

A PRIVATIZAÇÃO DA EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS: ATUALIZANDO O DEBATE PROMOVIDO NAS DÉCADAS DE 1990, 2000 E 2010

Wander Luis de Melo Cruz¹ 

Destaques:

- As propostas de privatização da ECT originaram-se no início da década de 1990.
- A ECT é o único prestador de serviços logísticos que atua fisicamente em todos municípios do Brasil nos serviços de Correios.
- A empresa pública tem sido alvo de constantes mudanças de diretrizes, de acordo com as alternâncias de poder e matrizes ideológicas no governo federal.
- A função social da ECT no território brasileiro costuma ser ignorada pelos argumentos que defendem a privatização da empresa.

Resumo: Desde os anos 1990, o debate sobre a privatização dos serviços de utilidade pública vem ganhando força no Brasil, seja por pressão política interna ou externa, seja como pelo interesse de agentes privados. A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) é a maior prestadora de serviços logísticos do país, e vem sendo pauta dos programas de privatizações promovidos por grande parte dos governos nos últimos trinta anos. A argumentação sobre a necessidade de privatizar a empresa mescla-se em argumentos de cunho econômico, administrativo, político e ideológico, que, de acordo com a conjuntura política e econômica brasileira, ganham mais ou menos força. Diante disso, o objetivo deste artigo é atualizar a discussão sobre a privatização da ECT, evidenciando seus conflitos políticos, interesses econômicos e os aspectos ideológicos das narrativas que avançam rumo à privatização da estatal brasileira de serviços logísticos. Além disso, buscamos ressaltar o papel social da ECT no território brasileiro, tendo como recorte temporal enfático as décadas de 1990, 2000 e 2010, pois é quando, de fato, iniciam-se as discussões sobre privatizar a empresa.

Palavras-chave: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos; Privatização; Serviços Logísticos; Entregas; Território Brasileiro.

THE PRIVATIZATION OF THE BRAZILIAN POST AND TELEGRAPH COMPANY: UPDATING THE DEBATE PROMOTED IN THE 1990, 2000 AND 2010 DECADES

Abstract: Since the 1990s, the debate on the privatization of public utility services has been gaining momentum in Brazil, whether due to internal or external political pressure, as well as the interest of private agents. The Brazilian Postal and Telegraph Company (ECT) is the largest provider of logistics services in the country and has been the subject of privatization programs promoted by most governments over the past thirty years. The argument about the need to privatize the company is mixed with economic, administrative, political and ideological arguments, which, depending on the

¹ Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). E-mail: wanderluisdemelocruz@gmail.com

Brazilian political and economic situation, gain more or less strength. The aim of this article is to update the discussion on the privatization of ECT, highlighting its political conflicts, economic interests and the ideological aspects of the narratives that advance towards the privatization of the Brazilian state-owned logistics services. In addition, we seek to emphasize the social role of ECT in the Brazilian territory, having as an emphatic time frame the 1990s, 2000s and 2010, which is when, in fact, discussions about privatizing the company began.

Keywords: Brazilian Post and Telegraph Company; Privatization; Logistic Services; Deliveries; Brazilian territory.

LA PRIVATISATION DE LA SOCIÉTÉ BRÉSILIENNE DE COURRIER ET DE TÉLÉGRAPHE: METTRE À JOUR LE DÉBAT PROMUTÉ AU COURS DES DÉCENNIES 1990, 2000 ET 2010

Résumé: Depuis les années 1990, le débat sur la privatisation des services d'utilité publique prend de l'ampleur au Brésil, que ce soit en raison de pressions politiques internes ou externes, ou en raison de l'intérêt d'agents privés. La Société brésilienne des postes et télégraphes (ECT) est le plus grand fournisseur de services logistiques du pays et a fait l'objet de programmes de privatisation promus par la plupart des gouvernements au cours des trente dernières années. L'argument sur la nécessité de privatiser l'entreprise se mêle à des arguments économiques, administratifs, politiques et idéologiques, qui, selon la situation politique et économique brésilienne, gagnent plus ou moins en force. Par conséquent, le but de cet article est de mettre à jour la discussion sur la privatisation d'ECT, en mettant en évidence ses conflits politiques, ses intérêts économiques et les aspects idéologiques des récits qui avancent vers la privatisation des services logistiques de l'État brésilien. En outre, nous cherchons à souligner le rôle social d'ECT sur le territoire brésilien, en ayant pour cadre temporel les années 1990, 2000 et 2010, car c'est à ce moment-là, en fait, que les discussions sur la privatisation de l'entreprise commencent.

Mots-clés: Société brésilienne des postes et télégraphes; Privatisation; Services logistiques; Entregas; Territorio Brasileño.

INTRODUÇÃO

Recentemente, muito se falou na mídia tradicional e no meio acadêmico sobre o possível processo de privatização da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT)², havendo grandes divergências sobre o papel da empresa no território brasileiro. O cenário de radicalização político-ideológico, desde o ano

² Algumas matérias dos principais veículos de comunicação do país deram bastante destaque à questão da privatização da ECT no ano de 2020, dentre elas senguem alguns links: <https://oglobo.globo.com/economia/se-pudesse-privatizar-hoje-privatizaria-diz-bolsonaro-sobre-correios-24175358> (GLOBO, 2020); <https://veja.abril.com.br/economia/secretario-anuncia-privatizacao-de-correios-e-ebc-ate-2022/> (VEJA, 2020); <https://www.cartacapital.com.br/blogs/br-cidades/privatizar-os-correios-e-leiloar-uma-parte-da-cidadania-dos-mais-pobres/> (CARTA CAPITAL, 2020); <https://painel.blogfolha.uol.com.br/2020/01/15/para-vender-correios-governo-avalia-como-resolver-possivel-demissao-de-40-mil-servidores/> (FOLHA DE SÃO PAULO, 2020), entre muitos outros veículos de informação. Acesso dia 21 de março de 2020.

