



**INSTITUTO LATINO-
AMERICANO DE
TECNOLOGIA,
INFRAESTRUTURA E
TERRITÓRIO (ILATIT).**

GEOGRAFIA

**DA INTEGRAÇÃO POSTAL A INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA: ORGANIZAÇÃO
DOS CORREIOS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO**

POLIANNA TEIXEIRA OLEGÁRIO

Foz do Iguaçu
2015



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA
Pró-Reitoria de Graduação

ATA DE DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Ao(s) dia(s) 26 do mês de novembro do ano de 2015 realizou-se a apresentação pública de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso, com o título Da integração postal à integração logística: Organização dos Correios apresentado pelo discente Poliana Teixeira Olegário do curso Bacharelado em Geografia. Os trabalhos foram iniciados às 9 h 00 pelo docente orientador Prof. Dr. Roberto França presidente da banca examinadora, juntamente com o docente Marcos Xavier e o docente Leandro Trevisan.

Observações da Banca Examinadora:

Trata-se de um trabalho bem executado, com um bom levantamento de dados e informações, contribuindo para uma análise geográfica a partir da história dos Correios. A bibliografia apresenta-se satisfatória, mas há a necessidade de aprofundamento teórico e na questão de método. O postulante deverá atentar-se à periodização, que apresentou-se confusa sob a perspectiva do território, havendo sobreposições de periodizações.

A Banca Examinadora, ao término da apresentação oral e da arguição do acadêmico, encerrou os trabalhos às h . Os examinadores deram o parecer final sendo atribuídas as seguintes notas:

docente: <u>Prof. Dr. Roberto França</u>	nota final: <u>9,0</u>	Média final:
docente: <u>Prof. Dr. Marcos Xavier</u>	nota final: <u>9,0</u>	<u>9,0</u>
docente: <u>Prof. Dr. Leandro Trevisan</u>	nota final: <u>9,0</u>	

Proclamado o resultado pelo presidente da banca examinadora, encerraram-se os trabalhos e, para constar, eu Roberto França lavrei a presente Ata que assino juntamente com os demais membros da banca.

Foz do Iguaçu, 26 de novembro de 2015

Assinaturas:

ROBERTO FRANÇA

Roberto França da Silva Junior
Professor
SIAPE 1925997

MARCOS XAVIER

SIAPE: 17983563

LEANDRO TREVISAN

SIAPE: 19997529



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO
DE TECNOLOGIA,
INFRAESTRUTURA E TERRITÓRIO
(ILATIT).**

GEOGRAFIA

**DA INTEGRAÇÃO POSTAL A INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA: ORGANIZAÇÃO DOS
CORREIOS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO**

POLIANNA TEIXEIRA OLEGÁRIO

Foz do Iguaçu
2015



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO
DE TECNOLOGIA,
INFRAESTRUTURA E TERRITÓRIO
(ILATIT).**

GEOGRAFIA

**DA INTEGRAÇÃO POSTAL A INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA: ORGANIZAÇÃO
DOS CORREIOS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO**

POLIANNA TEIXEIRA OLEGÁRIO

Monografia apresentada à disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II vinculada ao Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Roberto França da Silva Junior.

POLIANNA TEIXEIRA OLEGÁRIO

**DA INTEGRAÇÃO POSTAL A INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA: ORGANIZAÇÃO
DOS CORREIOS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso II
apresentado ao Instituto Latino-Americano
de Tecnologia, Infraestrutura e Território da
Universidade Federal da Integração Latino-
Americana, como requisito parcial à
obtenção do título de Bacharel em
Geografia.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Roberto França da Silva Junior
UNILA

Prof. Dr. Marcos Antônio de Moraes Xavier
Unila

Prof. Dr. Leandro Trevisan
Unila

Foz do Iguaçu, 26 de Novembro de 2015.

AGRADECIMENTOS

Ao professor Dr. Roberto França, pela confiança e autonomia, por todo apoio em elaborações de projetos, pelos ensinamentos durante os últimos dois anos e pelos que virão.

Aos professores Drs. Marcos Xavier e Leandro Trevisan, pela atenção, constantes ensinamentos, discussões e por aceitarem mais essa discussão.

Aos demais professores do Curso de Geografia. Em especial ao Professor Samuel Fernando Adami, por me ensinar tudo que sei sobre cartografia e estatística.

Aos amigos e companheiros do curso. Em especial a Patricia, Rauwnier, Dalilia, Luiz Felipe, Maria Regina, Suzana, Elias e Abraham pelas constantes risadas, dores de cabeça, auxílios, enfim por terem me acompanhado até aqui e além.

Ao meu companheiro, Lucas Henrique pela infinita compreensão, carinho, dedicação, e paciência em minhas explosões emocionais durante todos os anos.

OLEGÁRIO, Polianna Teixeira. **Da Integração Postal a Integração Logística: organização dos Correios no território brasileiro**. 2015. 115 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2015.

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 sistemas 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, efetivada 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 há um período de crise, é necessário lembrar os estragos causados por políticas favoráveis as privatizações de serviços e bens públicos.

Palavras-chaves: ECT, técnica, logística, serviços postais, uso corporativo do território.

OLEGÁRIO, Polianna Teixeira. **De La Integración Postal a la Integración Logística: Organización de los Correos en el territorio brasileiro**. 2015. 115 páginas. Trabajo de Conclusión de Carrera en Geografía – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2015.

RESUMEM

Las modificaciones técnicas de los Correos y las transformaciones sociales, políticas y económicas a lo largo del siglo XX, permitieron su franca expansión en el territorio brasileño y el aumento de los flujos materiales e informacionales, profundamente articulados con el desenvolvimiento de los sistemas de movimiento y sistemas de ingeniería. Actualmente, la Empresa Brasileira de Correios y Telégrafos (ECT) posee 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, efectivada por medio de una solidaridad organizacional entre el sector público y el sector privado. De ahí los servicios terciarios constituyeron la variable particular de los Correos en los años 2000, porque combinan intereses públicos y privados en la ampliación de la más-valía. Delante de 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 comprueban la eficiencia de gerenciamiento estatal, pues, en medio hay un período de crisis, es necesario recordar los estragos causados por políticas favorables a las privatizaciones de servicios y bienes públicos.

Palabras Chave: Técnica, Logística, Servicios Postales, Uso Corporativo del Territorio.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Classificação dos Serviços Postais.....	21
Figura 2: Unidades dos Correios 1940 - 1968.....	29
Figura 3: Quantidade de agências do Departamento de Correios e Telégrafos por Estado Brasileiro 1937	30
Figura 4: Linhas Postais por Meios de Transporte por Estados Brasileiros 1937.....	32
Figura 5: Aeroportos por Municípios Brasileiros que Realizavam Serviços Postais 1937.	35
Figura 6: Aeroportos que descarregavam e carregavam objetos postais de 1941 – 1950	40
Figura 7: Agências do Departamento de Correios e Telégrafos com base no PNCT 1950-1960.....	44
Figura 8: Agências de Correios Franqueadas por Municípios Brasileiros em 2015	73
Figura 9: Agência de Correio Comercial Terceirizada (ACCs) por Municípios Brasileiros 2015.....	75
Figura 10: Agências Comunitárias (AGCs) por Municípios Brasileiros 2015.....	76
Figura 11: AFs por Municípios Brasileiros 2015	78
Figura 12: Agências de Correios Próprias (AC) por Municípios Brasileiros 2015.....	79
Figura 13: Banco Postal (BP) por Municípios Brasileiros 2015	81
Figura 14: CTCEs por municípios Brasileiros em 2015.	88
Figura 15: CEEs por Municípios Brasileiros 2015.....	89
Figura 16: CDDs por Municípios Brasileiros 2015.....	90
Figura 17: TECAs em 2015.....	91
Figura 18: Estimativa de Tempo de Entrega Contabilizada Por Dias	94
Figura 19: Valor Estimado por Entregas 2015.	95
Figura 20: Logística Integrada.....	99
Figura 21: CLIs por Municípios Brasileiros 2015.....	100
Figura 22: Centro de Logística Marabá 2014.....	101
Figura 23: Foto CLI Interno	101
Figura 24: Foto CLI Interno	102
Figura 25: Centros de Tratamento do Correio Internacional.....	107
Figura 26: Disponibilidade de serviços vinculados à exportação em escala mundial... ..	108
Figura 27: Mapa Tempo Estimado de Entrega Internacional.....	109
Figura 28: Centros de Transporte Operacional (CTO) por Municípios Brasileiros 2015.	110

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
2. OS CORREIOS E O DESENVOLVIMENTO TÉCNICO: DELIMITANDO PERÍODOS COM BASE NOS SERVIÇOS POSTAIS.....	11
3. CORREIOS- MOR: 1500 a 1798	22
4. ADMINISTRAÇÃO GERAL DOS CORREIOS: 1800 a 1929.....	22
5. DEPARTAMENTO DE CORREIOS E TELEGRÁFOS (DCT): 1930 A 1969.....	26
6. EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS: 1970 a 1989	55
7. ECT NOS ANOS 1990.....	65
8. DA INTEGRAÇÃO POSTAL A INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA: ANOS 2000	70
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
7. REFERÊNCIAS	114
ANEXOS	118
ANEXO 1. Quadro de Investimentos AGFs	118
ANEXO 2: Centros de Tratamento de Encomendas.....	120
ANEXO 3. Centros de Tratamento de Cartas	121
ANEXO 4. Centros de Gestão de Logística Integrada	122

1. INTRODUÇÃO

Os Correios nacionais se constituem historicamente como instrumentos fundamentais da estrutura dos Estados. Por meio dos serviços postais o Estado se materializa em território nacional, proporcionando a comunicação entre os mais longínquos lugares. Daí o papel estratégico dos Correios e Telegráfos, já que através destes é possível obter informações dos recursos que estão sob a soberania estatal.

“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). Já o termo “comunicações¹ designa os conteúdos escritos e falados, transmitidos e recebidos à distância, por intermédio de tecnologias.” (SILVA JUNIOR, 2009, p. 107). Logo, a transmissão pode ser feita de forma imediata e instantânea, com base nas telecomunicações (telégrafos e atualmente a telemática²), e pode ser realizada de forma indireta e prolongada, como é o caso dos serviços postais.

Claude Raffestin (1993) utiliza o termo comunicações como sinônimo de transferência de informações. Segundo este autor “toda estratégia integra a mobilidade e, por consequência, elabora uma função circulação – comunicação. É uma função de poder. A circulação imprime a sua ordem. (...) é a imagem do poder.” (p. 202). 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 sob administração estatal, reafirmando as assimetrias regionais originárias da formação sócio-espacial³.

Nesse sentido, desde o período da Administração Geral dos Correios (1798), passando pelo Departamento de Correios e Telegráfos (1931), até o período atual da

¹ A palavra comunicação é proveniente do latim “*communico, ás, ávi, átum, are*” que significa “pôr em comum, dividir, partilhar, ter relações com, comunicar” (DICIONÁRIO HOUAISS *apud* Silva Junior, 2009, p.102).

² Segundo Silva Junior (2009) a infraestrutura forma a base da telemática viabilizada por um sistema técnico constituído por técnicas de telecomunicações (telefonia, satélites, televisão, cabos de fios de cobre, fibras ópticas etc.) e informática (computadores, periféricos, softwares e sistemas de redes. (p. 215)

³ Segundo Milton Santos (1977), “o conceito Formação Econômica e Social (FES) foi elaborado por Marx e Engels, em 18 Brumário, e retomado por Lênin, posteriormente. Outro teórico a trabalhar com o conceito foi Sereni. Sereni utiliza o conceito como a unidade e a totalidade das esferas, econômica, social, política e cultural, da vida da sociedade que resultam na continuidade e descontinuidade do desenvolvimento histórico. Para Milton a formação social, totalidade abstrata, não se realiza na totalidade abstrata, não se realiza na totalidade concreta senão por uma metamorfose onde o espaço representa o primeiro papel.” Daí o nome Formação Sócio-Espacial. Milton Santos (2004) ao propor a renovação da Geografia, utilizará desse conceito, nos seguintes termos: “A categoria de FES é assim extremamente útil ao estudo de uma realidade nacional pelo fato de que não explica à *Sociedade* considerada em um sentido geral, mais a uma *sociedade* precisa, cuja especificidade e particularismos devem ser realçados para que o estudo concreto de suas realidades autorize depois uma ação igualmente concreta.” (p.243)

Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), esta instituição controlou, tanto os fluxos materiais, como os fluxos imateriais das comunicações, sendo o setor de Correios responsável pelos serviços postais. O setor de telegrafia fica responsável pelas telecomunicações⁴.

Para que ocorra a circulação das informações e das mercadorias, é necessário articular meios de transportes (sistemas de movimento), fixos (sistemas de engenharia) e normas, visando diminuir as distâncias e seus 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 comando de diretoria específica, assim há separação entre serviços telegráficos e serviços postais, logo os fluxos e receitas de ambos são separados, principalmente a partir de 1931.

Focamos nessa pesquisa os serviços postais assim sendo, buscamos dados secundários anuais, por meio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), onde encontramos os Anuários Estatísticos do Brasil⁵. Este serviu de fonte estruturante das discussões. Outra fonte de dados foi o portal eletrônico de Acesso a Informação, do governo federal, essa ferramenta possibilitou obter informações, sobre a ECT, através de funcionários vinculados a diretoria da empresa.

Com intuito de analisar os Correios em escala nacional, priorizamos os seguintes dados: número anual de agências; fluxo postal, objetos postados e meios de transporte; serviços postais existentes e saldos financeiros. Os dados expressam os movimentos postais regionais e demonstram assimetrias históricas ligadas à densidade técnica que possibilitam ou inibem a existência plena de serviços postais em dadas regiões brasileiras.

A pesquisa intitulada “Da integração postal a integração logística: a organização dos Correios no território brasileiro”, objetiva analisar as modificações históricas, globais e nacionais, que acarretaram reestruturações técnicas e normativas e conduziram a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos “a transformação de um serviço de comunicações em um grande operador logístico” (VENCESLAU, 2012). Objetivamos ainda, quantificar o aumento dos fluxos em escala nacional, e cartografar os processos de integração nacional e mundial, realizados pelo Estado, através dos serviços postais.

⁴ Segundo Magalhães 1994 (*apud* SILVA JUNIOR, 2009), “O conceito de telecomunicações abrange atualmente a transmissão de sinais eletromagnéticos referentes a sons, imagens ou dados de qualquer natureza.” Seu “desenvolvimento (...) tem sua gestação entre 1855 e 1890, quando as comunicações se tornaram elétricas e com a invenção do telégrafo, tornando-se telecomunicações” (p.107).

⁵ Ressaltamos que a metodologia de captura de dados do IBGE muda aproximadamente a cada 10 anos. A cada década a disponibilidade de dados são menos descritivos, e mais generalizados.

2. OS CORREIOS E O DESENVOLVIMENTO TÉCNICO: DELIMITANDO PERÍODOS COM BASE NOS SERVIÇOS POSTAIS.

Optamos em delimitar períodos postais, visando compreender as conjunturas históricas dos Correios. Entendemos que “períodos são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo.” (SANTOS E SILVEIRA, 2006, p.24).

Para definir os períodos consideramos o contexto técnico e normativo, posto que é imperativo pensar “as técnicas como formas de fazer e de regular a vida, mas ao mesmo tempo como cristalização em objetos geográficos, pois estes também têm um papel de controle devido ao seu tempo próprio, que modula os demais tempos” (SANTOS E SILVEIRA, 2006, p. 24). A produção de espaço mediada pelas técnicas assegura o movimento do todo que “envolve a noção de tempo é isso que nos permite reconhecer a unidade de movimento” (SANTOS, 1988, p.9-10). Assim podemos entender o uso do território através dos agentes, por meio da forma (objeto técnico), da função (ação normativa), do processo (tempo histórico) e da estrutura (configuração territorial). Dessa maneira, “instituições [...], são por excelência produtoras de normas que, em muitos casos [...] geografizam-se, isto é ganham formas geográficas. [...] As formas, em essência, funcionalizam processos” (ANTAS JR. 2005, p. 55).

Nesse sentido, estabelecemos sete períodos, mediante os aparatos técnicos e normativos postais que, por sua vez, se relacionam, solidaria e contraditoriamente, com os meios geográficos, clássicos, fundamentados aqui segundo o professor Milton Santos (2006).

O primeiro período, de 1500 a 1797, compreende o meio natural cujas “técnicas e o trabalho se casavam com as dádivas da natureza, com a qual se relacionam sem outra mediação” (SANTOS, 2006, p. 157). Esse período é considerado, entre alguns autores, o início da urbanização (SANTOS, 2009, p.20). Logo,

A primeira fase de organização do território brasileiro se faz entre 1530 e 1570, [...] cujo ponto de maior intensidade estaria compreendido entre os anos de 1530 a 1540. (...) O segundo período fica entre 1580 e 1640, anos de dominação espanhola, com dois portos de maior intensidade: os anos de 1610 e 1620, com a fundação de uma vila e três cidades, e entre 1630 e 1640, com a fundação de nove vilas, [...] com a existência de uma urbanização sistemática na costa norte, em direção à Amazônia (p.79). Num terceiro momento, entre 1650 e 1720, foram fundadas trinta e cinco vilas, elevando-se duas delas à categoria de cidades. Olinda e São Paulo. Ao fim do período, a rede urbana estava constituída por respeitável conjunto de sessenta e três

vilas e oito cidades. (FILHO, 1968 *apud* SANTOS, 2009, p.20).

Neste tempo histórico as comunicações e transportes tinham o mesmo tempo de circulação, isto é, para comunicar qualquer informação era necessário o uso de técnicas de transportes, seja sobre o lombo de um animal, seja utilizando da navegação. Aqui os serviços postais significavam transporte de cartas, realizados pelos Correios – Mor, cujo objetivo era a troca informações entre os representantes da colônia e a monarquia portuguesa por meio de oficiais instituídos pela Coroa, dessa maneira em 1798 é oficializada a Administração dos Correios, conforme quadro 1. Essa modificação normativa se faz necessária, pois “é a partir do século XVIII que a urbanização se desenvolve” (SANTOS, 2009, p. 21).

Quadro 1. Serviços Postais 1500 – 1798 – Meio Natural

ANOS	SERVIÇOS POSTAIS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
1500	TRANSPORTE DE CARTAS	
1798	TRANSPORTE DE CARTAS	ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

Fonte: CORREIOS. História Postal.

Autoria Própria

De 1798 a 1929 demarcamos um segundo período postal, vinculado ao meio técnico onde “utilizando novos materiais e transgredindo a distância o homem começa a fabricar um tempo novo, no trabalho, no intercâmbio, no lar”. (SANTOS, 2006, p.158). Neste período, houve mudanças importantes para o territorial brasileiro, e consequentemente para os Correios, dentre elas destacamos: a vinda da família real, que regulamenta o setor postal e instauram as administrações provinciais, mais tarde chamadas de diretorias regionais, e posteriormente o estabelecimento do Estado Nacional, que realiza a interiorização dos serviços postais, graças principalmente a introdução da rede telégrafica e a 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). Assim, os Correios ampliam tanto sua infraestrutura, mediante seus serviços assim, os objetos postais transportados não são restritos a cartas, conforme demonstra a quadro 2.

Quadro 2. Serviços Postais 1800 – 1929- Meio técnico

ANOS	SERVIÇOS CORREIOS E TELÉGRAFOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
1800	TRANSPORTE DE CARTAS	
1801	CAIXAS POSTAIS	
1829		ADMINISTRAÇÕES PROVINCIAIS
1835	ENTREGA DOMICILIAR DE CORRESPONDÊNCIA	
1843	EMIÇÃO DE SELOS POSTAIS BRASILEIROS	
1845	CAIXAS DE COLETA	
1852	TELÉGRAFO	
1865	VALE POSTAL	
1877		AGÊNCIA 1º DE MAIO
1889		MUSEU POSTAL BRASILEIRO
1900	SERVIÇOS DE ENCOMENDAS INTERNACIONAIS (COLIS POSTAUX)	
1901	VALES POSTAIS	
1921	MALAS POSTAIS AÉREAS	

Fonte: CORREIOS (2015). História Postal.

Autoria Própria

De 1930 a 1969, delimitamos um terceiro período. Neste prevalece o meio técnico, mais as características políticas de expansão territorial e industrial dinamizam relações nacionais que buscam política e economicamente, a integração do território brasileiro. Posto que,

A população concentrada em cidades passa de 4,552 milhões de pessoas em 1920 para 6 208 699 em 1940 (Villela e Suzigan, 1973, p. 199). Neste período, a população ocupada em serviços cresce mais depressa que o total da população economicamente ativa. (SANTOS, 2009, p.25)

Este contexto demanda modernizações das infraestruturas e sistemas de transportes já que entre 1940 e 1950, “os nexos econômicos ganham relevo, e impõem-se às dinâmicas urbanas na totalidade do território” (SANTOS, 2009, p.27). Disso resulta a demanda geopolítica de controle e integração do território, via sistemas de comunicações, sob os quais se inserem os Correios brasileiros, uma vez que “a partir do fim da Segunda Guerra Mundial, dá-se um crescimento (demográfico) sustentado” em todas as capitais. (SANTOS, 2009, p.27).

O Departamento de Correio e Telégrafos (DCT), criado em 1931, vai ser a materialização técnico-normativa de expansão postal e telegráfica na escala nacional. Ao equipar o território de infraestruturas telegráficas e de transporte, o Estado nacional, motivado por mudanças globais, possibilita maior mobilidade informacional entre pessoas e unidades administrativas, ao mesmo tempo ampliam-se os conhecimentos estatais sobre o território.

Pois “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). Mas,

Esse quadro é relativamente quebrado a partir da segunda metade do século XIX, quando a partir da produção de café, o estado de São Paulo se torna o pólo dinâmico de vasta área que abrange os estados mais ao sul e vai incluir, ainda que de modo incompleto, o Rio de Janeiro e Minas Gerais. (SANTOS, 2009, p.29)

Nas três primeiras décadas do século XX, segundo Barat (2007 *apud* SILVA JUNIOR, 2006), o Brasil teve uma “notável expansão dos transportes”, resultado do progressivo “entrelaçamento das atividades ferroviárias e portuárias à navegação”. Foi a partir de então, que o Brasil passou a gestar um território composto por verdadeiros sistemas de movimento, mesmo que assimétricos entre si. Segundo, Tânia Bacelar (2000)

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 infra-estrutura de transportes e de comunicações se justapôs ao avanço do movimento acelerado de oligopolização dos agentes públicos (grandes estatais) e privados (grandes grupos nacionais e transnacionais). (p.73).

A característica central desse período é a integração nacional. “Trata-se, porém, de uma integração limitada, do espaço e do mercado, de que apenas participa uma parcela do território nacional.” (SANTOS, 2009, p.29). Mas, “que tanto inclui a formação de um mercado nacional, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se terciarização) e ativa o processo de urbanização.” (SANTOS, 2009, p.30).

A criação do DCT é funcional a este período. Esse Departamento, serviu às experimentações técnicas e normativas estatais, cujos resultados acompanham e estruturam a expansão dos serviços postais no período atual.

O quadro 3 demonstra a expansão de serviços, ilustrando a partir daí as normas criadas para gestar esses serviços.

Quadro 3. Serviços e Unidades Postais 1930 – 1969 – Meio Técnico

ANOS	SERVIÇOS CORREIOS E TELÉGRAFOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
	CORRESPONDÊNCIA SEM VALOR DECLARADO	ESTAÇÕES
1930	CARTAS, BILHETES E OFÍCIOS	POSTAIS
	AMOSTRAS	POSTAIS-TELEGRÁFICA
	MANUSCRITOS IMPRESSOS E JORNAIS	POSTAIS TELEFÔNICAS
	OBJETOS	RÁDIO ELÉTRICAS
	CORRESPONDÊNCIA EXPRESSA	TELEGRÁFICAS
	COLIS POSTAUX (PEQUENAS ENCOMENDAS)	TELEFÔNICAS
		POSTOS TELEFÔNICOS
	CORRESPONDÊNCIA COM VALOR DECLARADO	
	CARTAS E CAIXAS	CAIXAS POSTAIS
	ENCOMENDAS	
	CARTEIRAS DE IDENTIDADES	
	COBRANÇA DE TÍTULOS	
	VALES POSTAIS	
		MUSEU POSTAL BRASILEIRO
	VENDA DE SÊLOS	
	TELEGRAMAS TRANSMITIDOS E RECEBIDOS	
	TRANSMISSÕES RÁDIO-TELEFÔNICAS	
ANOS	SERVIÇOS CORREIOS E TELÉGRAFOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
	CORRESPONDÊNCIA SEM VALOR DECLARADO	ESTAÇÕES
1940	CARTAS, BILHETES E OFÍCIOS	TELEGRÁFICAS
	AMOSTRAS	RÁDIO-COSTEIRAS
	MANUSCRITOS IMPRESSOS E JORNAIS	
	OBJETOS	AGÊNCIAS
	CORRESPONDÊNCIA EXPRESSA	POSTAIS
	COLIS POSTAUX (PEQUENAS ENCOMENDAS)	POSTAIS-TELEGRÁFICAS
	PAPEIRS D' AFFAIRES (PAPÉIS DE NEGÓCIO)	POSTAIS VIA RÁDIO
	CORRESPONDÊNCIA COM VALOR DECLARADO	CAIXAS DE COLETA
	CARTAS E CAIXAS	MÁQUINAS DE FRANQUEAR
	ENCOMENDAS	
	CARTEIRAS DE IDENTIDADES	
	COBRANÇA DE TÍTULOS	
	VALES POSTAIS	MUSEU POSTAL BRASILEIRO
	VENDA DE SÊLOS	
	TELEGRAMAS TRANSMITIDOS E RECEBIDOS	
	TRANSMISSÕES RÁDIO-TELEFÔNICAS	
ANOS	SERVIÇOS CORREIOS E TELÉGRAFOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
	CORRESPONDÊNCIA SEM VALOR DECLARADO	ESTAÇÕES
1950/1960	CARTAS, BILHETES E OFÍCIOS	TELEGRÁFICAS
	AMOSTRAS	RADIO COSTEIRAS
	MANUSCRITOS IMPRESSOS E JORNAIS	
	OBJETOS	AGÊNCIAS
	CORRESPONDÊNCIA EXPRESSA	POSTAIS
	COLIS POSTAUX (PEQUENAS ENCOMENDAS)	POSTAIS-TELEGRÁFICAS
	PAPEIRS D' AFFAIRES (PAPÉIS DE NEGÓCIO)	POSTAIS RADIOTELEGRÁFICAS
		POSTAIS RADIO-COSTEIRAS
	CORRESPONDÊNCIA COM VALOR DECLARADO	
	CARTAS E CAIXAS	CAIXAS DE COLETA
	ENCOMENDAS	MÁQUINAS DE FRANQUEAR
	CARTEIRAS DE IDENTIDADES	
	COBRANÇA DE TÍTULOS	CENTRAIS DE TELEX
	VALES POSTAIS	
	VENDA DE SÊLOS	
	TELEGRAMAS TRANSMITIDOS E RECEBIDOS	MUSEU POSTAL BRASILEIRO
	TRANSMISSÕES RÁDIO-TELEFÔNICAS	
	MALAS POSTAIS NACIONAIS AÉREAS	
	MALAS POSTAIS NACIONAIS TERRESTRES	

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil, 1930 – 1969.

Autoria Própria

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), e este é nosso quarto período. De acordo com Santos (2009),

Esse meio técnico-científico (melhor será chama-lo de meio técnico-científico-informacional) é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização. A informação, em todas as suas formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação. (SANTOS, 2009, p. 38).

O “meio técnico-científico geografiza-se de forma diferencial, isto é, de forma contínua em algumas áreas contínuas⁶ [...], e de modo disperso no resto do país.” (SANTOS, 2009, p. 43). O governo militar disseminou como afirma Francisco de Oliveira (1990), neste período, “um padrão de financiamento/utilização de recursos públicos que preside à expansão da economia nordestina (e ao) mesmo tempo foi utilizado pelo Estado autoritário para a economia nacional.” (p. 73). 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. Era possível observar ritmos diferentes (uns maiores, outros menores), mas, se tendência era expansiva, a expansão atingia todas as regiões, o mesmo acontecendo se a tendências era recessiva.” (BACELAR, 2000, p. 73-74).

Nesse sentido, 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 Geiger (1997),

A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos foi constituída (1969) sob a 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. (p.72)

Dessa maneira, a partir da Lei nº 6.538 de 1978, ficou permitido a ECT explorar serviços postais e telegráficos, e adquirir subsidiárias em escala nacional. Portanto, a década de 1970 é “o início de uma nova era dentro do percurso capitalista, com as perspectivas abertas pela revolução científico-técnica.” (SANTOS e SILVEIRA, 2006, p.47).

⁶ As áreas contínuas são denominadas na Geografia como Região Concentrada. “Essa denominação – Região Concentrada – foi introduzida na literatura geográfica (...) por Milton Santos e Ana Clara Torres Ribeiro (...). Essa região estaria constituída pelos Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santos, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.” (SANTOS e SILVEIRA, 2006, p. 27).

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 reestruturaram a administração e a operacionalização postal, através de contratos estabelecidos com “especialistas da área oriundos de empresas francesas (...) Somepost Internacional e Sofrepost (Sociedade de Estudos e Realizações Postais)” (TEIXEIRA, 2013, p.42). Aliando técnica e ciência, durante os anos 1970 e 1980, segundo Gertel 1991 (*apud* SANTOS, 2009),

Modernizam-se os Correios e cria-se um moderno sistema de telecomunicações, através de ondas, e depois, dos satélites; difunde-se o telefone, implanta-se o telex e novas formas de transmissão de mensagens, tornando maiores as possibilidades do movimento, de valores, de dinheiro, de capitais, de ordens, mensagens etc. (p.42)

Os serviços postais, portanto, são modernizados, conforme quadro 4.

Quadro 4. Serviços Postais e Unidades Postais 1970 – 1989- Meio Técnico Científico

ANOS	SERVIÇOS CORREIOS E TELÉGRAFOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
1970	CORRESPONDÊNCIA SEM VALOR DECLARADO	AGÊNCIAS E POSTOS
	CARTAS, BILHETES E OFÍCIOS	POSTAIS TELEGRÁFICAS
	AMOSTRAS	POSTAIS TELEFÔNICAS
	MANUSCRITOS IMPRESSOS E JORNAIS	POSTAIS RADIOTELEGRÁFICAS
	OBJETOS	POSTAIS POSTOS DE CORREIOS
	LIVROS, JORNAIS E REVISTAS	
	CORRESPONDÊNCIA EXPRESSA	
	COLIS POSTAUX (PEQUENAS ENCOMENDAS)	CAIXAS POSTAIS
	PAPEIRS D' AFFAIRES (PAPÉIS DE NEGÓCIO)	
	CORRESPONDÊNCIA COM VALOR DECLARADO	
	CARTAS E CAIXAS	
	ENCOMENDAS	
	CARTEIRAS DE IDENTIDADES	MUSEU POSTAL BRASILEIRO
	COBRANÇA DE TÍTULOS	
	VALES POSTAIS	
	VENDA DE SÊLOS	
	MALAS POSTAIS NACIONAIS E INTERNACIONAIS AÉREAS	
	MALAS POSTAIS NACIONAIS E INTERNACIONAIS TERRESTRES	
	SERVIÇOS ESPECIAL DE ENTREGA DE DOCUMENTOS (SEED) - OBJETOS	
	SERVIÇO DE CORRESPONDÊNCIA AGRUPADA (SERCA) - MALOTES	
	TELEGRAMAS TRANSMITIDOS E RECEBIDOS	
	TRANSMISSÕES RÁDIO-TELEFÔNICAS	
	SERVIÇO NACIONAL DE TELEFONIA	
	SERVIÇO NACIONAL DE TELEX	
ANOS	SERVIÇOS CORREIOS E TELÉGRAFOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
1980	SERVIÇOS	PRINCIPAIS
	SERVIÇOS POSTAIS CONVENCIONAIS	AGÊNCIAS POSTAIS - TELEGRÁFICAS
	SERVIÇOS ESPECIAL DE ENTREGA DE DOCUMENTOS (SEED) - OBJETOS	AGÊNCIAS POSTAIS
	SERVIÇO DE CORRESPONDÊNCIA AGRUPADA (SERCA) - MALOTES	POSTOS DE CORREIOS
	SERVIÇOS DE ENTREGA EXPRESSA	
	SERVIÇO TELEGRÁFICO	AUXILIARES
		BALCÕES POSTAIS
		AGÊNCIAS MÓVEIS
		AGÊNCIAS SATÉLITES
		CAIXAS DE COLETA
		POSTOS DE VENDA DE SELOS
		CENTROS
		CENTROS DE TRIAGEM
		CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DOMICILIAR
		CENTROS DE OPERAÇÕES ESPECIAIS
		CENTROS OPERACIONAIS
		CENTROS DE TELEGRAMA FONADOS
		CABINAS PÚBLICAS DE TELEX
		MUSEU POSTAL BRASILEIRO

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil, 1969 – 1990
 Autoria Própria

Portanto, “foi o movimento militar que criou as condições de uma rápida integração do País a um movimento de internacionalização que aparecia como irresistível, em escala mundial.” (SANTOS, 2009, p.39).

À medida que o mundo vai se integrando as lógicas de mercado, surge à informação (informática + comunicação) 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), emerge a partir daí o *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2006), mas este meio não é vivenciado por todos e nem se encontra igualmente em todos os lugares.

Consideramos, então, três momentos para a ECT, a partir do *meio técnico-científico-informacional*. Pois segundo Tânia Bacelar (2000)

Num contexto mundial marcado por importantes transformações, o ambiente econômico brasileiro sofre grandes mudanças nos anos noventa. Dentre as principais destacam-se uma política de abertura comercial intensa e rápida, a priorização à integração competitiva, reformas profundas na ação do Estado e finalmente a implementação de um programa de estabilização que já entrou no quarto ano. (p. 75).

Logo, o primeiro período postal, mediante as modificações nacionais, vai de 1990 a 1999, em que as políticas neoliberais reestruturaram a empresa. Ao longo dessa década se inicia a operacionalização dos serviços telemáticos e o tercerização das agências, conforme quadro 5.

Quadro 5. Serviços Postais e Unidades Postais 1990 – 1999 Meio Técnico Científico Informacional

ANOS	SERVIÇOS CORREIOS E TELÉGRAFOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
1990	SERVIÇOS	UNIDADES DE ATENDIMENTO
	SERVIÇOS POSTAIS CONVENCIONAIS	AGÊNCIAS DE CORREIO
	SERVIÇOS ESPECIAL DE ENTREGA DE DOCUMENTOS (SEED) - OBJETOS	AGÊNCIAS DE CORREIO FRANQUEADAS
	SERVIÇO DE CORRESPONDÊNCIA AGRUPADA (SERCA) - MALOTES	AGÊNCIAS DE CORREIOS SATÉLITE
	SERVIÇOS DE ENTREGA EXPRESSA	AGÊNCIAS FILATÉLICAS
	SERVIÇO DE REMESSAS INTERNACIONAIS URGENTES - SEM	CABINE PÚBLICA DE TELEX
	SERVIÇO TELEGRÁFICO	POSTOS DE CORREIO
	SERVIÇO TELEMÁTICO	POSTOS DE VENDA DE PRODUTOS
		CAIXAS DE COLETA
		DEMAIS UNIDADES
		CENTROS DE TRIAGEM
		CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DOMICILIÁRIA
		CENTROS OPERACIONAIS
		CENTROS DE SERVIÇO TELEMÁTICO
		CENTROS DE OPERAÇÕES INTEGRADAS
		MUSEU POSTAL BRASILEIRO

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil, 1990 – 2000.

Autoria Própria

De 2000 a 2010, temos o período de conformação da terceirização dos serviços e das agências,

Nesse contexto, 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 oferecendo incentivos, peso de fatores tradicionais como mão de obra abundante, barata e não organizada. (BACELAR, 2000, p. 76).

Tudo isso se faz presente na crescente rede de serviços e unidades operacionais, conforme quadro 6.

Quadro 6. Serviços Postais e Unidades Postais Anos 2000 – Meio Técnico Científico Informacional

ANOS	SERVIÇOS CORREIOS E TELÉGRAFOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS	UNIDADES POSTAIS
2000	ENCOMENDA PAC	UNIDADES PRÓPRIAS
	e-SEDEX	AGÊNCIA DE CORREIO
	REMESSA EXPRESSA	AGÊNCIA DE CORREIO FILATÉLICA
	REEMBOLSO SEDEX	AGÊNCIA COMERCIAL TIPO I
	SEDEX 10	
	SEDEX HOJE	UNIDADES TERCEIRIZADAS
		AGÊNCIA DE CORREIO FRANQUEADA
	TRANSFERÊNCIA DE NUMERÁRIO	AGÊNCIA DE CORREIO SOCIAL
		AGÊNCIA CORREIO COMERCIAL TIPO I (PERMISSIONÁRIAS)
	CORREIO HÍBRIDO INTERNACIONAL	AGÊNCIA DE CORREIO COMUNITÁRIA
	EMS DOCUMENTO	POSTO DE CORREIO
	EMS MERCADORIA	POSTO DE VENDA DE PRODUTOS
	SERVIÇO DE DISTRIBUIÇÃO	
		CAIXAS DE COLETAS
	LOGÍSTICA INTEGRADA	
		UNIDADES DE TRATAMENTO E DISTRIBUIÇÃO
	MALOTE	CENTRO DE TRATAMENTO DE CARTAS
		CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO DOMICILIÁRIA
	IMPRESSO	CENTRO DE TRATAMENTO DE ENCOMENDAS
	IMPRESSO ESPECIAL	CENTRO DE TRATAMENTO DE CARTAS E ENCOMENDAS
	MALA DIRETA POSTAL	CENTRO DE TRATAMENTO DE CORREIO INTERNACIONAL
	ENTREGA DIRETA	CENTRO DE SERVIÇOS TELEMÁTICO
	RESPOSTA COMERCIAL	CENTRO DE TRANSPORTE OPERACIONAL
		CENTRO DE ENTREGA DE ENCOMENDAS
	CARTA	CENTRO DE LOGÍSTICA INTEGRADA
	CORREIO HÍBRIDO TELEMÁTICO	CENTRO DE GESTÃO DE LOGÍSTICA INTEGRADA
	FAC	TERMINAL DE CARGA AÉREA E DE SUPERFÍCIE
	OUTRAS MENSAGENS	
		MUSEU POSTAL BRASILEIRO

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil, 1990 – 2000.

Autoria Própria

O terceiro período começa em 2011 e ainda prevalece, é o período da internacionalização da ECT. Nesse sentido,

As primeiras fases do processo de integração foram concentradoras das atividades modernas e dinâmicas, tanto do ponto de vista econômico quanto geograficamente. É na última fase, quando já existe um capitalismo maduro, que vamos testemunhar a possibilidade de uma difusão da modernização, não só presente, quanto aos capitais, como também quanto à tecnologia, e às formas.” (SANTOS, 2009, p. 39).

Essa difusão da modernização se fará presente na emergência da Região Nordeste como segunda região brasileira a possuir maior número de agências próprias e terceirizadas dos Correios, e também um grande número de Unidades Operacionais. Embora a mesma posição não se apresente quando observamos os movimentos dos fluxos postais, o fato de haver concentração de agências e unidades operacionais comprova e demarca temporalmente a emergência do Nordeste. Tal prospecção foi levantada por Geiger (1997, p. 73), este vislumbrou, por meio da análise de seus dados, a Região Nordeste na segunda posição hierárquica regional, acima, portanto, do Sul brasileiro. Esse movimento se faz devido, segundo Francisco de Oliveira (1990), a utilização dos fundos públicos, sobe comando militar, para atrair capitais e daí, expandir economicamente a região.

A articulação pública e privada dentro da ECT levou a classificação das em 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).

A classificação é exposta na quadro 7.

Quadro 7. Atividades segundo a classificação anos 2000

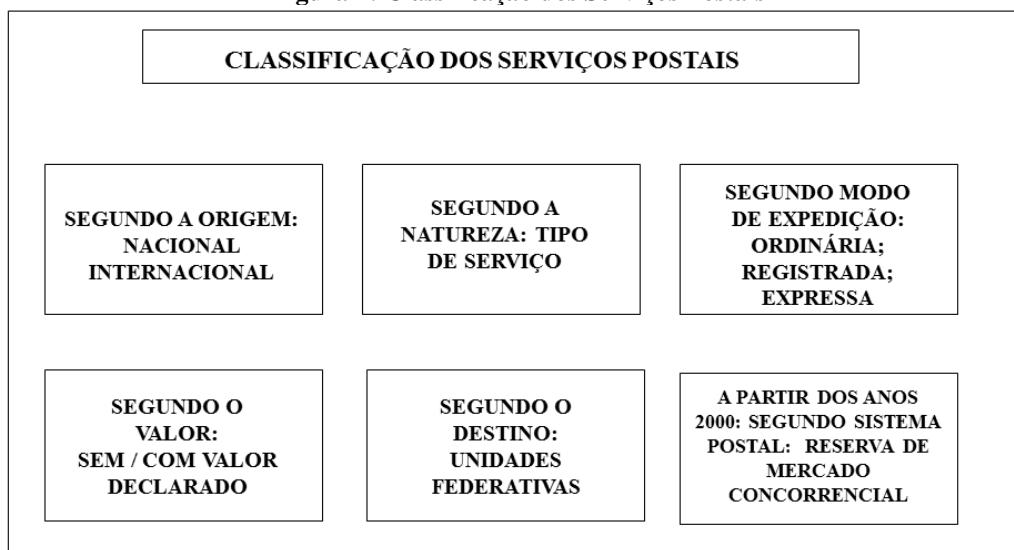
RESERVA DE MERCADO	CONCORRENCIAL
CARTA SIMPLES	ENCOMENDA NORMAL
CARTA E CARTÃO RESPOSTA	ENCOMENDA SEDEX
CARTA E IMPRESSO REGISTRADO	IMPRESSO SIMPLES
FRANQUEAMENTO AUTORIZADO DE CARTAS	MALA DIRETA POSTAL E IMPRESSO ESPECIAL
MALOTE SERCA	PORTE PAGO
SERVIÇO ESPECIAL DE ENTREGA DOMICILIÁRIA	OUTROS
TELEMÁTICOS	

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil, 2003 a 2014.

