conta o congestionamento que encontrarão, mas não o congestionamento que causarão”.³⁹ Isto é verdade, mas apenas na ausência de preços de mercado, que, nas palavras de Adam Smith, levam os motoristas “como que por uma mão invisível” a levar em conta este último fenômeno.

Quais são as dificuldades específicas que Mohring vê com a privatização das estradas? São como se segue:

1. Indivisibilidades e economias de escala.

Não se pode negar que existem, de fato, indivisibilidades e economias de escala no que diz respeito ao fornecimento rodoviária. Mas o mesmo se aplica à fabricação e oferta de praticamente todos os outros bens e serviços, exceto, é claro, daqueles que satisfazem os

³⁸ Ibid., p. 157.

³⁹ Ibid.

requisitos muito rigorosos da concorrência perfeita, um conjunto nulo. Em outras palavras, indivisibilidades e economias de escala servem não apenas como uma barreira insuperável, para Mohring, para a privatização de estradas, mas também, se ele é logicamente consistente, o que ele não é, para todo o resto sob o sol também.

Afirma nosso autor: “Empreendedores rodoviários não regulamentados geralmente não poderiam ser invocados para definir preços de custo marginais.”⁴⁰ A réplica óbvia a isso é que ninguém mais poderia ser invocado para fazer isso (além de empresas imaginárias na terra do nunca da concorrência perfeita).

Inadvertidamente, talvez, Mohring fornece evidências para o fato de que a operação rodoviária da empresa privada é muito robusta. Ele afirma:

a California Private Transportation Company (CPTC) construiu uma via expressa na faixa mediana da State Route 91 (SR 91), que liga os condados de Orange e Riverside, no sul da Califórnia. Temendo excessos monopolistas, o Departamento de Transportes da Califórnia (CalTrans) anexou amarras ao direito de construir a SR 91. Exigia pedágios mais baixos — inicialmente zero — para veículos com mais de dois passageiros e limitava a taxa de retorno que o CPTC poderia ganhar.⁴¹

O fato de que uma empresa privada, a CPTC neste caso, poderia até considerar permanecer no negócio sob essas condições muito onerosas é um amplo testemunho de sua capacidade. Na melhor das hipóteses, é difícil para os empresários competirem com o governo; pois estes últimos podem doar o seu produto gratuitamente e financiar as suas perdas com receitas fiscais, enquanto esta opção não está aberta aos primeiros. Você pode imaginar se houvesse restaurantes do governo onde as refeições pudessem ser feitas de graça, e *ainda assim* os

⁴⁰ Ibid., p. 159.

⁴¹ Ibid., p. 162.

provedores privados pudessem obter lucro? Certamente isso constituiria uma forte evidência para a viabilidade de um, e a ausência de tal para o outro.

Outra dificuldade com a apresentação de Mohring é que ele apoia a noção de que a CalTrans “temia excessos monopolistas”. O que é isso, senão o sujo falando do mal lavado, quando o primeiro, e não o último, é mal lavado? Se há algum “monopólio” nesse cenário, certamente é a CalTrans, *não* a CPTC. É a CalTrans, e *não* a CPTC, que pode perdurar nos negócios mesmo sendo totalmente rejeitada pelos consumidores. É a CalTrans, *não* a CPTC, que pode forçar os viajantes a financiá-la por meio de impostos. É a CalTrans, *não* a CPTC, que está impedida de falência, não importa o quão pobre seja o trabalho que eles façam. É a CalTrans, e *não* a CPTC, que pode gerir as suas estradas para que as pessoas morram como moscas nas suas instalações, sem quaisquer repercussões financeiras necessárias. Se há algum “monopólio” do exemplar, certamente é a CalTrans, *não* a CPTC.

2. Aquisição de direitos de passagem para estradas privadas

Afirma Mohring: “se os empresários rodoviários quiserem obter direitos de passagem a custos inferiores aos esmagadores, a ação por parte do estado é essencial.”⁴²

No entanto, já vimos que o domínio eminente não é tão mais barato do que a ação privada na montagem de um pacote de terras, mas é melhor em camuflar seus custos. Quando o governo comanda um direito de passagem a um preço artificialmente baixo, o verdadeiro custo não se limita a essa despesa do próprio bolso, mas inclui, também, a alternativa ou custo de oportunidade sofrido pelo proprietário, que é uma questão intrinsecamente subjetiva.

⁴² Ibid.

3. Receitas suficientes de pedágio

Mohring pergunta: “Como podemos dizer se as receitas de pedágio seriam grandes o suficiente para justificar a expansão rodoviária financiada pública ou privadamente?”⁴³

Alguém poderia ser desculpado por pensar que, para ele, a questão de saber se um bem ou serviço pode ser fornecido pelos mercados depende de seus custos. Mas aqui nos depararíamos com um problema: se os custos são maiores do que os benefícios,⁴⁴ isso significa que o estado ou a iniciativa privada devem assumi-los? “Nenhum dos dois” parece ser a resposta adequada, mas não parece haver espaço para sua resposta em seu léxico. Alternativamente, suponha que os benefícios sejam maiores do que os custos. Mais uma vez, somos como um navio sem leme em termos de determinar se isso significa que o bem em questão deve ser nacionalizado pelo governo ou produzido por empresas que fazem lucros.

Se as receitas não são grandes o suficiente para exceder os custos, então a questão não é se os governos ou os mercados devem ser designados para produzir o bem ou serviço em questão. Pelo contrário, do ponto de vista da promoção do bem-estar dos consumidores, ninguém o deve fazer. Tomemos um exemplo do mundo real de um caso em que os custos sempre excedem as receitas: hambúrgueres de ratos, tortas de lama e água suja. Aqui, os custos de montar uma fábrica para produzir esses itens, contratar a mão de obra necessária, realizar

⁴³ Ibid., p. 163.

⁴⁴ Estipulamos que estes podem ser termos significativos, apesar de sua subjetividade inerente. Veja sobre isso William Barnett II, “Subjective Cost Revisited”, *Review of Austrian Economics* 3 (1989): 137–78; James M. Buchanan e G.F. Thirlby, *L.S.E. Essays on Cost* (Nova York: New York University Press, 1981); James M. Buchanan, *Cost and Choice: An Inquiry into Economic Theory* (Chicago: Markham, 1969); Thomas J. DiLorenzo, “The Subjectivist Roots of James Buchanan’s Economics”, *Review of Austrian Economics* 4 (1990): 180–95; Mises, *Human Action*; Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State*, 2 vols. (Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute, 1993); idem, “Buchanan and Tullock’s *The Calculus of Consent*”.

publicidade suficiente, sempre excederão as receitas de lá, uma vez que não haverá clientes para eles a qualquer preço positivo. O estado deveria, então, fornecê-los? Perguntar isso já é responder.

4. Equidade e precificação

Mohring anuncia-se como tendo “apoiado por muito tempo bolsas comercializáveis de estradas de período de pico para os pobres” por razões de equidade,⁴⁵ uma vez que ele acha que a “precificação de congestionamento seria, de fato, regressiva”.⁴⁶ Mas o pão e os filmes também são regressivos. Certamente, os pobres gastam uma proporção maior de sua renda nesses itens do que os ricos. A implicação clara, aqui, é que nenhuma cobrança deve ser feita por esses itens, por exemplo, todos devem receber todo o pão e filmes que precisam “de graça”, ou, se deve haver precificação para eles, então os pobres devem receber um subsídio para ajudá-los com essas compras.

Mas o pão e os filmes desfrutados pelos empobrecidos em um país relativamente livre⁴⁷ como os EUA são motivo de inveja não apenas para aqueles nos decis mais baixos da distribuição de renda na maioria das outras nações, mas até mesmo para suas classes médias. Assim, a implicação é que, se você quer ajudar os pobres, a melhor maneira de realizar essa tarefa não é minar o sistema capitalista com subsídios do governo, mas sim confiar na livre iniciativa para ajudar os pobres, como sempre e em todos os lugares tem feito.

Por razões semelhantes, quando as tarifas são reduzidas como um passo em direção a uma sociedade economicamente mais livre, é incompatível com esta iniciativa atribuir fundos para a reconversão de trabalhadores supérfluos que já não trabalham nos seus domínios de vantagem comparativa, ou conceder subsídios comerciais. O

⁴⁵ Mohring, “Congested Roads”, p. 165.

⁴⁶ Ibid., p. 164.

⁴⁷ James Gwartney, Robert Lawson, e Walter Block, *Economic Freedom of the World, 1975–1995* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1996).

investimento, seja em capital físico ou humano, traz recompensas em seu uso quando feito corretamente, por exemplo, no interesse dos consumidores. Quando há má alocação de qualquer um desses tipos de recursos, a ética do livre mercado implica que os responsáveis arquem com os custos e não sejam capazes de transferi-los para o público em geral por meio de impostos e subsídios extras ou “bolsas”.

Esses subsídios ou “bolsas “ têm que vir de algum lugar; presumivelmente, eles serão baseados em impostos coercitivos. Mohring entrou para o registro como castigando “barões ladrões”, os proprietários de ferrovias que se beneficiaram dos poderes de domínio eminentes do século XIX.⁴⁸ Mas, ao defender subsídios ou “bolsas” para os pobres que terão que pagar mais pelo uso da estrada sob a tarifação, ele mesmo está assumindo o papel de “barão ladrão”.

⁴⁸ Mohring, “Congested Roads”, p. 162.

Cumplicidade no Socialismo Rodoviário: O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation¹

Neste capítulo, tomamos como certo que a donidade governamental e o controle das estradas são injustificados, com base no fato de que se baseiam na coerção (as receitas fiscais sobre as quais se baseia são obrigatórias) e matam desnecessariamente milhares de pessoas (além do número muito menor que provavelmente morreria sob a privatização²). Dadas essas premissas, qual é a atitude apropriada do libertário em relação aos diretamente responsáveis por esse esquema irresponsável, travesso e até assassino?

Fazer essa pergunta é praticamente respondê-la. Não colocando um ponto muito fino sobre isso, mas os responsáveis pela perpetração do socialismo rodoviário são culpados pela morte de dezenas de milhares de pessoas apenas nos EUA.³ Sendo este o caso, e combinando essa visão com teorias libertárias de punição, é claro que os culpados seriam obrigados a pagar por seus crimes⁴ em uma sociedade totalmente

¹ www.rppi.org/ps305.pdf; www.rppi.org/ps294.pdf; e www.rppi.org.

² Veja Lawrence H. White, “Comment on Block”, (manuscrito não publicado) sobre esta afirmação.

³ É um dos erros de Rummel, que calcula o número de pessoas mortas por seus próprios governos, que ele não inclui fatalidades nas estradas. R.J. Rummel, *Death by Government* (New Brunswick, N.J.: Transaction, 1996) calcula o número total de não-combatentes mortos por seus próprios governos durante o século XX como 169.198.000. Mas ele negligencia incluir as mortes nas rodovias do país atribuíveis à operação do governo.

⁴ Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982), pp. 54, 85–96; Stephan Kinsella, “Estoppel: A New Justification for Individual Rights”, *Reason Papers* 17 (outono): 61; idem, “Punishment and

*Cumplicidade no Socialismo Rodoviário:
O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation*

libertária. Os julgamentos de Nuremberg seriam o modelo seguido em tais procedimentos. Como no caso dos nazistas,⁵ não haveria prescrição do assassinato.⁶ Também não nos esquivaríamos da jurisprudência *ex post facto*. A lei libertária é atemporal. A matança injustificada é tanto uma violação da jurisprudência adequada para o homem moderno quanto foi para o antigo homem das cavernas, e como será para o futuro homem espacial. Quanto mais cedo esta mensagem sair, além disso, melhor estaremos em reduzir a “desumanidade do homem para com o homem”.

Tanta coisa é bastante simples, pelo menos nos arredores libertários. Talvez uma questão mais interessante seja o que pode ser dito não sobre os atuais gestores de ruas e vias, mas sim sobre os cidadãos privados que são cúmplices deles? São muitas, infelizmente. No momento, vamos nos concentrar em apenas um deles, a Reason Foundation e seu Reason Public Policy Institute. Essa organização em um lugar se anuncia não como uma organização declaradamente libertária, mas sim como uma que “explora e promove os valores gêmeos da racionalidade e da liberdade como os fundamentos básicos

Proportionality: The Estoppel Approach”, *Journal of Libertarian Studies* 12, n.º 1 (primavera de 1996); idem, “New Rationalist Directions in Libertarian Rights Theory”, *Journal of Libertarian Studies* 12, n.º 2 (outono de 1996): 313–26; idem, “A Libertarian Theory of Punishment and Rights”, 30 *Loyola Los Angeles Law Review* (1997): 607–45.

⁵ É mais do que curioso que os comunistas assassinos em massa sejam tratados de forma diferente dos nazistas assassinos em massa. Embora isso só possa ser especulativo, isso talvez se deva ao fato de que os primeiros foram aliados dos vencedores na Segunda Guerra Mundial e não o contrário.

⁶ É demasiado duro afirmar que os responsáveis pelas mortes na estrada são culpados de homicídio? Certamente, não havia intenção de matar tais vítimas. Talvez o homicídio culposo seja a caracterização mais precisa, uma vez que parece que as autoridades não são culpadas de mais do que “desrespeito imprudente” pela vida dos outros. Para o código penal da Louisiana, veja www.legis.state.la.us/tsrs/search.htm. Veja o apêndice para definições de homicídio preterdoloso e homicídio culposo, e então você decide, gentil leitor, em qual categoria nossos gerentes de estradas e rodovias se enquadram.

de uma boa sociedade”.⁷ Mas se a “liberdade” é usada de alguma forma razoável, ela certamente implica propriedade privada, o império da lei e capitalismo *laissez faire*, fenômenos incompatíveis com a donidade, operação e controle governamentais de estradas e rodovias.⁸

No entanto, em outro lugar, Reason reivindica explicitamente o manto libertário:

Declaração de Missão: A missão da Reason Foundation é promover uma sociedade livre, desenvolvendo, aplicando e promovendo princípios libertários, incluindo livres mercados, a liberdade individual e o império da lei. Usamos o jornalismo e as políticas públicas para mudar as estruturas e ações dos formuladores de políticas, dos jornalistas e dos formadores de opinião.⁹

É minha convicção que a Reason não está vivendo de acordo com sua autodenominada reivindicação de ser guiada por restrições libertárias, nem de “promover princípios libertários”, pelo menos não na arena do transporte de superfície. Consideremos algumas dificuldades específicas com a análise da Reason das estradas, nos moldes mencionados acima.

⁷ www.rppi.org.

⁸ Existem, com certeza, outros grupos privados além da Reason também operam como colaboradores da National Highway Safety Traffic Administration (NHSTA) e do Departamento de Transportes (DOT). No entanto, nenhum deles se caracteriza como pró-liberdade, muito menos libertário.

⁹ www.reason.org/mission.html.

Crítica

Caminhões Articulados

Em junho de 2002, dois colegas da Reason e eu¹⁰ realizamos o aparentemente impossível. Persuadimos tanto as American Trucking Associations quanto o National Safety Council — tradicionalmente em lados opostos da cerca sobre caminhões articulados conhecidas como Veículos de Combinação Mais Longa — a endossar um conceito que chamamos de Estradas de Caminhões com Pedágio. Nosso relatório de junho de 2002¹¹ propôs que esses caminhões altamente produtivos (duplos longos e triplos) fossem autorizados a operar em estados onde atualmente são proibidos por lei federal, desde que operem em novas faixas exclusivas para caminhões separadas por barreiras, projetadas para serviços pesados.¹²

Um problema aqui é que Poole está funcionando não como um crítico libertário do socialismo rodoviário, mas sim como cúmplice das autoridades de planejamento, um consultor não remunerado, por assim dizer. É fácil imaginar um grupo análogo funcionando na União Soviética, por volta de 1965, dando conselhos aos burocratas agrícolas coletivizados da URSS, ou aos responsáveis pelas siderúrgicas daquele país.

Outra dificuldade é com a caracterização de Poole desses veículos como “caminhões altamente produtivos”. Eles podem muito bem ser exatamente isso, como um meio para o transporte de carga, pelo menos quando comparado a carregar sacos nas costas, ou usar bicicletas, motocicletas, carros ou até caminhões menores. Mas, que tal quando

¹⁰ Isso foi escrito por Robert Poole, Diretor, Programa de Transporte, Reason Public Policy Institute e Fundador, Reason Foundation (www.rppi.org/robert.html).

¹¹ www.rppi.org/ps294.pdf

¹² Robert Poole. Veja www.rppi.org/surfacetransportation14.html.

contrastado com trens ferroviários? Então pareceria, mesmo para o olho mais malvado, que todas as apostas estão erradas. Pois, enquanto um desses super caminhões pode transportar dois ou até três contêineres carregados de produto, um trem pode transportar até 156 vagões.¹³ Depois, há a questão da velocidade. A velocidade máxima legal na maioria das rodovias é de setenta milhas por hora. Os trens, em contraste muito acentuado, são capazes de *múltiplos* dessa velocidade.¹⁴

Não cabe a mim dar conselhos econômicos às autoridades centrais de planejamento.¹⁵ Podemos deixar com segurança essa

¹³ “Os vagões da CN pulam pistas [...] FORT LAWRENCE — Ninguém ficou ferido quando 10 vagões vazios pertencentes a um trem de carga de 156 vagões descarrilaram aqui no final da noite de sexta-feira, bloqueando a linha ferroviária principal. www.herald.ns.ca/stories/2004/05/23/fNovaScotia247.raw.html.

¹⁴ Alguns comentaristas (re: o German Inter City Express) falam de velocidades médias de 125 milhas por hora, e velocidades máximas de 174 (www.okeating.com/hsr/ice.htm); outros, re: o trem bala japonês Shinkansen (www.o-keating.com/hsr/bullet.htm) mencionam uma velocidade média de 164 mph.

¹⁵ A enormidade do desvio entre pedir que o governo cesse e desista de matar pessoas nas estradas, e o tipo de conselho específico dado a eles pela Reason pode ser visto nos planos detalhados criados por este último para o primeiro. Aqui é onde Poole acha que suas políticas de caminhões podem ser melhor introduzidas: I-80 em Iowa e Illinois, ligando as atuais operações de LCV no Ocidente com as dos pedágios de Indiana e Ohio; I-90 de Cleveland para a linha do estado de Nova York, ligando as operações de LCV no Ohio Turnpike e New York Thruway; I-15 na Califórnia, do centro de logística em Barstow até a linha de Nevada (onde os LCVs agora operam); I-75 de Detroit para Toledo, um estímulo para fora do Ohio Turnpike; I-75 de Toledo ao sul da Flórida, conectando tanto a Tampa quanto ao Florida Turnpike (onde as duplas longas são legais); I-5 o comprimento do Vale Central da Califórnia; I-94 de Chicago para as Cidades Gêmeas; I-65 de Gary, Indiana (no Indiana Turnpike) para Nashville; I-81 de Knoxville, Tennessee para Harrisburg, Pensilvânia, ambos os principais centros logísticos; I-76, o Pennsylvania Turnpike, que liga diretamente ao Ohio Turnpike, amigável ao LCV. Poole também não está satisfeito, sequer, com esse nível de detalhe. Ele continua:

Nosso estudo também contém recomendações específicas para as disposições legislativas necessárias para permitir a existência de estradas de caminhões com pedágio projetadas, o mais importante é a legalização das operações de LCV em tais estradas de caminhões em estados atualmente sujeitos ao congelamento de LCV, a capacidade de cobrar pedágios nas estradas de caminhões e um mecanismo para compactos interestaduais para facilitar a maioria desses

*Cumplicidade no Socialismo Rodoviário:
O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation*

“análise” para Poole e seus colegas. Mas é mais do que curioso que ele não tenha aconselhado o governo a rescindir uma miscelânea de legislação sindical e outras anti-ferrovias¹⁶ que algemaram essa indústria. Com um setor ferroviário saudável, esses super caminhões pelos quais Poole é tão apaixonado seriam reduzidos de viagens cruzando o país para viagens locais, reduzindo radicalmente a necessidade deles.