de 2016, resultou na emergência de soluções simplórias, muitas vezes orientadas por paixões ideológicas, como soluções gerais para problemas específicos, desconexas das particularidades do território e da sociedade, de forma a ignorar a complexidade da formação econômico social (FES) do país. Nesse contexto, a ECT tem sido exposta a uma ofensiva de propostas e equívocos analíticos sobre o seu papel no território brasileiro. A proposta de privatização da ECT (Projeto de Lei 521/21) foi encaminhada pelo governo federal em fevereiro de 2021 e aprovada pela Câmara dos Deputados em agosto do mesmo ano. Resta que tal proposta tramite pelo Senado para que haja a concretização do projeto de privatização.

Consideramos que três recentes estudos são de fundamental importância para compreender a função social da ECT no Brasil contemporâneo: o trabalho de Teixeira (2014), o qual analisa a relação entre as esferas público-privadas para a ECT, destacando as intencionalidades dos governos de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), Lula da Silva (2003-2010), e Dilma Rousseff (2011-2014) e suas orientações de cunho mais privatista ou estatista durante os referidos governos; a pesquisa de Silva Junior e Olegário (2016), que faz um levantamento histórico-geográfico da função e ocupação das agências da ECT, destacando as ramificações ocorridas na empresa e a concentração de agências em algumas áreas do território brasileiro; a dissertação de mestrado de Igor Venceslau (2017), intitulada “Correios, logística e uso do território: o serviço de encomenda expressa no Brasil”, que demonstra a importância dos serviços logísticos da ECT no território brasileiro. Venceslau também é um dos grandes defensores da ECT como empresa pública, contribuindo com a discussão realizada pelo Sindicato dos Trabalhadores da Empresa Brasileira de Correios Telégrafos e Similares de São Paulo (SINTECT-SP)³.

Nos anos 1990, no apogeu do Plano Nacional de Desestatização (PND)⁴, o BNDES produziu um estudo com a participação de economistas e juristas, para discutir a privatização dos serviços de utilidade pública no Brasil (PINHEIRO,

³ Algumas das discussões de Venceslau no SINTECT-SP podem ser acessadas no seguinte link: <https://www.sintect-sp.org.br/tag/igor-venceslau>. Acesso dia 23 de abril de 2021.

⁴ Respaldo pela Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990.

2000). O estudo foi organizado por Armando Castelar Pinheiro⁵, um dos grandes defensores da privatização dos serviços de utilidade pública no Brasil. Embora nenhum dos artigos tenha se dedicado exclusivamente ao assunto, a leitura de tal documento é fundamental para a compreensão dos argumentos favoráveis à privatização da ECT⁶, tendo em vista que no livro encontramos algumas menções sobre a privatização dos serviços de Correios.

Sendo assim, o objetivo deste artigo é atualizar a discussão sobre a privatização da ECT, evidenciando seus conflitos políticos, interesses econômicos e os aspectos ideológicos das narrativas que avançam rumo à privatização da estatal brasileira de serviços logísticos. Além disso, buscamos ressaltar o papel social da ECT no território brasileiro, tendo como recorte temporal enfático as décadas de 1990, 2000 e 2010, pois é quando, de fato, começam-se as discussões sobre privatizar a empresa. Para a realização deste artigo, fizemos uma revisão bibliográfica sobre o assunto, destacando autores que já produziram estudos sobre a temática e temas correlatos, além de coletarmos relatos em diversos meios de comunicação midiáticos e no próprio endereço eletrônico da ECT.

OS ARGUMENTOS POLÍTICOS, ECONÔMICOS E IDEOLÓGICOS QUE ENVOLVEM O DEBATE SOBRE A PRIVATIZAÇÃO DA ECT

Há casos de países em que as atividades de Correios foram totalmente privatizadas e formaram-se grandes empresas nacionais do ramo, que, posteriormente, se tornariam transnacionais, como o caso da Holanda e da Alemanha. No ano de 1989, o correio holandês foi transformado em empresa pública (a KPN) e, em 1994, tornou-se sociedade anônima. Em 1996, a KPN adquiriu a empresa australiana TNT. Em 1998, houve a divisão entre correios e telecomunicações, sendo a PTT correios e a KPN Telecom. Em 2002, buscando expansão internacional, a PTT correios e a KPN Telecom tornam-se subsidiárias da TNT Post Group (TPG). Em 2006, a companhia passou a ser TNT Post,

⁵ Armando Castelar Pinheiro foi chefe do Departamento Econômico do BNDES e é professor de Economia na UFRJ e FGV.

⁶ Na ocasião, Pinheiro (2000) reforça que os casos de privatização dos serviços de utilidade pública foram um “sucesso” em países como México, Argentina e Chile, tendo-os como exemplos para o Plano Nacional de Desestatização (PND).

subdividindo-se novamente, em 2011, em duas companhias: a PostNL (correios) e a TNT Express (TEIXEIRA, 2014). Em 2016, a TNT foi adquirida pela norte americana Fedex pelo valor de US\$ 5 bilhões (VALOR ECONÔMICO, 2020).