Autoria Própria

Dessa maneira os serviços postais são classificados desde os anos de 1930 conforme a figura 1.

Figura 1: Classificação dos Serviços Postais



Fonte: Anuários Estatísticos 1934 a 2014

Autoria Própria

Compreendendo o que são os serviços postais e as classificações desses serviços vamos observar durante o texto como estes se distribuem no território brasileiro, assim como expor a maneira como os fluxos vão se intensificando, à medida que ocorre a integração postal e logística nacional. Nossa preocupação nessa pesquisa é compreender como a norma está nos objetos técnicos (ANTAS JR, 2005, p.57) e como é criada, a partir desse processo, a topologia dos serviços postais.

3. CORREIOS- MOR: 1500 A 1798

O serviço postal, conhecido como Correios-Mor, está presente no Brasil desde a invasão portuguesa. Suas atividades a longa distância, submetidas à monarquia, eram realizadas por oficiais com intuito de comunicar a Coroa, por meio de cartas utilizando da navegação, às descobertas dos recursos materiais disponíveis no “Novo Mundo” especificamente vinculado a faixa litorânea do Atlântico Sul. No interior da colônia o trânsito dessa comunicação se fazia a pé.

Essas informações circulavam lentamente, principalmente, devido às técnicas marítimas e terrestres disponíveis para o intercâmbio que respondiam mais as intempéries climáticas do que a vontade dos homens. Esse período, conhecido na Geografia pelo prevaletimento do *Meio Natural*, expressa o domínio da natureza em relação ao espaço físico o que impõe um tempo lento nas relações humanas assim, “as técnicas e o trabalho se casavam com as dádivas da natureza, com a qual se relacionavam sem outra mediação” (SANTOS, 2006, p.15).

Na segunda metade do século XVIII as inovações técnicas da navegação permitem maior velocidade na circulação sendo estabelecido o serviço regular marítimo entre Portugal e Brasil. Ocorre, também, a institucionalização do serviço postal que é denominado Administração Geral dos Correios, com sede no Rio de Janeiro, tendo em vista obter conhecimentos a respeito dos recursos existentes nos espaços interioranos ainda desconhecidos pela burguesia brasileira.

4. ADMINISTRAÇÃO GERAL DOS CORREIOS: 1800 A 1929

Em decorrência da interiorização dos serviços postais surge no século XIX à primeira agência postal na cidade de Campos Rio de Janeiro. Nesse período D. Pedro I reformula a Administração Geral dos Correios e estabelece:

o pagamento prévio de franquia unificada; o lançamento dos primeiros selos postais; a criação do quadro de carteiros, de caixas de coleta e de postais e a distribuição domiciliária de correspondência na Corte e nas províncias. Foi estabelecido o serviço telegráfico, e o Brasil aderiu, por tratados, aos organismos internacionais de telecomunicações recém-criados. (CORREIOS, 2015).

Notamos que a estrutura atual de organização e articulação dos Correios é

formada neste século tanto na escala nacional como na internacional.

A partir de 1829 com o decreto da unificação das linhas postais existentes estas passam a ser comandadas indiretamente pela Administração dos Correios que cria as administrações provinciais, hoje conhecidas como diretorias regionais, que comanda diretamente a região. Com o passar do tempo é instituído o cargo de Diretor Geral, a uniformização dos carteiros, o pagamento de envios pelo remetente e não pelo destinatário, o serviço de vale postal, as regras de correspondência com o exterior, os guias postais, o Museu Postal Brasileiro, o regulamento interno da repartição postal que ao fim da monarquia e o início da República será vinculada ao Ministério da Instrução Pública, Correios e Telégrafos. (CORREIOS, 2015)

No século XIX a repartição postal passa a ser subordinada ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Surgem às primeiras malas postais aéreas, usadas principalmente para as correspondências da América do Sul e a Europa e para alguns serviços internos. Inicia-se o serviço de vales internacionais e começa a utilização de máquinas de triagem e de um dirigível. Com o fim do século XIX há a introdução do,

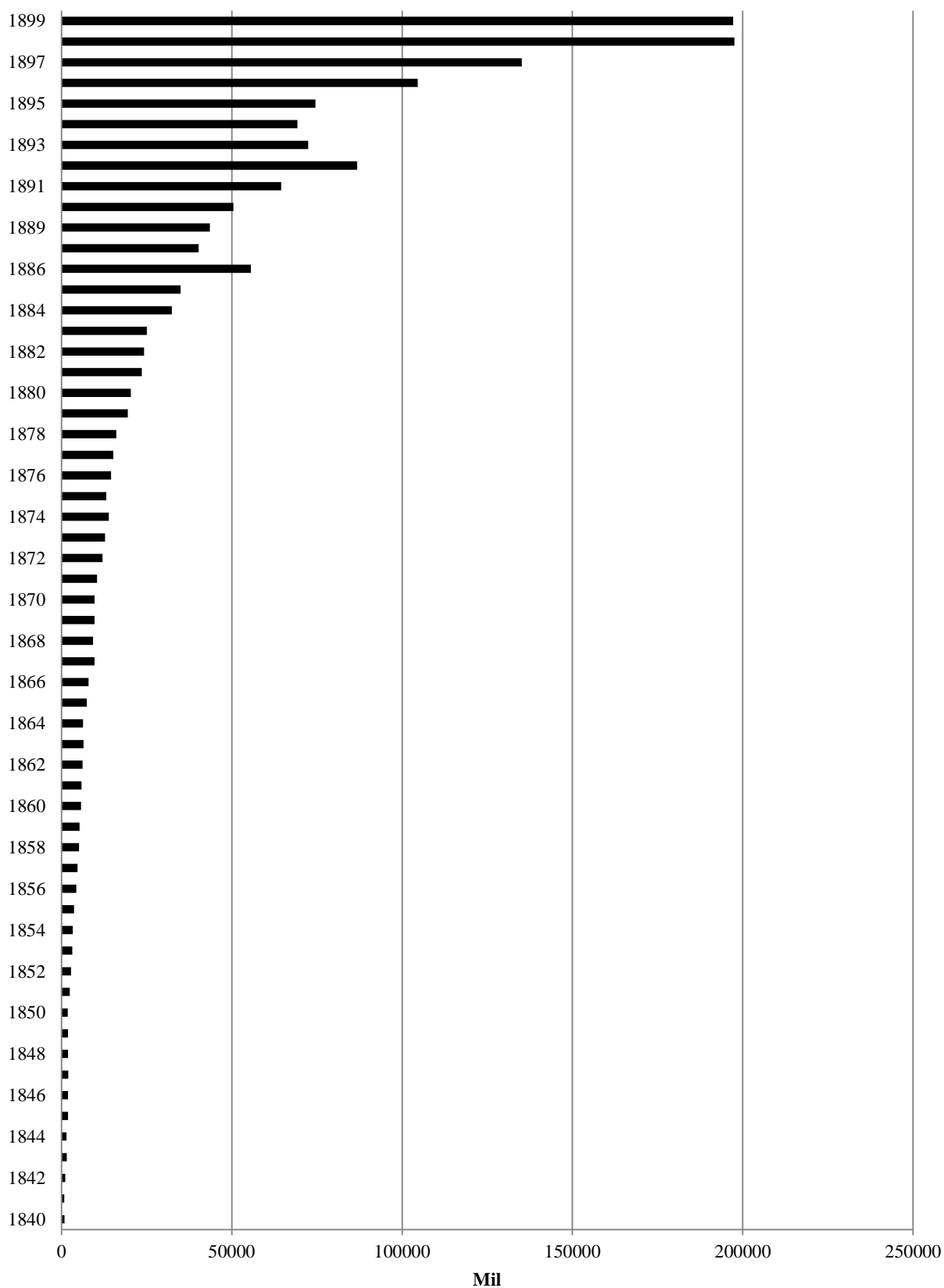
Código Postal Universal, elaborado por ocasião do IX Congresso Universal em Londres em 1929, viria a legislar e apresentar soluções para os problemas postais modernos dando início a uma nova era na história dos Correios. (CORREIO, 20015).

Segundo Silva Junior (2009), os telégrafos foram instalados a partir de 1857, mas estavam restritos inicialmente aos interesses da Coroa portuguesa em realizar a comunicação entre Rio de Janeiro e Petrópolis e, posteriormente, ligar o Brasil à Europa.

Apesar de toda a demanda geopolítica e importância das técnicas de telecomunicação para o território, a mensagem postal ainda era predominante. Daí a fundamental importância dos serviços postais e o desenvolvimento de uma infraestrutura de integração “física”.

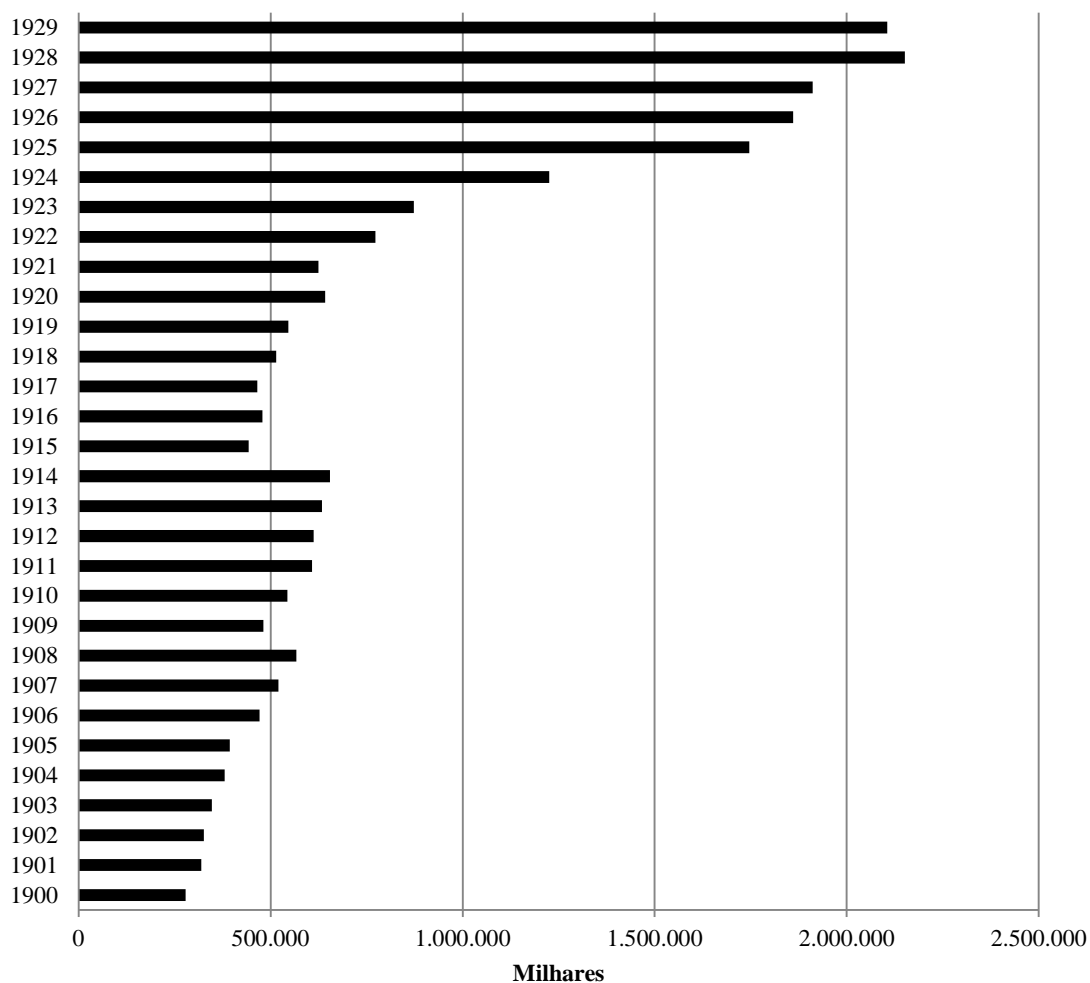
Nesse sentido, a integração postal do território brasileiro é estratégica, ao ampliar a rede postal, devido às possibilidades de conhecer e articular o território. Por meio do crescimento de infra-estruturas gradativamente a Administração Geral dos Correios expande seus fluxos e portanto suas agências, conforme gráficos 1, 2 e 3.

Gráfico 1. Total de Correspondências Recebidas, Expedidas e Em Trânsito 1840 - 1899



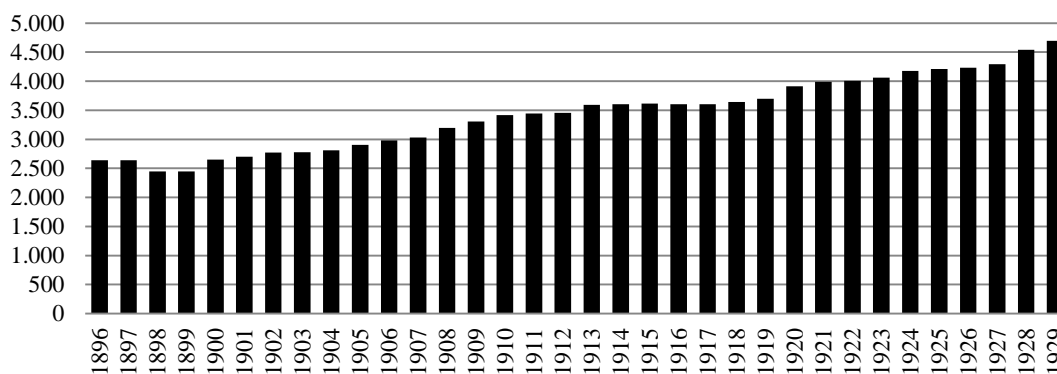
Fonte: BRASIL. Transporte e Comunicação, 1840 – 1986.
 Autoria Própria

**Gráfico 2. Montante de Correspondências Recebidas, Expedidas e em Trânsito
1900 - 1929**



Fonte: BRASIL. Transporte e Comunicação, 1840 – 1986.
Autoria Própria

Gráfico 3. Total de Agências 1896 - 1929



Fonte: BRASIL. Transporte e Comunicação, 1840 – 1986.
Autoria Própria

5. DEPARTAMENTO DE CORREIOS E TELEGRÁFOS (DCT): 1930 A 1969

A expansão dos correios se faz largamente “no meio técnico da circulação mecanizada e início da industrialização” (SANTOS E SILVEIRA 2006, p.36), entre início do século XX até 1940 o Estado brasileiro começa a pensar políticas de integração nacional, posto o perigo de “fragmentação do vasto território, até então pouco povoado em seu interior” (GALLO, 2006, p. 08). Dessa maneira, durante este período,

Estabelece uma rede brasileira de cidades com uma hierarquia nacional [...] o aparelhamento de portos, a construção de estradas de ferro e [...] “máquinas de produção e máquinas de circulação” se espalham no território brasileiro consolidando [...] participação do país na fase industrial do modo de produção capitalista (SANTOS E SILVEIRA 2006, p.37).

A partir de 1930 a estratégia política dos Estados latino-americanos fica conhecida como “nacional-desenvolvimentismo”, sendo o principal instrumento de ação para obter o desenvolvimento econômico e industrial do país o Estado-nacional (BRESSER-PEREIRA, 2010, p.6-7), tal política se estende até início da década de 1980.

Esse período rompe “a regência do tempo “natural”, que cedeu lugar a um tempo lento nas circulações internas do território” (GALLO, 2006, p.09), e “o desenvolvimento das comunicações internas reforça a presença do Estado nacional, mas também a dos governos provinciais” (SANTOS E SILVEIRA 2006, p.39).

Assim até a década de 1940 a rede de circulação e produção, por meio da inserção de infraestruturas de transportes, “aumenta num ritmo importante, porém com profundas diferenças regionais” (SANTOS E SILVEIRA 2006, p.38).

Até a década de 1940, o Brasil é um “arquipélago de mecanização” incompleta e com regiões desigualmente atendidas por sistemas de engenharia. Tem-se alguns lugares mais mecanizados em termos de transportes, atendendo regularmente aos interesses externos, mas a maior parte do território ainda se desloca como em um meio natural.

Segundo Silva Junior (2009) “do final do século XIX até a década de 1940, os agentes hegemônicos, que eram a elite agroexportadora, praticamente realizavam a mais-valia no comércio exterior, a partir das redes de ferrovias extravertidas.” (p.241).

O território e a circulação se mecanizam (de modo incompleto), mas a lentidão permanece dentro do país (SANTOS e SILVEIRA, 2006, p. 35- 37).

Num período posterior, nas três primeiras décadas do século XX, segundo Barat (2007, p. 22 *apud* SILVA JUNIOR, 2009, p. 241), o Brasil teve uma “notável expansão dos transportes”, resultado do progressivo “entrelaçamento das atividades ferroviárias e portuárias à navegação”. Foi a partir de então que o Brasil passou a gestar um território composto por verdadeiros sistemas de movimento, mesmo que assimétricos entre si.

Segundo Domingues (2009) o Brasil viveu a predominância da circulação baseada em técnicas não mecanizadas, praticamente até o primeiro governo de Getúlio Vargas, quando uma atmosfera política de inserção do país na industrialização criou a justificativa para a circulação rodoviária como modelo de desenvolvimento e integração do país. Este modelo de modernização vai se repetir no México e Argentina, baseado no esquema conhecido como “substituição de importações” e considerando as transformações na divisão territorial do trabalho. Os demais territórios se modernizariam sob o aspecto infraestrutural (e seletivamente) somente entre os anos 1950 a 1960, dependendo da estratégia nacional de desenvolvimento e inserção no capitalismo mundial (*apud* SILVA JUNIOR, 2009).

No contexto de modernização das infraestruturas e sistemas de transportes, também emerge a demanda geopolítica de controle e integração do território via sistemas de comunicações, sob os quais se inserem os Correios brasileiros. O Departamento de Correio e Telégrafos (DCT), criado em 1931, vai ser a materialização técnico-normativa de expansão postal e telegráfica na escala nacional. Ao equipar o território de infraestruturas telegráficas e de transporte, o Estado-nacional, motivado por mudanças globais, possibilitou maior mobilidade informacional entre pessoas e unidades administrativas, ao mesmo tempo ampliaram-se o conhecimento estatal sobre o território.

Neste período, a comunicação impõe a existência de vias de transporte que permitam realizar e aumentar o fluxo de objetos postais nas escalas local, nacional e mundial. Nesse sentido, na primeira metade do século XX os serviços de entregas a longas distâncias (e nas áreas desprovidas de redes terrestres que integravam o território) eram prestados pelo Correio Aéreo Nacional⁷. Este cumpriu importante tarefa

⁷ No âmbito da Marinha brasileira, surge em 1919 o Correio da Esquadra, que depois veio a ser chamado de Correio Aéreo Naval com a missão de trocar correspondências em áreas litorâneas isoladas. No ano de 1931, o Exército Brasileiro criou o Correio Aéreo Militar com a missão de abrir novas rotas aéreas em

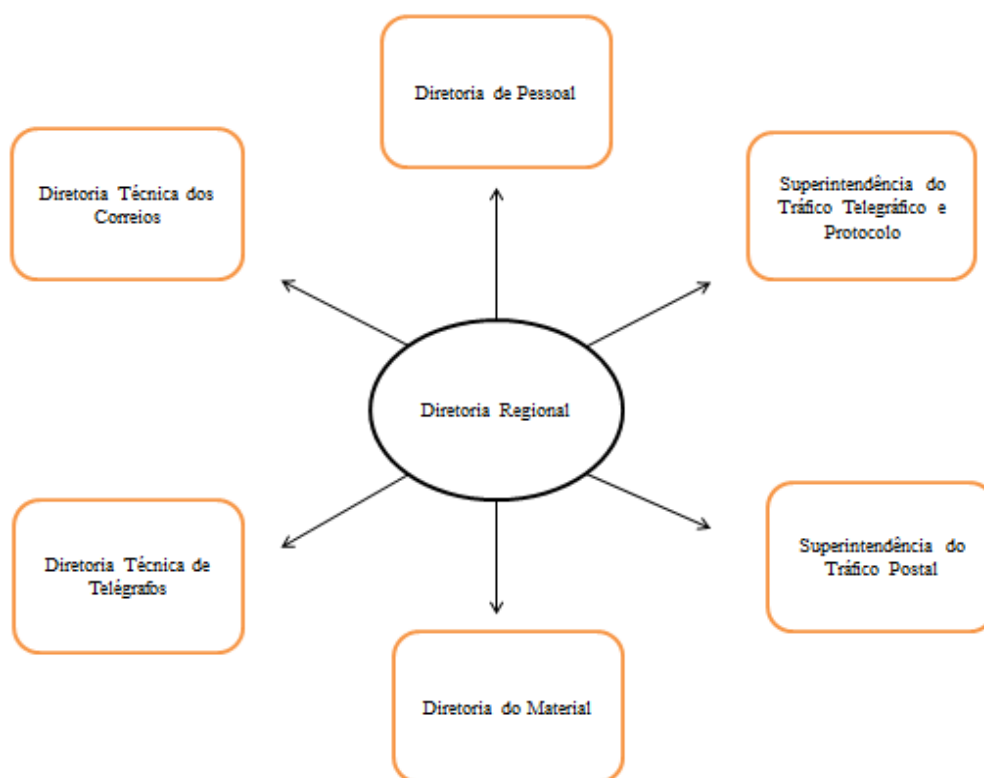
integradora ao possibilitar a aproximação de áreas interioranas aos centros dinâmicos da política e da economia nacional à época.

Na primeira metade do século XX a aviação comercial explorava as linhas rentáveis na faixa litorânea, enquanto o Correio Aéreo Nacional (CAN) (que teve sua origem na fusão dos Correios Aéreos Militares do Exército e da Marinha) supria as regiões desprovidas de linhas comerciais (GALLO, 2010, p. 64).

Em 1931, o governo de Getúlio Vargas funde a Direção Geral dos Correios com a Repartição Geral de Telégrafos instaurando o DCT, órgão público vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

De acordo com o decreto 20.589 de 1931, a organização interna passa a se dividir em sete órgãos, todos subordinados ao diretor geral de cada Diretoria Regional, conforme fluxograma 1.

Fluxograma 1. Organização Departamento Brasileiro de Correios e Telégrafos



Fonte: BRASIL. Decreto 20.589/1931.
 Autoria Própria

localidades do interior do Brasil. Em 1941 os Correios Aéreos Militares se fundiram e deram origem ao Correio Aéreo Nacional (GALLO, 2010).

As Diretorias Regionais (DRs) são órgãos de comando regionais, fixados nas capitais estaduais. Segundo Geiger (1997),

no processo produtivo do capitalismo, as firmas tem a necessidade de administrar operações geograficamente dispersas e, assim criar uma estrutura administrativa que distinga os escritórios locais dos escritórios centrais, possibilitando novas formas de organização empresarial. (p. 72)

Nesse período as agências, do DCT, eram classificadas segundo os trabalhadores presentes. Dessa maneira as agências se classificam segundo tabela 1.

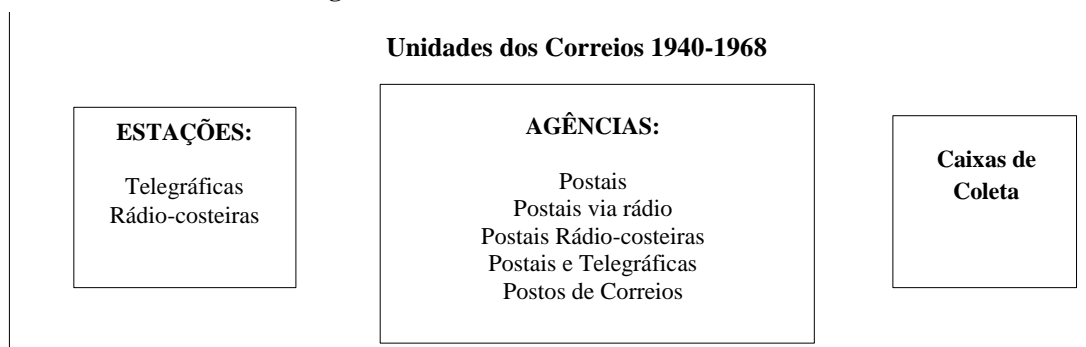
Quadro 8. Classificação das Agências DCT

Agências especiais: com agente, ajudante, encarregados de tráfego, telegrafistas, tesoureiro e fiel.
Agências de 1ª classe agente, ajudante, telegrafista e tesoureiro.
Agências de 2ª classe: agente-telegrafista, ajudante, telegrafista e tesoureiro, quando executarem os serviços de Correios e Telégrafos: e com agente e ajudante só, quando executarem apenas os serviços de Correios.
Agência de 3ª classe com agente-telegrafista e ajudante, quando executarem os serviços de Correios e Telégrafos inclusive o de vales postais; com agente-telegrafista, quando executarem os serviços de Correios e Telégrafos, excluindo o de vales postais; com agente e ajudante quando executarem somente os serviços de Correios, inclusive o de vales.
Agência de 4ª classe com agente só, quando executarem apenas os serviços postais, excluindo o de vales.

Fonte: BRASIL. Decreto 20.859/1931.

A organização do DCT seguiu, principalmente a partir de 1944 até fins da década de 1969, a seguinte lógica:

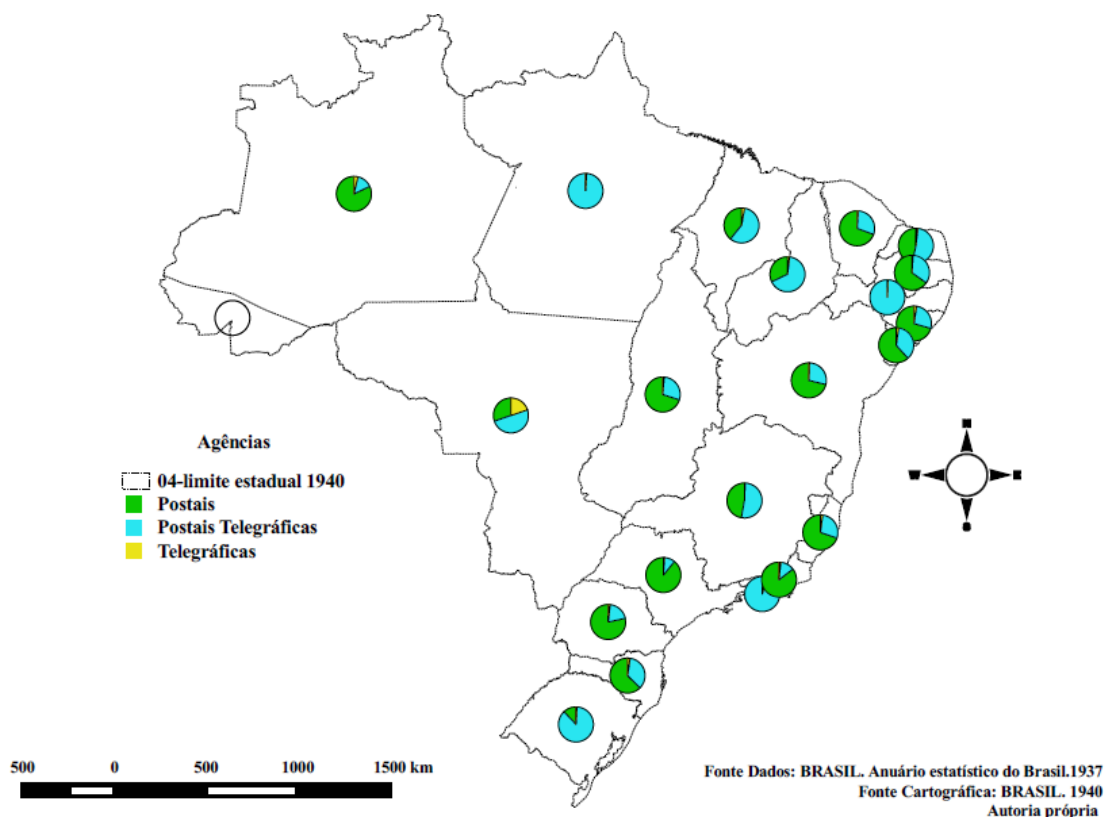
Figura 2: Unidades dos Correios 1940 - 1968



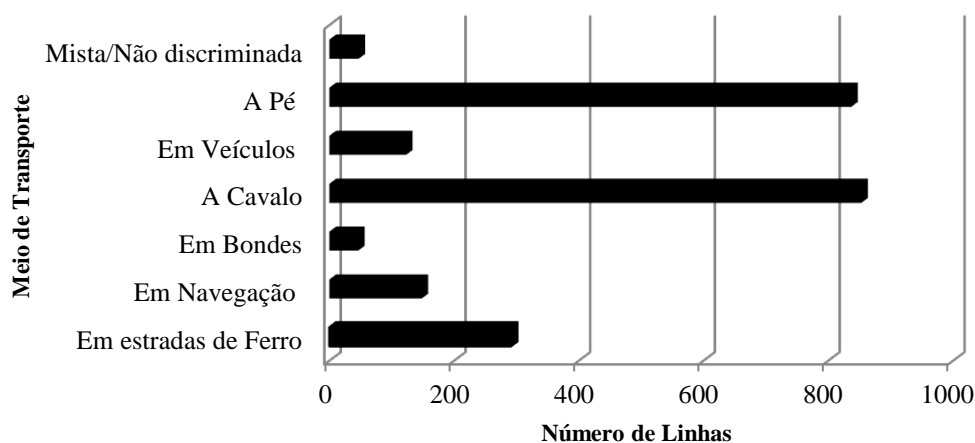
Fonte: BRASIL, Anuários Estatísticos do Brasil 1945-1970.
 Autoria Própria

No mapa abaixo observamos o número de agências vinculadas ao DCT por unidades federais brasileiras, no ano de 1937. A distribuição das agências postais se dá em por 50% do território brasileiro, sendo 38% por agências postais e telegráficas e 12% por agências telegráficas.

Figura 3: Quantidade de agências do Departamento de Correios e Telégrafos por Estado Brasileiro 1937



Sendo um serviço público responsável pela circulação, nessa época, física da comunicação, o DCT utilizava das infraestruturas de transporte para fazer circular a materialidade comunicacional nacional. Dessa maneira as linhas postais são pontos por onde passam as rota dos Correios, articulando diferentes vias de transporte. Em 1937, a extensão da linha postal compreendia 136.552.949 km do território nacional, articulada por meios de transporte mistos que compreendiam:

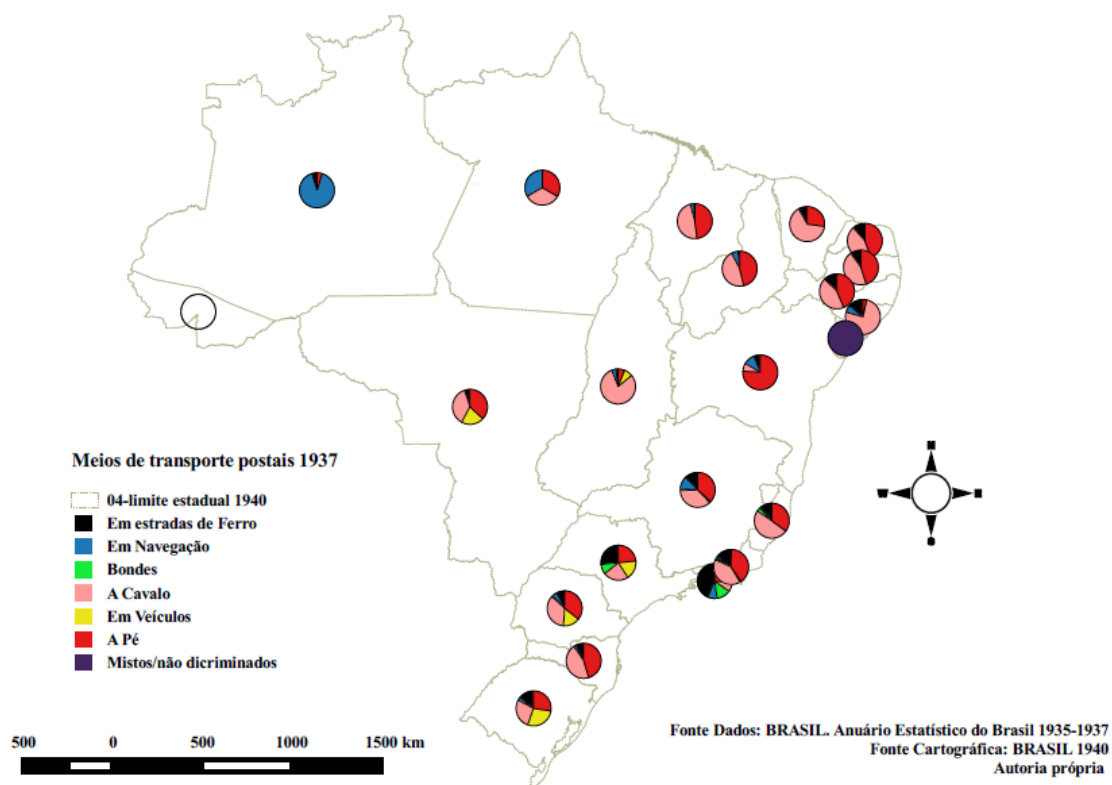
Gráfico 4. Rede de Transporte Postal Nacional

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1937.
 Autoria Própria

Linhas postais mistas, ou não discriminadas, referem-se especificamente ao Estado do Sergipe, posto que no período de 1935-1937 o serviço postal estava sendo formado nesse espaço.

Tirando essa fato, os meios que se sobressaem nacionalmente são a pé e a cavalo que efetivam 62% do serviço postal. Os veículos realizam 5% e são circunscritos aos perímetros urbanos. A circulação em bondes equivale a 2% esta restrita as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro nessa época Distrito Federal. A navegação representa 6% da atividade postal com predomínio nos Estados do Amazonas e Pará. As ferrovias representam 13% do transporte postal, conforme demonstra mapa abaixo.

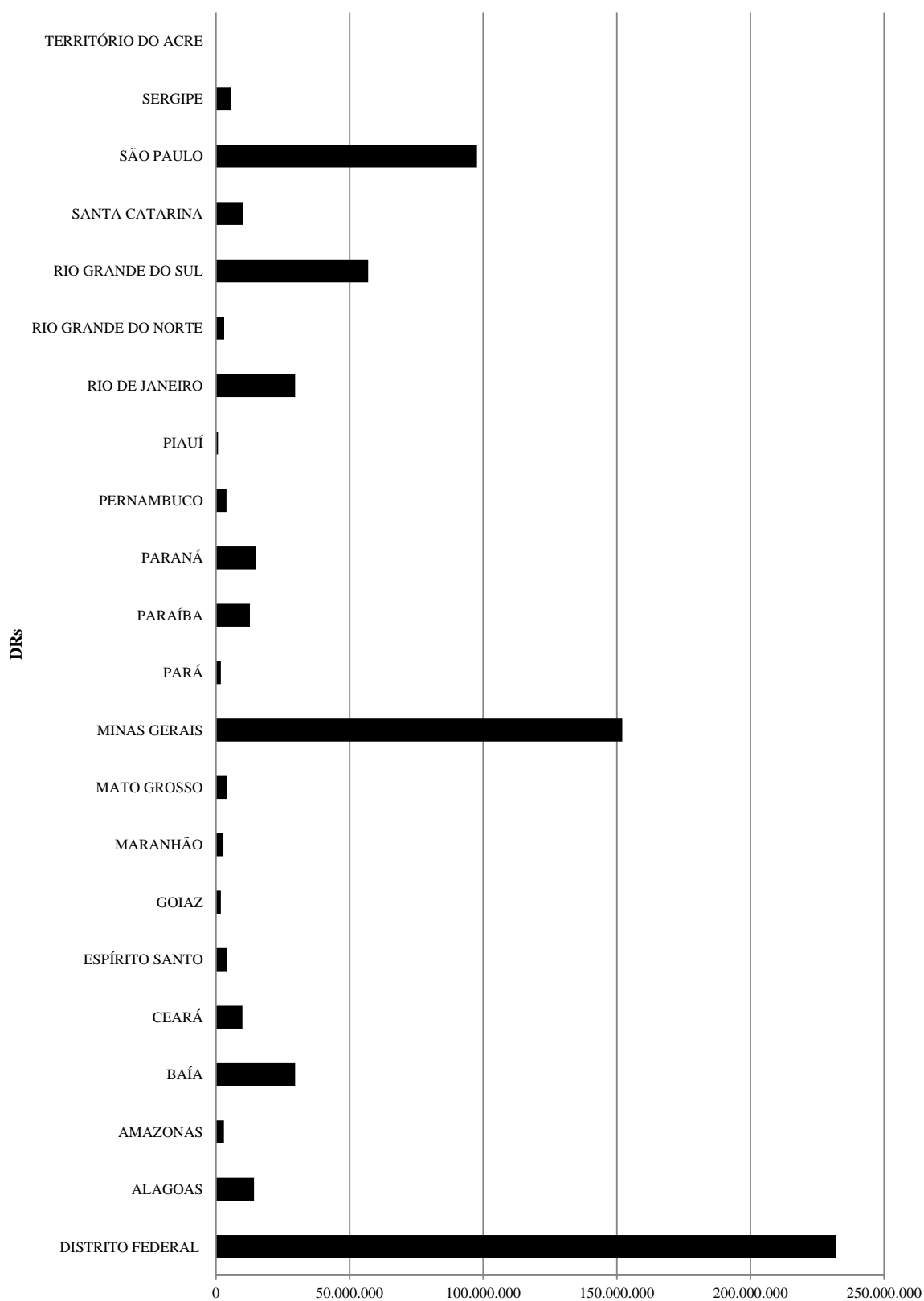
Figura 4: Linhas Postais por Meios de Transporte por Estados Brasileiros 1937.



Ressaltamos, no mapa acima, o Estado do Amazonas, cujo transporte de objetos postal se faz 90% por via marítima, 5% por meio de ferrovias e 5% a pé. O Rio de Janeiro onde há predomínio das ferrovias no transporte postal, sendo 9% realizado por hidrovias, 13% por bondes, que é um aspecto da inovação técnica, 9% utilizando cavalo e, 26% a pé. O Estado de São Paulo por possuir maior “equilíbrio” de transporte: 27% dos objetos circulam por meio de ferrovias, 18% utilizando veículos motorizados, 9% via bonde, 23% a cavalo e 23% a pé. E o Estado de Minas Gerais onde o transporte de objetos postais a pé e o cavalo representando 74%, ferrovias e navegação totalizam 24% do transporte cabendo 1% aos bondes e 1% veículos a realização.

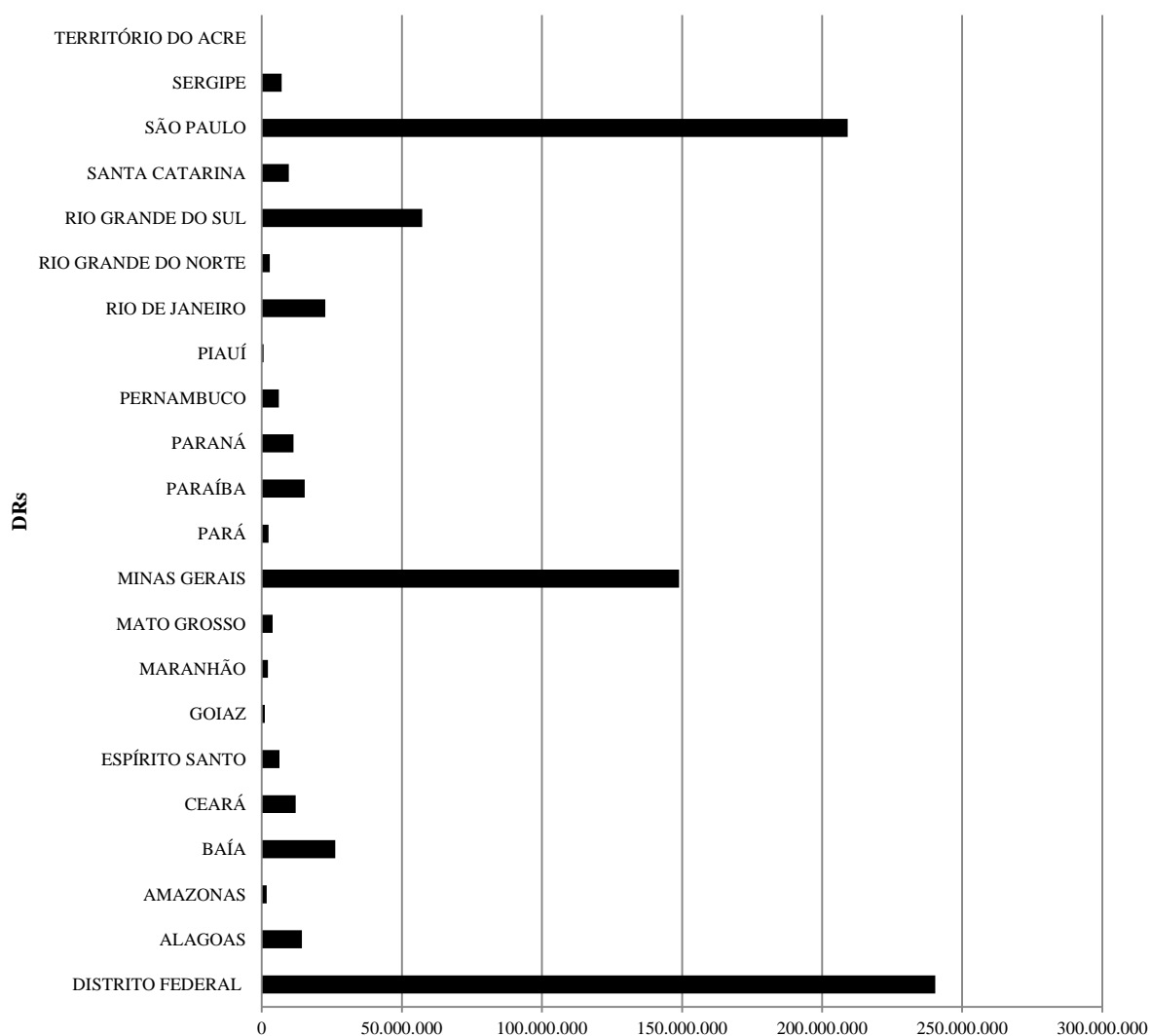
Os gráficos 5 e 6 expõem o montante de correspondências distribuídas e expedidas, postadas e recebidas por diretoria regional no ano de 1935. Ao compararmos com o mapa, evidenciase que a articulação e existências dos meios de transporte refletem o montante de comunicação que circula em cada unidade federativa.

