

ROBERT MURPHY

• MANUAL •

POLITICAMENTE  
INCORRETO

do

*Capitali\$mo*

Tradução:  
Nelma Ribeiro



VIDE EDITORIAL

Manual politicamente incorreto do capitalismo

Robert Murphy

1ª edição — janeiro de 2021 — CEDET

Título original: *The Politically Incorrect Guide to Capitalism*. Washington, DC: Regnery Publishing, 2007.

Copyright © 2007 by Robert P. Murphy

Os direitos desta edição pertencem ao

CEDET — Centro de Desenvolvimento Profissional e Tecnológico

Av. Comendador Aladino Selmi, 4630, Condomínio GR2 Campinas — Galpão 8

CEP: 13069-096 — Vila San Martin, Campinas-SP

Telefone: (19) 3249-0580

e-mail: livros@cedet.com.br

*Editor:*

Thomaz Perroni

*Assistente editorial:*

Verônica van Wijk Rezende

*Tradução:*

Nelma Ribeiro

*Revisão:*

Jonathas Ramos de Castro

*Preparação de texto:*

Letícia de Paula

*Diagramação:*

Thatyane Furtado

*Capa:*

Fernando Mena

*Conselho editorial:*

Adelice Godoy

César Kyn d'Ávila

Silvio Grimaldo de Camargo

FICHA CATALOGRÁFICA

Murphy, Robert.

Manual politicamente incorreto do capitalismo / Robert Murphy; tradução de Nelma Ribeiro —  
Campinas, SP: Vide Editorial, 2021.

ISBN: 978-65-87138-05-3

1. Capitalismo / Livre iniciativa. 2. Política econômica.

I. Título. II. Autor.

CDD — 330.122 / 330.9

ÍNDICE PARA CATÁLOGO SISTEMÁTICO

1. Capitalismo / Livre iniciativa — 330.122

2. Política econômica — 330.9

VIDE EDITORIAL — [www.videeditorial.com.br](http://www.videeditorial.com.br)

Reservados todos os direitos desta obra. Proibida toda e qualquer reprodução desta edição por qualquer meio ou forma, seja ela eletrônica, mecânica, fotocópia, gravação ou qualquer outro meio de reprodução, sem permissão expressa do editor.

# SUMÁRIO

QUIZ: VOCÊ É UM PORCO CAPITALISTA? .....	9
--	---

## CAPÍTULO I:

<b>Capitalismo, lucros e empreendedores</b> .....	11
Afinal, o que é o capitalismo? .....	11
<i>Laissez-faire</i> versus regulação .....	12
Livres para morrer de fome? .....	13
Produção em massa para as massas .....	13
Planejamento centralizado <i>versus</i> “anarquia” da produção ...	14
Vencemos a Guerra Fria! Verdade? .....	16

## CAPÍTULO II:

<b>O preço é justo (por definição)</b> .....	19
Preços são sinais .....	19
O grande escândalo da petrolífera .....	20
A gasolina está acabando... ..	22
Controle de aluguel (ou sobre como acabar com a vizinhança).	23

## CAPÍTULO III:

<b>Dores laborais</b> .....	27
Jogadores de beisebol ganham mais que professores!	
Onde estão nossas prioridades? .....	27
Até CEOs incompetentes merecem ganhar uma bolada .....	29
Leis de combate ao trabalho infantil são desnecessárias .....	32
O salário-mínimo (ou sobre como gerar desemprego) .....	33
Sindicatos prejudicam trabalhadores .....	35
Poupe-me! .....	37

## CAPÍTULO IV:

<b>Contra as leis de combate à discriminação</b> .....	39
O “preço” do racismo no livre mercado .....	39
Discriminação é prejudicial aos negócios .....	41
O cliente “discriminador” .....	41

Propriedade privada e liberdade de associação.....	43
Não há nada de “afirmativo” na ação afirmativa .....	44
Então, tudo corre às mil maravilhas? .....	46

#### **CAPÍTULO V:**

<b>Escravidão: produto do capitalismo ou do governo?.....</b>	<b>51</b>
Governos protegem a escravidão.....	52
A escravidão em declínio antes da interferência estatal .....	53
Escravidão: Imoral, sim, mas também ineficaz! .....	53
O aumento de preço dos escravos .....	56
Se é tão ineficiente, por que a escravidão existiu? .....	57

#### **CAPÍTULO VI:**

<b>Como o capitalismo salvará o meio ambiente.....</b>	<b>59</b>
Rinocerontes x vacas .....	60
Conservação para quem? .....	61
Atravessaremos a ponte quando nela chegarmos.....	62
A grande aposta: Ehrlich leva bomba.....	63
Reciclagem ou desperdício?.....	64
A poluição do governo ativista .....	67

#### **CAPÍTULO VII:**

<b>Segurança garantida: o mercado ou o grande irmão? .....</b>	<b>71</b>
Não se pode ter tudo.....	72
Segurança de mercado .....	73
Os reguladores: fiadores de terceiros .....	75
Alguém é médico aqui? .....	78
Segurança: como levá-la às ruas.....	80
De boas intenções o inferno está cheio .....	82

#### **CAPÍTULO VIII:**

<b>Quitação de dívidas .....</b>	<b>87</b>
Déficits não causam inflação .....	88
Déficits impedem o investimento privado.....	88
Aumentar impostos não é nada “responsável” .....	89
Um ônus para nossos netos? .....	89
O recorde de Reagan .....	90
O orçamento de Clinton .....	91

## **CAPÍTULO IX:**

<b>Economia monetária e o setor bancário .....</b>	<b>93</b>
O escambo é uma barbaridade.....	94
Ninguém inventou o dinheiro .....	96
Somos da parte do governo e viemos ajudá-lo! .....	98
Imprimir mais dinheiro aumenta os preços .....	99
Noções bancárias.....	100
Bancos “selvagens” .....	102

## **CAPÍTULO X:**

<b>Dores do crescimento.....</b>	<b>105</b>
O ciclo de negócios: cortesia do governo.....	106
O “progressista” Herbert Hoover .....	109
O <i>New Deal</i> não solucionou a Depressão .....	112
A Segunda Guerra Mundial nos tirou da Depressão? .....	114
O todo não é a soma das partes .....	115
O (governo) que gasta tem; o resto vive sem vintém.....	119

## **CAPÍTULO XI:**

<b>Pão e circo: o governo e seus programas populares .....</b>	<b>123</b>
NASA: um perigo desnecessário .....	124
Espaço sideral: grande demais para a iniciativa privada? ....	126
Capitalistas: só pensam em dinheiro?.....	128
A guerra de Lyndon B. Johnson contra os contribuintes.....	129
A sacrossanta seguridade social .....	133

