

Falhas de mercado no setor aeroportuário e contraposição da visão neoclássica com a escola austríaca e a escola de public choice

Market failures in the airport sector and counterposition of the neoclassic vision with the austrian school and public choice alternatives

Fallas de mercado en el sector aeroportuario y contraposición de la visión neoclásica con la escuela austríaca y la escuela de public choice

João Fernando Rossi Mazzoni*

Palavras-chave:

Microeconomia,
História do Pensamento
Econômico,
Abordagens Heterodoxas.

Resumo: O objetivo do presente trabalho é analisar a questão da regulação econômica aplicada ao setor aeroportuário, conciliando visões de três correntes de pensamento econômico sobre o tema. Serão mostradas as características das falhas de mercado na perspectiva neoclássica, representativas do *mainstream* econômico, e os problemas de tentar regular o setor a partir da perspectiva de duas diferentes escolas de pensamento econômico, com foco na visão da Escola Austríaca de Economia. Economia e algumas percepções da Escola de Escolha Pública.

Keywords:

Microeconomics,
History of Economic
Thought,
Heterodox Approaches.

Abstract: The goal of the present work is to analyze the economic regulation issue applied to the airport sector, conciliating visions of three currents of economic thought on the subject. It will present the characteristics of the market failures in the neoclassical perspective, representative of the economic mainstream, and the problems of trying to regulate the sector from the perspective of two different schools of economic thought, focusing on the vision of the Austrian School of Economics and some insights of the Public Choice School.

Palabras clave:

Microeconomía,
Historia del pensamiento
económico,
Enfoques heterodoxos.

Resumen: El objetivo del presente trabajo es analizar el tema de regulación económica aplicado al sector aeroportuario, conciliando visiones de tres corrientes de pensamiento económico sobre el tema. Se mostrarán las características de las fallas del mercado bajo la perspectiva neoclásica, representativas de la corriente económica principal, y los problemas de tratar de regular el sector desde la perspectiva de dos escuelas diferentes de pensamiento económico, centrándose en la visión de la Escuela Austríaca de Economía y algunos puntos de vista de la Escuela de Elección Pública.

DOI: <https://doi.org/10.30800/mises.2019.v7.1189>

* Mestrando em Economia na FEA-RP/USP. Graduado em Economia na FEA-RP. Co-fundador do Clube Caiapós.
Email: joaofernandomazzoni@gmail.com

Introdução

A partir do início da década de 2010, o Brasil vivenciou uma nova iniciativa na gestão e administração aeroportuária. O processo de concessão de aeroportos, iniciado em 2011, veio com o objetivo de se poupar recursos da gestão pública e delegá-los para a iniciativa privada. Portanto, houve uma mudança nos modelos a serem utilizados na administração aeroportuária. Com a realização da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas e Paraolimpíadas em 2016, o governo brasileiro viu-se na necessidade de buscar alternativas para solucionar gargalos de infraestrutura e gestão aeroportuárias, sendo escolhido o modelo de concessões como solução temporária desses problemas. Gonçalves (2011, p. 3) define modelos como sendo a representação da relação entre a forma de propriedade, o grau de interferência governamental na gestão aeroportuária e o grau de concentração da indústria aeroportuária. Esses requisitos remetem à questões típicas da teoria econômica, como custos, eficiência e também permite que se possa olhar o mesmo problema econômico com diferentes abordagens, sendo possível a utilização de diferentes referenciais teóricos. A abordagem principal da regulação se dá pela Escola de Economia Industrial, oriunda dos neoclássicos, que aborda a regulação de mercados como uma necessidade, visto que não seria possível a alocação eficiente de recursos entre os agentes de um setor da economia no qual não houvesse perfeita disponibilidade de informações. A Teoria Política Positiva da Regulação, como afirma Mueller (2013, p. 15) parte da existência certa de uma falha de mercado e de que a ação do regulador gerará consequências distributivas. Não seria possível que o regulador soubesse como zerar o prejuízo entre todos os agentes devido à sua ação e, como pontua Iorio (2008), ações do governo geram “falhas de governo”, corrupção, captura de reguladores para benefícios de grandes grupos e ineficiência na burocracia estatal são prejudiciais ao desenvolvimento da atividade econômica.

O contexto do trabalho abordará essencialmente duas visões econômicas sobre o mesmo problema e, de posse do arcabouço teórico de ambas, será feita uma análise comparativa dessas visões. Utilizando o referencial teórico da Escola Austríaca de Economia e da Escola de Escolha Pública, *Public Choice*, serão investigados os preceitos das chamadas “falhas de mercado”, e o pano de fundo de investigação será o setor aeroportuário. O debate na literatura classifica o setor aéreo de passageiros como um oligopólio, ou seja, um setor sem barreiras substanciais de entrada para novos participantes, porém com um elevado grau de concentração de mercado.

1. Revolução marginalista e evolução da ciência econômica a partir do final do século XIX

A Revolução Marginalista, ocorrida em 1871, representou uma mudança em aspectos que envolviam a forma de se pensar e utilizar a ciência econômica (que virou disciplina apenas no início do Século XX com Marshall) Carl Menger na Áustria, Léon Walras na França, William Stanley Jevons na Inglaterra e posteriormente, Alfred Marshall também na Inglaterra foram os principais responsáveis pela formalização da ciência econômica e pela quebra do paradigma clássico, instituído por Smith, Malthus, Ricardo e Marx. Menger teve importante papel na crítica da análise historicista de Gustav Von Schmoller e da Escola Histórica Alemã. Walras e Jevons, utilizando *approaches* que apropriavam o ferramental matemático das ciências exatas,

que culminaram com a consolidação da corrente neoclássica (entra aqui também a contribuição posterior de Vilfredo Pareto e principalmente de Marshall, com a sistematização da análise de equilíbrio parcial e consolidação da ciência econômica como um **major** universitário, ou seja, como uma ciência pura a ser lecionada em universidades). Já Menger, por sua vez, foi o pioneiro de uma corrente de pensamento econômico diferente de seus outros dois contemporâneos, utilizando a linguagem verbal e noções de causalidade para moldar suas teorias que, de maneira subsequente com a contribuição na teoria do capital de Böhm-Bawerk, consolidaram o que hoje se conhece como Escola Austríaca de Economia. A distinção entre as diferentes visões oriundas dessa mudança de paradigma das duas correntes a serem analisadas no presente projeto se faz necessária, e essa distinção utiliza conceitos diferentes, classificados na literatura como ortodoxia e heterodoxia. Dequech (2007, p. 292) classifica ortodoxia como sendo a linha de pensamento condizente com a escola neoclássica, que consolida como preceitos básicos como a maximização da utilidade individual, ênfase sobre a concepção de equilíbrio dos mercados e negligência sobre incertezas dado o conjunto de informações disponível.

