

# ADMINISTRACIÓN VERSUS PROPIEDAD: EL DEBATE SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE CARRETERAS\*

Laurent Carnis\*\*

*Lo que con gran elocuencia nos quiere presentar el autor mediante el artículo siguiente se resume en la frase que se redacta a continuación: el mercado libre es el mejor lugar para que los usuarios de cualquier bien o servicio expresen su voluntad.*

*Es por esta razón que al admitir un mercado de caminos con intervención estatal sobre los precios, es decir, ingresar al llamado sistema de "comercialización" no haría otra cosa más que reemplazar las decisiones de los consumidores e imponer arbitrariamente sus preferencias. Por eso, la mejor decisión es dejar que la competencia en el mercado decida los precios sobre los bienes o servicios que se brinden, es decir, ingresar a un sistema de "privatización" en el que se respeten las decisiones de los usuarios y no se distorsione la economía.*

Laurent Carnis

\* El título original del presente artículo es "Management versus Ownership: The Road-Privatization Debate", originalmente publicado en: The Quarterly Journal of Austrian Economics vol. 4 (2001), no. 2: pp. 51-59. La traducción fue realizada por Federico de Cárdenas Romero, miembro de la comisión de contenido de la revista THEMIS, bajo la supervisión del doctor Alfonso Montoya Stahl.

\*\* Laurent Carnis es Candidato a PH.D. en la Universidad de Reims Champagne-Ardenne

A las carreteras frecuentemente se les ha llamado bienes públicos a pesar de que los economistas han demostrado que privatizarlas podría resolver algunos de los problemas endémicos que arrastran, particularmente el alto índice de accidentes, el tráfico y la contaminación<sup>1</sup>. Los economistas han analizado el problema de las externalidades y han mostrado como los efectos de la conducta de los free-riders pueden ser contenidos. La cuestión del monopolio natural ha sido, de la misma manera, cuidadosamente examinada. Block ha formulado una suerte de modelo mostrando como un orden privado podría operar. El objetivo del presente artículo es enfocarse en algunas justificaciones específicas que han sido dadas a favor de la intervención del gobierno en el mercado de carreteras. Se podría argumentar que la "comercialización" no es lo mismo que la "privatización" y que un sistema privado de carreteras debe ser construido sobre la base de derechos de propiedad claramente definidos.

¿Cuáles son los beneficios que podríamos esperar de la privatización de una red de carreteras públicas? Es difícil responder sin entrar en un error metodológico al intentar predecir los resultados del proceso competitivo del mercado, el propósito del cual es descubrir los medios más apropiados para conseguir estos fines. Los economistas esbozan sus más sólidos argumentos cuando enuncian consideraciones generales, basadas en un conocimiento a priori y en principios generales a los que llegan a través de un razonamiento deductivo<sup>2</sup>.

Al mismo tiempo, la historia proporciona algunas instancias ilustrativas sobre carreteras construidas y operadas privadamente<sup>3</sup>. Estos ejemplos demuestran como las carreteras privadas podrían operar en la economía de mercado. La red privada de carreteras podría consistir en un número variable de compañías compitiendo unas con otras por sus clientes. Algunas carreteras tendrían un rol complementario. La existencia de la competencia estaría asegurada no sólo por el número de carreteras y de propietarios de ellas sino también por las nuevas firmas que tratarían de entrar a un mer-

cado aliviado de barreras legales. Algunas nuevas carreteras podrían construirse respondiendo a los deseos de los usuarios, mientras que otras podrían desaparecer al no ser más útiles o rentables. El mercado privado desalentaría la sobreproducción de carreteras en áreas específicas y la subproducción en otras. La demanda del consumidor y la viabilidad económica podrían conducir y dirigir el nivel y el tipo de inversión mientras que las ganancias y las pérdidas recompensarían algunas producciones y, a la vez, desalentarían otras. Los empresarios, respaldados por inversionistas ya sean de compañías privadas o públicas, asumirían los riesgos y cargarían con las consecuencias<sup>4</sup>.