De acordo com Teixeira (2014), na Alemanha, as transformações postais também seguiram caminho similar ao holandês. O processo de liberalização na Alemanha começou na década de 1980 e, já em 1984, as autoridades alemãs abriram o mercado para alguns segmentos. Em 1989, o Federal Service Postal (Deutsche Bundespost) foi dividido em três companhias estatais: serviços postais (Postdienst), serviços financeiros (Postbank) e serviços de telecomunicações (Telekom). As três companhias tornaram-se legalmente empresas públicas da administração federal e independentes para decisões cotidianas, mas diretamente controladas pelo ministro dos Correios e Telecomunicações. Com a separação da Deutsche Bundespost em três empresas, o monopólio foi mantido e, assim, continuou a ser aplicado pela Postdienst. Entretanto, desde 1994, foram feitos esforços para privatizar essas empresas. A partir de 1995, foram transformadas em sociedades de economia mista.

Em um primeiro momento, o governo alemão ficou com todas as ações. Com essas mudanças, o serviço postal foi intitulado de Deutsche Post AG (DPAG), sendo que desde 1998 vinha comprando outras empresas. Em 2000, iniciou-se a privatização material da DPAG, com a oferta pública de ações. Com isso, a empresa foi renomeada para Deutsche Post World Net (DPWN) – empresa *holding*, com a DPAG como única acionista. Desde 2005, no entanto, investidores privados tornaram-se sócios majoritários da Deutsche World Net. Anteriormente (ano de 2001), a Deutsche Post já havia se tornado acionista majoritário da americana DHL Express, um dos maiores operadores logísticos do planeta no seguimento de quarteirização logística (4PL) e de encomendas expressas (CRUZ, 2021).

Podemos entender que a Alemanha realizou um processo de privatização radical de seu serviço postal, sendo, até a metade da década de 2010, o “único país a transferir totalmente ao setor privado o sistema postal” (TEIXEIRA, 2014, p. 1364). Outros países como a Itália, Espanha, Portugal, França e o Reino Unido, por exemplo, mantêm empresas públicas de correios, mesmo que em

alguns casos elas representem uma baixa participação na movimentação de correspondências e encomendas expressas, como o caso do Reino Unido (Idem).

Criado no ano de 1663, período colonial no Brasil, o Correio do Império foi a primeira instituição de integração do território nacional (SILVA JUNIOR & OLEGÁRIO, 2016). No entanto, até a metade do séc. XIX, a circulação no território era diretamente subordinada à precária rede de transportes:

[...] o movimento dos Correios era lento, pois a circulação da informação promovida por essa empresa dependia de lentos transportes, ou seja, comunicações e transportes tinham o mesmo tempo de circulação. Para informar qualquer coisa à distância, era necessário o uso de técnicas de transportes, utilizando o próprio corpo dos homens ou animais, jangadas entre outros (SILVA JUNIOR & OLEGÁRIO, 2016, p. 49).

Com a chegada dos telégrafos em 1857 no Brasil, a circulação passa, gradativamente, a desprender da condição *sine qua non* que os transportes exerciam sobre ela. É verdade que as ferrovias haviam chegado três anos antes (1854) e, assim, como o caso dos telégrafos, foram de iniciativa do Barão de Mauá (DIAS, 2007; SILVEIRA, 2007). No início do século XX, chegam os primeiros automóveis no Brasil. Contudo, as frotas não eram largamente difundidas pela sociedade, sendo restritas às elites regionais, além da então incipiente malha rodoviária que não permitia a integração completa no país, havendo ainda arquipélagos econômicos em várias porções do território nacional (RANGEL, 1957; SANTOS & SILVEIRA, 2001).

Com a ascensão de Getúlio Vargas em 1930, houve grande mudança no pacto de poder nacional, além de mudanças nas alianças externas, com a substituição do capital inglês – que, desde a abertura dos portos (1808), era o maior parceiro comercial do Brasil – pelo capital norte americano como principal parceiro comercial (RANGEL, 1957). O processo de substituição de importações engendrado pela crise de 1929, o qual enfraqueceu a política do “café com leite”⁷, se deu de forma heterogênea no território, privilegiando as áreas que hoje correspondem às Regiões Sudeste e Sul do IBGE (1988), especialmente o Estado de São Paulo (SELINGARD-SAMPAIO, 2009).

⁷ Período iniciado em 1898 com a eleição de Campos Salles e finalizado com Revolução de Vargas (1930). O período do “café com leite” ficou caracterizado pela alternância entre paulistas (grandes produtores de café) e mineiros (detentores dos maiores rebanhos bovinos) na presidência da república.

Essas mudanças pós-1930 refletiram em alterações consideráveis nos Correios do Brasil, sendo que em 1931 foi criado o Departamento de Correios e Telégrafos (DTC), no qual o Estado passou a controlar diretamente as atividades do DTC, situação que só seria alterada no ano de 1945, quando decretada a autonomia técnico e administrativa da empresa. Até a década de 1940, a localização das agências dos correios expressava a preocupação geopolítica do Estado em ocupar as fronteiras e integrar as regiões, havendo, por exemplo, mais agências nas atuais Regiões Nordeste e Norte do que no eixo Sul-Sudeste do país (SILVA JUNIOR & OLEGÁRIO, 2016). Vale ressaltar que, conforme o processo de industrialização/urbanização se expande na área que posteriormente seria a ‘Região Concentrada’⁸ (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p.140), paralelamente ocorre o processo de concentração de agências do DTC na mesma região, como nos mostram Silva Júnior e Olegário (2016).

Com o golpe militar de 1964, novamente a estrutura operacional e administrativa dos correios foi reestruturada. O governo militar transformou o DTC, 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” (Ibidem, p. 53). O processo de modernização imposto pelos militares contou com o suporte de especialistas das empresas francesas Somepost Internacional e Sofrepost (Idem).

Figura1 - Mudanças dos logotipos dos Correios no Brasil (1663-2020)



Fonte: elaborado pelo autor com base no site da ECT (2020).