Gráfico 5. Total de Correspondências Distribuídas e Expedidas por Diretoria Regional em 1935



Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1935.
Autória Própria

Gráfico 6. Total de Correspondências Postadas e Recebidas por Diretoria Regional 1935



Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1935.
Autoria Própria

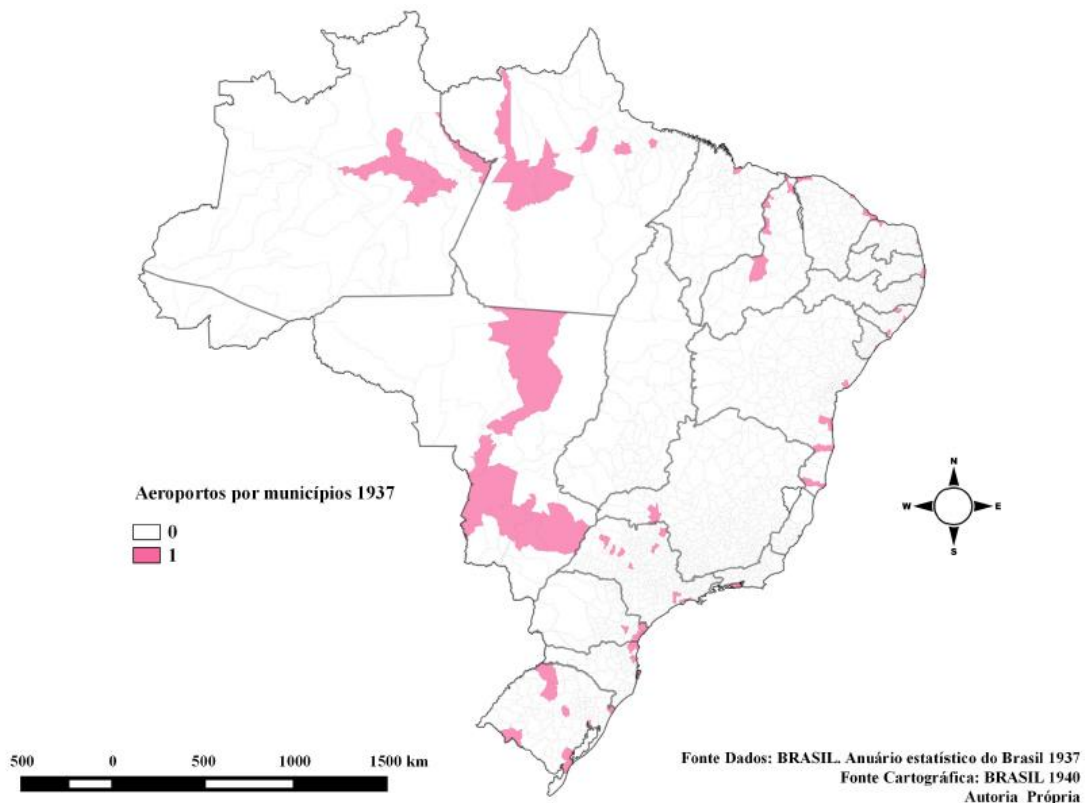
É possível observar no mapa a capacidade de comunicação interna das unidades federais e a comunicação entre elas ao compararmos com o número de linhas postais existentes podemos afirmar a ineficiência da circulação comunicacional para no interior dos Estados para superar essa deficiência entra em jogo a aviação.

Assim conforme afirma Pardo (1957), a aviação seria o instrumento ideal para se vencer a tirania da distância [...] atuaria como um fator de colonização do interior do território e consolidaria a unificação política do Estado brasileiro. (*apud* GALLO, 2006, p.19).

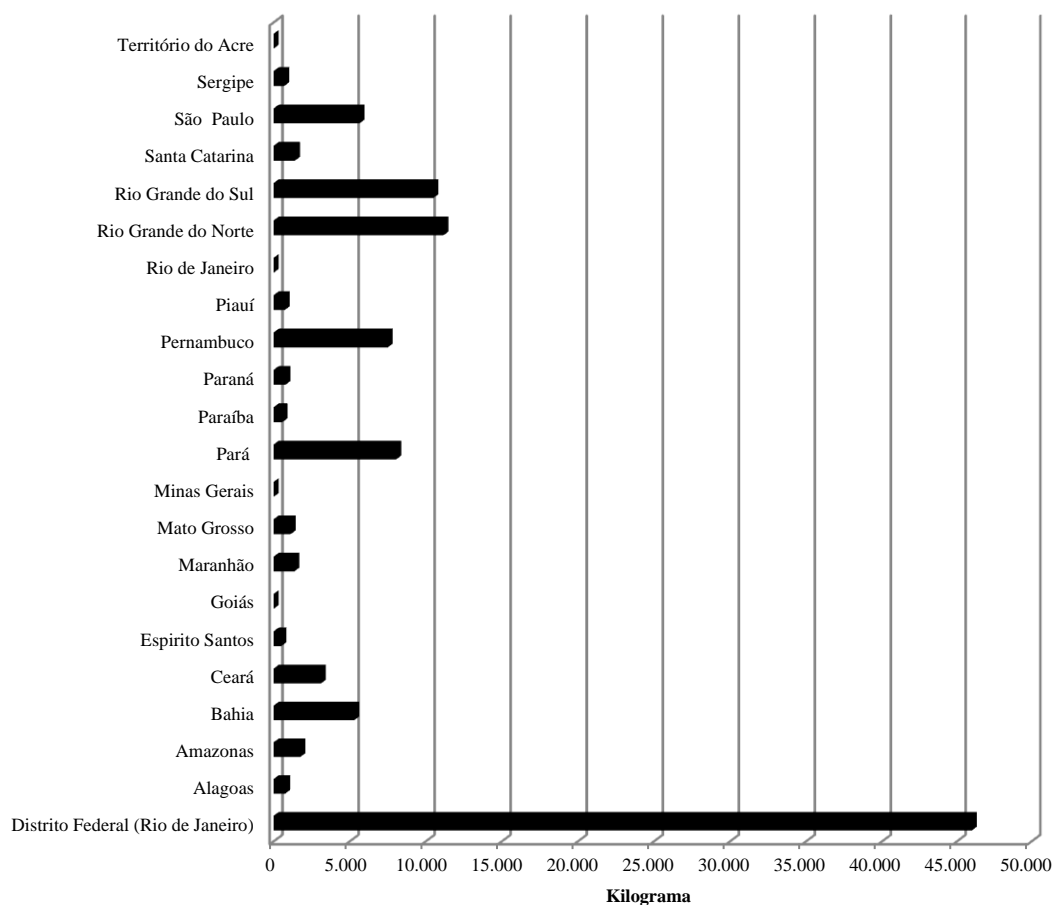
Seguindo esses objetivos o Exército Brasileiro cria o Correio Aéreo Militar, e após dez anos este se funde com o Correio Aéreo Naval surgindo o Correio Aéreo

Nacional. Abaixo os lugares onde existiam campos de pouso, que foram denominados de aeroportos, em 1937 e que realizavam entregas postais.

Figura 5: Aeroportos por Municípios Brasileiros que Realizavam Serviços Postais 1937.



Contudo, a comunicação é mantinha ineficiente para o interior e hierarquizada, pois o fluxo maior se restringe as capitais e algumas cidades importantes para a dinâmica do Estado. Outras DRs emergem no movimento de carga e descarga por quilo de objetos postais, conforme demonstra gráfico abaixo.

Gráfico 7. Movimento dos Correios por via aérea 1937

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1938.
 Autoria Própria

As empresas aéreas nacionais, que realizavam o transporte de correios, assim como suas rotas seguem na tabela 2. São, respectivamente, do Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo.

Quadro 8. Empresas Nacionais Aéreas e Rotas vinculadas ao serviço postal 1937.

Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG)	Aerolôde Iguazu S.A	Viação Aérea São Paulo (VASP)
Porto Alegre - Palmeira	Curitiba - São Paulo	Rio de Janeiro - São Paulo
Porto Alegre - Livramento	Curitiba - Florianópolis	São Paulo - Uberaba
Porto Alegre - Pelotas		
Porto Alegre - Rio Grande		
Porto Alegre - Torres		

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1937 – 1940.
 Autoria Própria

O quadro 9, expõe as empresas estrangeiras, respectivamente de origem alemã, norte americana e francesa.

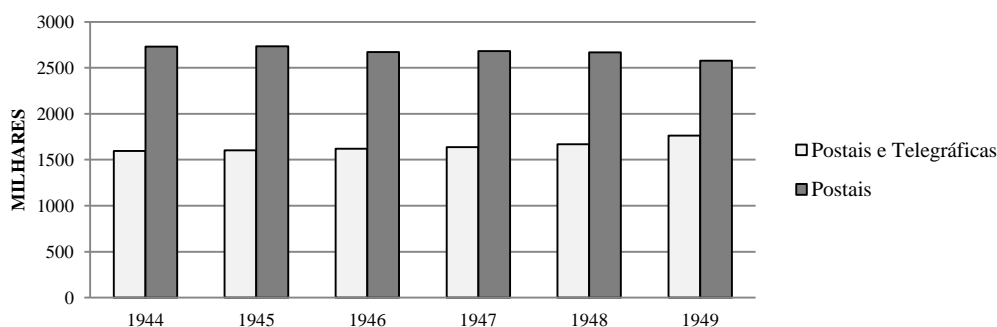
Quadro 9. Empresas Estrangeiras Aéreas e Rotas vinculadas ao serviço postal 1937

Sindicato Côndor Limitada (Cruzeiro do Sul)	Panair Brasil S.A	S.A Air France	Pan American World Airways
Natal - Rio de Janeiro	Belém - Porto Alegre	Natal - Buenos Aires	Belém - Buenos Aires
Rio - Buenos Aires - Santiago	Rio de Janeiro-Fortaleza	Fernando de Noronha -Buenos Aires	Belém - Rio de Janeiro
Rio de Janeiro - Belém	Belém - Rio de Janeiro		
Fortaleza - Porto Alegre	Belém - Manaus		
Rio de Janeiro - Porto Alegre			
São Paulo - Cuiabá			
Paranaíba - Floriano			

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1937 – 1940.
 Autoria Própria

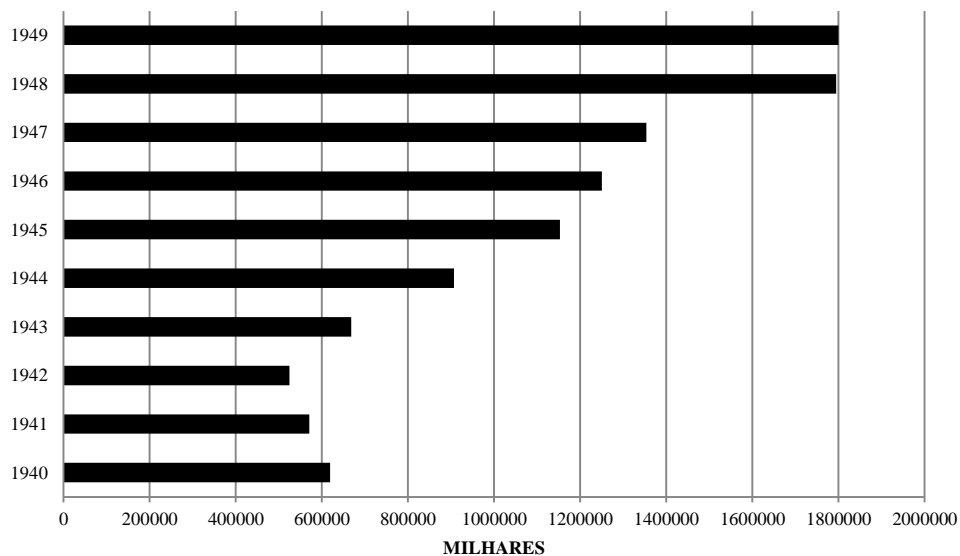
Na década de 1930, o DCT inicia a utilização da máquina de triagem *Trasorma*, isto permitiu maior agilidade no tratamento e distribuição postal. Até aqui vimos como as reformulações políticas e econômicas durante os anos de 1930 começam estruturar o serviço estatal nacional seguimos então para os anos 40. Como o objetivo deste trabalho é analisar os serviços postais priorizamos os dados das agências vinculadas diretamente à distribuição de objetos postais.

O gráfico 8, demonstra o crescimento contínuo do número de agências. Observa-se que durante os anos 1944 a 1949 houve o crescimento das agências postais frente às agências que mesclam serviço de telegrafia com serviços postais.

Gráfico 8: Agências do DCT 1944-1949

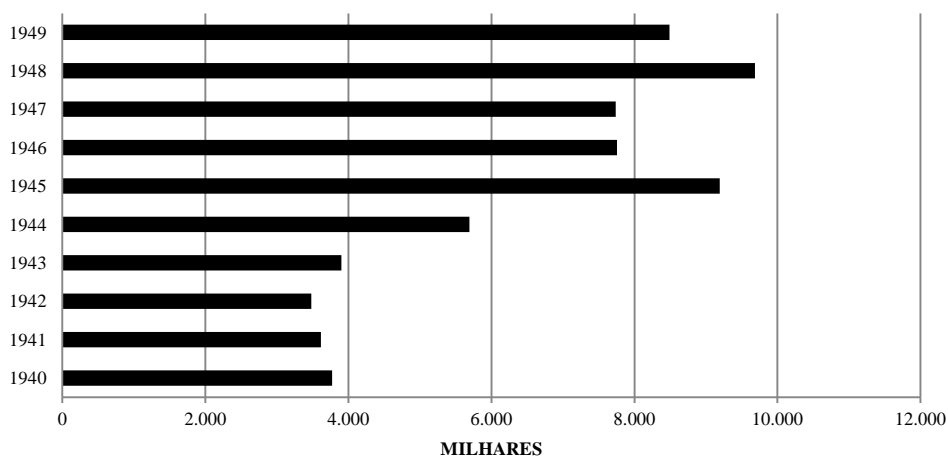
Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1945 - 1950.
 Autoria Própria

No período de 1940 a 1949, com pouco mais de 4.000 agências, o tráfego nacional postal é marcado pelo tempo lento, utilizando dos serviços da máquina de triagem *transforma*, o setor postal chega, em 1949, a distribuir e manipular um montante de 1.799.833 correspondências sem valor declarado, conforme demonstra o gráfico abaixo.

Gráfico 9: Correspondência Sem Valor Declarado 1940- 1949

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1945 – 1950.
 Autoria Própria

Durante os anos de 1940, observamos que a distribuição de correspondências, com valor declarado (incluem cartas e caixas; encomendas e até 1946 vales postais), são pouco significativas, comparadas às correspondências sem valor declarado, chegando a ultrapassar a uma média de 7,5 milhões correspondências/ano.

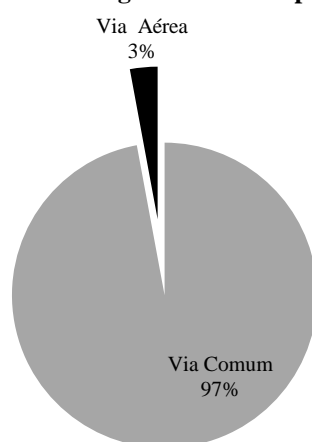
Gráfico 10: Correspondência com valor declarado

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1945 e 1950.
 Autoria Própria

As correspondências, sem valor declarado, abarcam a maioria da população, enquanto, o serviço de correspondências com valor declarado é utilizado, majoritariamente, por empresas e órgãos públicos.

Ao final da década de 1940, o DCT contava com 290 automóveis e motocicletas, 100 carroças, e 1.053 bicicletas e triciclos, para realizar o tráfego postal urbano. O fluxo desses objetos se fez, majoritariamente, pela via comum (terrestre), compreendida pela utilização de estradas de ferro, de cavalos, de carteiros, automóveis, de bondes e de hidrovias, sendo o transporte aéreo pouco significativo conforme o gráfico 11.

Gráfico 11: Transporte postal brasileiro segundo via de expedição 1940-1949

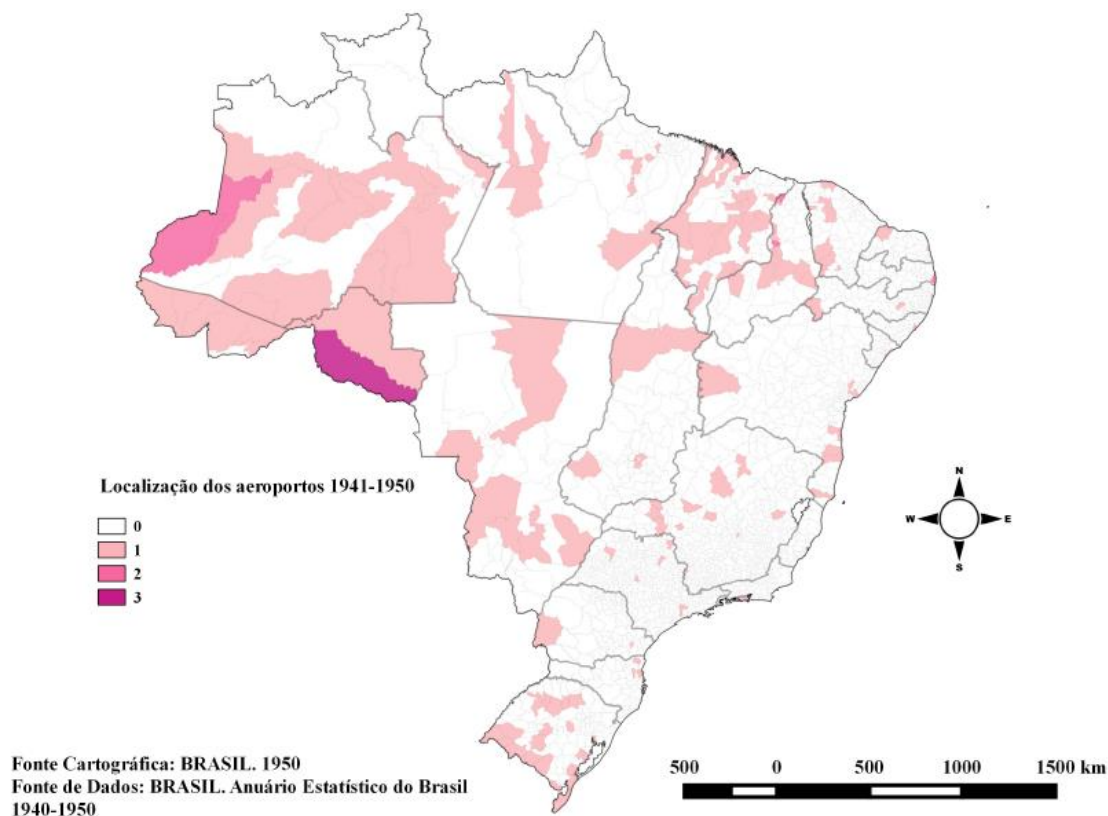


Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1945 e 1950.
Autoria Própria

A participação do transporte aéreo em 3% da movimentação postal é representativa, considerando a precariedade de infraestrutura terrestre, em sua maioria campos abertos, para o pouso das aeronaves. Pois, conforme afirma Pierre George (*apud* Gallo 2006), “o aparelhamento do transporte aéreo supõe a necessidade de aparelhamentos importantes em terra. Nesse caso, o Estado, através da organização do território nacional, vai criar as infra-estruturas necessárias para supri essa carência” (p.24).

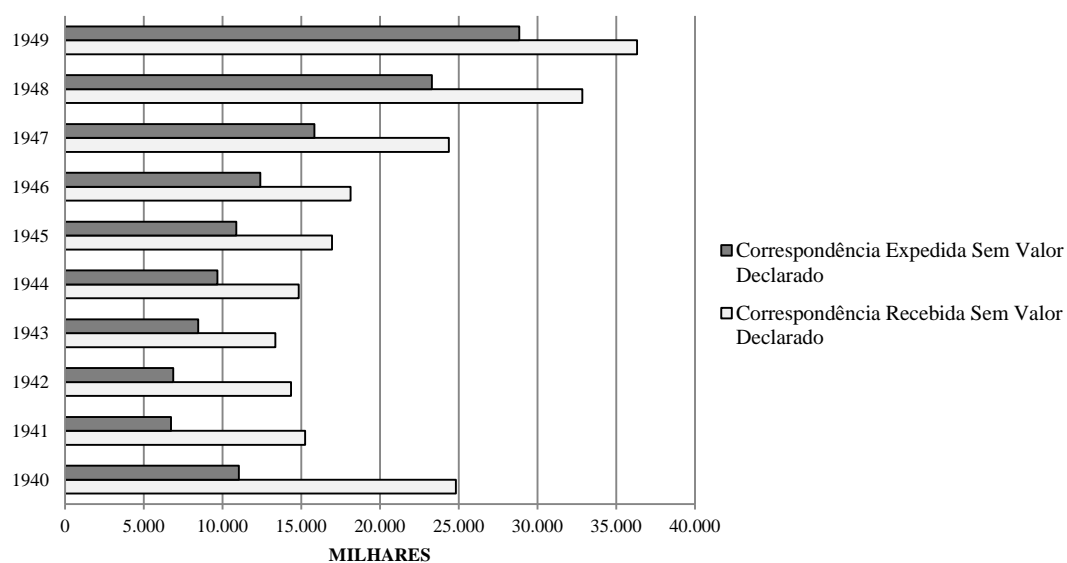
Com vistas a superar esse déficit e mediante o desenvolvimento tecnológico informacional, ao final da década de 1940 o serviço aéreo brasileiro ampliasse regionalmente, conforme demonstra mapa abaixo:

Figura 6: Aeroportos que descarregavam e carregavam objetos postais de 1941 – 1950



O tráfego postal internacional, no mesmo período, alcança o montante de 37 mil correspondências recebidas sem valor declarado, conforme demonstra o gráfico 12.

Gráfico 12: Tráfego Postal Internacional



Fonte: BRASIL, Anuários Estatísticos do Brasil 1945 e 1950.
 Autoria Própria

Observamos que há um fluxo significativo de objetos postais internacionais, recebidos e expedidos, mas a circulação é majoritariamente nacional nesse sentido, as relações com o exterior no que tange aos serviços postais são pequenas, mas existem já há vias de comunicação.

A partir de 1949 inicia-se a execução do Plano Nacional Postal-Telegráfico cujos objetivos foram: reformular os preços e tarifas do serviço franqueado postal e telegráfico, de acordo com a atividade⁸ em escala local, nacional e internacional segundo limite de peso, de unidade e dimensão e também segundo a localidade ao que se refere à manutenção e instalação do serviço telegráfico. Essa reformulação a nível internacional considerou os acordos internacionais os quais o Brasil constituiu-se como membro, até o presente. Acordos com União Postal das Américas e Espanha e a União Postal Universal.

Para ampliar e reestruturar a rede telegráfica o DCT efetivou a construção de redes de linhas telegráficas e de rádio conectando as capitais dos estados, e redes complementares e de conexão partindo das capitais e articulando as cidades dentro dos estados:

a) Linha litorânea do Norte, que parte do Rio de Janeiro, vai a Vitória, São Salvador, Aracaju, Maceió, Recife, João Pessoa, Natal, Fortaleza, Teresina e termina em São Luís do Maranhão. b) Linha complementar do Norte, que parte do Rio de Janeiro pelo traçado da Rio-Bahia, vai a São Salvador, segue para Juazeiro, Teresina e termina em Belém do Pará. c) Linha Central do Nordeste, que parte do Rio de Janeiro, vai a Belo Horizonte, segue para Juazeiro e termina em Recife. d) Linha Sul, que parte do Rio de Janeiro, vai a São Paulo, Curitiba, Florianópolis e termina em Pôrto Alegre. e) Linha Sudoeste, que parte de Curitiba, vai a Florianópolis e termina em Pôrto Alegre. f) Linha Sudoeste que parte de Curitiba vai à Ponta Grossa, Passo Fundo e termina em Pôrto Alegre. g) Linha Complementar do Sul, que parte de Curitiba, vai pelo interior de Santa Catarina até Pôrto Alegre. h) Linha Oeste, que parte de Belo Horizonte, vai a Uberaba, Goiânia e termina em Cuiabá. (BRASIL, 1948).

O Plano Telegráfico, também efetivou a interconexão no interior dos Estados, ligando as capitais às cidades interioranas, por meio das linhas complementares de conexão e de extensão. O DCT, adquiriu também equipamentos, para a manutenção do serviço telegráfico como caminhões estradas, auto socorros e bombas de sucção.

⁸ Vales postais; encomendas; papéis de negócios, correspondências oficiais, impressos, correspondência com e sem valor declarado, cartas de caráter social, caixas postais, assinaturas de jornais e publicações periódicas, correspondência aérea, carteira de identidade, “cupão-resposta”, telegramas (via rádio costeiros e cartas), serviço telefônico (venda de aparelhos e de assinaturas).

Na parte Postal o objetivo consistiu na reforma, ampliação, aquisição e adaptação de prédios utilizados e destinados ao serviço postal nas capitais e nos municípios dos estados. Além da organização e instalação do Museu Nacional Filatélico foram adquiridos:

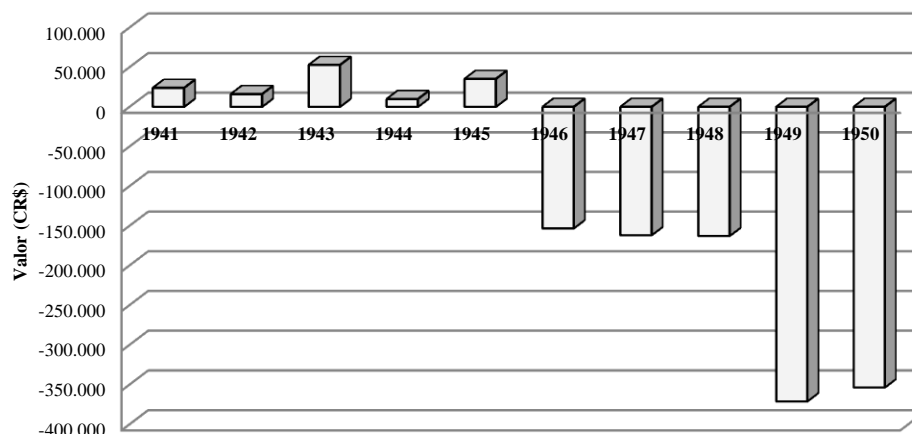
Frotas de caminhões, ônibus, caminhonetes, automóveis, jeeps e motocicletas; carrinhos de transportes de correspondência, triciclos e bicicletas; material ferroviário, inclusive automotrizes para composição de trem postal e material para a mecanização das descargas nas plataformas das estações; lanchas e botes motorizados; máquinas para a carimbação e a manipulação dos diversos objetos de correspondência, para as grandes repartições postais; máquinas para manipular e atar cartas, destinadas a Salvador, São Paulo, Belém, Recife e Pôrto Alegre; de esteiras rolantes, transportadoras, ascensores e demais aparelhos para a mecanização dos serviços a serem instalados nas cidades de maior movimento; máquinas tipográficas, impressoras, e compositoras para a feitura em vários pontos do país, de impressos postais e telegráficos; máquinas diversas para coser e serzir sacos, para registrar taxas de telegramas, para escrever com tabuladores automáticos, para calcular, balanças elétricas para pesar encomendas e grampeadores, destinados ao fechamento dos telegramas. (BRASIL, 1948).

A efetivação do Plano Nacional Postal e Telegráfico, teve custo de 166 milhões de cruzeiros (CR\$)⁹, que foram adicionados, em parcelas, às despesas do DCT inicialmente durante 16 anos. Dessa maneira, as despesas do DCT vinculavam-se a gastos com pessoal, material, serviços e encargos onde se insere o Plano Nacional Postal e Telegráfico. As receitas do DCT adivinham além das tarifas e taxas ligadas ao serviço de Correios e Telégrafos, da venda de selos;

dos valores e objetos encontrados nas correspondências e encomendas de qualquer espécie, não entregues, e caídas em refugo definitivo findo o prazo legal para a restituição aos remetentes; das diferenças de câmbio; da venda dos materiais inservíveis; das importâncias prescritas, em depósitos, relativas a vales postais, a chaves antigas, de caixas de assinantes, a título em cobrança, ou a quaisquer outros serviços industriais dos Correios e Telégrafos, existentes ou que venham a existir; dos saldos decorrentes dos ajustes de contas internacionais; das multas regulamentares ou contratuais; dos anúncios insertos nas fórmulas ou afixados em recintos apropriados ao público, por meio de concorrência pública ou tabelas aprovadas pelo Ministro da Viação; dos prêmios pela venda de títulos da Dívida Pública. (BRASIL, 1948).

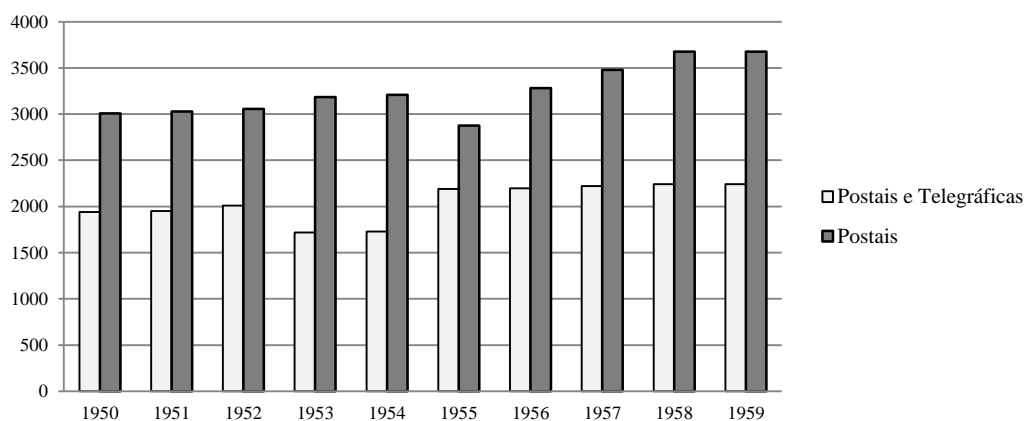
O gráfico 13, demonstra o saldo anual do período.

⁹ Moeda brasileira até 1993.

Gráfico 13. Saldo do DCT 1941 - 1950

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1945 e 1951.
 Autoria Própria

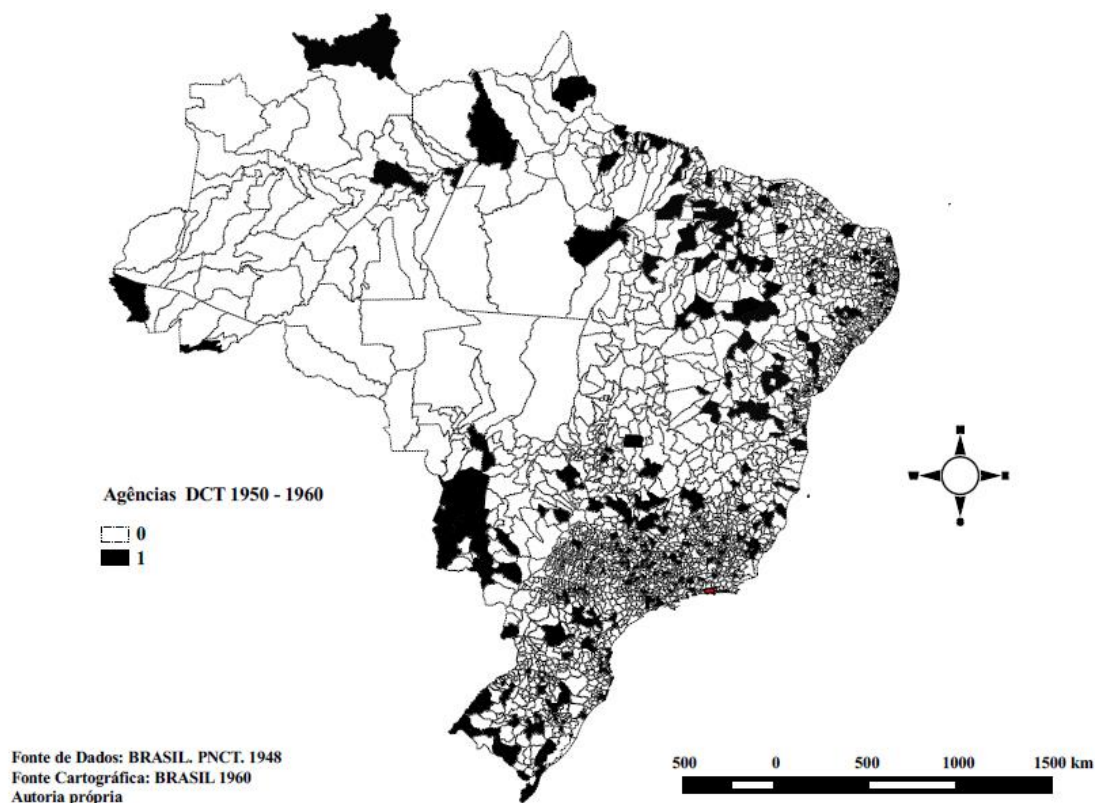
Devido às novas regulações, aquisições e reestruturação efetivadas pelo Plano Nacional Postal e Telegráfico há um crescimento do total de agências postais e telegráficas como demonstra o gráfico 14.

Gráfico 14: Agências do DCT 1950-1959

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1951 e 1960.
 Autoria Própria

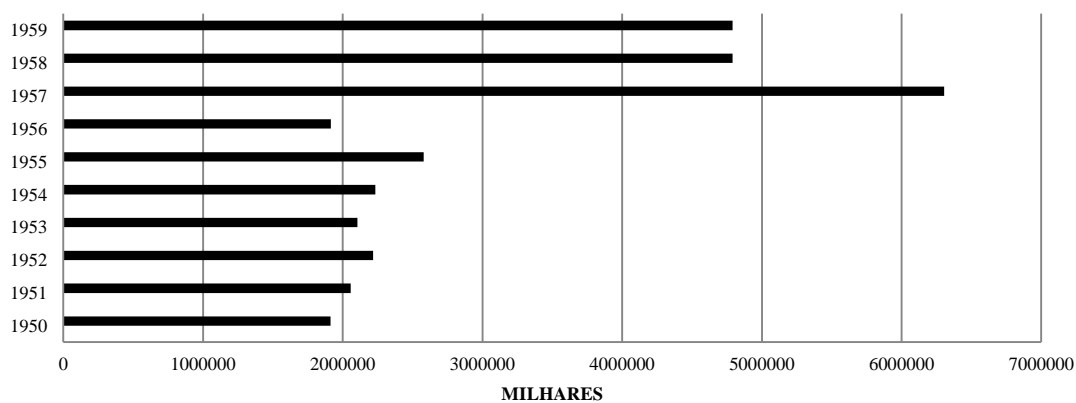
Ao final da década de 1950, as agências adquiridas ou reestruturadas pelo DCT que constam no Plano Nacional se distribuem pelo território conforme demonstra mapa abaixo:

Figura 7: Agências do Departamento de Correios e Telégrafos com base no PNCT 1950-1960



Os anos 1950 serão de expansão contínua dos Correios para dentro do país impulsionados pela construção de infraestruturas de transporte assim a partir de 1957 distribuem mais de quatro milhões de objetos conforme gráfico 15.

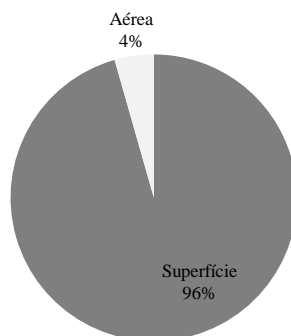
Gráfico 15: Correspondência nacional expedida, recebida e expressa sem valor declarado incluindo encomendas 1950-1959



Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1951 e 1960.
Autoria Própria

A partir de 1957, se inicia o serviço de correspondência expressa, consequentemente, gradativamente o fluxo de correspondências aumenta, cresce em 1% o transporte aéreo.

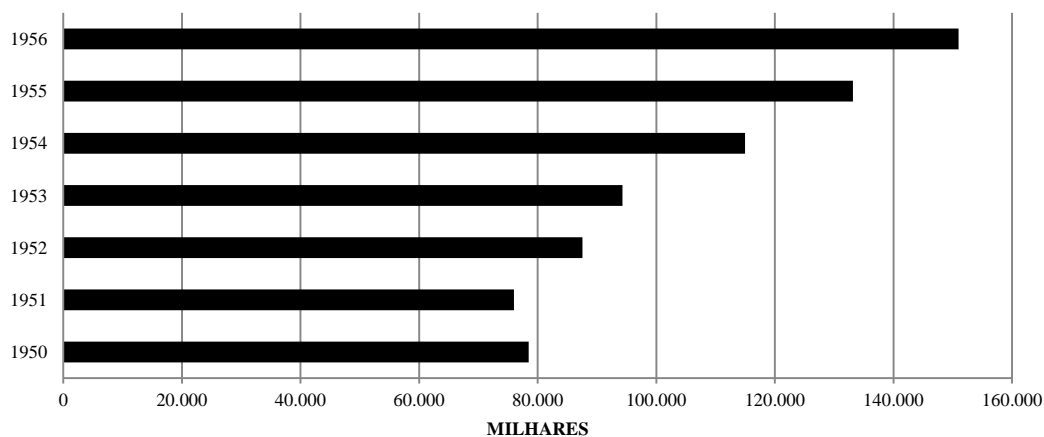
Gráfico 16. Fluxo Postal por Meio de Transporte 1950-1956



Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1951 e 1960.
Autoria Própria

Cresce, também, o fluxo de correspondências internacionais, comparada aos anos 40.

Gráfico 17: Correspondência Internacional Recebida e Expedida Sem Valor Declarado 1950-1956

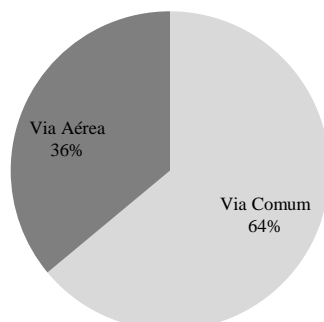


Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1951 e 1960.
Autoria Própria

O transporte dos objetos postais é realizado majoritariamente por via comum o que inclui via terrestre e via marítima mais a aviação representa 36% da circulação o que demonstra o crescimento desse meio de transporte voltado para o exterior e interior

já que o DCT não discrimina a quantidade de objetos expedidos e recebidos segundo o transporte. O gráfico 18 demonstra o fluxo postal segundo vias.

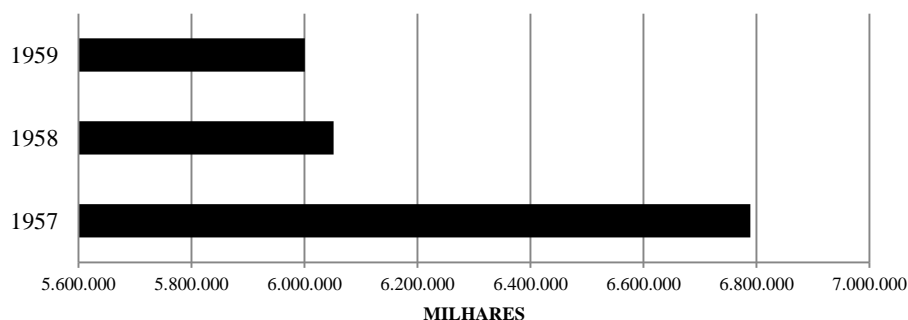
Gráfico 18. Fluxo Postal Total Internacional 1950-1956



Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1951 e 1960.
Autoria Própria

A partir de 1957 se dá o início do transporte de malas postais, devido ao aumento dos fluxos de objetos postais e também ao aumento das infraestruturas de transporte terrestre, marinho e aéreo, conforme gráfico 19¹⁰.

Gráfico 19. Serviço Nacional de Malas Postais 1957-1959



Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1958 e 1960.
Autoria Própria

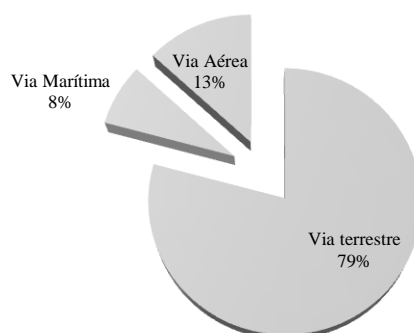
Segundo Santos e Silveira (2006), no período de 1950 a 1960,

¹⁰ A partir de 1957 os dados se referem ao tráfego postal como um todo, sem especificações do âmbito nacional ou internacional, além de representarem a divisão por diretorias e superintendência, divididas entre os Serviços Postais e os Serviços Telegráficos, já expostas na lei de criação do DCT. Assim os dados foram repassados pela Diretoria de Correios e pela Superintendência do Tráfego Postal.

