Da lenta circulação postal no "Arquipélago Brasil" à integração logística do território: o papel estratégico dos Correios na geopolítica e na integração do território

Roberto França da Silva Junior
roberto.franca@unila.edu.br

Polianna Teixeira Olegário
poliolegario@gmail.com

Resumo

As modificações técnicas dos Correios e as transformações sociais, políticas e econômicas ao longo do século XX permitiram sua franca expansão no território brasileiro e o aumento dos fluxos materiais e informacionais, profundamente articulados com o desenvolvimento dos sistemas de movimento e de engenharia. Atualmente, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) possui alta competência logística para articular uma grande rede de agências e serviços. Essa condição de uso corporativo do território dá vantagens competitivas aos Correios, efetivadas por meio de uma solidariedade organizacional entre o setor público e o setor privado. Daí os serviços terceirizados constituírem a variável particular dos Correios nos anos 2000, pois aliam interesses públicos e privados na ampliação da mais-valia social. Diante da problemática enunciada, analisaremos a integração do território nacional a partir dos serviços postais, cuja rede é comandada diretamente pelo Estado Nacional. Estamos pensando o poder organizacional das empresas públicas, que comprovam a eficiência de gerenciamento estatal, pois em meio a um período de crise é necessário relembrar os estragos causados por políticas favoráveis às privatizações de serviços e bens públicos.

* * *

PALAVRAS-CHAVE: Correios, técnica, norma, logística territorial, uso corporativo do território, integração do território brasileiro.

Introdução

> O Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior (SANTOS, 2009 p. 29).

A logística emerge como variável ascendente do processo de globalização, desde o fim da década de 1960, e se dissemina como instrumento *sine qua non*. Emerge como técnica, norma e atributo da competitividade (e também ideologia), decisiva para a fluidez territorial, custos de movimentação de mercadorias, formação de redes logísticas e escolhas locacionais (logística territorial).

O franco desenvolvimento das Tecnologias da Informação e Comunicações (TIC) nos Estados Unidos possibilitou uma nova relação entre transporte e comunicações, que resultou na invenção da logística corporativa, contribuindo para mudanças nos processos de circulação. Deste modo, a logística é uma forma histórica de circulação que altera substancialmente o processo de realização do valor das mercadorias.

Destarte, o surgimento da logística corporativa está situada historicamente na década de 1960, quando pesquisadores das escolas de negócio dos Estados Unidos atribuíram este nome para o conjunto de novas estratégias e planejamento acerca da circulação. A logística, portanto, seria gestão dos fluxos de transporte e armazenagem, "em separado", da produção de mercadorias *stricto sensu*. Portanto, não existem "revoluções logísticas" ao longo da história, mas, revoluções no processo de circulação, pois a logística corporativa surgiu no Século XX, conforme demonstrado amplamente em Silva Junior (2009). A base da logística e seu diferencial são as TIC, que, inclusive, são a base técnica da constituição do meio técnico-científico-informacional.

Considerando esses apontamentos, os Correios se inserem na lógica do desenvolvimento técnico-normativo global, e tem importante contribuição para o processo de integração do território brasileiro. Considerando a escalada do meio natural ao meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1994), podemos periodizar a relação entre território e Correios a partir de quatro períodos:

1. Arquipélago econômico, circulação não-mecanizada e processo de normatização dos Correios (1663 a 1929) [meio natural];

2. Integração incipiente do território, mecanização da circulação e expansão dos serviços postais para todas as macrorregiões (1930 a 1969) [meio técnico];

3. Integração postal das regiões brasileiras e expansão da telegrafia para todas as macrorregiões (1970 a 1989) [Criação do Sedex em 1982] [meio técnico-científico];

4. Integração logística do território brasileiro (Década de 1990 até 2016) [meio técnico-científico-informacional].

Durante a elaboração, consideramos que períodos não são compostos apenas por uma variável, mas por um conjunto de variáveis (SANTOS e SILVEIRA, 2006). Destarte, consideramos as técnicas, normas e uso do território pelos Correios. A velocidade é a variável "liga" para compreender as transformações da circulação e da logística desta empresa, que embora seja técnica, é principalmente geopolítica.

Segundo Milton Santos (2001, p. 121-122), a velocidade se constitui como ideologia, a partir da ideia de que a velocidade é um "dado irreversível na produção da história", apesar de apenas uma "minoria" (algumas firmas e instituições) ser rápida (uso de máquinas voltadas para este fim). Portanto, "graças à impostura ideológica, o fato da minoria acaba sendo representativo da totalidade, graças exatamente à força do imaginário". Para o autor, a utilização da velocidade torna-se "duplamente um dado da política e não da técnica", pois mostra dois lados da situação, uma escolha intencional que se relaciona com o poder dos agentes e uma "legitimação dessa escolha, por meio da justificação de um modelo de civilização".

Historicamente, os Correios nacionais se constituíram como instrumentos fundamentais da estrutura dos Estados. Por meio dos serviços postais, o Estado, desde a colônia, passando pelo império, até os dias de hoje estabeleceu-se em território nacional, proporcionando a ligação entre os mais longínquos lugares. Assim, consideramos que os Correios estabelecem um papel estratégico e geopolítico, já que através destes foi historicamente possível obter informações sobre os recursos populacionais que estão sob a soberania estatal[1].

De acordo com Raffestin (1993, p. 202), as comunicações são sinônimo de transferência de informações, pois "toda estratégia integra a mobilidade e, por consequência, elabora uma função circulação – comunicação". Trata-se, portanto, de uma "função de poder", pois a circulação estabelece sua ordem sendo uma "imagem do poder". E aqui encontramos o sentido de estudar a organização dos Correios no território brasileiro, pois, por meio desta é possível analisar a articulação histórica do poder corporativo sobre administração estatal, reafirmando as assimetrias regionais originárias da formação socioespacial.

1 "Geograficamente, a informação é o instrumento, o corpo de conhecimentos, que se tem de uma dada realidade territorial, no lugar (tempo-espaço) social" (GERTEL, 1997, p. 69).

A partir da criação dos Correios em 1663 como instrumento da colonização da *Terra Brasilis,* depois com a criação da Administração Geral dos Correios (1798), passando pelo Departamento de Correios e Telégrafos (1931) até a atual Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), esta instituição sempre controlou os fluxos materiais e imateriais no território, exercendo dominação e controle sobre a população, seja sob os fluxos burocráticos do próprio Estado, de empresas ou simples correspondências familiares. Assim sendo, o setor de transporte de informações e ideias (e posteriormente mercadorias) do Estado nacional brasileiro sempre se responsabilizou seja pelos serviços postais, seja pela telegrafia e, mais recentemente, por uma gama de serviços de telecomunicações, transporte e logística.

Para que essa complexa circulação se realize, é necessário articular meios de transportes (sistemas de movimento), fixos (sistemas de engenharia) e normas, visando diminuir as distâncias e custos. Por esta articulação demandar organização efetiva em território nacional, os Correios realizam a circulação material focando nos serviços postais, deixando os telégrafos sob o comado de diretoria específica. Assim sendo, existe uma separação entre serviços telegráficos e serviços postais, logo, os fluxos e receitas de ambos são separados desde 1931.

Para a realização da pesquisa foram utilizados dados e informações dos "Anuários Estatísticos do Brasil" (do IBGE) e da ECT. A partir desses elementos e com base no campo teórico apresentado, objetivamos analisar as reestruturações técnicas e normativas que conduziram os Correios a contribuírem para o processo de integração nacional e internacional. Para uma explicação mais coerente fizemos uma periodização da relação entre os Correios e o território, analisando como o sistema de comunicações desta empresa auxiliou no processo de integração territorial promovendo a circulação da informação nos mais distantes lugares e, atualmente promovendo uma logística territorial com base em topologia no padrão corporativo. Este mais recente empreendimento dos Correios é o principal foco de nossa discussão aqui.