No início da década de 1980, a reformulação na conjuntura político-econômica causada pela reeleitura de teorias econômicas ortodoxas, implicou

⁸ Santos & Silveira (2001) fazem uma proposta de regionalização do Brasil em quatro grandes regiões: Amazônia, Nordeste, Centro-Oeste e Região Concentrada. A última seria composta pelas atuais Regiões Sul e Sudeste do IBGE.

grande desmonte das políticas keynesianas no mundo capitalista. Inicialmente no Reino Unido e nos Estados Unidos e, mais adiante, imposto às outras nações através de instituições internacionais como o Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), além da ascensão de políticos e partidos em diversos países que representavam os mesmos interesses dessas instituições alinhadas ao discurso das grandes corporações e finanças internacionais (BELLUZZO, 2009; DUMÉNIL & LEVY, 2014). As orientações aos países capitalistas, especialmente às economias emergentes, era que o Estado deveria aderir às medidas de austeridade fiscal; privatizar e terceirizar serviços públicos; diminuir ou restringir o papel dos bancos públicos de fomento aos investimentos em infraestruturas urbanas e de transportes; quebrar as reservas de mercado tanto para empresas públicas como para o capital privado nacional; reduzir impostos; valorizar as moedas nacionais em relação ao dólar; entre outras. O conjunto dessas medidas ficou conhecido como neoliberalismo⁹.

Teixeira (2014) afirma que a adesão de políticas neoliberais provocou grandes mudanças nas empresas públicas de correios em diversos países. No início dos anos 1980, foram apresentadas as primeiras propostas em direção aos projetos que seriam implementados a partir dos anos 1990. O Banco Mundial, por exemplo, publicou no ano de 1996 o relatório “*Redirecting mail: postal sector reform*” (Redirecionando os correios: a reforma do setor postal), no qual foram apresentadas as razões pelas quais os serviços públicos de correios deveriam ser privatizados. O Banco Mundial alegou a

[...] ineficiência e inadequação dos operadores públicos às necessidades do mercado e da população. Os correios estatais, afirmou o Banco Mundial, não proporcionavam rentabilidade até mesmo para investimentos na melhoria dos serviços, o que motivou diferentes governos a buscarem reformas para o setor (TEIXEIRA, 2014, p. 1356).

Na análise do Banco Mundial, havia a necessidade imediata de reforma postal, sobretudo nos países em desenvolvimento. No entanto, até então, a maioria dos países mantinha o monopólio postal ou algum tipo de reserva de

⁹ O neoliberalismo foi fortalecido justamente no período em que a ex-URSS se enfraquecia internamente e minguava seu poder na geopolítica internacional, no final da década de 1970 e no decorrer da década de 1980, como podemos ver em Wood (2014).

mercado no setor de correios. Para essa agência, a liberalização do mercado seria importante para garantir a atuação de Prestadores de Serviços Logísticos (PSLs) privados sem restrições. As transformações nos sistemas de correios abarcavam propostas para a “I) liberalização postal e quebra dos monopólios, II) criação de novas formas de regulação para o setor e III) corporatização e privatização dos correios estatais” (Ibidem, p. 1357).

A OCDE, na mesma linha do Banco Mundial, reuniu seus países-membros em 1999 para debater a questão postal. À mesa de discussões foi nomeada “*Promoting Competition in Postal Services*” (Promovendo a competição dos serviços postais). Os objetivos, evidentemente, eram debater e propor medidas para estimular e promover a competitividade nos serviços postais. Por competitividade “entendia-se a abertura dos mercados nacionais, com o fim dos monopólios dos operadores públicos e, de preferência, com a privatização dos entes estatais” (Ibidem, 1360). Sendo assim, a OCDE reafirmou a necessidade de reformas no setor postal com o intuito de I) eliminar o monopólio dos correios estatais; II) propiciar a abertura do mercado; e III) criar condições para que os serviços obrigatórios de correio fossem assegurados (TEIXEIRA, 2014). Neste caso, é interessante analisarmos como o raciocínio da OCDE é orientado por alguns critérios não-científicos, como a “mão invisível” do economista inglês Adam Smith (1723-1790):

Segundo a organização (OCDE), as áreas que precisariam de um atendimento especial seriam abrangidas por uma melhor alocação dos recursos pelos operadores privados. O mercado competitivo, alegam, encontraria a solução para “esse problema” (TEIXEIRA, 2014, p. 1360).

Evidentemente, os apelos pela abdicação dos serviços públicos de correios não são somente e apenas puramente de cunho ideológico, pois os projetos de reorganização do setor postal têm atendido aos interesses de grandes operadores logísticos¹⁰ multinacionais, que, costumeiramente, afirmam que a intervenção estatal nas atividades de correios é prejudicial para expansão

¹⁰ De acordo com a Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL), o Operador Logístico (OL) é a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios e/ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte (em qualquer modal); armazenagem (em qualquer condição física ou regime fiscal); e gestão de estoque (utilizando sistemas e tecnologia adequada) (ABOL, 2019).

de seus negócios, devido aos “privilégios” das empresas públicas¹¹. Por trás do discurso do qual sacramenta que os serviços públicos são ineficientes do ponto de vista administrativo e executivo, há, sem sombra de dúvida, uma supraestrutura que serve aos interesses dos grandes operadores logísticos. Existem, todavia, elementos externos e internos nas nações que entendem que a privatização dos serviços públicos de correios é a solução para a otimização deles. Podemos evidenciar, de forma didática, os fatores que pressionam, para que haja a privatização das atividades de correios:

Quadro 1 - Fatores que pressionam os países a privatizarem seus serviços de correios

Fatores que pressionam a privatização das atividades de correios	A emergência e o fortalecimento de grupos privados no setor de transportes e comunicações.
	O lobby de grupos de operadores logísticos privados que pressionam para que os segmentos monopolizados sejam reduzidos ao máximo.
	As orientações de agências e instituições como Banco Mundial, OCDE e Fundo Monetário Internacional (FMI), que exigiam programas de “ajustes estruturais” dos países para maior espaço ao capital privado e menor intervenção estatal.
	Os mecanismos de integração dos mercados regionais nos grandes blocos econômicos internacionais.
	Insatisfação com a qualidade dos serviços de entregas.
	Greves e paralizações dos serviços públicos de entregas postais e expressas.