Ampliam-se as redes de transporte, que se tornam mais densas e mais modernas; e graças à modernização das comunicações, criam-se as condições de fluidez do território, uma fluidez potencial, representada pela presença das infra-estruturas, e uma fluidez efetiva, significada pelo seu uso [...]. Constitui-se uma rede de aeroportos no território nacional, entre os anos de 1949 e 1970, como resposta à necessidade de intercâmbios velozes. (p.49).

A constituição efetiva de uma rede de transportes, no território brasileiro, explica o aumento da circulação de correspondências, e o aumento da participação do transporte aéreo e marinho no serviço postal, conforme gráfico 20.

Gráfico 20. Fluxo de Malas Postais Nacionais por Meio de Transporte 1957-1959

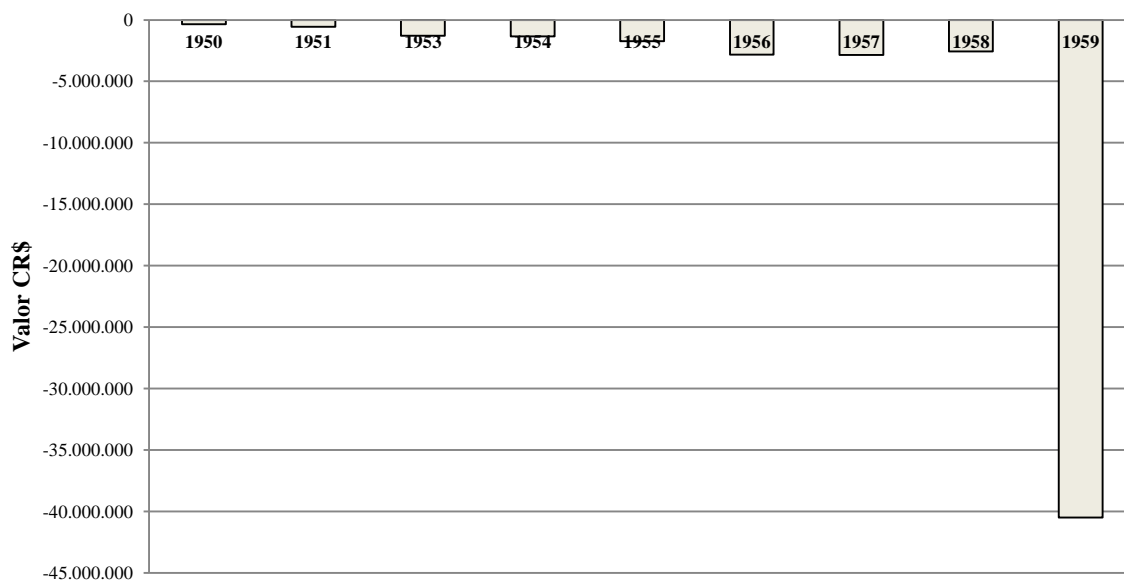


Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1958 e 1960.
Autoria Própria

Como resultado do financiamento do DCT ,em todos os aspectos levantados no Plano Nacional Telegráfico e Postal, o saldo¹¹ permanece negativo de 1950 a 1959¹², conforme demonstra o gráfico 21.

¹¹ Ressaltamos que o aumento dos saldos é proporcional ao aumento da receita do Departamento e esta aumenta gradativamente ano a ano.

¹² Os dados referentes à receita do DCT de 1952 não foram encontrados nos Anuários Estatísticos do Brasil (IBGE).

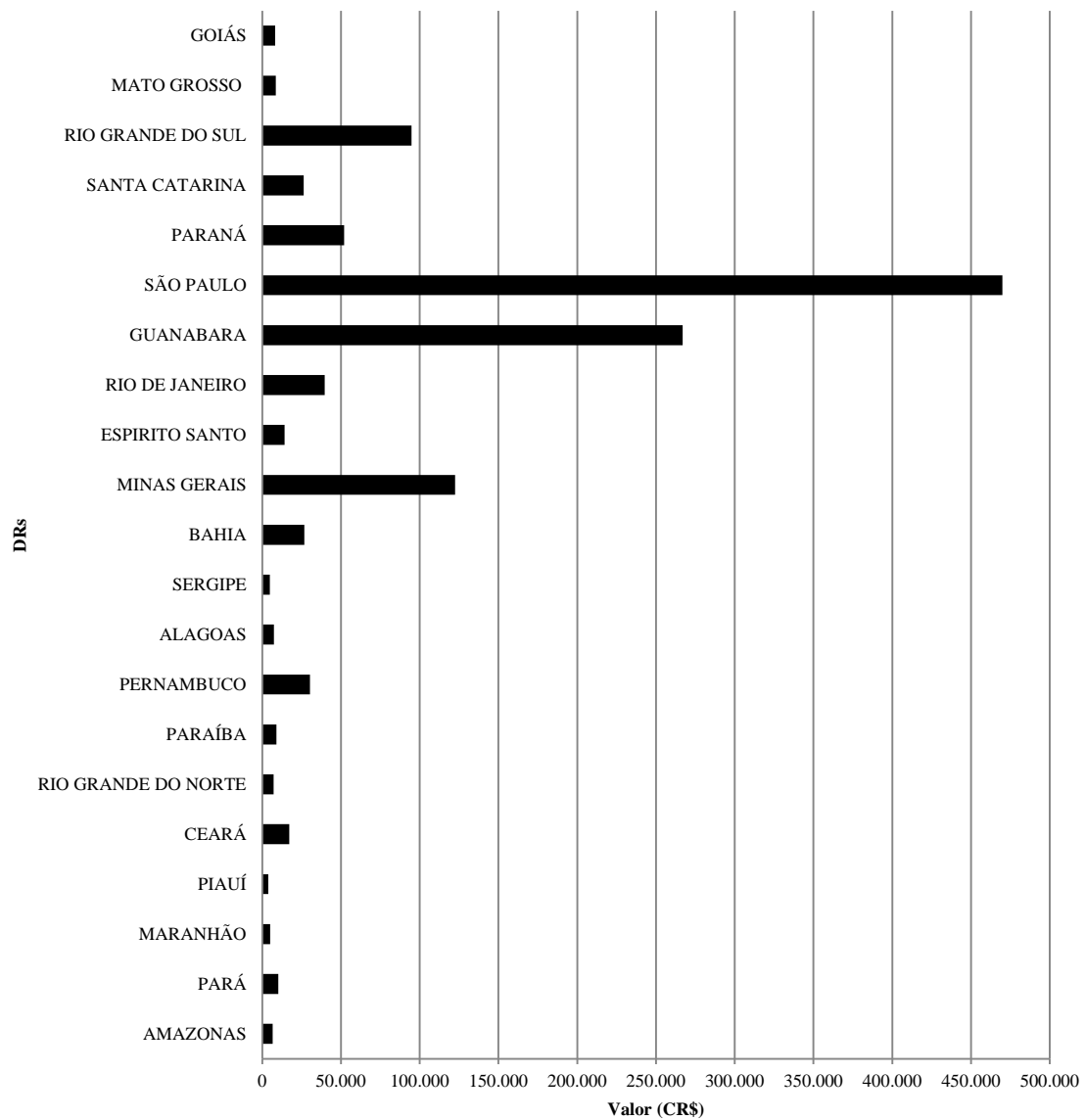
Gráfico 21. Saldo DCT 1950-1959

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1951 e 1960.
 Autoria Própria

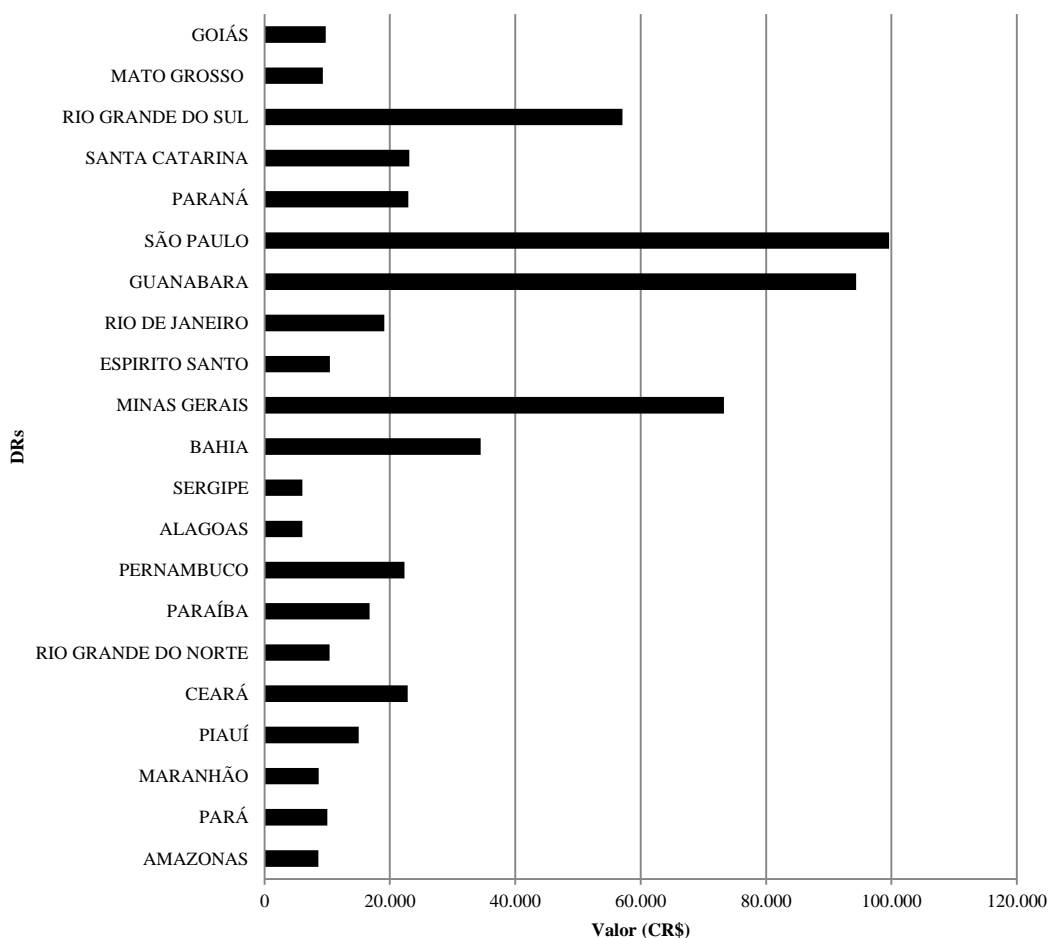
As despesas do Departamento resultam dos gastos com pessoal, em média significam 7%, gastos com materiais utilizados no serviço, representam cerca de 2%, e o restante para saldar as gastos com atividades e regulações que o DCT enquadra como: desenvolvimento econômico, investimentos, serviços e encargos e outras.

A renda industrial referente aos Correios e aos Telégrafos por diretoria regional é demonstrada nos gráficos 22 e 23. A DR do Amazonas compreende os estados Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima, e a DR do Pará compreende os estados Pará e Amapá.

Gráfico 22. Renda Industrial de Correios por Diretoria Regional 1959

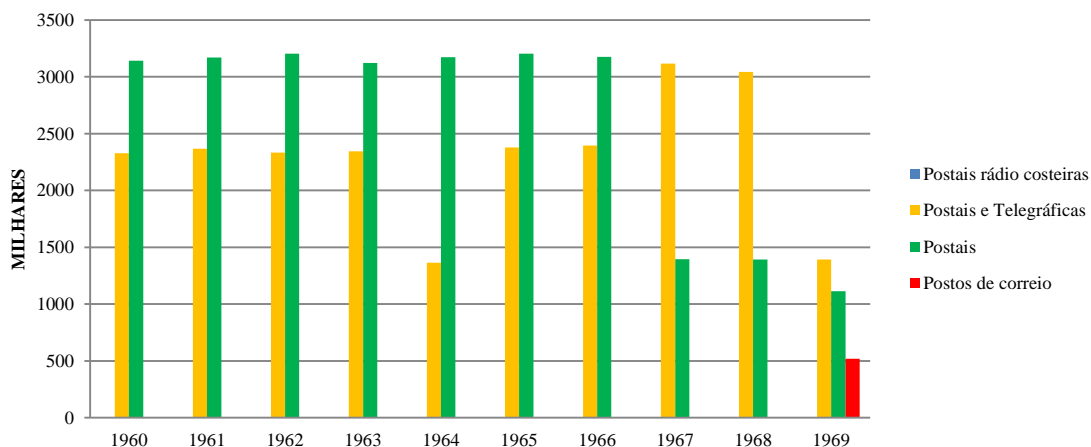


Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1960.
 Autoria Própria

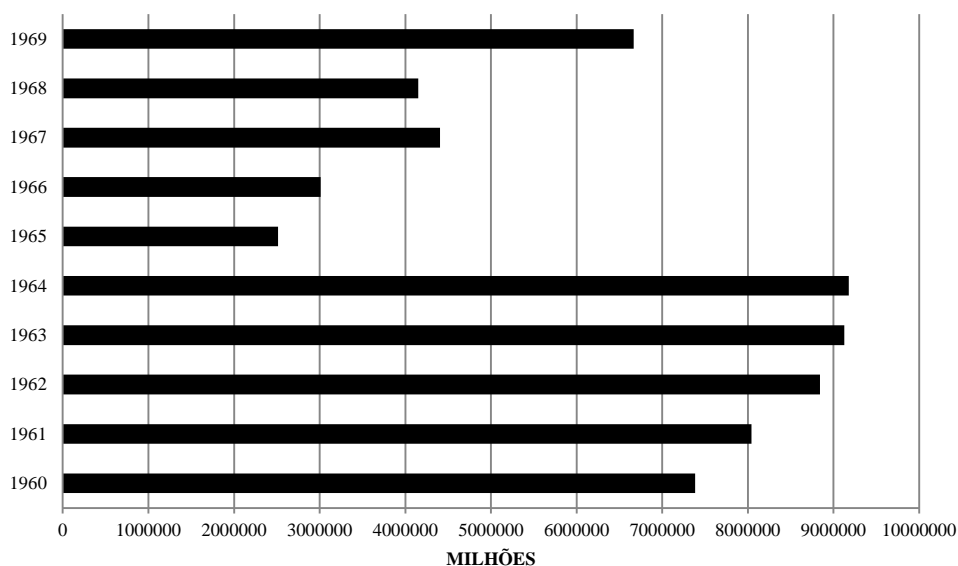
Gráfico 23. Renda Industrial de Telégrafos por Diretoria Regional 1959

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1960.
 Autoria Própria

A década de 1960 é marcada pela ditadura militar. Esse período, segundo Santos e Silveira (2006) “pode ser considerado um novo passo na internacionalização da economia brasileira, com a influência explícita da guerra fria e os acordos assinados para tornar mais segura à entrada de capitais.” (p.46). Observamos então novos serviços postais serem materializados no território nacional, sendo resultado e resultante de maiores fluxos dos objetos postais conforme demonstram os gráficos 24 e 25.

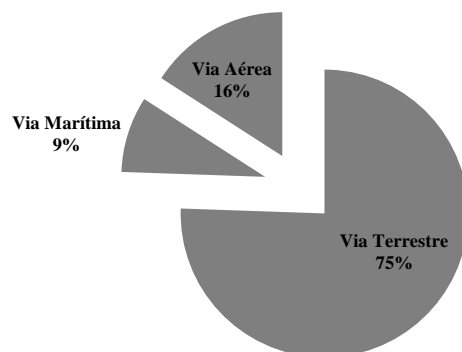
Gráfico 24. Agências do DCT 1960 - 1969

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1960 e 1970.
 Autoria Própria

Gráfico 25. Correspondência nacional com e sem valor declarado postada expedida, recebida e expressa 1960-1969

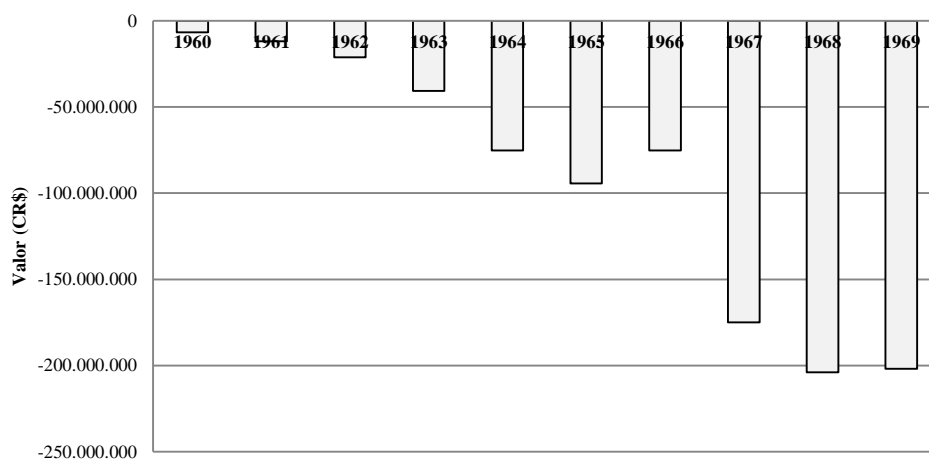
Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1961 e 1970.
 Autoria Própria

Aumenta a articulação dos transportes para a circulação nacional dos objetos postais, segundo gráfico 26.

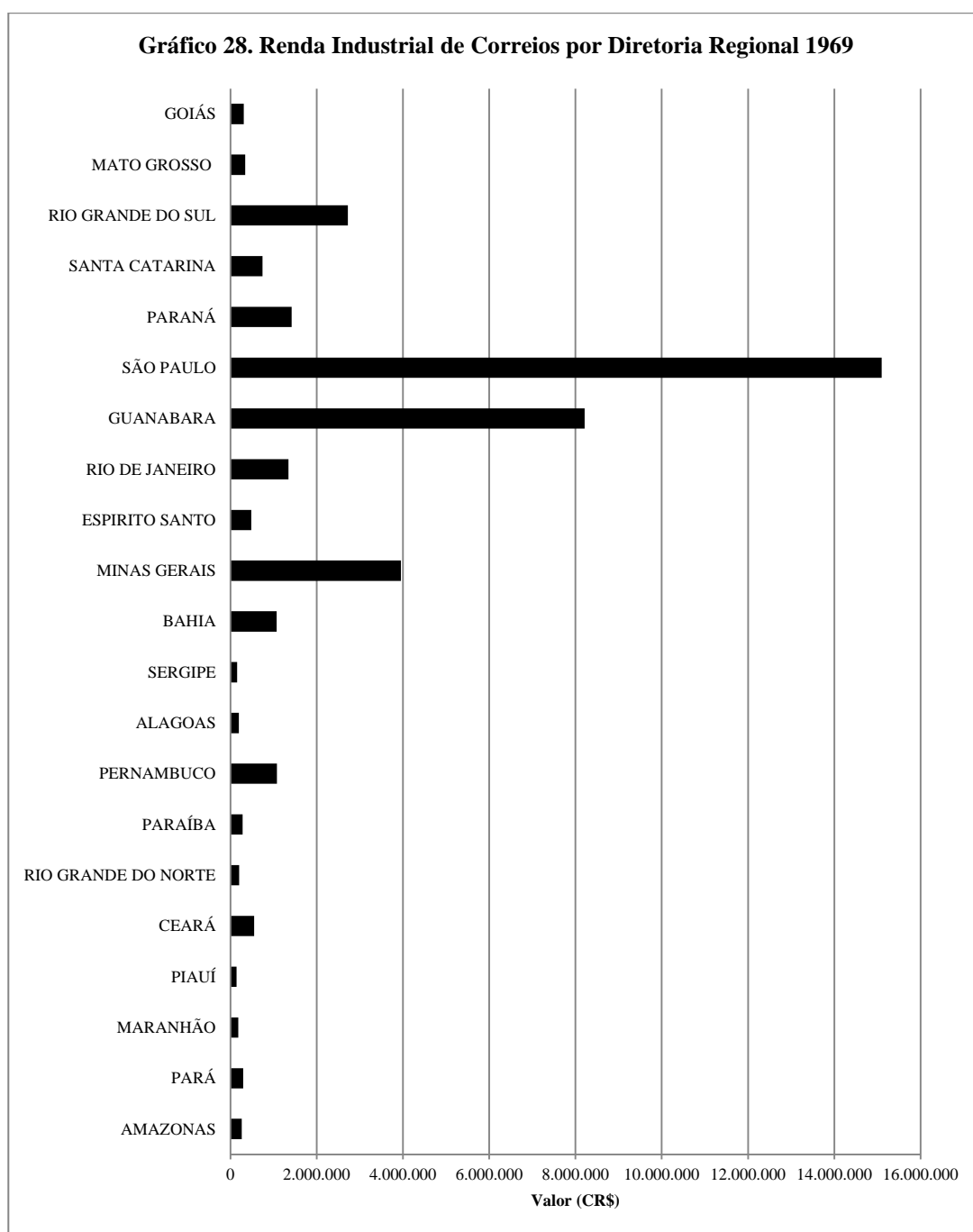
Gráfico 26. Fluxo de Malas Postais Nacionais por Meio de Transporte

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1961 e 1970.
 Autoria Própria

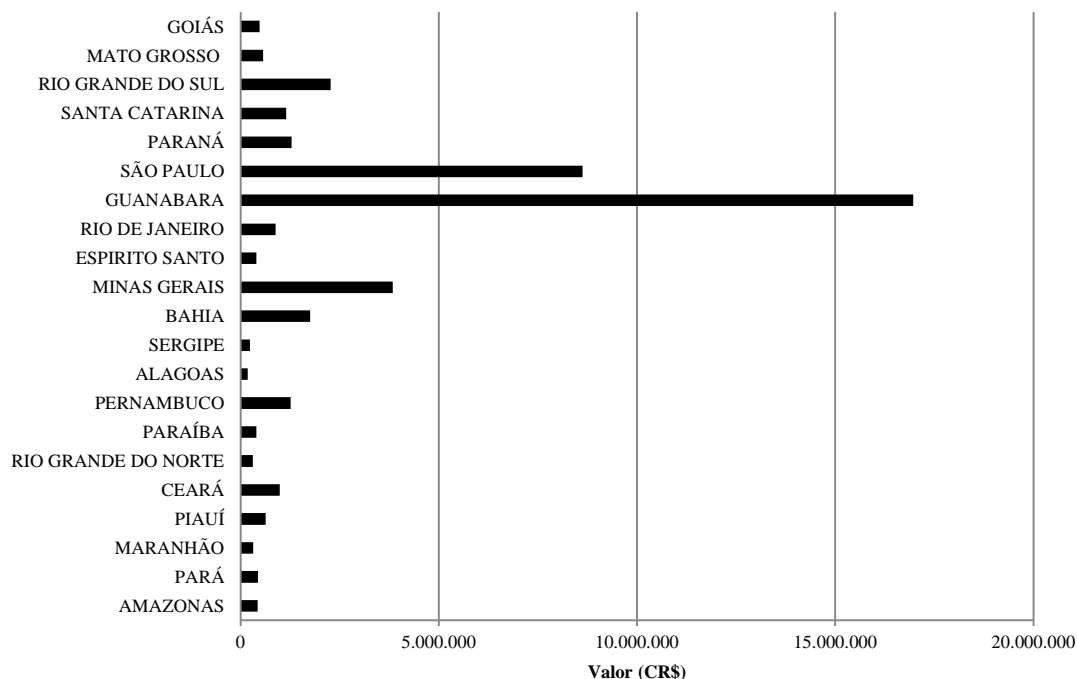
A partir das despesas observamos transparecer a face empresarial do DCT. Embora as despesas correntes, termo utilizado pelo Departamento, incluem gastos com pessoal, material, serviços de terceiros, auxílios e gratificações dos funcionários, o que representa 90% do total, o restante é denominado de despesas de capital representando os investimentos com obras, equipamentos, formação dos funcionários e aquisição de imóveis, ou seja, muitos objetivos que constam no Plano Nacional Telegráfico e Postal estão sendo efetivados e pagos ao longo de 1960, resultando num período de saldo negativo, conforme demonstra o gráfico 27. Os gráficos 28 e 29 expõem a renda industrial de Correios e Telégrafos por DRs no ano de 1969.

Gráfico 27. Saldo do DCT 1960 - 1969

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1961 e 1970.
 Autoria Própria



Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1970.
Autoria Própria

Gráfico 29. Renda Industrial de Telegráfos por Diretoria Regional 1969

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil 1970.
 Autoria Própria

Sob o comando militar ocorreu “um processo de reformulação e reorganização dos serviços postais e de comunicação no país já na segunda metade da década de 1960” (TEIXEIRA, 2013, p. 33).

A ação fundamental foi a transformação em 1969 do Departamento de Correios e Telégrafos em Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), vinculada ao Ministério das Comunicações, órgão criado em 1967. Essa passa, de acordo com o decreto-lei nº 509/69, a controlar e a executar em regime de monopólio todos os serviços postais. Nesse ano o DCT contava com pouco mais de 4.000 agências cuja maioria era de agências postais e telegráficas.

A partir do decreto-lei nº 509 de 1969,

os Correios passaram a transitar entre duas lógicas administrativas: uma empresarial e outra pública. Garantiu-se à empresa a manutenção de seu patrimônio como pertencente à União. Além disso, garantiu-se autonomia à ECT para escolher – como na lógica empresarial – as estratégias de gestão que deviam guiá-la para, como em uma empresa privada, buscar a eficiência e o lucro em suas operações. (TEIXEIRA, 2013, p.34).

Conforme demonstra os gráficos acima, a partir de 1965 são enxugadas tanto as agências como o fluxo de correspondências, devido às novas ações planejadas pelos militares representado na figura do então presidente do DCT o Coronel Haroldo Corrêa de Mattos. “O objetivo do coronel Mattos era proporcionar à ECT uma gestão próxima da racionalidade técnica adequando a empresa à lógica do setor privado” (TEIXEIRA, 2013, P.13). Portanto “no território, cada substituição se opera na hora adequada, quando o movimento social exige uma mudança técnica” (SANTOS 1996 *apud* SANTOS E SILVEIRA, 2006, p. 73).

6. EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS: 1970 A 1989

Os anos 70 marcam no território brasileiro “o início de uma nova era dentro do percurso capitalista, com as perspectivas abertas pela revolução científico-técnica.” (SANTOS E SILVEIRA, 2006, p.47) começa o,

período técnico-científico, e que se distingue dos anteriores pelo fato da profunda interação da ciência e da técnica [...]. Essa união entre técnica e ciência vai dar-se sob a égide do mercado. E o mercado, graças exatamente à ciência e a técnica, torna-se um mercado global. (SANTOS, 2006, p. 159).

Como afirma Teixeira (2013), “a transformação dos Correios em empresa pública foi importante não só por alterar a estrutura e forma de vinculação ao Estado, mas também por propiciar a adoção de estratégias norteadas pela lógica de mercado.” (p.42). Dessa maneira sob o governo militar a ECT entra no período técnico-científico (SANTOS E SILVEIRA, 2006).

A partir de 1970 “a ECT passou a operar perseguindo ganhos de produtividade, redução de custos e aumento de receita” (BOVO, 1997, p.23). Tendo em vista esses objetivos os militares contrataram “especialistas da área postal oriundos de empresas francesas [...] Somepost Internacional e Sofrepost (Sociedade de Estudos e Realizações Postais)” (TEIXEIRA, 2013, p.42) para reformularem administrativa e operacionalmente a ECT.

Segundo Bovo (1997) os trabalhos dos técnicos franceses se organizaram em 4 missões dentro do período de 1971 a 1977. A primeira missão fez “um estudo e levantamento global dos problemas postais, com relação aos setores de exploração,

meios a serem utilizados, organização geral dos serviços, avaliação das necessidades de investimento e estatística.”(p.23). A segunda missão denominada de “Projeto Eco” responsabilizou-se por transmitir conhecimentos relacionados aos métodos de trabalho para os técnicos brasileiros buscando maior eficiência como primeiro passo para aumentar os lucros. Assim esse projeto foi responsável pela “padronização das mais variadas unidades operacionais postais da ECT”. (p.26), nele se reestruturou todas as funções da empresa: “técnica, comercial, financeira, segurança, contabilidade e administrativa” (p.26).

Essas duas primeiras missões se fizeram conjuntamente com a empresa Somepost Internacional, já as terceira e a quarta missão foi de responsabilidade da empresa Sofrepost. À terceira missão coube consolidar e propagar a padronização da organização para todo o território nacional uma vez que as primeiras missões estiveram centralizadas no Sul e no Sudeste além de avaliar os resultados. A última missão buscou aprofundar a capacitação dos técnicos brasileiros (TEIXEIRA, 2013, p.26-27), visando passar a “concepção de gerência da empresa.” (p.28).

Para Teixeira (2013) “as intervenções gerenciais visavam [...] a adoção de métodos de gestão focados no controle, na disciplina e na racionalização da força de trabalho.” (p.43). A década de 70, portanto, aliou técnica e ciência além de afirmar os laços de dependência internacional por meio da busca do saber fazer. Resultou da nova regulação reorganização legislativa dos funcionários, novos serviços, aparecimento de novas agências.

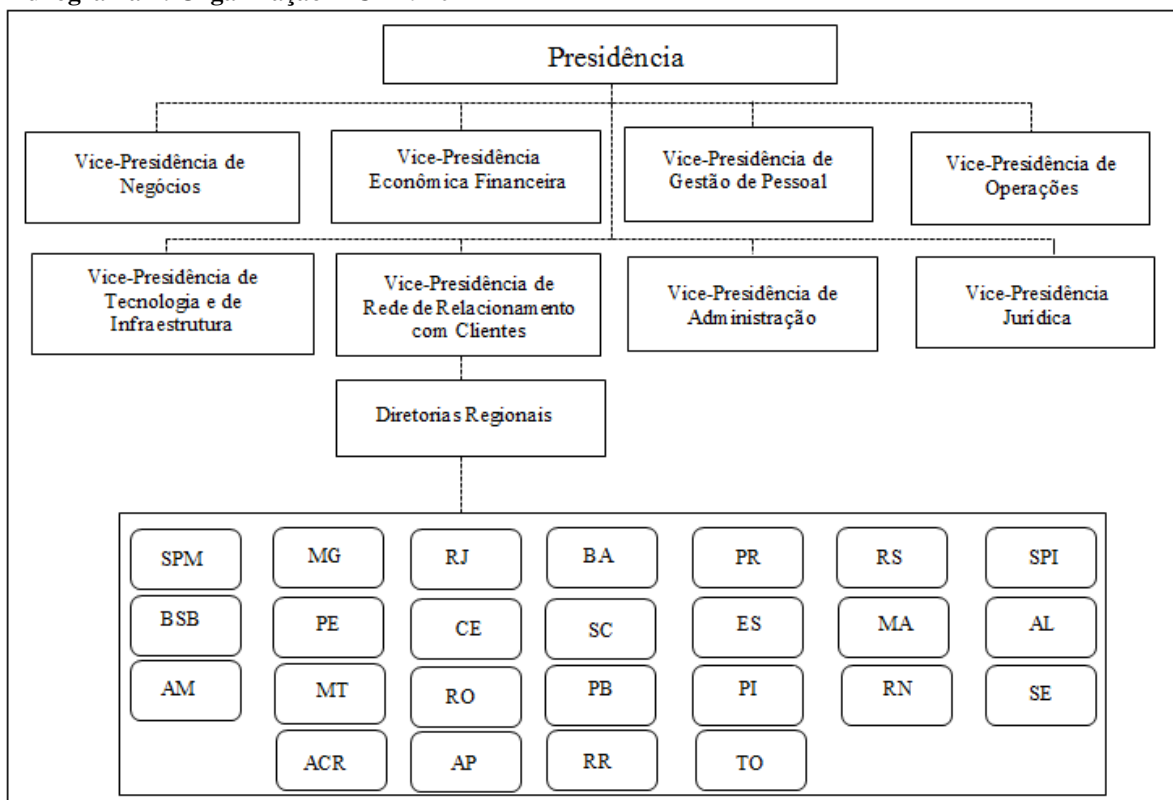
Dessa maneira, os funcionários passam a ser regidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) aprovadas pelo decreto lei 5.452/43 conforme demonstra tabela 4 abandonando a legislação do funcionalismo público.

Tabela 1. Relação de Pessoal Ocupado.

Anos	Pessoal Ocupado	Pessoal ocupado estatutário	Pessoal ocupado CLT
1970	63.312	55.927	7.385
1971	64.336	54.565	9.771
1972	64.044	51.189	12.855
1973	64.534	47.333	17.201
1974	68.574	43.742	24.832
1975	84.710	34.242	50.468
1976	54.133		54.133
1977	56.291		56.291
1978	64.562		65.562
1979	64.033		64.033
1980	63.504		63.504
1981	64.307		64.302
1982	66.785		66.785
1983	66.838		66.838
1984	68.157		68.157
1985	69.867		69.867
1986	74.586		74.586
1987	76.073		76.073
1988	73.662		73.662
1989	74.440		74.440

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1970-1990

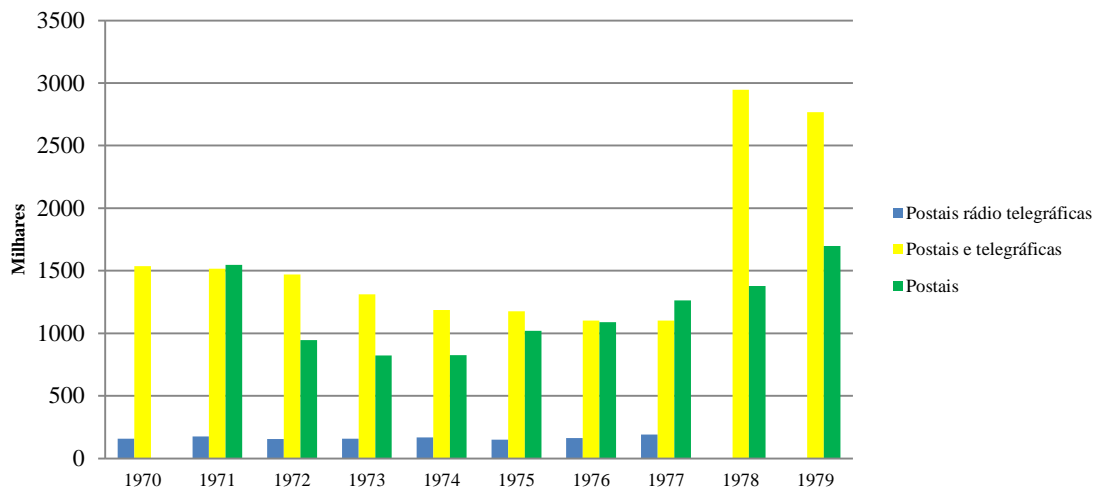
A organização interna da ECT se edifica segundo fluxograma abaixo.

Fluxograma 2: Organização ECT 1970

Fonte: Teixeira (2013)

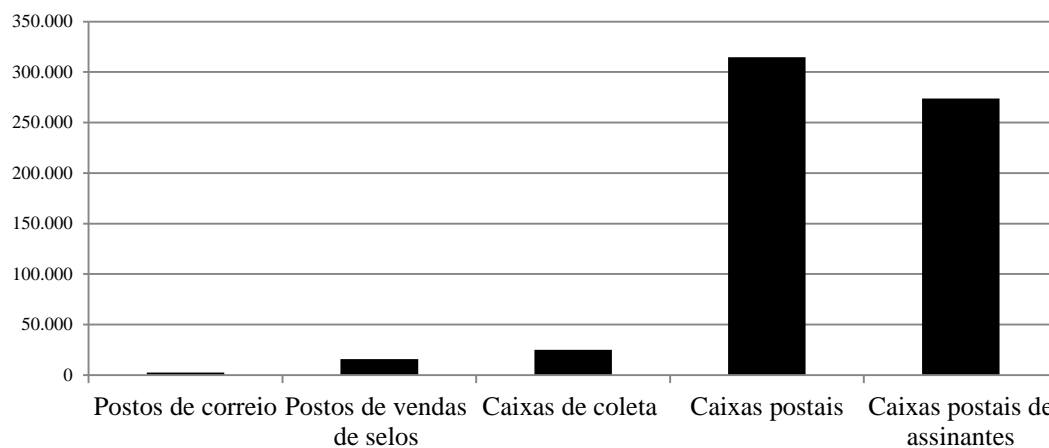
Os estabelecimentos, da ECT, dividem-se em: agências e serviços auxiliares. O crescimento, de ambos, está exposto nos gráficos 30 e 31.

Gráfico 30. Agências ECT 1970-1979



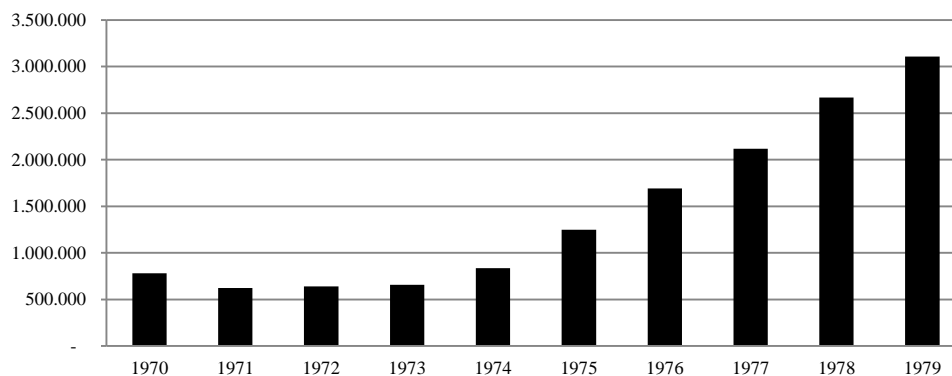
Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1970-1980.
 Autoria Própria

Gráficos 31. Estabelecimentos Auxiliares da ECT 1979



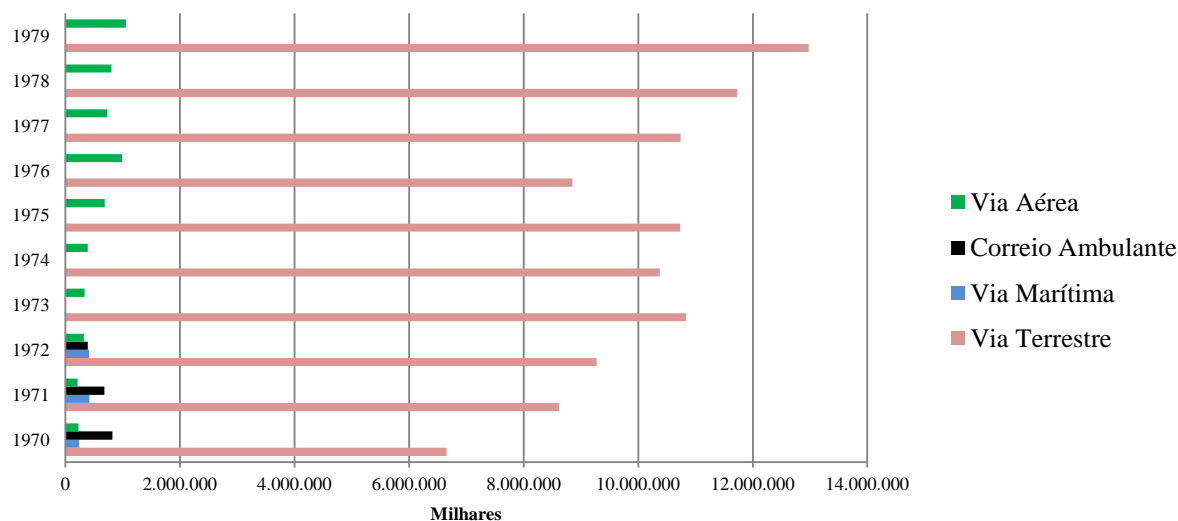
Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1980.
 Autoria Própria

O gráfico 32, demonstra o crescimento gradual de correspondências nacionais postadas na década de 1970.

Gráfico 32. Correspondência Postada e Recebida 1970-1979

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1970-1980.
 Autoria Própria

Entre os anos de 1970 e 1972, surgem os correios ambulantes representando, aproximadamente, 0,5% do movimento de malas postais, tráfego realizado por meio de ferrovias. Mas, as vias terrestres, e em menor proporção as vias aéreas, são as principais formas de transporte postal, conforme gráfico.

Gráfico 33. Movimento das Malas Postais Nacional e Internacional por Meio de Transportes 1970-1979

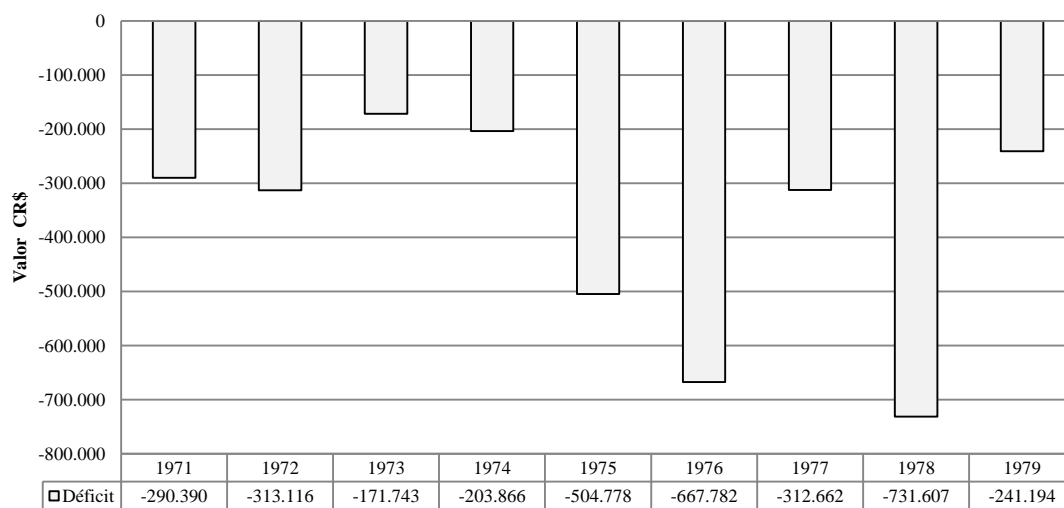
Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1971 - 1980.
 Autoria Própria

Os Serviços de Correspondências Agrupadas (SERCA), cujos fluxos se fazem por meio de malotes, e o Serviço Especial de Entrega de Documentos (SEED), que trata de objetos, surgem neste contexto, para melhor organizar os fluxos e as demandas.