Cintos Segurança

Embora os fãs da liberdade individual muitas vezes (e com razão) condenem o paternalismo embutido nas leis de cinto de segurança, a maioria dos americanos se ofende pouco com essa babá patrocinada pelo estado. No entanto, a babá não apenas nos torna menos livres; quando distrai a aplicação da lei de seu papel adequado, também pode nos tornar menos seguros. Quando o governo assume muitos deveres, é mais difícil fazer os importantes corretamente.

Os funcionários do governo estão mais atentos quando pedem a aplicação das leis de embriaguez ao volante. Mas aqui novamente, a lei deve se concentrar na imprudência, seja ela incentivada pelo álcool, fadiga, estupidez geral ou aplicação de batom em alta velocidade.

Quarenta e nove estados têm leis de cinto de segurança e, em muitos casos, as leis permitem que os policiais abordem motoristas cujo único crime é não usar cinto de segurança. Enquanto o policial leva tempo para dar ao transgressor da lei do cinto de segurança uma bronca e uma multa, muitos outros motoristas embarcam no tipo de manobra desastrosa que muitas vezes termina com um motorista imprudente colidindo com um

caminhões que precisam envolver mais de um estado. (Veja www.rppi.org/surfacetransportation14.html)

¹⁶ O Railway Labor Act (www.nmb.gov/documents/rla.html) e www.socialstudieshelp.com/Eco_Union_Legislation.htm).

bom motorista. São esses aventureiros que atravessam com tudo sinais vermelhos e fazem curvas a qualquer custo que enfurecem e colocam em risco os bons motoristas.¹⁷

De acordo com a estrutura analítica desenvolvida acima, uma coisa seria um analista orientado para o livre mercado notar que, se as estradas fossem privatizadas, aquelas que se concentrassem nos cintos de segurança, ou seja, designassem suas forças policiais para se concentrarem em tais violações, provavelmente perderiam na guerra de lucros e perdas com outras empresas rodoviárias que abordassem questões mais importantes, como a imprudência do motorista. Esse seria um ponto eminentemente sensato a ser feito, e se os socialistas do caminho adotassem essa percepção, bem, pelo menos vidas seriam salvas.

No entanto, é uma questão completamente diferente e mais problemática estar dando conselhos gratuitamente àqueles que são responsáveis pela carnificina rodoviária em primeiro lugar. Esse tipo de postura joga rápido e solto com o trabalho do defensor do livre mercado que é, preste atenção, defender livres mercados, e não dar conselhos destinados a tornar mais eficiente instituições que são o oposto de livres iniciativas.

“Nós” Estamos Perdendo a Base Tributária

Dois dos maiores desafios que os funcionários públicos enfrentam hoje nos Estados Unidos são a deterioração das estradas e rodovias e a falta de financiamento para pagar as melhorias necessárias. Desde que o Sistema Interestadual de Autoestradas foi concluído, no início da década de 1990, testemunhamos um declínio contínuo na condição geral da infraestrutura rodoviária de nossa nação. Há várias razões para isso.

¹⁷ Ted Balaker, “Strapped: Unbuckling seat belt laws”, veja, www.reason.com/hod/tb052704.shtml; 27 de maio de 2004.

*Cumplicidade no Socialismo Rodoviário:
O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation*

Primeiro, o poder de compra dos impostos sobre combustíveis que agora *nós* cobramos — o principal meio de financiamento de rodovias nos EUA — diminuiu drasticamente desde a década de 1950. Segundo, a economia de combustível dos veículos aumentou drasticamente durante o mesmo período, por isso não recolhemos a mesma quantidade de impostos por milha que recolhíamos antes. E terceiro, muitos funcionários não estão dispostos a aumentar os impostos sobre os combustíveis por causa da intensa oposição dos eleitores a impostos novos ou mais altos de qualquer tipo.¹⁸

A pergunta óbvia é: Quem é esse “nós”? A citação acima vem de um comunicado de imprensa para a Transportation Finance Summit que ocorreu de 3 a 4 de março de 2004 no Grand Hyatt, Washington, D.C. Como um dos patrocinadores do evento foi a Reason Foundation, parece que esta organização se inclui, e está incluída por todas as outras, no “nós” geral.

No entanto, há aqueles de nós libertários que não consentiriam com tal inclusão. Torcer as mãos sobre o declínio do valor real dos impostos é algo um tanto incompatível com a defesa da sociedade livre.¹⁹ Também não é apenas um debate entre libertários de governo limitado e anarcocapitalistas. Certamente, é uma contradição para um libertário *de qualquer tipo* aceitar impostos sobre combustíveis *per se*, muito menos qualquer aumento neles.

¹⁸ Contexto e propósito da conferência Transportation Finance Summit, 3–4 de março de 2004; brochura.

¹⁹ Em qualquer caso, a responsabilidade por esse declínio é mais uma entidade governamental, o sistema de banco central que cria inflação. Veja sobre isso, Milton Friedman, *Studies in the Quantity Theory of Money* (Chicago: University of Chicago Press, 1956); Milton Friedman e Anna J. Schwartz, *Monetary Statistics of the United States: Estimates, Sources, Methods* (Nova York: National Bureau of Economic Research, 1970); idem, *Monetary Trends in the United States and the United Kingdom, Their Relation to Income, Prices, and Interest Rates, 1867–1975* (Chicago: University of Chicago Press, 1982); Murray N. Rothbard, *The Mystery of Banking* (Nova York: Richardson and Snyder, 1983).

Por que isso é diferente do que se um grupo ostensivamente dedicado à “liberdade como base básica de uma boa sociedade”²⁰ participasse de uma insatisfação geral com o fato de que a renda, as vendas, a propriedade ou quaisquer outros impostos eram muito baixos, e que o valor real da arrecadação do governo havia caído? Certamente, se qualquer grupo ou indivíduo participasse de tal torção de mão em qualquer outro contexto, suas (faltas de) credenciais libertárias seriam claras. Por que deveria ser diferente neste caso?

Mortes em Estradas

Afirma Poole:

[N]ossos sistemas rodoviários estão com problemas. Eles enfrentam quatro problemas principais:

1. Congestionamento de Tráfego. Nas 68 maiores áreas metropolitanas dos EUA, os motoristas perdem um total de \$72 bilhões por ano em combustível e tempo desperdiçados, devido ao congestionamento do tráfego;

2. Falta de Expansão. De 1987 a 1997, as milhas de veículos dos EUA percorridas aumentaram 34%, mas apenas 3% mais milhas de pista foram adicionadas;

3. Déficit de Financiamento. Em 1997, os EUA investiram \$43 bilhões em reconstrução e adições de capacidade, mas para simplesmente manter o valor dos ativos do sistema, deveríamos ter gasto \$51 bilhões — acompanhar o crescimento teria exigido \$83 bilhões; e

4. Política Anti-estrada. Uma grande coalizão de organizações ambientais, de planejamento urbano e de trânsito se opõe à expansão das rodovias e defende a transferência de fundos de rodovias para o transporte público, ciclovias, etc. Seu mantra

²⁰ www.reason.org/.

*Cumplicidade no Socialismo Rodoviário:
O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation*

é: “Não podemos construir nosso caminho para fora do congestionamento”.

O sistema rodoviário dos EUA não está conseguindo satisfazer seus clientes, e sua capacidade de fazê-lo é mais restrita a cada ano que passa. Precisamos de um novo paradigma rodoviário para o século XXI.
21

Dificuldade menor: as pessoas que usam as rodovias dos EUA não são “clientes”. Muito pelo contrário, aqueles descritos com precisão por tal verbosidade tomam uma decisão sobre se devem ou não patrocinar um determinado fornecedor, e são tão livres para pagar e receber o serviço quanto para evitá-lo e não ser cobrado por ele. Por exemplo, filmes, livrarias e mercearias: cada um deles lida com clientes. Em contraste muito acentuado, de fato, *todos* os moradores do país pagam por ruas e estradas, quer desejem ou não “comprar” esse serviço, não apenas aqueles que se aventuram por eles. A incapacidade de distinguir entre um cliente e uma vítima não revela uma análise muito sofisticada.

Grande problema: há um elefante gigantesco na sala. Em algum lugar na vizinhança de 40.000 pessoas nos EUA *perecem* no sistema nacional de estradas soviéticas.

Carona Solidária

Os números de jornada para o trabalho recentemente divulgados do censo de 2000 revelam o que muitos de nós há muito suspeitavam: a carona solidária é um fracasso. Apesar do gasto de bilhões de dólares adicionando faixas de carona a rodovias congestionadas, a carona solidária diminuiu de 13,4% das viagens de trabalho em 1990 para 11,2% em 2000. A participação do modo de carona diminuiu em trinta e seis das quarenta maiores áreas metropolitanas — incluindo Los

²¹ www.rppi.org/pbrief19.html.

Angeles e San Francisco, altamente congestionadas. Então, o que fazemos agora?

Aqui está outra declaração sobre este assunto por Poole:

Alguns defensores do trânsito se ressentiram do uso dessas faixas por caronas solidárias desde o início, lembrando-nos que as vias de veículos com alta ocupação (VAO) foram originalmente concebidas como vias de ônibus e devem ser convertidas, de acordo. Alguns defensores das rodovias argumentam veementemente pela conversão da maioria das vias de carona solidária em vias de uso geral (UG). E o escritório de Tarificação de Valor da Administração Federal de Autoestadas tenta bravamente persuadir as áreas metropolitanas a converter vias VAO de baixo desempenho em vias PAO. O que tem faltado nessa discussão tem sido uma análise quantitativa séria dos tradeoffs envolvidos.²²

Com todo o respeito, é minha convicção, em nítido contraste, que o que está faltando nesta discussão não é de forma alguma uma “análise quantitativa séria dos tradeoffs envolvidos”, mas sim uma que pergunte se uma entidade pública é o tipo de instituição da qual podemos esperar bons resultados, dado que não há teste de mercado de lucros e perdas para eliminar empreendedores com baixo desempenho e incentivar os bem-sucedidos.

Direção de Tráfego

Poole tem opiniões muito fortes sobre a controvérsia da via de mão única versus via de mão dupla, favorecendo fortemente a primeira.²³ Suas razões são apenas periféricas às nossas preocupações atuais, por isso não vou ensaiá-las aqui.

²² www.rppi.org/carpoollanes.html.

²³ www.rppi.org/onewaystreets.html.

Suponha que os governos administrassem restaurantes e houvesse um debate vociferante sobre se as toalhas de mesa deveriam ser vermelhas ou verdes, feitas de pano ou plástico, ou deveriam existir. Postula, além disso, que um grupo, chame-o de Traição, favoreceu ardentemente uma ou outra dessas alternativas, não importa qual. O que poderíamos deduzir deste fato? Minha alegação é que poderíamos inferir que esse grupo, seja lá o que for, não era libertário. Pois, qualquer organização digna desse nome certamente reconheceria uma questão muito mais importante que todos os lados da controvérsia ignoraram: o governo deveria estar administrando restaurantes em primeiro lugar, colocando completamente de lado a questão de que tipo de toalha de mesa eles deveriam escolher?

O mesmo raciocínio se aplica no caso atual. Sim, há de fato considerações importantes que repousam sobre se as ruas são de mão única ou dupla. Mas existe especialização e divisão do trabalho em todas as coisas, economia política especificamente incluída. É tarefa daqueles que não são libertários envolver-se nessas questões. Em relação a essa filosofia política, a questão esmagadora *não* é a direção dos fluxos de tráfego, mas sim a propriedade de uma instituição necessariamente coercitiva ser encarregada de tomar tal decisão.

Parceria com o Diabo

Aqui, Poole defende Parcerias Público-Privadas²⁴ para resolver problemas de tráfego em Wisconsin. Mais uma vez, os detalhes deste caso específico não nos dizem respeito. O que faz é que as chamadas Parcerias Público-Privadas são um anátema para o sistema de livre iniciativa, e esse analista as engole inteiras, sem questionar.

²⁴ www.rppi.org/ps304.pdf. De forma um tanto desconcertante, existe até uma abreviação para Parcerias Público-Privadas: PPP. Isso é problemático, pois parece que, nesta literatura, o conceito é onipresente o suficiente para merecer uma abreviação. Para vergonha.

Vamos nos lançar no cenário descrito acima: restaurantes estatais. Agora, o comentarista “libertário” pede uma PPP²⁵ para essa indústria. Isso significa, se é que isso significa alguma coisa, que a iniciativa privada se combina com o governo em algum tipo de aliança profana, e se torna uma criatura que combina as características de ambos. Mas isso só pode ser uma primeira aproximação, uma vez que os dois são necessariamente incompatíveis. Pois o governo repousa sobre a coerção,²⁶ e o mercado é a instituição essencialmente voluntária. Então, que característica essa combinação travessa dos dois deve assumir? Claramente as do primeiro. Se uma organização se baseia em parte em taxas coercitivas e em parte em contribuições voluntárias, então, como um todo, ela assume a da primeira. Isso ocorre porque, se um grupo é coercitivo por parte do tempo, então ele é um grupo coercitivo.²⁷

Mas há mais. Uma aliança profana de público e privado tende a obliterar a linha crucial entre eles. Como não há distinção mais importante em toda a economia política do que aquela que divide coerção e não coerção, tais combinações tendem a obscurecer essa diferença crucial. Ver tais perversões defendidas por uma organização autoproclamada libertária é certamente problemático.

²⁵ Quando em Roma...

²⁶ Se você não acredita nisso, tente não pagar seus impostos e veja o que acontece com você. Para uma defesa mais rigorosa desta alegação, veja Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); idem, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); idem, *Democracy—The God That Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order* (New Brunswick, N.J.: Transaction, 2001); Rothbard, *The Ethics of Liberty*; Lysander Spooner, *No Treason* (Larkspur, Colo.: Pine Tree Press, 1966).

²⁷ Os próprios Hitler e Stalin não eram homens inteiramente maus. Parte do tempo eles dormiam e não perpetravam nenhum mal. Em outras ocasiões, eles se envolveram em atos caracterizados pelo consentimento mútuo. De fato, estritamente falando, provavelmente a maior parte de seu tempo não era gasta em assassinatos em massa. Nós os vemos apenas como os assassinos em massa que foram, não porque a maior parte de seus dias de vigília foram dedicados a tais atos, mas porque, em comparação com outras pessoas, esses atos foram desproporcionalmente super-representados.

Terceirização

Poole está registrado como apoiando a terceirização: a cooperação de autoridades públicas e privadas em que as primeiras subcontratam as últimas por apoio e serviços.²⁸ Em seu artigo, “Outsourcing Repairs Can Speed Up Road Improvements, Cut Costs: Guide Highlights Most Successful Road Privatization Methods and Contracts”, esse autor defende exatamente isso.

Uma dificuldade é que tais esforços apenas entrincheiram ainda mais o envolvimento do governo nessa indústria. Se, graças a essa terceirização, os governos forem capazes de executar de forma mais eficiente projetos que deveriam ter sido privados em primeiro lugar, então se tornará mais difícil promover a privatização geral. Outra é que a terceirização é apenas um subconjunto de PPPs e, portanto, herdeira de todas as deficiências desse modo de negócio. Obscurecer a linha entre público e privado dificilmente promoverá o último às custas do primeiro, o objetivo presumido do libertário.

Aqui está uma citação direta desta iniciativa:

Os governos estaduais, municipais e dos condados estão lidando com graves déficits orçamentários e procurando maneiras de cortar custos. Para ajudar nessa causa, um novo relatório da Reason Foundation demonstra a poupança que a terceirização de rodovias e manutenção de estradas pode trazer e descreve as maneiras mais eficazes para os funcionários públicos realizarem o processo de privatização.

“Estamos enfrentando problemas duplos — nossas estradas estão em má forma e a maioria dos governos está com déficits. Os funcionários públicos podem reduzir significativamente os custos e, potencialmente, salvar outros programas, terceirizando os reparos e a manutenção de estradas”, disse Geoffrey Segal, diretor de reforma e

²⁸ www.rppi.org/020403.html.

privatização do governo da Reason Foundation. “Este [...] guia [...] [é projetado] para ajudar os governos a aproveitar melhor o dinheiro dos impostos, aproveitando as eficiências do setor privado e as abordagens de gerenciamento que podem reduzir custos e melhorar a qualidade do serviço.”²⁹

A réplica óbvia a tudo isso é que, se os “governos estaduais, municipais e dos condados” estão em apuros tão terríveis no que diz respeito à gestão de ruas e estradas, por que ajudá-los com ofertas de expertise da iniciativa privada, o que ainda deixaria esses burocratas ineptos no controle da operação? Por que essa organização, ostensivamente dedicada ao libertarianismo, não sugere a eles que eles se divorciem inteiramente dessas comodidades que eles tão mal administraram?

Então, há, é claro, o problema adicional de que, se os gerentes estatistas são tão incompetentes, como podemos esperar que eles contratem empresas privadas com sucesso? Pois, certamente, a tarefa de subcontratar é uma habilidade que pode ser bem feita ou não. Poole implicitamente assume que eles podem isentar-se bem a este respeito particular, quando eles falharam tão tristemente em todo o resto. Mas ele não oferece nenhuma razão para que isso seja o caso.

Como qualquer um que já teve que servir como empreiteiro geral para a construção ou reparo de casas sabe muito bem, escolher os melhores carpinteiros, eletricitas, encanadores, etc., para obrigá-los contratualmente a terminar seus trabalhos a tempo sem comprometer a qualidade, orquestrar as coisas para que eles não se atrapalhem, não são tarefas fáceis. Mas as mesmas habilidades empreendedoras, se não as mais difíceis, são exigidas das autoridades rodoviárias para subcontratar tarefas nessa arena. Está escrito em pedra em algum lugar que os burocratas estatais têm algum tipo de vantagem comparativa em

²⁹ Geoffrey F. Segal, et al., *Contracting for Road and Highway Maintenance* (Santa Monica, Calif.: Reason Foundation, 2003), p. 2.

tais responsabilidades? Poole nos garante que não há resposta para essa pergunta.

Falhas em Megaprojetos — E O Que Fazer Com Elas

Afirma Poole:

Todos nós conhecemos pelo menos alguns dos projetos: o Eurotúnel, o Big Dig de Boston, o Aeroporto de Kansai, no Japão. Estes e muitos outros megaprojetos (custando mais de um bilhão de dólares) muitas vezes custam cinquenta a cem por cento a mais do que o inicialmente estimado. E seu uso é muitas vezes menos da metade do previsto. Esses não são necessariamente obras faraônicas — por acaso eu acho que havia um bom caso para todos os três itens acima — mas há uma questão muito real de saber se eles, e outros megaprojetos, teriam sido construídos se o verdadeiro custo e uso fossem conhecidos de antemão.³⁰

Em outras palavras, o que é necessário em relação a esses megaprojetos *não* é deixar a decisão de embarcar neles ou não apenas para investidores individuais, mas sim que o governo continue a fazer essas determinações, apenas com base em informações mais precisas. No entanto, há uma explicação boa e suficiente para o fato de o governo estar operando no escuro nestes casos, e deve necessariamente continuar a fazê-lo no futuro esperado: não se beneficia do mecanismo de feedback automático do mercado, que elimina os agentes econômicos que operam com base em informações incompletas ou erradas, e encoraja aqueles que não o fazem. Então, também, Hayek³¹ fez um trabalho perfeito em ressaltar o fato de que o estado, mas não o

³⁰ www.rppi.org/surfacetransportation10.html.

³¹ F.A. Hayek, “Socialist Calculation I, II, & III”, *Individualism and Economic Order* (Chicago: University of Chicago Press, 1948), pp. 119–208.

mercado, tende sempre a operar no escuro. Os planejadores centrais simplesmente não têm como amalgamar, reunir, mobilizar e utilizar o conhecimento disperso e subjetivo de tempo e lugar específicos possuídos por numerosos participantes do mercado; em contraste, o sistema de preços é um mecanismo maravilhoso para realizar precisamente essas tarefas.