Os três períodos que antecedem a integração logística do território no meio técnico-científico-informacional

Território arquipélago e meio natural: circulação não mecânica e processo de normatização dos Correios (1663 a 1929)

Conforme a epígrafe que abre este artigo, "o Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior"

(SANTOS, 2009 p. 29). Muito provavelmente os Correios sejam a principal instituição articuladora do território, junto com a Administração Tributária[2]. Entretanto, o movimento dos Correios era lento, pois a circulação da informação promovida por essa empresa dependia de lentos transportes, ou seja, comunicações e transportes tinham o mesmo tempo de circulação. Para informar qualquer coisa à distância, era necessário o uso de técnicas de transportes, utilizando o próprio corpo dos homens ou animais, jangadas entre outros. Posteriormente vieram as ferrovias, que seriam uma grande revolução, mas não integravam todo o país. Nos primeiros trinta anos do Século XX também surgiram os automóveis, mas não estavam em todas as cidades.

Dos anos de 1663 a 1929, os serviços postais criaram normas institucionais e territoriais, procurando articular o território brasileiro na transição entre o *meio natural* e o *meio técnico*. Destarte, "utilizando novos materiais e transgredindo a distância, o homem começa a fabricar um tempo novo" (SANTOS, 2006, p. 158). Nesse período, ocorreram mudanças territoriais importantes, tais como a vinda da família real portuguesa, a instalação da sede do Império português no Rio de Janeiro e a interiorização dos serviços postais.

Com a vinda da família real, o setor postal foi regulamentado e as Administrações Provinciais foram instauradas. Mais tarde, essas administrações seriam chamadas de Diretorias Regionais.

A interiorização dos serviços postais ocorreu a partir da Proclamação da República (1889), fazendo dos Correios uma instituição geopolítica do moderno Estado nacional brasileiro. Essa interiorização se deu pela implantação de rede telegráfica e pela expansão da urbanização, que "atinge sua maturidade, no século XIX, e no XX adquire as características com as quais a conhecemos hoje" (SANTOS, 2009, p. 22). Aqui os Correios ampliaram tanto sua infraestrutura, mediante seus serviços, como os objetos postais transportados, que já não são apenas restritos às cartas. Iniciam-se, nesse período, os serviços de vales postais, emissão de selos, serviços de encomendas internacionais e o telégrafo.

Integração incipiente do território e meio técnico: mecanização da circulação e expansão dos serviços postais para todas as macrorregiões (1930 a 1969)

Durante os anos de 1930 a 1969, a industrialização por substituição de importações e a constituição dos macrossistemas técnicos de transporte e energia alteraram profundamente o processo de integração territorial, dinamizando as

2 Primeiro foram as Provedorias da Fazenda Real (1534), depois foi o Erário Régio (1770) e as Mesas de Renda (1832). Estas últimas já sob o controle do recém-criado Ministério da Fazenda (1824).

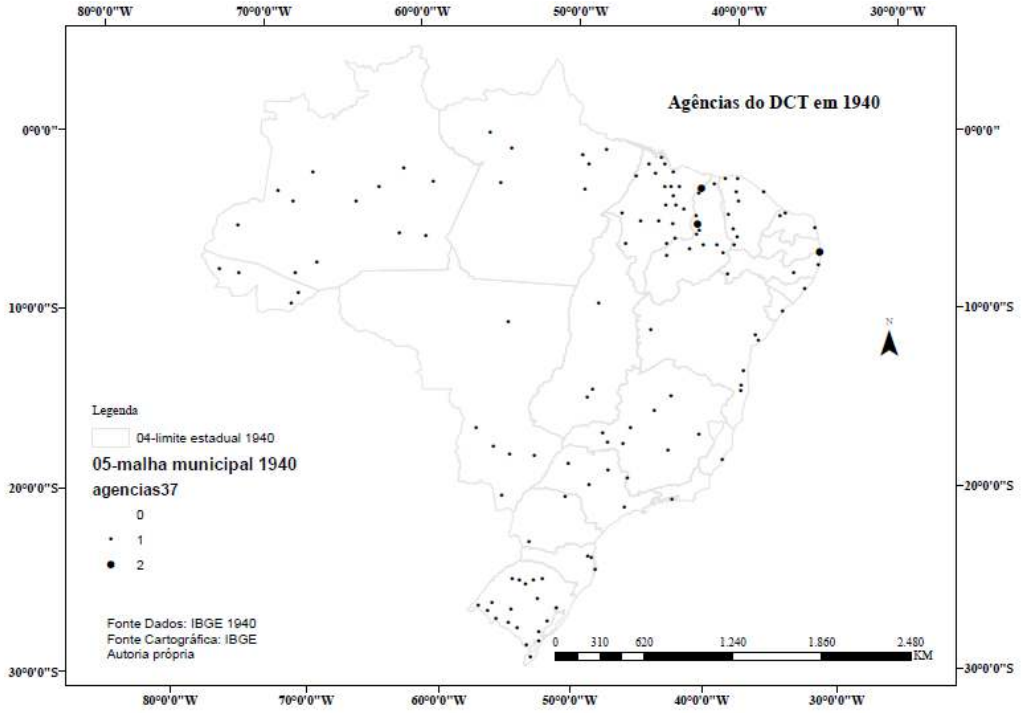
relações socioeconômicas e intensificando a circulação. Segundo Araújo (2000, p. 73), o processo de industrialização, comandado pela demanda interna foi "montando pontes" nesse antigo arquipélago. Foi soldando a dinâmica regional brasileira, sobretudo na sua fase mais recente, quando a acessibilidade criada pela infraestrutura de transportes e de comunicações se justapôs ao avanço do movimento acelerado de oligopolização das empresas públicas (grandes estatais) e privadas (grandes grupos nacionais e transnacionais).

Nesse contexto foi criado, em 1931, o Departamento de Correio e Telégrafos (DCT). Com esse departamento, o Estado passava a ter o domínio e controle direto da ditadura de Getúlio Vargas, que governou o país em sua primeira passagem pela presidência da República por 15 anos (3 de novembro de 1930 a 29 de outubro de 1945). Esta situação perduraria durante todo o primeiro governo Vargas até dezembro de 1945, quando José Linhares, então presidente interino, decretou a autonomia técnico-administrativa do DCT[3].

Ao equipar o território de infraestruturas telegráficas e de transporte, o Estado nacional, motivado por mudanças internacionais, possibilitou maior mobilidade da informação unidades administrativas e pessoas. Ao mesmo tempo, ampliou-se o conhecimento do Estado sobre o território. Novas técnicas de entrega foram criadas através de serviços de correspondência expressa, entrega de jornais, manuscritos, amostras, cobrança de títulos, telegramas e transmissões radiotelefônicas. A distribuição das agências demonstrava a preocupação geopolítica do Estado em ocupar as fronteiras e integrar as regiões, conforme mapa abaixo (Figura 1).

3 Decreto-lei n. 8.308, de 6 de dezembro de 1945, que "dispõe sôbre a autonomia técnico-administrativa do Departamento dos Correios e Telégrafos e dá outras providências". De acordo com o Art. 1º, o "Departamento dos Correios e Telégrafos, órgão integrante do Ministério da Viação e Obras Públicas, passará a funcionar com autonomia técnico-administrativa, observadas as limitações estabelecidas neste Decreto-lei".

Figura 1. Topologia do DCT em 1940 através de suas agências.



A distribuição das agências do DCT nada lembra qualquer topologia contemporânea, que geralmente aponta elevadas concentrações de determinado tipo de empresa pública ou privada, infraestrutura, população etc. nas regiões Sul e Sudeste do Brasil.