O conceito de “*Homo economicus*”, utilizado por Mill (1999, p. 88), e que será retomado posteriormente, apresenta uma síntese dos preceitos neoclássicos numa identidade que seria assumida pelos agentes em suas ações individuais, que por sua vez, são movidos apenas por seus interesses econômicos particulares. A ortodoxia é a mais utilizada por economistas e livros-texto em geral, como Varian (2003) por apresentar modelos de fácil teorização e com aplicações em diferentes áreas da economia, sendo as duas principais a corrente microeconômica e a corrente macroeconômica. A primeira é a principal usuária dos preceitos ortodoxos, com a racionalidade econômica e maximização de utilidade estando presentes desde os modelos mais simples até os mais avançados, sendo oriundos dos modelos *walrasianos* de equilíbrio geral. Uma crítica à crescente utilização da matemática da economia, segundo Dias (2013, p. 33) é atribuída a James Buchanan, ganhador do Prêmio Nobel de Economia em 1986, e um dos fundadores da Escola de Escolha Pública que, ao notar a formalização matemática gradual dos modelos de expectativas racionais da década de 1960, afirmou que os economistas estavam deixando de lado o que, para ele, era essência na análise econômica, que era a consideração das motivações dos agentes em tomar suas decisões baseadas em suas decisões e em questões institucionais.

A heterodoxia, por sua vez, engloba todas as escolas de pensamento que se fundamentam em diferentes modelos teóricos (aqui chamados de negativos) em relação aos ortodoxos. Entram como preocupações para economistas desta corrente alguns problemas, como a estrutura institucional presente na sociedade, e há a introdução de novos paradigmas no estudo da ciência econômica, como a consideração de análises históricas e de indivíduos que estão plenamente cientes das informações disponíveis no mercado. Essa corrente permite que se analisem eventuais atuações do Estado na economia, atuando de forma moderada, intensa ou, em um caso último, sendo o responsável pelo planejamento econômico em sua totalidade. Zanella (1993, p. 273) pontua uma ótica diferente no conceito de preços de mercado em comparação aos neoclássicos. Na abordagem austríaca, o preço final de um bem determina sua estrutura de custos, diferentemente da visão neoclássica, que prega o oposto. Também para os austríacos, o conhecimento está fragmentado na sociedade, como afirma Hayek (1945, p. 519), portanto a hipótese da concorrência perfeita neoclássica seria inviável. Não haveria como um agente ou

um grupo específico de agentes, em sua representatividade maior de membros do governo e de suas agências reguladoras, atuarem de forma a tentar alocar serviços na economia, pois não seria possível que eles detivessem conhecimento das preferências alocativas e individuais de cada atuante na sociedade.

1.1 Elementos básicos da Escola Austríaca

O núcleo fundamental da Escola Austríaca, doravante chamada EA, é explicitado de forma clara em Iorio (2015, p. 17-21). A tríade fundamental da EA constitui-se em um núcleo, sendo que esse núcleo utiliza elementos de propagação para diversas áreas. Iorio pontua três áreas (Filosofia Política, Epistemologia e Economia), mas haverá a restrição de ser abordada neste trabalho somente a área da Economia.

O primeiro elemento a ser pontuado é a ação. Ação se resume em um ato realizado de forma voluntária com o intuito de se passar de um estado de menor satisfação para um estado de maior satisfação. Essa busca de maior satisfação parte da premissa de que a tomada de decisão envolve custos explícitos e implícitos, sendo estes últimos um eventual caminho alternativo à decisão inicialmente tomada. É importante ressaltar que a EA enfatiza o conceito de ação humana, ações propositais tomadas pelos indivíduos para atingirem um determinado fim. É a ciência chamada Praxiologia, ou ciência que estuda a ação humana. Para seu proponente Ludwig Von Mises, o ponto de partida do pensamento praxiológico é oriundo de proposições autoevidentes, que são definidas através da capacidade humana de cognição. É essa uma das características que diferem humanos dos outros animais, portanto, dada a capacidade cognitiva humana, não é possível que um animal haja conscientemente. Mises finaliza seu argumento definindo o ser humano como o *Homo agens*, o animal que age. A ciência econômica é, desse modo, uma ciência universal. Não há teorias econômicas que sejam aplicáveis somente a uma região ou a um período de tempo, e sim conceitos que são aplicáveis ao longo do tempo por todos os seres humanos. Dessa forma, tem-se que o princípio inicial da praxiologia é que o ser humano age. É uma verdade *a priori*, pois a própria tentativa de refutação corrobora a proposição.

O segundo elemento é a concepção dinâmica do tempo. Esse conceito contrapõe-se à forma convencional de analisar as etapas dos processos de mercado. A teoria econômica convencional utiliza o chamado tempo *newtoniano*, que considera a passagem do tempo como algo contínuo e linear, sendo que os acontecimentos são disponibilizados ao longo dessa linha e ordenados de acordo com sua ordem de ocorrência. Cada unidade temporal é homogênea, divisível até o menor ponto que se desejar e contínua, de forma que a soma dessas frações temporais resulta na totalidade do tempo *newtoniano*. Por outro lado, a EA aborda o tempo real, ou subjetivo, considerado como “um fluxo dinâmico e contínuo de novas experiências” (IORIO, 2012, p. 73). A evolução temporal dinâmica acarreta uma mudança constante na maneira que as pessoas tomam decisões, portanto é um preceito fundamental para se entender a ação humana. No decorrer contínuo do tempo, ações são tomadas pelas pessoas, e essas ações acarretam erros e acertos. Esses resultados finais propiciam oportunidades de aprendizado que levam os agentes posteriormente a agir sem cometer os mesmos erros prévios. E esse ciclo avança, com novos erros sendo cometidos e sucessivamente corrigidos. Admite-se que as pessoas são ignorantes, ou seja, mesmo sendo racionais e tendo o desejo de aumentar seu

nível de satisfação e agindo para realizar tal feito, não possuem pleno conhecimento de todos os componentes que influenciarão na sua tomada de decisão. Iorio (2012, p. 69) define essa condição como “incerteza genuína”.