Fonte: elaborado pelo autor, com base em Teixeira (2014), Silva Junior e Olegário (2016) e Venceslau (2017).

A primeira proposta formal de privatização da ECT data de 1995, no início do primeiro mandato de Fernando Henrique Cardoso, como nos informa Teixeira (2014). Havia, todavia, grande contradição nas propostas de privatização da ECT, pois, inicialmente, o plano era modernizar os ativos fixos e gerenciais para, a seguir, possivelmente privatizá-la, como ocorrera com o setor de telecomunicações (Idem).

Em nosso entendimento, a contradição existe porque é de grande estranheza modernizar-se um setor com recursos públicos e, em seguida, propor

¹¹ Em 2019, por exemplo, a ECT foi condenada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) a pagar uma multa de R\$ 21,9 milhões, que será recolhida ao Fundo de Direitos Difusos. A ação advém de um processo iniciado em 2016, em que a empresa foi acusada por suposta “conduta anticompetitiva”. De acordo com Paulo Furquim (coordenador do Centro de Estratégia e Pesquisas do Insper), a ECT “têm o monopólio para entrega de cartas e correspondências. Mas fazem uma interpretação jurídica disso para avançar também sobre as entregas expressas” (ESTADÃO, 2016).

privatizá-lo. O projeto de Lei nº1.491/1999 visava desregulamentar o mercado postal, atribuindo a função à ECT de agência reguladora. Além disso, o projeto previa que a empresa abrisse capital, tornando-se uma sociedade anônima. A empresa deixaria de ser uma empresa pública para se transformar em uma empresa de economia mista e, a partir disso, teria condições de criar subsidiárias, participar de outras empresas, negociar suas ações etc. No entanto, em seus discursos oficiais, o governo afirmava que:

O governo FHC, no entanto, alegava que não pretendia privatizar a ECT, isto é, as ações da Correios do Brasil S.A seriam majoritariamente da União. Isso, todavia, não impediria que a empresa fosse transformada em subsidiárias passíveis de venda (TEIXEIRA, 2014, p. 1368).

O projeto teve grande rejeição, evidentemente, não somente pela oposição política na época, mas também por alguns deputados da base aliada do governo. Além disso, alguns operadores logísticos internacionais alegaram que o projeto ainda assegurava vantagens para a ECT frente aos PSLs privados (Idem). Sendo assim, a proposta de privatização da ECT se arrastou pelo Congresso Nacional até o ano de 2003, sem aprovação.

Silva Junior e Olegário (2016) nos lembram que nos anos 2000 a ECT buscou se modernizar usando, especialmente, as novidades das tecnologias de informação e comunicação, aprimorando o gerenciamento de seus fluxos e de seus sistemas logísticos. A empresa também passou a contar com a implantação de agências próprias e terceirizadas no território. A ECT diferencia suas agências em acordo com a natureza jurídica vinculada ao propósito de cada agência. Dentre as unidades terceirizadas estão as Agências de Correios Franqueadas (AGFs), Agências de Correios Comerciais (ACCs) e Agências de Correios Comunitárias (AGCs). No entanto, como podemos analisar, a maioria das agências da ECT é própria (53%), estando distribuídas da seguinte maneira pelas Regiões do Brasil: 8% no Norte; 29% no Nordeste; 9% Centro-Oeste; 32% Sudeste; e 19% no Sul (CORREIOS, 2020)¹².

¹² De acordo com o relatório econômico da ECT de 2018, são 6.317 agências próprias (inclusive filatéticas) e 5.404 terceirizadas (ACCI, AGC e AGF/ACF), totalizando 11.721 unidades de atendimento (CORREIOS, 2020).

Durante os governos de Lula da Silva e o primeiro mandato de Dilma Rousseff (2003-2014), afastou-se a ideia de privatizar a ECT¹³ e, de acordo com Teixeira (2014), houve uma grande alteração na estratégia governamental com a empresa. Isso porque o plano do governo federal passou ser a expansão das operações da empresa para a América Latina. Havia uma leitura de que os serviços postais na América Latina eram deficientes e, por isso, existia a real possibilidade de prestar suporte às atividades comerciais oriundas do Brasil e de aumentar os ganhos da ECT, uma vez que os governos da região incentivavam as atividades comerciais entre eles, especialmente no Mercosul. Sendo assim, “redefiniu-se o espaço de atuação da ECT, que agora pode atuar tanto em território nacional como internacional. Assim, foram atendidas as estratégias de internacionalização da estatal” (Ibidem, p. 1374). Em resumo, podemos entender que as administrações petistas mantiveram a ECT como empresa pública com capital pertencente à União, porém incorporando à estrutura organizacional da empresa formas de governança e administração adotadas por sociedades anônimas, além da possibilidade de a estatal possuir subsidiárias ou adquirir empresas já existentes.