Sin embargo, parece haber alguna confusión en la literatura relevante sobre la crucial distinción entre una privatización total y una mera comercialización. La comercialización ofrece sólo soluciones parciales a los problemas asociados con la propiedad pública. Los economistas que están a favor de la comercialización entienden la importancia del precio en el mercado y sus mecanismos, pero, algo desorientados, la recomiendan en ausencia de los derechos de propiedad<sup>5</sup>. Por ejemplo, Roth propone que el siguiente principio debería ser la base de la preciación comercial:

"En una economía de mercado, tienen que encontrarse caminos para permitir que todos los costos que impliquen las carreteras sean pagados por los que las usan o se benefician de ellas, y cuáles son las cantidades que se necesitan no deben ser determinadas por los gobiernos exceptuando el caso en que los usuarios se encuentren frente a un uso monopolístico por parte de los proveedores de las carreteras"<sup>6</sup>.

La pregunta de cómo el precio va a ser determinado, y por quién, permanece<sup>7</sup>.

Los problemas asociados con la determinación de los precios por parte del gobierno<sup>8</sup> no desaparecen cuando uno se enfrenta con los temas de transporte. Las leyes generales concernientes a la fijación de precios todavía se aplican. Cuando un precio fijo es muy bajo,

<sup>1</sup> Pueden revisar: ROTH, Gabriel. "Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestions". Nueva York, Penguin Special S256, 1967. ROTH, Gabriel. "Roads in a Market Economy". Averbury Vt, Technical, 1996. BLOCK, Walter. "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads". En: Journal of Libertarian Studies 3(2), p.p 209-238, 1979. BLOCK, Walter. "Congestion and Road Pricing". En: Journal of Libertarian Studies 4(3), p.p 299-330, 1980. BLOCK, Walter. "Publics Goods and Externalities: The Case of Roads". En: Journal of Libertarian Studies 7(1), p.p 1-34, 1983.

<sup>2</sup> HOPPE, Hans-Hermann. "Property, Contract, Agresión, Capitalism, Socialism". En: "A Theory of Socialism and Capitalism". Norwich, Mass., Kluwer Academia Publishers, p.1, 1989.

<sup>3</sup> Muchos trabajos han demostrado la viabilidad histórica de las carreteras privadas tales como Klein (1996, 1990), Majewski, Baer y Klein (1993), Fielding y Klein (1993), Woolridge (1970) y Taylor (1953).

<sup>4</sup> KIRZNER, Israel M. "The Meaning of Market Process: Essays in the Development of Modern Austrian Economics". Londres, Routledge, 1996.

<sup>5</sup> ROTH, Gabriel. Op.cit., 1996.

VICKREY, William S. "Pricing in Urban and Suburban Transport". En: American Economic Review 53, p.p. 452-465, 1963.

BROWNLEE, O.H y Walter W HELLER. "Highway Development and Financing". En: American Economic Review 68, p.p. 232-250, 1956.

FRIEDMAN, David. "The Machinery of Freedom: Guide to Radical Capitalism". Segunda Edición. La Salle, Ill, Open Court, 1989.

<sup>6</sup> ROTH, Gabriel. Op.cit, p.104, 1996

<sup>7</sup> LIPSMAN, Michael A. y Todd SANDLER. "A Multiproduct Club Approach to Transportation Infrastructure Pricing". En: Public Finance 51(4), p.p. 453-472, 1996.

<sup>8</sup> ROTHBARD, Murray. "Power and Market: Government and teh Economy". Kansas City, Sheed Andrews and Mc Meel, 1970.

los usuarios reciben un subsidio que corresponde a la diferencia entre el precio dado y el precio de mercado; los recursos pueden ser subvalorados y sobreutilizados como resultado de este subsidio. Cuando el precio fijado es muy alto, algunos conductores están obligados a gastar más de lo que sería necesario en un mercado abierto y, consecuentemente, decrecería su nivel de consumo. Ciertamente es verdad que "es esencial que los medios de transporte deberían recibir precios tales que pudieran evitar la redistribución o la subdistribución de servicios de transportes como un todo, a formas particulares de transporte o a segmentos particulares de alguna otra forma"<sup>9</sup>.

