

RELATÓRIO HOOVER

O Grande Govêrno

Pode êle funcionar eficientemente?

SÍNTESE EXTRAÍDA
DO SUPLEMENTO DE "FORTUNE"
MAIO DE 1949

(Tradução de Espírito Santo Mesquita)
(continuação)

Uma síntese dos relatórios parciais da COMMISSION ON ORGANIZATION OF THE EXECUTIVE BRANCH OF THE GOVERNMENT.

(V PARTE)

OS CORREIOS

O Departamento dos Correios explora um dos maiores setores de atividades do mundo. Arrecada anualmente \$1,3 bilhões de dólares ou mais, emprega 500.000 pessoas, mantém 42.000 agências, possui 10.000 caminhões e ocupa 24.000 prédios. Em 1947 fêz entrega de 37 milhões de volumes postais (cartões e objetos diversos), concluiu cêrca de 800 milhões de transações em dinheiro (vales, registrados com valor, reembolso, etc.). Despende anualmente dezenas de milhões com transportes por estrada de ferro, por mar, ar e estradas de rodagem. Os quatro milhões de pessoas que possuem contas no *Postal Savings System* (1) mantêm nos correios um depósito que atinge a importância de \$3,4 bilhões de dólares.

Para operar essa imensa emprêsa — geralmente com prejuízos — o Departamento conta apenas com uma estrutura obsoleta e supercentralizada e tem que enfrentar, além disso, sérios embaraços resultantes de uma confusão de leis, regulamentos e tradições desatualizadas.

O seu sistema de calcular as taxas que deve cobrar é inadequado; estas taxas não aumentaram em escala proporcional à do aumento do custo de seus serviços. Além disso, elas implicam hoje numa verdadeira negação de facilidades a certos grupos.

A ambição entre o pessoal do Departamento é, por outro lado, desestimulada e a eficiência reduzida por causa da escolha, pelo critério político, dos seus agentes. Trabalha, o Departamento dos Correios, com um orçamento, uma dotação e uma contabilidade que não são adequados a uma atividade do vulto e da natureza da que desempenha.

O *deficit* dos correios era, em 1947, de \$263 milhões. Elevou-se em 1948 para \$310 e atingirá, provàvelmente em 1949 os \$500 milhões.

ITENS

- Custa aos Correios cêrca de 2½ centavos a impressão e entrega ao respectivo destino de um cartão postal de um *penny* — "a carta dos pobres". Dos 3.3 bilhões de cartões distribuídos pelos Correios em 1947, cêrca de 85 por cento foram usados para fins de negócios.

- Os Correios poderão fazer um maior uso dos equipamentos mecânicos para seus trabalhos. Via de regra, está à míngua de aparelhos e máquinas de tôda a espécie e a maioria dos que possui é obsoleta.

- A idade média dos veículos a motor do Departamento é de quinze ou mais anos.

(1) Sistema de Caixas Econômicas Postais.

• O Departamento trabalha sujeito a cinquenta e oito dotações diferentes. A possibilidade de transferência de fundos de uma para outra é, porém, reduzidíssima. Resultado: nenhuma agência pode ser administrada como se fôsse uma unidade fiscal; seus vários grupos de servidores e seus vários serviços devem ser tratados como se não tivessem nenhuma relação uns com os outros.

• As leis e regulamentos a que os Correios estão sujeitos enchem 900 páginas impressas.

• Como é um monopólio, o Departamento dos Correios não é obrigado a se ajustar aos padrões e normas que são produtos da concorrência. Pouco se esforça no sentido de descobrir o que o público pensa de seus métodos, serviços e taxas ou de determinar quais os novos serviços que seriam do agrado popular.

RECOMENDAÇÕES

1. O Diretor-Geral dos Correios é, por tradição, o presidente do Comité Nacional do partido a que pertence. E' preciso que êsse diretor não mais seja uma autoridade partidária. Deve, além disso, ser aliviado de encargos de caráter executivo de importância insignificante a fim de poder se dedicar às atividades de orientação do Departamento.

2. O chefe executivo do Departamento dos Correios deve ser um indivíduo experiente em administração. Deve ser, de preferência, um funcionário postal de carreira e que terá o título de Diretor dos Correios.