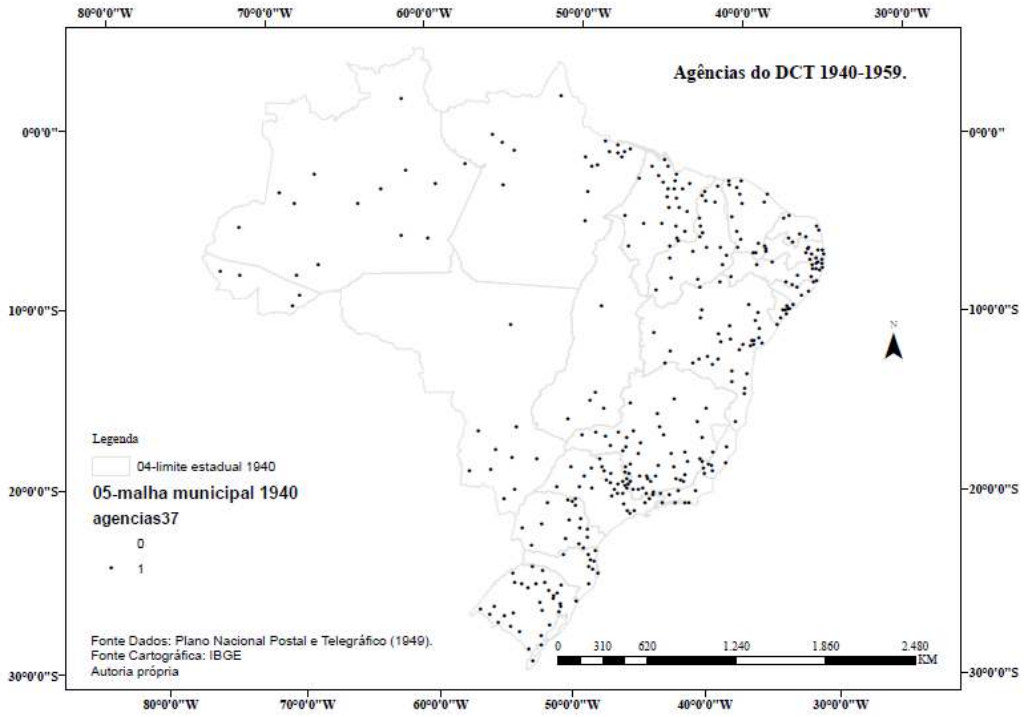
A criação do DCT já apontava princípios para o que ficou conhecido posteriormente como "modernização centralizadora do Estado Novo". Conforme o Decreto de criação, o DCT considerava "imprescindível a reorganização dos serviços de Correios e Telégrafos como medida de aperfeiçoamento e para que atendam com eficiência aos interesses do público", imediatamente subordinado ao ministro da Viação e Obras Públicas. Isso tem a ver com a modernização, especialmente na questão da telegrafia e telefonia, prevendo estudos e expansão da rede[4]. Vargas reordenava o Estado, em especial após 1937, promovendo uma centralização político-administrativa em detrimento dos Estados e municípios, e os Correios serviam para manter o governo central, no Estado da Guanabara, bem informado sobre o território em vias de integração.

Assim, entre 1940 e o início da década de 1950, o DCT instaurou o Correio Aéreo Nacional (CAN); a obrigatoriedade do transporte de malas postais pelas

4 O Decreto nº 20.859, de 26 de dezembro de 1931, "cria o Departamento dos Correios e Telégrafos pela fusão da Diretoria Geral dos Correios com a Repartição Geral dos Telégrafos e aprova o regulamento da nova organização administrativa".

empresas de aviação; a triagem manual de correspondência, no Rio de Janeiro; implementando a regulação como monopólio da União, a distribuição no território nacional e a expedição para o exterior de objetos de correspondência com caráter de mensagem. Durante esses anos, houve no governo de Juscelino Kubitschek a efetivação do Plano Nacional Postal-Telegráfico (BRASIL, 1949), que dentre os objetivos estavam a expansão da rede postal e telegráfica ligando as capitais as cidades interioranas do país.

Figura 2. Expansão da rede postal entre 1940 e 1959.



Durante a década de 1960, devido aos obstáculos territoriais oriundas da mecanização incompleta, o DCT era caracterizado pela população como ineficiente que, vinculado à falta de autonomia orçamentária, resultava em interrupções no serviço telegráfico, atraso da entrega de correspondências devido à falta de um sistema de transporte eficiente e interligado, o que levou ao surgimento de inúmeras empresas concorrentes (BOVO, 1997). O mapa acima (Figura 2) já reflete a concentração territorial.

Integração postal das regiões brasileiras e o meio técnico-científico: expansão da telegrafia para todas as macrorregiões (1970 a 1989)

Os anos de 1970 a 1989 expressam o meio técnico-científico cuja, "união entre técnica e ciência vai dar-se sob a égide do mercado" (SANTOS, 2006, p. 159). Neste período, como afirma Oliveira (1990, p. 73), o governo militar disseminou

"um padrão de financiamento/utilização de recursos públicos". Nesse sentido, "a integração produtiva comandada pela dinâmica da acumulação industrial ia impondo uma dinâmica cada vez mais semelhante entre as regiões brasileiras, guardadas apenas as variantes definidas pelas especializações produtivas de cada região" (ARAÚJO, 2000, p. 73-74).

O governo militar transforma o Departamento de Correios e Telégrafos, através da Lei nº 509 de 1969, em Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), empresa pública, de direito privado, vinculada ao Ministério das Comunicações. Segundo Gertel (1997, p. 72), a criação da ECT se fez com base na "lógica da economia do mercado mundializado e organizada de forma sistêmica: não mais a do capital apenas monopolista ou oligopolista, mas um sistema de mercado transformado para a organização do consumo e da produção de modo a não correr riscos unilaterais". Assim, a partir da Lei nº 6.538 de 1978, ficou permitido a ECT explorar serviços postais e telegráficos e adquirir subsidiárias em escala nacional. Sob este paradigma, "a ECT passou a operar perseguindo ganhos de produtividade, redução de custos e aumento de receita" (BOVO, 1997 p. 23). Os militares reestruturam a administração e a operacionalização postal, através de contratos estabelecidos com "especialistas da área oriundos de empresas francesas Somepost Internacional e Sofrepost" (TEIXEIRA, 2013, p. 42). O resultado desses contratos são a organização e divisão racional da estrutura empresarial da ECT.

À medida que o mundo vai se integrando as lógicas de mercado, se apoia na disseminação das TIC para sanar a demanda da flexibilidade. "Neste período, os objetos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais, já que, graças à extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação" (SANTOS, 2006 p. 159), há no território brasileiro a supremacia do *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2006), mas este meio não é vivenciado por todos e nem se encontra igualitariamente em todos. No entanto consolida-se a integração postal das regiões brasileiras conjuntamente com a expansão da telemática, possibilitada pela preponderância da telemática.

Segundo Venceslau (2015, p. 31), a criação do Sedex em 1982 "inaugurated a new temporality in the mail, in conformity with the flexibility and just-in-time ideas introduced in production by that time. Later the SEDEX itself was also fragmented into new modalities even more rigid and rapid." E essa maior flexibilidade[5] e racionalização operacional foram impostas em toda a rede postal e

5 Para Gertel (1991), a situação de flexibilidade é comprovada quando postos de venda de selos e caixas de coleta em 76,88% do território nacional enquanto as unidades principais estão em 22,71% do território.

telegráfica devido às reestruturações e parcerias efetivadas para adequar a ECT nesse padrão.

Integração logística do território brasileiro e meio técnico-científico-informacional (Década de 1990 até 2016)

Nos anos de 1990 até hoje as políticas neoliberais reestruturam a empresa. Ao longo dessas décadas aprofunda-se a informatização dos serviços e dos objetos técnicos assim como a terceirização dos mesmos. Pois,

> forças novas atuam no sentido de induzir a desconcentração espacial: abertura comercial podendo favorecer "focos exportadores", mudanças tecnológicas que reduzem custos de investimentos, crescente papel da logística nas decisões de localização dos estabelecimentos, importância da proximidade do cliente final para diversas atividades, ação ativa dos governos locais oferendo incentivos, peso de fatores tradicionais como mão de obra abundante, barata e não organizada (ARAÚJO, 2000, p. 76).