Un precio arbitrario impuesto por la administración solamente nos da una respuesta parcial al problema de la congestión<sup>10</sup>. En vez de reflejar los juicios de valor de los actores del mercado, el precio refleja sólo las preferencias de un único individuo: el que planifica. La intervención pública previene la emergencia de una estructura de mercado que refleja los juicios de valor del consumidor y, es por esa razón, que el precio correcto del mercado no puede ser establecido<sup>11</sup>. Un precio determinado arbitrariamente implica grandes deficiencias para los productores y consumidores y distorsiones en la distribución de los recursos.

La falta de atención que muestran los economistas a los problemas ocasionados por el tráfico sugiere que el tema de la "circulación" generalmente es visto como un problema de manejo de la ingeniería. Usando las leyes de la física, el ingeniero trata de regular el flujo de un río para producir electricidad. Para este fin, el ingeniero utiliza diques, presas y otras herramientas. Similarmente, en el campo del movimiento del tráfico, el problema principal es manejar el flujo de conductores. Los conductores están considerados como átomos, capaces de ser manipulados sin una voluntad propia. La variedad de maneras que se utilizan para mejorar la seguridad en los caminos está vista desde la misma perspectiva. La voluntad de los individuos desaparece detrás de la experiencia de los ingenieros y de las decisiones de los burócratas<sup>12</sup>.

Podemos encontrar este tipo de análisis en el trabajo de Roth:

"El precio apropiado para cobrar es una cantidad equivalente al costo del tráfico bajo las

condiciones que prevalecen luego de la imposición de un nuevo precio....

De aquí sigue que no es posible determinar los precios óptimos de una carretera sin conocer la reacción del tráfico a una variación del precio"<sup>13</sup>.

La perspectiva de la ingeniería también aparece en el trabajo de Vickrey:

"Sin embargo, con el uso de la calle controlado por una política de precios es imposible asegurar que el nivel del tráfico se mantendrá bajo hasta el punto en que los ómnibus logren brindar un nivel de servicio satisfactorio y, que los sistemas de trenes rápidos sólo serán utilizados cuando el volumen del tráfico se eleve y puedan garantizar su alto costo sobre la base de una economía operativa y de servicio mejores"<sup>14</sup>.

Roth destaca, correctamente, que el precio no debe ser fijado arbitrariamente en razón de determinar un nivel prescrito de circulación, o en razón de subir los impuestos. Pero al mismo tiempo, Roth parece compartir la perspectiva de un ingeniero, que está muy lejos de la perspectiva empresarial. Roth denuncia una posibilidad de caer en error, pero a su vez cae en otro, escribiendo que:

"Las pérdidas de tiempo son probablemente el componente más costoso del tráfico, pero el tráfico también resulta un innecesario consumo de combustible y un desgaste vehicular, además de la contaminación. Como una primera aproximación, todos estos costos deben ser asumidos proporcionalmente a la pérdida de tiempo, y deben tomarse en cuenta en los cálculos mostrados más arriba por los incrementos apropiados en el valor del tiempo. Sin embargo es evidente que la magnitud de los costos del tráfico es críticamente dependiente de los valores asignados al dinero a partir de los ahorros del tiempo"<sup>15</sup>.

Esta formulación presupone la habilidad de sumar una utilidad subjetiva de diferentes personas y, de otra manera, hacer comparaciones interpersonales<sup>16</sup>. Sin

<sup>9</sup> BROWNLEE y HELLER. Op.cit., p. 249, 1956.

