

Quitar de la ecuación al Estado mejora las carreteras

Por Brad Edmonds

Mire en el reverso de su tarjeta bancaria o de débito. Mire también en la de crédito. Quienquiera que sea su banco, en el reverso de la tarjeta verá los logotipos de otras entidades – Cirrus, Plus, quizás otras. Cirrus es un sistema de gestión bancaria de Mastercard; Plus es de Visa; así hay muchas. Existe cooperación entre compañías, y los gerentes de redes son independientes. Por ejemplo, las tarjetas de débito de Visa tienen un logotipo de Cirrus en su reverso.

Esto significa que usted puede usar su tarjeta de débito obtenida en pequeño banco local con tres sucursales para obtener dinero en efectivo de un cajero a lo largo de todo el país. Sí, cada banco le carga uno o dos dólares de comisión. Deben hacerlo. Un solo cajero cuesta 100.000 dólares, cuesta dinero mantenerlo y administrarlo (empleados tienen que poner dinero en él, y retirarlo a diario), y les cuesta a los bancos propietarios alquilar Cirrus para que circule el dinero.

Más importante es lo que aprehendemos de las habilidades del mercado. Una de las objeciones a la privatización de las carreteras es que tendríamos que parar en un peaje en cada cruce. Un viaje de cinco minutos al supermercado requeriría, para mí, tres peajes, 75 centavos, y llegarían a convertirse en ocho minutos, si tenemos en cuenta dicha objeción. Pero esto no es así, y he aquí el porqué:

Nuestro tiempo está valorado en peniques. Cirrus y Pulse nos cargarían, conjeturando en exageración, tres o cuatro dólares por proveernos de cintas magnéticas codificadas para nuestros coches. Maquinas instaladas sobre las carreteras, o sensores bajo el pavimento, contabilizarían sus desplazamientos. La información se transmitiría a Cirrus y a Pulse, y de ellas a sus proveedores de carreteras. Podría contratar el servicio en bonos de tres o cuatro meses, dependiendo de los medios de su proveedor. Algunos propietarios de carreteras, en los bosques, seguirían teniendo garitos de peaje, lo cual funcionaría a las mil maravillas – menos tráfico y un ritmo de vida más sosegado hacen que no sea un problema de gran importancia. Uso peajes a veces en Atlanta, y el retraso sólo es de unos pocos segundos.

No piense que sus gastos saldrían disparados, recuerde que las empresas privadas, las cuales tienen que satisfacer a los consumidores para permanecer en el comercio, proveen todo a mejor calidad y menor precio que el Estado, sin la repugnante inyección moralista de forzar a la gente a pagar aquello que no desea utilizar. El precio que usted paga por la gasolina probablemente contiene 50 céntimos por galón de impuestos para sufragar la carretera y su mantenimiento. Esto significa que, actualmente, estoy pagando unos 25 o 35 dólares mensuales por el uso de las carreteras. Con su privatización, los costes con total seguridad bajarían considerablemente. Esto ocurre siempre que algo es movido de las manos estatales a las privadas.

Hay otros beneficios que seguirían a la privatización de las carreteras. Las carreteras privadas existentes actualmente tienen menos accidentes que las públicas, en parte

probablemente porque están mejor mantenidas: Si los constructores de carreteras privadas permiten que permanezcan baches, ganan reputación de tener altos porcentajes de accidentes o realizan reparaciones durante las horas punta de tráfico, deben vérselas con las demandas y con la decantación de la gente por otras carreteras.

La contaminación de los automóviles y su control serían regulados gracias a la privatización de las carreteras. Si la polución aumenta, los individuos residentes cerca de las carreteras contaminantes demandarían al objetivo más obvio: El propietario de la carretera. Estos por consiguiente cobrarían más a aquellos coches que no hubieran pasado una correcta revisión. Las fábricas de automóviles instalarían controles de polución en los coches y anunciarían lo bien que funcionan, como actualmente hacen Toyota y Honda. Lo realizan, pero con las regulaciones de niveles de polución del Estado y diciéndonos que tipos de controladores y de que empresa usar. Sin la interferencia gubernamental los ingenieros serían libres para proveer diferentes tecnologías para reducir costes y mejorar la potencia ofreciendo a la vez motores menos contaminantes. Con el justificante de revisión codificado en su vehículo señalando edad, fabricante y modelo, habría una cláusula separada de polución en su declaración mensual. Los conductores de los nuevos Hondas tendrían un descuento mientras que los de coches antediluvianos pagarían mayores precios que el estándar de los peajes.