## **CAPÍTULO XII:**

<b>A administração do governo como uma empresa.....</b>	<b>135</b>
Lucro <i>versus</i> burocracia .....	136
Amtrak .....	137
Como enlouquecer com o mau atendimento .....	139
Mas ao menos o serviço postal do governo é auto-suficiente! .	140
Concessionárias de serviços públicos .....	142
Mas não tentaram desregular o mercado de energia elétrica na Califórnia? .....	142
Congestionamento estatal .....	143

### **CAPÍTULO XIII:**

<b>Aos federais o monopólio das leis contra o monopólio .....</b>	<b>145</b>
O mito dos capitalistas inescrupulosos.....	146
O infame caso da Standard Oil .....	148
Contra a lei antitruste .....	150
O caso Microsoft .....	152

### **CAPÍTULO XIV:**

<b>Guerras comerciais .....</b>	<b>155</b>
Tarifas são impostos cobrados dos americanos .....	156
Proteção de postos de trabalho?.....	157
Sabedoria clássica .....	159
Desprezo pelo déficit .....	162
O déficit comercial: siga o dinheiro .....	164

### **CAPÍTULO XV:**

<b>Como ganhar dinheiro na aldeia global .....</b>	<b>167</b>
A fabricação de uma crise .....	167
A terceirização elimina postos de trabalho? .....	169
A terceirização enriquece os Estados Unidos .....	171
O setor de alta tecnologia: outra falsa crise.....	173
A exportação de capital é de capital importância .....	175
Somos da parte do governo mundial e viemos ajudá-lo!.....	178

### **CAPÍTULO XVI:**

<b>A classe investidora: em outras palavras, você e eu.....</b>	<b>181</b>
Juro: antes cedo do que tarde.....	182
A importância dos intermediários .....	183
O especulador perspicaz .....	185
Mercado futuro e outros derivativos: a cada qual segundo sua capacidade... ..	186
Os caçadores da grande empresa perdida.....	189
12 passos para entender o mercado .....	191

<b>AGRADECIMENTOS .....</b>	<b>192</b>
-----------------------------	------------

<b>ÍNDICE REMISSIVO.....</b>	<b>193</b>
------------------------------	------------



# Pão e circo: o governo e seus programas populares

**E**stávamos na aula, sem dúvida aprendendo como fazer divisões longas ou algo igualmente importante, quando uma alarmada professora se precipitou do outro lado do corredor em direção à porta, escancarando-a: “O ônibus espacial acabou de explodir!”. Para grande satisfação de seus alunos, essa professora em particular já havia se dado ao trabalho de adquirir um aparelho de televisão (instalado num suporte com rodas — naquela época, as escolas primárias católicas não dispunham de luxuosos equipamentos audiovisuais), o que permitiu à classe assistir ao célebre lançamento. Esse lançamento contou com um público maior que o dos demais, devido à presença da professora Christa McAuliffe. A alegria dos estudantes se transformou em horror diante da explosão e queda do *Challenger* naquele fatídico dia de 1986.

A reação imediata à tragédia foi de luto, seguida do interesse em saber a causa do acidente. Infelizmente, o desastre sofrido pelo *Challenger* não foi simplesmente um caso do

## ADIVINHA SÓ?!



A NASA desperdiça dinheiro e vidas.



A Guerra Contra a Pobreza não reduziu a pobreza.



A década de 1980 não foi uma “década de ganância”.



O Sistema de Seguridade Social não é social nem seguro.

perigo associado à brava jornada da humanidade rumo às estrelas. Não. Conforme constataram as investigações, a NASA fez um péssimo trabalho de gerenciamento de riscos associados a seus lançamentos e, após o acidente, seus administradores se comportaram como os burocratas que são: colocaram a culpa nos outros e não resolveram os problemas subjacentes.

## ***NASA: um perigo desnecessário***

Um relato famoso e tecnicamente embasado sobre o desastre com o *Challenger* pode ser encontrado em *What Do You Care What Other People Think?*, livro do físico ganhador do Prêmio Nobel Richard Feynman. Membro da Comissão Presidencial Rogers, nomeada por Ronald Reagan para investigar o acidente, Feynman recebeu dicas de um informante interno, que desejou permanecer no anonimato e revelou a contribuição dos anéis de vedação *O-ring* dos foguetes propulsores na explosão. Feynman fez uma notável demonstração do problema durante uma audiência transmitida ao vivo pela televisão. Com o auxílio de grampos, mergulhou o material dos anéis de vedação em um copo de água gelada, onde não tardaram a se revelar quebradiços. (Havia gelo na plataforma de lançamento na manhã do desastre do *Challenger*).

Como Feynman argumenta em seu relatório minoritário — que foi incluído como anexo do documento oficial somente após muitas petições e revisões —, toda a cultura da NASA incentivava esses riscos. Por exemplo, os engenheiros estavam cientes dos riscos específicos que, de alguma forma, foram retirados dos relatórios oficiais à caminho do topo da cadeia hierárquica. (Os próprios engenheiros muniram Feynman com estimativas de probabilidade de falha do ônibus espacial centenas de vezes maiores que as fornecidas por seus superiores). O desastre do *Columbia*, em 2003, indicou que as estimativas dos engenheiros — e de Feynman em seu anexo crítico — estavam muito mais próximas da realidade.

Os problemas com a NASA não têm nada a ver com os indivíduos envolvidos; ninguém sugere uma conspiração ou uma insensibilidade dos superiores da agência em relação à perda de vidas humanas. Por outro lado, constatamos, à luz da economia política, que o acidente não deve ser simplesmente atribuído à má sorte. Os incentivos de uma agência como a NASA dão abertura a políticas como as que acarretaram os dois



desastres com ônibus espaciais, além de impedirem uma reformulação cultural categórica para evitar recorrências.

Em primeiro lugar, a fonte mais óbvia de risco é o uso de lançamentos tripulados. Muitos observadores especulam que a maioria das missões tripuladas poderia atingir seus propósitos técnicos ou científicos sem a necessidade de seres humanos a bordo. No entanto, uma agência governamental como a NASA — que obtém seu financiamento do Congresso, o qual, por sua vez, é subserviente a um público caprichoso — é obrigada a manter a imagem glamourosa da exploração espacial. Isso é muito mais fácil de conseguir se enviarem ao espaço astronautas, especialmente professores civis, como McAuliffe, em vez de robôs.