Mais radicalmente, Mises enfatiza a avaliação: se não há empreendedores por aí estimando os valores dos bens, então as empresas socialistas do tipo agora em discussão simplesmente não podem planejar racionalmente. Mas com os governos encarregados das estradas, e com a iniciativa privada relegada à posição secundária de subcontratação, então o processo de geração precisa de preços é, nessa medida, comprometido.³²

³² Para mais informações sobre o último tipo de análise, veja Walter Block e Kenneth M. Garschina, “Hayek, Business Cycles and Fractional Reserve Banking: Continuing the De-Homogenization Process”, *Review of Austrian Economics* 9, n.º 1 (1995): 77–94; Richard Ebeling, “Introduction”, em Ebeling, ed., *The Global Failure of Socialism* (Hillsdale, Mich.: Hillsdale College Press, 1992); Jeffrey M. Herbener, “Ludwig von Mises and the Austrian School of Economics”, *Review of Austrian Economics* 5, n.º 2 (1991): 33–50; Murray N. Rothbard, “The End of Socialism and the Calculation Debate Revisited”, *Review of Austrian Economics* 5, n.º 2 (1991): 51–76. Reimpresso em *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 408–37; idem, “The Present State of Austrian Economics”, documento de trabalho do Ludwig von Mises Institute (novembro de 1992), reimpresso em *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 111–72, reimpresso em *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 6, n.º 1 (março de 1995): 43–89; idem, “Mises and Hayek Dehomogenized”, *Review of Austrian Economics* 6, n.º 2 (1992): 113–46; idem, “A Final Word: Calculation, Knowledge and Appraisal”, *Review of Austrian Economics* 9, n.º 1 (1995): 141–42; Odd Stalebrink, “The Hayek and Mises Controversy: Bridging Differences”, *Quarterly Journal of Austrian Economics* 7, n.º 1 (primavera de 2004): 27–38.

Temporário ou Permanente?

“As novas faixas de pedágio devem ter pedágios temporários ou permanentes?”, pergunta Poole, e ele responde da seguinte forma:

É a questão que está fazendo muito sucesso em Washington, D.C. (bem, pelo menos um pequeno canto de D.C.): os pedágios autorizados a suportar novas pistas de alívio de congestionamento (como as vias PAO ou as FAST Lanes do deputado Mark Kennedy) devem ser temporários ou permanentes? O Joint Economic Committee realizou uma sessão de briefing para funcionários do congresso sobre essa questão no mês passado (27 de junho) e eu fui um dos três painelistas. Defendi que tais taxas deveriam ser vistas como uma medida permanente a longo prazo, tanto para a substituição e expansão das faixas como para preservar os poderosos benefícios de precificação de mercado para a gestão de congestionamentos.³³

Um problema com essa resposta é que ela indica ainda que não há nenhum nível de minúcia da operação de rodovias do governo a partir do qual Poole restringirá seu envolvimento. Que ninguém ataque a analogia das toalhas de mesa de restaurante mencionadas acima como excessivas.

Outra é que ele parece não perceber que essas taxas são semelhantes aos impostos,³⁴ na medida em que aumentam os cofres do governo e, assim, reduzem o comando sobre os bens e serviços desfrutados pelo povo. Mesmo um defensor libertário de um governo limitado teria que concordar com a noção de que, atualmente, o estado gasta muito mais do que a quantidade ideal da riqueza dos cidadãos. Se

³³ Junho de 2003: www.rppi.org/surfacetransportation10.html

³⁴ Não se assemelham a impostos, mas sim a pagamentos por serviços em mercados privados, na medida em que a utilização das estradas é uma escolha; ninguém é coagido a dirigir. No entanto, com o estado monopolizando as estradas, o grau de livre escolha é menor do que seria de outra forma.

assim for, então qualquer programa que aumente ainda mais seu poder de gasto deve ser rejeitado, não apoiado.

Afirma Rothbard sobre esta questão:

Os impostos, e a mordida dos impostos em seus ganhos, continuam subindo, nos níveis federal, estadual, municipal e local de governo. Os disfarces semânticos não funcionam mais: chamem-lhes “taxas”, ou “contribuições” ou “prêmios de seguro”, eles são, no entanto, impostos, e estão cada vez mais drenando a substância do povo.³⁵

É claro que não se pode negar que, sob qualquer cenário razoável de privatização de rodovias, seus proprietários cobrariam taxas de tarifação de pico de carga — mais altas durante as horas do rush e menores em outros horários — que tenderiam a reprimir o congestionamento.³⁶ Mas o fato gritante é que agora não estamos desfrutando de uma era de empreendimento rodoviário privado. Faz toda a diferença para um libertário, ou pelo menos deveria, que essas comodidades estejam agora no setor público obrigatório. Sim, há uma escolha sobre quais estradas usar, e em que horas do dia ou dias da semana, mas somos coercitivamente obrigados a pagar impostos a essa mesma empresa, portanto, suas atividades e não podem ser adequadamente vistas da maneira benigna que Poole as vê.

³⁵ Murray N. Rothbard, *Making Economic Sense* (Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute, 1995), p. 16.

³⁶ Tão ineptas são as autoridades presentes (quem, agora, pode mencionar essa palavra sem que a pronúncia de Eric Cartman soe em seus ouvidos?) que elas realmente se envolvem na política oposta. Ou seja, exacerbam os picos e vales das viagens diárias, não os contrariam. Normalmente, uma autoridade de estrada, ponte ou túnel oferecerá um passe mensal ou anual a um preço por viagem inferior ao que de outra forma obteria. Viajantes regulares, então, recebem uma pechincha, em comparação com todos os outros. Mas que tipo de motorista é mais propenso a utilizar essas comodidades durante as horas do rush, em direção à cidade de manhã e longe dela à noite? Precisamente os usuários regulares, que, pelo menor preço por viagem, agora são incentivados a pegar as rodovias ainda mais.

*Cumplicidade no Socialismo Rodoviário:
O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation*

Eu critiquei uma infinidade de conselhos dados pela Reason às autoridades rodoviárias como altamente impróprios. Que tipo de conselho ao estado é legítimo? Diga-lhes para cessar e desistir. O modelo foi estabelecido por John Galt.³⁷

Rothbard também pondera sobre esta questão:

O economista, é claro, é um técnico que explica as consequências de várias ações. Mas ele não pode aconselhar um homem sobre o melhor caminho para alcançar certos fins sem se comprometer com esses fins. Um economista contratado por um empresário compromete-se implicitamente com a valoração ética de que aumentar os lucros desse empresário é bom. [...] Um economista que aconselha o governo sobre a maneira mais eficiente de influenciar rapidamente o mercado monetário está, assim, comprometendo-se com a desejabilidade de manipulação governamental desse mercado. O economista não pode funcionar como conselheiro sem se comprometer com a desejabilidade dos fins de seus clientes.³⁸

O ponto, aqui, é que, ao dar conselhos ao Estado sobre estradas, Poole está “comprometendo-se assim com a desejabilidade [da ação] do governo” a esse respeito. Isso significa que o libertário nunca pode aconselhar o estado? Não. Se ele se limita a apontar a ineficiência econômica, a imoralidade e outros problemas relacionados, ele não faz violência alguma ao libertarianismo. Por exemplo, se ele é chamado a testemunhar sobre o controle de aluguéis ou a lei do salário mínimo, e se limita a apontar os erros e falhas dessa legislação, ele está em terreno firme. Mas se ele tenta moldar uma lei “melhor” ou “mais eficaz”, ele diverge dessa filosofia. Se ele dá conselhos sobre tributação, ele deve pedir uma redução, ou eliminação. E, voltando à nossa preocupação

³⁷ Veja Ayn Rand, “America’s Persecuted Minority: Big Business,” reimpresso em *Capitalism: The Unknown Ideal* (Nova York: Signet, 1957).

³⁸ Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State with Power and Market*, Scholar’s Edition (Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute, 2004), p. 1362.

atual, se ele aconselha o governo sobre rodovias, *enquanto* libertário, ele deve se contentar em mostrar seu defeito e pedir a privatização. Não terceirização, mas privatização. Certamente, qualquer tentativa de desempenhar o papel de especialista em eficiência para os burocratas seria excluída do tribunal com base nesse critério.

Objecções

Nesta seção, consideramos algumas objeções à tese mantida acima, a saber, de que o apoio de Poole (e da Reason) às artérias de transporte de superfície do governo não pode ser reconciliado com a filosofia da liberdade.

Jogando a Primeira Pedra

Poole pode se opor às críticas feitas acima com o fundamento de que elas vêm com particular hipocrisia minha, pessoalmente, na medida em que fui empregado ao longo dos anos por várias universidades públicas. Qual é a grande diferença, ele poderia dizer, entre trabalhar para o governo e dar-lhe conselhos gratuitos? Se alguma coisa, o primeiro pode até ser considerado pior do que o segundo, na medida em que a conexão é mais profunda e duradoura.

Este argumento deve ser rejeitado, e por vários motivos. Primeiro, é um *argumentum ad hominem*. Mesmo que esteja de outra forma correto, de forma alguma exonera seu comportamento. Tudo o que faz é indiciar o meu. Mas ele ainda seria culpado, como acusado. Só porque eu me comportei mal, não significa que ele não tenha.

Em segundo lugar, há todo o mundo de diferença, no que diz respeito ao libertarianismo, entre ser cúmplice do estado em seu sistema rodoviário mal aconselhado, mal considerado, perigoso, travesso e até assassino, por um lado, e infiltrar-se no sistema educacional do estado com o objetivo de examinar e transmitir aos estudantes uma filosofia político-econômica que esteja em consonância com a liberdade

*Cumplicidade no Socialismo Rodoviário:
O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation*

econômica. Ou seja, estipular, por uma questão de argumento, que durante os anos em que estive envolvido na educação pública,³⁹ meu ensino não promoveu o marxismo, o socialismo ou mesmo uma economia centrista e mista; mas, ao contrário, na medida em que a economia positiva vaza para o domínio normativo, ocorreu exatamente o oposto. Simplesmente não há comparação entre esse tipo de atividade e a promoção do estatismo pela Reason.

E quanto à propriedade de um libertário como eu trabalhando para o aparato estatal em primeiro lugar? Assim como “a Constituição não é um pacto de suicídio”, e o libertarianismo também não é. De acordo com a “lógica” daqueles que vêem uma contradição em tal ato, assim também andar nas calçadas públicas, dirigir nas ruas, usar os correios para enviar uma carta e ler um livro na biblioteca pública seriam ações incompatíveis com essa filosofia. Mas isso significaria que o defensor do livre mercado não poderia viver em sociedade, e isso não é de forma alguma exigido pelo axioma da não-agressão. Por um lado, os impostos dos libertários, juntamente com muitos outros, foram tomados para financiar esses bens e serviços. Parece duro condená-lo por usá-los, depois de ter sido forçado, sob a mira de uma arma, a pagar por eles. Por outro lado, de acordo com essa teoria, o governo roubou dele os

³⁹ Divulgação completa sobre meu emprego em universidades públicas: de agosto de 1997 a maio de 2001, fui professor e presidente do Departamento de Economia e Finanças, Faculdade de Administração de Empresas, University of Central Arkansas, Conway, Arkansas 72035; de setembro de 1975 a junho de 1979, fui professor assistente, Departamento de Economia, Rutgers University, Newark, New Jersey 07102; de setembro de 1971 a junho de 1974, fui professor assistente, Departamento de Economia, Baruch College, C.U.N.Y., Nova York, Nova York 10010; de setembro de 1968 a junho de 1971, fui instrutor, Departamento de Economia, Rutgers University, Newark, New Jersey 07102, e de setembro de 1967 a junho de 1968, fui instrutor, Stony Brook, S.U.N.Y. 11794.

meios para financiar esses itens. Portanto, é uma virtude capturá-los de volta desses criminosos.⁴⁰

Dar Ajuda e Conforto ao Inimigo

Digamos agora, ainda que apenas *arguendo*, que muitas das minhas publicações anteriores e, na verdade, o conteúdo do presente livro, dão pistas sobre uma melhor gestão rodoviária. Por exemplo, sugiro que os automóveis danificados em acidentes de trânsito sejam colocados em postes adjacentes à rodovia, como um aviso aos motoristas. Como, então, sou diferente de Poole/Reason, que, como vimos acima, oferece uma infinidade de conselhos à National Highway Safety Traffic Administration (NHSTA) e ao Departamento de Transportes (DOT)? Nós *dois*, aparentemente, somos culpados da mesma ofensa.

Uma das perguntas que me fazem com frequência é: como um libertário que pede a separação do estado⁴¹ das rodovias e ruas, não tenho medo de que os asseclas do governo leiam meu material, o adotem em suas instituições de socialismo rodoviário e, assim, melhorem esse sistema mal gerado? Isso não é algo de que eu me arrependeria?

A minha resposta, para mim e para os outros, é que sim, eu lamentaria se os burocratas do governo lessem as minhas publicações e melhorassem o funcionamento das suas estradas. Eu percebo que há algum ligeiro “perigo” de que isso mesmo ocorra. No entanto, isso não me impedirá de escrever sobre isso. Pois minha intenção *não* é melhorar

⁴⁰ Para mais informações sobre isso, veja Walter Block e Gene Callahan, “Is There a Right to Immigration? A Libertarian Perspective”, *Human Rights Review* 5, n.º 1 (outubro–dezembro de 2003).

⁴¹ Eu, é claro, defendo a separação da igreja e do estado, da educação e do estado, da polícia e do estado. Na verdade, considero o governo como uma espécie de vírus. Quanto mais pudermos nos separar de sua influência nefasta, em qualquer de suas manifestações, melhor estaremos.

marginalmente o atual sistema de transporte, mas sim substituí-lo, da raiz à copa, por instituições de livre mercado e de direito de propriedade privada.⁴²

A diferença entre Poole e eu é que as minhas sugestões sobre a segurança rodoviária não são de todo uma tentativa de ajudar os socialistas rodoviários. Nem sequer são dirigidas às atuais autoridades rodoviárias. Em vez disso, elas são parte integrante de uma tentativa de defender a privatização das estradas. É verdade que, durante esse processo, aparecem todos os tipos de pepitas que podem ser úteis para eles.⁴³ Devo *não* escrever em nome de ruas privadas, uma vez que os planejadores de estradas podem ler esse material?⁴⁴ Em contraste, Poole está muito longe de defender a eliminação completa da burocracia rodoviária. Em vez disso, ele está de fato dando ajuda e conforto ao que eu só posso considerar ser o inimigo.

O Perfeito é o Inimigo do Bom

Vamos postular que a Reason está realmente reduzindo o número de mortes no trânsito.⁴⁵ Em contraste, uma vez que nenhum burocrata,

⁴² Isso também não significa que eu aconselho tentativas de minar o atual sistema rodoviário, para acelerar sua alteração para um baseado nos princípios da livre iniciativa. Já é bastante ruim; com a laia que tem agora, dificilmente precisa de qualquer “ajuda” de inimigos libertários para miná-lo ainda mais.

⁴³ Será que eu veria de bom grado e feliz uma cópia do presente livro vendida a eles? Não, não veria. Por outro lado, seria extremamente difícil garantir que não caísse em suas mãos.

⁴⁴ Como uma questão prática, as chances de nossos mestres de estradas se aprofundarem na literatura verdadeiramente libertária sobre essa questão são extremamente pequenas — pense, planejadores coletivizados soviéticos lendo sobre agricultura de propriedade privada.

⁴⁵ Na verdade, uma busca em seu material não revela tal preocupação. No entanto, eles estão vitalmente interessados no congestionamento do tráfego, suas sugestões aos nossos governantes sobre este assunto são eminentemente razoáveis, e as condições de superlotação nas rodovias podem exacerbar seu perigo. Assim, não é totalmente irracional supor que a Reason possa receber crédito adequado por reduzir o número de mortes no trânsito em uma pequena quantidade.

podemos supor, jamais lerá qualquer material radical de livre iniciativa como o presente livro, ele não pode ter tal efeito benéfico e prático, seja qual for. Nem, pode-se facilmente admitir, os esforços de privatização libertária terão sucesso a qualquer momento no curto prazo.⁴⁶

Poole pode então argumentar que os esquemas radicais de privatização são todos certos e bons em teoria, mas que ele está empreendendo esforços com retornos reais no presente. Parte de um pão na mão, para misturar metáforas, é muito melhor do que um pão inteiro no mato.

Não se pode negar que há algo nesse argumento. Ir para a cama com o estado às vezes pode dar resultado em benefícios tangíveis. Claro, estes serão apenas de curto prazo. No que diz respeito à estratégia da Reason, o controle estatal das estradas perdurará indefinidamente; essa organização certamente não se opõe a ele. Não é que Poole e seus colegas não tenham “pousado uma luva” no DOT. Nem sequer tentaram. Pior, eles apoiaram os estatistas, contentando-se em reorganizar as espreguiçadeiras de um *Titanic* afundando.⁴⁷

O que diríamos se um grupo diferente, o chame de Traição, estivesse aconselhando a URSS sobre sua fábrica de aço? Isso, também, poderia salvar algumas vidas. Que tal salvar vidas expedindo chicotes mais suaves na plantação sustentada por escravos? Ou menos execuções nos campos de concentração? Estamos sendo indevidamente duros?

⁴⁶ Sou tentado a dizer: “nunca terá sucesso”. Mesmo dentro da comunidade libertária, essa questão está longe de ser a preocupação número um. Pensar que a NHSTA e o DOT um dia serão forçados a ceder sua autoridade aos proprietários de estradas privadas parece ser coisa de fantasia. E ainda, e ainda. Houve um tempo, também, em que a poderosa União Soviética parecia inexpugnável a mudanças. E então um dia o comunismo foi varrido para a lata de lixo da história, um lugar que ele tão ricamente merecia. Quem pode dizer que os nossos atuais arranjos institucionais, com base nos quais as pessoas estão a morrer como moscas, durarão para sempre?

⁴⁷ Bem, tudo bem, reorganizando os barcos a remo neste navio; afinal, estamos cedendo à Reason que, devido aos seus esforços, algumas poucas vidas podem ser inadvertidamente salvas.

*Cumplicidade no Socialismo Rodoviário:
O Caso de Robert Poole e da Reason Foundation*

Acho que não. Em *todos* esses casos, algumas poucas vidas são salvas apoiando os responsáveis pelas mortes em primeiro lugar.

A evidência não confirma grande antipatia em relação ao atual regime. Não há nenhuma tentativa de “segurar o nariz” por parte da Reason para lidar com esses monstros. Em vez disso, Poole *et al.* realmente se gabam de serem especialistas em eficiência para o estado. Essas pessoas são parte do problema, não a solução. E quanto a outros, como a Eno Foundation? Eles são tão ruins quanto. Mas, ao contrário de Poole e seus colegas, não há reivindicação de sua parte de serem libertários.

Parte V

Conclusão

Uma Entrevista com Walter Block

Entrevistadores: Bruce Armstrong, Troilus Bryan, Mike Cust, Chris Delanoy, Jeff Dick, Matthew Johnston

QUESTÃO: Suponha que o estado tenha sido retirado da equação; vamos presumir que os proprietários das rodovias privadas podem escrever e aplicar as regras da rua. Como está no interesse deles garantir a segurança, as estradas serão mais usadas e se tornarão mais lucrativas. Dado que esse é o caso, você especula que as regras das rodovias se tornarão mais estritas ou menos? Você acha que leis sobre embriaguez ao dirigir, limites de velocidade e cintos de segurança seriam descartadas por esses proprietários de rodovias privadas — e eles ao invés de fazer isso eles iriam constituir um contrato com cada motorista dizendo que se eles causarem morte, danos físicos ou dano na propriedade de outros viajantes nessas estradas privadas eles devem tomar a responsabilidade completa pela restituição?