<sup>10</sup> Obviamente, se le podría cargar con un precio muy alto y así sólo unos pocos conductores podrían pagarlo. En ese sentido, se podría disminuir el nivel de circulación al nivel deseado, creando al mismo tiempo una gran cantidad de costos.

<sup>11</sup> MISES, Ludwig von. "Human Action: A Treatise on Economics". Auburn, Ala. Scholar's Edition, en: Ludwig von Mises Institute, 1998.

<sup>12</sup> Libro de Autopistas Francesas, 1994.

O.C.D.E. "Transport Urbains et Développement Durable. C.E.M.C. O.C.D.E. publishing, 1996.

WEIL, Marc. "Comportement de Mobilité et Évolution de l' Organisation Urbaine". Synthèse 1, 1996.

WEIL, Marc. "La dimension Institutionnelle dans le problème d'évaluation des politiques de déplacement". Predit. Seminar, 1997.

<sup>13</sup> ROTH, Gabriel. Op.cit, p.41, 1996.

<sup>14</sup> VICKREY. Op.cit., p. 461.

<sup>15</sup> ROTH, Gabriel. Op.cit, p.71, 1996

<sup>16</sup> LIPSMAN Y SANDLER. Op.cit., 1996.

embargo es imposible hacer comparaciones interpersonales de utilidad subjetiva<sup>17</sup>. Además, nada se puede asegurar en relación con los objetivos que un gobierno debería seguir. Un gobierno puede perseguir un objetivo particular que puede o no tener algo en común con el objetivo de los individuos. Por ejemplo, decreciendo el límite de velocidad puede reducirse el consumo de combustible (un objetivo gubernamental), pero esto incrementaría el tiempo requerido por los consumidores para realizar sus actividades.

Roth es consciente de que tales límites y errores pueden desembocar en un tipo de escepticismo:

“El cálculo de las cargas del tráfico sobre la base de los costos del tiempo requiere que se hagan suposiciones sobre el valor este tiempo, lo que es en sí un tema altamente discutible.... En relación al método preferido para conseguir una óptima carga de tráfico, los lectores pueden hacer su elección. Aquellos que apoyan las políticas de mercado preferirán métodos de valoración basados en la interacción entre compradores y vendedores en los mercados competitivos por sobre los precios determinados por el gobierno basados en estudios académicos”<sup>18</sup>.

Roth enfoca este análisis sobre diferentes métodos de apreciación de carreteras. Él afirma<sup>19</sup> que el precio cobrado debería de cubrir los diferentes tipos de costos que el detalla y, por lo tanto, inexorablemente se ve guiado su ataque original sobre los precios fijos:

“¿Cómo es que los operadores comerciales deciden cuánto deben cobrar por los bienes o servicios que ofertan? Se ha escrito muchísimo sobre este tema, pero la respuesta generalmente se sintetiza en dos principios: (1) cobrar no menos de la cantidad requerida para cubrir los costos “directos” (aquellos que salen directamente del bolsillo) que se dan en el ofrecimiento del bien o servicio, y (2) cobrar no más que los precios que maximizan las ganancias”<sup>20</sup>.

“El usuario de las carreteras debería pagar una suma igual a los costos que él impone a los demás”<sup>21</sup>.

Por el contrario, el nivel de precios está determinado por las interacciones entre los consumidores y los proveedores. Estos precios cubren algunos gastos y algu-

nos costos de producción. La diferencia entre costos e ingresos recompensa a los productores competitivos con una ganancia mientras sanciona a los menos competitivos mediante pérdidas<sup>22</sup>.

La perspectiva de Roth conduce a la creencia de que el gobierno puede regular el flujo, no sólo a través de introducir mecanismos de precios en el posicionamiento específico de caminos sino también influenciando las leyes del mercado:

“Aún bajo la administración comercial de caminos habría roles importantes para los gobiernos. De hecho, deberían tener la última palabra sobre dónde se deben permitir nuevos caminos (sin discriminar a los caminos que se proveen de manera privada) y, además, en el cumplimiento de la ley”<sup>23</sup>.