3. O Departamento dos Correios deve ficar livre da interferência da política, abolindo-se, para isso, o dispositivo segundo o qual a nomeação de seu Diretor-Geral deve ser confirmada pelo Senado.

4. Um conselho nacional de sete membros que representem as várias camadas do povo (membros êstes que deverão trabalhar em horários extraordinários e não com tempo integral de expediente), deve ser criado e incumbido de dar ao Departamento pareceres sôbre questões de métodos de trabalho e orientação.

5. Relativamente às questões de política pública e para efeito de divulgação e informação, o Congresso deve continuar a determinar as taxas a serem cobradas pela correspondência postal de primeira classe até a de quarta, inclusive a aérea. O Diretor-Geral do Departamento dos Correios deve, porém, ser investido de autoridade para fixar as taxas para os registrados, os vales postais, os cartões, as entregas especiais e os reembolsos, de modo a tornar cada um dêsses serviços auto-suficiente. Tomando por base as estimativas de 1948, isto viria aumentar as rendas dos Correios em cerca de 113 milhões de dólares por ano.

6. E' de grande conveniência que se subvençione as companhias aéreas e de transportes marítimos que servem aos Correios. A importância dessas subvenções deve ser posta à disposição dos correios e deve sair de uma dotação retirada dos fundos provenientes dos impostos em geral, não devendo, pois, ser cobrada à clientela do Departamento como se faz, atualmente, por meios indiretos.

DEPARTAMENTO DO TRABALHO

O Departamento do Trabalho ainda possui funcionários de alta categoria em número igual ao de outros departamentos cujas despesas e números de servidores são cem vezes maiores.

Nos últimos dez anos, porém, um Congresso desconfiado restringiu suas atribuições e sua autoridade. O *U. S. Employment Service* passou para a *Federal Security Agency*, em 1939; o *Immigration and Naturalization Service* para o Departamento da Justiça, em 1940; o *Children's Bureau* (exceto no que dizia respeito ao trabalho de menores) para a *Federal Security Agency*, em 1946, e as atividades de conciliação para um *Federal Mediation and Conciliation Service*, em 1947 (2).

Conseqüentemente, a Comissão observa, com notável constrangimento: "o Departamento perdeu muito de sua significação". A Comissão acredita que a eficiência governamental será fatalmente promovida se a antiga importância dêsse Departamento fôr restaurada, transferindo-se para êle algumas repartições atualmente subordinadas a

outros departamentos. Entre estas repartições estão a *Federal Security Agency's*, o *Bureau of Emigration* (compensação para os servidores do Governo Federal e outros) e o *Bureau of Employment Security* (3) (serviço de emprêgo federal-estadual e compensação por desemprego). O Departamento deve também se encarregar do trabalho de revisão dos contratos firmados pelo governo a fim de ajustá-los aos padrões que regulam as questões relativas ao trabalho.

A recomendação mais discutida da Comissão foi a de que o Departamento do Trabalho deve se encarregar, também, da *Selective Service Administration* (4). Devido ao fato de o Congresso estar debatendo na ocasião uma política trabalhista que afetaria a todos, a Comissão absteve-se de fazer sugestões quanto à subordinação do *Federal Mediation and Conciliation Service*, do *National Mediation Board* e do *National Labor Relations Board* (5).

(3) Bureau de Compensação, da *Federal Security Agency*, e Bureau de Seguro de Emprêgo.

(4) Administração do Serviço Seletivo.

(5) Serviço Federal de Mediação e Conciliação, do Conselho Nacional de Mediação e do Conselho Nacional das Relações do Trabalho.

(2) Serviço de Emprêgo dos Estados Unidos, Agência de Seguro Federal, Serviço de Imigração e Naturalização, Bureau das Crianças e Serviço Federal de Mediação e Conciliação.