WALTER BLOCK: É difícil para mim especular como as estradas em um livre mercado iriam operar de verdade. Eu sou um economista teórico, não o empreendedor ao qual essas perguntas seriam melhor direcionadas. Entretanto, com essa condição, aqui estão meus pensamentos. Eu especulo que alguns proprietários das estradas teriam regras mais estritas, outros menos estritas, alguns um pouco mais lenientes e outros muito lenientes. Então, o mercado iria ordenar as coisas. Isso é, possivelmente, os desejos do consumidor iriam levar os empresários de estradas em uma instância mais ou menos estrita, eu não sei qual. Ou, possivelmente, tal diversidade iria perdurar. Em alguns

locais (bares, hockey) teriam regras menos estritas; em outras (festas de chá, basquete) teriam regras mais estritas. No hockey, por exemplo, eles iriam permitir ou até encorajar os jogadores a lutar; isso é estritamente banido no basquete. Alguns proprietários de estradas talvez iriam para uma direção com isso, outros, pro outro caminho, e o mercado (o abençoado mercado; a “mágica do mercado”) iria conferir os maiores lucros para aqueles que ofertarem aos consumidores o melhor produto (as regras da rua nesse caso) e a um preço menor. Eu estou tentando aplicar uma análise econômica como é comumente aplicada para problemas comuns (chiclete, feijão, cerveja) para uma área (estradas) ao qual não é comum se fazer.

QUESTÃO: Eu escutei argumentos que privatizar as estradas levaria a um ar mais limpo. Os motoristas tendo que pagar o preço de mercado pelas estradas achariam mais caro dirigir, induzindo uma mudança para ônibus, bondes, trens e caronas. Eu acredito que isso é olhar em bola de cristal, mas você prevê um acréscimo no custo para o motorista ou um decréscimo? Como tenho certeza que você irá sugerir, a margem inferior diminui fazendo com que dirigir seja mais acessível a todos, como você responderá os verdes que irão condenar tal ataque ao planeta Terra?

WALTER BLOCK: Eu prevejo uma diminuição no custo de usar estradas comparado com agora. Essa é a expectativa comum quando privatizamos coisas como remoção de lixo ou serviços postais. Existe uma “regra de dois” geral promulgada por Steve Hanke, E.S. Savas, e outros: custa ao setor público quase o dobro para fazer qualquer coisa do que o setor privado. Eu ficaria maravilhado se as estradas fossem uma exceção.

A poluição do ar, com uma exceção a ser mencionada abaixo, é uma questão completamente diferente, A razão que temos tudo isso é por conta de uma falha do governo em manter os direitos de propriedade privada, nisso a poluição é meramente e simplesmente um cruzamento de fronteiras não convidado, uma invasão de poeira e outras partículas,

por assim dizer. Então, a poluição do ar poderia aumentar, diminuir ou se manter a mesma enquanto nos movermos para a privatização das estradas. Isso depende apenas do estado mantendo ou falhando em manter os direitos de propriedade privada em seu domínio.

A única exceção é que processos judiciais por poluição seriam muito mais fáceis com estradas privadas do que com estradas públicas. Você não precisaria mais processar milhões de proprietários de automóveis separados. agora você pode processar um ou alguns proprietários por serem casas indecentes, não por sexo, mas por guiar e encorajar a poluição em sua propriedade, o que vaza para a propriedade de outras pessoas.¹

QUESTÃO: O governo terá um papel no “incentivo” de donos de propriedades privadas à vender sua terra para companhias de construção de estradas? Construir uma grande rodovia, por exemplo, pode ser uma tarefa intimidante. Se os donos de propriedade segurarem e se recusarem a vender sua propriedade para uma companhia de estradas, todo o projeto poderia parar. O governo pode interferir na venda e incentivá-la — como aconteceu com as rodovias férreas nos anos 1800 usando o direito de domínio eminente do governo?

WALTER BLOCK: O domínio eminente é totalmente e completamente inconsistente com a livre iniciativa e com o libertarianismo. Ela é nada mais do que roubo de terras. O ponto total do meu debate (e do meu filho) com Gordon Tullock era sobre essa questão. Ele dizia que a donidade privada de estradas seria impossível sem leis de domínio eminente (expropriação como é chamado no Canadá), e eu (nós) negamos isso. Em resumo, nosso argumento foi que

¹ Veja sobre isso o magnífico Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982).

é possível enterrar as estradas debaixo da propriedade dos resistentes ou fazer pontes acima dela sem violar seus direitos à propriedade.²

QUESTÃO: Nos Estados Unidos, quais dificuldades burocráticas e agências iriam entrar no caminho de alguém se ele fosse iniciar uma empresa que tivesse a intenção de comprar, ter e controlar todas as ruas e rodovias em um estado inteiro?

WALTER BLOCK: autoridades de zoneamento; burocratas no controle do uso de terra; a Agência de Proteção Ambiental; o Departamento de Transporte; a Administração Nacional de Segurança no Tráfego Rodoviário.

QUESTÃO: Como a donidade privada de ruas afetaria os passageiros metropolitanos? Os custos para usar as ruas iria aumentar? Os problemas de congestionamento diminuiriam, permaneceriam iguais ou enfraqueceriam?

WALTER BLOCK: A privatização das estradas iria ajudar a todos, com exceção dos burocratas, políticos, “funcionários públicos” empregados pelos administradores estatais das estradas no presente, etc. Eu declaro que os custos das ruas irão diminuir. Veja a “regra de dois” mencionada acima. Problemas de congestionamento iriam diminuir já que tarifação de pico de carga (cobrar mais durante as horas do rush do que as 3 da manhã, o que resolve as variações na demanda durante do dia) iriam se tornar a ordem do dia. Agora, o governo se engaja em um sistema de anti tarifação de pico de carga, o que exacerba o problema. Eles normalmente vendem tíquetes mensais para pontes, túneis, etc. a um preço mais barato por viagem do que o contrário. Mas quem usa tais tíquetes? Empregados, não compradores casuais ou visitantes. E quando eles usam tais tíquetes? precisamente durante as horas do rush.

Isso não se deve ao acaso. O princípio se mantém verdadeiro (o congestionamento é uma falha do governo) em muitos outros casos

² Veja também Walter Block e Richard Epstein, “Debate on Eminent Domain”, *NYU Journal of Law & Liberty* 1, n.º 3 (2005): 1144–69. Escute ele em www.mises.org/multimedia/mp3/Block-Epstein.mp3.

também. Compare o congestionamento durante o natal entre os correios e empresas privadas. O primeiro lhe diz para não mandar cartas nos horários de pico de carga; os segundos arregaçam as mangas, colocam trabalhadores adicionais e satisfazem os consumidores.

QUESTÃO: Como podemos reconciliar o cavar abaixo da propriedade de alguém com questões como direitos minerais? A qual ponto acima e abaixo o direito à propriedade se interrompe?

WALTER BLOCK: Existem duas teorias sobre isso. A primeira, a errônea, é chamada de doutrina *ad coelum*. Aqui, se você é dono de um acre de terra na superfície do planeta, você possui um território até o centro da terra, em círculos cada vez mais estreitos; por exemplo, sua propriedade chega a um ponto lá (junto com a de todos os outros). Com efeito, você possui um cone (pense em casquinha de sorvete) de terra, com o topo, o acre na superfície da terra e o ponto inferior em seu centro. Além disso, sua propriedade se estende para os céus, em círculos cada vez maiores, novamente em uma formação semelhante a um cone. O problema com isso, para o libertário, que baseou os direitos de propriedade na teoria de apropriação original de Locke-Rothbard-Hoppe, é que você não fez absolutamente nada para misturar seu trabalho com a terra 1.000 milhas abaixo da superfície. Além disso, na prática, você teria o direito de proibir que os aviões sobrevoassem sua área, mesmo 30.000 pés acima. Lembre-se, de acordo com essa doutrina maliciosa, sua donidade se estende do núcleo da terra para cima, a uma distância indefinidamente longa. O que isso implica para a propriedade de outros planetas é apenas outro *reductio ad absurdum* dessa visão.

No último ponto de vista correto da apropriação original, você possui apenas aquilo com o qual mistura seu trabalho. Se você cultiva, você possui apenas até as raízes de suas plantas; talvez apenas alguns metros a mais, para impedir que alguém faça algo sob sua terra que perturbe suas colheitas. Digamos, dez pés abaixo ou mais, dependendo da textura da terra. Se você construir uma casa, então sua propriedade se estenderá para baixo apenas na medida em que impeça qualquer outra

pessoa de desmoronar em sua casa por baixo; novamente, a distância exata dependeria de quão firme é a terra abaixo de sua fundação. Se sua casa se estende por quinze pés abaixo, você pode possuir, digamos, trinta pés abaixo.

Apenas cultivar ou construir uma casa, então, não lhe dá *nenhum* direito mineral. Outra pessoa poderia perfurar petróleo, ou extrair estanho, ou qualquer outra coisa, cinco mil pés abaixo de sua propriedade, se eles estivessem lá primeiro. Assim, não há razão, em princípio, para que a resistência contra o promotor rodoviário possa sempre impedir este último de construir um túnel sob, ou uma ponte sobre, este terreno.

QUESTÃO: Construir uma estrutura acima da terra de alguém efetivamente cobrindo sua casa seria uma invasão de seus direitos de propriedade?

WALTER BLOCK: Depende de quão alto acima. Sim, seria ou poderia muito bem ser uma invasão se você construísse dez ou cem pés acima, mas talvez não se o fizesse duzentos pés acima, e quase certamente não se o fizesse a quatrocentos pés acima.

QUESTÃO: Você pode elaborar sobre a privatização de estradas hipotética de uma ou mais municipalidades em Saskatchewan.

WALTER BLOCK: Na zona rural de Saskatchewan, há uma boa estrada de cascalho construída até a porta de cada casa de fazenda. No entanto, muitas estradas estão cheias de buracos e são bastante traiçoeiras para viajar. Atualmente, as municipalidades criam e mantêm as estradas locais e a província o faz para as rodovias.

Os impostos municipais sobre a propriedade, que pagam estradas e escolas, entre outras coisas, são altos demais para o gosto da maioria dos proprietários de terras. Revoltas fiscais foram iniciadas recentemente no sul de Saskatchewan por fazendeiros que estavam simplesmente sem dinheiro para pagar impostos sobre a terra.

Uma opção sugerida para reduzir os impostos é que dois ou mais municípios combinem e unam recursos e compartilhem os custos de

administração. Isso deveria, em teoria, reduzir os impostos. Outra ideia que gostaria de promover é a privatização de todos os serviços municipais e o desmantelamento desse terceiro nível de governo todos juntos nas áreas rurais.

Por que lançar a privatização de estradas na zona rural de Saskatchewan? Porque você teria muito mais chance de influenciar a opinião de algumas centenas de fazendeiros sobre a privatização de um município rural do que de convencer os cidadãos de que eles poderiam viver sem a prefeitura. Os agricultores já são autossuficientes. Eles removem a neve de suas próprias estradas, por exemplo. E Saskatchewan, onde os impostos são altos e os eleitores rurais são alienados pela legislatura dominada pelos socialistas/urbanos, é um ótimo lugar para aproveitar o descontentamento.

QUESTÃO: Então aqui estão algumas questões que esses fazendeiros precisarão da resposta antes que eles assinem tal experimento no capitalismo laissez-faire: se uma companhia comprou e operou como uma empresa todas as estradas em uma ou mais municipalidades — como eles poderiam coletar receita dos usuários dessas estradas da melhor maneira? Note que na em uma área de mais ou menos cem milhas quadradas talvez haja algumas centenas de pontos de entrada de um território que não é da companhia. Também haverão visitantes, alguns frequentes e outros não. Talvez essas ruas locais precisarão ser pagas completamente pelos locais?

WALTER BLOCK: É difícil dizer como eles coletaram sua receita da melhor maneira dos usuários dessas estradas. Isso é uma decisão empreendedorial. É como dizer, antes do advento do Disney World, eles irão cobrar por viagem ou teriam uma taxa de entrada? Eles tornariam mais barato se você comprasse uma passagem de uma semana, um mês ou um ano?

Agora que evitei sua pergunta eminentemente razoável, deixe-me especular sobre isso. Uma possibilidade seria uma cobrança por milha, dependendo da hora do dia, dia da semana. Outra seria uma taxa fixa.

Um terceiro seria alguma combinação disso. Talvez o proprietário da estrada (provavelmente uma empresa cujas ações são de propriedade dos fazendeiros locais) permitisse escolha a seus clientes a esse respeito. As empresas rodoviárias que atendessem bem os consumidores lucrariam e poderiam se expandir, as que não o fizessem sofreriam perdas e provavelmente seriam adquiridas por melhores administradores. Provavelmente, os visitantes seriam cobrados mais, a menos que o local estivesse tentando atrair turistas.

Vejam as estradas particulares nos shoppings. Alguns permitem que você estacione gratuitamente, se quiserem incentivar o comparecimento. Outros cobram uma taxa, a menos que você faça uma compra. As práticas variam. Do mesmo modo eles podem em Saskatchewan. Tudo o que podemos dizer é que, se as diferentes políticas de precificação perdurarem, todas satisfarão as necessidades do consumidor. Caso contrário, os eficientes irão superar os ineficientes.

QUESTÃO: Caminhões pesados que transportam grãos e gado através dessas rodovias de cascalho são os responsáveis por grande parte da degradação. Talvez os motoristas desses caminhões teriam que pagar mais taxas de acesso das estradas do que motoristas de carros e caminhonetes?

WALTER BLOCK: Aqui estou em terreno mais firme. Já tivemos estradas privadas, vários séculos atrás. Eles cobravam mais por carroças mais pesadas, cavalos e mais eixos. Eles também cobravam com base na largura de uma roda. Muito para rodas finas que cavavam as estradas de terra (pense em patins de gelo) e menos para rodas largas que as socavam (pense em rolos a vapor). Tenho poucas dúvidas de que caminhões pesados pagariam mais, muito mais. Possivelmente, eles seriam carregados inversamente à pressão de seus pneus.

Por outro lado, se tivéssemos estradas particulares, provavelmente teríamos liberdade econômica por toda parte. Isso significa, de fato, nenhum sindicato. Mas o trabalho organizado

arruinou as ferrovias. Sem sindicatos ferroviários, as ferrovias provavelmente transportariam a maior parte do frete, e esses grandes caminhões seriam muito mais escassos nas rodovias (limitados a distâncias curtas). Então, essa pergunta pode ser discutível.

QUESTÃO: Muitas dessas estradas rurais levam a um beco sem saída na casa de um dos fazendeiros. Em suma, a estrada é uma “garagem” usada primariamente por aquela família da fazenda. Um fazendeiro poderia comprar sua própria rua?

WALTER BLOCK: Com certeza. Por que não? Isso é como perguntar se alguém poderia comprar seu próprio jornal, restaurante, loja de sapatos. É claro, qualquer um pode ofertar por qualquer coisa que ele queira em uma sociedade livre. Por outro lado, existe algo chamado especialização e a divisão de trabalho. É provável que surjam especialistas de estradas, que poderiam tirar essas tarefas das mãos dos fazendeiros (com o consentimento deles). De maneira similar, nem todo fazendeiro é seu próprio carpinteiro, encanador, telhador, dono de restaurante etc.

QUESTÃO: E se um indivíduo comprasse uma estrada que levasse ao pátio de sua fazenda, mas também fosse usada (durante a era das estradas estatais) por um vizinho para chegar a uma propriedade isolada? Agora, por algum motivo (talvez os dois vizinhos se odeiem) o novo dono da estrada decide negar a passagem do vizinho. Quais são as soluções prováveis para esse problema?

WALTER BLOCK: Abordei essa questão no capítulo 1 deste livro. Suponha que você mora em uma rua e, de repente, seu dono diz que você não pode sair para a rua de jeito nenhum, ou ele cobrará um milhão de dólares cada vez que você fizer isso. Você tem que andar de helicóptero ou se tornar um grande saltador com vara para sair de sua própria propriedade? De jeito nenhum! De acordo com os arranjos institucionais atuais, antes de comprar uma casa ou qualquer pedaço de propriedade, você obtém um seguro de título. Você quer estar protegido contra qualquer outra pessoa que afirme ser realmente o dono da casa

que você acabou de comprar. Bem, em uma era de estradas privadas, você também compraria um seguro de acesso. Você não gostaria de ficar preso em sua própria propriedade. Ninguém compraria nenhum imóvel a menos que tivesse certeza de que esse tipo de armadilha não poderia acontecer com ele. Na verdade, é do interesse financeiro do proprietário *não* fazer isso, uma vez que ele quer atrair, e não repelir, as pessoas que moram nas proximidades de sua estrada, para que possa lucrar mais com elas.

QUESTÃO: Se um homem quer morar sozinho em uma área rural onde atualmente não há estrada — ele provavelmente arcaria com o peso do custo de construção e manutenção? Uma vez construído, ele será o dono?

WALTER BLOCK: Sim, ele suportaria todo o peso de fazer a estrada, assim como agora carrega todo o peso de carregar tijolos, gesso, cimento para este lugar afastado. E, claro, ele seria dono da estrada, assim como agora é dono de sua casa. Não haveria subsídio do governo, como o dos correios, para entregar correspondência em lugares afastados pelo mesmo preço que se consegue na cidade, onde é mais barato entregar correspondência, graças às economias de escala.

QUESTÃO: Abandonar o governo. Digamos que os capitalistas *laissez-faire* dentro de um determinado município tenham sucesso na substituição de uma empresa de livre mercado em cada serviço local administrado pelo estado; educação, estradas, esgoto, etc. Digamos que os impostos locais caiam para cerca de 50% de seus níveis anteriores (mesmo que devessem ser zero porque o governo agora fornece zero serviços). Como você acha que os cidadãos locais podem trabalhar juntos para expulsar o governo municipal? Ou você acha que é possível? Tenha em mente que as soluções de livre mercado foram comprovadas como mais eficazes, e a maioria da população local entende que o governo local é um bando de bandidos inúteis.

WALTER BLOCK: Eu não tenho certeza que entendo completamente essa questão. A única maneira de remover qualquer

governo (municipal, estadual ou federal) é ter uma maioria quase absoluta de libertários que votam pela saída dos patifes de seus respectivos cargos.

QUESTÃO: Os habitantes originais da América do Norte “eram donos” da terra? Eles tinham “direitos de propriedade” e essa terra foi roubada deles (dos índios) pelo homem branco? Em caso afirmativo, qual é o antídoto para esse delito? “Nós”, os atuais proprietários desta terra, devemos devolvê-la quando e onde for encontrado um herdeiro dos proprietários originais? Podem haver paralelos entre propriedades roubadas das aristocracias russas ou cubanas nas revoluções comunistas com propriedades roubadas de índios na América do Norte? Qual é a diferença? Essas questões são todas relevantes para a construção de estradas, pois se os nativos americanos realmente são donos de praticamente todas as terras e não quiserem vendê-las para estradas, isso praticamente acaba expandindo essa forma de transporte. Se as reparações forem pagas a eles na forma de terras, podemos ser forçados a destruir a maioria de nossas rodovias.

WALTER BLOCK: Em primeiro lugar, mesmo que eu aceite sua premissa em sua totalidade, de que os índios realmente são donos da maior parte do território dos EUA, não é de forma alguma claro que eles desejariam que todas ou mesmo a maioria das estradas fossem transformadas em terras agrícolas ou florestas ou reservas de caça, ou o que quer que seja. Certamente, a maior parte dessa área vale muito mais para a manutenção de rodovias e ruas do que para esses outros propósitos. Se os nativos são donos dela, por que eles sofreriam as vastas perdas econômicas decorrentes de tais conversões? Seria porque fazendas e bosques são mais consistentes com sua “cultura”? Improvável ao extremo. Eles agora presidem uma infinidade de estabelecimentos de jogo de orientação ocidental, devido a brechas na lei, e é difícil argumentar que isso faz parte de suas tradições. Não, a maximização do lucro não é monopólio de brancos, negros ou orientais.