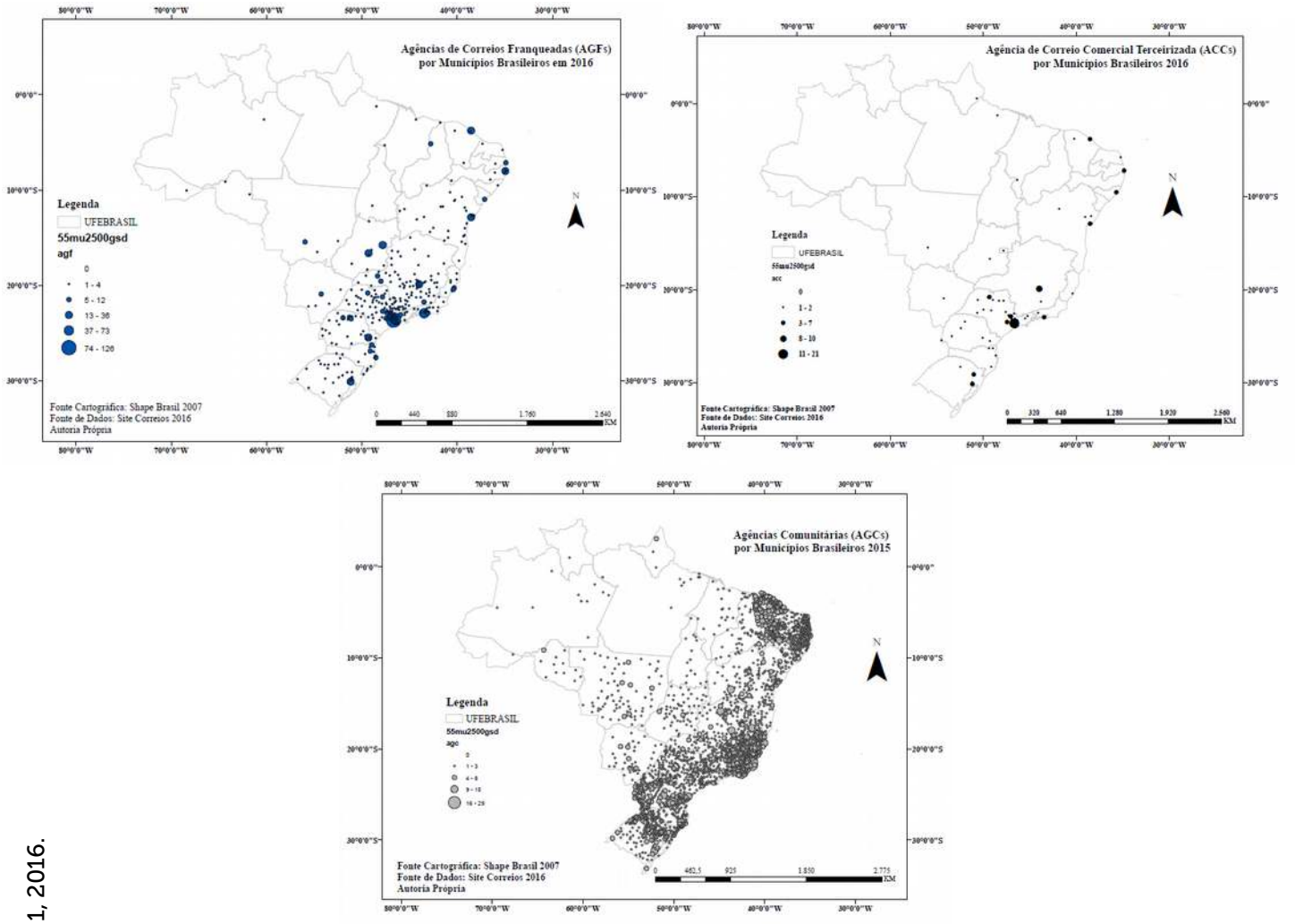
Nos anos 2000, as ações da ECT foram na direção da competitividade mundial motivada pelo *boom* das TIC no Brasil na década. A expressão é a inserção das agências próprias e terceirizadas no território. A ECT diferencia suas agências em acordo com a natureza jurídica vinculada ao propósito de cada agência. Dentre as unidades terceirizadas estão as Agências de Correios Franqueadas (AGFs), Agências de Correios Comerciais (ACCs) e Agências de Correios Comunitárias (AGCs).

As AGF são operadas mediante contrato de franquia postal, por pessoa jurídica de direito privado selecionada em procedimento de licitação específico e se destinam à prestação de serviços e à venda de produtos comercializados pela ECT. A distribuição das AGFs, em território brasileiro é de 20% no Sul, 59% no Sudeste, 7% no Centro-oeste, 1% no Norte e 13% no Nordeste. As ACC são operadas, mediante contrato de permissão, por pessoa jurídica de direito privado selecionada em procedimento de licitação específico, destinada à prestação de serviços e à venda de produtos comercializados pela ECT, compartilhada com negócios compatíveis e não concorrentes com os da ECT. As ACC estão concentradas em 15% do Sul, 62 % do Sudeste, 4% no centro-oeste, 1% do Norte e 18% no Nordeste.

As AGC são operadas mediante convênio celebrado na forma da legislação e da regulamentação federal específica sobre a matéria, por pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizado o interesse recíproco. Devem ser prestados, no mínimo, serviços postais básicos, em localidades rurais ou urbanas, quando a exploração de serviços postais não se mostrar economicamente viável

para a ECT e houver predominância do interesse social. A quantificação regional, dessas agências, 24% no Sul, 36% no Sudeste, 6% no Centro-Oeste, 1% no Norte, 33% no nordeste. A espacialização das diferentes agências podem ser vistas abaixo (Figura 3).

Figura 3. No sentido horário, os mapas da distribuição das Agências de Correios Franqueadas (AGFs), Agências de Correios Comerciais (ACCs) e Agências de Correios Comunitárias (AGCs).