O terceiro elemento é o componente da limitação do conhecimento. Esse componente teve em Hayek sua maior exposição, especialmente com seu artigo *O uso do conhecimento na sociedade* (1945, p. 519-530). A limitação do conhecimento ocorre para os austríacos, pois o conhecimento contém componentes de imprevisibilidade e incerteza, fazendo com que os cursos de ação tomados sejam condicionados ao conjunto de informação disponível no instante da ação. Portanto, para formular preços, empreendedores utilizarão as informações disponíveis até o momento, sendo que os mesmos podem alterar-se não somente devido à oferta e demanda, mas também devido ao fato de que o conhecimento gerado através da atividade empreendedora poderá acarretar alterações na produção de bens e serviços, e isso, em última instância, acarretará em mudanças em seus preços. Não é possível quantificar o conhecimento, portanto não seria correto utilizar o ferramental neoclássico para se estudar os mercados (neste trabalho, em itens subsequentes, será abordada a questão da função empreendedora e a concepção de mercado na ótica austríaca, portanto tais assuntos serão retomados em breve). O conhecimento encontra-se disperso na sociedade, não sendo possível alguém compilar todas as parcelas desse conhecimento em uma única unidade.

Falando sobre os elementos de propagação, o primeiro deles, utilizado pela EA, tem origem direta da Revolução Marginalista, mas não é exclusiva dos austríacos. A utilidade marginal foi um conceito que mudou a concepção de valor que até então existe na ciência econômica. Passou a ver que o valor de um bem ou serviço é determinado não pelo seu custo de produção ou pelo seu valor de troca, mas sim pela sua utilidade marginal em cada instante de tempo. Menger, Walras e Jevons tiveram suas contribuições nesta mudança de paradigma, mas nos ateremos às proposições de Menger e seus seguidores. Enquanto Walras e Jevons (e posteriormente Marshall) trouxeram do cálculo diferencial ferramentas para trabalhar com a utilidade marginal, Menger adotou uma postura subjetivista frente ao conceito de utilidade marginal, abdicando da utilização de matemática e estruturas gráficas, focando em análises baseadas nonexo causal e preferências subjetivas.

O segundo elemento é o subjetivismo, presente na EA de maneira abrangente. O conceito leva em consideração que escolhas feitas por indivíduos não levam em conta somente questões objetivas e grandezas cardinais. São levados em consideração outros aspectos ao agir, e cada aspecto é individual, bem como a motivação do ato. Para que haja a possibilidade da tomada de decisão individual, o indivíduo deve ser priorizado frente ao coletivo. Assim, o subjetivismo enfatiza o individualismo metodológico, conceito primordial para se entender a tomada de decisão sob a ótica austríaca. Agregações são distorcidas, pois impedem que haja a percepção de vontades individuais em prol da vontade coletiva. Iorio (2011, p. 28) pontua que o termo sociedade é uma “abstração real”, porque ela existe, mas não possui vida própria; é um amontoado de desejos individuais compilados em um mesmo espaço.

O terceiro elemento de propagação são as ordens espontâneas. Resultado direto da ação humana, ocorrem de forma não proposital, tornando-se instituições utilizadas por todos e sujeitas às forças de mudança e adaptação. Os exemplos mais tradicionais são o sistema monetário e sua evolução, as diferentes linguagens e o mercado. As instituições anteriormente

citadas surgiram por necessidades dos povos antigos de melhorar sua situação, portanto através da ação criaram meios de melhorar sua condição. Como afirma Barbieri (2008), o mercado é visto como uma ordem espontânea que permite que os agentes superem o problema de coordenação devido à ausência de informação perfeita devido à dispersão da mesma sobre a gigante complexidade das circunstâncias que o envolvem.

2. A escola de *Public Choice*

A origem da Escola de *Public Choice* remete ao século XVIII, ao estadista, filósofo e matemático francês marquês de Condorcet e ao seu “paradoxo do voto”, o qual representa a intransitividade coletiva baseada no resultado das preferências individuais. Contudo, a origem mais recente da teoria da escolha pública pode situar-se em seis obras, hoje clássicas, escritas por economistas e um cientista político, nos finais da década de 1950 e década de 1960: Duncan Black, James Buchanan, Gordon Tullock, Mancur Olson, Kenneth Arrow e Anthony Downs e William Riker, como pontua Pereira (1997, p. 420).

A teoria da escolha pública pode ser definida como a aplicação de princípios econômicos para resolver problemas da esfera política. Esses problemas envolvem sistemas de votação, racionalidade do eleitor e motivações dos representantes políticos eleitos. A teoria da escolha pública vem sendo, desde a metade do século passado, a principal crítica teórica de outra corrente que fundamenta a intervenção do Estado na economia — a economia do bem-estar (*welfare economics*), que tinha como ponto central a intervenção governamental para acabar com as falhas de mercado – assume-se nesta perspectiva que o mercado não é capaz de gerar alocações eficientes por conta própria, portanto, há a necessidade de intervenção para corrigir essas distorções. A teoria da escolha pública aborda o ponto das “falhas de governo” e os limites da intervenção do mesmo.

3. Abordagem Neoclássica

A abordagem neoclássica propõe a ciência econômica como a ciência de alocação de recursos escassos para determinados fins, como afirma Robbins (1935, p. 16). O agente econômico é racional, detentor pleno das informações contidas no meio para a tomada de decisão alocativa e caracteriza-se por ser um maximizador individual de utilidade. Fazendo uma analogia ao fenômeno praxiológico da ação, reportado por Mises, enquanto neste o indivíduo age para aumentar seu grau de satisfação, o indivíduo maximizador de utilidade age para também para aumentar seu grau de satisfação. Tal grau pode ser quantificado não de maneira cardinal, mas de maneira ordinal, de forma que é possível classificar e ordenar diferentes ações, que geram diferentes níveis de utilidade. Esse agente tem o nome de *Homo economicus*, como caracteriza Mill.

O equilíbrio tem um papel importante na visão neoclássica. Desde modelos simples de oferta e demanda até modelos de equilíbrio geral, preconizados principalmente por Walras, até componentes como a “Caixa de Edgeworth”, ferramenta utilizada pelo economista homônimo para demonstrar situações de equilíbrio entre dois mercados, o conceito de equilíbrio é fundamental para a compreensão das formulações econômicas oriundas dos modelos

neoclássicos. Outro conceito importante é o da “eficiência de Pareto”, criado pelo economista franco-italiano Vilfredo Pareto e demonstrado em seu livro, de 1897, *Cours d'Économie Politique* ([PARETO, 1964](#)), tendo a formulação matemática sido feita em 1906. O “ótimo” de Pareto ocorre quando não é possível melhorar um agente sem piorar o outro. Após atingido o equilíbrio paretiano, só haverá ganho para um lado se necessariamente houver perda para o outro. Para uma determinada economia atingir a eficiência alocativa paretiana, será necessário que haja eficiência nas trocas, eficiência na produção e na sua diversificação. Dessa forma, tanto o lado da demanda quanto o lado da oferta estarão agindo de forma a maximizar sua utilidade, e usando o ferramental da caixa de Edgeworth, pode-se analisar o equilíbrio alocativo. O primeiro teorema do bem-estar, que pode obtido a partir do equilíbrio alocativo, afirma que se produtores e consumidores atuam de maneira competitiva e há um equilíbrio, então esse equilíbrio é Pareto eficiente ([FIANI, 1998](#), p. 11).