Em segundo lugar, não está de forma alguma claro que os índios são os proprietários legítimos de qualquer coisa como os EUA inteiros. Sob a lei libertária, eles poderiam reivindicar justamente apenas as partes da terra que eles se apropriaram ou ocuparam, não aquelas em que apenas caçaram. Eles eram donos daqueles caminhos que usavam para ir do inverno aos lugares de verão. Isso é baseado na teoria de apropriação original lockeana-rothbardiana-hoppeana. Estimo que eles são donos, dessa forma, de no máximo 1% das terras dos Estados Unidos.³

O antídoto para o roubo de terras, e algumas terras foram de fato roubadas dos índios, é a reparação, ou melhor, a devolução da terra roubada. Sim, de fato, “nós” os atuais proprietários desta terra devemos devolvê-la quando e onde um herdeiro dos proprietários originais puder ser encontrado. Mas a posse é propriamente 9/10 da lei. Presume-se sempre que o atual proprietário é o legítimo proprietário. O ônus da prova em contrário recai sobre aquele que anularia tais títulos de propriedade. Isso se aplica a todos os reclamantes, ao longo da história, sem exceção. Não há estatuto de limitação da justiça para o libertário. No entanto, quanto mais você recua no tempo, especialmente se não havia linguagem escrita, mais difícil é cumprir esse ônus da prova. No caso dos índios, desprovidos de linguagem escrita, e tendo ocorrido o roubo há tantos anos, há pouca esperança em termos de reparação justificada de terras. No Canadá, os tribunais permitiram que o testemunho de anciãos tribais fosse determinante em tais assuntos. Mas um tribunal adequado descartaria isso como mero boato.

³ Veja sobre isso em diversos artigos que eu escrevi sobre o tópico: Walter Block, “On Reparations to Blacks for Slavery”, *Human Rights Review* 3, n.º 4 (julho–setembro): 53–73; Walter Block e Guillermo Yeatts, “The Economics and Ethics of Land Reform: A Critique of the Pontifical Council for Justice and Peace’s ‘Toward a Better Distribution of Land: The Challenge of Agrarian Reform’”, *Journal of Natural Resources and Environmental Law* 15, n.º 1 (1999–2000): 27–69.

QUESTÃO: Eu escutei que você está trabalhando em um novo livro. Você pode contar para nós um pouco sobre ele — e quando estará pronto para nosso consumo?

WALTER BLOCK: Meu novo livro, para ser publicado pelo Ludwig von Mises Institute, será sobre a privatização de estradas, ele será baseado nas minhas estendidas publicações no assunto, junto com algum material novo não publicado anteriormente. Possivelmente, o material gerado neste processo de entrevista será usado. Deixe-me trocar de papéis um pouco: eu tenho uma questão para você: qual seria um bom título para o livro? O título por enquanto é algo como “Privatização das Ruas”, mas espero que possamos fazer melhor.

QUESTÃO: Eu gostaria de saber qual é a sua opinião sobre as perspectivas atuais para a liberdade no futuro, e também quais projetos ou ações você acredita serem efetivos, e receber alguns conselhos para os libertários (e outros amantes da liberdade) para viver mais livremente. Afinal, as estradas não serão privatizadas a não ser que o clima para a liberdade seja maior que no presente.

WALTER BLOCK: Quando eu comecei no movimento libertário, por volta de 1963, provavelmente havia, literalmente, uma centena de libertários no mundo todo. Agora, usando essa palavra, libertário, da mesma maneira, devem haver dezenas de milhares se não centenas de milhares. Fizemos um grande progresso. No início, se eu não conhecesse a pessoa como um libertário, elas provavelmente não eram um. Agora, existem organizações libertárias inteiras, quem dirá indivíduos, das quais desconheço totalmente.⁴

Acho que as perspectivas de aumentar nossos números são grandes. Talvez não por aumentá-los proporcionalmente, já que é mais fácil crescer em porcentagem quando você tem praticamente zero. Se

⁴ Veja sobre isso www.policyexperts.org/organizations/organizations.cfm. Eu provavelmente deveria mencionar minha organização de promoção libertária favorita: o Mises Institute, www.mises.org.

dobramos nosso tamanho uma vez por ano nos primeiros dias, ainda podemos fazê-lo uma vez a cada poucos anos, hoje em dia.

No entanto, enfrentamos obstáculos. Os dois maiores expoentes da filosofia, que se destacam acima de todos os outros em termos de quantos eles converteram à única e verdadeira fé, recentemente morreram (Murray Rothbard e Ayn Rand). Isso torna nossa tarefa muito mais difícil.

QUESTÃO: Como devemos proceder? Da mesma forma: escrevendo, dando palestras, ensinando na universidade, promovendo o Partido Libertário.⁵ Não acredito que tenhamos nenhuma vantagem comparativa em agitação popular ou em pegar em armas.

WALTER BLOCK: Minha inclinação natural é me recusar a responder a essa pergunta (eu sei, eu sei, já comecei a responder; não pergunte). Minha razão para essa “recusa” é que as perspectivas de liberdade nada têm a ver com meu próprio compromisso com o processo de tentar obtê-la. Ou seja, vou continuar tentando, exatamente no mesmo ritmo, sejam quais forem as perspectivas. Meu raciocínio tem pouco a ver com a probabilidade de sucesso. Eu faço isso porque acho que é minha obrigação moral fazê-lo, porque quero passar para a próxima geração a bandeira, ou a tocha ou o estandarte que foi passado para mim, e porque é muito *divertido*.

No entanto, você me fez uma pergunta civilizada, então acho que devo tentar. Então, aqui vai. Sou pessimista quanto às perspectivas de liberdade. Acho que os humanos são programados, com base em considerações sociobiológicas, para serem anti-liberdade. Nós, como espécie, vivemos por milhões de anos em grupos de vinte a trinta em cavernas e florestas, onde os mercados não podiam funcionar ou, de qualquer forma, não funcionavam. Como resultado, afirmo, não somos biologicamente construídos para apreciar os mercados. Cada vez que recebo uma nova turma de calouros, tenho de demonstrar, para seu total

⁵ www.lp.org.

espanto e consternação, que o salário mínimo não ajuda os pobres, que o livre comércio sim, que os mercados, e não o benefício do governo, ajudam os pobres, etc., etc. Acho que a razão para isso não são apenas os programas de TV que eles viram ou os livros infantis (como, então, podemos explicá-los?), mas sim que nossa espécie é biologicamente tendenciosa contra a liberdade econômica. Sempre será um trabalho árduo promover a liberdade. Olhando para trás na história, em todo o mundo, há muito poucos exemplos de liberdade que tivemos. Sim, há duzentos anos nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha; mas essas eram aberrações. Como cientistas sociais, não precisamos explicar esses valores estatísticos discrepantes; em vez disso, temos que explicar os 99,99% da história humana em que a liberdade *não* é um ideal. Talvez seja um testemunho para o movimento libertário que a filosofia da liberdade raramente foi mais forte ao longo de toda a história, mas em apenas uma dúzia de países.

Quais são os melhores meios de alcançar a liberdade? Bem, sou um individualista metodológico nisso (como na maioria das coisas). Ou seja, abordagens diferentes para pessoas diferentes. Alguns serão mais bem convencidos por canções folclóricas, filmes ou romances (por exemplo, *Atlas Shrugged*). Alguns por professores e escritores (minha própria vantagem comparativa. Além disso, isso se adapta melhor à minha personalidade). Alguns por partidos políticos, ou por uma mudança para New Hampshire, ou pela criação de um novo país.

Os leitores devem notar que a Free West Net tentou pagar ao Dr. Block 1,2 gramas de ouro por suas duas horas marcadas para responder nossas perguntas. Generosamente, Walter doou esse dinheiro real de volta para nós, e também generosamente permitiu que nós consumíssemos substancialmente mais do que duas horas de seu tempo.

Eu espero que vivamos para ver o dia que haverá um mercado melhor para o conhecimento especializado e visão intransigente sobre a liberdade do Dr. Block. Em nossa opinião ele deveria estar no conselho de administração de diversas empresas (que ainda não existem) que construirão as estruturas de livre mercado no futuro, necessárias para substituir os desastres decrépitos que são as instituições do Estado.

Apêndices

APÊNDICE I
Fatalidades Anuais nas Ruas & Rodovias dos EUA desde 1957

Ano	Fatalidades	Milhas Veiculares	Taxa/100M Milhas Veiculares
1957	38.702	646.915	5,98
1958	36.981	664.915	5,56
1959	37.910	700.478	5,41
1960	38.137	718.845	5,31
1961	38.091	737.535	5,16
1962	40.804	766.852	5,32
1963	43.564	805.423	5,41
1964	47.700	846.500	5,63
1965	49.163	887.640	5,54
1966	51.524	927.915	5,55
1967	51.559	965.132	5,34
1968	53.831	1.019.726	5,28
1969	55.032	1.066.108	5,16
1970	53.672	1.114.098	4,82
1971	53.761	1.183.524	4,54
1972	55.704	1.264.614	4,40
1973	55.113	1.316.207	4,19
1974	56.078	1.282.790	3,59
1975	45.500	1.330.074	3,42
1976	45.523	1.402.380	3,25
1977	47.878	1.467.027	3,26
1978	50.331	1.544.704	3,26
1979	51.103	1.529.133	3,34
1980	51.091	1.527.295	3,35
1981	49.301	1.552.803	3,17
1982	43.945	1.595.010	2,76
1983	42.589	1.652.788	2,58

Apêndices

1984	44.257	1.720.269	2,57
1986	46.056	1.835.000	2,51
1987	46.385	1.921.000	2,41
1988	47.093	2.026.000	2,32
1989	45.555	2.107.040	2,16
1990	44.529	2.147.501	2,07
1991	41.162	2.172.214	1,89
1992	39.235	2.239.828	1,75
1993	40.115	2.296.585	1,75
1994	40.676	2.359.984	1,72
1995	41.798	2.422.696	1,73
1996	41.907	2.485.848	1,69
1997	41.967	2.560.373	1,64
1998	41.471	2.618.701	1,40
1999	41.611	2.692.335	1,50
2000	51.821	2.749.803	1,50
2001	42.116	2.781.462	1,51
2002*	42.815	2.829.645	1,51

Dados da Federal Highway Administration

<http://www.publicpurpose.com/hwy-fatal57+.htm>

* Dados preliminares

www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-30/ncsa/AvailInf.html.

Não pode ser negado que as taxas de mortalidade por milha viajada por passageiro diminuíram ao longo da metade do século passado. Seria injusto negar que as políticas governamentais deveriam ser creditadas por ao menos parte desse decréscimo. Avenidas de acesso limitado e legislação de cintos de segurança devem ser mencionados neste contexto. Entretanto, a evidência agrupada nesse livro sugere que se empreendedores privados buscando lucro estivessem no comando de administrar as estradas da nação ao invés de burocratas do governo, a queda teria sido muito mais precipitada em termos dessas taxas. E no

lugar de constantes 40.000 fatalidades de trânsito anuais, muito menos pessoas haveriam perecido.

APÊNDICE II

§31. Homicídio culposo¹

A. Homicídio culposo é:

1. Um homicídio que seria assassinato baseado ou no Artigo 30 (assassinato de primeiro grau) ou no Artigo 30.1 (assassinato de segundo grau), mas a ofensa é cometida em súbita explosão ou quentura do sangue causada imediatamente por uma provocação suficiente para privar uma pessoa comum de seu autocontrole e sóbria reflexão. A provocação não deve reduzir o homicídio a homicídio culposo se o júri concordar que o sangue da pessoa já teria esfriado, ou que o sangue de uma pessoa comum já teria esfriado, no momento em que a agressão foi cometida; ou
2. Um homicídio cometido sem a intenção de causar a morte ou grande dano corporal.
 - a. Quando o agressor está empenhado na perpetração ou na tentativa de perpetração de qualquer crime não enumerado no artigo 30 ou 30.1, ou de qualquer contravenção intencional afetando diretamente a pessoa; ou
 - b. Quando o agressor está resistindo a prisão lícita por meios, ou de uma maneira, não inerentemente perigosa, e as circunstâncias são as quais matar não seria assassinato baseado no Artigo 30 ou 30.1.

- #### B. Qualquer um que cometa homicídio culposo deve ser preso sob trabalho forçado por não mais do que quarenta anos. Entretanto, se a vítima foi morta como resultado do recebimento de uma

¹ www.legis.state.la.us/lss/lss.asp?doc=78399

agressão e tinha menos de dez anos, o agressor deve ser preso sob trabalho forçado, sem o benefício de liberdade condicional ou suspensão da sentença, por não menos do que dez anos e não mais do que quarenta anos.

Alterado pelas Leis de 1973, n.º 127, §1; Leis de 1991, n.º 864, §1; Leis de 1992, n.º 306, §1; Leis 1994, 3ª Sess. Ex., n.º 115, §1.

§32. Homicídio preterdoloso²

- A. Um homicídio negligente é matar um ser humano por negligência criminal.
- B. A violação do estatuto ou ordenança devem ser considerados apenas como uma evidência presuntiva de tal negligência.
- C. Qualquer um que cometa o crime de homicídio negligente deve ser preso com ou sem trabalho forçado por não mais do que cinco anos, multado não mais do que cinco mil dólares, ou ambos. Entretanto, se a vítima foi morta como resultado do recebimento de uma agressão e tinha menos de dez anos, o agressor deve ser preso sob trabalho forçado, sem o benefício de liberdade condicional ou suspensão da sentença, por não menos do que dois anos e não mais do que cinco anos.

Alterado pelas Leis de 1980, n.º 708, §1; Leis de 1991, n.º 864, §1.

² www.legis.state.la.us/lss/lss.asp?doc=78409

Bibliografia

- Ackerman, Alan T. 1994. "Federal Condemnation Framework." Em *Current Condemnation Law: Takings, Compensation and Benefits*, A.T. Ackerman, ed. Chicago: American Bar Association.
- Accident Facts*. 1977. Chicago: National Safety Council.
- Ahlbrandt, Roger. 1973. "Efficiency in the Provision of Fire Services." *Public Choice* 16 (outono).
- Anderson, William L. 2004. "Immigration Quandary" (24 de junho); www.mises.org/fullarticle.asp?control=567&id=68
- Anderson, Terry L., e Peter J. Hill, eds. 1996. *The Privatization Process: A Worldwide Perspective*. Lanham, Md.: Rowman & Littlefield.
- Anderson, Terry, e Donald R. Leal. 1991. *Free Market Environmentalism*. San Francisco: Pacific Institute.
- Anderson, William, Walter Block, Thomas J. DiLorenzo, Ilana Mercer, Leon Snyman, e Christopher Westley. 2001. "The Microsoft Corporation in Collision with Antitrust Law." *Journal of Social, Political and Economic Studies* 26, n.º 1 (inverno).
- Appraisal of Real Estate, The*. 1992. 10ª ed. Chicago: Appraisal Institute.
- Armentano, Dominick T. 1972. *The Myths of Antitrust*. New Rochelle, N.Y.: Arlington House.
- . 1982. *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure*. Nova York: Wiley.
- . 1991. *Antitrust Policy: The Case for Repeal*. Washington, D.C.: Cato Institute.
- Armstrong, Don. 1982. *Competition vs. Monopoly*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- Asch, P., and D.T. Levy. 1987. "Does the Minimum Drinking Age Affect Traffic Fatalities?" *Journal of Policy Analysis and Management* 6 (inverno).
- Ashton, T.S. 1955. *An Economic History of England*. Londres: Methuen.
- Baird, Charles W. 1989. "James Buchanan and the Austrians: The Common Ground." *Cato Journal* 9, n.º 1 (primavera/verão).
- Baker, Robert F. 1971. *The Highway Risk Problem*. Nova York: John Wiley and Sons.

Bibliografia

- Balaker, Ted. “Strapped: Unbuckling Seat Belt Laws” (27 de maio de 2004); www.reason.com/hod/tb052704.html
- Banfield, Edward C. 1970. *The Unheavenly City*. Boston: Little, Brown.
- Barnett, William II. 1989. “Subjective Cost Revisited.” *Review of Austrian Economics* 3.
- Barnett, William II, e Walter Block. 2007. “Saving and Investing: A Praxeological Approach.” *New Perspectives on Political Economy* 3, n.º 2.
- Bates, Regis J., e Donald Gregory. 1998. *Voice and Data Communications Handbook*. Nova York: McGraw Hill.
- Baumol, William J. 1963. “Urban Services: Interactions of Public and Private Decisions.” Em *Public Expenditure Decisions in the Urban Community*, Howard G. Schaller, ed. Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press.
- Becker, Gary. 1957. *The Economics of Discrimination*. Chicago: University of Chicago Press.
- Beito, David T. 1988. “Voluntary Association and the Life of the City.” *Humane Studies Review* (outono).
- . 1989. “Owning the Commanding Heights.” *Essays in Public Works History* 16.
- . 1993. “From Privies to Boulevards: The Private Supply of Infrastructure in the United States during the Nineteenth Century.” In *Development by Consent: The Voluntary Supply of Public Goods and Services*, Jerry Jenkins and David E. Sisk, eds. San Francisco: ICS Press.
- Beito, David T., and Linda Royster Beito. 1998. “Rival Road Builders: Private Toll Roads in Nevada, 1852–1880.” *Nevada Historical Society Quarterly* 41 (verão).
- Benson, Bruce L. 1981. “Land Use Regulation: A Supply and Demand Analysis of Changing Property Rights.” *Journal of Libertarian Studies* 5, n.º 4 (outono).
- . 1989. “Enforcement of Private Property Rights in Primitive Societies: Law Without Government.” *Journal of Libertarian Studies* 9, n.º 1 (inverno).
- . 1993. “The Impetus for Recognizing Private Property and Adopting Ethical Behavior in a Market Economy: Natural Law, Government Law, or Evolving Self-Interest,” *Review of Austrian Economics* 6, n.º 2 (primavera).
- . 1998. *To Serve and Protect: Privatization and Community in Criminal Justice* (Nova York: University Press, 1998).
- Bennett, James T. 1980. *Better Government at Half the Price*. Boston: Green Hill Publishing.

- Bennett, James T., and Thomas DiLorenzo. 1983. "On Weather Forecasting." *Journal of Labor Research*.
- . 1989. *Unfair Competition: The Profits of Non-Profits*. New York: Hamilton Press.
- Bennett, James T., e Manuel H. Johnson. 1980. "Tax Reduction Without Sacrifice: Private Sector Production of Public Services." *Public Finance Quarterly* 8, n.º 4 (outubro).
- Bethell, Tom. 1998. *The Noblest Triumph: Property and Prosperity Through the Ages*. New York: St. Martin's Press.
- Bish, Robert L., and Robert J. Kirk. 1974. *Economic Principles and Urban Problems*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- Bish, Robert L., and Robert Warren. 1972. "Scale and Monopoly Problems in Urban Government Services." *Urban Affairs Quarterly* 8, n.º 1 (setembro).
- Blair, Roger D., Paul B. Ginsberg, and Ronald J. Vogel. 1975. "Blue Cross-Blue Shield Administration Costs: A Study of Non-Profit Health Insurers." *Economic Inquiry* 13 (junho).
- Block, Walter. 1975. "On Value Freedom in Economics." *The American Economist* 19 (Spring): 38–41; www.mises.org/etexts/valuefreedom.pdf; <http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/valuefreedom.htm>
- . 1977. "Coase and Demsetz on Private Property Rights." *Journal of Libertarian Studies* 1, n.º 2 (primavera); www.mises.org/journals/jls/1_2/1_2_4.pdf
- . 1979. "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads." *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão). www.mises.org/journals/jls/3_2/3_2_7.pdf
- . 1980. "On Robert Nozick's 'On Austrian Methodology'." *Inquiry* 23 (outono).
- . 1980a. "Congestion and Road Pricing." *Journal of Libertarian Studies* 4, n.º 3 (verão); http://www.mises.org/journals/jls/4_3/4_3_6.pdf.
- . ed. 1980b. *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- . 1982. *Amending the Combines Investigation Act*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- . 1983a. "Theories of Highway Safety." *Transportation Research Record* #912; www.walterblock.com/publications/highway_safety.pdf

Bibliografia

- . 1983b. “Public Goods and Externalities: The Case of Roads.” *Journal of Libertarian Studies* 7, n.º 1 (primavera); reimpresso em *The Legacy of Ludwig von Mises*, Peter J. Boettke and Peter Leeson, eds. (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar). www.mises.org/jls/7_1/7_1_1.pdf
- . 1985. *Defending the Undefendable*. New York: Fox and Wilkes.
- . 1986. “Trading Money for Silence.” *University of Hawaii Law Review* 8, n.º 1 (primavera): 57-73. Reimpresso como “Trading Money for Silence?” In *Economic Imperialism: The Economic Approach Applied Outside the Traditional Areas of Economics*, Peter Bernholz e Gerard Radnitzky, eds. Nova York: Paragon House; <http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/trading-moneyforsilence.htm>
- . 1989. “Comment on William Stanbury’s ‘Privatization in Canada: Ideology, Symbolism or Substance?’” In *Privatization and State-Owned Enterprises: Lessons for the U.K., Canada and the U.S.*, Paul MacAvoy, William Stanbury, George Yarrow and Richard Zeckhauser, eds. Boston: Kluwer.
- . 1989. “The Justification of Taxation in the Public Finance Literature: An Unorthodox View.” *Journal of Public Finance and Public Choice* 3 (outono de 1989); http://www.walterblock.com/publications/justification_taxation.pdf
- . 1990. “Comment on Alan Walters’ ‘Deregulation and Privatization: Lessons from the U.K.’” Em *The Law and Economics of Competition Policy*, Frank Mathewson, Michael Trebilcock e Michael Walker, eds. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- . 1990b. “The Process of Privatization.” In O. Yul Kwon, ed., *International Privatization: Global Trends, Policies, Processes, Experiences*. Saskatchewan: Institute for Saskatchewan Enterprise.
- . 1991. “Labor Relations, Unions and Collective Bargaining: A Political Economic Analysis.” *Journal of Social Political and Economic Studies* 16, n.º 4 (inverno).
- . 1992. “Institutions, Property Rights and Externalities: The Case of Water Quality, in Agriculture and water Quality: Proceedings of an Interdisciplinary Symposium”, Murray H. Miller, J.E. FitzGibbon, Glenn C. Fox, R.W. Gillham e H.R. Whiteley, eds. (Guelph, On.: Guelph Centre for Soil and Water Conservation, University of Guelph Press).
- . 1994. “Libertarianism vs. Libertinism.” *Journal of Libertarian Studies* 11, n.º 1 (outono).
- . 1994b. “Total Repeal of Anti-trust Legislation: A Critique of Bork, Brozen and Posner”, *Review of Austrian Economics* 8, n.º 1.