### DE FATO, UM SALTO GIGANTESCO

O sempre arguto Richard Feynman se apartou dos demais membros da comissão presidencial, procurando se aprofundar no desastre do *Challenger*. Após tomar conhecimento de que a probabilidade de falha oficial do ônibus espacial era de 1 em 100 mil, Feynman se reuniu com um grupo de engenheiros da NASA e um diretor e lhes pediu que calculassem suas probabilidades de falha para o lançamento de um ônibus espacial devido a problemas no motor (sem que fossem levadas em conta outras fontes de falha). Os engenheiros chegaram à probabilidade de 1 em 200 a 1 em 300, enquanto o engenheiro que virou diretor inicialmente redigiu apenas uma lista resumida de itens na qual se explicava como calcular a probabilidade. Pressionado por Feynman a lhe fornecer um número efetivo de probabilidade de sucesso, o gerente, de início, afirmou “100%”. Ao ver que os demais pareciam chocados, o gerente se apressou a acrescentar: “Ah... menos épsilon”. Pressionado a definir o épsilon, ele esclareceu que correspondia a 1 em 100 mil. Mais tarde, enviou a documentação solicitada, que respaldava o cálculo que fizera, sobre a qual Feynman comenta:

[O relatório] dizia coisas como “a probabilidade de sucesso da missão é necessariamente muito próxima de 1,0” — isso significa que é próxima de 1,0 ou que *deva ser* próxima de 1,0? — e “historicamente, esse elevado êxito das missões deu origem a uma diferença lógica entre os programas de lançamento espacial não tripulado e tripulado; ou seja, probabilidade numérica *versus* discernimento com base na experiência técnica”. No meu entender, “discernimento com base na experiência técnica” significa que números serão inventados! O relatório inteiro quantificava tudo; praticamente todas as porcas e parafusos estavam lá: “A probabilidade de explosão de uma HPHTP é de  $10^{-7}$ ”. Coisas dessa natureza não admitem cálculos; o cálculo de uma probabilidade de 1 em 10 milhões é quase impossível. Não restam dúvidas de que os números referentes a cada peça do motor foram escolhidos a esmo, de modo que, ao somar tudo, obtém-se 1 em 100 mil.<sup>33</sup>

38 Richard Feynman, *What Do You Care What Other People Think?*. Nova York: W. W. Norton, p. 183.



**UM LIVRO  
QUE VOCÊ NÃO**

**DEVERIA LER**

*What Do You Care  
What Other People  
Think?*, de Richard

Feynman. New York: W. W.

Norton, 1988.

Refleta sobre os cálculos de segurança do ônibus espacial realizados pela diretoria da NASA. Esse também é um comportamento perfeitamente racional, dados os incentivos que receberam. Para se obter financiamentos adicionais, os relatórios

oficiais da NASA não poderiam fazer com que o popular programa de ônibus espaciais parecesse uma tragédia anunciada. Já que os diretores pensavam que não haveria grandes contratemplos com o ônibus, não havia nada de mais em inflar os números e cruzar os dedos. Divulgar as preocupações de todos os engenheiros daria munição aos críticos da NASA, que cobiçavam usar seus financiamentos em seus próprios projetos de estimação.

Mesmo após o desastre do *Challenger*, as tentativas de subestimar ou silenciar as críticas de Feynman eram perfeitamente compreensíveis. É evidente que ninguém desejava a morte de mais astronautas, mas o contundente parecer de metralhadoras giratórias como o de Feynman poderia acarretar o completo abandono do programa de ônibus espaciais por membros menos esclarecidos do Congresso. Sob esse prisma, algumas ações de relações públicas que salvassem as aparências (apesar de um pouco imprecisas) pareceriam bem razoáveis aos olhos dos administradores que haviam dedicado suas carreiras ao programa espacial.

## ***Espaço sideral: grande demais para a iniciativa privada?***

É claro que toda a discussão em torno do destino da NASA pressupõe ser legítimo o gasto, pelo governo federal, de dólares dos contribuintes em lançamentos de foguetes e ônibus espaciais ao espaço. Os apoiadores do programa espacial apontariam o pouso na lua, dentre outros feitos notáveis, como justificativa irrefutável para o orçamento da NASA. Afinal, é certo que a iniciativa privada não teria financiado as missões da *Apollo*, sendo necessário, portanto, o financiamento federal. A mesma

mentalidade é ilustrada de forma mais realista quando defensores dos gastos do governo citam aceleradores de partículas, telescópios gigantes, barragens enormes e até estádios de beisebol como projetos úteis à comunidade e supostamente “grandes demais” para serem financiados pela iniciativa privada.

O absurdo dessa visão predominante se torna evidente quando perguntamos de onde o Congresso tira todos esses bilhões para esbanjar com programas supostamente essenciais. Da iniciativa privada, é claro! Quando JFK decidiu que os Estados Unidos deveriam levar o homem à Lua, não contribuiu para o entendimento dos físicos sobre o movimento no vácuo, tampouco aumentou as reservas de aço, gasolina e demais recursos do país que seriam usados no arrojado empreendimento. Não mesmo! O que aconteceu foi que o governo federal desviou bilhões de dólares em recursos destinados a outras finalidades e, em vez disso, os usou para fincar uma bandeira dos EUA na Lua (e catar algumas pedras).

Em um glorioso ensaio intitulado *That Which Is Seen, and That Which Is Unseen* [O que se vê e o que não se vê], Frédéric Bastiat destacou a necessidade de olharmos além dos benefícios óbvios dos programas de gastos do governo. Para sabermos se um programa prima pelo bom-senso, devemos comparar seus benefícios com os custos. Ao esgotar recursos já escassos no programa espacial (ou ao construir um estádio esportivo), o governo oferece benefícios tangíveis, mas também destrói as possibilidades invisíveis de produtos e serviços alternativos que esses recursos poderiam ter gerado.

Os críticos do capitalismo pensam (equivocadamente) que o teste de perdas e ganhos é arbitrário e tosco. O teste, ao contrário, é um barômetro indispensável das preferências dos consumidores quanto à forma de utilização dos recursos. Por exemplo, quando as pessoas dizem que o governo precisa financiar um estádio ou o serviço de transporte público por ônibus porque “não seria lucrativo para as empresas privadas”, o que querem dizer é que os consumidores preferem gastar seu dinheiro com outros bens e serviços que sejam lucrativos. Ao tributar o dinheiro delas e gastá-lo com o estádio, o governo não mudou de repente as preferências das pessoas ou gerou recursos do nada. Não, tudo o que aconteceu é que o governo passou por cima das escolhas voluntárias do povo e o forçou a gastar o dinheiro que lhe pertence com projetos que contam com favorecimento político.

## ***Capitalistas: só pensam em dinheiro?***

Muita gente sensata está ciente das considerações que foram expostas. No entanto, acha que certas coisas são “mais importantes que dinheiro” e que algo pode valer a pena “mesmo que não renda um centavo sequer”. Os benefícios, sob uma interpretação extensiva, de um experimento científico ou de outros empreendimentos nobres podem até não se converter em lucro, mas não deixariam de ser importantes. Assim, de acordo com essa visão, precisamos que o governo compense o vácuo financeiro do livre mercado.