4. Estruturas de mercado

Dependendo da estrutura de mercado vigente, as condições de equilíbrio dar-se-ão de maneiras diferentes. Será explicitado a seguir que, conforme a estrutura de mercado é alterada, poderá haver diferentes pontos de equilíbrio para mesmas quantidades e preços, dada uma mesma estrutura de custos. Estes, por sua vez, na visão neoclássica, podem ser divididos em fixos e variáveis. Os fixos não dependem da quantidade produzida, enquanto que os custos variáveis dependem. São também divididos em unitários, médios e marginais. Os unitários relacionam-se ao custo de se produzir uma unidade, o médio envolve o custo total dividido pelo total da produção, e o marginal envolve o acréscimo de custo ao se produzir uma unidade a mais de um bem.

4.1 Concorrência perfeita

O ponto de partida será o modelo da concorrência perfeita. Neste modelo, há um número grande de ofertantes no mercado, de forma que individualmente cada ofertante não é capaz de alterar o preço de mercado. Em suma, como propõe Abreu ([2011](#), p. 26-35), as hipóteses do modelo de concorrência perfeita são:

- Grande número de ofertantes e demandantes, de modo que o preço de mercado não poderá ser afetado pela ação individual. Cada firma fornece apenas uma pequena parcela da produção total, portanto, o preço é dado. Diz-se que as firmas são *price-takers*, ou tomadoras do preço de mercado vigente.
- Não há diferenciação dos produtos. No mercado de um determinado bem, assume-se que o bem comercializado por diferentes firmas é o mesmo. Os bens de diferentes firmas são substitutos perfeitos.
- A informação está disponível de forma completa para todos os agentes.
- Há mobilidade total de entrada e saída do mercado. Não há barreiras substanciais que impeçam a participação de uma nova firma no mercado.

No curto prazo, se houver empresas auferindo lucro econômico positivo, haverá a sinalização para outras firmas de que há a possibilidade de ganhos neste mercado. Dada à inexistência de barreiras, haverá a entrada de firmas até que a possibilidade de obtenção de lucro econômico por parte das mesmas seja exaurido. Também pode haver firmas auferindo lucro econômico negativo, ou seja, prejuízo, no curto prazo. Haverá dessa forma uma sinalização de que há problemas em sua estrutura de custos. Diz-se que se uma firma auferir prejuízo no curto prazo, seu custo variável médio está acima de seu preço e, se essa condição permanecer a longo prazo, a firma será encerrada.

No longo prazo, o lucro econômico obtido pelas firmas é zero, e não há perda de excedente econômico no mercado. Utilizando referencial gráfico, no modelo de concorrência perfeita, a receita marginal é igual à curva de demanda individual das firmas, que por sua vez é igual ao preço. A curva de demanda de cada firma é perfeitamente elástica, pois as firmas não têm capacidade de alterar seus preços (hipótese de firmas *price-takers*). A curva de demanda do mercado é negativamente inclinada, pois conforme há aumento do preço do bem, uma quantidade menor será demandada. Raciocínio análogo é válido para a curva de oferta; ela é positivamente inclinada, pois a um preço maior, uma quantidade maior do bem será ofertada. O equilíbrio ocorrerá na intersecção entre a oferta de mercado e a demanda de mercado.

4.2 Monopólio

Os próximos tópicos são caracterizados por representarem diferentes tipos de concorrência imperfeita. O primeiro a ser destacado é o caso do monopólio, que representa a existência de apenas um ofertante. É fornecido um bem ou serviço que não apresenta substituto, e tal fato faz com que não haja concorrência por parte do ofertante. O preço cobrado será maior do que em concorrência perfeita, e o monopolista obterá lucros “extraordinários”. A curva de demanda é a mesma da concorrência perfeita, e o equilíbrio ocorrerá no ponto em que a receita marginal se igualar ao custo marginal. Não há uma curva de oferta de mercado, pois o monopolista produz levando em consideração o custo marginal e o formato da curva de demanda ([PYNDICK, 2010](#), p. 314).

A existência do monopólio gera uma perda de eficiência em comparação à concorrência perfeita. O preço praticado pelo monopolista será maior, a quantidade demandada pelos consumidores será menor e a perda de eficiência resultará em um ganho de excedente para o produtor e uma perda de excedente para o consumidor.

4.3 Oligopólio

O oligopólio traz como características a existência de um número limitado de ofertantes, produzindo bens que são substitutos próximos entre si. As firmas agirão de forma a ganhar mercado de suas concorrentes, mesmo sendo pequeno o número de competidores. A competição ocorre via quantidade ou via preço, podendo cada uma delas ser representada por diferentes modelos de oligopólio. Citando exemplos, há o Modelo de Stackelberg e Duopólio de Cournot ([VARIAN, 2003](#) p. 517-531). O equilíbrio no oligopólio depende da interação entre as firmas. Essa interação pode ser feita utilizando-se o ferramental da Teoria dos Jogos, tendo-se como um

exemplo uma firma líder agindo inicialmente, escolhendo sua quantidade a ser produzida, e a firma seguidora tomando sua decisão de produção após a líder agir (PYNDICK, 2010, p. 397).

4.4 Competição monopolística

É um tipo específico de estrutura de mercado, que mistura aspectos da concorrência perfeita com monopólio. Neste caso, a característica principal é que há competição em um determinado mercado devido ao fato de cada firma produzir um bem diferenciado. A diferenciação se dá através de características específicas de cada bem como aspectos físicos e especificidades técnicas. Essa proposição vai contra uma das hipóteses básicas da concorrência perfeita, que era a substituição perfeita entre os bens das diferentes firmas. Com isso, tem-se que os bens deixam de ser homogêneos. Devido à diferenciação, cada firma passa a ser monopolista de seu próprio bem transacionado. Há livre entrada e saída de firmas no mercado, com ausência de barreiras substanciais. As firmas escolhem o preço a ser cobrado pelo seu bem. Uma semelhança com o modelo da concorrência perfeita é que, no longo prazo, o lucro econômico é zero, portanto não há excedente restante. O preço cobrado pelas firmas será superior ao preço praticado na concorrência perfeita, assim como a quantidade produzida será inferior em comparação ao primeiro modelo explicitado. Há poder de mercado pelas firmas, mas o mesmo é pequeno, dado que o monopólio praticado pelos ofertantes limita-se ao seu produto comercializado. Portanto, não há lucros extraordinários no longo prazo.