A partir, desse período os gastos, da ECT, não são detalhados nos Anuários

Estatísticos do Brasil, ficam resumidos em despesas operacionais e administrativas. Daí, deduzimos que o saldo negativo, conforme gráfico, se deva as operações necessárias ao ajustamento da empresa nas novas regulações técnicas-científicas e normativas.

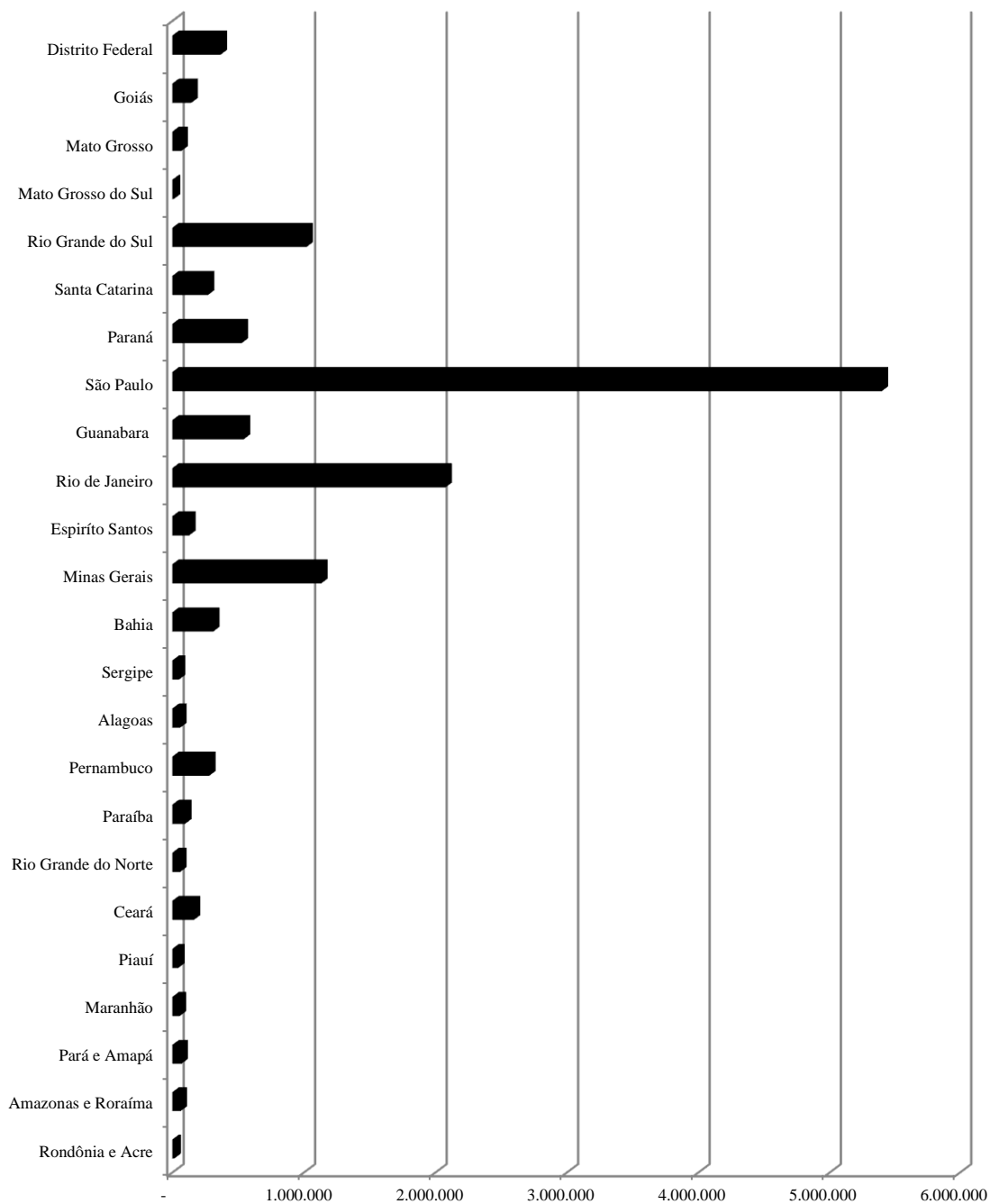
Gráfico 34. Resultado das finanças da ECT 1971-1979



Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil. 1970-1980.
 Autoria Própria

Do montante de correspondências postadas, no período de 1972 a 1979, São Paulo se destaca, seguido de Rio de Janeiro, depois por Minas Gerais, e logo Rio Grande do Sul, conforme o gráfico.

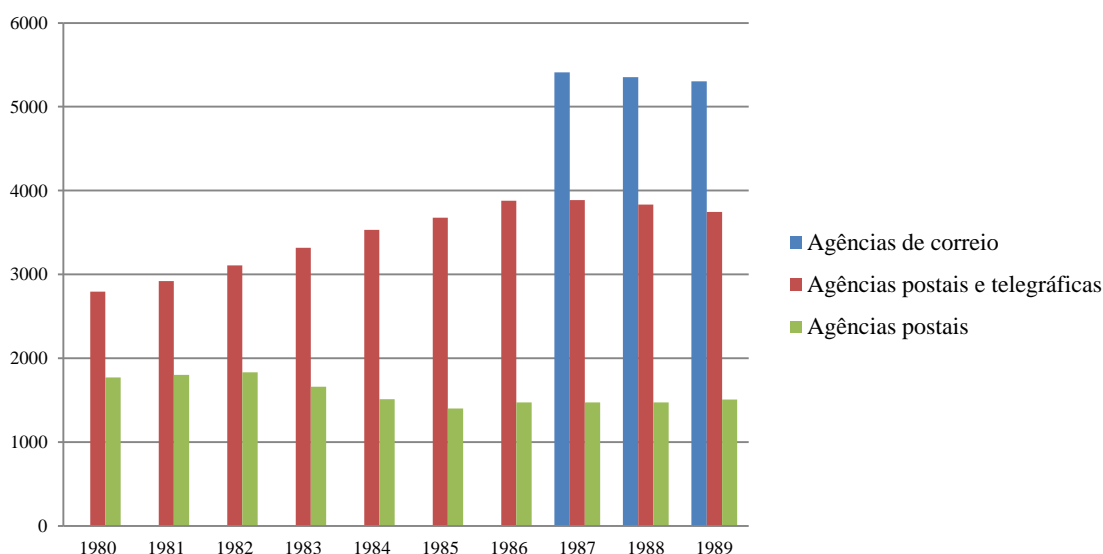
Gráfico 35. Correspondência Postada por Diretorias Regionais 1972 - 1979



Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1970-1980.
 Autoria Própria

No período de 1980, as agências passam a ser contabilizadas como unidades de atendimento, abrangendo outros objetos técnicos de atendimentos, conforme gráficos abaixo, ampliando as possibilidades de atendimentos, e crescendo exponencialmente a capacidade de atendimento do setor de Correios.

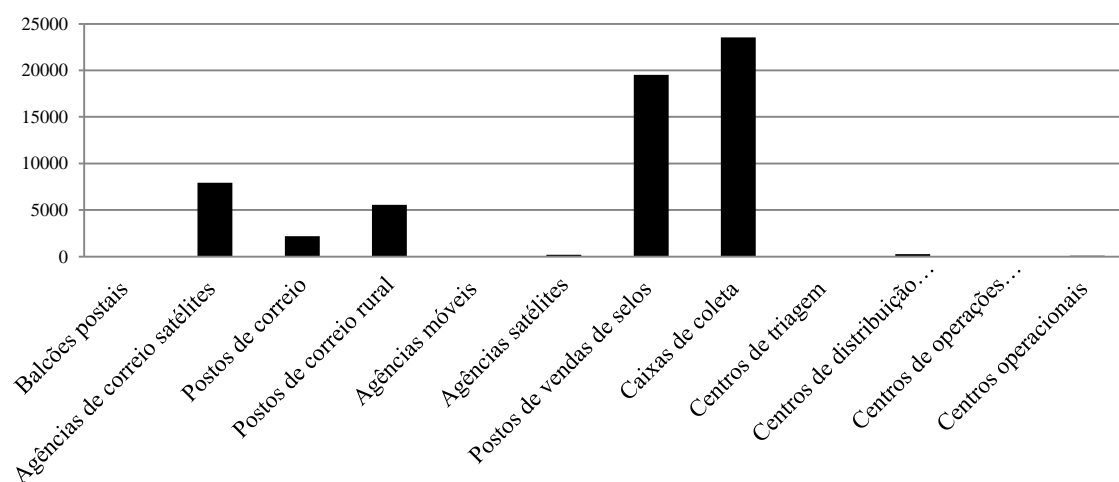
Gráfico 36. Agências ECT 1980 - 1989



Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1981 – 1990.
Autoria Própria

A partir dos anos 1980, iniciaram a operacionalização dos centros de triagem, de distribuição domiciliária, de operações especiais e os centros operacionais. Essa racionalização do trabalho permitiu, a ECT, instituir em 1982 o Serviço de Encomenda Expressa (SEDEX), somente nas principais cidades do país. Outros serviços foram, também, experimentados, como: agências satélites, balcões postais, agência correio satélites e postos de correio rural.¹³

Gráfico 37. Estabelecimentos Auxiliares da ECT 1989

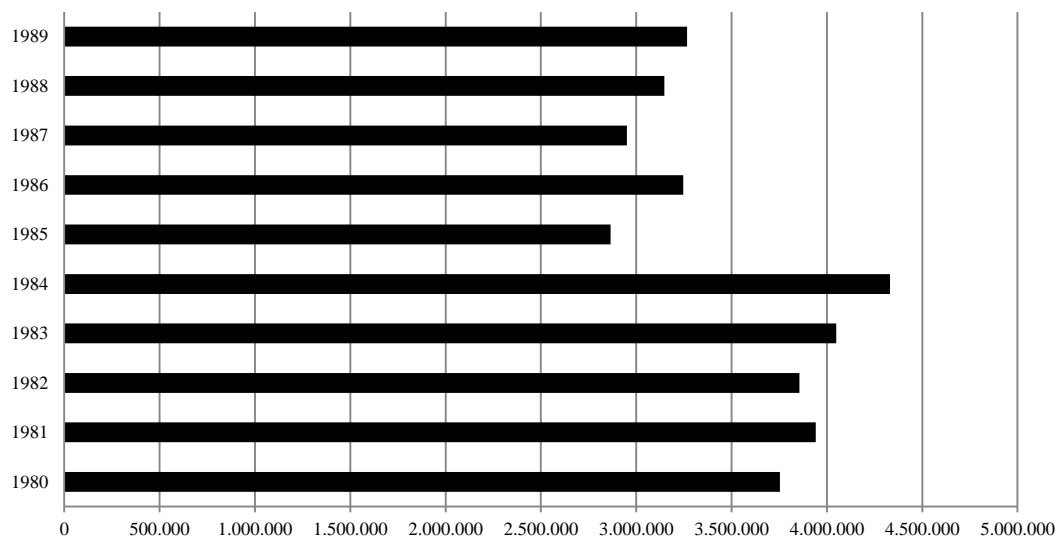


Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1990.
Autoria Própria

¹³ Por inexistirem na atualidade a ECT não informa a função de cada um deles.

Nesse período, os objetos postais compreendem: cartas, impressos, cartões postais, encomendas postais, aerogramas, malotes e encomendas dos serviços SERCA e SEED. Observamos, por meio do gráfico, o fluxo de correspondências postadas.

Gráfico 38. Correspondência Postada 1980-1989

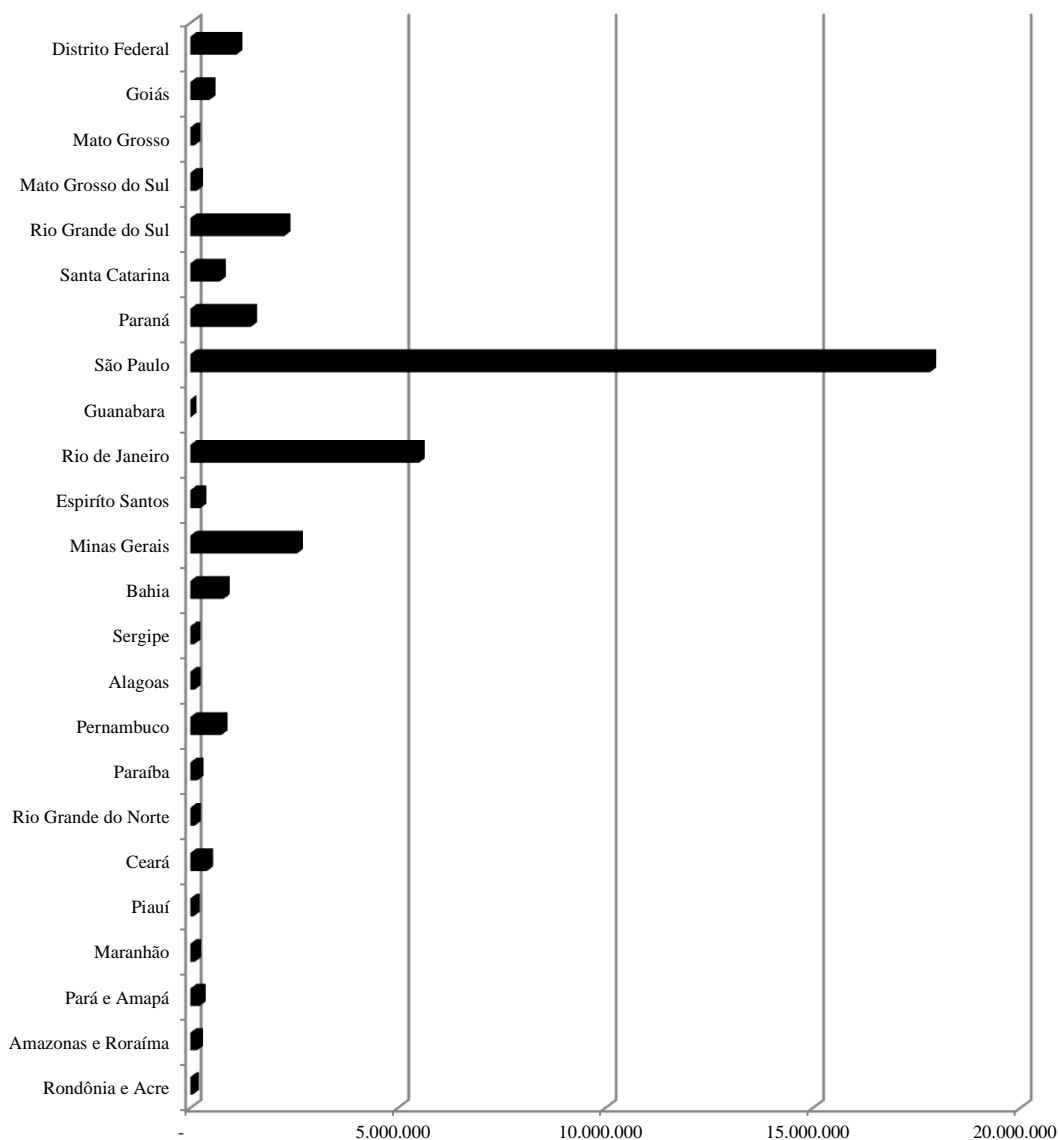


Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1981-1990.

Autoria Própria

Em relação ao fluxo estadual percebemos, demonstrado no gráfico abaixo, percebemos pouca variação com os anos 70.

Gráfico 39. Total de Correspondências Postadas por Diretorias Regionais no período de 1980 a 1989



Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1981-1990.
 Autoria Própria

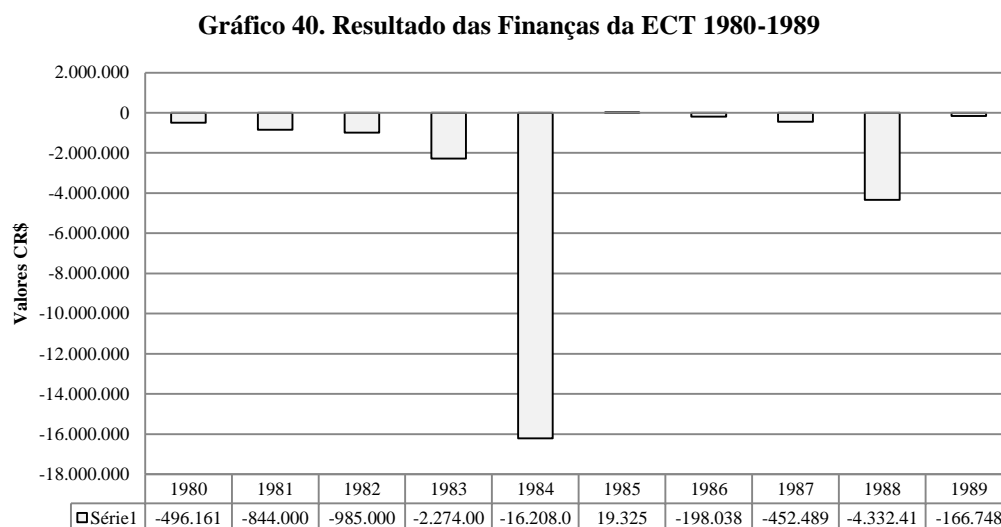
Os gráficos 35 e 39, ao exporem as correspondências postadas por diretoria regional, confirmam que “não existe homogeneidade do espaço, como também não existe homogeneidade das redes.” (SANTOS, 2006, p. 180).

As redes existem onde há interesses mercadológicos sendo que “a partir da década de 1930, encontra-se no Sul uma indústria importante. São Paulo tornou-se uma grande metrópole industrial, onde estavam presentes todos os tipos de fabricação.” (SANTOS E SILVEIRA, 2006, p. 42).

Nesse sentido, os gráficos exemplificam as desigualdades comunicacionais, que

resultam, devido opção dos agentes hegemônicos nacionais em integrar a região Sudeste e Sul conformando uma Região Concentrada, devido ao desenvolvimento industrial, a concentração populacional e a presença de uma densa rede de transporte. (SANTOS E SILVEIRA, 2006).

O gráfico 40, apresenta uma diminuição dos gastos da ECT em relação a sua receita anual, que agora é negativa em milhões de cruzeiros.



Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1981-1990.
 Autoria Própria

7. ECT NOS ANOS 1990

Segundo Santos & Silveira (2006),

a criação de um território unificado foi, uma primeira fase, acompanhada de um reforço das lógicas do interesse nacional, enquanto agora a unificação do território constitui um suporte para exatamente, o contrário, isto é, extravessão e fragmentação. (SANTOS, SILVEIRA, 2006, p. 254-255).

Logo, a partir dos anos 90, “os espaços assim requalificados atendem, sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais.” (SANTOS, 2006, p.160). O Estado brasileiro adentrou, assim, no meio técnico-científico-informacional. E, “a informação é o ve-tor fundamental do processo social e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar sua circulação”. (SANTOS, 2006, p.160). E,

pelo fato de ser técnico-científico-informacional, o meio geográfico tende ser universal. Mesmo onde se manifesta pontualmente, ele assegura o funcionamento dos processos encadeados a que está se chamando de globalização. (SANTOS, 2001, p.160).

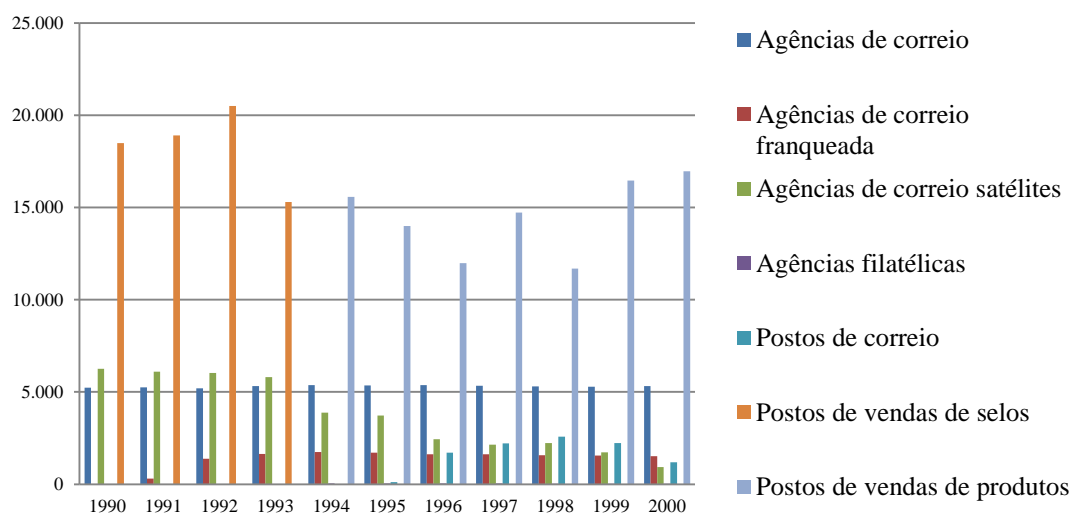
Nesse contexto, em 1995 a ECT, por meio do Programa de Recuperação e Ampliação do Sistema de Telecomunicações e do Sistema Postal, sofre modificações no sentido de modernizar a oferta de serviços, à área tecnológica (mecanização de triagem, informatização das agências e racionalização da rede postal aérea noturna) e ampliar o papel social da empresa (TEIXEIRA, 2013, p.60-61).

O Ministério da Comunicação, reformula a modalidade de carta, que passa a se dividir em carta social, carta não comercial e carta comercial (PORTARIA 245/1995); reestrutura, as tarifas dos serviços postais e telegráficos (PORTARIA 152/1997); instaura, o serviço de caixa postal comunitária (PORTARIA 141/1998).

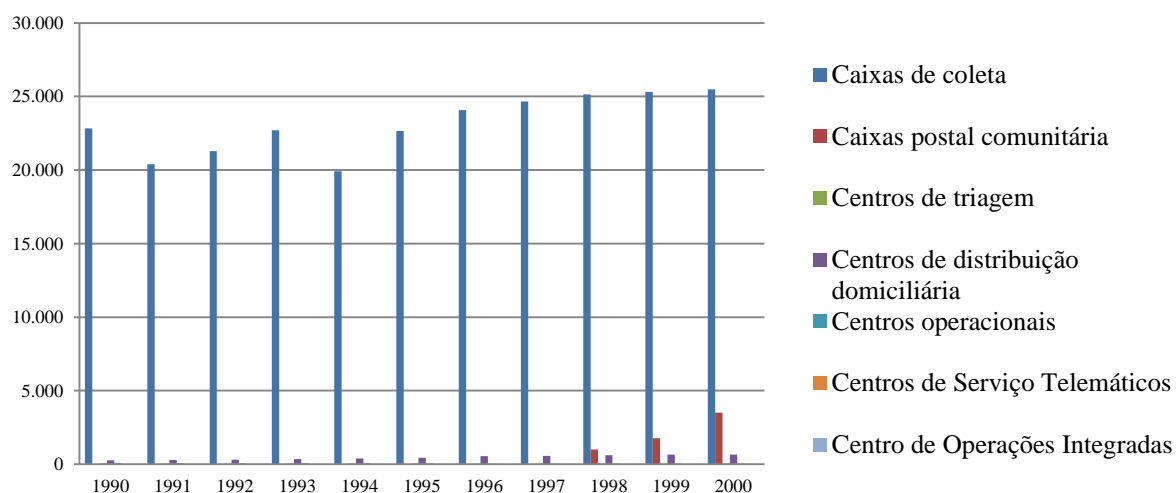
Nesse período é, criada uma comissão temática de Assuntos postais do Mercosul (PORTARIA 50/1999). “Observando o grande potencial de mercado, a iniciativa privada redescobre os Correios como atividade empresarial rentável e (...) a atividade postal passa a conviver com capitais privados”. (TEIXEIRA, 2013, p. 61).

Em 1997, é criado o *CorreiosNet* “abrangendo mais de 6.800 pontos e interligando todas as agências e unidades operacionais da empresa – em tempo real – em todos os municípios do País.” (CORREIOS).

As agências passam a ser classificadas como unidades de atendimentos, e seus números crescem exponencialmente. As unidades operacionais, contam com caixas de coleta, caixas postais comunitárias, centro de serviço telemático e centro de operações integradas, conforme gráficos 41 e 42.

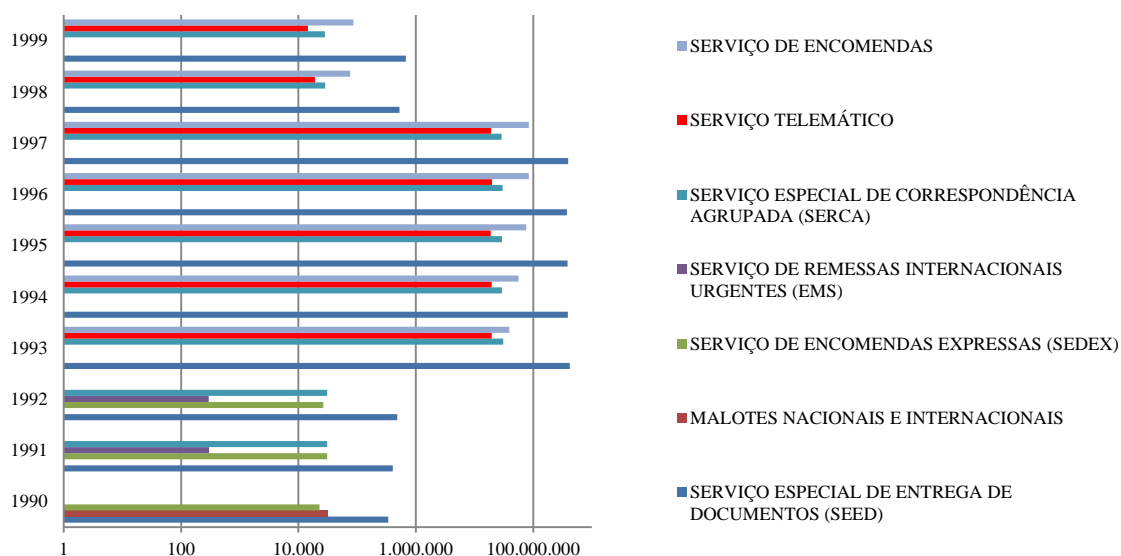
Gráfico 41. Crescimento das Unidades de Atendimento da ECT 1990-2000

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1991-2000.
 Autoria Própria

Gráfico 42. Crescimento das Unidade Operacionais da ECT 1990-2000

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1991-2000.
 Autoria Própria

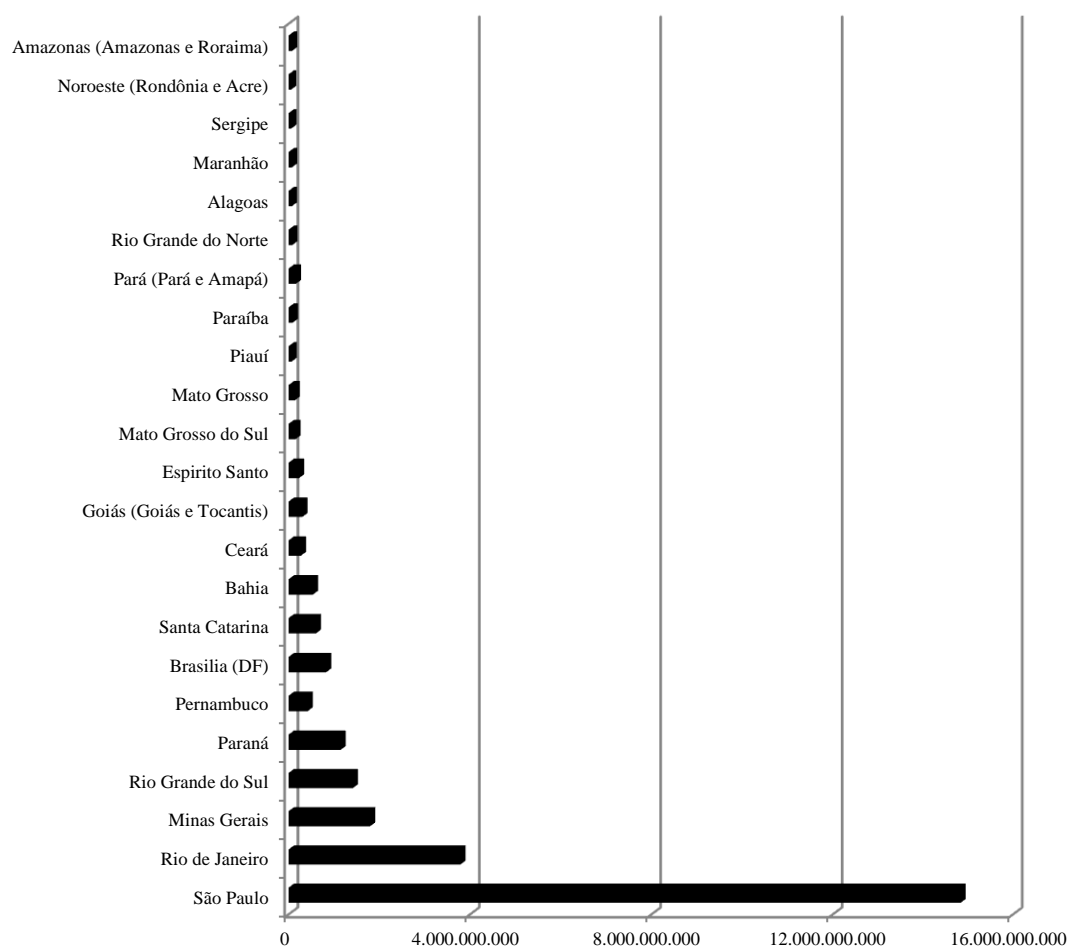
O Serviço de Encomendas Expressas (SEDEX) é reformulado a partir de 1993 voltando a partir dos anos 2000. Aumentase, o fluxo de objetos, segundo os serviços.

Gráfico 43. Objetos Postados por Tipo de Serviço 1990-1999

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1991-2000.
 Autoria Própria

Ao que se refere ao Serviço Postal Convencional, a partir de 1993 abrange a postagem de *Colis Postaux*, EMS, Encomenda Normal, Reembolso Postal, Sedex, Carta, Impresso, Registrados, Envelope/Encomenda Resposta, Cartão Postal, *Petit Paquet*, Vale Postal Emitido e Carta Resposta Comercial. Com tudo isso, o transporte postal aéreo, passa a representar, 17% da carga distribuída. No entanto, as lideranças das três regiões: São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, são mantidas, conforme o gráfico abaixo.

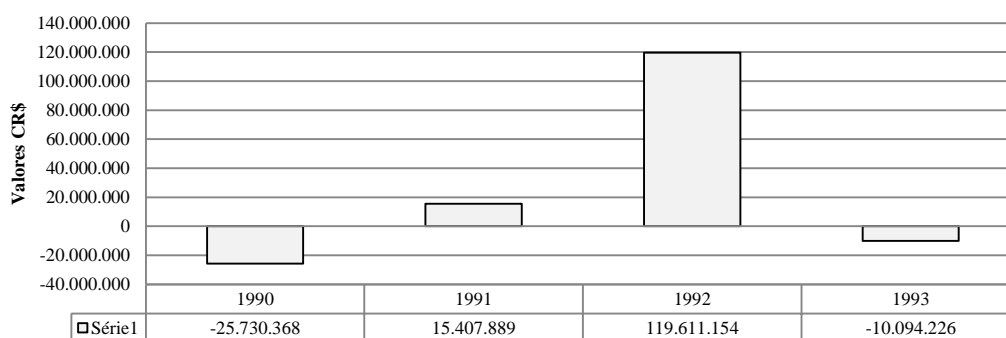
Gráfico 44. Total de Correspondências postadas por Diretoria Regional no período de 1990 a 1999



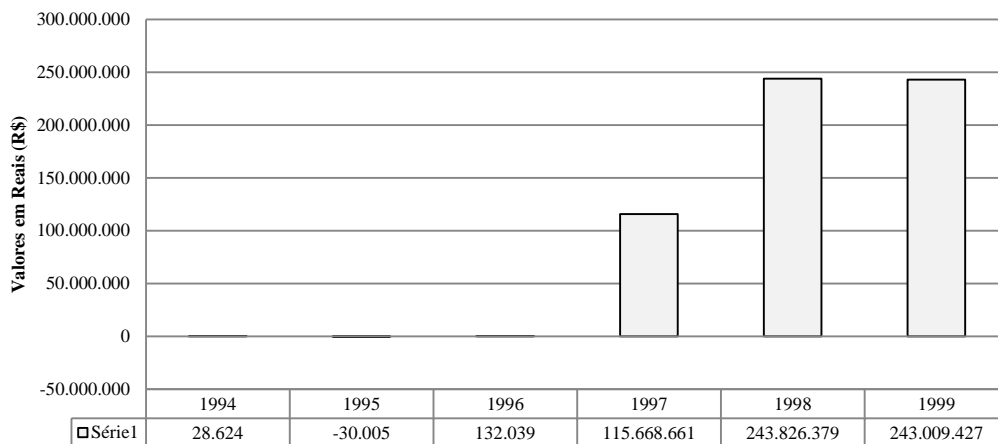
Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1991-2000.
 Autoria Própria.

O saldo positivo e o aumento da receita da ECT refletem as ações regulatórias e investimentos realizados a partir de 1940, conforme gráficos 45 e 46.

Gráfico 45. Resultado das Finanças da ECT 1990-1993



Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1991-1994.
 Autoria Própria

Gráfico 46. Resultado das Finanças da ECT 1993-1999

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 1995-2000.

Autoria Própria

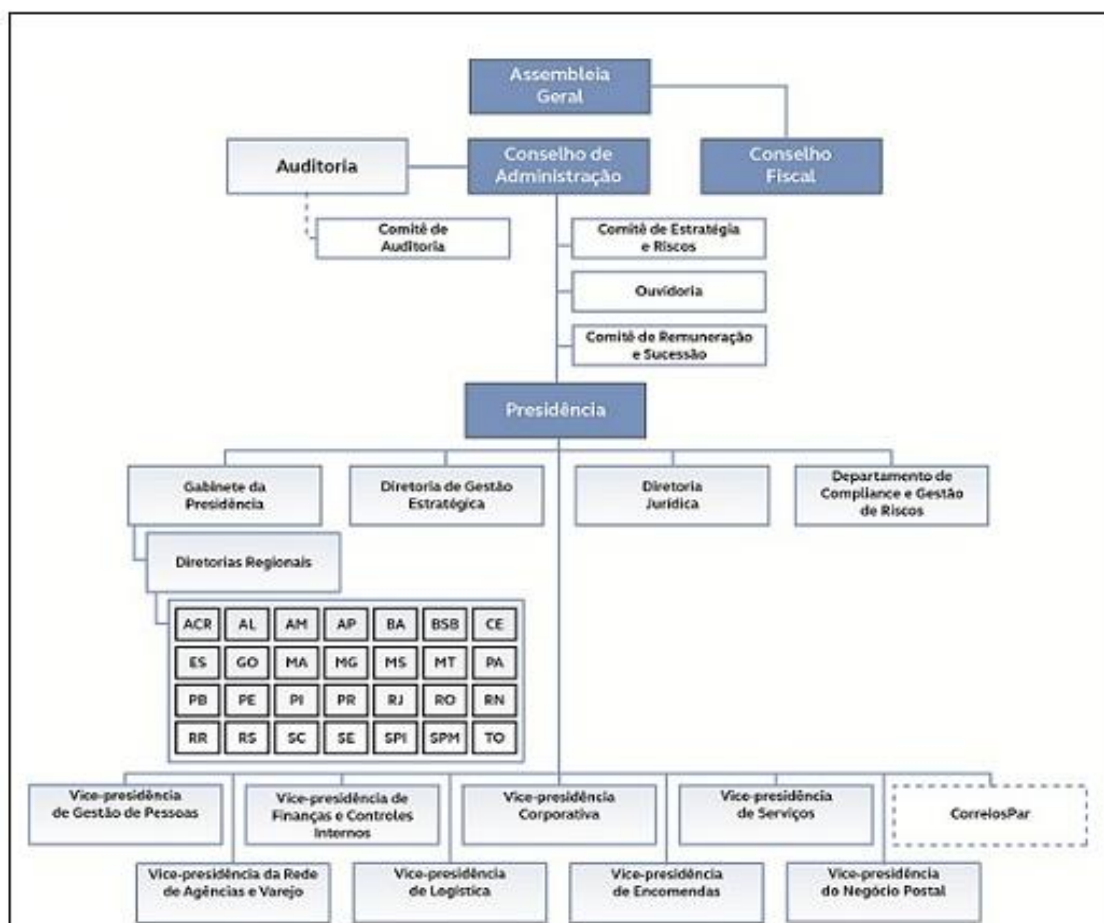
8. DA INTEGRAÇÃO POSTAL A INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA: ANOS 2000

Se os anos de 1990 foram marcados por ações que buscavam a abertura do mercado postal, no decorrer dos anos 2000, as ações buscam portar a ECT de maior competitividade no cenário mundial, assim como sua modernização por meio das Tecnologias de Informação, conforme afirma o Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), criado pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva em 2008:

Desde meados da década de 80, a ECT firmou-se como uma das instituições nacionais de maior credibilidade no Brasil, reconhecida pela qualidade dos serviços prestados. A partir dos anos 90, a globalização econômica e a integração de mercados trouxeram uma grande dinamicidade ao mercado postal brasileiro, colocando a ECT em um ambiente muito diferente daquele em que ela foi criada, em 1969. Já nos anos mais recentes, a disseminação da comunicação eletrônica acrescentou novas variáveis no contexto setorial, viabilizando, em algumas situações, a substituição dos tradicionais serviços postais por sucedâneos eletrônicos. (BRASIL, 2011).

Em meados dos anos 2000, a ECT, é administrada de acordo com fluxograma 3.

Fluxograma 3. Estrutura Organizacional da ECT



Fonte: Site Correios. 2015

Os anos 2000 marcam a venda da marca dos Correios para a iniciativa privada o que resulta no aparecimento de unidades terceirizadas no setor postal, tabela 5.

Tabela 2. Organização da ECT

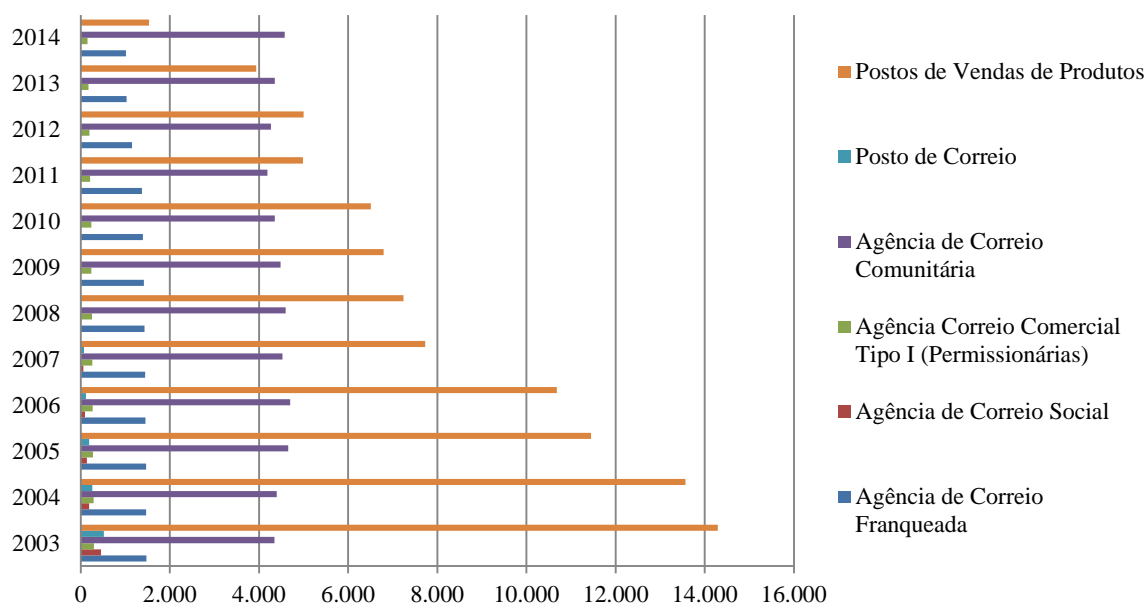
ANOS	UNIDADES PRÓPRIAS	UNIDADES TERCERIZADAS	PESSOAL OCUPADO
2003	5.592	21.376	103.066
2004	5.722	20.169	107.836
2005	5.736	18.169	108.675
2006	5.821	17.316	107.496
2007	5.998	14.087	108.824
2008	6.070	13.538	112.329
2009	6.195	12.936	108.615
2010	6.313	12.491	107.992
2011	6.379	10.754	114.976
2012	6.407	10.611	117.204
2013	6.440	9.485	125.420
2014	6.480	7.274	120.461

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 2003 -2014.
 Autoria Própria

A partir daqui focamos o movimento e a organização das unidades de atendimento no território nacional.

O gráfico abaixo demonstra o movimento das agências terceirizadas. Notamos a redução do número de agências.