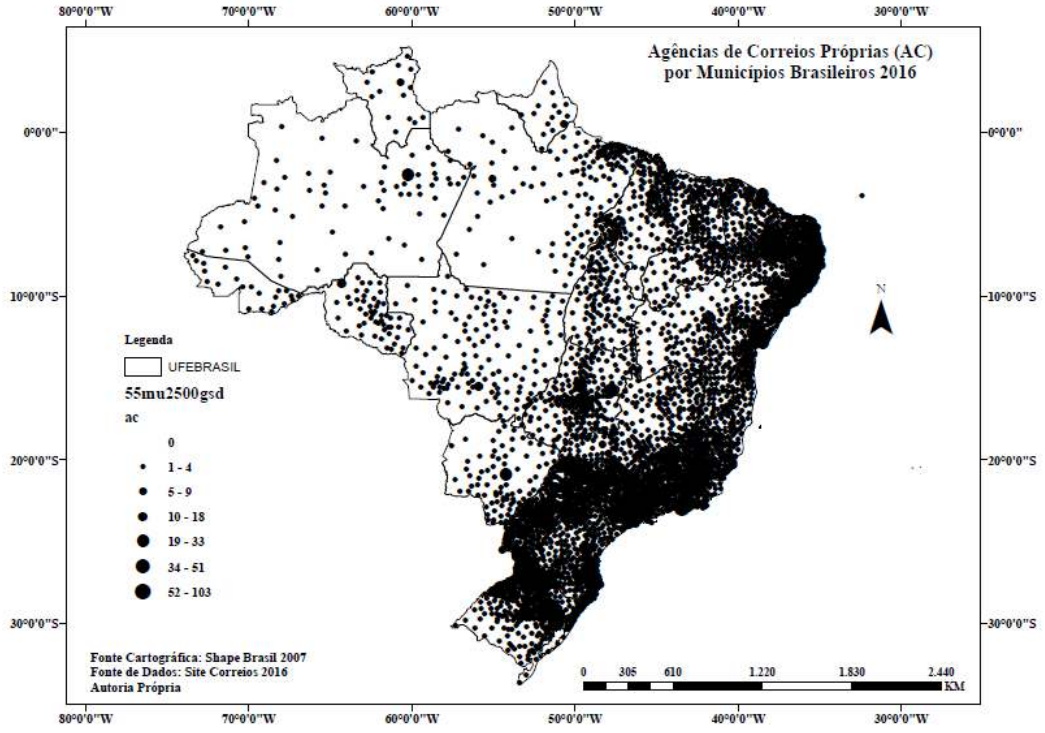


As unidades próprias da ECT são Agências Própria de Correios (AC) e Agências Filatélicas (AF). As AF são destinadas, principalmente, a atender à demanda dos clientes da área de selos e produtos filatélicos. Estão presentes majoritariamente nas capitais significando 3% no Sul, 40% no Sudeste, 17% no Centro-oeste, 7% no Norte e 33% no Nordeste. As ACs foram transformadas em Agências de Correio Comerciais Tipo I, no entanto, no site dos Correios permanecem a nomenclatura de Agências de Próprias de Correios. Logo, as ACs são

destinadas à prestação de serviços e à venda de produtos comercializados. Realizam exclusivamente os serviços de banco postal.

O Norte possui cerca 566 agências em seu território, o Nordeste 1.886 já o Centro-Oeste 627, Sudeste 2.117 e o Sul 1.257. Embora existam, no geral, mais agências do que municípios a distribuição desses fixos no território compreende 100% do território brasileiro. Os municípios onde não existem agências de nenhum tipo, são: Bom Jesus do Tocantis (Tocantis); Nova Colinas (Maranhão); Alvorada do Gurguéia (Piauí); Bela Vista (Piauí); Sigefredo Pacheco (Piauí); Augusto Severo (Rio Grande do Norte); Presidente Juscelino (Rio Grande do Norte); e Campo de Santana (Paraíba).

Figura 4. Agências de Correios Próprias (AC).



Assim,

> a diversificação das atividades, dos Correios, somente foi enfatizada a partir de 2000, com base na percepção das potencialidades da oferta de novos serviços relacionados à entrega de malotes para pessoas jurídicas, ao marketing direto, ao Banco Postal, à logística integrada e à denominada certificação digital. (MAZZALI; SOUZA; NEVES, 2010, p. 294).

m 2011 a empresa passa a "atuar no exterior, constituir subsidiárias, adquirir o controle ou participação acionária em sociedades empresariais estabelecidas, explorar os serviços postais de logística integrada, financeiros e eletrônicos"

(BRASIL, 2011). Através do regime misto entre Estado e corporação, houve a partição de reserva de mercado (serviços monopolizados pelos Correios com preços mais acessíveis ao público em geral) e serviços de livre concorrência (preços elevados dado o tempo de entrega) dentro da ECT. Nesse contexto, para atender a demanda global de flexibilidade se adequando a modelo *just in time,* a ECT incorporou a logística, o que possibilitou uma explosão de modalidades de serviços expressos, informacionais e financeiros.

Buscou-se, durante os últimos anos, diversificações geográficas e horizontais entre as quais está seu crescimento internacional; criação da subsidiária integral denominada Correios Participações S/A (CORREIOSPAR) cuja administração objetiva constituir empresa de transporte aéreo de carga mediante parceria privada; instituição que oferecerá soluções em comunicação digital; empresa para oferta de serviços de telefonia virtual móvel (MVNO); e de instituição financeira em parceria com o Banco do Brasil objetivando ampliar as atividades do Banco Postal e formar uma nova instituição financeira, controlada igualmente por ambas empresas (CARTA CAPITAL, 2014; CORREIOS, 2014).

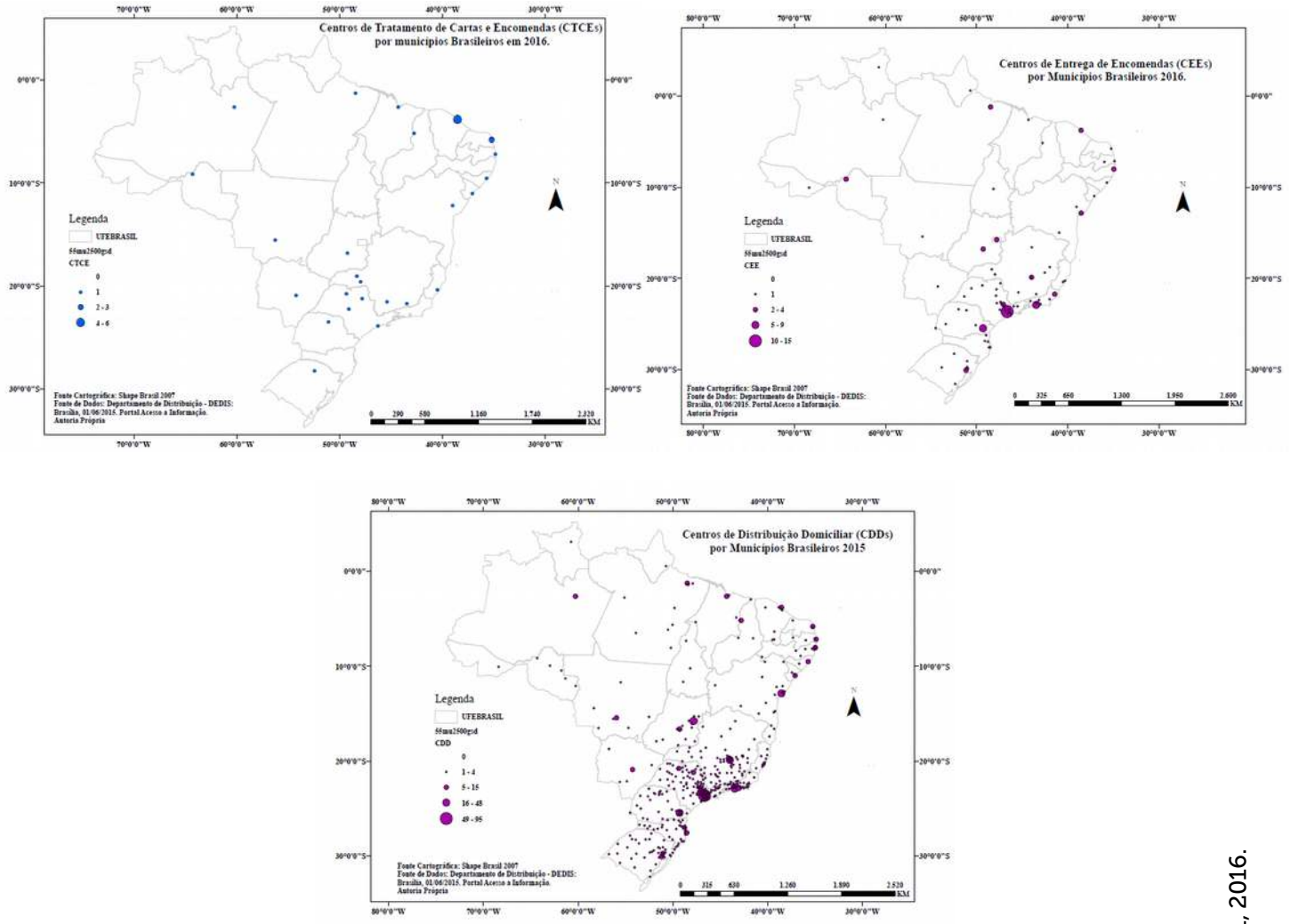
Os Correios e a logística territorial

Segundo Silva Junior (2009), a intensificação das trocas e o aumento da circulação decorreram, principalmente, do processo de mundialização do capital com todo seu estatuto econômico, político e social, bem como das tecnologias que se sucedem, sobretudo, aquelas que dotam a circulação de maior velocidade, tais como as TIC. A ECT objetiva movimentar 10 bilhões de objetos postais anualmente até 2020, sendo que, já em 2015 movimentou uma média anual de 8,5 bilhões[6]. Para operacionalizar esse fluxo postal em menor tempo e com menor custo, a Empresa conta com os centros operacionais distribuídos em território nacional.