Esse argumento não tem fundamento algum e se baseia em uma definição estreita do termo “lucrativo”. Em um verdadeiro livre mercado, as operações sobrevivem mesmo que não gerem produtos diretamente comercializáveis. Por exemplo, quem criou o Prêmio x de 10 milhões de dólares (concedido a Burt Rutan pelo lançamento da nave espacial SpaceShipOne, em 2004) não foram investidores em busca de dividendos, mas entusiastas da conquista do espaço (incluindo romancistas, como Tom Clancy e Arthur C. Clarke) que desejavam estimular o desenvolvimento da nave espacial civil.

Filantropos da iniciativa privada também apóiam pesquisas que são pura abstração. Por exemplo, o Clay Mathematics Institute (CMI) decidiu doar 1 milhão de dólares em prêmios para o financiamento da solução de cada um dos sete problemas matemáticos clássicos. Esses problemas (tais como provar ou encontrar um contra-exemplo para a famosa hipótese de Riemann sobre números primos) são bastante abstratos; sua solução certamente não permitiria ao CMI qualquer vantagem competitiva em relação a seus concorrentes por meio de uma nova linha de produtos que recuperasse seu “investimento”. Tomando outro exemplo, considere o apoio da Igreja Católica a artistas e outros artesãos: será que o Vaticano contratou Michelângelo visando aumentar as receitas através dos dízimos?

O debate acerca do financiamento “público” de programas do governo não tem a ver com materialismo *versus* idealismo. Trata-se, sim, de cidadãos com liberdade para gastar seu dinheiro com empreendimentos que eles apóiam contra políticos que se apoderam do dinheiro deles para gastá-lo com seus próprios interesses. Indivíduos que insistem em fazer uso da política para sobrepujar o mercado são os mesmos que insistem na coerção do governo em detrimento da escolha individual.

## A guerra de Lyndon B. Johnson contra os contribuintes

Talvez a maior objeção ao capitalismo desenfreado seja a sua contribuição para uma enorme desigualdade de renda. Embora as pessoas, em sua maioria — intelectuais inclusive —, tenham passado a admitir que o comunismo puro não funciona, ainda hesitam em abraçar

a sua alternativa. Em vez disso, buscam um meio-termo que evite a miséria do comunismo ao mesmo tempo que os excessos supostamente inescrupulosos do capitalismo. Ao longo do século xx, os americanos passaram a recorrer cada vez mais ao governo federal como se fosse o patrocinador dos pobres. O flagelo da pobreza era visto apenas como falta de determinação ou de liderança política, conforme exemplifica a pergunta retórica: “Se podemos levar um homem à Lua, por que não podemos acabar com a pobreza?”.

Embora esse tipo de questionamento seja bastante familiar aos americanos, denuncia uma visão ingênua do mundo. Alguns conservadores até ridicularizam a pergunta por ignorarem as naturezas distintas dos problemas envolvidos. (De fato, à primeira vista, ela parece sugerir ao governo que deposite os desabrigados para o espaço). No entanto, essa visão acolhe a dos proponentes da intervenção federal — a NASA definitivamente *não* é um modelo de sucesso. (Além dos ônibus espaciais e acidentes anteriores, vêm à mente os escandalosos problemas com o telescópio Hubble, de bilhões de dólares, e a perda, em 1999, de um módulo orbital de Marte de 125 milhões de dólares, devido à confusão entre unidades métricas e unidades inglesas). Nesse aspecto, a comparação é ironicamente justa: se o governo federal pode desperdiçar bilhões de dólares e arruinar vidas no programa espacial, por que não pode fazer o mesmo pelos pobres?

### **PALAVRAS DE UM CAPITALISTA**

“Aqueles que defendem o capitalismo *laissez-faire* são os únicos defensores dos direitos do homem”.

— Ayn Rand, *The Virtue of Selfishness* [A virtude do egoísmo].





## A DÉCADA DA GANÂNCIA?

Os críticos dos programas federais de combate à pobreza não raro são achincalhados como cínicos sem coração que não se importam com os pobres. No entanto, como poderia um genuíno defensor dos oprimidos apoiar o Estado de Bem-Estar Social desumanizador? A filantropia privada não apenas respeita os direitos de propriedade, mas também trata os beneficiários com mais dignidade e desperdiça menos recursos com custos indiretos e fraudes. Quando o governo devolve dinheiro aos contribuintes, eles, por sua vez, doam mais aos pobres. Estimulados, em parte, pela redução das alíquotas marginais de impostos, em 1981, durante a chamada Década da Ganância:

- O total de doações cresceu 56% em dólares reais.
- O total das doações para caridade cresceu 55% a mais que nos vinte e cinco anos anteriores.
- O aumento de doações excedeu o aumento no total das pendências do crédito ao consumidor.
- Contando com as correlações estabelecidas entre doações de caridade e PIB, alíquotas de impostos e demais fatores durante o período compreendido entre 1955 e 1980, as doações efetivas excederam as doações “previstas” em toda a década de 1980, em média em 16 bilhões de dólares anuais.<sup>39</sup>

Com efeito, pode. Desde que Johnson declarou sua guerra em 1964, foram gastos mais de 7 trilhões de dólares em programas governamentais de combate à pobreza, conquanto seja discutível se essas medidas resultaram em redução da pobreza. Por exemplo, de 1959 a 1964, o índice de pobreza caiu de 22,4% para 19,0% sem supervisão especial do poder executivo.<sup>40</sup> É verdade (como podem argumentar os fãs de LBJ) que essa queda constante no índice de pobreza oficial de algum modo acelerou nos anos que se seguiram. No entanto, essa defesa de Johnson ignora o fato de que as gigantescas transferências federais atingiram força total somente no final da década. Como Charles Murray explica:

[As] grandes vitórias legislativas que necessitaram de verba para sua execução começaram a surtir efeito para um grande número de pessoas somente nos anos de 1967 e 1968, sendo que seu alcance total se deu somente na década de 1970. Os princípios subjacentes foram alterados antes. A retórica começou antes. As

39 Richard McKenzie, “Decade of Greed?”, *National Review*, 31 de agosto de 1992, <http://www.highbeam.com/library/docFree.asp?DOCID=1G1:12666369>.

40 <http://www.census.gov/hhes/www/poverty/histpov/hstpov2.html>.

agências implementadoras começaram antes. A legislação começou antes. Mas os programas de manutenção de renda e de ação social que foram autorizados durante a hegemonia legislativa de Johnson, no período de 1964 a 1966, tiveram orçamentos e alcance relativamente pequenos durante o seu mandato.<sup>41</sup>

Sob esse prisma, surge uma interpretação totalmente distinta da Guerra Contra a Pobreza e das estatísticas oficiais do censo demográfico: o índice de pobreza apresentava queda constante até a entrada em ação dos programas da Grande Sociedade, momento em que o índice se estabilizou e diminuiu, permanecendo praticamente estável (ou até maior em períodos recessivos) pelos 35 anos que se seguiram.