Gráfico 47. Unidades de Atendimento Terceirizadas da ECT 2003-2014



Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 2003-2014.
 Autoria Própria

Chefe do Departamento de Operações, da Vice-presidência da Rede de Agências e Varejo, Sr. Joimar Lúcio Martins, através do portal de Acesso a Informação, descreve as agências conforme segue:

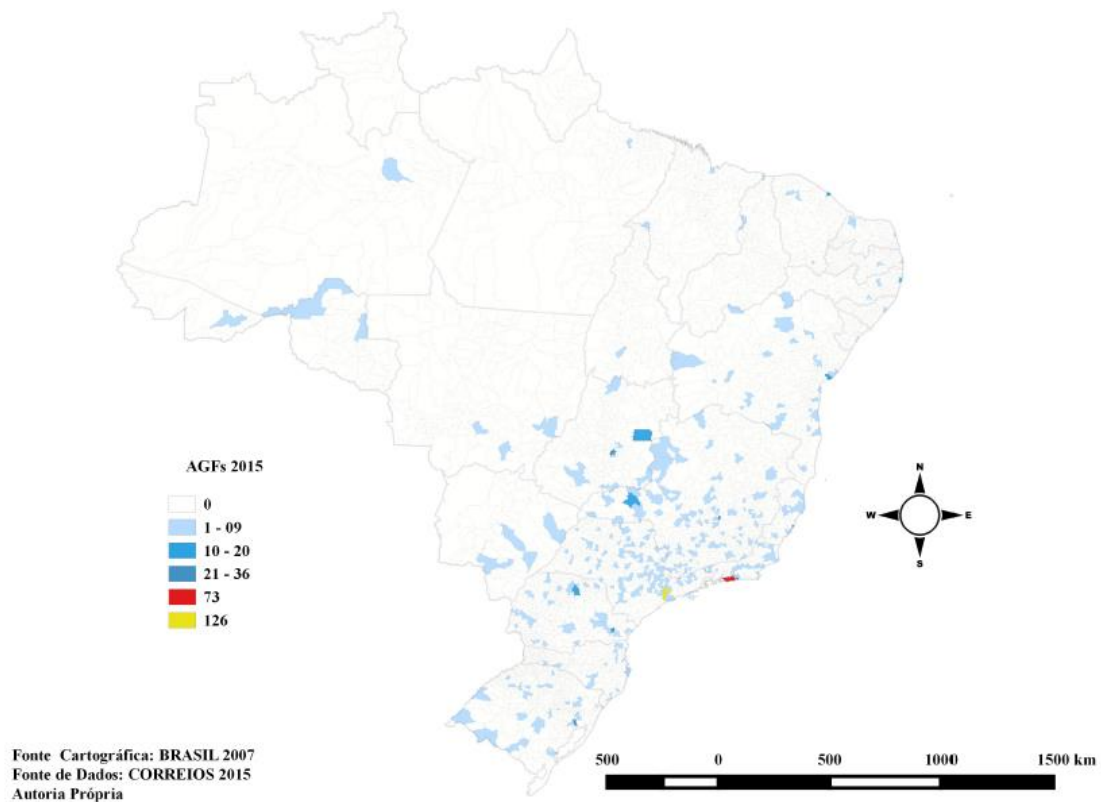
Agências de Correios Franqueadas (AGFs) são operadas, mediante contrato de franquia postal, por pessoa jurídica de direito privado selecionada em procedimento de licitação específico e se destinam à prestação de serviços e à venda de produtos comercializados pela ECT. (Brasil. Portaria 384/2011).

O investimento inicial para abrir uma AGF variam de acordo com os modelos que se diferenciam quanto ao local de estabelecimento e na permissão para separar áreas funcionais da agência: área de atendimento e área de operações. O Modelo AI é restrito a logradouros ou espaços internos e externos que não se enquadrem no Modelo A2, e não pode separar áreas funcionais. A edificação do Modelo A2 é restrita a áreas comerciais de uso coletivo, exemplos: shoppings centers, galerias, hipermercados. O

investimento inicial do Modelo A1 varia de R\$ 96.100,10 para um guichê a R\$ 224.035,18 para 06 guichês. Já o Modelo A2 que contempla de 01 até 04 guichês com investimento inicial de R\$ 89.257,66 a R\$136.620,41.¹⁴

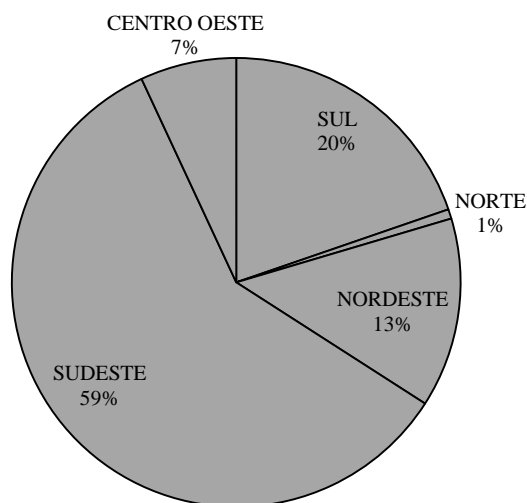
A distribuição das AGFs em território nacional é ilustrada na figura abaixo.

Figura 8: Agências de Correios Franqueadas por Municípios Brasileiros em 2015



Quantificando o mapa temos o seguinte resultado:

¹⁴ Anexo 01. Detalhes acerca dos valores dos investimentos.

Gráfico 48: Agências de Correios Franqueadas por Região Brasileira 2015

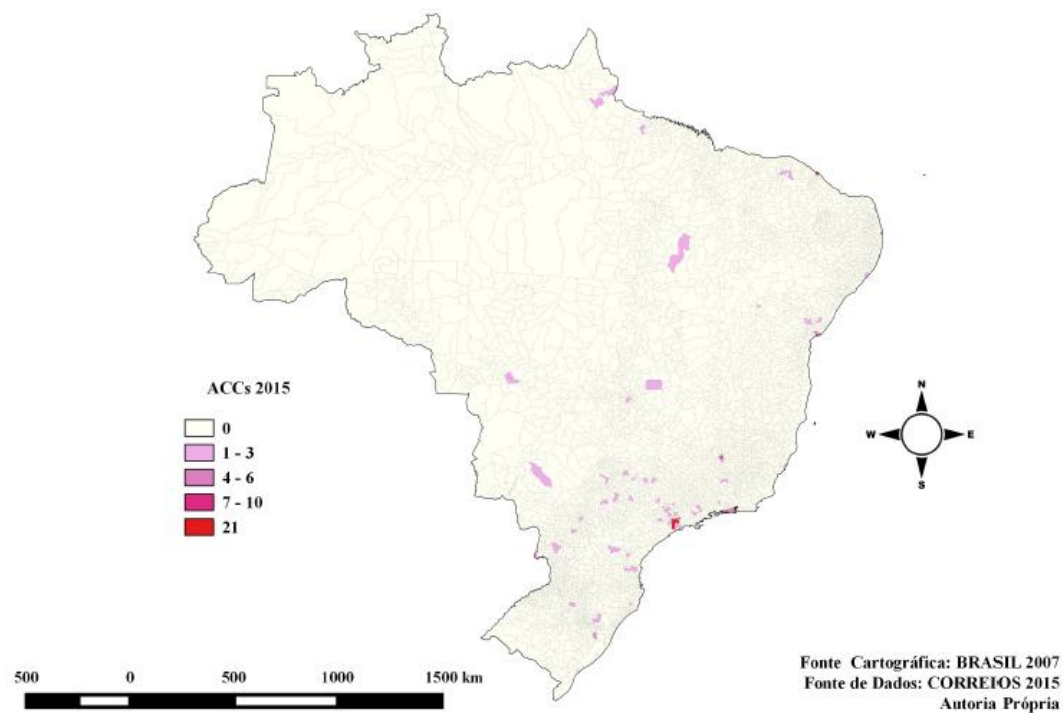
Fonte: Correios 2015. AGFs
Autoria Própria

As Agências de Correios Comerciais (ACCs),

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. (Brasil. Portaria 384/2011).

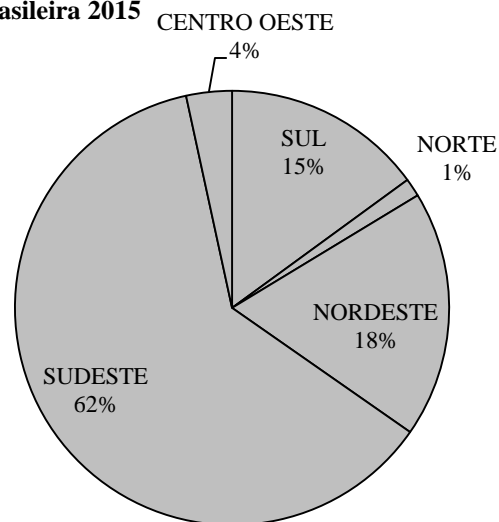
Sua distribuição é ilustrada abaixo.

Figura 9: Agência de Correio Comercial Terceirizada (ACCs) por Municípios Brasileiros 2015



Estando em alguns lugares diferentes, as ACCs apresentam quase o mesmo resultado que as AGFs, conforme segue.

Gráfico 49: ACC) por Região Brasileira 2015

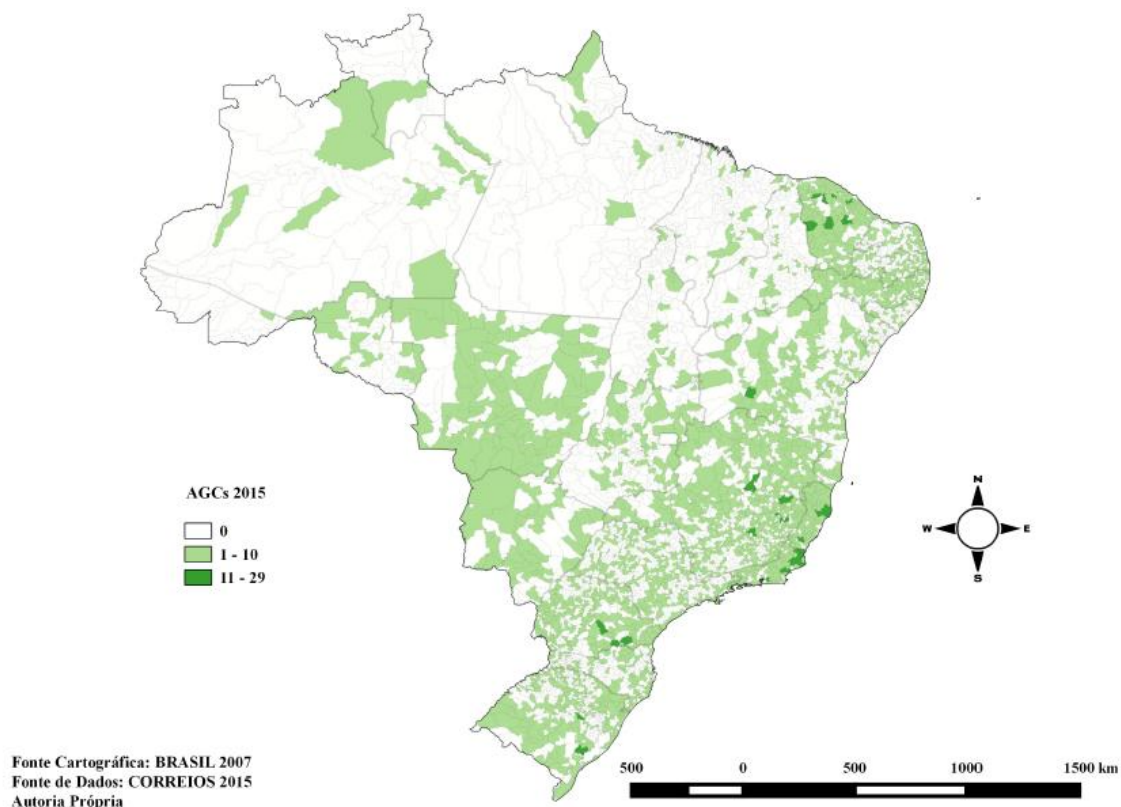


Fonte: Correios 2015. ACCs
Autoria Própria

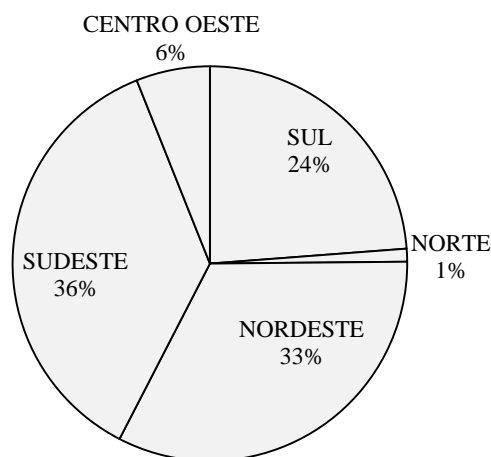
Agências de Correios Comunitárias (AGCs),

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, destinada a viabilizar, no mínimo, a prestação de 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.

Figura 10: Agências Comunitárias (AGCs) por Municípios Brasileiros 2015

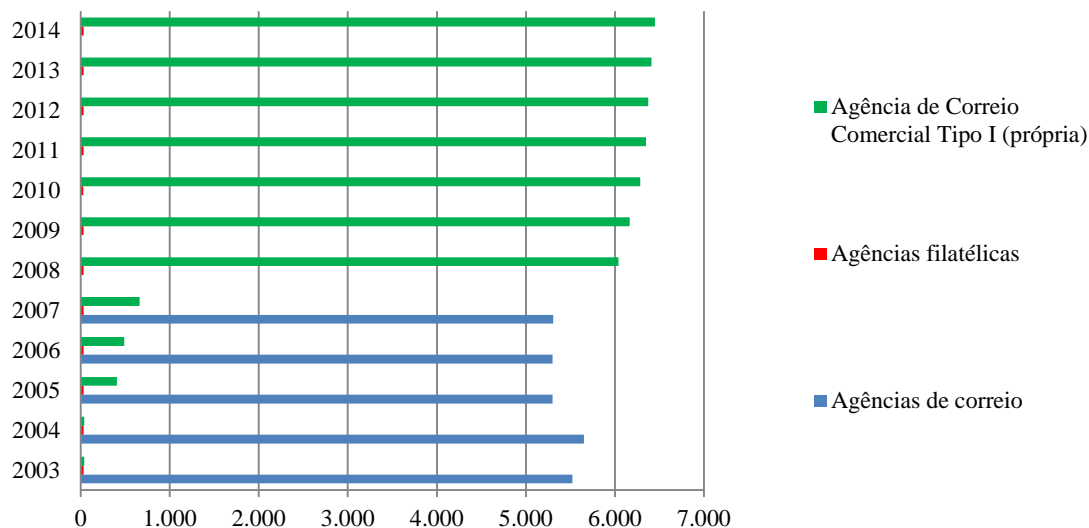


Dentre as unidades de atendimento terceirizadas, as AGCs são as de maior quantidade em escala nacional, devido ao tipo de contrato estabelecido, mas a presença desse tipo de agência se dá, *quando a exploração de serviços postais não se mostrar economicamente viável para a ECT*. Há dois lados desse contrato primeiro, as ações da ECT são espacialmente seletivas, pois consideram primeiramente a viabilidade econômica, ou seja, menores custos, maiores lucros e segurança, porém o fato de existirem outros tipos de contratos, que considerem a importância social, comprova que está empresa, embora prime pela competitividade e pelo lucro, deva articular seu interesse corporativo com o interesse social o que há diferença das corporações não estatais. A quantificação regional, dessas agências, segue abaixo.

Gráfico 50: AGCs 2015

Fonte: Correios 2015. AGCs
Autoria Própria

O gráfico acima expõe um “equilíbrio” na existência da AGCs nas regiões Sudeste, Nordeste e Sul, ao mesmo tempo, impõe uma hierarquia entre Centro Oeste e Norte. Vejamos as espacialidades das unidades próprias da ECT, estas apresentam a seguinte temporalidade.

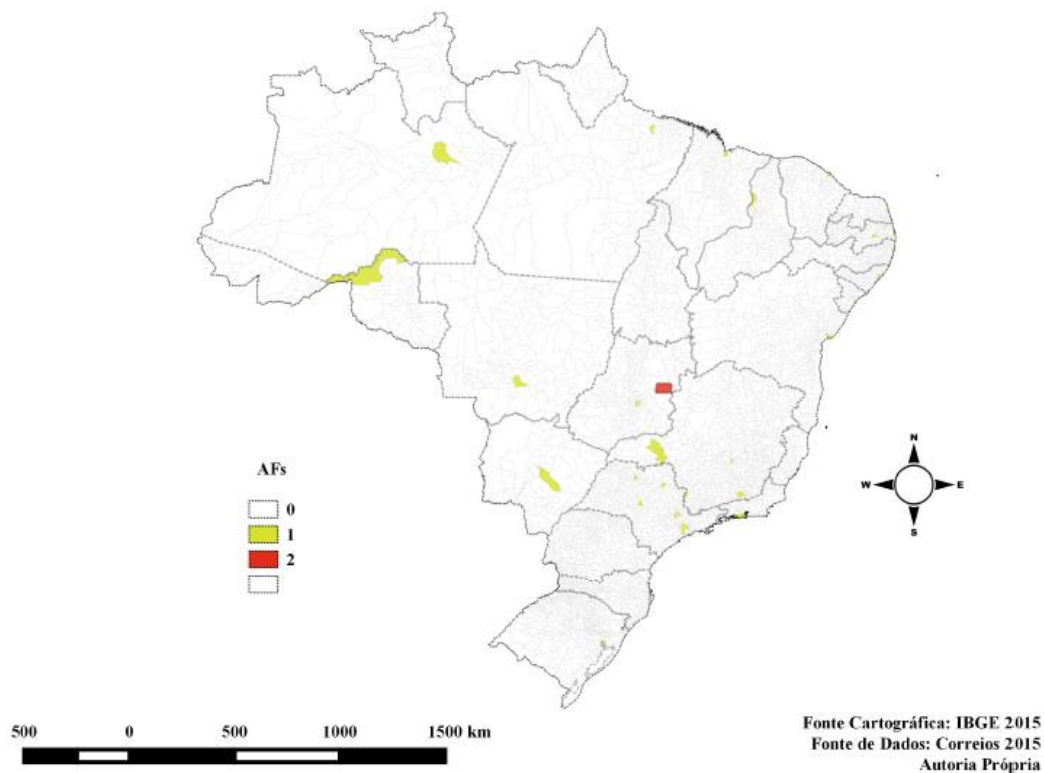
Gráfico 51. Crescimento das Unidades Próprias da ECT 2003-2014

Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil. 2003-2014.
Autoria Própria.

Agências de Correio Comerciais Tipo I, foram desativadas ou transformadas em Agências de Correios. As Agências Filatélicas (AFs) são destinadas, principalmente, a

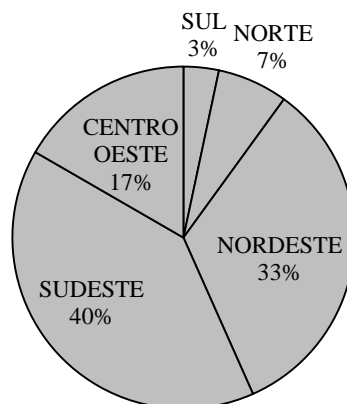
atender à demanda dos clientes da área de selos, e produtos filatélicos. Estão presentes majoritariamente nas capitais.

Figura 11: AFs por Municípios Brasileiros 2015



A porcentagem regional segue abaixo.

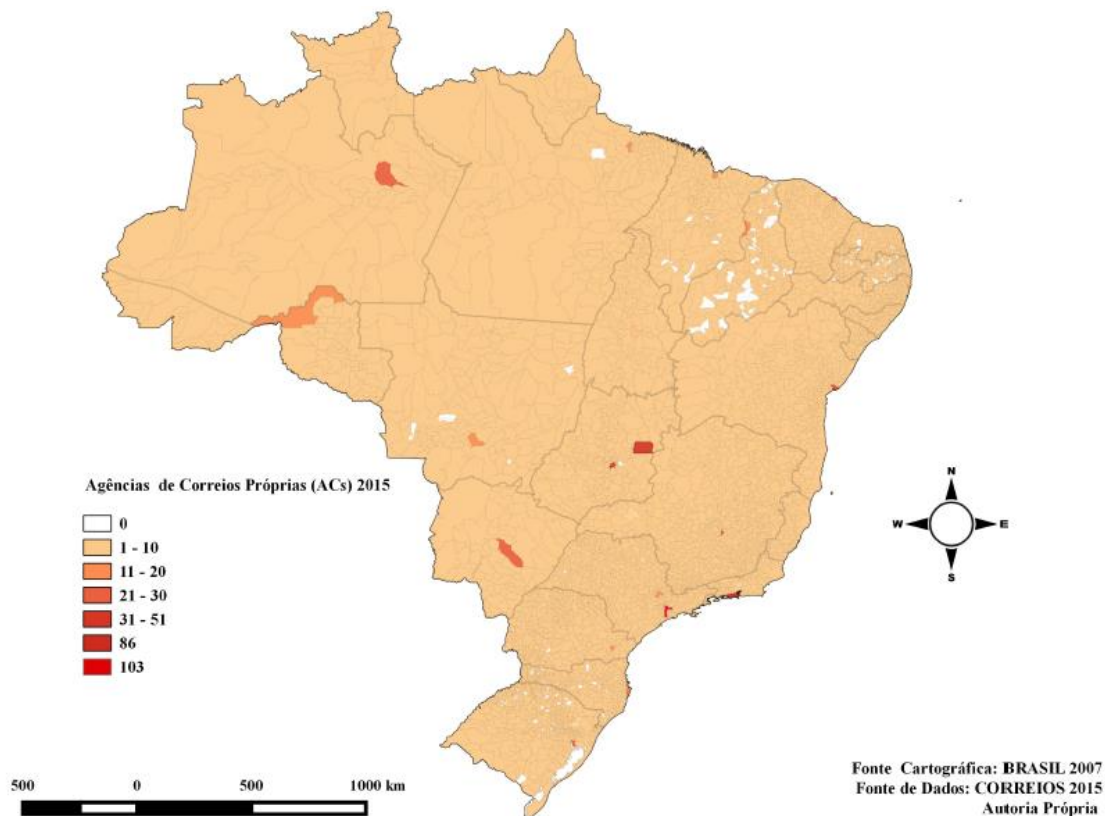
Gráfico 52: Agências Filatélicas 2015



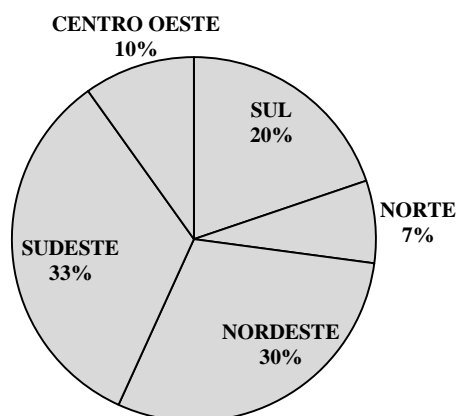
Fonte: Correios 2015. AFs
Autoria Própria

Agências de Correios (ACs), são destinadas à prestação de serviços, e à venda de produtos comercializados pela ECT.

Figura 12: Agências de Correios Próprias (AC) por Municípios Brasileiros 2015



O Norte possui cerca 564 agências em seu território, o Nordeste 1.885 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 não é igualitária, e não compreende 100% do território brasileiro.

Gráfico 53 : Agências Próprias de Correios por Região Brasileira

Fonte: Correios 2015. AGCs
 Autoria Própria

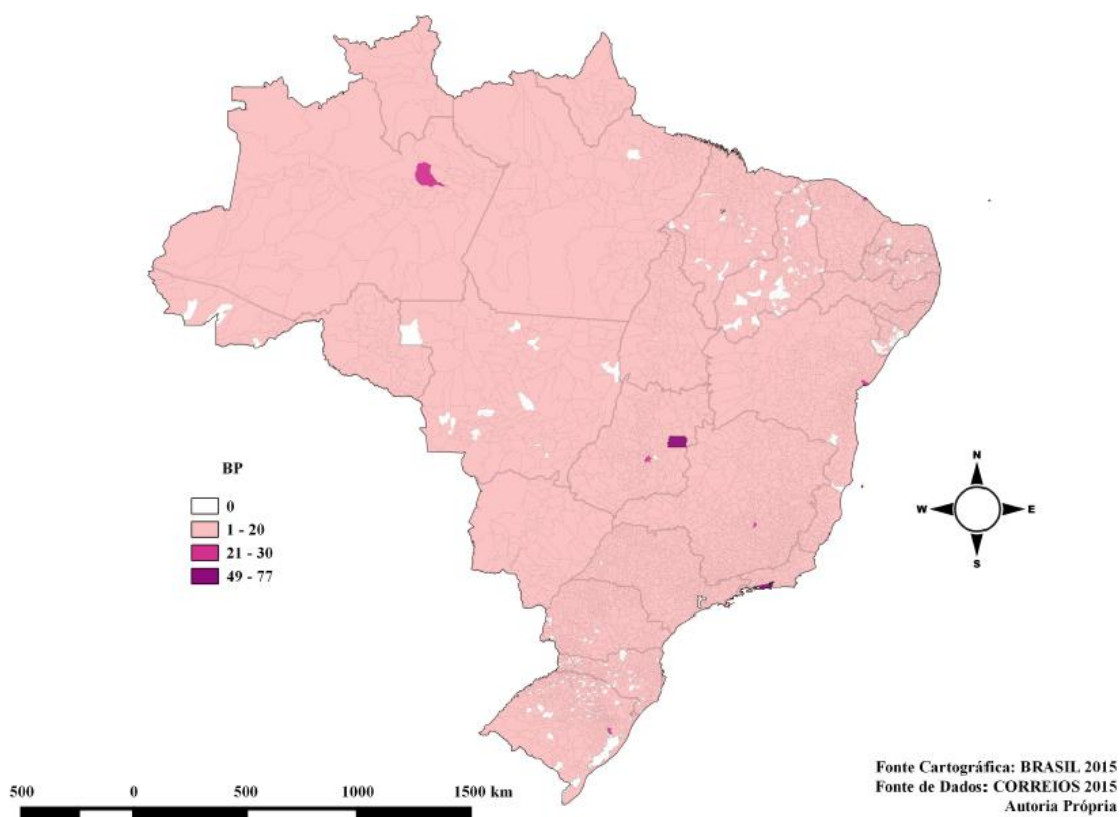
Se contabilizarmos as porcentagens das agências, percebemos que em sua maioria os municípios possuem alguma agência dos Correios, mas há exceções. Os municípios onde não existem agências, são: Currealinho (Pará); Bom Jesus do Tocantis (Tocantis); Marajá do Sena (Maranhão), Nova Colinas (Maranhão); Alvorada do Gurguéia (Piauí); Bela Vista (Piauí); Sigrefredo Pacheco (Piauí); Augusto Severo (Rio Grande do Norte); Presidente Juscelino (Rio Grande do Norte); Lastro (Paraíba) e Campo de Santana (Paraíba).

Vimos até aqui a distribuição das agências postais, neste período, a partir de agora vamos observar alguns dos serviços prestados pela ECT e, daí entender o papel que esta desempenha como operador logístico.

Devido a toda sua estrutura territorial a ECT, torna-se um instrumento valioso para o capital financeiro. Com a parceria, estabelecida em 2001, entre Correios e Bradesco, surge o serviço postal bancário, em 2011 o Banco do Brasil assume este serviço.

O Banco Postal (BP) é um serviço exclusivo das Agência Próprias de Correios (AC). Assim, este serviço está presente em 90% do montante regional das AC.

Figura 13: Banco Postal (BP) por Municípios Brasileiros 2015



Segundo Contel (2006),

a utilização das agências de correios é um elemento estratégico; por ser possivelmente, o circuito mais *capilarizado* dos chamados “serviços públicos” de qualquer território. Através do uso desta rede é possível atingir a totalidade dos municípios brasileiros. Esse banco se credencia assim, a drenar a favor de seu sistema de ações uma quantidade enorme de depósitos, além de aumentar sensivelmente as possibilidades de realização de operações bancárias sobre seu controle. [...] aumenta o poder das instituições financeiras no controle da riqueza gerada no território. (p. 249-250).

Os serviços financeiros, realizados através das agências postais próprias dos Correios, iniciam-se em 1865, século XIX, com a instauração dos serviços nacionais e internacionais de Vales Postais funcionalizadas pela telegrafia, atualmente foram reestruturadas por meio das técnicas telemáticas.

Quadro 10: Serviços Financeiros dos Correios

SERVIÇOS FINANCEIROS	ANO	ATUAÇÃO	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS
Vale Postal Eletrônico	1865	Nacional	É o serviço de transferências financeiras nacionais dos Correios, que facilita o envio de dinheiro entre remetentes e destinatários localizados dentro do território brasileiro.
Vale Postal Eletrônico	1865	Internacional	É o serviço de transferências financeiras internacionais dos Correios, para facilitar o envio de dinheiro do Brasil para o exterior ou o recebimento de dinheiro do exterior no Brasil.
Banco Postal	2002	Nacional	Abertura de Conta Mais (Conta Corrente e Poupança); Empréstimos; Cartão de Crédito; Pagamento de Benefícios do INSS; Recebimento de Contas, Títulos, Tributos, Taxas e Contribuições da Previdência (GPS).

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil. 1935 – 2014.

Autoria Própria.

Segundo Teixeira (2013), as operações do Banco Postal como prestador de serviços financeiros representaram, em 2010 R\$ 322.000,00, foram mais de dez milhões de contas abertas. (p. 85). Especificamente, em relação ao BP, na Geografia brasileira, os trabalhos de Sérgio Gertel (1991 e 1997) são referências para tal estudo e, mais recentemente, Igor Venceslau (2012 e 2014) vem dando novo fôlego para as pesquisas nesta temática.

A partir de 2003 o tráfego postal considera a seguinte classificação:

Quadro 11. Atividades segundo a classificação anos 2000

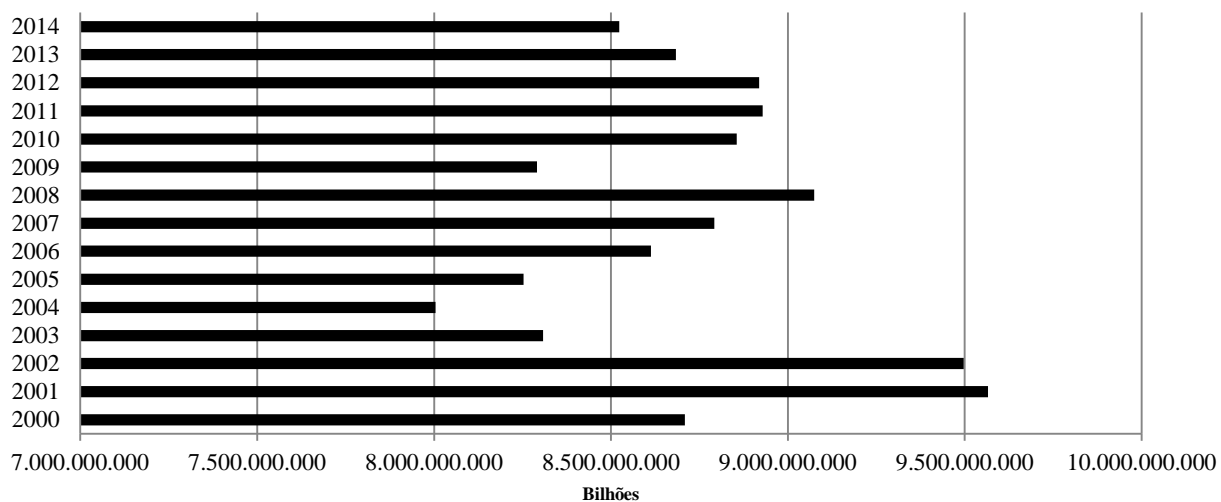
RESERVA DE MERCADO	CONCORRENCIAL
CARTA SIMPLES	ENCOMENDA NORMAL
CARTA E CARTÃO RESPOSTA	ENCOMENDA SEDEX
CARTA E IMPRESSO REGISTRADO	IMPRESSO SIMPLES
FRANQUEAMENTO AUTORIZADO DE CARTAS	MALA DIRETA POSTAL E IMPRESSO ESPECIAL
MALOTE SERCA	PORTE PAGO
SERVIÇO ESPECIAL DE ENTREGA DOMICILIÁRIA	OUTROS
TELEMÁTICOS	

Fonte: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil, 2003 a 2014.

Autoria Própria.

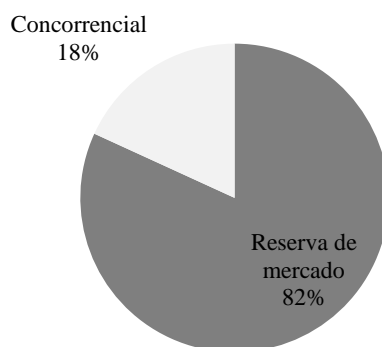
Os resultados, dos tráfegos postais, são observados nos gráficos abaixo.

Gráfico 54. Trafégo Postal Global Serviços Concorrenciais e Não Concorrenciais da ECT 2000-2014



Fontes: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil. 2003 - 2014 e Portal de Acesso a Informação 2015. Autoria Própria.

Gráfico 55. Fluxo Postal da ECT Concorrencial e Não Concorrencial 2014



Fontes: BRASIL. Anuários Estatísticos do Brasil. 2003 – 2014. Autoria Própria.

A ECT objetiva movimentar, anualmente, 10 bilhões de objetos postais até 2020, em 2015 movimenta, uma média anual de 8,5 bilhões. Daí que, segundo Silva Junior (2009), as empresas reconhecidas como operadores logísticos, surgem devido “à abertura econômica”, à estabilidade da moeda brasileira, ao crescimento muito grande dos fluxos de mercadorias nas últimas décadas.” (p. 246-247). Por sua vez, 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 tecnologias da informação e das comunicações (TIC). (SILVA JUNIOR, 2009, p.247)

Verificamos anualmente o crescimento nacional dos fluxos, antes e durante a existência da ECT. Mas, com a reformulação do decreto- lei 509/1969 no ano de 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). Com o passar dos anos, a ECT, passa a atuar como operador logístico.

Esse movimento se fez a nível nacional, conforme descreve Silva Junior (2009),

entidades ligadas aos agentes de movimentação de mercadorias, tais como a Confederação Nacional do Transporte (CNT), Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Cargas (Anut), Associação Brasileira de Logística (Aslog) e Associação Brasileira de Movimentação e Logística (ABML) também se estruturaram no sentido de “pressionar” os governos em busca da melhoria das condições da circulação corporativa, mediante a construção de infraestruturas e melhoria das normas que lhes favoreçam. Fato que cria um novo ambiente institucional e normativo e que confere uma maior importância da circulação no período. (pgs. 248 – 249).

A partir daí duas ações despontam: em 2007 é lançado o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), que está em sua terceira versão, e tem como objetivo central “nortear o planejamento e investimentos na área de transportes até 2023.” (SILVA JUNIOR, 2009, p. 259). E em 2012 é criada pela Lei 12.743, de 19 de dezembro de 2012 a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) vinculada ao Ministério dos Transportes. A EPL, empresa estatal, cuja competência é

dentre outras ações subsidiar a formulação, o planejamento, e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transportes, de modo a propiciar que as modalidades de transporte se integrem umas às outras e quando viável, a empreendimentos de infraestruturas e serviços públicos não relacionados manifestadamente a transporte: planejar e promover a disseminação e a incorporação das tecnologias utilizadas e desenvolvidas no âmbito do setor de transportes em outros segmentos da economia; elaborar estudos de curto, médio e longo prazo necessários ao desenvolvimento de planos de expansão da infraestrutura dos setores de logística e transportes; propor planos e metas voltados a utilização racional e conservação da infra e superestrutura de transportes, podendo estabelecer parcerias de cooperação para esta fim¹⁵.

¹⁵ EPL. Acordo de Cooperação Técnica EPL/MC N° 07/2013. Disponível em: <<http://www.epl.gov.br/07-2013-epl-x-mc>> Acesso em: 07 nov 2015.

Criada no ano de 2012, em 2013 a EPL e a ECT firmam acordo, em que a EPL contrata a ECT para a prestação de serviços e venda de produtos, que atendam suas necessidades. Contrato estabelecido, inicialmente, por um ano (11/04/2013 a 11/04/2014) sob um valor de R\$24.000,00. Este contrato encontrasse em 2015 em sua terceira prorrogação vigente até 10/04/2016, sob um valor de R\$50.400,00¹⁶.

Em 2013, a EPL e o Ministério das Comunicações firmam acordo de cooperação, a fim de promover o,

desenvolvimento do sistema de transportes e de infraestrutura de comunicações no Brasil, por meio da integração entre os processos de planejamento e implementação de ações do setor de logística e transportes e de formulação e execução de políticas públicas do setor de comunicações, possibilitando a integração de todos os meios de transporte por meio de sistemas de informações avançadas desenvolvidos para esse fim (ou “Sistemas de Transporte Inteligente”), e o aproveitamento dos ganhos de sinergia entre as infraestruturas de transporte e comunicações.¹⁷

Formam-se assim, o círculos de cooperação nacionais, sobre parceria público-privada, com objetivo de vencer os obstáculos territoriais para a inserção “do Brasil no contexto de uma economia global, que dependeria de novas formas de articular os fluxos do comércio internacional.” (SILVA JUNIOR, 2009, p. 248).

Os círculos de cooperação no espaço, entendidos, por Ricardo Castillo e Samuel Frederico (2010), como

a relação estabelecida entre lugares e agentes por intermédio dos fluxos de informação. Os círculos de cooperação são essenciais por permitirem colocar em conexão as diversas etapas, espacialmente separadas, da produção, articulando os diversos agentes e lugares que compõem o circuito espacial da produção. (p. 464).

Para Castillo e Trevisan (2005, p.207) a logística empresarial “veio fornecer insumos de inteligência para racionalizar os circuitos espaciais da produção e os círculos de cooperação no espaço, garantindo maior eficácia, fluidez e competitividade às ações corporativas”.

Castillo (2008), então, define a dimensão geográfica do termo logística,

como o conjunto de competências **infra-estruturais** (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.),

¹⁶ Fonte: EPL. Contrato 002/2013. Disponível em: <<http://www.epl.gov.br/00002-2013>> Acesso em 07 nov 2015

¹⁷ EPL. Acordo de Cooperação Técnica EPL/MC N° 07/2013. Disponível em: <<http://www.epl.gov.br/07-2013-epl-x-mc>> Acesso em: 07 nov 2015.

institucionais¹⁸ (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.09)

Dessa maneira, “a logística só pode ser compreendida pela relação entre os objetos para estocar e armazenar e objetos para transportar, além de diversos objetos ligados à comunicação, informação, separação de mercadorias etc.” (SILVA JUNIOR, 2006, p. 108). Através dela é possível, “articular um território reticulado, composto por centros de decisões e centros produtores criadores dos movimentos no espaço, bem como por lugares passivos (apenas receptores de mercadorias).” (SILVA JUNIOR, 2006, p. 109).

As ações logísticas da ECT, são no período atual um claro exemplo de logística territorial que é, segundo Silva Junior,

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 todos os demais componentes da circulação, técnicos e normativos. (2009, p. 263).

Considerando ainda 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. (SILVA JUNIOR, 2009, p. 142).

Vamos, a partir daqui, procurar entender a articulação entre os fluxos, já apresentados da ECT, no período atual, os serviços, nacionais e internacionais, e os centros operacionais.

As unidades operacionais da ECT são quantificadas abaixo.

¹⁸ Grifos nossos.

Tabela 3 : Centros Operacionais da ECT 2014

UNIDADES DE TRATAMENTO E DISTRIBUIÇÃO	2014
Centro de Tratamento de Cartas	16
Centro de Distribuição Domiciliária	997
Centro de Tratamento de Encomendas	16
Centro de Tratamento de Cartas e Encomendas	25
Centro de Tratamento de Correio Internacional	3
Centros de Serviços Telemáticos	3
Centro de Transporte Operacional	41
Centro de Entrega de Encomendas	126
Terminal de Carga Aérea e de Superfície	7
Centro de Logística Integrada	59
Centro de Gestão de Logística Integrada	3

Fonte: IBGE. Anuário Estatístico do Brasil 2014.

Os Centros de Tratamento de Cartas e Encomendas (CTCEs) e os Centros de Tratamento de Cartas (CTCs) são as unidades responsáveis pelo tratamento de correspondências e mercadorias, cuja origem é nacional. A origem destas unidades data de 1980, eram os antigos Centros de Triagem, conforme quadro 11.

Estes centros recebem os objetos postais, pertencente a regiões do país, onde os mesmos são classificados por destino e origem, e posteriormente repassados para os Centros de Distribuição Domiciliar ou para os Centros de Entrega de Encomendas (CEEs).

As tipologias, dos mesmos, são ilustradas abaixo.

Figura 14: CTCEs por municípios Brasileiros em 2015.