Os Centros de Tratamento de Cartas e Encomendas (CTCE) são unidades responsáveis pelo tratamento de correspondências e mercadorias de origem nacional. A origem destas unidades data de 1980, a partir dos antigos Centros de Triagem. Estes centros recebem os objetos postais pertencentes às regiões do país, onde são classificados por destino e origem e posteriormente repassados para os Centros de Distribuição Domiciliar (CDD) ou para os Centros de Entrega de Encomendas (CEE). As topologias estão ilustradas abaixo (Figura 5).

6 Entre 2013 a 2015 o trafégo postal diminui em 393.470 objetos postais, nesse mesmo período ocorreu houve redução de 7.200 pessoas ocupadas, em acordo com o Anuário Estatístico do Brasil, 2015.

Figura 5. Em sentido horário, as topologias dos Centros de Tratamento de Cartas e Encomendas (CTCE), dos Centros de Entrega de Encomendas (CEE) e dos Centros de Distribuição Domiciliar (CDD).



Com a reformulação no ano de 2011, a ECT passa a operar técnica e normativamente os serviços vinculados a logística integrada por meio de "parcerias estratégicas com a *FedEx* e com a *TNT Logistics*" (MAZZALI; SOUZA; NEVES, 2010 p. 297). Os Correios também buscaram, por meio de parcerias privadas, formar círculos de cooperação visando superar os obstáculos administrativos, organizacionais e territoriais para a inserção na nova lógica corporativa: a logística.

Atualmente, a ECT gerencia uma rede primária para o transporte entre os fabricantes e seus centros/armazéns e uma rede de *Last Mile*[7] para as entregas aos clientes finais (MAZZALI; SOUZA; NEVES, 2010), atuando nas cinco etapas gerenciais: planejamento, recurso, execução, distribuição e logística reversa pós-venda e pós-consumo. Como entendimento da logística dos Correios, podemos referenciar

> o conjunto de competências *infra-estruturais* (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), *institucionais*[8] (normas, contratos de concessão, parcerias público-privadas, agências reguladoras setoriais, tributação etc.) e *estratégicas / operacionais* (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que, reunidas num subespaço, podem conferir fluidez (ARROYO, 2001; 2005) e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos. Trata-se da versão atual da circulação corporativa (CASTILLO, 2008, p. 9).

A ECT realiza claramente ações de logística territorial, uma ação no território a partir de agentes corporativos, que detém uma inteligência sobre o território, utilizando sistemas de engenharia públicos e privados, bem como os demais componentes da circulação, técnicos e normativos (SILVA JUNIOR, 2009). Considerando que "a transferência de mercadorias se faz através de uma logística territorial baseada em acordos operacionais entre empresas e aparelhamento do território através de infraestruturas operacionais, tais como terminais de cargas, pontos de transbordamento etc", a logística é o principal elemento do gerenciamento da cadeia de suprimentos (*supply chain management*), e a sua influência no gerenciamento se deve à necessidade de "otimizar" o tempo juntamente à redução de custos (SILVA JUNIOR, 2009, p. 142*)*.

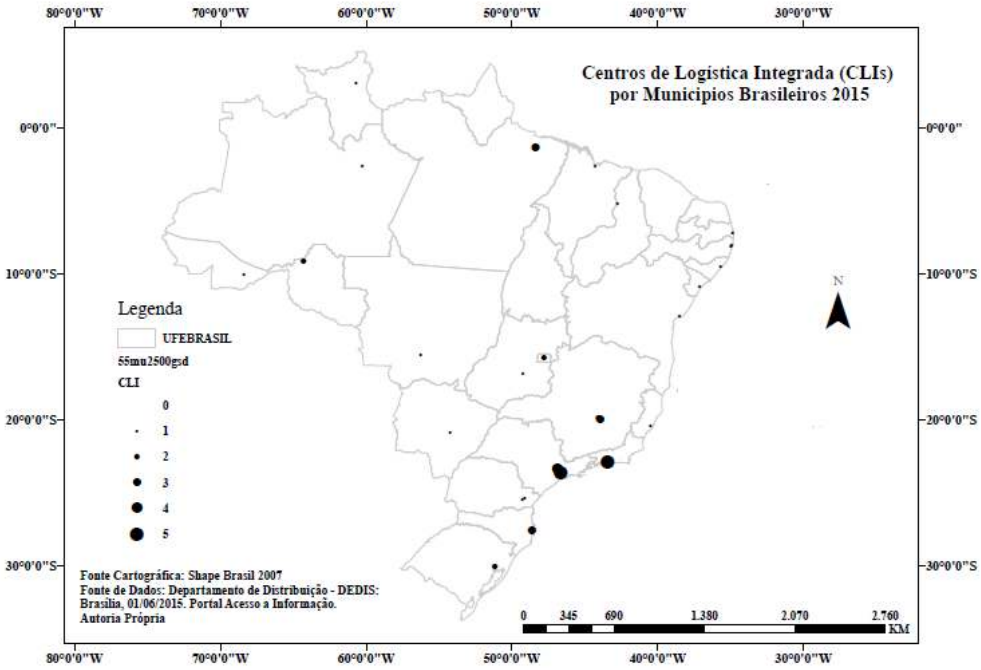
Os Centros de Logística Integrada (CLI) concretizam a reformulação do Decreto Lei nº 509/1969 no ano de 2011. Nesse sentido, os CLI são as unidades capacitadas para atender os fluxos dos serviços *Correios Log*, cuja finalidade é

7 Significa, literalmente, "última milha". Trata-se de um dos maiores desafios em logística que o de entregar fretes de baixo valor (relativo aos grandes volumes corporativos) na casa de pessoas físicas, gerando, muitas vezes, uma logística mais cara que o próprio pedido. Os Correios são a maior empresa de *Last Mile* no Brasil, dada sua condição monopolista postal, que faz com que ela integre o circuito das mercadorias. Essa condição é essencial no comércio eletrônico, dando capilaridade às empresas.

8 Grifos nossos.

efetivar e reduzir os custos em todas as etapas da operação logística em escalas local, regional, nacional e internacional.

Figura 6. Topologia dos Centros de Logística Integrada (CLI).



Os *Correios Log* atuam na administração da estrutura logística já instalada na empresa e/ou centralizam a operação em um dos seus centros logísticos, de forma customizada e completa, desde o recebimento da carga, armazenagem, preparação, distribuição até a entrega. Dentre seus clientes estão os Tribunais de Justiça do Espírito Santo, Minas Gerais e Rondônia, Ministério Público do Pará, Companhia Energética do Rio Grande do Sul, Petrobrás Rio de Janeiro e Espírito Santo, Boulevard Shopping do Pará e Shopping Iguatemi na Bahia (CORREIOS, 2015).

Para a realização destas operações, a ECT se tornou polimodal, ou seja, realiza operações complexas utilizando todos os modais de transporte disponíveis de modo articulado. Se no passado a aviação cumpriu um papel de integração territorial (GALLO, 2006), atualmente cumpre um papel de integração logística[9].