¿No es grandioso el mercado? Sólo soy una persona describiendo las previsibles soluciones del mercado; imagine lo eficiente que serían 280 millones de mentes trabajando al unísono.

La realidad continúa proveyendo aparentemente obstáculos en la mente de los estadistas: ¿Qué hay sobre las nuevas carreteras y su dominio legal? De nuevo el mercado viene al rescate. Primero, puesto que las carreteras existen, el comienzo no involucraría más que a los empresarios interesados. ¿A quién pagarían cuando compraran las carreteras? A los acreedores del Estado. Una vez que el Estado venda todas sus tierras, la deuda estará pagada completamente. Incluso de esta manera, los nuevos caminos están siendo construidos en todo momento por los promotores inmobiliarios que compran la tierra y la destinan a los nuevos usos. Ellos construyen nuevas carreteras en su propiedad.

La tierra a través de Estados es barata en algunos sitios y cara en otros. Las anchas rurales interestatales no serían un problema. (Habría alguna correlación entre los peajes y la calidad/congestión). Los precios serían más altos donde los propietarios de la autopista no tengan competencia, y más bajos donde la gente tuviera alternativas. Si los precios de los tramos de autopista suben excesivamente, la gente usará aviones, trenes y autobuses, y de esta forma los propietarios de las autopistas se verán forzados a bajar los precios. (Si piensas que viajas gratis por la autopista, piensa de nuevo; estás pagando por los impuestos de la gasolina uno o dos céntimos por milla actualmente).

Cualquiera que quisiese construir una nueva carretera interestatal tendría el gran obstáculo de comprar tierra que posiblemente abarque cientos de millas. Ampliar y ensanchar las carreteras existentes sería más viable. En Los Ángeles y otras ciudades grandes donde el tráfico está constantemente entorpecido, los dueños de las pistas

tendrían, estarían incentivados, y tendrían los suficientes fondos monetarios para comprar la tierra adyacente a las carreteras para que se puedan ensanchar. Los dueños también tendrían motivo para mejorar los intercambios, tal como el Spaghetti Junction en Atlanta. Las pistas, en general, mejorarían. (Yo le entreviste a un ingeniero de pistas hace unos años y me dijo que el diseño circular en las entradas cambia de radio a propósito, lo cual se caracteriza por tener que constantemente mover el volante, para “mantener alerta al conductor”. ¿Quién de nosotros tiene problemas concentrándose durante quince segundos?)

Si no hubiésemos tenido el forzoso gobierno de los últimos 200 años, ¿podría haber surgido el sistema interestatal? No sabemos ni nos interesa. Sin un sistema interestatal, podríamos estar seguros de que igualmente tendríamos el comercio y quizás hasta bastante más (cuando se construyeron los ferrocarriles, financiados en parte mediante subsidios estatales, bastante tierra entre las costas no fue apropiada y por lo tanto se mantuvo disponible para su uso. Hoy en día seguiría disponible si no fuera por el gobierno). Tenemos lo que tenemos. La única manera de mejorar es abolir el gobierno.

La última pregunta: ¿Qué hay del asunto de Cirrus, y el resto, sabiendo donde estamos? (Al dueño solamente le interesaría el kilometraje). Los proveedores de servicios garantizarían la privacidad, como lo hacen hoy. En las estaciones gasolineras, donde se usa la tarjeta de crédito, años atrás el número completo de la cuenta se solía imprimir en el recibo. En la gran mayoría, ya no se imprime porque los proveedores de tarjetas de crédito presionaron a los comerciantes a que modificaran sus máquinas. Es verdad, sin embargo, que los proveedores de tarjetas pueden revelar su ubicación a alguna policía privada o agente de compañía de seguro si es que se presenta una evidencia contundente de que usted ha cometido algún crimen; el mercado determinaría si es que las compañías de tarjetas llegarían a hacer eso. Hoy lo hacen. La diferencia es que podría enjuiciar más fácilmente a la compañía de tarjeta de crédito así como a la agencia que investiga los crímenes que al Estado hoy en día. La mejor manera para mejorar nuestras circunstancias es la de abolir el Estado.

* Este artículo fue publicado originalmente por [Mises Hispano](#).