4.5 Monopólio natural

Representa um tipo específico de monopólio. Neste caso, o custo fixo de uma firma é grande, o custo marginal é pequeno e o custo médio é decrescente, de forma que, quanto maior a produção, menor será seu custo. Nesse modelo, não é eficiente do ponto de vista econômico a existência de mais de um competidor em um determinado mercado, ou seja, o custo de uma única firma operando é inferior ao custo caso houvesse entrada de outras firmas.

Um aspecto convencional dessa estrutura de mercado é representar serviços de utilidade pública, mas não necessariamente públicos, como o serviço de esgoto de um município, serviços de transmissão de eletricidade e rodovias. No monopólio natural, a curva de custo médio encontra-se acima do ponto de intersecção entre a receita marginal e o custo marginal. Dessa forma, ao se estabelecer o equilíbrio na igualdade $CMG=RMG$, o monopolista incorreria em prejuízo. Para acabar com esse prejuízo, há duas possibilidades:

- Operar no ponto em que $CMG=RMG$, incorrer em prejuízo e receber um subsídio para neutralizar tal prejuízo.
- Operar no ponto em que $RMG=CME$ e produzir menos a um preço mais elevado.

5. Crítica de Hayek às estruturas neoclássicas

A principal crítica às estruturas neoclássicas é feita por Hayek. O tratamento dado pelo modelo da competição perfeita nada teria a ver com o que a competição de fato é, e as conclusões tiradas a partir do modelo tradicional neoclássico seriam utilizadas para a tomada de decisão

alocativa. A competição, na visão tradicional, dar-se-ia por firmas agindo de forma a acharem preços e quantidades de equilíbrio, eliminando todo o excedente econômico e resultando na maximização da utilidade dos demandantes e ofertantes. Hayek explicita a *Lógica Pura da Escolha*, processo que se dá pela classificação das possíveis ações individuais e sua inter-relação com os outros indivíduos de uma mesma sociedade, caracterizando um conjunto heterogêneo de possibilidades de cursos de ação. Os desejos individuais, colocados como argumentos na tomada de decisão, são o ponto de partida da mesma. As relações obtidas nessa análise são lógicas, sendo obtidas a partir de premissas verdadeiras e passando pelo processo racional da escolha. A primeira crítica direta à concorrência perfeita se dá pelo fato de o modelo neoclássico assumir que os planos de ação já estão dados, e cabe aos agentes econômicos apenas a alocação de seus recursos. Esse ponto remete diretamente à segunda crítica, que trata da questão do conhecimento. Quando se tem concorrência perfeita, assume-se que o conhecimento está presente na sociedade, de forma completa e única. No equilíbrio, aos preços e quantidades dados, os agentes deteriam o mesmo conhecimento e realizariam transações. Mas o conhecimento não pode ser mensurado nem mesmo agregado; cada indivíduo possui um plano de ação distinto único, que não pode ser misturado com outros planos de ação de diferentes indivíduos. A posição de equilíbrio estático, além de impossível devido ao que foi anteriormente dito, refletiria uma imagem instantânea de um único momento no tempo que representaria as preferências individuais. No instante seguinte, utilizando uma unidade de tempo tão pequena quanto se queira, os planos de ação individuais estão diferentes, e o equilíbrio no mesmo mercado em questão, para as mesmas quantidades e mesmos preços, deixaria de valer. A competição é um processo dinâmico de descoberta, um processo de formação de opinião. No processo de mercado, sob condições de incerteza genuína, a ação empreendedora dos indivíduos resulta em uma diminuição da incerteza anteriormente existente, e tal processo realça as capacidades de coordenação e cognição dos agentes ([IORIO, 2011](#), p. 31). Os pressupostos estáticos da concorrência perfeita anulam o dinamismo do processo de descoberta, e a mensuração das informações disponíveis, além de ser inviável devida à dinâmica de mudança, seria incompleta, pois não se pode mensurar a quantidade infundável de informações disponíveis na sociedade.

6. Crítica de Armentano aos neoclássicos

Armentano ([1978](#), p. 94-110) faz outra crítica sob a ótica austríaca do conceito neoclássico de monopólio. Inicialmente, assim como Hayek, ele critica a ideia de equilíbrio competitivo oriundo da competição perfeita. A competição pura, na qual as barreiras são inexistentes e firmas têm plena mobilidade para entrada e saída no mercado presume um ponto de equilíbrio estático, no qual para um dado preço e uma dada quantidade, todos os participantes desse mercado aceitam transacionar. A competição dessa forma deixa de existir, pois o equilíbrio faz com que a alocação não se dê mais sobre a forma de competição, dado que em tal preço e tal quantidade todos os agentes topam realizar transações. A competição perfeita anularia o termo “competição” do modelo. A segunda crítica, direcionada à estrutura monopolista, afirma que monopólios existem pois há restrição legal à entrada em um determinado segmento, fazendo com que haja somente um ofertante no mercado, segundo a teoria do Monopólio de

Mises (1963, p. 358). A restrição costuma ocorrer através da intervenção governamental em um mercado através de tarifas, quotas e licenças, e a condição de único ofertante faz com que o monopolista possa aumentar o preço de seu bem sem ter que se preocupar com uma eventual concorrência por parte de outro ofertante. Ainda segundo Mises, preços praticados por monopolistas são destruidores da supremacia do consumidor e representam a mudança de interesses dos participantes do mercado, consumidores, para os executores das leis que impedem a entrada de novos participantes no mercado (MISES, 1963, p. 371).¹

7. Setor aéreo

A aviação comercial recebeu seu grande marco regulatório a nível mundial após o Acordo de Chicago, realizado na cidade homônima em 7 de dezembro de 1944, e a partir desse acordo, além da instituição oficial do direito aeronáutico, houve grande preocupação em manter a proteção sobre os voos domésticos, causando às empresas redução da competição. Também foram definidas regras sobre o registro de aeronaves, utilização do espaço aéreo e a criação de acordos bilaterais entre países em geral e os Estados Unidos, sendo este o signatário principal do acordo. O Acordo resultou na criação da ICAO (*International Civil Aviation Organization*), agência ligada à Organização das Nações Unidas que estabelece padrões de segurança para a aviação civil a nível mundial, assim como o desenvolvimento de técnicas relacionadas à aviação e ao estímulo à atividade aeronáutica civil. A regulação na aviação norte americana se deu de forma intensiva até a década de 1970, após a contestação do modelo que era colocado em prática. Entre 1975 e 1978, o país experimentou uma liberalização intensiva do setor, com a liberdade tarifária voltando ao poder das empresas aéreas, bem como a escolha livre de rotas a serem realizadas pelas mesmas.