- . 1995. “Ethics, Efficiency, Coasean Property Rights and Psychic Income: A Reply to Demsetz”, *Review of Austrian Economics* 8, n.º 2; http://www.mises.org/journals/rae/pdf/rae8_2_4.pdf
- . 1996. “Road Socialism.” *International Journal of Value-Based Management* 9; http://walterblock.com/publications/road_socialism.pdf
- . 1997. “Tobacco Advertising.” *International Journal of Value-Based Management* 10, n.º 3 (maio).
- . 1998a. “A Libertarian Case for Free Immigration.” *Journal of Libertarian Studies* 13, n.º 2 (verão); http://www.mises.org/journals/jls/13_2/13_2_4.pdf
- . 1998b. “Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock.” *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n.º 2/3 (junho-setembro); http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/roads2_vol8.htm
- . 1998c. “Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls.” *Competitiveness Review* 8, n.º 1; <http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/pri vateroads.htm>
- . 1998d. “Compromising the Uncompromisable: Speed, Parades, Cigarettes.” *Asian Economic Review* 40, n.º 1 (abril); http://walterblock.com/publications/speed_parades.pdf
- . 2002a. “Radical Privatization and other Libertarian Conundrums.” *International Journal of Politics and Ethics* 2, n.º 2.
- . 2002b. “On Reparations to Blacks for Slavery.” *Human Rights Review* 3, n.º 4 (julho-setembro).
- . 2002c. “Homesteading City Streets; An Exercise in Managerial Theory.” *Planning and Markets* 5, n.º 1 (September); <http://www-pam.usc.edu/volume5/v5i1a2s1.html>; <http://www-pam.usc.edu/>
- . 2003a. “Decentralization, Subsidiarity, Rodney King and State Deification.” *European Journal of Law and Economics* 16, n.º 2 (November).
- . 2003b. “Overcoming Difficulties in Road Privatization.” *Etica e Politica/Ethics & Politics*; http://www.units.it/etica/2003_2/block.htm
- . n.d. “Kuflik on Inalienability: A Rejoinder.” Manuscrito não publicado.
- . 2004a. “Open Letter to Mothers Against Drunk Driving (MADD).” *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política (Processos de Mercado: Revista Europeia de Economia Política)* 1, n.º 1 (Primavera).
- . 2004b. “Radical Libertarianism: Applying Libertarian Principles to Dealing with the Unjust Government, Part I.” *Reason Papers* 27 (outono)3.

Bibliografia

- . 2005. “Road Privatization: A Rejoinder to Mohring.” *Privatize Roads and Highways*. Lewiston, N.Y.: Edwin Mellen Press.
- Block, Walter, e William Barnett. n.d. Manuscrito não publicado. “An Austrian Critique of Neo-Classical Monopoly and Monopsony Theory.”
- Block, Walter, and Matthew Block. 1996. “Roads, Bridges, Sun- light and Private Property Rights.” *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, no. 2/3 (June–September). http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/roads1_vol7.htm
- Block, Walter, Geoffrey Brennan, e Kenneth Elzinga, eds. 1985. *Morality of the Market: Religious and Economic Perspectives* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute).
- Block, Walter, e Gene Callahan. 2003. “Is There a Right to Immigration? A Libertarian Perspective.” *Human Rights Review* 5, n.º 1 (outubro-dezembro).
- Block, Walter, e Tom DiLorenzo. 2000. “Is Voluntary Govern- ment Possible? A Critique of Constitutional Economics.” *Journal of Institutional and Theoretical Economics* 156, n.º 4 (dezembro).
- . 2001. “The Calculus of Consent Revisited.” *Public Finance and Management* 1, n.º 3; revista eletrônica, url: www.spaef.com; <http://www.spaef.com>; http://www.spaef.com/PFM_PUB/pubv1n3.html
- Block, Walter, e Kenneth M. Garschina. 1996. “Hayek, Business Cycles and Fractional Reserve Banking: Continuing the De-Homogenization Process.” *Review of Austrian Economics* 9, n.º 1; http://www.mises.org/journals/rae/pdf/rae9_1_3.pdf; http://www.mises.org/journals/rae/pdf/r91_3.pdf
- Block, Walter e David Gordon. 1985. “Blackmail, Extortion and Free Speech: A Reply to Posner, Epstein, Nozick and Lindgren.” *Loyola of Los Angeles Law Review* 19, n.º 1. <http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/black-mail.htm>
- Block, Walter, e Guillermo Yeatts. 1999–2000. “The Economics and Ethics of Land Reform: A Critique of the Pontifical Council for Justice and Peace’s ‘Toward a Better Distribution of Land: The Challenge of Agrarian Reform’”, *Journal of Natural Resources and Environmental Law* 15, n.º 1.
- Boettke, Peter J. 1993. *Why Perestroika Failed: The Politics and Economics of Socialist Transformation*. New York: Routledge.
- Bonavia, Michael R. 1954. *The Economics of Transport*. London: Cambridge University Press.
- Borcherding, Thomas, ed. 1977. *Budgets and Bureaucrats: The Sources of Government Growth*. Durham, N.C.: Duke Univer- sity Press.

- . de JSTOR: <http://www.jstor.org/search/cc99333c.10675477751/1-10?Configsortorder=SCORE&frame=noframe&dpi=3&config=jstor>
- Boudreaux, Donald. 1997. "A Free Market Case Against Open Immigration?" "Notes From FEE." *The Freeman* (outubro).
- Boudreaux, Donald, and Thomas J. DiLorenzo. 1992. "The Protectionist Roots of Antitrust," *Review of Austrian Economics* 6, n.º 2.
- Brimelow, Peter. 1995. *Alien Nation: Common Sense about America's Immigration Disaster*. Nova York: Random House.
- British Columbia Report* 21 (Agosto de 1996).
- Brownlee, O.H. e Walter W. Heller. 1956. "Highway Development and Financing." *American Economic Review* (maio).
- Bruce-Briggs, Barry. 1978. *The War Against the Automobile*. Nova York: Dutton.
- Buchanan, James M. 1952. "The Pricing of Highway Services." *National Tax Journal* 5, n.º 2 (junho).
- . 1964. "What Should Economists Do?" *The Southern Economic Journal* 30, n.º 3.
- . 1969. *Cost and Choice: An Inquiry into Economic Theory*. Chicago: Markham.
- . 1975. *The Limits of Liberty*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1979. "Public Choice and Public Finance." *What Should Economists Do?* Indianapolis: Liberty Press.
- . 1990. "The Contractarian Logic of Classical Liberalism." In *Liberty, Property, and the Future of Constitutional Development*, Ellen Frankel Paul and Howard Dickman, eds. Albany: State University of New York Press.
- Buchanan, James M., e G.F. Thirlby. 1981. *L.S.E. Essays on Cost*. Nova York: New York University Press.
- Buchanan, James M., e Gordon Tullock. 1971. *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy*. Ann Arbor: University of Michigan.
- . 1997. "Buchanan and Tullock's The Calculus of Consent." *The Logic of Action Two: Applications and Criticism from the Austrian School*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing.

Bibliografia

- Buchanan, James M., Robert D. Tollison, and Gordon Tullock, eds. 1980. *Toward a Theory of the Rent-Seeking Society*. College Station: Texas A&M University.
- Buchanan, Patrick J. 2002. *The Death of the West: How Dying Populations and Immigrant Invasions Imperil Our Country and Civilization*. Nova York: St. Martin's Press.
- Burchard, John. 1970. "Design and Urban Beauty in the Central City." In James Q. Wilson, ed., *The Metropolitan Enigma*. Garden City, N.Y.: Doubleday.
- Butler. 1985. *Privatizing Federal Spending*. Nova York: Universe Books.
- Buxbaum, R.G., e T. Colton. 1966. "Relationship of Motor Vehicle Inspection to Accident Mortality." *The Journal of the American Medical Association*.
- Cadin, Michelle, and Walter Block. 1997. "Privatize the Public Highway System." *The Freeman* 47, n.º 2 (fevereiro); <http://www.fee.org/vnews.php?nid=3701>
- Callahan, J.M. 1970. "States Move Slowly on Safety Projects." *Traffic Digest and Review* (março).
- California Journal* 1978. "Diamond Lanes Experiment" (January).
- Campbell, H.E. 1973. "The Wet Pavement Accident Problem: Breaking Through." *Traffic Quarterly* (April).
- Caplan, Bryan. 1996. "A Practical Proposal for Privatizing the Highways and Other 'Natural' Monopolies." *Economic Notes* 72. Londres: Libertarian Alliance.
- Castle, Gilbert. 1976. "The 55 MPH Speed Limit: A Cost-Benefit Analysis." *Traffic Engineering* 45 (janeiro).
- Cirillo, J.A. 1968. "Interstate System Accident Research Study II, Interim Report II." *Public Roads* 35 (agosto).
- Clarkson, Kenneth W. 1972. "Some Implications of Property Rights in Hospital Management." *Journal of Law & Economics* 15, n.º 2 (outubro).
- Coase, Ronald, H. 1937. "The Nature of the Firm." *Economica* 4 (novembro).
- . 1960. "The Problem of Social Cost." *Journal of Law and Economics* 3 (outubro).
- . 1988. *The Firm, The Market and The Law*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1992. "The Institutional Structure of Production." *American Economic Review* 82, no. 4 (setembro).

- Cobin, John M. 1999. "Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte." *Planning and Markets* 2, n.º 1.
- Conquest, Robert. 1986. *The Harvest of Sorrow*. New York: Oxford University Press.
- . 1990. *The Great Terror*. Edmonton, Alberta: Edmonton University.
- Cook, P.J., and G. Tauchen. 1984. "The Effect of Minimum Drinking Age Legislation on Youthful Auto Fatalities, 1970–1977." *Journal of Legal Studies* 13.
- Cooper, Norman L. 1971. *Urban Transportation: An Answer*. Bloomington: Bureau of Business Research, Indiana University.
- Cooter, Robert D. 2001. *The Strategic Constitution*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Cordato, Roy E. 1992. *Welfare Economics and Externalities in an Open Ended Universe: A Modern Austrian Perspective*. Boston: Kluwer.
- Courtois, Stephane, Nicolas Werth, Jean-Louis Panne, Andrzej Paczkowski, Karel Bartosek, e Jean Louis Margolin. 1999. *The Black Book of Communism: Crimes, Terror, Repression*. Trad. do francês por Jonathan Murphy e Mark Kramer. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Cowen, Tyler, ed. 1988. *The Theory of Market Failure: A Critical Examination*. Fairfax, Va.: George Mason University Press.
- Crain, M.W. 1980. *Vehicle Safety Inspection Systems*. Washington, D.C.: American Enterprise Institute for Public Policy Research.
- Crain, W. Mark, e Asghar Zardkooi. 1998. "A Test of the Property Rights Theory of the Firm: Water Utilities in the United States." *Journal of Law & Economics* 21, n.º 2 (outubro).
- Crandall, Robert, e Jerry Hausman. 2000. "Competition in U.S. Telecommunications Services: Effects of the 1996 Legislation." Em *Deregulation of Network Industries: What's Next?*, S. Peltzman e C. Winston, eds. Washington, D.C.: AEI-Brookings.
- Crandall, R.W., H.K. Gruenspechl, T.E. Keeler, e L.B. Lave. 1986. *Regulating the Automobile*. Washington, D.C.: Brookings Institution.
- Cuzán, Alfred G. 1979. "Do We Ever Really Get Out of Anarchy?" *Journal of Libertarian Studies* 3, n.º 2 (verão).
- Davies, David G. 1971. "The Efficiency of Public Versus Private Firms: The Case of Australia's Two Airlines." *Journal of Law & Economics* 14, n.º 1 (abril).

Bibliografia

- . 1977. “Property Rights and Economic Efficiency—The Australian Airlines Revisited.” *Journal of Law & Economics* 20, n.º 1 (abril).
- De Jasay, Anthony. 1985. *The State*. Oxford: Basil Blackwell.
- Demsetz, Harold. 1976. “Toward a Theory of Property Rights.” *American Economic Review* 57.
- . 1979. “Ethics and Efficiency in Property Rights Systems, in Time.” Em Mario Rizzo, ed., *Uncertainty and Disequilibrium: Explorations of Austrian Themes*. Lexington, Mass.: D.C. Heath and Co.
- De Palma, Andre, e Robin Lindsey. 2000. “Private Toll Roads: Competition under various ownership regimes.” *The Annals of Regional Science* 34.
- . 2001. “A Model of Curb Rights In Private Urban Transit Markets.” *Canadian Transportation Research Forum*. Proceedings of the 36th Annual Conference.
- DiLorenzo, Thomas J. 1990. “The Subjectivist Roots of James Buchanan’s Economics.” *Review of Austrian Economics* 4.
- . 1996. “The Myth of Natural Monopoly,” *Review of Austrian Economics* 9, n.º 2; http://www.mises.org/journals/rae/pdf/rae9_2_3.pdf
- DiLorenzo, Tom, e Walter Block. 2001. “Constitutional Economics and the Calculus of Consent.” *Journal of Libertarian Studies* 15, n.º 3, (verão); http://www.mises.org/journals/jls/15_3/15_3_2.pdf
- Downs, Anthony. 1970. *Urban Problems and Prospects*. Chicago: Markham Publishing.
- Duda, J.L. 1977. *Program Evaluation Support for the Motor Vehicle Diagnostic Inspection Demonstration Projects, 11: Costs and Benefits*. Falls Church, Va.: Computer Sciences Corporation.
- Duesterberg, Thomas J., and Kenneth Gordon. 1997. *Competition and Deregulation in Telecommunications: The case for a New Paradigm*. Indianapolis, Ind.: Hudson Institute.
- Dyckman, John W. 1971. “Transportation in Cities.” Em *Economics of Urban Problems*, Arthur F. Schreiber, Paul K. Gatons, e Richard B. Clemmer, eds. Boston: Houghton Mifflin.
- Eaton, J.D. 1995. *Real Estate Valuation in Litigation*. Chicago: Appraisal Institute.
- . 2002. “Watch This Airspace.” *The Economist* (June 22–28).
- Ebeling, Richard. 1992. “Introduction.” Em *The Global Failure of Socialism*, Richard Ebeling, ed. Hillsdale, Mich.: Hillsdale College Press.
- Egmose, L., e T. Egmose. 1986. “Speed Limits Save Lives.” *Journal of Traffic Medicine* 14.

- Enke, Stephen. 1955. "More on the Misuse of Mathematics in Economics: A Rejoinder." *Review of Economics and Statistics* (maio).
- Epstein, Richard A. 1985. *Takings: Private Property and the Power of Eminent Domain*. Cambridge, Mass. and London: Harvard University Press.
- . 1992. *Forbidden Grounds: The Case Against Employment Discrimination Laws*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Evers, Williamson. 1996. *Victim's Rights, Restitution and Retribution*. Oakland Calif.: Independent Institute.
- Faigin, B.M. 1976. 175 Societal Costs of Motor Vehicle Accidents. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.
- Fatality Analysis Reporting System (FARS). 2001. Base de dados em <http://www.fars.nhtsa.dot.gov/queryReport.cfm?stateid=0&year=2001>
- Fishel, William A. 2001. *The Homevoter Hypothesis: How Home Values Influence Local Government Taxation, School Finance, and Land Use Policies*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Fitzgerald, Randall. 1989. *When Government Goes Private: Successful Alternatives to Public Services*. New York: Universe Books, 1989.
- Fletcher, George P. 1985. "Paradoxes in Legal Thought," *Columbia Law Review*: 1263.
- Flew, Antony. 1982. "Could There Be Universal Natural Rights?" *Journal of Libertarian Studies* 6, no. 3–4 (Summer/Fall).
- Foldvary, Fred. 1994. *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar.
- Forester, Thomas, Robert F. McNown, and Larry D. Singell. 1984. "A Cost Benefit Analysis of the 55 mph Speed Limit." *Southern Economic Journal* 50 (janeiro).
- Fowles, Richard, and Peter D. Loeb. 1989. "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment." *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro).
- Frech, H.E. 1976. "The Property Rights Theory of the Firm: Empirical Results from a Natural Experiment." *Journal of Political Economy* 84, n.º 1 (fevereiro).
- Friedman, David. 1979. "Private Creation and Enforcement of Law: A Historical Case." *Journal of Legal Studies* 8 (1979).
- . 1989. *The Machinery of Freedom: Guide to a Radical Capitalism*. 2ª ed. La Salle, Ill.: Open Court.
- . 1992. "How to Think About Pollution; or Why Ronald Coase Deserved

Bibliografia

- the Nobel Prize.” *Liberty* 5, n.º 3 (janeiro); http://www.daviddfriedman.com/Libertarian/The_Swedes.html
- Friedman, Milton. 1956. *Studies in the Quantity Theory of Money*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1962. *Capitalism and Freedom*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1991. “Say ‘No’ to Intolerance.” *Liberty* 4, n.º 6 (julho).
- Friedman, Milton, e Anna J. Schwartz. 1970. *Monetary Statistics of the United States: Estimates, Sources, Methods*. Nova York: National Bureau of Economic Research.
- . 1982. *Monetary Trends in the United States and the United Kingdom, Their Relation to Income, Prices, and Interest Rates, 1867–1975*. Chicago: University of Chicago Press.
- Fuchs, V.R., e I. Leveson. 1967. “Motor Accident Mortality and Compulsory Inspection of Vehicles.” *Journal of the American Medical Association* 201 (agosto).
- Galbraith, John Kenneth. 1958. *The Affluent Society*. Boston: Houghton-Mifflin.
- Garber, Nicholas J., e Ravi Gadirau. 1988. *Speed Variance and Its Influence on Accidents*, manuscrito não publicado, AAA Foundation for Traffic Safety, Washington D.C. (July).
- General Motors Quarterly* (1974): 28.
- Gordon, David 1993. “Toward a Deconstruction of Utility and Welfare Economics,” *Review of Austrian Economics* 6, n.º 2.
- Gordon, David. 1997. “The Invisible Hoppe.” *The Mises Review* (inverno). http://www.mises.org/misesreview_detail.asp?control=47&sortorder=issue.
- Grampp, W.S. 1950. “Some Effects of Rent Control.” *Southern Economic Journal* (abril).
- Graves, Philip E., Dwight R. Lee, e Robert L. Sexton. 1989. “Statutes Versus Enforcement; The Case of the Optimal Speed Limit.” *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro).
- Gunderson, Gerald. 1989. “Privatization and the 19th-Century Turnpike.” *Cato Journal* 9, n.º 1 (primavera/verão).
- Gwartney, James, Robert Lawson e Walter Block. 1996. *Economic Freedom of the World, 1975–1995*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- Gwartney, James D., e Richard E. Wagner, eds. 1988. *Public Choice and Constitutional Economics*. Londres: JAI Press.
- Hadfield. Gillian. 2001. “Privatizing Commercial Law.” *Regulation* 24, n.º 1 (primavera de 2001).