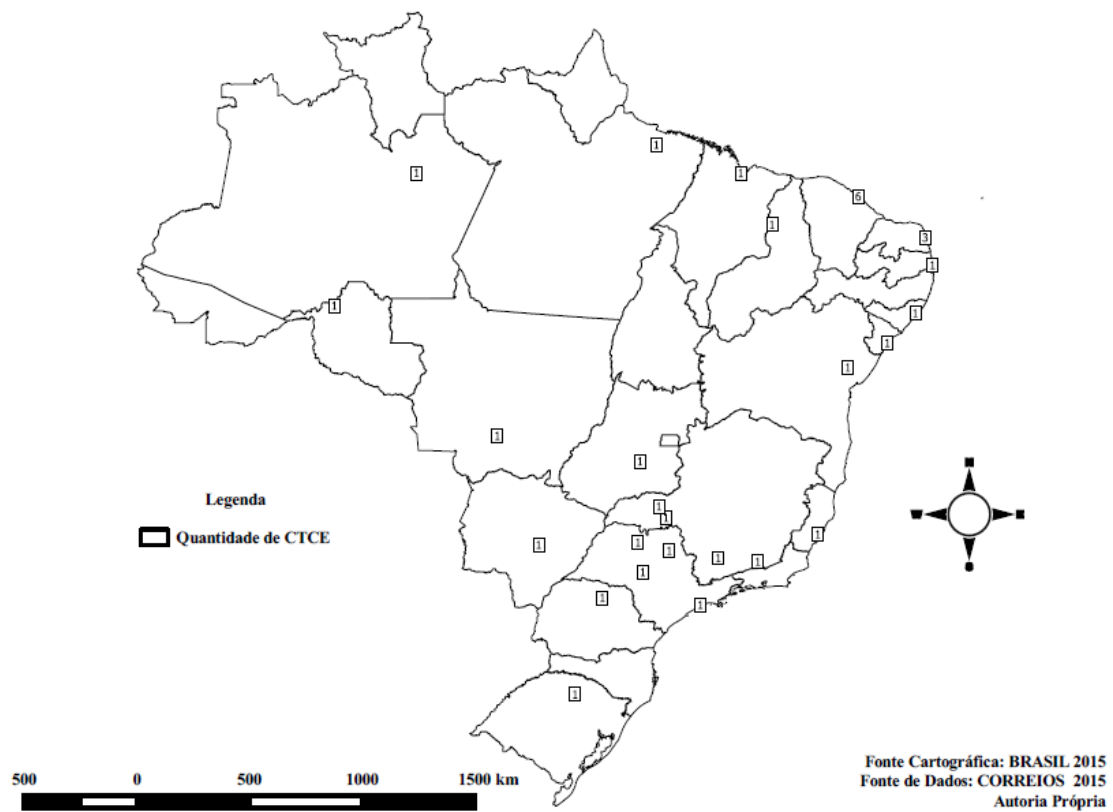


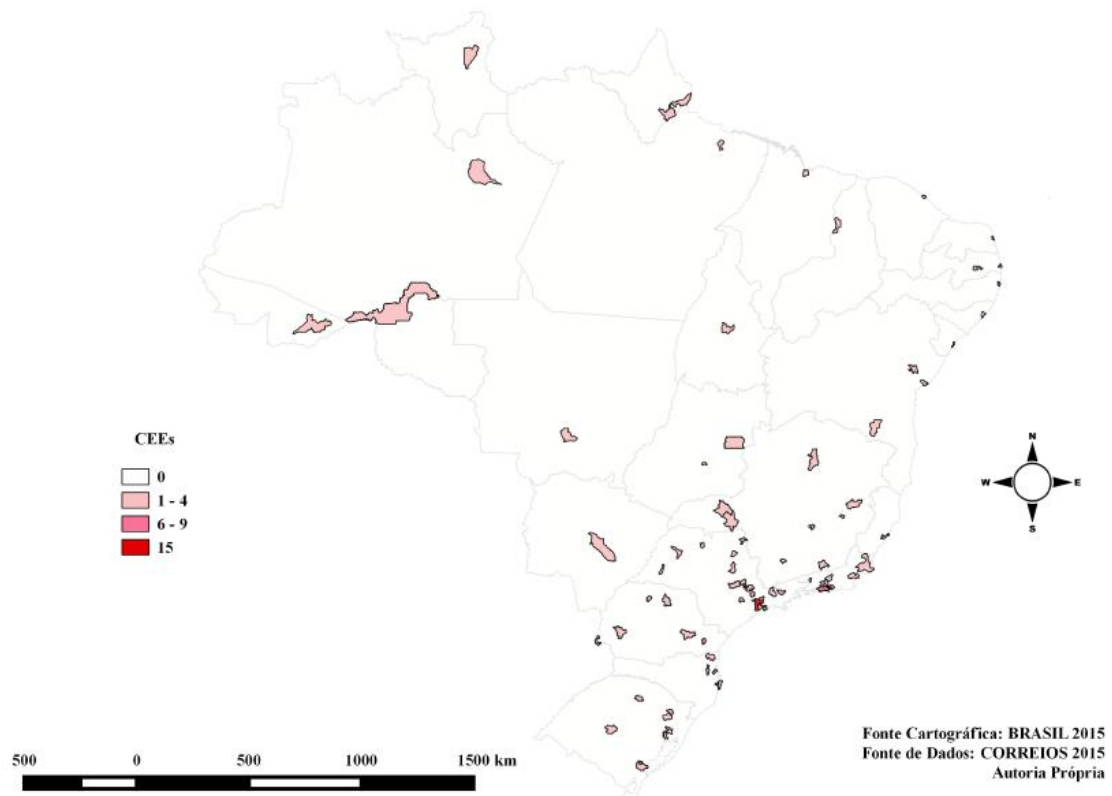
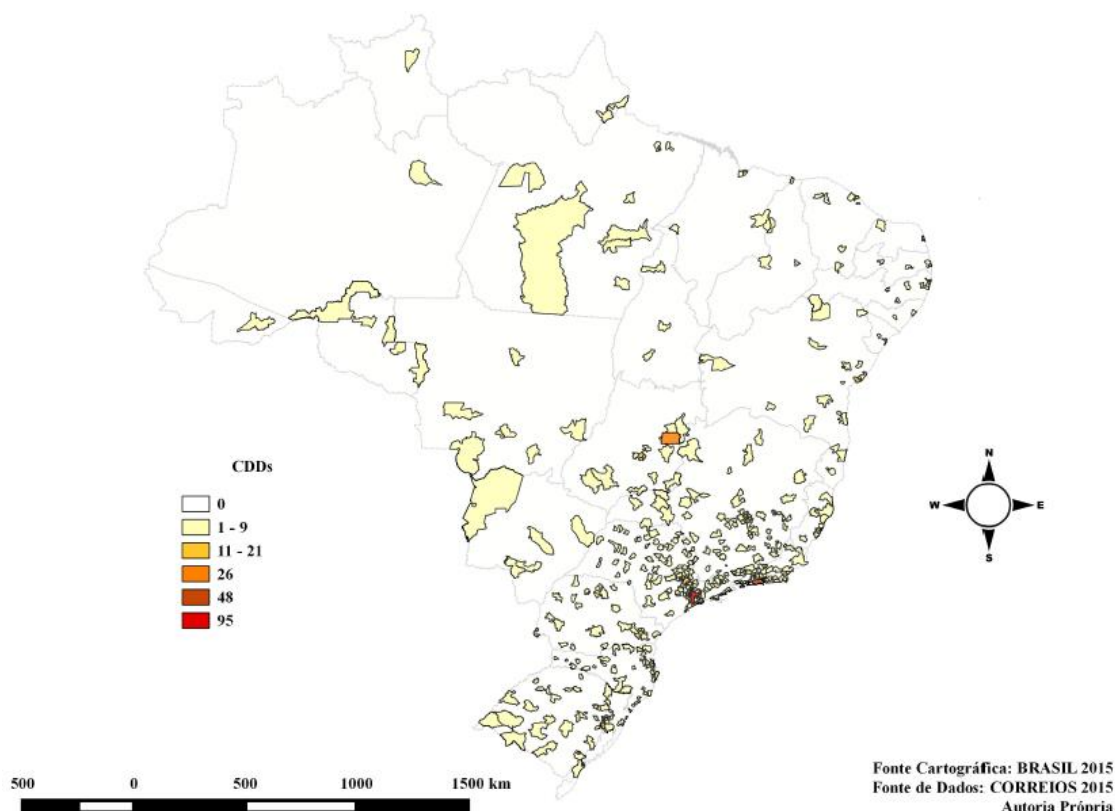
Figura 15: CEEs por Municípios Brasileiros 2015

Figura 16: CDDs por Municípios Brasileiros 2015



Dessa maneira segundo o Chefe do Departamento de Suporte ao Atendimento e à Operação Renato Foizer (protocolo 99923001177201573) a ECT conta com 24.681 veículos, dos quais 15.836 são 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, se necessário.

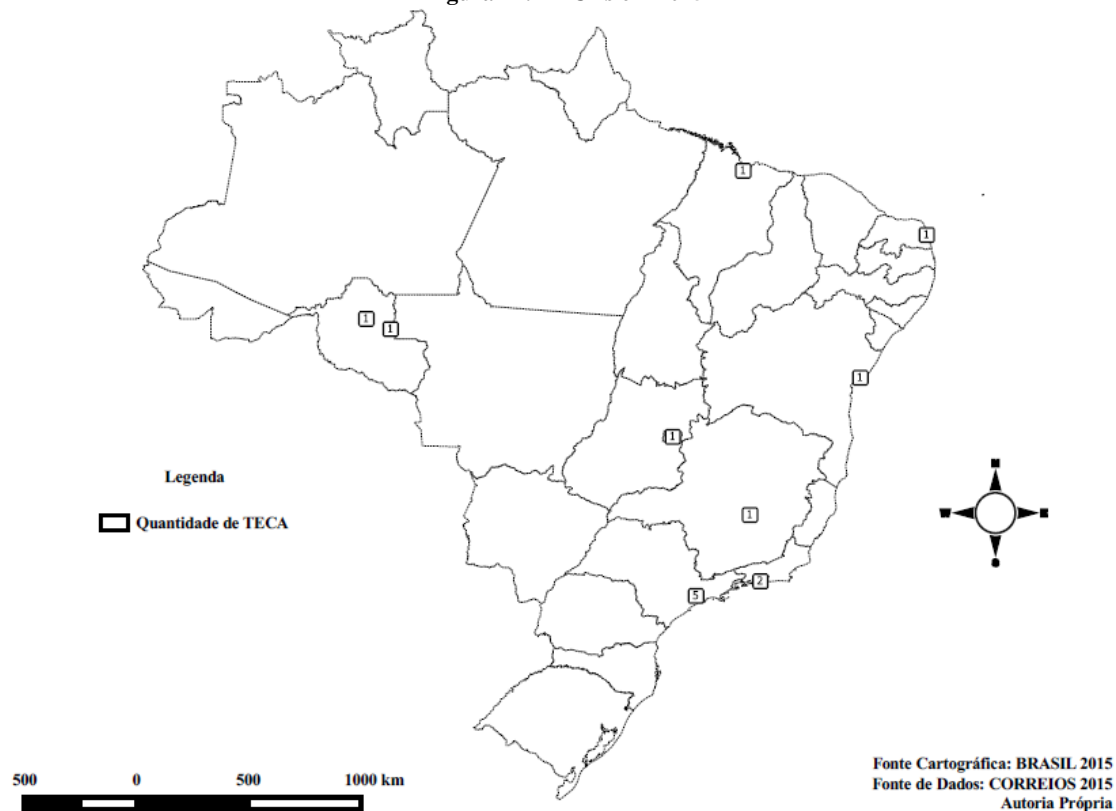
De acordo com Foizer as linhas aéreas dedicadas aos Correios operam somente em âmbito nacional. O transporte aéreo dedicado tem por finalidade executar a transferência de carga entre as regiões do Brasil, apresentando, atualmente, a configuração constante conforme quadro abaixo.

Quadro 12. Empresas Aéreas Contratadas pela ECT

CONTRATADA	LINHA	DESTINO
Rio Linhas Aéreas LTDA	7907-1	Campo Grande/MS
Rio Linhas Aéreas LTDA	6607-1	Belém/PA
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

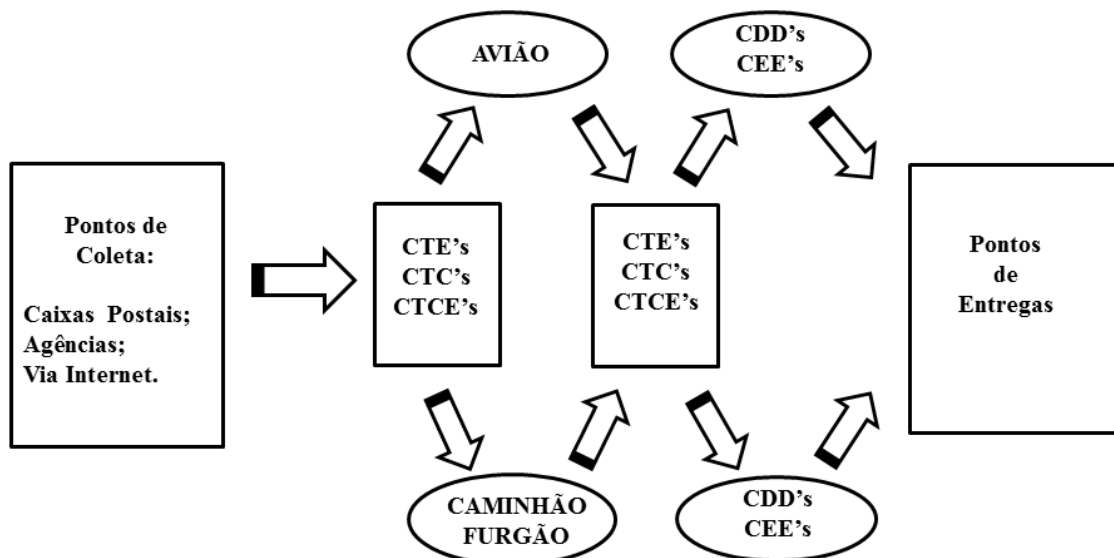
Fonte: Portal de Acesso a Informação: Renato Foizer pedido 99923001166201593

A localização dos Terminais de Cargas Aéreas e de Superfície (TECAs), são mostradas abaixo.

Figura 17: TECAs em 2015

A articulação dos centros operacionais¹⁹ com os meios de transporte é ilustrada no fluxograma abaixo.

Fluxograma 3. Rede de Distribuição dos Correios para Correspondências e Encomendas Nacionais



Fonte: FERREIRA, FERREIRA, ANDRADE, SILVA E PINTO (2013, p. 101).
Adaptação Própria.

Abaixo segue o quadro expondo os serviços nacionais.

¹⁹ Anexo 2 e 3, respectivamente, Centros de Tratamento de Encomendas; Centro de Tratamento de Cartas.

Quadro 13: Serviços Nacionais

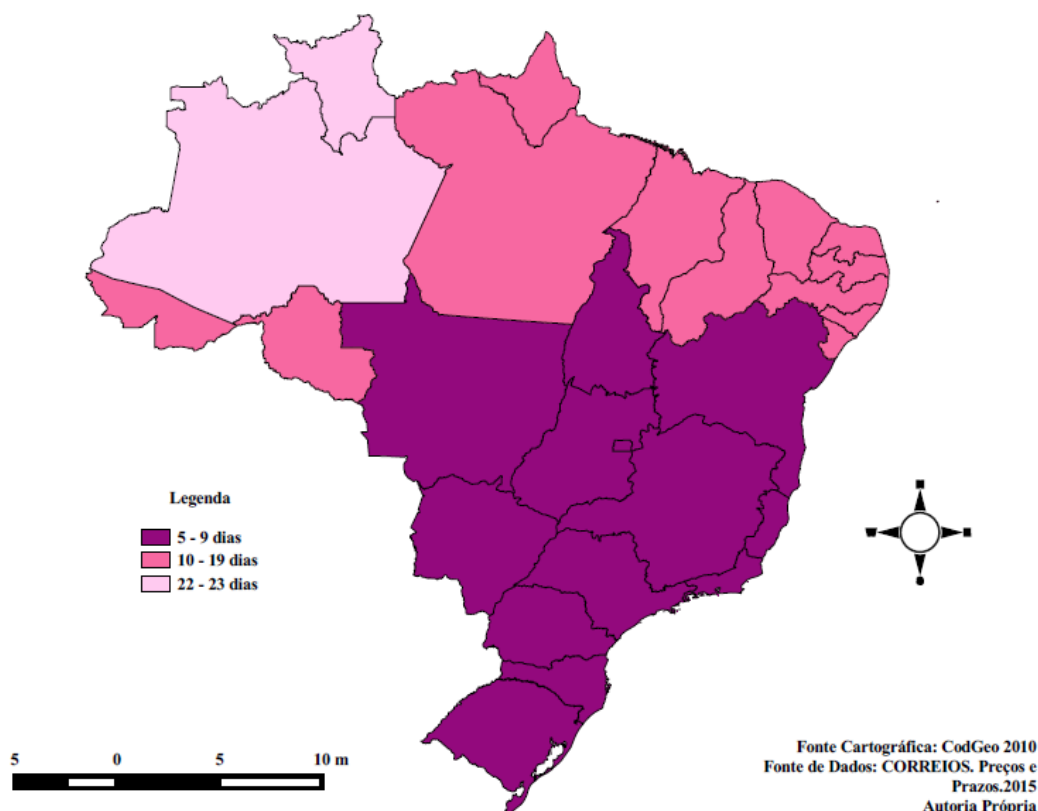
SERVIÇOS NACIONAIS	PÚBLICO ATENDIDO	ALCANCE	DESCRIÇÃO
SEDEX HOJE	Pessoa Física ou Jurídica	Nacional	Serviço de entrega garantida no mesmo dia da postagem.
SEDEX 10	Pessoa Física ou Jurídica	Áreas Restritas	Serviço de entrega garantida até às 10hs da manhã do dia útil seguinte ao da postagem.
SEDEX 12	Pessoa Física ou Jurídica	Áreas Restritas	Serviço de entrega garantida até às 12hs da manhã do dia útil seguinte ao da postagem.
SEDEX	Pessoa Física ou Jurídica	Nacional	Serviço de entrega expressa em todo o território nacional.
SEDEX A COBRAR	Pessoa Física ou Jurídica	Nacional	Serviço de entrega expressa para envio de mercadorias e documentos, no qual o remetente paga os preços postais no momento da postagem e estipula o valor a ser cobrado do destinatário.
e-SEDEX	Pessoa Física ou Jurídica	Nacional	Serviço de entrega expressa dos Correios para transporte de produtos adquiridos no comércio eletrônico (via internet).
PAC	Pessoa Física ou Jurídica	Nacional	Serviço de entrega econômica para todo o território nacional.
COLETA DOMICILIAR	Pessoa Física ou Jurídica	Nacional	Serviço de coleta no endereço indicado pelo cliente para encomendas nacionais e internacionais.
FAC	Pessoa Jurídica	Nacional	Postagem de grandes volumes de cartas simples e registradas.
CARTAS COMERCIAIS	Pessoa Jurídica	Nacional	É o serviço de mensagens destinado à pessoa jurídica com ou sem fins lucrativos, com ou sem contrato.
CARTAS NACIONAIS VIA INTERNET			É o mais tradicional serviço dos Correios. É o meio de comunicação que você dispõe para a troca de mensagens escritas entre sua empresa e seus clientes.
TELEGRAMA NACIONAL	Pessoa Jurídica	Nacional	Serviço que permite encaminhamento de mensagens urgentes. Com o telegrama, sua empresa pode estimular o destinatário a uma leitura imediata da mensagem.
MALOTE (SERCA)	Pessoa Jurídica	Nacional	É o serviço de coleta, transporte e entrega de correspondência agrupada. Correspondência agrupada é a reunião, em volume, de objetos da mesma ou de diversas naturezas, quando, pelo menos, um deles for sujeito ao monopólio postal, remetidos a pessoas jurídicas de direito público ou privado e/ou suas agências, filiais ou representantes
CERTIFICADOS DIGITAIS	Pessoa Jurídica	Nacional	A certificação digital é uma ferramenta que permite que aplicações como comércio eletrônico, assinatura de contratos, operações bancárias, iniciativas de governo eletrônico, entre outras, sejam realizadas.

Fonte: Correios. Serviços Nacionais. 2015
 Autoria Própria

Ressaltando, como exemplo, o PAC, serviço de encomenda da linha econômica, visando à comparação com o mesmo tipo de serviço mais a nível nacional fizemos o seguinte exercício: a partir do calculador virtual Preços e Prazos²⁰, manipulamos o envio de uma mercadoria: com peso estimado em 20 kg, em embalagem: Caixa de Encomenda Correios - Tipo 1, Dimensões (LxCxA): 18 x 13,5 x 9 cm cujo preço estimado é de R\$ 3,50, partindo de Foz do Iguaçu/Paraná para as capitais dos Estados brasileiros não pertencentes a Sul do país. Para as capitais do Sul do Brasil, manipulamos o mesmo tipo de envio mais com CEP da cidade de Poços de Caldas/Minas Gerais.

Os dados obtidos, referentes à estimativa de tempo são ilustrados na figura abaixo:

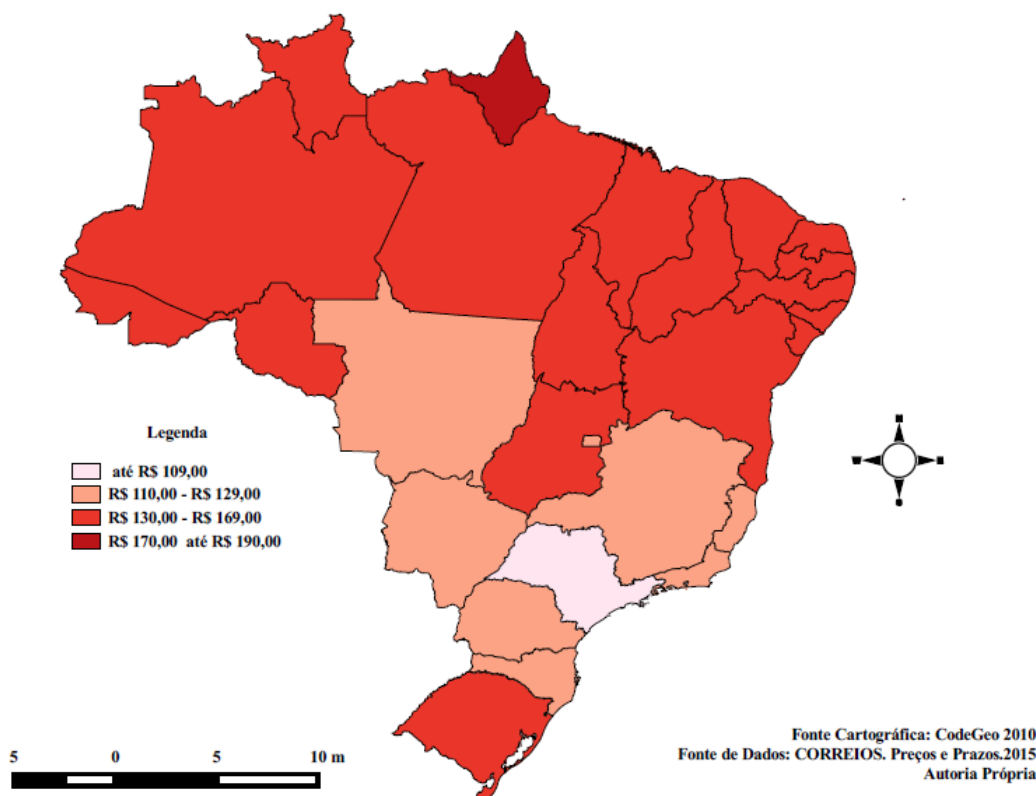
Figura 18: Estimativa de Tempo de Entrega Contabilizada Por Dias



Os resultados referentes ao preço dos envios são expressos na figura que segue.

²⁰ Disponível em: <http://www2.correios.com.br/sistemas/precosPrazos/> Acesso em 07 nov. 2015.

Figura 19: Valor Estimado por Entregas 2015.



Observamos que, na região Sudeste²¹, as entregas são realizadas com menos tempo, e com menor custo, diferente do que acontece para a região Norte. Ou seja, o “nível de serviço” e a velocidade se tornam elementos comercializáveis, oferecidos como mercadorias. (SILVA JUNIOR, 2009, p.143). Porém, através da cartografia e dos dados de fluxos apresentados até aqui é possível reafirmar a dissertação de Geiger (1991), em que o autor identifica,

uma tendência histórica da formação espacial brasileira: a concentração das relações econômicas e sociais na Região Sudeste. (...). A região se posiciona privilegiada no cume de uma situação hierárquica. A relação do mercado de consumo de consumo potencial através da densidade demográfica e das infra-estruturas operacionais, identificou a Região Nordeste na segunda posição hierárquica regional. Mas, são os circuitos de produção das mensagens especializadas que identificam o mercado efetivo de consumo produtivo para a própria firma e aí, foi a Região Sul do país que se destacou na segunda posição.” (GEIGER, 1997, p. 73)

A efetivação da Região Nordeste como mercado consumidor expressivo é possível, no período atual além da densidade demográfica da integração logística que

²¹ Manipulamos um envio sobre as mesmas condições de Palmas/Tocantis para São Paulo é o resultado foi o mesmo menos tempo e menos custo.

dinamiza os sistemas de circulação territorial aliados aos Sistemas Técnicos Científicos Informativos.

Sabendo que, como afirma Silva Junior (2009), a logística é o principal elemento do gerenciamento da cadeia de suprimentos (supply chain management) e que a influência da logística no gerenciamento, se deve à necessidade de “otimizar” o tempo juntamente à redução de custos (p. 224), vamos iniciar a discussão sobre os serviços internacionais da ECT.

Os Centros de Logística Integrada (CLIs) concretizam a reformulação do Decreto Lei nº 509/1969 no ano de 2011. Nesse sentido, os CLIs são as unidades capacitadas para atender os fluxos dos serviços Correios Log, cuja finalidade são efetivar e reduzir os custos em todas as etapas da operação logística em escalas local, regional, nacional e internacional.

Utilizando da TIC: *WMS (Warehou Manager System)*, ou Sistema de Gestão de Armazéns, a ECT controla em tempo real, desde a entrada de encomendas até a expedição das mesmas, gerenciando os equipamentos de movimentação e a equipe operacional, distribuindo as atividades e convocando os recursos necessários, ditando o ritmo das operações e monitorando a execução das tarefas. (*SYTHEX*, 2015). Este sistema segue a seguinte operacionalização:

Separação por Voz: Equipamentos de coleta por voz aumentam o desempenho dos operadores na movimentação dos produtos, das posições de armazenagem no depósito para a área de conferência e embalagem, ou diretamente para o embarque nos caminhões. **Automação com sistemas *Pick By Light e Put To Light*:** Sistema de separação por luzes, empregados em ambientes com alta taxa de separação visando baixo índice de erros. A indicação luminosa da localidade, direciona à posição indicada onde o próximo item será coletado, mostrando sinais e números dos itens a serem separados. **Esteiras:** Sistemas de separação automática por esteira possuem capacidade de classificar e direcionar centenas de itens por minuto, reduzindo o tempo das operações, aumentando a segurança e proporcionando maior precisão e interface IHM (Interface Homem Máquina) reduzindo perdas com extravios. **RFID:** As modernas etiquetas RFID representam a evolução da tecnologia e do baixo custo da computação embarcada. WMS Sythex é um controlador de RFID, ele é o dispositivo de interface que controla todo o sistema periférico de RFID (antena ou leitora transponders), além da comunicação com o resto do sistema ou host, sendo o responsável pela depuração das informações recebidas pelas antenas (eliminando redundâncias, etc.) e convertendo essas informações em algo que o usuário possa interpretar a rentabilidade da empresa com melhor. (*SYTHEX*, 2015)

O serviço de Correios Log, utilizam conjuntamente ao *WMS* a *SCOR (Supply Chain Operations Reference Model)*, ou Modelo de Referência das Operações da

Cadeia de Suprimentos²². Segundo Donadel, Lorandi, Kieckbusch, Rodriguez (2007), SCOR é um modelo de estrutura inter-funcional, que contém as definições de padrões de processos, terminologias e métricas, associadas aos processos da cadeia de suprimentos (p.4). Os processos de gerenciamento centrais são cinco, como seguem,

Planejar: no escopo do processo de planejamento e gerenciamento do abastecimento e da demanda, como modelo de referência tem-se a: definição de recursos e demanda, planejamento de estoques, distribuição, produção e planejamento de capacidade. **Abastecer:** aquisição de matéria prima, qualificação e certificação de fornecedores, monitorando qualidade negociação de contratos com fornecedores e recebimento de matérias. **Fabricar:** fabricando o produto final, produzindo, testando, embalando, mudanças nos processos, lançamento e apropriação de produtos; **Entregar:** gerenciamento do pedido e crédito, gerenciamento do armazém, do transporte da expedição e atendimento. Criação de base de dados dos consumidores, produtos e preços²³. **Retorno:** da matéria prima, do produto acabado, manutenção, reparos e inspeção. Estes processos estendem-se a pós-venda dando suporte ao consumidor. (DONADEL, LORANDI, KICKBUSCH, RODRIGUEZ, 2007, p. 04).

Seguindo esses cinco processos industriais, os Correios Log, atuam na administração da estrutura logística já instalada na empresa, 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. Para isso, efetivam as cinco etapas gerenciais, conforme demonstra quadro abaixo.

²² Uma Cadeia de Suprimentos é “um canal do processo de execução de concepção, fabricação e entrega. Cada interação de dois processos (concepção, fabricação, entrega é uma ligação na cadeia de suprimentos.” (DONADEL, LORANDI, KICKBUSCH, RODRIGUEZ, 2007, p. 04).

²³ A ECT já construiu sua base de dados em escala nacional. Essa base é composta da distribuição de encomendas e de correspondências, o representa um controle e logo uma vigilância mercadológica e comunicacional por parte do Estado. Essas informações são secretas e exclusivamente de uso da ECT não sendo de modo algum disponibilizadas para terceiros.

Quadro 14. Estapas Gerenciais do Correios

PLANEJAMENTO		RECURSOS		EXECUÇÃO		DISTRIBUIÇÃO		LOGÍSTICA REVERSA (RETORNO)	
Soluções		Soluções		Soluções		Soluções		Soluções	
Diagnóstico	Importação	Logística de suprimentos	Logística de suprimentos	Gestão de pedidos	Gestão de devoluções: recebimento e triagem dos produtos devolvidos				
Plano de riscos	Recebimento	Logística in-plant	Logística in-plant	Picking	Pós-venda (troca, devolução, conserto)				
Plano de contingências	Conferência	Armazenagem	Armazenagem	Packing	Pós-consumo (destinação adequada)				
Plano de armazenagem	Transporte	Transporte	Transporte	Transporte					
Plano de deslocamento				Entrega domiciliar					
Plano de instalações físicas				Exportação					
Plano de tecnologia									

Fonte: CORREIOS (2015). Soluções Logísticas.
 Autoria Própria

A logística integrada realizada pela ECT é ilustrada abaixo.

Figura 20: Logística Integrada



Fonte: CORREIOS (2015). Logística Integrada.

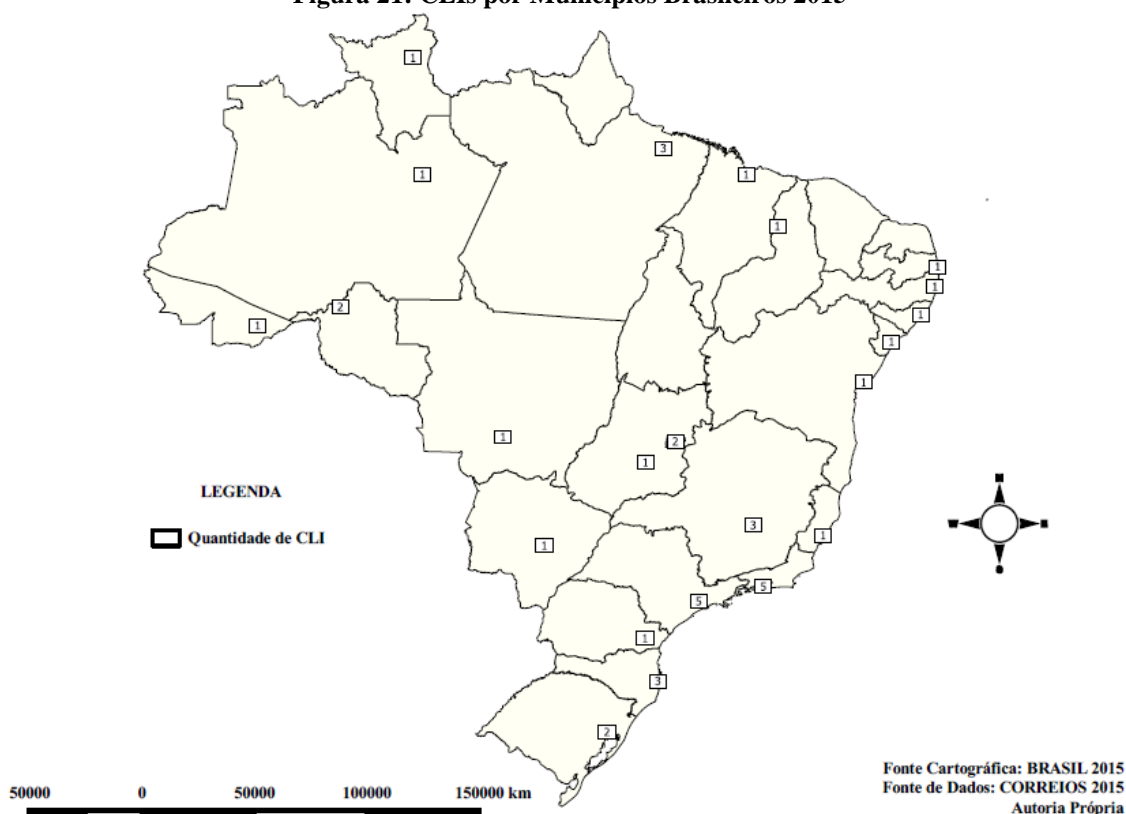
Dentre os diferenciais²⁴ enfatizados pela ECT, para ampliar as possibilidades de competir no mercado, elencamos: eleita entre os 10 melhores operadores logísticos

²⁴ Disponível em: <<http://www.correios.com.br/para-sua-empresa/logistica-integrada/novo-diferenciais>> Acesso em 07 nov. 2015.

brasileiros (Prêmio ILOS); 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 multimodal²⁵; capacidade de distribuir milhões de objetos por dia, e bilhões ao final de cada ano. (CORREIOS, 2015).

Dessa maneira, a distribuição dos CLIs no território nacional é demonstrada na figura abaixo:

Figura 21: CLIs por Municípios Brasileiros 2015



As fotos abaixo materializam o CLIs²⁶ no território, assim como alguns aspectos de seu funcionamento interno.

²⁵ De acordo com Silva Junior (2009) “a multimodalidade é a movimentação de mercadorias sob a responsabilidade de uma única empresa que utiliza dois ou mais sistemas de movimento para transportar produtos de um único embarcador (aquele que contrata o serviço), desde a origem até o destino, vigendo apenas um contrato (chamado de Conhecimento de Carga). A empresa responsável por este tipo de operação é o Operador de Transporte Multimodal.” (p. 251).

²⁶ Anexo 4. Centro de Gestão de Logística Integrada.

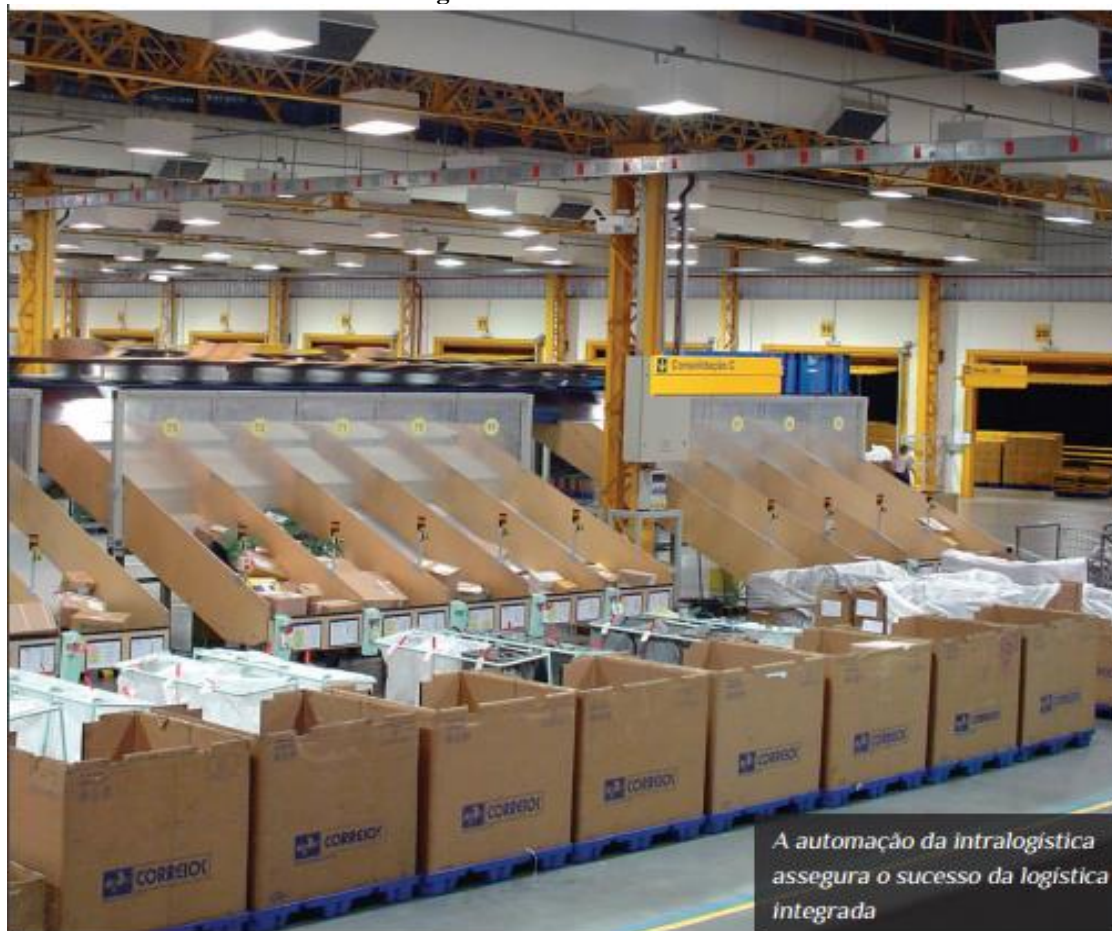
Figura 22: Centro de Logística Marabá 2014

Fonte: BLOG CORREIOS. Centro de Logística Marabá. 2014.

Figura 23: Foto CLI Interno

Fonte: REVISTA INTRALOGÍSTICA, p. 22, 2011.

Figura 24: Foto CLI Interno



Fonte: REVISTA INTRALÓGÍSTICA, p. 23, 2011.

Segundo Silva Junior (2009), o Operador de Transporte Multimodal (OTM), é consequência dos avanços em logística, que utiliza as rugosidades do território em seu favor, procurando desobstruir as barreiras territoriais a partir das técnicas e das normas (p. 252). E o,

Operador logístico é um fornecedor de serviços logísticos, especializado em gerenciar e executar todas 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 (ABML, 1999 *apud* SILVA JUNIOR, 2009, p. 293-294).

Segundo, Trevisan (2010, p. 5),

Operador Logístico se constitui num agente que acumula um profundo conhecimento da configuração territorial (naquilo que se refere aos meios de

comunicação e circulação) e das regulações normativas (fiscais, aduaneiras, sanitárias, ambientais etc), que variam de território para território, e, dentro de cada território, de região para região ou mesmo lugar para lugar, especialmente em países periféricos como Brasil que apresenta grandes disparidades regionais. Assim, grande parte dos agentes corporativos hegemônicos passaram a terceirizar sua área de logística aos Operadores. (p.05)

Nesse sentido, Silva Junior (2009), elenca características que definem um operador logístico, conforme segue:

Know how – desenvolvido a partir do conhecimento sobre a atividade desempenhada, estudos e projetos. O território é elemento central para o desenvolvimento de estratégias e obtenção desse conhecimento; **Formação de quadros profissionais com elevada qualificação** – o investimento na formação dos profissionais dos mais altos escalões da empresa é cada vez mais freqüente. A competitividade impõe, cada vez mais, a especialização de profissionais para gerir e criar projetos estratégicos; **Contratos com profissionais do circuito inferior da economia** (chapas e caminhoneiros autônomos) – situação permanecerá por muito tempo entre os operadores logísticos, apesar dos avanços tecnológicos e informacionais. A demanda no setor de circulação e transportes é variável no tempo e no espaço, dependendo diretamente dos rumos das economias dos lugares; **Logística territorial**: localização dos ativos infraestruturais próprios (fixos) de modo a tornar as distâncias menores para as operações da firma. Parcerias e acordos operacionais com gestoras de fluxos de mercadorias e corporações: Acordos operacionais são, para os operadores logísticos, como reservas de mercado, quando há necessidades de transportar eventualmente mais volumes do que o comumente considerado; **Estratégias (vantagens competitivas)**: são os diferenciais dos operadores logísticos dentro de um ramo de elevada competitividade. Conta-se aí, o que os logísticos chamam de “nível de serviço” oferecido, sempre diferenciado e adequado às necessidades dos embarcadores, que por sua vez, também elaboram suas estratégias e demais vantagens competitivas; **Conhecimento normativo stricto sensu**: o operador logístico domina com profundidade as normas de circulação de mercadorias, tanto do Brasil quanto dos países com que estabelece relações de circulação. Elementos que são fundamentais para a viabilização das exportações e também das importações. (pgs. 295-296-297).

A partir da discussão histórica, técnica e normativa tais requisitos, acima expostos, com exceção dos contratos com profissionais do circuito inferior da economia, são preenchidos quando analisamos a ECT. Nesse sentido, consideramos a ECT como operador logístico eficiente e voltado a atender as necessidades logísticas, sobretudo, do Estado-nacional.

Dessa maneira, alguns dos contratos e operações nacionais estabelecidos e dinamizados, pelos Correios Log, são expostos nos quadros que seguem.

Quadro 15: Clientes dos Serviços Correios Log

PRINCIPAIS CLIENTES DO CORREIOS LOG	ESTADOS
Tribunal de Justiça	Espirito Santos
Tribunal de Justiça	Minas Gerais
Tribunal de Justiça	Rondônia
PETROBRÁS	Rio de Janeiro e Espírito Santo
Ministério Público	Pará
Companhia Estadual de Energia Elétrica	Rio Grande do Sul
Boulevard Shopping	Pará
Shopping Iguatemi	Bahia

Fonte: CORREIOS (2015). Correios Log.