7.1 Aeroportos e regulação

A necessidade de regulação da aviação, especialmente de aeroportos, se dá devido ao fato de a maximização do bem-estar econômico dos agentes usuários de serviços aeroportuários não ocorrer de forma natural pelo mecanismo de mercado, portanto, os agentes não conseguirão, via mercado, gerar alocações Pareto-eficientes. A regulação de aeroportos tem também como objetivo a diminuição do poder de mercado exercido por um aeroporto sem concorrente próximo (aeroporto como monopolista cobraria um preço que seria superior ao custo marginal, auferindo lucro econômico positivo). Praticando poder de monopólio, haverá captura de excedentes (tanto do consumidor quanto do produtor) causando uma perda de peso morto, e a regulação funcionará como uma forma de maximizar o bem-estar social, aumentando os níveis de utilidade dos agentes e minimizando tal perda de peso morto. Mas, em cidades grandes como Londres e Nova York, há mais de um aeroporto que servem rotas semelhantes, porém as tarifas cobradas são diferentes, assim como custos de estacionamento no pátio de manobras diferentes valores cobrados pelos *slots*. Dessa forma, segundo Biggar (2012, p. 369-371)

¹ Podem ocorrer situações em que o monopólio não é causado por intervenção governamental, e sim por características geográficas e de recursos naturais. Ver Mises (1963, p. 364-373).

afirma que aeroportos maiores, com maior volume de tráfego de aeronaves e passageiros, receberão maior regulação em comparação a outros aeroportos dos arredores.

Outra possível forma de reduzir o peso morto seria através da discriminação de preços. Como pode ser encontrado em Varian (2003, p. 477-492) podem-se realizar tipos diferentes de discriminação e preços. Na discriminação de primeiro grau, ou discriminação perfeita de preços, o monopolista venderá diferentes unidades de seu produto a diferentes preços, dessa forma conseguirá captar todo o excedente disponível, fazendo com que um mercado com estrutura monopolista apresente características de um mercado em concorrência perfeita. A discriminação de preços de segundo grau faz com que o monopolista comercialize diferentes unidades de seu produto por diferentes preços, porém cada demandante que compra uma mesma quantidade pagará o mesmo preço. E a discriminação de preços de terceiro grau ocorre quando o monopolista cobra diferentes preços para diferentes pessoas, porém o preço de cada unidade para cada indivíduo de uma determinada categoria é o mesmo. Mesmo aeroportos com grande poder de mercado, utilizando discriminação de preços, podem diminuir a perda de eficiência devida ao peso morto, e a cobrança de diferentes preços pode ocorrer nos seguintes setores:

- i. Valores diferentes de taxa de utilização do pátio de manobras, área de estacionamento e pista de pouso variando do modelo de aeronave.
- ii. Valores diferentes cobrados para instalação e utilização do saguão do terminal aeroportuário para comércio. Kapp (2003) destaca as diferentes possibilidades de comércio que um aeroporto pode propiciar. Antes visto como somente um ponto de embarque e desembarque de passageiros e carga, ao longo do tempo foi adquirindo características que o tornam semelhante a um centro comercial.
- iii. Diferentes valores cobrados por empresas de serviços aeroportuários, manuseio de bagagem e usuárias das instalações disponíveis no aeroporto.
- iv. Valores diferentes cobrados para empresas aéreas distintas, dependendo da rota que utilizam.

7.2 Aeroporto: monopólio natural?

Camacho e Rodrigues (2014, p. 259) classificam aeroportos como monopólios naturais, pois além de gerarem elevados custos caso houvesse concorrência, não possuem substitutos próximos, ou seja, haveria a impossibilidade de competição entre aeroportos. Também, devido ao grande volume de custos irrecuperáveis (*sunk costs*), quanto maior a utilização de um aeroporto por parte dos passageiros, mais diluídos serão os custos em questão e menor será seu custo médio, outra característica comum a monopólios naturais, de acordo com a teoria neoclássica. A competição ocorreria nos espaços internos do terminal aeroportuário, para lojas e outras atividades comerciais.

Mas não há consenso na literatura sobre a definição de aeroportos como monopólios naturais. Starkie (2002, p. 63-72) aborda a questão do espaço físico para a construção de aeroportos concorrentes frente a outro já estabelecido. A terra é tida como um fator fixo, um montante dado de espaço físico disponível para ser utilizado. Em aeroportos grandes, o custo médio de expandir sua capacidade é crescente, pois dado o estoque fixo de terra, são necessárias

inovações de infraestrutura para projetos de expansão. Starkie afirma que aeroportos são bons exemplos da lei dos retornos decrescentes de escala, tendo como fator fixo a terra e fator variável a tecnologia. Naturalmente, o custo da área ao redor do aeroporto é um fator relevante, pois uma expansão exigirá que essa área seja utilizada. Um exemplo recente ocorreu em Atlanta, nos Estados Unidos. Para a construção da quinta pista do Aeroporto Internacional Hartsfield-Jackson, os gestores do aeroporto, em parceria com a prefeitura do município, compraram o terreno de um bairro residencial, levando o mesmo a ser desativado e desocupado para a construção da pista, no ano de 2006 ([AEROMAGAZINE, 2012](#)).

Diferentes empresas demandam diferentes aspectos de um aeroporto. Empresas que realizam voos de longa distância usualmente mantêm suas aeronaves em solo no intervalo entre voos. Durante esses intervalos, é feita a limpeza, abastecimento e eventual manutenção da aeronave. Pela duração deste tipo de voo, é mais comum a utilização de aeronaves maiores, os *wide bodies* ([BENKAR, 2004](#), p. 581), que costumam possuir refeições e serviços de entretenimento a bordo, fazendo com que haja cobrança embutida na tarifa por esses serviços. Empresas aéreas *low-cost*, porém, utilizam outra dinâmica de precificação e de estruturação de custos. Voando de ponto a ponto, abdicando do modelo de *Hub-&Spoke*, que centraliza os voos de uma empresa em um determinado aeroporto, e utiliza o mesmo como ponto centralizador de distribuição da malha aérea. Empresas *low-cost* utilizam aeroportos secundários para seus voos, cobram por serviços como marcação de assentos e refeições a bordo, e costumam possuir menos flexibilidade para remarcação de voos. Portanto, empresas aéreas com diferentes propostas precisam de serviços aeroportuários que permitam que sua proposta comercial seja posta em prática. Pelas restrições impostas pelo espaço físico limitado, custos médios não decrescentes e capacidade de competição para atender companhias aéreas com diferentes propostas, pode-se trocar, segundo Starkie (2002, p. 68), a ideia de aeroporto como monopólio natural pela ideia de aeroporto como sendo uma competição monopolística, dado um limite espacial previamente estabelecido. A competição se dará em um determinado espaço físico delimitado, com a competição podendo ocorrer via preços de tarifas ou via oferta de voos (destinos, diferentes companhias).