Como propuesta de este tipo de comercialización y no-privatización, Roth nunca trata el tema de los derechos de propiedad, los cuales serían necesariamente violentados por esta propuesta.

Finalmente, Roth ve que el problema en términos de una economía neoclásica. Sus pensamientos acerca del monopolio y del incremento de los retornos son sintomáticos. De acuerdo al análisis de Roth, este tipo de situación legitimiza la imposición de barreras por parte del gobierno:

“Si los propietarios disfrutaran de un poder monopólico, ellos podrían, si se les permitiera, cobrar más que los costos de proveer las facilidades necesarias y cobrar más que las cantidades requeridas para mantenerse en el negocio de las carreteras. En la política de mercado, los precios que pueden ser cobrados por los monopolistas están generalmente regulados para, así, proteger a los consumidores”<sup>24</sup>.

“Por lo tanto se podría concluir que la posibilidad de monopolios naturales que ocurren al proveer carreteras no es una objeción a su comercialización sino más bien una razón para impulsar la comercialización y una entrada libre como las mejores maneras de proteger los intereses de los usuarios”<sup>25</sup>.

La idea de un monopolio natural es una construcción imaginaria para justificar el establecimiento de mono-

<sup>17</sup> ROTHBARD, Murria. “Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics”. En: SENNHOLZ, Mary, “On Freedom and Free Enterprise: The Economics of Free Enterprise”. Nueva Jersey, ed. Princeton, 1956.

<sup>18</sup> ROTH, Gabriel. Op.cit, p.75, 1996.

<sup>19</sup> Ibid., p. 103.

<sup>20</sup> Ibid., p. 61.

<sup>21</sup> Ibid., p. 106.

<sup>22</sup> Kirzner. Op.cit, 1996.

<sup>23</sup> ROTH. Op.cit., p. 38, 1996.

<sup>24</sup> Ibid., p. 75.

<sup>25</sup> Ibid., p. 166.

polios legales en razón de servir intereses políticos particulares<sup>26</sup>. Esta teoría ha recibido una refutación definitiva<sup>27</sup>. Siguiendo la misma aproximación, Roth defiende una opción administrativa concerniente al manejo de las redes de carreteras. El gobierno debería administrar el proceso del mercado cuando uno se mueve de la situación del Nirvana a una situación de competencia perfecta. Las barreras gubernamentales también están justificadas por la definición de normas en relación con los derechos de propiedad<sup>28</sup>.

Es claro, entonces, que la comercialización que nos propone Roth no es la misma que la privatización. Tampoco se puede afirmar a priori que la comercialización representa una mejora generalizada por sobre el tradicional manejo público de las carreteras. La introducción de métodos privados en una estructura esencialmente socialista conduce a problemas administrativos y burocráticos serios<sup>29</sup>. Por ejemplo, métodos indirectos de cobrar son indistinguibles del cobro de impuestos bajo la forma de sobrecargas en el combustible y en los impuestos por peso y distancia. La imposibilidad de Roth para proponer una solución constituye un problema en su trabajo principal sobre la comercialización.

“Dos aproximaciones han sido descritas a partir de calcular un cobro apropiado para el uso de carreteras congestionadas.... ¿Acaso los cálculos basados en estas diferentes aproximaciones nos conducen al mismo resultado? Si no, ¿qué sería preferible? Está más allá de la perspectiva de este artículo y de las habilidades de su autor, sumergirse en las profundidades de este problema”<sup>30</sup>.

El problema de dónde y cómo invertir en carreteras futuras es igualmente serio. Bajo el modelo de la comercialización, ¿cómo se puede determinar dónde debería ser construida la infraestructura? ¿Debería de construirse cerca de otras carreteras o lejos de ellas? En un sistema donde los precios están controlados y la competencia presionada por la intervención del gobierno, no existe un indicador claro, no hay un precio real. El mecanismo del precio pierde su utilidad, y se vuelve imposible adoptar una decisión correcta. Esto porque sólo hay precios administrativos, y los cálculos económicos se convierten en imposibles. La imposibi-

lidad del intercambio hace impracticable e irrealizable la mejor valoración de los recursos y, por lo tanto, su correcta distribución<sup>31</sup>.