O problema tampouco reside na falta de dinheiro; os benefícios assistenciais concedidos pelo governo perpetuam a pobreza ao criar uma cultura de dependência. Segundo o especialista em política de assistência social Robert Rector:

A assistência social dos últimos trinta anos pode ser melhor conceituada como um sistema que ofereceu a cada mãe solteira com dois filhos um “salário” de benefícios combinados no valor de 8.500 a 15 mil dólares em média, dependendo do estado. A mãe firmara um contrato com o governo. Ela continuaria recebendo seu “salário” desde que cumprisse duas condições: 1. Ela não deveria trabalhar. 2. Ela não deveria se casar com um homem empregado.

Para os que argumentam que os programas federais de assistência aos pobres ajudam as minorias, Thomas Sowell responde:

A família negra, que sobrevivera a séculos de escravidão e discriminação, começou a se desintegrar rapidamente em meio ao estado liberal de bem-estar social, que subsidiava a gravidez fora do casamento e transformava resgate emergencial em modo de vida.

Programas sociais do governo, como a Guerra Contra a Pobreza, foram considerados uma maneira de reduzir comoções urbanas. Programas dessa natureza apresentaram aumento acentuado durante a década de 1960. As comoções urbanas também. Mais tarde, durante o governo Reagan, denunciado por não promover programas sociais, houve muito menos comoções urbanas.

41 Charles Murray, *Losing Ground*. Nova York: Basic Books, 1984, p. 48.

A ascensão econômica dos negros havia começado há décadas, antes de qualquer legislação ou política à qual se atribuiu sua ocorrência. A continuação da retirada dos negros da pobreza não — repito, não — acelerou durante a década de 1960.

O índice de pobreza entre as famílias negras caiu de 87%, em 1940, para 47%, em 1960, em uma época em que praticamente não havia leis voltadas aos direitos civis ou programas de combate à pobreza. Voltou a cair dezessete pontos percentuais na década de 1960 e um ponto percentual na de 1970, mas essa continuidade da tendência anterior não era inédita, tampouco algo que devesse ser arbitrariamente atribuído a programas como a Guerra Contra a Pobreza.

Em diversos comércios especializados, a renda dos negros em relação aos brancos mais que dobrara entre 1936 e 1959, isto é, antes da década mágica dos anos 1960, quando todo o progresso teria, em tese, começado. A ascensão dos negros em postos profissionais e em outros de elevada qualificação fora maior nos cinco anos anteriores à Lei dos Direitos Civis de 1964 que nos cinco anos que se seguiram.<sup>42</sup>

### **ESPAÇO: A FRONTEIRA FINAL**

Se podemos levar um homem à Lua, por que não podemos acabar com a pobreza? Boa pergunta. Afinal, se o governo federal pode desperdiçar bilhões de dólares e arruinar vidas no programa espacial, por que não pode fazer o mesmo pelos pobres?



### **ECONOMIA SIMPLIFICADA**

Esquema Pongzi: operação fraudulenta de investimento que envolve o pagamento de rendimentos excepcionalmente altos aos investidores à custa do dinheiro pago pelos investidores que ingressam posteriormente, em vez da receita gerada por qualquer negócio real. O esquema recebeu o nome do seu criador, Charles Pongzi, que, em 1920, prometia investimentos com retorno de 50% — em cupons de resposta postal — em 45 dias ou de 100% em noventa dias. Milhares de pessoas investiram cerca de 15 milhões de dólares, mas apenas um terço desse total foi devolvido aos investidores antes que o esquema Pongzi fosse encerrado pelo governo federal.

<sup>42</sup> Thomas Sowell, “War on Poverty Revisited”, *Capitalism*, 17 de agosto de 2004, <http://www.capmag.com/article/asp?ID=3864>.



## ***Sacrossanta seguridade social***

Um dos legados mais infelizes do *New Deal* é o terceiro trilho da política americana: a seguridade social. A maioria dos americanos considera a época anterior às leis de seguridade social um momento horrível, em que o cidadão comum se encontrava em permanente vulnerabilidade diante de doenças ou acidentes e a maioria dos idosos não conseguia usufruir de uma aposentadoria tranqüila. Nesse ambiente sombrio, o governo federal teria vindo em seu socorro, representado pelas leis que regem a seguridade social.

Os defensores da seguridade social, assim como os de outras iniciativas politicamente populares, têm boas intenções. Mas se equivocam ao supor que o governo deva fornecer algo apenas por ser desejável. Sim, seria trágico se um coágulo cerebral ou um acidente de carro repentino deixasse desassistida uma viúva com vários filhos. É por isso que o capitalismo desenvolveu apólices de seguro de vida. Também seria uma vergonha se alguém que houvesse trabalhado duro por quarenta anos acabasse tendo que comer ração de gato na aposentadoria. É por isso que bancos e fundos mútuos oferecem contas de poupança e planos de investimento.

Até mesmo o argumento padrão do paternalismo não justifica o sistema moderno de seguridade social. Mesmo a intolerância dos norte-americanos a uma sociedade que permita a indivíduos imprudentes ou ignorantes sofrerem todas as conseqüências de um desastre não constitui prova de que a seguridade social seja necessária. Os norte-americanos podem fazer doações, e o fazem de forma voluntária, para instituições de caridade especializadas em ajudar necessitados e desafortunados. Mesmo que alguém ache que o governo deva “garantir” seguros contra acidentes ou poupanças para a aposentadoria, não há razão para o governo administrar esses planos de seguros “garantidos”. Afinal, o governo exige que todos os motoristas tenham seguro em caso de acidente. No entanto, os motoristas não têm que pagar seus prêmios de seguro e enviar seus avisos de sinistro ao governo, pois o setor de seguros de automóveis ainda é administrado pela iniciativa privada.

A triste verdade é que o sistema de seguridade social oferece uma maneira fácil de o governo tomar dinheiro emprestado. Isso acontece quando a receita total das deduções anuais de folhas de pagamento é superior ao total dos pagamentos aos beneficiários da previdência social, e o governo federal ainda gasta a diferença, deixando um título de dívida

do Tesouro no “fundo fiduciário” da seguridade social. À luz das realidades demográficas, no entanto, essa moleza não tardará a encontrar um fim. Com a constante redução na proporção entre trabalhadores e aposentados, em breve chegaremos a um ponto em que os impostos previdenciários incidentes na folha de pagamento não cobrirão as despesas. Nesse ponto, o esquema Ponzi da Era Roosevelt entrará em colapso e até os adeptos da esquerda (podemos apenas esperar) entenderão a diferença entre um programa de transferência federal e investimentos e poupanças de verdade.