A retomada das pautas privatistas para ECT

Após o controverso *impeachment* de Dilma Rousseff em 2016, as pautas sobre a possibilidade de privatização da ECT foram retornadas. Henrique Meirelles, ministro da fazenda do governo de Michel Temer, afirmou, em 2017, estar estudando a proposta para abertura de capital da ECT ou mesmo

¹³ De acordo com Teixeira (2014, p. 1375): “A presidente Dilma Rousseff, ao capitanear o processo de reestruturação organizacional da ECT, não deixou de incorporar o aspecto mais polêmico das medidas propostas pelo GTI: aprofundar a corporatização da empresa. Para isso, a Lei no 12.490, de 2011, trouxe também a seguinte inovação: “Art. 21-A. Aplica-se subsidiariamente a este Decreto-Lei a Lei no 6.404, de 15 de dezembro de 1976. A estratégia política do governo federal foi suprimir a expressão “sociedade anônima” do texto da lei, mas sem deixar de incorporar os princípios e instrumentos da Lei das Sociedades Anônimas (Lei no 6.404, de 17 de dezembro de 1976). Assim, não houve a abertura de capital da empresa, que continua sendo integralmente da União, mas a adequação organizacional e administrativa aos princípios da corporatização. Para a adequação da ECT às diretrizes das sociedades anônimas, a estrutura organizacional da estatal foi alterada, com o acréscimo de órgãos de natureza administrativa. Dessa maneira, se antes a administração da ECT estava a cargo de um presidente responsável pela Diretoria, com a reestruturação organizacional passou a contar com um Conselho de Administração, uma Diretoria Executiva (formada pelo presidente e oito vice-presidentes) e um Conselho Fiscal, atendendo aos anseios por melhorias na governança corporativa”.

privatizá-la. Na mesma época, o ministro das comunicações, Gilberto Kassab, disse que se a empresa “não promovesse o “equilíbrio rapidamente” (fiscal)¹⁴, caminharia para um processo de privatização” (GLOBO, 2017). Usando o pretexto de prover austeridade fiscal e equilibrar as finanças da ECT, o governo federal anunciou o fechamento de 250 agências e propôs um plano de demissão incentivada (PDI) aderido por 5,5 mil servidores (GLOBO, 2017). Vale ressaltar que entre outubro de 2017 e março de 2018, houve a adesão de greve por grande parte dos servidores da ECT¹⁵.

Mas é durante o governo de Jair Bolsonaro que o plano de privatização da ECT se torna mais incisivo, pois nas palavras do próprio presidente “se pudesse privatizar hoje, privatizaria”¹⁶. Embora o governo desejasse dar início ao processo de privatização até o final do ano de 2020, existiam muitas dificuldades para a execução desse plano.

Uma pesquisa realizada pela BBC Brasil, em fevereiro de 2020, elencou os quatro principais entres que inibem a privatização da ECT:

- 1) **Quebra do monopólio:** a ECT tem o monopólio de parte do mercado — como o de cartas e impressos — assegurado pela Constituição¹⁷;
- 2) **Dívidas:** a empresa tem um passivo acumulado de R\$ 6,8 bilhões com o plano de Previdência dos servidores, o Postalis, e o Correios Saúde, o plano de saúde dos funcionários;
- 3) **Necessidade de atender todo o território nacional e com tarifas acessíveis:** é necessário garantir que todas as regiões do país permaneçam assistidas, especialmente as que estão mais distantes dos grandes centros urbanos. Além disso, alguns trechos não são, do ponto de vista econômico, rentáveis, logo, instauram-se dúvidas sobre como serão atendidas essas

¹⁴ De acordo com a contabilidade do Governo Temer, a ECT apresentou nos anos de 2015 e 2016, um prejuízo de R\$ 4 bilhões (GLOBO, 2017).

¹⁵ Para ter mais informações sobre as paralizações da ECT, ver nos arquivos do memorial da Central Única dos Trabalhadores (CUT), disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/greve-dos-correios-continua-e-mobilizacao-so-cresce-pelo-pais-f498>. Acesso dia 23 de março de 2020.

¹⁶ Frase proferida no dia 07 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/se-pudesse-privatizar-hoje-privatizaria-diz-bolsonaro-sobre-correios-24175358>. Acesso dia 23 de março de 2020.

¹⁷ Ver em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6538.htm. Acesso dia 23 de março de 2020.

áreas pela iniciativa privada, isto é, em termos de presença física de agências e os preços de tarifas praticados para estas;

- 4) **Não há um consenso político sobre a necessidade de privatização:** mesmo dentro do governo de Jair Bolsonaro e de sua base aliada, há políticos que não estão de acordo com a privatização da ECT, além, claro, dos partidos que historicamente têm orientação política mais estatizante, como os casos do PT, PCdoB, PDT, PSOL e outros.

Como afirmado na introdução deste artigo, em fevereiro de 2021 o governo federal encaminhou um projeto de privatização da ECT (PL 521/21), cujo texto foi aprovado pela Câmara dos Deputados em agosto do mesmo ano. A proposta é de que a ECT seja transformada em uma empresa de economia mista, chamada Correios do Brasil, sendo modificada a função da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), que também se tornaria responsável por regular os serviços postais.

De acordo com o projeto, as tarifas terão reajustes anuais e poderão ser diferenciadas geograficamente com base no custo do serviço, na renda dos usuários e nos indicadores sociais. O relatório determina, ainda, exclusividade da nova empresa na operação de serviços postais pelo prazo de cinco anos, bem como proíbe o fechamento de agências que garantem serviço postal universal em áreas consideradas remotas.

Já no que se refere aos trabalhadores da ECT, o projeto prevê que eles possam ser demitidos 18 meses após a privatização. No entanto, o projeto claramente estimula os funcionários da ECT a acordarem pela demissão voluntária¹⁸.

