

Mas e as estradas?

Essa é uma das perguntas do tipo “te peguei!” que quando questionados libertários deveriam murchar e admitir que em uma sociedade livre nós iríamos todos simplesmente deitar na lama e chorar.

A questão do fornecimento de estradas precisa ser tratada sob diversos ângulos. O primeiro ponto que precisa ser levantado é que o planejamento central do transporte, ou de qualquer outra coisa, é ineficiente pelo o que F.A. Hayek chama de “[o problema do conhecimento](#)”. Os indivíduos diretamente responsáveis e afetados pelos projetos deveriam ser aqueles que o planejam, não entidades burocráticas do-topo-para-à-base. Os custos para adquirir toda a informação local necessária para calcular um empenho tão complicado é imensurável.

Pessoas que investem no desenvolvimento de infraestrutura também não deveriam ser permitidas de forçar que todos aqueles dentro de uma área geográfica arbitrária (como o Brasil) subsidiem sua construção e manutenção. Porque deveria você pagar por uma estrada que nunca verá em Ribeirão das Neves, Minas Gerais? Um porto em Ipojuca, Pernambuco? As pessoas que querem tal desenvolvimento devem arcar com o custo completo de suas ações e permitir que os consumidores apoiem ou não seus planos em seu ponto de consumo (i.e votar com sua carteira).

Kevin Carson e Noam Chomsky ambos postularam os efeitos deslocantes extremamente negativos da infraestrutura de transporte estatal. Ao socializar os custos do transporte de bens entre todas as pessoas, ao invés de entre aqueles que produzem e consomem o bem, existe um incentivo muito menor para que consumidores consumam localmente. Como resultado, essa série de políticas artificialmente suprimem indústrias locais e beneficiam produtores distantes. Isto é em algum grau responsável pela centralização anormal de grandes nomes como Walmart, que desesperadamente precisa do Estado para externalizar os altos custos do transporte de seus próprios bens. Para mais informações, por favor leia [Os Efeitos Distorcedores dos Subsídios de Transporte](#), por Kevin Carson.

Qualquer alternativa que envolva trabalho forçado indireto não é e jamais poderia ser anarquista. Existem também muitos outros argumentos práticos, e detalhes sobre os que foram aqui mencionados, no artigo de Walter Block chamado [Free Market Transportation: Denationalizing the Roads](#).

Translator: Marcel de Araújo Santos Souza

Original article in: <https://c4ss.org/but-what-about-the-roads>