DEPARTAMENTO DO COMÉRCIO

Quando a Comissão estudou o setor que estêve sob as ordens de Hoover quando foi membro do Gabinete Presidencial, ela descobriu que a necessidade mais premente era fundir todos os serviços de transportes do govêrno. Observou, com orgulho, o vasto sistema de transportes dos Estados Unidos: 227.000 milhas de estradas de ferro; 1.500.000 milhas de estradas pavimentadas para 40 milhões de veículos a motor; 100.000 milhas de linhas aéreas internas e 179.000 de linhas aéreas internacionais; 6.000 aeroportos; 27.000 milhas de cursos fluviais navegáveis; 50.000 navios de alto mar e 142.000 milhas de oleodutos ou de condutores de gás.

O govêrno americano muito tem feito para desenvolver êste sistema arterial da economia do país. Nos últimos trinta anos, despendeu cêrca de 30 bilhões de dólares e no ano fiscal de 1949 gastará pelo menos \$1.2 bilhão a mais com os seguintes serviços: 1) subvenção para construções ferroviárias, empréstimos a emprêsas ferroviárias em má situação financeira e assistência em matéria de reorganização; 2) dragagem de rios, portos e construção de canais; 3) subvenção à grande maioria de companhias de marinha mercante, exploração de outras e um grande número de auxílios à navegação; 4) subvenção às emprêsas de navegação aérea, criação de linhas aéreas, campos de pouso, etc.; 5) auxílios para atender à continuação de estradas de rodagem; 6) pesquisas em todos êsses campos.

Em todos os setores do govêrno sempre há, porém, uma pessoa competente ou obrigada a tratar das questões de transporte; a estudar todos os aspectos do problema das correntes e instáveis necessidades de transportes do país, a fim de determinar se o bilhão de dólares anuais do Estado está sendo gasto no interêsse do público. O Departamento do Comércio tinha, de início, êsse objetivo. Mas, conforme novas formas de transporte foram surgindo, suas incumbências foram indiscriminadamente divididas com um grande número de diferentes departamentos e órgãos pú-

blicos, a maioria dos quais só se interessa por um setor ou aspecto do problema. Resultado: duplicação perdulária e falta de planejamento unificado para as necessidades do país em tempo de paz e de guerra.

Alguns dos serviços de transportes do govêrno foram delegados a órgãos reguladores não integrados na estrutura dos ministérios, como a *Interstate Commerce Commission* e a *U. S. Maritime Commission* (6). A Comissão Hoover acha absurdo que um único órgão deva ser encarregado de realizar o trabalho de 1) juiz da partida e 2) componente ou chefe da equipe em jôgo!

RECOMENDAÇÕES

1. A *Interstate Commerce Commission*, a *Maritime Commission* e o *Civil Aeronautics Board* (7) devem continuar exercendo suas funções reguladoras. Mas suas atividades de execução ou promoção devem ser transferidas para o Departamento do Comércio. Transferidos, inteiramente, devem ser, também, o *National Advisory Committee for Aeronautics* (independente), a *Public Roads Administration* (*Federal Works Agency*), o *Office of Defense Transportation* (*Executive Office of the President*), a *Coast Guard* (Departamento do Tesouro) e, possivelmente, algumas atividades que interessam o setor de marinha mercante e que são agora desempenhadas pelo *Bureau of Customs* (Departamento do Tesouro). (8)

(6) Comissão de Comércio Interestadual, Comissão Marítima dos Estados Unidos.

(7) Conselho de Aeronáutica Civil.

(8) Comité Consultivo Nacional de Aeronáutica, Administração das Estradas Públicas (Serviço de Obras do Govêrno Federal), Serviço de Transportes de Defesa (Gabinete Executivo do Presidente), Guarda Costa, Bureau de Alfândegas.

(continua).

* * *

“Se quiséssemos definir à maneira clara e simples com que Henri Fayol definiu Administração, poderíamos dizer que documentar é: pesquisar, coletar, classificar, catalogar, conservar e informar.” — (SYLVIO CORRÊA DE AVELLAR, in *Revista do Serviço Público*, outubro de 1949).

* * *

“E’ graças à documentação que conhecemos o passado, que registramos o presente e registraremos o futuro E’ por meio dela que registramos as normas de vida, que conhecemos o futuro mediante essas normas estabelecidas. E’ através da documentação que os Estados podem subsistir.” — (SYLVIO CORRÊA DE AVELLAR, in *Revista do Serviço Público*, outubro de 1949).