# A administração do governo como uma empresa

Ao fim de cada dia útil, passageiros se amontoam em vagões do metrô até que estejam todos espremidos como as proverbiais sardinhas em lata. Naturalmente, muitos (provavelmente a maioria) preferem esperar por uma composição menos lotada, mas, no horário do *rush*, sempre haverá um número suficiente de passageiros claustrofílicos que garanta a lotação-limite de cada carro. O quadro é tão deprimente que muitos passageiros em situação de fragilidade, como idosos ou pessoas com comprometimento do estado de saúde, levam horas a fio para conseguir usar as linhas mais movimentadas. De quem ou do que é a culpa por essa característica perturbadora do transporte de massa? É a deplorável falta de compaixão pelo próximo? É o reflexo do tratamento que nossa sociedade dispensa a seus trabalhadores, como mero gado em nosso sistema industrial desumano? Talvez o racismo seja o culpado pela superlotação, já que os passageiros atingidos são, em sua maioria, negros.

## ADIVINHA SÓ?!



Desperdício e mau atendimento são características previsíveis das propriedades governamentais.



Apenas 0,5% dos passageiros de viagens intermunicipais usam a Amtrak, que amargou um prejuízo superior a um bilhão de dólares em 2005.



Chuva, granizo e neve são os menores problemas enfrentados pelo Serviço Postal norte-americano: a instituição perdeu milhões de pacotes e tomou emprestado bilhões de dólares.



A “desregulamentação” governamental — como a “desregulamentação” da eletricidade da Califórnia — é, não raro, uma hipocrisia.

O problema com essas explicações é que elas não dão conta da distinção entre os resultados do serviço público e do privado. Os mesmos imprudentes que se amontoam em um vagão do metrô não se comportam dessa maneira quando embarcam em um avião; cinemas param de vender ingressos para determinada sessão quando todos os assentos estão ocupados. O motivo é tão óbvio que nos sentimos idiotas ao concluirmos: as empresas privadas desejam que seus clientes tenham uma experiência agradável e, portanto, não tentam espremer as narinas de seus clientes umas contra as outras para disponibilizar mais espaço.

Infelizmente, essas reflexões não passam pela cabeça dos burocratas que administram os sistemas “públicos” de transporte metroviário dos Estados Unidos. Afinal, o que ganha o prefeito de Nova York, ou qualquer de seus subordinados, ao resolver esse problema? Provavelmente custaria milhões de dólares a contratação de mais funcionários (ou a reforma das plataformas) para fazer valer os novos limites de lotação. A arrecadação da verba extra teria que ser às custas do aumento das passagens ou de receitas em geral; em ambos os casos, haveria enorme oposição política. E para quê? Será que a questão do metrô lotado no horário do *rush* decidirá as próximas eleições para prefeito?

## ***Lucro versus burocracia***

Em *Burocracia*, uma obra-prima pouco reconhecida, publicada em 1944, o grande economista Ludwig von Mises explica a diferença fundamental entre empresas privadas e públicas. Como as empresas privadas têm como objetivo o lucro, até mesmo as corporações de grande porte procuram evitar o desperdício característico dos empreendimentos governamentais. Isso ocorre porque uma corporação pode dividir suas operações em unidades menores, dando ao gestor de cada uma certa liberdade para experimentar diversas abordagens. O método funciona porque há sempre um critério objetivo por meio do qual avaliar o desempenho: gerou-se lucro ou prejuízo para a empresa?

Por outro lado, argumenta Mises, uma empresa pública deve ser gerida de maneira totalmente diferente. Seus recursos são obtidos do poder legislativo e, em última análise, dos recolhimentos de impostos que fogem ao controle dos contribuintes, o que impede aos gestores do setor público experimentarem uma diversidade de técnicas, desde que “gerem lucro”. Tão imprudente política permitiria que um sistema

escolar “economizasse” milhões de dólares com um ano letivo de apenas um trimestre, ou que o corpo de bombeiros local “angariasse fundos” com a venda de todos os seus carros. Na iniciativa privada, não há a necessidade de se preocupar com esses abusos, porque cada empresa deve arrecadar fundos de clientes espontâneos; um restaurante que não fornecesse garfos não tardaria a sair do negócio. No entanto, na iniciativa estatal, onde empresas recebem dinheiro de contribuintes e privilégios monopolistas, aplicam-se regras diferentes.

O cliente nem sempre tem razão, ao contrário dos burocratas, cujas metas não incluem atendimento a clientes (pois estes não podem simplesmente trocar de prestador de serviço) nem a relação custo-benefício (porque, quanto menos rentáveis forem, permitirão alegar a necessidade de mais verbas).

## Amtrak

A história da Amtrak (cujo nome é uma combinação dos termos “American” e “track” — algo como “via ferroviária norte-americana” em português)

é característica de “entidades paraestatais”, ou seja, empresas que teoricamente são administradas pela iniciativa privada, mas, na prática, são controladas de perto pelo governo. (Observe que essa é a distinção técnica entre fascismo, no qual as empresas são geridas pelo Estado, e comunismo, no qual as empresas são de propriedade do Estado). A Amtrak foi fundada em 1º de maio de 1971, com o objetivo de promover a fusão e o resgate financeiro das linhas ferroviárias privadas em processo falimentar (sucumbidas com pesadas tributações e excesso de regulações) que optassem por participar do processo.

Conquanto as ferrovias participantes receba ações ordinárias da Amtrak em troca de seus ativos, o governo federal é o detentor de todas as ações preferenciais. Além disso, a nomeação do conselho de administração da Amtrak é de responsabilidade do presidente, devendo, ainda, receber a ratificação do Senado dos Estados Unidos.

A Amtrak tem sido, desde seu início, atormentada pelos objetivos conflitantes do Congresso: manter o serviço ferroviário intermunicipal



### UM LIVRO QUE VOCÊ NÃO DEVERIA LER

*Bureaucracy*  
[Burocracia], de Ludwig  
von Mises. Grove City, PA:  
Libertarian Press, 1994.

de passageiros — apesar da crescente concorrência das viagens aéreas e do sistema rodoviário interestadual — e se tornar financeiramente auto-suficiente. A Amtrak — surpresa! — não cumpriu nenhum desses objetivos. Curvando-se às realidades econômicas, o serviço da Amtrak vem sofrendo reiteradas reduções ao longo dos anos. Por exemplo, a Amtrak não oferece serviço de transporte ferroviário para as cidades de Phoenix, Las Vegas, Nashville, Dayton, Tulsa ou Colorado Springs, embora todas tenham mais de 500 mil habitantes. Além da indisponibilidade geográfica, as tarifas da Amtrak também não se dispõem exatamente a atender aos pobres: uma verificação rápida de preços (em fevereiro de 2007) revela que o valor da passagem de ida e volta da Penn Station, em Nova York, à Union Station, em Washington, DC, varia de 134 a 346 dólares, dependendo da classe. (A título de comparação, o valor da passagem das linhas de ônibus Peter Pan é de 69 dólares, embora, claro, o trajeto seja mais longo.)