La decisión de invertir o no invertir es tomada por los burócratas y políticos de una manera arbitraria. Brownlee y Heller insisten en la necesidad de tener criterios porque, sin ellos, las inversiones se convierten en imposibles<sup>32</sup>. Sin embargo, la existencia de los criterios no garantiza su correcta distribución. Una distribución correcta se hace viable con el uso de precios sin interferencia, así como Mises lo mostró claramente. Decretar un criterio que podría ser llamado “precio administrativo” no ayuda para nada. Esto termina con una errónea interpretación de lo que significan los precios y constituye una decisión arbitraria, ya que la elección del criterio es en sí misma discrecional<sup>33</sup>.

En decisiones económicas, la elección de un criterio puede implicar efectos negativos, creando grandes distorsiones en otros sectores de la economía. Las actividades vinculadas al transporte, al uso de la tierra, al desarrollo de las ciudades y al valor de la propiedad están ligadas al problema de la distribución inicial o de la mala distribución.

“Ponerle precio al uso de una calle, en un largo plazo, puede tener efectos significativos sobre todo el patrón de desarrollo de las comunidades urbanas y los valores de propiedad”<sup>34</sup>.

“En la práctica hay muchas maneras alternativas de financiar; pero ningún dispositivo puede funcionar tan efectivamente como una estructura de precios apropiadamente preparada para controlar el uso y proveer una guía para el eficiente despliegue del capital”<sup>35</sup>.

Estos autores comprenden el rol del precio (en abstracto) y sus efectos, pero no saben que cosa hacer con el tipo de precio que es necesario para alcanzar los resultados deseados. Estos autores frecuentemente camuflan los precios administrativos con los precios del mercado, a pesar de que los precios administrativos son un signo seguro de la intervención del gobierno y no reflejan las elecciones de los usuarios. Estos autores empiezan su razonamiento en términos de un equilibrio al interior de una red dada donde no ocurre

<sup>26</sup> LEPAGE, Henri. “La Nouvelle Economie Industriel”. Hachette, Collection Pluriel, 1989.

<sup>27</sup> ARMENTANO, Dominick T. “Antitrust: The Case for Repela”. Auburn, Ala. Segunda Edición, Ludwig von Mises Institute, 1999.

ROTHBARD, Murray. “Man, Economy, and State”. Auburn, Ala, Ludwig von Mises Institute, 1993.

<sup>28</sup> ROTH. Op.cit., p. 38, 1996.

<sup>29</sup> MISES, Ludwig von. “Bureaucracy”. Spring Mills, Penn, Libertarian Press, 1983.

<sup>30</sup> ROTH. Op.cit., p. 75, 1996.

<sup>31</sup> MISES, Ludwig von. “Economy Calculation in the Socialist Commonwealth”. Auburn, Ala, Ludwig von Mises Institute, p. 12, 1988.

<sup>32</sup> BROWNLEE y HELLER. Op.cit., p. 237, 1956.

<sup>33</sup> HOPPE, Hans-Hermann. Op.cit., cap. 3, 1989.

<sup>34</sup> VICKREY, William S. Op.cit., p.p. 461-462.

<sup>35</sup> Ibid., p. 455.

ningún cambio<sup>36</sup>. Sin embargo, en una economía de mercado, la red de carreteras debe ser pensada como una constante evolución, con nuevos caminos haciéndose necesarios y otros volviéndose inútiles a lo largo del tiempo. La presentación neoclásica expresa una confusión entre el rol del mercado como un proceso y su representación como un equilibrio. "El objetivo del precio "correcto" es brindar el mejor nivel posible de uso de la carretera, i.e., un nivel en el cual los costos impuestos por vehículos serán iguales al precio que tendrán que pagar". Pero, ¿qué es lo que un retorno normal significa? Roth<sup>37</sup> introduce conceptos sin proveer detalles acerca de su significado. Las implicaciones del capital y la inversión de los mercados de carreteras para nada en su trabajo.