9 Conforme afirma Gallo (2006), a aviação brasileira cumpriu papel estratégico e fundamental para a integração do território brasileiro. Dessa maneira, o Exército Brasileiro cria o Correio Aéreo Militar, e após dez anos este se funde com o Correio Aéreo Naval surgindo o Correio Aéreo Nacional. Assim, o transporte aéreo representava nos anos de 1930 cerca de 3% da circulação total de objetos postais. As empresas aéreas nacionais que realizavam o transporte de correios advinham do Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo. Já as empresas estrangeiras eram de origem alemã, norte-americana e francesa.

Segundo o relatório de administração do ano de 2010, da circulação de 3,4 milhões de kg/dia, percorrendo 257 mil km/dia, o modal aéreo é responsável diariamente por 50 mil kg e 40,3 mil km e o de superfície pelo fluxo diário de 2,9 milhões kg e 217 mil km. No período atual,

> A malha de transporte nacional é constituída dos modais aéreo e de superfície com a finalidade de atender a transferência de carga interestadual, mediante a *terceirização de serviços*[10], que conta com 13 aeronaves e 734 caminhões para operacionalizar o transporte diário de carga. Em complemento à malha nacional, há a malha regional cuja finalidade é permutar carga entre os municípios da mesma regional, bem como entregar em domicílio cartas e encomendas. A frota de propriedade dos Correios, empregada nas malhas regionais, finalizou o exercício com 24.691 bens, considerando motocicletas e veículos leves e pesados (CORREIOS, 2014, p. 17).

Dessa maneira, segundo o Chefe do Departamento de Suporte ao Atendimento e à Operação, Renato Foizer[11], a ECT conta com 15.836 motocicletas, 8.381 veículos leves e 464 pesados. Os veículos leves e motocicletas são utilizados nos centros urbanos e áreas metropolitanas, enquanto que os veículos pesados são empregados para interligar a capital aos municípios do mesmo estado, podendo ainda transportar cargas consolidadas na mesma área de atuação dos equipamentos leves[12]. As linhas aéreas dedicadas aos Correios operam somente em âmbito nacional. O transporte aéreo tem por finalidade executar a transferência de carga entre as regiões do Brasil, apresentando atualmente a configuração constante conforme Quadro 1.

10 Grifos nossos.

11 Número do protocolo 99923001177201573.

12 Protocolo n°99923001177201573. Pedido respondido em 8 de setembro de 2015.

Quadro 1. Empresas Aéreas Contratadas pela ECT.

Contratada	Linha	Destino
Rio Linhas Aéreas LTDA	9907-1	Campo Grande/MS
Rio Linhas Aéreas LTDA	6607-1	Belém/P
Colt Transporte Aéreo S/A	A10	Porto Velho/RO
Sideral Linhas Aéreas LTDA	6007-1	Fortaleza/CE
Aerolinhas Brasileiras S/A	5007-1	Recife/PE
Sideral Linhas Aéreas LTDA	6507-1	São Luís/MA
Sideral Linhas Aéreas LTDA	4007-1	Salvador/BA
Sideral Linhas Aéreas LTDA	6907-1	Manaus/AM
Total Linhas Aéreas S/A	9007-1	Porto Alegre/RS
Total Linhas Aéreas S/A	8807-1	Florianópolis/SC
Piquiatuba Táxi Aéreo LTDA	6866-1	Macapá/AP

Fonte: Portal de Acesso à Informação.

A vantagem do transporte multimodal é enfatizada como diferencial importante para a competição da ECT. Dentre seus diferenciais estão: segunda instituição mais confiável do País; força de trabalho especializada em logística; estrutura própria; presença em 100% dos municípios brasileiros; rastreamento ponta a ponta pela internet; rede de transporte multimodal; capacidade de distribuir milhões de objetos por dia, e bilhões ao final de cada ano; eleita entre os 10 melhores operadores logísticos brasileiros (Prêmio ILOS) (CORREIOS, 2015). Segundo Silva Junior (2009),

> Operador logístico é um fornecedor de serviços logísticos, especializado em gerenciar e executar toda ou parte das atividades logísticas nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor aos produtos dos mesmos, e que tenha competência para, no mínimo, prestar simultaneamente serviços em três atividades básicas: controle de estoques, armazenagem e gestão de transportes.

Nesse sentido, Silva Junior (2009, p. 295-297), elenca características que definem um operador logístico: *Know how*; Formação de quadros profissionais com elevada qualificação; contratos com profissionais do circuito inferior da economia; Logística territorial; Estratégias (vantagens competitivas); Conhecimento normativo *stricto sensu*.

Considerações finais

Os Correios historicamente tiveram um papel de integração do território brasileiro. Durante a colonização os Correios eram o principal meio de informação, auxiliando na comunicação estratégia para domínio do território. Já no império, os Correios atendiam a progressiva burocracia "cartorial" e erária. Vargas potencializou a tecnologia burocrática do tipo português e constituiu as bases de funcionamento da máquina pública, da modernização e da integração do território, onde os Correios cumpriam papel central na movimentação da informação, seja por intermédio das técnicas telegráficas (de monopólio estatal) ou por uma volumosa circulação de informações dos mais longínquos territórios em direção à Guanabara. Essas informações eram referentes ao território e aos documentos do Estado Novo.

Essa forma de organização no território, com algumas nuances de diferença, perduraria até a década de 1980, quando os Correios já atuavam em um território completamente integrado. Entretanto, em um contexto de forte crise estrutural do capital advindos de dois choques do petróleo e uma reestruturação produtiva em direção a um processo de acumulação flexível (HARVEY, 2001), o Estado brasileiro buscava alternativas estratégicas, como o programa "Proalcool" (1975)[13] e Angra I. Nesse momento os Correios desenvolveram tecnologias relativas ao implemento das TIC, sendo o Sedex um dos serviços emergentes e inovadores em termos de América Latina.

Com a condição de integração territorial plena do ponto de vista postal, entre as décadas de 1990 e 2000 a logística torna-se a variável ascendente no país, encaminhando uma integração logística do território. Os Correios se modernizaram ao modo corporativo aproveitando-se do monopólio postal, e envolveram-se na competitividade própria da globalização. Em um contexto neoliberalizante, os Correios passaram ao modelo de "economia mista", mas atuando de forma estatal e estratégica, assim como a Petrobras, passando incólume às ofensivas do capital privado no que tange à privatização do sistema (assim como ocorreu com as telecomunicações).

13 Programa de 1975 cujos resultados seriam apresentados na década seguinte. Em 1983 as vendas de carros movidos a álcool já superavam dos movidos a gasolina.

Com isso, a empresa ganhou respeitabilidade entre as corporações competidoras e clientes. Entretanto, a condição de empresa de economia mista permitiu forte articulação com outras corporações, seja para adquirir conhecimento ou a circulação do capital, e fez com que a empresa passasse a prestar serviços de modo mais precário à população em geral, além de precarizar as relações de trabalho ao desmantelar direitos do trabalhador obtidos com a regulamentação feita por Getúlio Vargas.

Referências

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. Dinâmica regional brasileira nos anos noventa: rumo à desintegração competitiva? In: CASTRO, Iná Elias; MIRANDA, Mariana; EGLER, Cláudio (Org.). *Redescobrindo o Brasil:* 500 anos depois. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

BOVO, Cassiano Ricardo Martines. *Os Correios no Brasil e a Organização Racional do Trabalho*. Annablume: São Paulo, 1997

BRASIL (1931). *Decreto nº 20.859, de 26 de Dezembro de 1931*. Disponível em:< http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20859-26-dezembro-1931-503678-publicacaooriginal-1-pe.html > Acesso em 26 julho 2015.

_____ (1937-2014). *Anuários Estatísticos do Brasil* (1937-2014). IBGE. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=720 > Acesso em 02 julho 2015.