Agora, se uma empresa ferroviária da iniciativa privada oferecesse esse serviço, poderia justificar a tarifa mais alta alegando que as pessoas preferem a rapidez e o conforto de uma viagem de trem a uma viagem de ônibus e ficam felizes em pagar por isso, conforme comprovado pela lucratividade da empresa. Da mesma forma, seria perfeitamente aceitável para uma empresa privada restringir o serviço aos trajetos que geram lucro.

Mas aí está a diferença entre a Amtrak e qualquer empresa da iniciativa privada. A Amtrak não pode sair em defesa dos cortes em seu serviço e de suas salgadas tarifas apelando para a eficiência econômica, pois perde dinheiro todos os anos.<sup>43</sup> Em 2005, a Amtrak recebeu 1,2 bilhão de dólares do governo federal para conseguir fazer face às despesas. A entidade perde dinheiro de todas as formas possíveis: na venda de passagens e até nas concessões de comidas e bebidas. Em uma de suas piores linhas, a Sunset Limited, que liga Los Angeles a Orlando, a Amtrak perdeu 433 dólares por passageiro. O dinheiro público teria sido economizado, caso a linha houvesse sido descartada e os clientes da Amtrak houvessem recebido passagens de avião.

Apesar do histórico assombroso e de sua incompetência em prover acesso “universal”, a Amtrak seguirá em frente, provavelmente aos trancos e barrancos. Afinal, como aponta Mike Lynch, editor-colabo-

43 Conforme observado por Ronald Utt em “Springtime for Amtrak and America”, Heritage Foundation Backgrounder Report, 3 de maio de 2006, <http://www.heritage.org/Research/Budget/bg1932.cfm>.

rador da *Reason Magazine*, as movimentadas linhas a nordeste da Amtrak transportam muitos funcionários e burocratas do Congresso, entre casa e trabalho; sem dúvida, a classe política continuará acreditando que a Amtrak “vale a pena”, pois seus próprios membros desfrutam dos benefícios, enquanto os contribuintes (muitos dos quais nunca pisaram em um trem da Amtrak) assumem os encargos. E quanto às perspectivas de “reforma” da Amtrak: por que se preocupar em organizar suas finanças, quando o Congresso lhe concede uma margem de erro de bilhões de dólares?



**FALANDO DE BANHEIROS! METRÔS DE NOVA YORK**

*Diga o que quiser sobre a Amtrak, mas, ao menos, os trens são limpos. Por outro lado, como qualquer um pode atestar por observação pessoal, o sistema metrô-viário totalmente “público” de Nova York costuma ser o local de alívio, muito literalmente, de muitos desabrigados da cidade (até para desesperados frequentadores de casas noturnas). A razão pela qual as pessoas tomam essas liberdades é porque, primeiro, os trens do metrô e até a maioria das estações carecem de banheiros, e os poucos que funcionam são indescritíveis. Segundo, devido aos incentivos perversos oferecidos pelo controle estatal, nenhum burocrata ganha nada ao manter o metrô limpo. Se o metrô fosse de propriedade privada e seu sistema objetivasse o lucro, pode apostar que a empresa procuraria prestar um serviço e oferecer um ambiente que atraísse clientes e mantivesse seu valor.*

## Como enlouquecer com o mau atendimento

Diferentemente da Amtrak, a United States Postal Service (USPS, ou Serviço Postal dos Estados Unidos, em português) não é uma sociedade anônima, mas uma agência formal do poder executivo do governo federal. Com uns 700 mil funcionários, a USPS é o terceiro maior empregador daquele país (ficando atrás apenas do Ministério da Defesa e do Walmart). Na mesma linha do Departamento de Veículos Automotores, a USPS é motivo de piadas, sendo famosa por sua ineficiência, suas longas filas e pela postura negligente de seus burocratas.

Exemplos não faltam. Nos anos 1990, fiscais do sul de Maryland encontraram 2,3 milhões de malas-diretas e 800 mil correspondências simples jogadas em caminhões-tratores com semi-reboque. Como o serviço

postal lança as correspondências sob o registro “em atraso” apenas se sofrerem retenção no edifício de processamento de remessas, os caminhões-tratores foram usados para que os atrasos jamais aparecessem nas estatísticas oficiais. Em 1994, em Chicago, foram reenviadas, com atraso de trinta dias, 5,9 milhões de remessas; foram encontrados em um caminhão de entregas cem malotes contendo correspondências com meses de atraso e, debaixo de um viaduto, noventa quilos de correspondências queimadas!<sup>44</sup>

Ao contrário do que ocorre na iniciativa privada, quando se trata do Serviço Postal você não recebe pelo que paga. Apesar de seu desempenho pífio, a USPS continua aumentando suas tarifas. Em 1981, um selo para correspondência simples custava dezoito centavos de dólar; em 2007, passou para 39 centavos de dólar, um aumento médio composto de aproximadamente 3,1% ao ano. Considerando a correção monetária, isso representa um aumento de aproximadamente 15% do preço real dos selos nos últimos 25 anos. O aumento dos preços não resultou em melhoria nos serviços. Em mercados competitivos, por outro lado, a inovação é a regra. Observe, por exemplo, o quanto melhoraram computadores e automóveis desde 1981. O aumento da qualidade não somente compensa o aumento nominal dos preços desses artigos. Se mensurássemos as melhorias na qualidade — digamos, o preço de um kilobyte de memória em um computador —, teríamos uma economia espetacular. Por exemplo, você teria pago, em 1981, aproximadamente 47 dólares por kilobyte de memória em seu computador. Hoje, você pagaria uma pequena fração de um centavo.

