

# Transporte coletivo, greve e monopólios

Eduardo Bellani \*

29 de Maio de 2012

## Resumo

Uma greve de proporções alarmantes de novo se alenta na cidade de Florianópolis. Nessa ilha da magia os cidadãos contabilizam perdas enormes de dinheiro, tempo, liberdade e paciência.

Vou propor nessas linhas um modelo simples, prático e de eficácia provada teoricamente. Se esse modelo fosse colocado em prática, teríamos a redução de custos, greves, filas e o maior conforto e benefício para os consumidores do serviço de transporte coletivo.

**palavras-chave:** transporte, monopólio, economia, mercado livre.

## 1 O que é monopólio

Se os leitores desejarem uma leitura mais abrangente recomendo a fonte que usei nas palavras a seguir. [Semholz](#) Ela é muito mais completa e profissional que a amadora resenha que se segue. Pois bem. Existem 2 tipos de monopólio, o bom e o mau.

### 1.1 O bom

O que controla o preço de produtos produzidos por monopolistas *em um ambiente de mercado livre*? Basicamente a concorrência em potencial, ou seja, mesmo que uma empresa fique tão eficiente que apenas ela reste num determinado setor, ela não pode relaxar e começar a cobrar preços “abusivos”, pois tal atitude criaria espaço para novos empreendedores e empresas de outros setores adentrarem o setor do monopolista.

Em outras palavras:

---

\*[blog](#) – [contact](#)

A concorrência potencial existe em todas as áreas da produção e do comércio em que haja liberdade de entrada; áreas em que qualquer pessoa seja livre para entrar e competir. Em outras palavras, em qualquer setor em que o governo não impeça a livre entrada por meio de licenças, concessões, parcerias e outras formas de controle, a concorrência potencial irá existir. As empresas e os empreendedores estão continuamente em busca de novos itens e novas linhas de produção. Motivados pela busca do lucro e guiados pelo sistema de preços, eles estão constantemente ávidos para empreender em qualquer área pouco explorada cujos rendimentos potenciais sejam atipicamente altos.

Não havendo regulamentações e burocracias governamentais, a incursão em um outro setor da economia exigirá de uma empresa pouco mais do que uma simples reorganização, atualização e aquisição de novos equipamentos, algo que pode ser feito em algumas semanas ou meses. Ou, no extremo, instalações novas podem ser construídas para se empreender uma vigorosa incursão neste novo setor. Assim, um produtor, seja ele um monopolista, um duopolista ou um concorrente dentre vários, estará sempre enfrentando a concorrência potencial de todos os outros produtores existentes no mercado. [Sennholz](#)

## 1.2 O mau

O mau é resultado da negação direta da concorrência em potencial, através da única entidade capaz de impedir a entrada de novos empreendedores num determinado mercado, o estado. Se esta entidade garantir uma existência confortável aos monopolistas com certeza estes irão se aproveitar de sua posição dominante e enforçar preços muito mais altos do que os encontrados no mercado livre, além da baixa qualidade e serviços oferecidos.

Novamente fazendo uso das palavras de [Sennholz](#):

o governo efetivamente restringe a concorrência e cria monopólios locais e nacionais. Toda a regulamentação governamental sobre o mercado tem o objetivo de garantir a determinadas empresas — os membros do monopólio, oligopólio ou cartel — uma renda “justa”, o que significa uma renda bem maior do que aquela que conseguiriam no livre mercado.

## 2 A crise do transporte coletivo em Florianópolis

A análise econômica acima nos ajuda a entender a situação do transporte coletivo de Florianópolis da seguinte no seguinte raciocínio.

A - Existe concessões exclusivas das linhas de Florianópolis, com a prefeitura agindo como guardião das mesmas.

B - Por causa dessa atitude surgem micro monopólios maus no transporte coletivo na cidade.

C - Os monopólios causam desperdício, mau uso, má qualidade e preços mais altos do que os encontrados em um mercado livre. (vide sessão anterior)

Resumindo, o estado garante a posição das empresas de transporte coletivo (junto com seus sindicatos aparelhados), transferindo os impostos dos moradores de Florianópolis para elas e mantendo o preço nas alturas. Um abraço corporativista que garante farto apoio em épocas de eleições, tanto das empresas quanto dos sindicatos dos trabalhadores das mesmas, em troca de uma condição confortável e suculenta para os parasitas sobre rodas.

## 3 Conclusão

No nível teórico, a situação do transporte coletivo de Florianópolis é uma ilustração ótima da teoria do monopólio da escola austríaca de economia Rothbard [1970].

No nível prático, nem as empresas nem o sindicato dos trabalhadores são os principais responsáveis pela situação vergonhosa do transporte coletivo em Florianópolis. O responsável é o governo municipal, que através da sua política de concessões, criou monopólios municipais em detrimento do cidadão.

## Referências

Murray N. Rothbard. *Man, economy, and state*. 1970. URL <http://mises.org/rothbard/mes/chap10a.asp>.

Hans F. Sennholz. Monopólio bom e monopólio ruim - como são gerados e como são mantidos. URL <http://mises.org.br/Article.aspx?id=1057>.