8. Competição imperfeita x regulação imperfeita: críticas à regulação

8.1 Crítica Austríaca (problema do conhecimento)

O argumento da EA sobre o mercado como processo funciona como contraponto à visão neoclássica, e também serve como crítica ao modelo de regulação utilizado pelos neoclássicos. Em modelos de oferta e demanda, o equilíbrio é alcançado quando preços e quantidades dos ofertantes e demandantes são correspondidos na ordem de grandeza. Se isso ocorre, diz-se que tal mercado está em equilíbrio. A crítica austríaca fundamenta-se na forma com que esse equilíbrio é atingido, e sua definição em si. Iorio (2011, p. 76-84) afirma que, para a EA, o mercado é um processo de permanentes descobertas, acertos e erros, sujeito à incerteza e diferentes tipos de choques externos. Os agentes coordenam seus planos de ação de acordo com as expectativas de lucro e, dado que as informações não estão disponíveis integralmente,

o mercado funcionará como uma ferramenta que unirá interesses dos demandantes aos interesses dos ofertantes.

A regulação presume que o regulador conheça o ponto no qual há ganho de eficiência econômica a partir de sua ação. Com isso, tem-se que o mercado é estático, e haveria possibilidade de ação por parte do regulador. A tarefa não parece fácil, pois se o regulador tivesse um conhecimento perfeito sobre quantidades e preços que uma firma deva praticar para atingir a eficiência, ele poderia apenas exigir que a firma produzisse um nível específico de produção a partir de um conjunto específico de insumos e vendesse essa produção a um preço estipulado. Mas a informação completa não está disponível para o regulador, portanto sua ação funcionará de forma a atrapalhar a ação coordenadora dos indivíduos no mercado. A regulação distorceria preços de mercado, e não se poderia prever como a ação reguladora se daria. Hayek atesta que a ciência econômica não seria capaz de fazer previsões baseadas em modelos empíricos semelhantes às ciências naturais, apenas propiciar o que ele chama de “previsões de tendência”. São previsões que possuem um caráter mais generalista de resultados possíveis, não sendo possível tomar como verdade desses resultados, verdades específicas para determinado indivíduo ou determinada circunstância. A regulação atrapalharia a capacidade empreendedora dos indivíduos atuantes no mercado de corrigir eventuais distorções causadas por estruturas vistas como não competitivas.

Rothbard (2009), utilizando outra linha de argumentação, critica a prática de preços de monopólio, oriundos da ação governamental que distorce tais preços. Para o autor, o único preço genuíno é o preço de mercado, existente na prática livre de transações. Firms, mesmo sendo monopolistas, agiriam de forma a igualar sua receita marginal ao seu custo marginal. O custo marginal é subjetivo; não leva em conta apenas os custos mensuráveis, mas também custos de oportunidade de emprego do tempo em outras atividades e da receita futura proveniente de tal atividade empreendedora.

8.2 Crítica da *Public Choice*

A resposta da *Public Choice* no problema da regulação será abordada em dois pontos distintos. O primeiro será baseado no artigo de Stigler (1971, p. 3-21). O questionamento a ser feito é: por que existe regulação em mercados e qual a sua finalidade? Uma possível resposta para tal questionamento é que a regulação funciona de forma a captar agências reguladoras, e a partir desse processo de captura são formadas políticas que favoreceriam os regulados, ou firmas que fossem complacentes com acordos ilícitos com membros governamentais responsáveis pela regulação. Uma das principais formas de se regular um mercado seria o controle à entrada, com a criação de barreiras legais que dificultariam o ingresso de novos competidores. Ato contínuo, a regulação criaria um mercado próprio, tornando a atividade burocrática uma nova forma de comércio, um novo mercado, que seria o mercado por regulação. Essa demanda por regulação passa pelos interesses políticos dos representantes em questão, e haveria a criação de mercados não produtivos oriundos de novas exigências burocráticas, criando-se assim o que é conhecido por *rent-seeking*, termo utilizado por Buchanan, Tollison e Tullock (1980). Certas regulações podem alterar características em um mercado devido às novas exigências para permanência no mesmo, e quanto mais detalhes e pormenores houver nessas exigências, menos concorrentes estarão dispostos a participar de um determinado mercado.

Sobre o modelo de captura, Peltzman (1976) elaborou um modelo no qual o regulador utiliza meios políticos para criar normas que favoreçam determinados grupos de interesse. Com isso, o preço praticado após a regulação ficaria distante caso não houvesse a intervenção. Peltzman conclui que há incentivos por parte dos representantes públicos a promover a regulação quando o preço está próximo daquele de concorrência perfeita ou de monopólio próximo ao que seria praticado, tendo-se como estrutura a concorrência perfeita. Quando o preço antes da regulação é próximo ao que seria praticado caso houvesse intervenção, não há necessidade ou mesmo vantagem para haver intervenção, pois a mesma não é isenta de custos, tanto políticos quanto financeiros. Nesse modelo, portanto, a regulação funciona como um meio para o representante público maximize sua utilidade individual em detrimento da perda de eficiência e subsequente perda de utilidade dos indivíduos “não políticos” da sociedade.

O segundo ponto, diretamente relacionado com o primeiro, relaciona falhas de mercado com falhas de governo. Sabe-se que há falhas na coordenação dos agentes no processo de mercado, mas também se sabe que há problemas quando ocorre a tentativa de correção dessas falhas por parte do governo. Em geral, os custos de se obter regulação são maiores que os benefícios obtidos ao se regular um determinado mercado, portanto, prefere-se que haja um problema de coordenação no mercado que poderá ser corrigido pela ação alocativa.

Transportando-a para o caso dos aeroportos, tem-se a promessa de subsídios para a construção de novos terminais e obras de infraestrutura como um todo como exemplo. Benefícios para possíveis incumbentes que tenham acordos com os entes reguladores são mais factíveis e funcionam como vantagem em processos de licitação.

Utilizando o exemplo da realidade brasileira nas rodadas de concessão que se iniciaram em 2011, teve-se o cuidado de impedir que uma candidata no leilão pudesse adquirir mais de um aeroporto. Com isso, foi estimulada uma competição *ex-ante*, ou seja, participariam do leilão as empresas que oferecessem os contratos mais lucrativos, eliminando concorrentes que fizessem as piores propostas.