- Hanke, Steve H. 1987. "Privatization." Em *The New Palgrave: A Dictionary of Economics*, James Eatwell, Murray Milgate E Peter Newman, eds. London: Macmillan Press.
- . 2003. "Money and the Rule of Law in Ecuador." Discurso dado em Quito, outubro.
- . citações de artigos da JSTOR: <http://www.jstor.org/search/cc99333c.10675478690/1-3?configsortorder=SCORE&frame=noframe&dpi=3&config=jstor>
- Haritos, Z. 1974. "Theory of Road Pricing." *Transportation Journal* 13 (primavera).
- Hauer, Ezra. 1971. "Accidents, Overtaking, and Speed Control." *Accident Analysis and Prevention* 3 (janeiro).
- Haveman, Robert H. 1970. *The Economics of the Public Sector*. Nova York: John Wiley and Sons.
- Hayek, F.A. 1931. *Prices and Production*. Londres: Routledge and Sons.
- . 1944. *The Road to Serfdom*. Chicago: University Chicago Press.
- . 1945. "The Use of Knowledge in Society." *American Economic Review* 35 (n.º 4).
- . 1948. "Socialist Calculation I, II, & III." *Individualism and Economic Order*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1960. *The Constitution of Liberty*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1973. *Law, Legislation and Liberty*. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1975. *Collectivist Economic Planning*. Clifton, N.J.: Augustus M. Kelley, 1975.
- Hazlett, Thomas W., e Matthew L. Spitzer. 1997. *Public Policy toward Cable Television: The Economics of Rate Controls*. Washington, D.C.: The AEI Press.
- Hecht, Jeff. 2002. "A Fiber Optic Chronology." www.sff.net/people/Jeff.Hecht/chron.html
- Heldman, Peter K. 1997. *Competitive Telecommunications: How to Thrive Under the Telecommunications Act*. New York: McGraw Hill.
- Herbener, Jeffrey M. 1991. "Ludwig von Mises and the Austrian School of Economics." *Review of Austrian Economics* 5, n.º 2.
- Herrnstein, Richard J., e Charles Murray. 1994. *The Bell Curve: Intelligence and Class Structure in American Life*. New York: Free Press.

Bibliografia

- Heyne, Paul 1991. *The Economic Way of Thinking*. 6th ed. New York: Macmillan.
- High, Jack. 1984–1985. “Bork’s Paradox: Static vs. Dynamic Efficiency in Antitrust Analysis,” *Contemporary Policy Issues* 3.
- Hoppe, Hans-Hermann. 1988. *Praxeology and Economic Science*. Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute.
- . 1989. *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics*. Boston: Dordrecht.
- . 1993. *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy*. Boston: Kluwer.
- . 1996. “Socialism: A Property or Knowledge Problem?” *Review of Austrian Economics* 9, n.º 1.
- . 1998–1999. “The Private Production of Defense.” *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno).
- . 2001. *Democracy—The God That Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order*. New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers.
- Hoppe, Hans-Hermann, and Walter Block. 2002. “Property and Exploitation.” *International Journal of Value-Based Management* 15, n.º 3.
- Hoskin, A. 1986. “Consequences of Raising the Speed Limit.” *Journal of Safety Research* 17.
- Hudgins, Edward L., ed. 1996. *The Last Monopoly: Privatizing the Postal Service for the Information Age*. Washington, D.C.: Cato Institute.
- Hudson, James L. 1986. “The Philosophy of Immigration.” *Journal of Libertarian Studies*, 8, n.º 1 (inverno); http://www.mises.org/journals/jls/8_1/8_1_5.pdf
- Hummel, Jeffrey Rogers. 1990. “National Goods vs. Public Goods: Defense, Disarmament and Free Riders.” *The Review of Austrian Economics* 4.
- Interagency Land Acquisition Conference. 1992. *Uniform Appraisal Standards for Federal Land Acquisitions*. Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office.
- Jackman, W.T. 1916. *The Development of Transportation in Modern England*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Jondrow, James, Marianne Bowes, and Robert Levy. 1983. “The Optimal Speed Limit.” *Economic Inquiry* 21 (julho).
- Journal of Libertarian Studies* 13, n.º 2; <http://www.mises.org/jls-display.asp>

- Kain, John F. 1971. "A Re-appraisal of Metropolitan Transportation Planning." Em *Economics of Urban Problems: An Introduction*, Arthur Schreiber, Paul Gatons, e Richard Clemmer, eds. Boston: Houghton Mifflin.
- Kamerud, Dana B. 1983. "The 55 MPH Speed Limit: Costs, Benefits and Implied Tradeoffs." *Transportation Research* 17A (janeiro).
- Kanner, Gideon. 2001. "Comment on Exxon v. Hill." *Just Compensation* (dezembro).
- Kantor, Shawn E. 1998. *Politics and Property Rights: The Closing of the Open Range in the Postbellum South*. Chicago: University of Chicago Press.
- Khursheed, Aaiysha F., and Thomas E. Borcherding. 1998. "Organizing Government Supply: The Role of Bureaucracy." Em *Handbook of Public Finance*, Fred Thompson and Mark T. Green, eds. Nova York: Marcel Dekker.
- Kinsella, Stephan. 1992. "Estoppel: A New Justification for Individual Rights." *Reason Papers* 17 (outono).
- . 1996a. "Punishment and Proportionality: The Estoppel Approach." *Journal of Libertarian Studies* 12, n.º 1 (primavera).
- . 1996b. "New Rationalist Directions in Libertarian Rights Theory." *Journal of Libertarian Studies* 12, n.º 2 (outono).
- . 1997. "A Libertarian Theory of Punishment and Rights." 30 *Loyola L.A. Law Review*.
- . 1998–1999. "Inalienability and Punishment: A Reply to George Smith." *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno).
- Kirzner, Israel. 1973. *Competition and Entrepreneurship*. Chicago: University of Chicago Press.
- Klein, Dan, and G.J. Fielding. 1992. "Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century." *Transportation Quarterly* (julho).
- . 1993a. "How to Franchise Highways." *Journal of Transport Economics and Policy* (maio).
- . 1993b. "High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time." *Policy Study* 170 (novembro).
- Klein, Dan, and J.A. Waller. 1971. "Modification of Driver Behavior vs. Modification of the Driving Environment." *Traffic Quarterly* (abril).
- Klein, Dan, John Majewski, and Christopher Baer. 1993a. "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797–1845," *Journal of Economic History* (março).

Bibliografia

- . 1993b. “From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800–1860,” *Essays in Economic and Business History* 11.
- Klein, Daniel 1990. “The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America.” *Economic Inquiry* (outubro).
- . 2002. “The Voluntary Provision of Public Goods: The Turnpike Companies of Early America.” Em *The Voluntary City*, David T. Beiko, P. Gordon e Alexander Tabarrok, eds. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Kochan, Donald J. 1998. “‘Public Use’ and the Independent Judiciary: Condemnation in an Interest Group Perspective.” *Texas Review of Law and Politics* 3.
- Kolko, Gabriel. 1963. *Triumph of Conservatism*. Chicago: Quadrangle Books.
- Kraft, Gerald e Thomas A. Domencich. 1968. “Free Transit.” Apresentado na Transportation and Poverty Conference, mimeografado. Brookline, Mass.: American Academy of Arts and Sciences. Citado em Lewis M. Schneider, “The Fallacy of Free Transportation.” *Harvard Business Review* 47 (janeiro–fevereiro de 1969).
- Krecke, Elisabeth. 1992. “Law and the Market Order: An Austrian Critique of the Economic Analysis of Law.” Artigo apresentando na Austrian Scholar Conference do Ludwig von Mises Institute, cidade de Nova York, 9–11 de outubro.
- Kreml, F.H. 1971. “On Highway Safety.” *Traffic Digest and Review* (março).
- Krutilla, John V. 1963. “Welfare Aspects of Benefit Cost Analysis.” Em *Public Expenditure Decisions in the Urban Community*, Howard G. Schaller, ed. Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press.
- Lachmann, L. 1956. *Capital and Its Structure*. Londres, Inglaterra: Bell and Sons.
- Landes, William M. and Richard A. Posner. 1979. “Adjudication as a Private Good,” *Journal of Legal Studies* 8.
- Lathrop, Jr., William. 1972. “Reversible Roadway Controls.” *Traffic Quarterly* (janeiro).
- Lave, Charles A. 1985. “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit.” *American Economic Review* 75, n.º 5 (setembro).
- . 1989. “Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Reply.” *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro de 1989).
- Lave, L.B., e W.E. Weber. 1970. “A Benefit Cost Analysis of Auto Safety Features.” *Applied Economics* 2.

- Lemennicier, Bertrand. 1996. "La Privatisation des rues." *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 2/3 (junho–setembro).
- Leoni, Bruno, and Eugenio Frola. 1977. "On Mathematical Thinking in Economics." *Journal of Libertarian Studies* 1, no. 2 (primavera).
- Levin, Michael. 1997. *Why Race Matters*. Westport, Conn.: Praeger.
- Levy, David T., e Peter Asch. 1989. "Speeding, Coordination and 55-MPH Limit: Comment." *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro).
- Lincoln Highway, The. 1935. Lincoln Highway Association. New York: Dodd, Mead.
- Lindsay, Cottom M. 1976. "A Theory of Government Enterprise." *Journal of Political Economy* 84 (outubro).
- Lindblom, Charles E. 2001. *The Market System: How It Is, How It Works, and What to Make of It*. New Haven, Conn.: Yale University Press.
- Locke, John. 1948. "An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government." Em *Social Contract*, E. Barker, ed. Nova York: Oxford University Press.
- . 1960. "An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government." Em *Two Treatises of Government*, Peter Laslett, ed. Cambridge: Cambridge University Press. Pp. 27–28.
- Loeb, P.D. 1985. "The Efficacy and Cost effectiveness of Motor Vehicle Inspection Using Cross-sectional Data—An Econometric Analysis." *Southern Economic Journal* 52 (outubro).
- . 1987. "The Determinants of Motor Vehicle Accidents with Special Consideration to Policy Variables." *Journal of Transport Economics and Policy* 21 (setembro).
- . 1988. "The Determinants of Motor Vehicle Accidents—A Specification Error Analysis." *Logistics and Transportation Review* 24 (março).
- Loeb, P.D., e B. Gilad. 1984. "The Efficacy and Cost Effectiveness of Vehicle Inspection—A State Specific Analysis Using Time Series Data." *Journal of Transport Economics and Policy* 18 (maio).
- Lusvardi, Wayne C. 1998. "The Death of Rights of Ways." *Right of Way*, International Right of Way Association (julho–agosto).
- Lusvardi, Wayne C., John Wright, and Todd Amspoker. 2000. "Appraising Linear Subordinate Easements in Utility Corridors." *Appraisal Journal* (julho).
- Lusvardi, Wayne C., and W.B. Charles. 2001. "Bandwidth Black-mail? What Price an Easement. Setting Market Value in Fiber Optic Corridors." *Public Utilities Fortnightly* (1º de julho).

Bibliografia

- Machan, Tibor R., ed. 1978. "Against Nonlibertarian Natural Rights." *Journal of Libertarian Studies* 2, n.º 3 (outono).
- , ed. *The Libertarian Reader*. Totowa, N.J.: Rowman & Little- field.
- . 1995. "A Defense of Property Rights and Capitalism," em *Introducing Applied Ethics*, Brenda Almond, ed. Oxford: Black- well, 1995.
- Margolis, Julius. 1955. "A Comment on the Pure Theory of Public Expenditure." *Review of Economics and Statistics* (novembro).
- Matteoni, Norman E., e Henry Veit. 1990. *Condemnation Practice in California-Supplement*. Berkeley, Calif.: Continuing Education of the Bar.
- McChesney, Fred. 1991. "Antitrust and Regulation: Chicago's Contradictory Views," *Cato Journal* 10.
- McFarland, R.A. 1958. "Health and Safety in Transportation." *Public Health Reports* 73, n.º 8 (agosto).
- McGee, Robert W. 1994. "The Fatal Flaw in NAFTA, GATT and All Other Trade Agreements," *Northwestern Journal of International Law & Business* 14, n.º 3.
- Megginson, William L., e Jeffrey M. Netter. 2001. "From State to Market: A Survey of Empirical Studies on Privatization." *Journal of Economic Literature* 39 (junho).
- Meiburg, Charles O. 1963. "An Economic Analysis of Highway Services." *Quarterly Journal of Economics* 77 (novembro).
- Metropolitan Transportation Problem, The*. 1956. Washington, D.C.: Brookings Institution.
- Meyer, John R. 1964. "Knocking Down the Straw Men." Em *City and Suburb*, Benjamin Chinitz, ed. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- . 1970. "Urban Transportation." Em *The Metropolitan Enigma*, James Q. Wilson, ed. Garden City, N.Y.: Doubleday.
- Meyer, John R., John F. Kain, e Martin Wohl. 1965. *The Urban Transportation Problem*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Milgrom, Paul R., Douglass C. North e Barry R. Weingast. 1990. "The Role of Institutions in the Revival of Trade: The Law Merchant, Private Judges, and the Champagne Fairs", *Economics and Politics* 2, n.º 1.
- Mises, Ludwig von. [1933] 1975. "Economic Calculation in the Socialist Commonwealth", em *Collectivist Economic Planning*, F.A. Hayek, ed. Clifton, N.J.: Kelley.
- . [1949] 1966. *Human Action*. Regnery: Chicago.
- . 1969. *Bureaucracy*. New Rochelle, N.Y.: Arlington House.

- . 1981. *Socialism*. Indianapolis, Ind.: LibertyPress/Liberty-Classics.
- Mohring, Herbert. 1965. “Urban Highway Investments.” Em *Measuring Benefits of Government Investments*, Robert Dorfman, ed. Washington, D.C.: Brookings Institution.
- . 2006. “Congested Roads: An Economic Analysis with Twin Cities’ Illustrations.” Em *Street Smart: Competition, Entrepreneurship and the Future of Roads*, Gabriel Roth, ed. New Brunswick, N.J.: Transactions Publishers.
- Mohring, Herbert D., and Mitchel Harwitz. 1962. *Highway Benefits*. Evanston, Ill.: Northwestern University Press.
- Morris, S.S. 1973. “Freeways and the Urban Traffic Problem.” *Traffic Quarterly* 27 (outubro).
- Nader, Ralph. 1972. *Unsafe at Any Speed*. New York: Grossman Publishers.
- National Highway Traffic and Safety Administration.
<http://www.nhtsa.dot.gov/>
- . 2001. Fatality Analysis Reporting System (FARS) database,
<http://www.fars.nhtsa.dot.gov/queryReport.cfm?stateid=0&year=2001>
- Nelson, James C. 1962. “The Pricing of Highway, Waterway and Airway Facilities.” *American Economic Review, Papers and Proceedings* (maio).
- Netter, D. 1952. “Toll Roads and the Crisis in Highway Finance.” *National Tax Journal* 5, n.º 2 (junho).
- Newbery, David M. 2001. *Privatization, Restructuring and Regulation of Network Industries*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Noble, Charles M. 1971. “Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety.” *Traffic Quarterly* (novembro).
- North, Douglass C. 1981. *Structure and Change in Economic History*. New York: Norton.
- . 1990. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Nova York: Cambridge University Press.
- North, Gary. 1990. *Tools of Dominion: The Case Laws of Exodus*. Tyler, Texas: Institute for Christian Economics.
- . 1992. *The Coase Theorem*. Tyler, Tx.: The Institute for Christian Economics.
- Nozick, Robert. 1974. *Anarchy, State, and Utopia*. New York: Basic Books.
- Offitbank. 2002. “California Water Bonds Under Scrutiny.”
www.offitbank.com/prodserve/market_comm/ca_water.asp

Bibliografia

- Ohashi, T.M., T.P. Roth, Z.A. Spindler, M.L. McMillan, & K.H. Norrie. 1980. *Privatization Theory & Practice*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- Oi, W. 1977. "Safety at any Price?" *The American Enterprise Institute Journal on Government and Society* (novembro–dezembro).
- Olmsted, Robert A. 1974. "Response to Improving New York's Transit Service—An Economist's View [de William Vickrey]." *City Almanac* 8 (abril).
- Olson, Jr., Mancur. 1965. *The Logic of Collective Action*. Nova York: Sehocken Books.
- Oppenheimer, Franz. [1914] 1975. *The State*. Nova York: Free Life Editions.
- Owen, Wilfred. 1956. *The Metropolitan Transportation Problem*. Washington, D.C.: Brookings Institution.
- . 1972. *The Accessible City*. Washington, D.C.: Brookings Institution.
- Peltzman, Samuel. 1975. "The Effects of Automobile Safety Regulation." *Journal of Political Economy* 83, n.º 4.
- Peltzman, Samuel, e Clifford Winston, eds. 2000. *Deregulation of Network Industries: What's Next?* Washington, D.C.: AEI Brookings.
- Peterson, Shorey. 1950. "The Highway from the Point of View of the Economist." In *Highways in Our National Life: A Symposium*, Jean Labatut e Wheaton J. Lane, eds. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Picchi, Robert H. 2002. "Managing the Telecom Value Curve." *Public Utilities Fortnightly. Public Utilities Report* (July 15).
- Pirie, Madson. 1986. *Privatization in Theory and Practice*. Londres: Adam Smith Institute.
- Plewes, James C., and Maurice H. Yeates. 1972. "The Urban Rush Hour: An Analysis of the Yonge Street, Toronto Subway System." *Traffic Quarterly* 26 (abril).
- Poole, Robert. 1976. *Cutting Back City Hall*. New York: Reason Press.
- Poole, Robert W., Jr. 1988. *Private Tollways: Resolving Gridlock in Southern California*. Los Angeles: Reason Foundation. Policy Study 111 (maio). <http://www.reason.org/ps111.pdf>
- . 1996. *Privatizing Wisconsin's Interstate Highways*. Los Angeles: Reason Foundation. Policy Study 203 (abril). <http://www.reason.org/ps203.html>
- Ponsonby, G.J. 1958. "The Problem of the Peak, with Special Reference to Road Passenger Transport." *The Economic Journal* (março).
- Posner, Richard A. 1986. *Economic Analysis of Law*. 3ª ed. Boston: Little Brown.

- . 1992. *Sex and Reason*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- . 1999. *Natural Monopoly and Its Regulation*. Washington, D.C.: Cato Institute.
- Rae, John B. 1972. “The Mythology of Urban Transportation.” *Traffic Quarterly* (janeiro).
- Ramsey, Bruce. 2002. “Surveying Property Rights’—A Review of Bernard Siegan, *Property Rights: From Magna Carta to the Fourteenth Amendment, 2001*.” *Liberty* (junho).
- Rand, Ayn. 1967. “America’s Persecuted Minority: Big Business.” Reimpresso em *Capitalism: The Unknown Ideal*. Nova York: Signet.
- Rasmussen, Douglas, B. 1980. “A Groundwork for Rights: Man’s Natural End.” *Journal of Libertarian Studies* 4, n.º 1 (inverno).
- Read, Leonard E. 1958. *I, Pencil*. Irvington-on-Hudson, N.Y.: Foundation for Economic Education;
<http://www.econlib.org/library/Essays/rdPnc11.html>
- Regulation and Automobile Safety*. 1975. Washington, D.C.: American Enterprise Institute for Public Policy Research.
- Renshaw, Edward F. 1962. “The Economics of Highway Congestion.” *Southern Economic Journal* (abril).
- “Report of the Secretary’s Advisory Committee on Traffic Safety.” U.S. Department of Health, Education, and Welfare.” 29 de fevereiro de 1968.
- Richman, Sheldon. 1994. *Separating School and State: How to Liberate American’s Families*. Fairfax, Va.: Future of Freedom Foundation.
- Robbins, Lionel. 1932. *An Essay on the Nature and Significance of Economic Science*. London: Macmillan.
- Ross, William D. 1956. “Comment.” *American Economic Review* (maio).
- Roth, Gabriel. 1966. *A Self-Financing Road System*. London: Institute of Economic Affairs.
- . 1967. *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion*. Middlesex, Inglaterra: Penguin.
- . 1987. *The Private Provision of Public Services in Developing Countries*. Oxford: Oxford University Press.
- Rothbard, Murray N. 1962. *Man, Economy and State: A Treatise on Economic Principles*, 2 vols. Princeton, N.J.: D. Van Nostrand.
- . 1970. *Power and Market: Government and the Economy*. Menlo Park, Calif.: Institute for Humane Studies.