_____ (1969). *Decreto-lei nº 509 de 20 de março de 1969*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0509.htm> Acesso em: 18 abril 2015.

_____ (1978). *Lei 6.538 de 22 de junho de 1978*. Disponível em: <http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%206.538-1978?OpenDocument> Acesso em 26 julho 2015.

_____ (2011). *Lei 12.527 de 18 abril de 2011*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm> Acesso em 18 abril 2015.

CASTILLO, Ricardo. Região Competitiva e Logística: expressões geográficas da produção e da circulação no período histórico atual. *Anais*. IV Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional. Santa Cruz do Sul (RS): Unisc, 2008. Disponível em: <http://www.unisc.br/site/sidr/2008/textos/68.pdf> Acesso em 07 ago. 2015.

CASTILLO, Ricardo e FREDERICO, Samuel. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, 22(3), p. 461-474, dez, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/sn/v22n3/04.pdf> Acesso em: 17 abril 2015.

CORREIOS. *Relatórios de administração da ECT 2007-2014*. Disponível em: <http://www.correios.com.br/sobrecorreios/a/empresa/publicacoes/relatorios/relatorios-de-administracao/pdf/RelatorioAdministracao_2013.pdf> Acesso em: 16 abril 2015.

_____. *Correios firma acordo para abertura de escritório em Miami*. 2013. Disponível em: <http://blog.correios.com.br/correios/?p=6011> Acesso em: 01 out 2010.

_____. *Site institucional da empresa*. 2015. Disponível em: <http://www.correios.com.br/sobre-correios/a-empresa/quem-somos/estrutura-organizacional>. Acesso em 10 out. 2015.

GALLO, Fabrício. A aviação e os programas de integração do território brasileiro. In: GALLO, Fabrício. *O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro*. (Dissertação de Mestrado em Geografia) Universidade de Campinas. Unicamp: São Paulo, 2006.

GERTEL, Sérgio. Geografia, Informação e Comunicação: a imagem postal brasileira. *Revista Experimental*. São Paulo, v. 1, n.2, 1997, p. 67-75.

_____, Sérgio. *Geografia, informação e comunicação:* a imagem postal brasileira. Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna:* uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 10 ed. São Paulo: Loyola, 2001.

OLIVEIRA, Francisco de. A metamorfose da arribaçã: fundo público e regulação autoritária na expansão econômica do Nordeste. *Novos Estudos, CEBRAP*, 1990, nº 27. Disponível em: <novosestudos.uol.com.br/v1/files/.../61/20080624_a_metamorfose.pdf> Acesso 11 nov. 2015.

MAZZALI, Leonel, SOUZA, Maria Carolina de Azevedo Ferreira de e NEVES, Hélio Rubens Oliveira das. Compartilhamento e aquisição de competências na estratégia da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. *Revista Produção*. v. 20, n. 2, abr./jun. 2010, p. 290-301. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/prod/v20n2/aop_200805052.pdf>. Acesso em 10 outubro 2015.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. O espaço geográfico como categoria filosófica. *Terra Livre*, n. 5,1988, pp. 09 - 20.

SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: A formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*. n. 54, São Paulo, jul. 1997. Disponível em: <http://miltonsantos.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/sociedade-e-espaco-a-formacao-social-como-teoria-e-com-metodo_MiltonSantos_1977.pdf> Acesso em 08 nov 2015.

_____. *Por uma Geografia Nova:* Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 6 ed. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. *A natureza do espaço:* Técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. Do meio natural ao meio técnico científico informacional. In. SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil*: território e sociedade no início do século XXI. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. *Circulação e logística territorial:* a instância do espaço e a circulação corporativa. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista Faculdade de Ciências e Tecnologia: Presidente Prudente, 2009.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. A formação e a constituição da Geografia da Circulação a partir de Friedrich Ratzel e Paul Vidal De La Blache. In. SILVEIRA, Márcio Rogério (org). *Circulação, transportes e logística:* diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

TEIXEIRA, Tadeu Gomes. *Os Correios em transformação:* reestruturação, organização do trabalho e políticas de gestão do trabalho (1994 - 2011). Tese (Doutorado). Universidade de Campinas: Campinas, 2013.

VENCESLAU, Igor. Logística postal e uso do território no sul da Bahia. In: *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 2, n. 3, 2012. Disponível em: <http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/70/2012v2n3_Igor>. Acesso em: 21 out. 2015.

_____. The Importance of the Territory: Postal Logistics and the Urban System in Brazil. In: *Addessing Complex Urban Challenges:* Social, Economic and Cultural Transformations in the city. Young Scholars Book. Geography. MOORE-CHERRY, Niamh and PIÑEIRA-MANTIÑAN, Maria-José (Eds.), (Idega-USC IGU Urban Geography Commission), Unil, 2015. Disponível em: <https://www.unil.ch/igu-urban/files/live/sites/igu-urban/files/Young%20Scholar_2015/Moore-Pineira_4.pdf>. Acesso em: Out. 2016.

Sobre os autores

Roberto França da Silva Junior: doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (Unesp), campus de Presidente Prudente. Atualmente é professor da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA) e é líder do Núcleo de Estudos da Circulação e da Economia Política do Território – Necep.

Polianna Teixeira Olegário: bacharela em Geografia pela Universidade Federal da Integração Latino Americana (UNILA). Atualmente é mestranda do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp), campus de Rio Claro.

* * *

ABSTRACT

The transformations of the "Correios", their contribution to the integration of Brazil and the mutation to logistics operator

The technical modifications in postal services and the social, political and economic changes throughout the twentieth century allowed the Correios booming in Brazil and the increase of material and informational flows, deeply articulated with the development of movement and engineering systems. Currently, the Brazilian Company Post Offices and Telegraph (in Portuguese, "ECT") has high logistics competence to articulate a large network of agencies and services. This corporation uses conditions of the territory that give competitive advantages to the Post Office, effected through an organizational solidarity between the public and the private sectors. Hence, outsourced services constitute the particular variable of postal services in the '2000s, because of public and private interests in the expansion of its social value. Regarding the stated problem, we will examine the integration of the national territory from the postal services perspective, whose network is controlled directly by the National state. We are considering the organizational power of public companies in proving state management efficiency, since (or because) in the middle of a crisis it is necessary to remember the damage caused by the privatization of public goods and services.

KEYWORDS: "Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos" (ECT), technique, norm, territorial logistics, corporate use of the territory, integration of the Brazilian territory.

RESUMEN

Transición de la lentitud de movimiento postal a integración logística de territorio: Estrategias de integración y la geopolítica do Estado brasileiro desde la "Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos" (Correios)

Las modificaciones técnicas de los Correos y las transformaciones sociales, políticas y económicas a lo largo del siglo XX han permitido su franca expansión en el territorio brasileño y el aumento de los flujos materiales e informacionales, profundamente articulados con el desarrollo de los sistemas de movimiento y de ingeniería. Hoy día, la Empresa Brasileña de Correos y Telégrafos (ECT) tiene alta competencia logística para articular una gran red de agencias y servicios. Esa condición de uso corporativo del territorio genera ventajas competitivas a los Correios, hechas efectivas por intermedio de una solidaridad organizacional entre el sector público y el sector privado. De ahí los servicios terciarios constituyeren la variable particular de los Correos en los anos 2000, porque combinan intereses públicos y privados en la ampliación de la plus-valía. Frente a la problemática enunciada, analizaremos la integración del territorio nacional desde los servicios postales, cuya red es comandada directamente por el Estado nacional. Estamos pensando el poder organizacional de las empresas públicas, que comprueba la eficiencia de la administración estatal, pues, durante un período de crisis, es necesario recordar los daños causados por políticas favorables a las privatizaciones de servicios y benes públicos.

PALABRAS CLAVE: "Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos" (ECT), técnica, norma, logística territorial, uso corporativo del territorio, integración del territorio brasileño.