Conclusão

A teoria econômica neoclássica continua sendo o pilar fundamental da ciência econômica moderna, mas notam-se diferentes abordagens para o mesmo problema, utilizando perspectivas de outras escolas de pensamento econômico. Neste trabalho, viu-se a perspectiva da Escola Austríaca e da Escola de *Public Choice* para o problema de regulação de aeroportos. A visão austríaca critica a ausência de conhecimento por parte do regulador, de forma que sua ação será tomada utilizando um pequeno referencial amostral, e com isso agindo de forma equivocada para determinar correções, via regulação, de imperfeições no mercado. A visão de *Public Choice* critica a benevolência do regulador, assumindo que este pretende, antes de melhorar a condição do mercado a ser regulado, aumentar sua própria utilidade, privilegiando determinados grupos de interesse.

Referências

- ABREU, Mariana Piaia. **Metodologia brasileira de análise de atos de concentração horizontal**: a perspectiva da Escola Austríaca vs. o Mainstream. 2011. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2011.
- AEROMAGAZINE. **Gigante ainda maior**. Disponível em: http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/gigante-ainda-maior_617.html. Acesso em: 22 nov 2018.
- ALONSO, Sérgio Roberto. Aviação brasileira: crise anunciada. **Correio Braziliense**, Brasília, 2003.
- ARMENTANO, Dominick T. A critique of neoclassical and Austrian monopoly theory. **New Directions in Austrian Economics**. Kansas City: Sheed Andrews and McMeel, 1978.
- BAIRD, Charles W. The Economics of Time and Ignorance: a Review. **The Review of Austrian Economics**, v. 1, n. 1, 1987.
- BARBIERI, Fabio. O ressurgimento da escola austríaca e a teoria de processo de mercado. **Revista Econômica**, v. 10, n. 2, 2008.
- BIGGAR, Darryl. Why regulate airports? A Re-examination of the Rationale for Airport Regulation. **Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)**, v. 46, n. 3, 2012.
- BENKARD, C. Lanier. A Dynamic Analysis of the Market for Wide-Bodied Commercial Aircraft. **The Review of Economic Studies**, v. 71, n. 3, 2004.
- BUCHANAN, James M.; TOLLISON, Robert D.; TULLOCK, Gordon. **Toward a Theory of the Rent-Seeking Society**. Texas: Texas A&M Univ. Press, 1980.
- CAMACHO, Fernando Tavares; RODRIGUES, Bruno da Costa Lucas. Regulação econômica de infraestruturas: como escolher o modelo mais adequado?. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, n. 41, 2014.
- DEQUECH, D. Neoclassical, mainstream, orthodox, and heterodox economics. **Journal of Post Keynesian Economics**, v. 30, n. 2, 2007.
- DIAS, Marco Antonio. James Buchanan e a “Política” na escolha pública. **Revista Estratégica**, v. 10, n. 1, 2013.
- DILorenzo, Thomas J. The Myth of Natural Monopoly. **The Review of Austrian Economics**, v. 9, n. 2, 1996.
- FIANI, Ronaldo. **Teoria da regulação econômica**: estado atual e perspectivas futuras. Teoria Política e Instituições de Defesa da Concorrência, 1998.
- GONÇALVES, Sandro Silva. **Modelos de exploração do mercado de aeroportos no Brasil**. Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, Brasília, 2010.
- HAYEK, Friedrich August. The use of knowledge in society. **The American economic review**, 1945.
- IORIO, Ubiratan Jorge. Ação, Tempo e Conhecimento. **MISES: Interdisciplinary Journal of Philosophy, Law and Economics**, v. 3, n. 2, 2015.
- IORIO, Ubiratan J. Falhas de mercado versus falhas de governo. **Direito Administrativo em Debate**, Rio de Janeiro, 2008.
- KAHN, Alfred E. Surprises of Airline Deregulation. **The American Economic Review**, v. 78, n. 2, 1988.
- KAPP, D. C. **Aeroportos privatizações**: proposta de privatização aeroportuária para o Brasil. Rio de Janeiro: DAC, 2003.

- MUELLER, Bernardo. Regulação, informação e política: uma resenha da teoria política positiva da regulação. **Revista Brasileira de Economia de Empresas**, v. 1, n. 1, 2013.
- MILL, John Stuart. **On Liberty**—Ed. Alexander. Broadview Press, 1999.
- MISES, Ludwig Von. **Human Action**. Connecticut: Yale University Press, 1963.
- O'DRISCOLL JR, Gerald P.; RIZZO, Mario J. **The Economics of Time and Ignorance**: With a New Introduction. Londres: Routledge, 2002.
- OLIVEIRA, Alessandro V. M. **Performance dos regulados e eficácia do regulador**: uma avaliação das políticas regulatórias do transporte aéreo e dos desafios para o futuro. Brasília: IPEA, 2007.
- PARETO, Vilfredo. **Cours d'économie politique**. Paris: Librairie Droz, 1964.
- PELTZMAN, Sam. Toward a more general theory of regulation. **The Journal of Law and Economics**, v. 19, n. 2, 1976.
- PEREIRA, Paulo Trigo. A teoria da escolha pública (Public Choice): uma abordagem neoliberal?. **Análise Social**, v. 32, 1997.
- POSNER, Richard A. Natural monopoly and its regulation. **Stan. L. Rev.**, v. 21, 1968.
- PINDYCK, Robert S.; RUBINFELD, Daniel L. **Microeconomia**. Londres: Pearson, 2010.
- ROBBINS L. **An Essay on the Nature and Significance of Economic Science**. London: MacMillan, 1935.
- ROTHBARD, M. N. **Man, Economy, and State with Power and Market**. Auburn: Ludwig von Mises Institute, 2009.
- SILVA E MEIRELLES, Dimária. Teorias de mercado e regulação: por que os mercados e o governo falham? **Cadernos EBAPE BR**, v. 8, n. 4, 2010.
- SILVEIRA, Fernando Lang. A metodologia dos programas de pesquisa: a epistemologia de Imre Lakatos. **Caderno catarinense de ensino de física**. Florianópolis, v. 13, n. 3, 1996.
- STARKIE, David. Airport regulation and competition. **Journal of air Transport management**, v. 8, n. 1, 2002.
- STIGLER, George J. The theory of economic regulation. **The Bell journal of economics and management science**, 1971.
- TULLOCK, Gordon; SELDON, Arthur; BRADY, Gordon L. **Falhas de governo**: uma introdução à teoria da escolha pública. Rio de Janeiro: Instituto Liberal, 2005.
- VARIAN, H. R. **Microeconomia-princípios básicos**. São Paulo: Elsevier Brasil, 2003.
- VON MISES, Ludwig. **The ultimate foundation of economic science**. Indiana: Liberty Fund, 2012.
- ZANELLA, Fernando Caputo. O mercado como processo: a abordagem austríaca. **Análise Econômica**, v. 11, n. 19, 1993.

RECEIVED DATE:17/04/2019
APPROVED DATE:24/04/2019