Além do Brasil, os Estados Unidos ainda mantêm o monopólio dos Correios, através da United States Postal Service (USPS), que tem entre suas origens uma questão de segurança em um período em que a maior parte das comunicações de longa distância era realizada por meio de cartas. Parte do mercado americano já foi liberado, mas a prerrogativa de entrega das chamadas "*first class mail*" e o acesso às caixas de correios dos americanos são exclusivos

¹⁸ De acordo com o PL 521/21, o funcionário que optar pelo desligamento terá direito a um ano de indenização remunerada, com manutenção do plano de saúde por apenas mais 12 meses a partir do desligamento e ingresso em programa de requalificação profissional.

da empresa – companhias privadas como Amazon e Fedex, por exemplo, deve deixar seus pacotes em outro lugar. Com 496 mil funcionários – quase 5 vezes o total dos Correios no Brasil –, o USPS está entre os maiores empregadores dos Estados Unidos e goza de prestígio entre os americanos (BBC BRASIL, 2020).

Já no que refere às dívidas da ECT, a pesquisa da BBC Brasil (2020) entrevistou a economista Elena Landau, a qual coordenou parte das privatizações feitas durante o governo Fernando Henrique Cardoso, e entende que talvez o Estado deva arcar com as dívidas da empresa se quiser atrair mais facilmente um investidor interessado em comprá-la. Ela recorda o processo de privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA)¹⁹ na década de 1990, em que “o Tesouro assumiu a dívida de cerca de R\$ 13,6 bilhões da empresa e um passivo judicial estimado em quase R\$ 7 bilhões para viabilizar a venda” (Idem). Sobre esta fala da economista, podemos fazer um paralelo com a reflexão de Luiz Gonzaga Belluzzo (2012, p.144), no qual o autor afirma que uma das características do capitalismo contemporâneo é frequentemente “privatizar os ganhos e socializar as perdas”²⁰.

Hodiernamente, em alguns locais do país, a ECT é a única empresa que realiza entregas de mercadorias, apesar de não haver monopólio nesse setor – e o faz com tarifas menores e mais homogêneas. A privatização tenderia a tornar os preços mais alinhados aos de mercado. Sergio Lazzarini (professor do Insper), respondendo a pesquisa da BBC Brasil (2020), afirma que em caso de privatização da empresa “[...] o governo deve se preparar para lidar com reclamações de segmentos da população em áreas mais complicadas (em termos de acesso) e/ou de empreendedores que se beneficiam das tarifas mais baixas dos Correios” (Idem).

Outra questão importante a levar em consideração é o Banco Postal, responsável por oferecer serviços de abertura de contas; recebimento de contas e de títulos e tributos; pedido de cartão e talão de cheque; pagamento de salários

¹⁹ Sobre o processo de privatização da RFFSA, recomendamos a leitura do livro “Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas” (2007), do geógrafo Márcio Rogério Silveira, professor da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e uma das maiores referências no país nos estudos sobre Geografia dos Transportes.

²⁰ No livro “O capital e suas metamorfoses”, Luiz Gonzaga Belluzzo (2013) analisa como os bancos centrais de diversos países socorreram bancos e seguradoras durante a crise de 2008/2009.

e benefícios; fornecimento de saldos e extratos; depósitos; saques; transferências; atendimento presencial; encaminhamento de pedidos de empréstimos e financiamentos. De acordo com Dias (2017), o Banco Postal está presente em mais de 94% dos municípios brasileiros e constitui a única alternativa bancária em mais de 1.600 municípios (28,7% dos municípios do Brasil), “trazendo para dentro do sistema financeiro e bancário volume considerável de recursos que têm origem em pequenos salários, pensões e aposentadorias do INSS recebidos pelas populações de baixa renda” (Ibidem, p. 389). No que se refere à questão da privatização da ECT, pouco ou nada é falado sobre o papel do Banco Postal nas propostas oficiais. A rigor, é difícil pensar atualmente em algum operador logístico privado (nacional ou estrangeiro) que possa realizar essa atividade em conjunto aos bancos no território brasileiro.

Concordamos com Teixeira (2014), que os serviços postais precisam ser realizados por toda a extensão dos territórios nacionais e a custos razoáveis, o que nem sempre atende à lógica de mercado. Assim, a lógica dos operadores privados (maximizar lucros) e a necessidade de atender à população, podem não ser convergentes, tornando-se a universalização dos serviços um aspecto problemático para os defensores da liberalização.

Analisando os argumentos que visam à privatização da ECT, eles normalmente se apegam à questão econômica e, com certa justeza, pois a empresa passou por quatro anos com saldo deficitário (2013-2016), voltando a ter saldos positivos nos anos de 2017 e 2018, apresentando resultados insuficientes no ano de 2019. A empresa tem um prejuízo acumulado de R\$ 2,7 bilhões. No entanto, alguma medida equivocada pode ter sido feita, seja ela do ponto administrativo ou contábil, tendo em vista que, anteriormente, entre os anos de 2007 e 2012, a empresa foi superavitária. A empresa tem passado por constantes auditorias, como analisamos no endereço eletrônico da ECT e, até o momento, nada foi declarado no sentido de responder essas indagações.

No entanto, há um elemento que as pautas privatistas pouco ou nada se atêm: o fator social da ECT. A empresa realiza uma série de atividades que dão suporte à realização de importantes eventos nacionais. Analisando o ano de 2018, vamos elencar as maiores operações informadas pelo Relatório de Administração da ECT (exercício financeiro de 2018):

Quadro 2- Grandes operações da ECT em 2018

Programa Nacional do Livro Didático (PNLD)	Distribuição de 151 milhões de livros didáticos, acondicionados em 18 milhões de encomendas, para atender cerca de 140 mil instituições de ensino.
Exame Nacional do Ensino Médio (Enem):	Entrega e coleta das provas do Enem em todo o Brasil para 5.744.516 inscritos em cerca de 12 mil escolas, considerado em 2018 a melhor operação da história.
Exame Nacional do Ensino Médio para Pessoas Privadas de Liberdade (Enem PPL):	Entrega e coleta das provas do Enem em 683 municípios para cerca de 42.400 inscritos.
Exame Nacional de Desempenho de Estudantes (Enade)	Entrega e coleta das provas do Enade em 1.372 municípios, para 550.832 inscritos, totalizando 616.381 provas.
Exame Nacional para Certificação de Competências de Jovens e Adultos (Encceja)	Entrega e coleta das provas do Encceja em 592 municípios, para 4.079.439 inscritos.
Logística de Medicamentos para o Governo de Minas Gerais	Transporte e distribuição de 1542 toneladas de medicamentos e produtos correlatos nos 853 municípios de Minas Gerais.