Quadro 16. Serviços Correios Log 2015

SERVIÇOS LOGÍSTICOS NACIONAIS	PRODUTOS	ATUAÇÃO	INÍCIO	CONTRATANTE	PÚBLICO ATENDIDO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO
Operação FINE Operação ENEM	Livros Didáticos Provas	Nacional Nacional	1994 2009	Pessoas Jurídicas com contrato Pessoas Jurídicas com contrato	Todas as Escolas Públicas 11.200 Escolas / 1.700 municípios	Logística integrada completa para distribuição de livros didáticos, material de divulgação, revistas, provas, entre outros itens do segmento.
Correios Entrega Direta			2005			Serviço que consiste em captação/postagem, tratamento, transporte, entrega de publicações periódicas editadas pelos contratantes no domicílio de seus assinantes, de forma padronizada e customizada, suportado por um sistema de informações gerenciais via web.
Operação 'A'	Revistas; Guias; Listas; Telefones; Anúncios; Boletins e Catálogos; Jornais Segmentados; Tablóides Promocionais (catálogos/brochuras que contém ofertas promocionais)	Nacional		Pessoas Jurídicas com contrato	Clientes com produção anual acima de 3,6 milhões de objetos	
Operação 'B'	Revistas; Guias; Listas; Telefones; Anúncios; Boletins e Catálogos; Jornais Segmentados; Tablóides Promocionais (catálogos/brochuras que contém ofertas promocionais)	Nacional			Clientes com produção anual a partir de 2 mil a 3,6 milhões de objetos	
Suprimento de material de escritório						Operação de logística completa e customizada para suprimento de todos as unidades da instituição/empresa/entidade em nível local, regional ou nacional. Pode ocorrer por meio da administração de uma estrutura do próprio cliente ou pela centralização da operação em um dos centros logísticos dos Correios.
Operação Tribunal Regional do Trabalho/MG	Materiais de Escritório Móveis Equipamentos de suas unidades	Minas Gerais	2008	Pessoas Jurídicas com contrato	TR7MG	
Saúde/Farmacô			2009			Solução de logística para a gestão da distribuição de medicamentos com o objetivo de atender pacientes em tratamento continuado.
Operação Remédio em Casa	Medicamentos de Tratamento Contínuo	São Paulo/SP Rio de Janeiro/RJ Uberaba/MG		Pessoas Jurídicas com contrato	100 mil pacientes cadastrados 210 mil pacientes cadastrados 30 mil pacientes cadastrados	
Eventos esportivos			2006			Além de patrocinar diversos atletas brasileiros, tem se destacado como o principal operador logístico do País para eventos esportivos de grande porte
Rio 2016 Pan 2007	Alambrados; Medalhas; Barcos; Bolsas; Amostras Autodoping Armazenagem e Movimentação de 60 mil itens de mobiliário, utensílios e equipamentos, e 150 mil itens de uniformes de atletas.	Rio de Janeiro/RJ Rio de Janeiro/RJ		Pessoas Jurídicas com contrato Pessoas Jurídicas com contrato		
Leve Leite			2009			Serviço de logística integrada dos Correios que oferece armazenagem, gestão de estoque e distribuição domiciliar de leite em pó para alunos de 1 a 14 anos matriculados na rede municipal de ensino e no programa para a prevenção da desnutrição infantil.
Operação Leve Leite	Leite	São Paulo/SP		Pessoas Jurídicas com contrato	340 mil residências	
Logística de Objetos e Documentos			2007			Serviço que permite a execução e o controle do trâmite (recepção, conferência, tratamento, distribuição e entrega) de mensagens (cartas, inclusive documentos, correspondência agrupada, pequenas encomendas etc.) e similares (suprimentos diversos, encomendas, impressos etc.) entre as dependências de um mesmo cliente, com gestão da informação.
Mensageria	Mensagens e Similares	Nacional		Pessoas Jurídicas com contrato	Pessoas Jurídicas com contrato	

Fonte: Site Institucional dos Correios. Logística Integrada

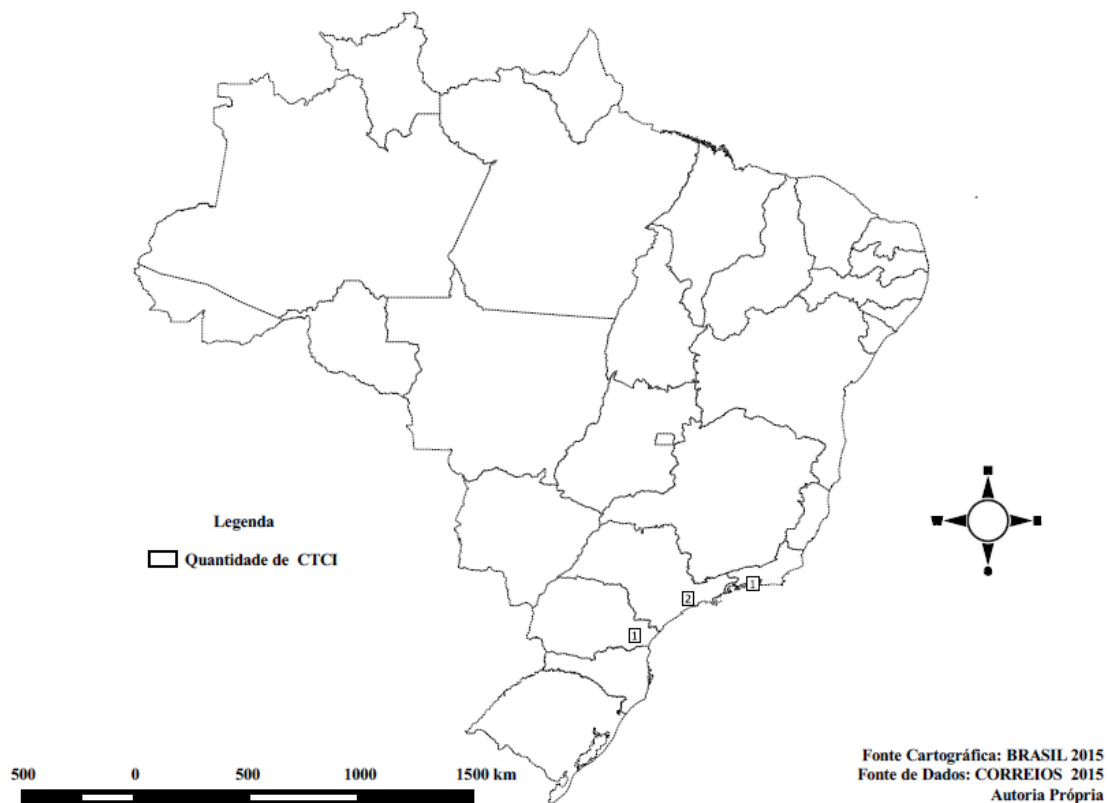
Quadro 17. Serviços de Exportação e Importação

EXPORTAÇÃO	PÚBLICO ATENDIDO	EXPEDIÇÃO	RECEBIMENTO	DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS
EXPORTA FÁCIL				É a solução dos Correios que atende às necessidades comerciais das empresas e pessoas físicas que querem exportar seus produtos.
Envio de Documentos	Pessoas Físicas e Jurídicas	Nacional	Internacional	
SEDEX Mundi Documento				É o serviço internacional expresso para o envio de documentos com prioridade no tratamento, encaminhamento superior ao do EMS e garantia do prazo de entrega.
EMS - Documento Expresso				Serviço internacional para envio de documentos com alta prioridade de tratamento, encaminhamento e entrega. É considerado documento qualquer correspondência, mensagem, texto, informação ou dado de natureza pessoal ou jurídica sem valor comercial intrínseco, gravado em papéis ou meio físico magnético, eletromagnético ou óptico, exceto programas de computador (software). Exemplos: cartas, revistas, jornais, livros. CD, fita cassete, fita de vídeo, DVD, além de outras mídias usadas para a
Envio de Mercadorias	Pessoas Físicas e Jurídicas			
EMS - Mercadoria Expressa	Pessoas Físicas e Jurídicas	Nacional	Internacional	É o serviço internacional para envio de mercadorias com prioridade máxima de tratamento, encaminhamento e entrega.
Leve Internacional				É o serviço internacional para envio de mercadorias com tratamento prioritário e prazos médios de encaminhamento e entrega, focado no envio de presentes e amostras com valor máximo até R\$1.000,00 (mil reais).
Mercadoria Econômica				É o serviço internacional para envio de mercadorias e baixa prioridade de encaminhamento e entrega.
IMPORTAÇÃO				Para receber importações no Brasil, utilize o serviço Importa Fácil dos Correios. Trata-se da solução logística dos Correios para os importadores brasileiros.
Importa Fácil	Pessoa Física: Valor aduaneiro acima de US\$ 500,00 (quinhentos dólares) até US\$3.000,00 (três mil dólares) ou em moeda estrangeira equivalente.	Internacional	Nacional	É a solução logística dos Correios para os importadores brasileiros que necessitem importar objetos diversos, para utilização própria e/ou comercialização cujo valor aduaneiro não ultrapasse os US\$ 3.000,00 (três mil dólares) ou em moeda estrangeira equivalente
	Pessoa Jurídica: Valor aduaneiro até US\$ 3.000,00 (três mil dólares) ou em moeda estrangeira equivalente.			
Importa Fácil Ciência	Pesquisadores e Entidades de Pesquisa desde que credenciadas no CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico			É a solução logística para importações realizadas por Pesquisadores e Entidades de Pesquisa

Fonte: Site Institucional dos Correios. Exportação e Importação

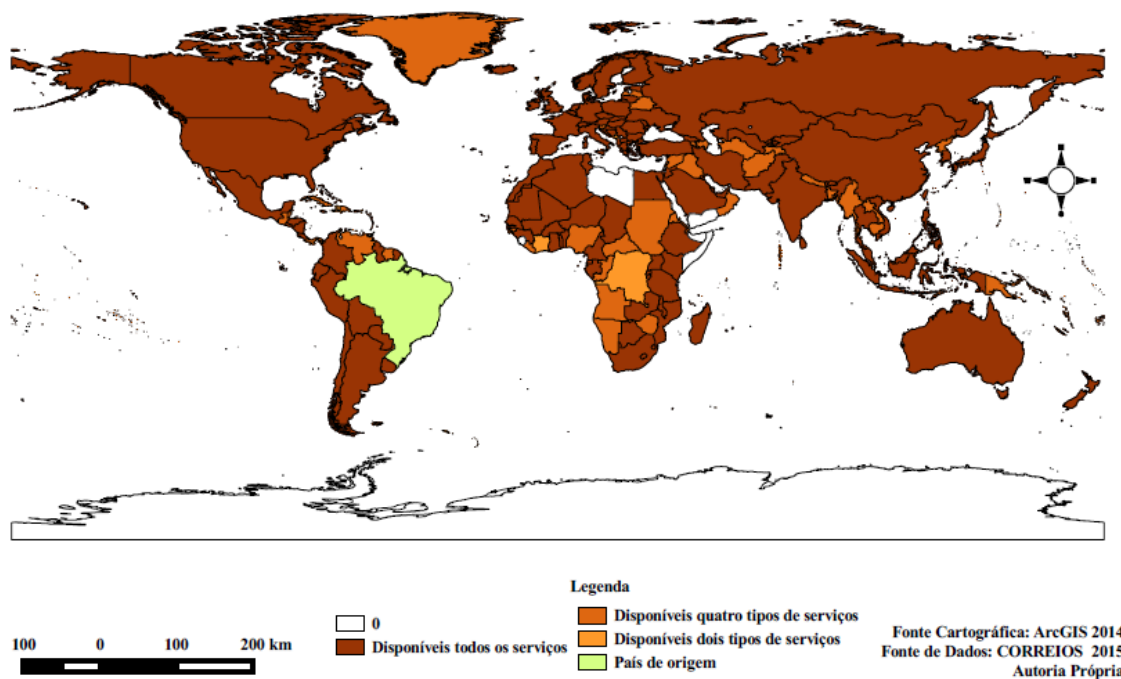
Os serviços de exportações e importações possuem vínculo direto com as operações logísticas. O tratamento dos objetos postais é realizado pelo Centro de Tratamento de Correio Internacional, conforme figura abaixo.

Figura 25: Centros de Tratamento do Correio Internacional



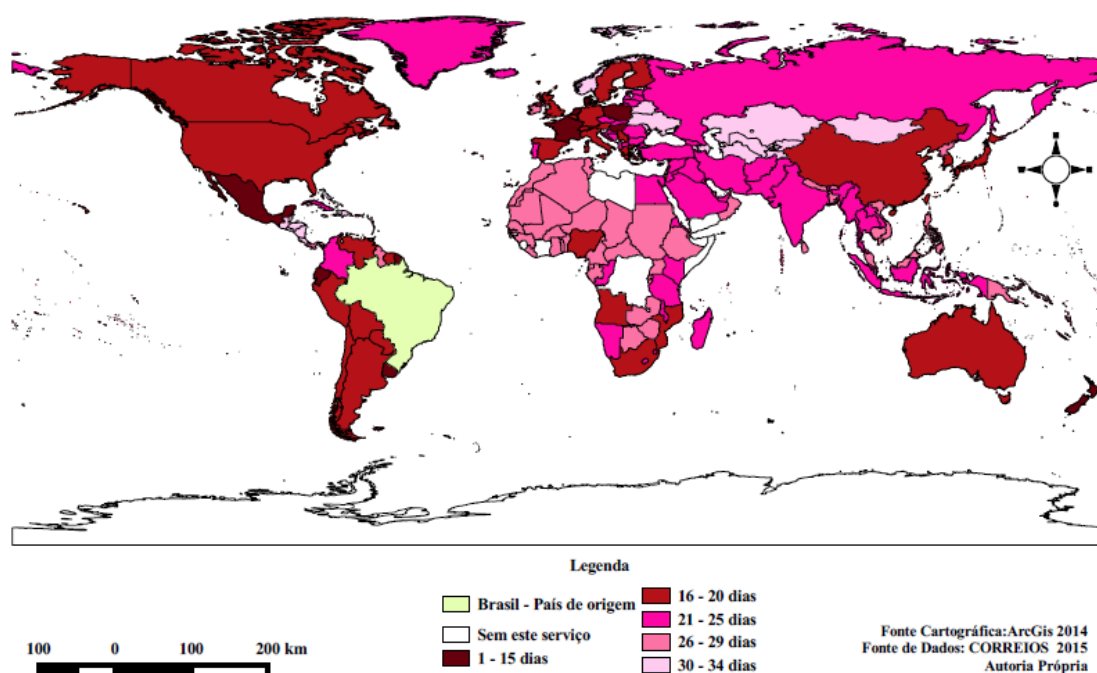
Em meio a estas atividades, descritas no quadro acima, destacamos os serviços de exportações. Estes se efetivam para o mundo conforme apresentado na figura abaixo.

Figura 26: Disponibilidade de serviços vinculados à exportação em escala mundial.



Sendo nosso intuito, comparar o tempo de entrega nacional e internacional, realizamos o exercício de cartografar os dias de entrega para cada país em escala mundial utilizando do serviço de mercadoria econômica com peso estimado em 20 kg, serviço similar ao PAC. Considerando um tempo médio de 15 dias de entrega em escala nacional, para este tipo de mercadoria, observamos o resultado em dias para a entrega em escala internacional por meio da figura abaixo.

Figura 27: Mapa Tempo Estimado de Entrega Internacional

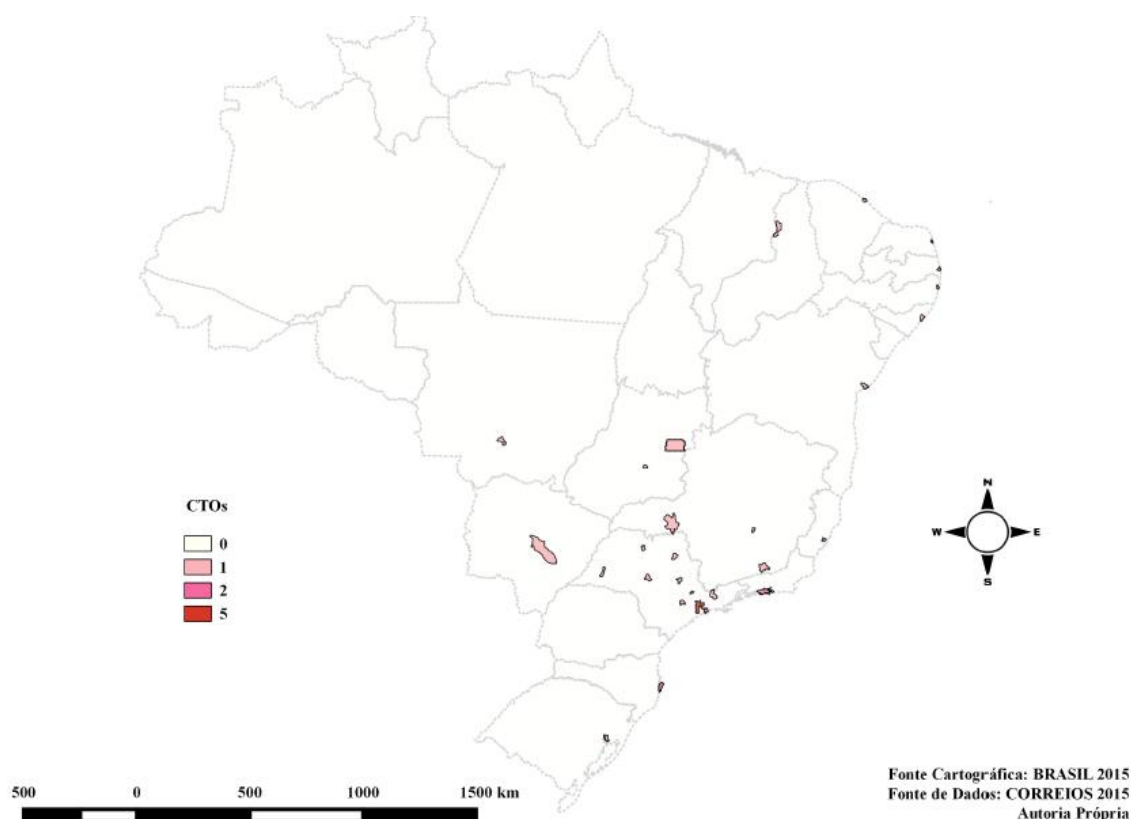


Segundo Xavier (2010),

A possibilidade de atuação das empresas hegemônicas simultaneamente em diversas parcelas do planeta leva a uma concorrência sem freios ou fronteiras. A guerra entre as empresas cria também a guerra entre os lugares. Desta forma, um conjunto seletivo de cidades brasileiras, em sua maior parte situadas nas regiões Sudeste e Sul, integra-se ao mercado internacional ora ampliando suas atividades de exportação, ora recebendo plantas industriais ou empresas de serviços que as articulam a uma complexa rede internacional produtiva.

Sendo assim, observando a composição dos Centros de Transportes Operacionais (CLTOs), e a partir da proposição de Geiger (1997) é possível inferir que alguns lugares na região Nordeste estão, também, integrandos ao mercado internacional.

Figura 28: Centros de Transporte Operacional (CTO) por Municípios Brasileiros 2015.



Nesse sentido, a integração postal e logística, realizada, através dos Correios, como meio de garantir a circulação informações sociais e corporativas, ocorre no período contemporâneo, posto que existem, ainda, muitos espaços onde não se efetivam plenamente os serviços postais, por serem considerados inviáveis economicamente. Daí a, internacionalização da empresa ser considerada mais atrativa para alcançar as metas estabelecidas até 2023.

A internacionalização, da ECT, se faz, hoje, mediante acordos normativos operacionais, entre países do Norte e países do Sul. Com os países do Sul, o instrumento de diálogo e aproximação para os serviços postais é o bloco regional do Mercado Comum do Sul (Mercosul) que possui “um eixo de integração econômico-comercial, com uma agenda política e social cada vez mais ampla, que perdura, ao menos desde a década passada” (CORONADO, 2008, p. 257).

Através desse bloco em 1999 foi incorporado, por meio da Portaria nº 1 de 15 de janeiro, ao ordenamento dos serviços postais brasileiros disposições com o intuito de facilitar o intercâmbio postal entre cidades situadas em região de fronteira, no âmbito do MERCOSUL, objetivando agilizar as comunicações postais, favorecendo a integração dos países membros (BRASIL, 1999, p. 89). Essa incorporação se fez mediante as

diretrizes postais estabelecidas no Tratado de Assunção (1991), e no Protocolo de Ouro Preto (1994), que normatizaram pesos e preços de correspondências e encomendas que transitam entre as cidades de fronteira nacionais.

No ano de 2010, os países membros do Mercosul, incorporaram o Marco Regulatório do Setor Postal no Mercado. No Brasil essa norma é representada pela Portaria nº 1.326 de 14 de dezembro que traz entre as diretrizes a relação interdependente entre serviço postal e transporte. Nesse sentido:

a partir da estrutura que normalmente apresenta o operador público e a que eventualmente provê o setor privado, a rede postal deve ser veículo e sustento para a acessibilidade de serviços não somente postais; ou seja, a rede postal deve ser um fator de facilitação de empreendimentos nacionais e regionais a serem canalizados por meio da rede de correio, constituindo-se no meio de contato imprescindível entre o produtor regional e o potencial cliente localizado dentro e também fora do território regional. (BRASIL, 2010).

Conforme esta diretriz, dentre os objetivos de parceria público-privada, construção de infraestruturas postais comuns aos países membros à portaria brasileira ressalta também que:

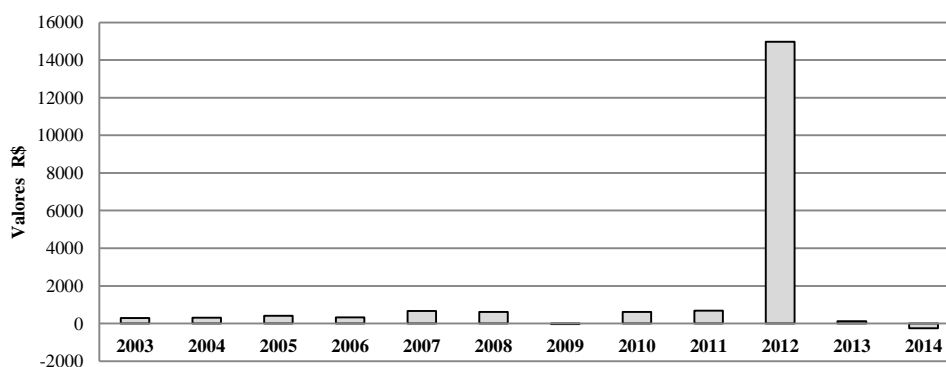
a infra-estrutura postal constitui um instrumento válido dos Estados Partes na priorização de seu crescimento econômico com equidade para a redução da pobreza, a promoção do desenvolvimento e da inclusão social, a geração de emprego e novas oportunidades de investimento voltadas a elevar o nível de vida da população (BRASIL, 2010).

A internacionalização da ECT com os países do norte é materializada pela existência a partir de 2013 do escritório em Miami (Estados Unidos) cujos objetivos são: ampliar o apoio à exportação por micro e pequenos empresários brasileiros; apoiar os cidadãos que estão no exterior; ampliar as parcerias já existentes com os operadores postais locais para o encaminhamento da correspondência tradicional (CORREIOS, 2013).

Podemos perceber, através do gráfico abaixo, que dada às parcerias pública - privadas, a ECT experiência anos consecutivos de saldos positivos, o que pode ser uma prova de falta de investimento no território nacional tendo em vista desenvolver infraestruturas informacionais. Pois segundo chefe do DECO, Hudson Alves da Silva, as destinações dos lucros, da ECT, se fazem conforme especificações do artigo 39, do Decreto nº 8.016 de 17/05/2013 - DOU 20/05/2013, que aprova o Estatuto Social da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT:

O Conselho de Administração, efetuada a dedução para atender a prejuízos acumulados e a provisão para o imposto sobre a renda, submeterá à consideração da Assembleia Geral proposta de destinação do resultado do exercício, observado o seguinte: I - cinco por cento do lucro líquido para constituição da reserva legal, até que esta alcance vinte por cento do capital social; e II - vinte e cinco por cento do lucro líquido ajustado, no mínimo, para o pagamento de dividendos à União. § 1º Os prejuízos acumulados serão deduzidos, obrigatoriamente, do lucro acumulado, das reservas de lucros e da reserva legal, nessa ordem, para, só então, virem a ser deduzidos do capital social, na forma prevista no art. 189 da Lei nº 6.404, de 1976. § 2º A proposta de destinação do saldo, se houver, será apresentada à consideração da Assembleia Geral, acompanhada de orçamento de capital, se for o caso, e de manifestação dos Conselhos de Administração e Fiscal. (Acesso a informação, pedido 99923001249201582).

Gráfico 56. Resultado das Finanças ECT 2003-2014



Fonte: BRASIL. Anuário Estatístico do Brasil 2003 - 2014.
 Autoria Própria

Portanto, a integração postal e a integração logística são processos que embora caracterizem tempos e paradigmas diferentes, ambos reafirmam, “desigualdades no uso e é diverso o papel dos agentes no processo de controle e de regulação do seu funcionamento.” (SANTOS, 2006, p.181). Num primeiro, e longo, período a integração postal hierarquizou estados e municípios nacionais, agora essa hierarquização é realizada a nível mundial, no entanto, o discurso social buscando ocultar os objetivos mercadológicos, dessa integração, permanecem os mesmos, porque a carências sociais de mobilidade e de informação, dentre outras talvez mais importantes, estruturam a sociedade desde a constituição dos Estados Nacionais e antes.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com esta pesquisa, tivemos o propósito de apresentar vários elementos da política territorial dos Correios, no intuito de compreender a contribuição dos fluxos dessa empresa, para a integração postal e logística do território brasileiro.

A manipulação dos dados, aqui expostos, reafirmou a concentração da rede de agências e dos serviços postais, como havia demonstrado os resultados obtidos por Geiger (1997), mas ao mesmo tempo atualizou estes dados, no sentido de demarcar temporalmente e espacialmente, a emergência do Nordeste como mercado postal efetivo.

Mas, embora os fixos e os fluxos da ECT se concentrem em pontos das Regiões Sudeste, Sul e, atualmente Nordeste, a empresa efetivou uma clara integração nacional que se fez através, principalmente, de sua rede de agências Próprias de Correios, o que torna vantajoso a inserção dos serviços relacionados ao Banco Postal, a cartografia serviu bem como ilustração deste processo.

Essa integração é possível devido à estrutura organizacional da empresa, que ao descentralizar o comando por meio das Diretorias Regionais conseguem articulam eficientemente, segundo seus interesses, as necessidades infraestruturais de cada unidade federativa e daí de cada município.

No entanto, o mesmo não ocorre a partir da análise dos fluxos, ainda majoritariamente concentrados no Sudeste e no Sul onde o desenvolvimento empresarial é maior. Essa dinâmica evidencia que embora a ECT seja alimentada por recursos estatais, está não é uma empresa pública (OLIVEIRA, 1990, p. 68), conseqüentemente a ECT persegue ganhos de produtividade, aliada a interesses privados, ampliando extração de mais-valia no território nacional, logo a expansão dos serviços se faz através das necessidades de modernizações tecnológicas da própria empresa.

Portanto, há muito para se discutir e pensar para enriquecer as temáticas aqui levantadas, pois conforme afirma Venceslau (2012), “longe do esgotamento, o tema abre uma agenda de pesquisa que pode comportar diferentes abordagens” (p. 501). A nosso ver, faz necessário refletir a financeirização do território através dos Bancos Postais, nas mais diferentes escalas; a internacionalização da ECT e a integração logística através de acordos com os mais diferentes países ou blocos regionais; além do papel e da articulação do serviço comunicacional como operador logístico e os contratos

de cooperação estabelecidos com empresas de planejamento do ramo; e, dentre outros, mas, sobretudo, é possível analisar o papel das empresas públicas na realização de uma logística social, ou para além da logística corporativa.

7. REFERÊNCIAS

ANTAS JR. Ricardo Mendes (2005). **O Espaço Geográfico**: fonte material e não formal do direito. In. ANTAS JR. Ricardo Mendes (2005). **Território e Regulação**: espaço geográfico, fonte material e não formal do direito. São Paulo: Associação Editorial Humanitas: Fapesp.

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

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

BLOG CORREIOS (2014). **Região Norte ganha centro de logística integrada**. Disponível em < <http://blog.correios.com.br/correios/?p=9195> > Acesso em 03 nov. 2015.

BRESSER-PEREIRA, Luis Carlos. (2010). Do antigo ao novo desenvolvimentismo. FGV: **Escola de Economia da Fundação Getúlio Vargas**, Texto para Discussão, novembro, 2010. Disponível em: < <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/7726/TD%20274%20-%20Luiz%20Carlos%20Bresser%20Pereira.pdf;jsessionid=6D8016B326DE58A441FF4A7B00386055?sequence=1> > Acesso em: 24 maio 2015.

BRASIL (1840-1986). **Transporte e Comunicação**: agências, pessoal ocupado e correspondência postada nos correios e telégrafos - 1840-1986. Disponível em: <<http://seculoxx.ibge.gov.br/economicas/tabelas-setoriais/transporte-e-comunicacao/agencias-pessoal-ocupado-e-correspondencia-postada-nos-correios-e-telegrafos-1840-1986>> Acesso em 02 nov 2015.

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.

BRASIL (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.

BRASIL (1948). **Lei nº 498, de 28 de novembro de 1948**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1930-1949/L0498.htm> Acesso em: 27 novembro 2015.

BRASIL (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.

BRASIL (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.

BRASIL (1999). **Portaria nº 50 de 9 de setembro 1999**. Disponível em: <http://www.mc.gov.br/portarias/24731-portaria-n-150-de-9-de-setembro-de-1999> Acesso em: 29 julho 2015.

BRASIL (2011). **Lei 12.527 de 18 abril de 2011**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112527.htm> Acesso em 18 abril 2015.

BRASIL (2011). **Em Interministerial nº 00013/MME/MF/MDIC/MAPA/MC/MP**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Exm/EMI-13-MME-MF-MDIC-MAPA-MC-MP-Mpv532.htm Acesso em 30 julho 2015.

BRASIL (2011). **Portaria nº 384 de 2 de setembro 2011**. Disponível em: <http://www.mc.gov.br/portarias/24712-portaria-n-384-de-2-de-setembro-de-2011> Acesso em: 30 julho 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 agos. 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.

CONTEL, FÁBIO Betioli (2006). **Território e Finanças**: técnicas, normas e topologias bancárias. (TESE). Universidade de São Paulo: USP.

CORONADO, Jaime Preciado (2008). América Latina no Sistema-Mundo: questionamentos e alianças centro-periferia. **Caderno CRH**, v. 21, p. 253-268. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ccrh/v21n53/a05v21n53.pdf>> Acesso em 12 out. 2015.

CORREIOS (1995). **Portaria nº 245 de 09 de outubro 1995**. Disponível em: <http://www.correios.com.br/sobre-correios/a-empresa/legislacao/portarias-e-instrucoes/pdf/Portaria_245_09_10_1995.pdf> Acesso em: 29 julho 2015.

CORREIOS (1997). **Portaria nº 152 de 9 de julho de 1997**. Disponível em: <http://www.correios.com.br/sobre-correios/a-empresa/legislacao/portarias-e-instrucoes/pdf/Portaria_152_09_07_1997.pdf> Acesso em: 29 julho 2015.

CORREIOS (1998). **Portaria nº 141 de 28 de abril de 1998**. Disponível em: http://www.correios.com.br/sobre-correios/a-empresa/legislacao/portarias-e-instrucoes/pdf/Portaria_141_28_04_1998.pdf Acesso em: 29 julho 2015.

CORREIOS (2013). **Relatório de administração da ECT 2013**. 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 (2013). **Correios firma acordo para abertura de escritório em Miami**. Disponível em: <<http://blog.correios.com.br/correios/?p=6011>> Acesso em: 01 out 2010.

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

DONADEL, Crinstian Mendes ; LORANDI, Joisse Antonio; KIECKBUSCH, Rafael Ernesto e RODRIGUEZ, Carlos Manuel Taboada. Comparação do Modelo de Supply Chain Operation Refeence (SCOR) e o Modelo do Global Supply Chain Forum (GSCF). **ENGEP**, 2007. Disponível em <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2007_TR670485_9285.pdf> Acesso em 02 nov. 2015.

FERREIRA, Diogo dos Santos, FERREIRA, Edson de Oliveira, ANDRADE, Egton Vamberto de, PINTO, Carlos Eduardo. Logística e Canais de Distribuição. **Revista Ampla de Gestão Empresarial**, Ano 2, nº 2, pgs. 92-116, maio 2013.

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

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

INTERLOG (2011). A solução certa para cada cliente. **Revista IntraLogística**. Agosto, pgs. 22 – 25. Disponível em: <<http://intelog.net/ArtigosNoticias/Arquivos/correios.pdf>>. Acesso em 03 nov. 2015.

OLIVEIRA, Francisco de (1990). “A metamorfose da arribaçã: fundo público e regulação autoritária na expansão econômica do Nordeste”. **Novos Estudos**, CEBRAP, nº 27. Disponível em: <

novosestudos.uol.com.br/v1/files/.../61/20080624_a_metamorfose.pdf > Acesso 11 nov. 2015.

RAFFESTIN, Claude (1993). As Redes e o Poder. *In.* RAFFESTIN, Claude (1993). **Por uma geografia do poder**. Ática: Séries e Temas, v.29.

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

SANTOS, Milton (1997). Sociedade e Espaço: A Formação Social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**. nº 54, São Paulo, julho. Disponível em: <<http://miltonsantos.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/sociedade-e-espaco-a-formacao-social-como-teoria-e-com-metodo-MiltonSantos1977.pdf>> Acesso em 08 nov 2015.

SANTOS, Milton (2004). As Noções de Totalidade, de Formação Social e a Renovação da Geografia. *In.* SANTOS, Milton (2004). **Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. 6 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

SANTOS, Milton (2006). **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura (2006). 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.

SANTOS, Milton (2009). **A urbanização brasileira**. 5 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

SYTHEX (2015). **Tecnologia em Sistemas WMS**. Disponível em: <<http://www.sythex.com.br/9/produtos/wms.html>> Acesso em 01 nov 2015

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

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

TREVISAN, Leandro (2010). LOGÍSTICA: produção de informações e uso do território brasileiro. **Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos**, jul. Porto Alegre/RS. Disponível em: <<https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB0QFjAAahUKEwjxqs7xhYTJAhVKF5AKHU2lDKg&url=http%3A%2F%2Fwww.agb.org.br%2Fevento%2Fdownload.php%3FidTrabalho%3D4436&usg=AFQjCNFMxxN61ABz2VjIxc4W-SsrxLdCLA>> Acesso em 02 nov. 2015.

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

XAVIER, Marcos Antonio de Moraes (2010). Por uma outra internacionalização das cidades brasileiras. **Inter Relações**, v. 31, p. 1-2. Disponível em: <http://fasm.dominiotemporario.com/interrelacoes/35/31_007.html > Acesso em: 08 nov. 2015.

ANEXOS

ANEXO 1. QUADRO DE INVESTIMENTOS AGFs

Quadro: Relação de Investimento das Agências de Correios Franqueadas

MODELO A1				
Quantidade de guichês	Taxa Inicial de Franquia - em PPCC (*)	Kit de suprimento inicial	Estimativa de investimentos (em R\$)	
01 Guichê	9000	R\$ 7.485,70	R\$ 96.100,10	
02 Guichês	11000	R\$ 14.318,70	R\$ 136.565,64	
03 Guichês	12000	R\$ 21.392,40	R\$ 152.987,13	
04 Guichês	13000	R\$ 28.100,40	R\$ 183.057,74	
05 Guichês	16000	R\$ 37.532,40	R\$ 203.775,61	
06 Guichês	17000	R\$ 44.594,10	R\$ 224.035,18	

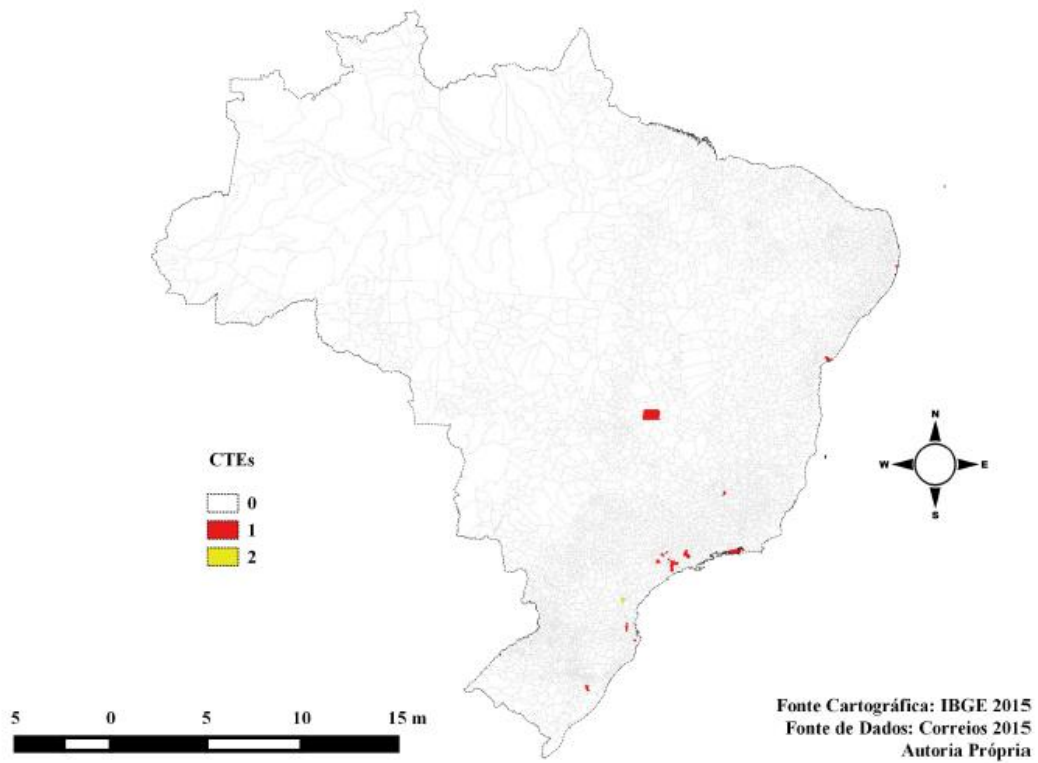
(*) Primeiro Porte da Carta Comercial - PPCC
Estimativas para o ano de 2013.

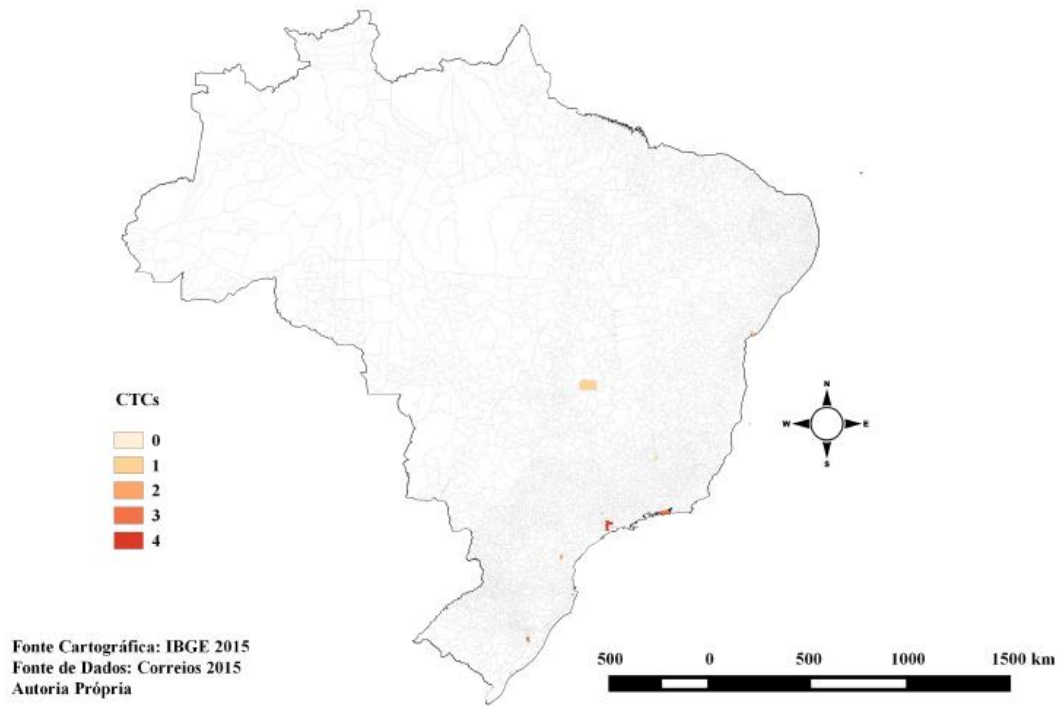
MODELO A2				
Quantidade de guichês	Taxa Inicial de Franquia - em PPCC (*)	Kit de suprimento inicial	Estimativa de investimentos (em R\$)	
01 Guichê	9000	R\$ 7.485,70	R\$ 89.257,86	
02 Guichês	11000	R\$ 14.318,70	R\$ 103.750,71	
03 Guichês	12000	R\$ 21.392,40	R\$ 117.854,98	
04 Guichês	13000	R\$ 28.100,40	R\$ 136.620,41	

(*) Primeiro Porte da Carta Comercial - PPCC
Estimativas para o ano de 2013.

Fonte: Correios (2015). Licitação AGF. Disponível em: <http://www2.correios.com.br/licitacaoAgt/default.cfm>

ANEXO 2: CENTROS DE TRATAMENTO DE ENCOMENDAS



ANEXO 3. CENTROS DE TRATAMENTO DE CARTAS

ANEXO 4. CENTROS DE GESTÃO DE LOGÍSTICA INTEGRADA