## ***Mas ao menos o serviço postal do governo é auto-suficiente!***

Defensores costumam alegar que, sejam lá quais forem as suas falhas, o serviço postal do governo não é um fardo para os contribuintes, pois o que angaria com a venda de selos e demais itens cobre as despesas. A realidade, no entanto, é um pouco mais complicada. De 1985 a 1994, por exemplo, o governo federal norte-americano apresentou um total

44 Dr. Edward Hudgins, “Postal Service Privation”, testemunho do Subcomitê de Apropriações do Tesouro, Serviço Postal e Governo Geral da Câmara dos Deputados dos Estados Unidos, 30 de abril de 1996, <http://www.heartland.org/pdf/15502.pdf>.



de despesas com a USPS (orçamentárias e extra-orçamentárias) superior a 14 bilhões de dólares.<sup>45</sup> Alguns desses recursos foram destinados à compensação de privilégios tarifários usufruídos por congressistas, mas suspeita-se que parte dos 14 bilhões não tenha sido gasta apenas com a aquisição de selos. Além disso, o governo oferece garantia aos passivos previdenciários sem constituição de reservas do serviço postal e, não raro, arca com seus freqüentes prejuízos (mais de 1 bilhão de dólares em 2000) contraídos com empréstimos a baixas taxas de juros junto ao Tesouro dos Estados Unidos.<sup>46</sup> (Para sermos justos, devemos salientar que, embora a USPS devesse ao governo 11 bilhões de dólares em 2002, a dívida foi quitada em 2005. No entanto, permanece o cerne da questão: os contribuintes certamente financiam o sistema).



**UM LIVRO  
QUE VOCÊ NÃO  
DEVERIA LER**

*Street Smart:  
Competition,*

*Entrepreneurship, and  
the Future of Roads, editado*

por Gabriel Roth. New Brunswick, NJ:  
Transaction, 2006.

O maior problema com o argumento da auto-suficiência, contudo, é que o serviço postal governamental é um monopólio. Nos Estados Unidos, é ilegal que terceiros efetuem a entrega de correspondências simples (embora seja possível entregar as “extremamente urgentes”, desde que a transportadora privada

cobre o valor mínimo de 3 dólares pelo serviço) e que transportadoras concorrentes depositem objetos em caixas identificadas como de uso exclusivo do serviço postal norte-americano (“U.S. Mail”). Em todas as áreas em que se permite a concorrência, transportadoras privadas, como a UPS e a FedEx, dominam o mercado, mesmo que sujeitas à tributação federal, ao contrário da USPS. Sob esse prisma, o argumento da auto-suficiência cai por terra.

No século XIX, o ensaísta libertário Lysander Spooner desafiou o monopólio do serviço postal norte-americano ao lançar um serviço concorrente. A USPS acabou sendo obrigada a reduzir suas tarifas antes que o governo o fizesse fechar as portas e o processasse. Spooner

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> Ibid. Scott Esposito, “Time for the Mail Monopoly to Go”, *The Freeman*, vol. LII, nº 2, fevereiro de 2002.

ganhara a causa em instâncias inferiores ao alegar que, embora o Congresso fosse autorizado pela Constituição a “criar serviços postais e estradas postais”, esse poder não constituía fator impeditivo à entrega de correspondências por terceiros; o Congresso pôs fim à controvérsia legislando sobre o monopólio.

Se, no entanto, o governo permitisse a concorrência, o mercado de correspondências simples transbordaria de inovações redutoras de custos.

## ***Concessionárias de serviços públicos***

Todo verão, os vendedores de sorvete, cachorro-quente e cerveja das cidades grandes aguardam ansiosamente pela possibilidade de vender mais de seus produtos aos consumidores. Mas eles administram seus negócios visando lucro, o que não é o caso das concessionárias de serviços geridas pelo governo. Assim, todo verão, as concessionárias públicas de serviço de água e esgoto insistem para que seus clientes deixem o carro sujo e a grama seca, enquanto as concessionárias de serviço elétrico impõem “apagões rotativos” para evitar o colapso da rede elétrica. O problema é que as chamadas concessionárias de serviços “públicos” cobram preços abaixo do mercado e gozam do monopólio da prestação de serviços essenciais. Os preços artificialmente baixos incentivam o desperdício — apesar dos apelos morais à conservação — e os monopólios impedem que outros fornecedores se apressem em suprir a escassez. Ironicamente, a prestação dos serviços essenciais é reservada ao governo, que oferece um péssimo atendimento, enquanto artigos não-essenciais, como bifes e TVs de plasma, estão sempre disponíveis para compra.

## ***Mas não tentaram desregular o mercado de energia elétrica na Califórnia?***

Os críticos do monopólio estatal sobre a eletricidade não raro são confrontados com um trunfo estatista: segundo contam, a Califórnia deixou, ao final dos anos 1990, que as forças de mercado desempenhassem o seu papel, resultando em inúmeras interrupções no serviço, aumentos desenfreados de preços e, finalmente, bilhões de dólares em auxílio financeiro aos contribuintes.

Mas os fatos foram alvo de uma confusão. O episódio californiano seria melhor descrito como uma nova regulação no lugar da desregulação, pois, embora tenha havido relaxamento do controle de preços e das barreiras ao ingresso no mercado de geração de eletricidade, impuseram-se novos e complicados procedimentos (fixação de preços e garantia de acesso às instalações da rede) ao mercado distribuidor. Qualquer estudante de economia teria facilmente previsto o resultado. Se for estabelecido por lei um preço máximo ao consumidor, enquanto atacadistas são obrigados a pagar o que o mercado agüentar, em períodos de grande demanda, alguns atacadistas fecharão as portas e a oferta acabará se esgotando. Ao contrário do que ocorreu na Califórnia, a desregulação mais uniforme dos setores de aviação, na década de 1970, e de telecomunicações, na década de 1990, permitiu enormes reduções de preços e maior poder de escolha aos consumidores.

### ***Congestionamento estatal***

Faça um rápido experimento: compare a qualidade entre as estradas sob os cuidados do governo e as administradas por empresas privadas. Quais têm mais buracos, são bloqueadas com maior frequência e nos momentos mais inoportunos?

Embora o controle governamental das estradas seja ponto pacífico, economistas há muito debatem os méritos da privatização. A vantagem mais óbvia seria o desaparecimento dessa desgraça da sociedade mecanizada: o engarrafamento. Engarrafamentos são apenas um dos exemplos de escassez, sempre resultante de preços abaixo dos praticados pelo mercado. Por exemplo, se a cidade de Nova York vendesse suas principais pontes e túneis para empresas privadas, não há a menor dúvida de que os valores dos pedágios sofreriam reajustes, talvez até bruscos, de preço. No entanto, uma das implicações imediatas da suposta injusta “cobrança do que o mercado pode suportar” é que centenas de milhares de médicos, corretores, engenheiros e demais trabalhadores produtivos não mais enfrentariam horas de retenções diárias ao percorrerem o trajeto relativamente curto até Manhattan. E caso a reforma privatizadora fosse abrangente o bastante, os lucros crescentes seriam um estímulo a que novos participantes construíssem mais pontes e túneis e concebessem novas soluções, até então jamais sonhadas, para os congestionamentos, ao mesmo tempo em que aumentariam a segurança e a utilidade das estradas.