La complejidad y la evolución de la red de carreteras crea nuevas dificultades para las agencias gubernamentales y su habilidad para resolver una gran variedad de problemas (accidentes, contaminación, tráfico, etc.). El gobierno, por ejemplo, debe resolver el problema de la información. ¿Cómo es que puede obtener todos los conocimientos necesarios para distribuir los recursos de manera apropiada? ¿Qué tipo de información necesitan los ingenieros y hasta qué punto? Al presentar la comercialización de carreteras como una solución a los problemas de administración de la red de carreteras, Roth presupone que toda la información relevante está dada, y presupone una habilidad para analizarla de un modo que pueda fijar el "precio correcto" para regular los flujos del tráfico<sup>38</sup>. Pero él nunca rebela de dónde proviene esta información. Consecuentemente, el análisis de Roth sobre los diferentes métodos de cobro para el uso de carreteras es inviable<sup>39</sup>. Su modelo no hace un espacio a los empre-

sarios que tienen que hacer juicios basados en sus expectativas sobre los futuros niveles de precios, ingresos y costos, como sí pasa en la realidad en los mercados mundiales<sup>40</sup>.

En el análisis de Roth, los costos son siempre costos de producción, los que a su vez determinan el nivel de los precios. La ausencia de consumidores y de empresarios es sintomática en el análisis de Roth y, de hecho, su presencia es innecesaria al emplear una concepción aditiva de los costos. Aún así, por razones de cálculo de información económica, un precio administrativo arbitrario no resuelve el problema. Solamente enfoca una parte del dilema<sup>41</sup>. El sistema Rothiano es además un sistema estático. El mercado actual tiene que ser pensado en términos de dinamismo y perpetuo movimiento. Algunos empresarios invierten y descubren nuevas oportunidades de beneficio y así entrar en el mercado para satisfacer la demanda de los consumidores<sup>42</sup>. Si no son competitivos, serán reemplazados por otros competidores que logran suministrar un mejor producto.

Para construir un sistema de carreteras, un mecanismo de precios administrativo –comercialización- podría facilitar algunas soluciones a los problemas de las carreteras públicas (Congestión, sobre-utilización, etc.), pero hace surgir inmediatamente otros problemas que no pueden ser resueltos por el gobierno. Para resolver totalmente los problemas asociados a las carreteras públicas, debemos de vislumbrar un sistema sin barreras arbitrarias y con un claro, definido e intercambiable sistema de derechos de propiedad en la red de carreteras y tierra. Si la red de caminos está sujeta a una disciplina de mercado, debe ser privatizada y no meramente comercializada.

<sup>36</sup> ROTH. Op.cit., p. 41, 1996.

<sup>37</sup> Ibid., p. 138.

<sup>38</sup> Este nivel de tráfico debe de salir de una relación entre la contaminación, los riesgos de accidentes y las pérdidas de tiempo al conducir.

<sup>39</sup> ROTH, Gabriel. Op.cit, p.p. 45-61, 1967.

ROTH, Gabriel. Op.cit, p.p. 59-135, 1996.

<sup>40</sup> MISES, Ludwig von. Op.cit., p.12, 1988.

<sup>41</sup> Obviamente, podríamos poner un precio bastante elevado para que sólo unos pocos conductores puedan circular. En ese sentido, podríamos reducir el nivel de circulación creando, sin embargo, enormes costos en otros sectores.

<sup>42</sup> BLOCK. Op.cit., 1980.

KIRZNER. Op.cit., 1996.

MISES. Op.cit., 1998