Bibliografia

- . 1973. *For a New Liberty*. Nova York: Macmillan.
- . 1977. “Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics.” San Francisco: Center for Libertarian Studies, Occasional Paper #3. Reimpresso em *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1997.
- . 1978. *Reconstruction of Utility and Welfare Economics*. Nova York: Center for Libertarian Studies.
- . 1982a. *The Ethics of Liberty*. Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press.
- . 1982b. “Law, Property Rights, and Air Pollution.” *Cato Journal* 2, n.º 1 (primavera). Reimpresso em *Economics and the Environment: A Reconciliation*, Walter Block, ed., Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1990; <http://www.mises.org/rothbard/law-property.pdf>
- . 1983. *The Mystery of Banking*. Nova York: Richardson and Snyder.
- . 1989. “Public Choice: A Misshapen Tool.” *Liberty* (maio).
- . 1990. “Law, Property Rights, and Air Pollution.” Em *Economics and the Environment: A Reconciliation*, Walter Block, ed. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- . 1991. “The End of Socialism and the Calculation Debate Revisited.” *Review of Austrian Economics* 5, n.º 2. Reimpresso em *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1997.
- . 1992. “The Present State of Austrian Economics.” Working Paper from the Ludwig von Mises Institute (November). Reimpresso em *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1997. Reprinted in *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 6, no. 1 (March 1995).
- . 1993. *Man, Economy and State*. Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute.
- . 1995a. *Classical Economics: An Austrian Perspective on the History of Economic Thought*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar.
- . 1995b. *Making Economic Sense*. Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute.
- . 1997. “Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics.” In *The Logic of Action One: Method, Money and the Austrian School*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar.
- . 1997. “Buchanan and Tullock’s The Calculus of Consent.” *The Logic of Action Two: Applications and Criticism from the Austrian School*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing.

- . 1998. *The Ethics of Liberty*. Nova York: New York University Press, 1982.
- . 2004. *Man, Economy, and State with Power and the Market*. Scholar's Edition. Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute. <http://www.mises.org/rothbard/mespm.pdf>
- Royster, Charles. 1999. *The Fabulous History of the Dismal Swamp Company*. Nova York: Vintage Books.
- Rudell, William. 2000. "Taxes and Fees for Telecommunications Carriers and Cable Systems." Artigo apresentando em Local Telecommunications Infrastructure Seminar, Law Seminars International, 9–10 de novembro, Los Angeles. Manuscrito não publicado. Richards, Watson and Gershon, attorneys, Los Angeles.
- Rummel, R.J. 1992. *Democide: Nazi Genocide and Mass Murder*. Rutgers, N.J.: Transaction Publishers.
- . 1994. *Death by Government*. New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers.
- . 1997. *Statistics on Democide*. Charlottesville, Va.: Center on National Security and Law, University of Virginia.
- Salerno, Joseph T. 1990. "Ludwig von Mises as Social Rationalist." *Review of Austrian Economics* 4.
- . 1990. "Postscript: Why a Socialist Economy is Impossible." Em Ludwig von Mises, *Economic Calculation in the Socialist Commonwealth*. Auburn Ala.: Ludwig von Mises Institute.
- . 1992. "Mises and Hayek Dehomogenized." *Review of Austrian Economics* 6, n.º 2.
- . 1995. "A Final Word: Calculation, Knowledge and Appraisalment." *Review of Austrian Economics* 9, n.º 1.
- Samuelson, Paul A. 1954. "The Pure Theory of Public Expenditure." *Review of Economics and Statistics* (novembro).
- . 1955. "Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure." *Review of Economics and Statistics* (novembro).
- . 1961. *Economics*. 5ª ed. Nova York: McGraw Hill
- . 1985. *Economics*, 12ª ed. Nova York: McGraw Hill.
- Savage, Ian. 1998. *The Economics of Railroad Safety*. Boston: Kluwer Academic Publishers.
- Savas, E.S. 1974. "Municipal Monopoly vs Competition in Delivering Urban Services." In *Improving the Quality of Urban Management* 8, Willis D.

Bibliografia

- Hawley e David Rogers, eds. *Urban Affairs Annual Reviews* London: Sage Publications.
- . 1982. *How to Shrink Government: Privatizing the Public Sector*. Chatham, N.J.: Chatham House Publishers.
- Scheiner, James I., and Grover Starling. 1974. "The Political Economy of Free-Fare Transit." *Urban Affairs Quarterly* (dezembro).
- Schelling, T.C. 1978. *Micromotives and Macrobehavior*. Nova York: Norton.
- Schneider, Lewis M. 1969. "The Fallacy of Free Transportation." *Harvard Business Review* 47 (January–February).
- Scholefield, Joshua, e Archibald W. Cockburn, eds. 1932. *Pratt and MacKenzie's Law of Highways*, 18th ed. London: Butterworth.
- Schreiber, Arthur, Paul Gatons, and Richard Clemmer, eds. 1971. *Economics of Urban Problems: An Introduction*. Boston: Houghton Mifflin.
- Schumpeter, Joseph A. 1942. *Capitalism, Socialism and Democracy*. Nova York: Harper.
- . 1950. *Capitalism, Socialism and Democracy*. Nova York: Harper.
- Sellers, Charles. 1991. *The Market Revolution: Jacksonian America 1815–1846*. New York: Oxford University Press.
- Semmens, John. 1981. "Road to Ruin." *The Freeman* (dezembro).
- . 1983. "The Privatization of Highway Facilities." *Transportation Research Forum* (novembro).
- . 1985. "Highways: Public Problems and Private Solutions." *The Freeman* (março).
- . 1987a. "Intraurban Road Privatization." *Transportation Research Record*.
- . 1987b. "Using Competition to Break the U.S. Road Monopoly." Heritage Foundation (14 de dezembro).
- . 1988a. "Privatization: Saving While Serving the Public." Goldwater Institute (25 de abril).
- . 1988b. "Taking Over the Roads." *Liberty* (novembro).
- . 1991a. "Why We Need Highway Privatization." Laissez Faire Institute (março).
- . 1991b. "Private Highways? They're Cheaper, Better, Fairer." *Phoenix Gazette* (3 de abril).

- . 1992a. “The Rationale for Toll Roads: You Get What You Pay For.” *Phoenix Gazette* (16 de dezembro).
- . 1992b. “Highway Privatization: What Are the Benefits for Arizona?” Goldwater Institute (dezembro).
- . 1993a. “From Highways to Buy-Ways.” *Spectrum* (outubro).
- . 1993b. “How to Solve Mandatory Auto Insurance.” Goldwater Institute (julho).
- . 1994a. “Highway Investment Analysis.” Arizona Department of Transportation (dezembro).
- . 1994b. “Privatize Driver’s License, Registration System.” *Tribune* (25 de dezembro).
- . 1995a. “Privatizing Vehicle Registrations, Driver’s Licenses and Auto Insurance.” *Transportation Quarterly* (outubro).
- . 1995b. “Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems.” *Liberty*.
- . 1996. “Goodbye, DMV.” *Liberty* (janeiro).
- . 1996. “Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems.” *Liberty*.
- Sherrill, R. 1977. “Raising Hell on the Highways.” *New York Times Sunday Magazine Section* (27 de novembro).
- Shugart II, William F. 1987. “Don’t Revise the Clayton Act, Scrap It!,” *Cato Journal* 6.
- Sidak, J. Gregory, e Daniel F. Spulber. 1998. *Deregulatory Takings and the Regulatory Contract: The Competitive Transformation of Network Industries in the United States*. Nova York: Cambridge University Press.
- Siegan, Bernard. 1972. *Land Use Without Zoning*. Toronto: D.C. Heath.
- Simon, Julian. 1989. *The Economic Consequences of Immigration*. Oxford: Basil Blackwell.
- Skousen, Mark. 1997. “The Perseverance of Paul Samuelson’s *Economics*.” *Journal of Economic Perspectives* 11, n.º 2 (primavera).
- . 2001. *The Making of Modern Economics*. Nova York: M.E. Sharpe.
- Smerk, George M. 1965a. *Urban Transportation: The Federal Role*. Bloomington: Indiana University Press.
- . 1965b. “Subsidies for Urban Mass Transportation.” *Land Economics* 41 (fevereiro).
- Smith, Fred L., 1983. “Why Not Abolish Antitrust?” *Regulation* (janeiro–fevereiro).

Bibliografia

- Smith, Adam. [1776] 1965. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Nova York: Modern Library.
- Smith, Eric, and Randall Wright. 1992. "Why is Automobile Insurance in Philadelphia So Damn Expensive." *American Economic Review* 82, n.º 4 (setembro).
- Snyder, Donald. 1989. "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment." *American Economic Review* 79, n.º 4 (setembro).
- Solomon, D. 1964. "Accidents on Main Rural Highways Related to Speed, Driver and Vehicle." Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation (julho)
- Sommers, Paul M. 1985. "Drinking Age and the 55 MPH Speed Limit." *Atlantic Economic Journal* 13 (março).
- Sowell, Thomas. 1975. *Race and Economics*. Nova York: Longman.
- . 1981. *Ethnic America*. Nova York: Basic Books.
- . 1982. "Weber and Bakke, and the Presuppositions of 'Affirmative Action'." Em *Discrimination, Affirmative Action and Equal Opportunity*, Walter Block and Michael Walker, eds. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- . 1983. *The Economics and Politics of Race: An International Perspective*. Nova York: Morrow.
- . 1994. *Race and Culture: A World View*. New York: Basic Books.
- Spooner, Lysander. [1870] 1966. *No Treason*. Larkspur, Colo.: Pine Tree Press.
- Stalebrink, Odd J. 2004. "The Hayek and Mises Controversy: Bridging Differences." *Quarterly Journal of Austrian Economics* 7, n.º 1 (primavera).
- Statistical Abstract of the U.S.* 1993 (para o ano de 1991), tabela 1030.
- Stone, Andrew, Brian Levy, and Ricardo Paredes. 1996. "Public Institutions and Private Transactions: A Comparative Analysis of the Legal and Regulatory Environment for Business Transactions in Brazil and Chile." Em L.J. Alston, et al. *Empirical Studies in Institutional Change*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Stonier, Alfred W., and Douglas C. Hague. 1964. *A Textbook of Economic Theory*. 3rd ed. New York: John Wiley and Sons.
- Stringham, Edward. 1998–1999. "Justice Without Government." *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno).
- Tannehill, Morris, and Linda Tannehill. 1984. *The Market for Liberty*. Lansing, Mich.: Autopublicado.

- Thompson, Wilbur R. 1968. *A Preface to Urban Economics*. Baltimore, Maryland: Johns Hopkins Press.
- Tiebout, Charles M. 1957. "A Pure Theory of Local Expenditures." *Journal of Political Economy* (outubro).
- Tinsley, Patrick. 1998–1999. "With Liberty and Justice for All: A Case for Private Police." *Journal of Libertarian Studies* 14, n.º 1 (inverno).
- Torgerson, Harold W. 1956. "Comment [sobre Brownlee e Heller]." *American Economic Review* 46 (maio).
- Tripp, Sir Alker. 1950. "The History of the Modern Highway in England." Em *Highways in Our National Life: A Symposium*, Jean Labatut and Wheaton J. Lane, eds. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Tullock, Gordon. 1994. *The New Federalist*. Vancouver, B.C.: British Columbia: Fraser Institute.
- . 1996. "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property,' by Walter Block and Matthew Block." *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n.º 4 (dezembro).
- . 1998. "Comment on Roads, Bridges, Sunlight and Private Property, by Walter Block and Matthew Block." *Journal des Economistes et des Etudes Humaines*.
- Turretini, John. 2002. "What's My Line? Why Did a Railroad End Up in the Telecom Business?" *Forbes* (22 de julho).
- U.S. Bureau of the Census. 1976. *Statistical Abstract of the United States, 1976*. Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office.
- U.S. Department of Health, Education, and Welfare. 1968. "Report of the Secretary's Advisory Committee on Traffic Safety (29 de fevereiro).
- Vickrey, William. 1952 approx. Monograph #10. Nova York: Mayor's Committee on Management Survey, n.d., acerca da cidade de Nova York.
- . 1952. "The Revision of the Rapid Transit Fare Structure in the City of New York." Technical Monograph N3. New York: Mayor's Committee on Management Survey.
- . 1963. "Pricing and Resource Allocation in Transportation and Public Utilities." *American Economic Review* (maio).
- . 1971. "Maximum Output or Maximum Welfare? More on the Off-Peak Pricing Problem." *Kyklos* 24.
- . 1973. "Transit Fare Increases a Costly Revenue." Não publicado, citado em Rothbard, *For a New Liberty*. Nova York: Macmillan.
- . 1974a. "Breaking the Bottleneck by Sophisticated Pricing of Roadway

Bibliografia

- Use.” *General Motors Quarterly* (Spring).
- . 1974b. “Improving New York’s Transit Service—An Economist’s View.” *City Almanac* 8 (abril).
- . n.d. “Review of Herbert Mohring.” *Transportation Economics*. Manuscrito não publicado.
- Vuchic, Vukan R. 1973. “Skip-Stop Operation as a Method for Transit Speed Increase.” *Traffic Quarterly* 27 (abril).
- Walker, Michael A. 1988. *Privatization: Tactics and Techniques*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- Walters, A.A. 1961. “The Theory and Measurement of Private and Social Cost of Highway Congestion.” *Econometrica* (outubro).
- . 1968. *The Economics of Road User Charges, International Bank for Reconstruction and Development, Staff Occasional Paper #5*. Baltimore, Md.: Johns Hopkins University Press.
- Waters, L.L. 1959. “Free Transit: A Way Out of Traffic Jams.” *Business Horizons* (primavera).
- Watson, Peter L., and Edward P. Holland. 1978. “Study of Traffic Restraints in Singapore.” *World Bank Staff Occasional Papers*. Washington, D.C.: International Bank for Reconstruction and Development.
- Webb, Sidney, and Beatrice Webb. 1922. *English Local Government*. Nova York: Longmans, Green.
- White, Harrison C. 2002. *Markets from Networks: Socioeconomic Models of Production*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- White, Lawrence H. “Comment on Block.” Manuscrito não publicado.
- Whitehead, Roy, and Walter Block. 2001. “Should the Government be Allowed to Engage in Racial, Sexual or Other Acts of Discrimination?” *Northern Illinois University Law Review* 22, n.º 1 (outubro).
- Whitehead, Roy, Walter Block, and Lu Hardin. 1999. “Gender Equity in Athletics: Should We Adopt a Non-Discriminatory Model?” *University of Toledo Law Review* 30, n.º 2 (inverno).
- Williams, A.F., R.F. Rich, P.L. Zador, e L.S. Robertson. 1975. “The Minimum Drinking Age and Fatal Motor Vehicle Crashes.” *Journal of Legal Studies* 4.
- Williams, A.F., P.L. Zador, S.S. Harris, e R.S. Karpf. 1983. “The Effect of Raising the Minimum Drinking Age on Involvement in Fatal Crashes.” *Journal of Legal Studies* 12.

- Williams, Walter. 1982. "On Discrimination, Prejudice, Racial Income Differentials, and Affirmative Action." Em *Discrimination, Affirmative Action and Equal Opportunity*, Walter Block e Michael Walker, eds. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- Williamson, Oliver. 1985. *The Economic Institutions of Capitalism*. New York: Free Press.
- Wilson, James Q. 1970. "Urban Problems in Perspective." Em *The Metropolitan Enigma*, James Q. Wilson, ed. Garden City, N.Y.: Doubleday.
- Winch, David M. 1963. *The Economics of Highway Planning*. Toronto: University of Toronto Press.
- Wohl, Martin. 1971. "Must Something Be Done About Traffic Congestion?" *Traffic Quarterly* (julho).
- Wollstein, Jarret B. 1974. *Public Services Under Laissez Faire*. Nova York: Arno Press.
- Woolridge, William C. 1970. *Uncle Sam, The Monopoly Man*. New Rochelle, N.Y.: Arlington House.
- Yagar, Sam. 1973. "Potential Demand Response to Improved Roadway Service." *Traffic Quarterly* (janeiro).

FONTES DA INTERNET

(Os seguintes endereços foram verificados e acessados em 8 de março de 2007)

- <http://business.aynrand.org/essays.html> capítulo 17, nota 14
- <http://www.cdc.gov/nchs/fastats/acc-inj.htm> <http://www.darwinawards.com>
- <http://www.fars.nhtsa.dot.gov/queryReport.cfm?stateid=0&year=2001> capítulo 18, nota 1
- <http://www.Firearmsandliberty.com/waco.massacre.html>
- <http://www.herald.ns.ca/stories/2004/05/23/fNovaScotia247.raw.html> capítulo 20, nota 13
- <http://www.ibtta.techriver.net/website/article.asp?id=247#> capítulo 20, nota 8
- <http://www.landspeed.com/> <http://www.legis.state.la.us/lss/lss.asp?doc=78399>
- <http://www.legis.state.la.us/lss/lss.asp?doc=78409>
- <http://www.legis.state.la.us/tsrs/search.htm> capítulo 20, nota 6
- <http://www.lp.org/> <http://www.mises.org/blog/archives/002009.asp>.

Bibliografía

- <http://www.mises.org/fullarticle.asp?control=385&month=17&title=Watch+Your+Language&id=19>
- <http://www.mises.org/jlsdisplay.asp> <http://www.nhtsa.dot.gov/>
- <http://www.nmb.gov/documents/rla.html>
- http://www.nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd30/NCSA/TSFAnn/TS_F2001.pdf capítulo 18, nota 1
- <http://www.nwi.org/Maps/LandChart.html> capítulo 8, nota 5
- <http://www.ohnonews.com/mcveigh.html>
- <http://www.o-keating.com/hsr/bullet.htm> <http://www.o-keating.com/hsr/ice.htm>
- <http://www.policyexperts.org/organizations/organizations.cfm>
- <http://www.publicpurpose.com/hwy-fatal57+.htm>
- <http://www.railserve.com/JJHill.html>
- <http://www.reason.org/mission.html> capítulo 20, nota 9
- <http://www.reason.com/hod/tb052704.shtml>
- <http://www.reason.org/>
- <http://www.reason.org/ps305.pdf> <http://www.rppi.org>
- <http://www.rppi.org/020403.html>
- <http://www.rppi.org/carpoollanes.html>
- <http://www.rppi.org/onewaystreets.html> capítulo 20, nota 23
- <http://www.rppi.org/pbrief19.html>
- <http://www.rppi.org/ps294.pdf>
- <http://www.rppi.org/ps304.pdf>
- <http://www.rppi.org/ps305.pdf>
- <http://www.rppi.org/robert.html>
- <http://www.rppi.org/surfacetransportation10.html>
- <http://www.rppi.org/surfacetransportation14.html>
- http://www.socialstudieshelp.com/Eco_Union_Legislation.htm
- <http://www.spaef.com>
- http://www.spaef.com/PFM_PUB/pubv1n3.html
- <http://www.tripnet.org/CensusDataCongestionJun2002.PDF>

<http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-30/ncsa/AvailInf.html>

<http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/TSFAnn/TSF2001.pdf>