Fonte: elaborado pelo autor, com base no Relatório da administração dos Correios de 2018 (CORREIOS, 2020).

Em recente artigo, Lima (2018) apresenta a complexidade da operação logística da ECT, com a finalidade de atender as necessidades contratuais com o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), para a entrega dos livros didáticos no estado do Amazonas. Segundo o autor, a ECT é incumbida de distribuir mais de 100 toneladas de livros em apenas cinco meses, atentando para os prazos estabelecidos no contrato assinado com o FNDE. Isso inclui várias viagens de caminhões, balsas, barcos e vans. Um exemplo é a distribuição ao município de Eirunepé (AM) (próximo à divisa com o Acre), distância de cerca de 1.160 km de Manaus. O primeiro modal de transporte usado para o transporte dos livros de São Paulo até Rondônia é o rodoviário; em seguida, uma balsa até Manaus que dura em torno de 4 a 5 dias, dependendo de um fenômeno típico da região Norte conhecido como cheia/vazante dos rios; e de Manaus, em média 30 dias de balsa até o destino final.

O serviço Correios Log é outro importante serviço da ECT, criado em setembro de 2016, substituindo, em partes, o extinto e-Sedex. Em 2017, o

serviço alterou o nome para Correios Log +. A função do Correios Log + é atender os pequenos *e-commerces*, permitindo que essas lojas virtuais mantenham seus estoques de produtos nos armazéns logísticos da ECT, e esta, por sua vez, se responsabiliza por atender os pedidos vendidos; fornecer embalagens para cada encomenda; preparar, expedir e distribuir diretamente para o comprador em todo o território nacional. Para a realização destas operações, a ECT se tornou intermodal, ou seja, realiza operações complexas, utilizando todos os modais de transporte disponíveis de modo articulado. Silva Junior e Olegário (2016) recordam que, no passado, a aviação cumpriu um papel de integração territorial, mas atualmente ela cumpre um papel de integração logística. 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. As linhas aéreas dedicadas aos Correios operam somente em âmbito nacional. O transporte aéreo tem por finalidade executar a transferência de carga entre as regiões do Brasil (Idem). Além disso, a ECT conta atualmente com cinco centros de logística integrada, estando localizados nos municípios do Rio de Janeiro, Cajamar (SP), Brasília, Contagem (MG) e Curitiba (CORREIOS, 2020). É interessante ressaltar que a singapurense Shopee, sendo uma das gigantes do *e-commerce* internacional, opera no Brasil em parceira com a ECT através dos serviços do Sedex (CRUZ, 2021b).

O aumento do *e-commerce* no Brasil²¹ e a real possibilidade de privatização da ECT vêm tornando o país cada vez mais atrativo para os PSLs privados também ofertarem serviços de correios. Como analisado por Cruz (2021a), entre os anos de 2006 e 2016, o número de PSLs que ofertam atividades de correios passou de 204 para 410, um crescimento 100,9%. Um caso que nos chamou a atenção foi o da TNT Express que, em 2016, começou a realizar pequenas entregas expressas utilizando bicicletas nas cidades de São Paulo, Campinas (SP) e Curitiba, assim como faz a ECT na maioria dos

²¹ O faturamento do *e-commerce* vem em ascensão no período 2011-2018, crescendo 184,4%. A Região Sudeste concentra mais da metade das vendas de *e-commerce* no Brasil (56,6%), enquanto as demais Regiões representam 20,5% (Sul), 12,5% (Nordeste), 6,8% (Centro-Oeste) e 3,4% (Norte) no ano de 2018 (WEBSHOPPERS, 2020).

municípios brasileiros (TECNOLOGÍSTICA, 2016). A ausência da ECT ou sua privatização representaria a real possibilidade de grande expansão dos lucros dos grandes operadores logísticos, especialmente os multinacionais, pois estes já contam com o *know how* dos serviços de correios em outras nacionalidades, como os casos do Fedex/TNT Log, UPS e DHL. Seguramente, essas empresas sairiam na frente dos operadores logísticos nacionais no setor de correios, obviamente, em um ambiente hipoteticamente não regulamentado.

Uma leitura da história do capitalismo pós-1929 mostra que movimentos de expansão e retração do Estado nos serviços de utilidade pública aparecem constantemente, não só no Brasil, mas em vários países. Normalmente essas mudanças obedecem a ciclos irregulares (DUMÉNIL & LEVY, 2014), orientados pelo progresso tecnológico e por alterações na estrutura social (hegemonia política e/ou econômica), engrenando o acirramento da luta de classes dos grupos que se sentem infortunados pela existência de serviços públicos contra os defensores e usuários destes. Os déficits financeiros e operacionais das empresas públicas são normalmente os argumentos mais utilizados pelos defensores das privatizações, enquanto a função social da empresa, bem como a qualidade dos empregos dos seus funcionários, são os principais argumentos dos defensores para manter a ECT pública.

Em alguns governos, por exemplo, os de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek, João Goulart, Ditadura Militar (1964-1985), Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, o Estado tornou-se protagonista em diversas ações, buscando ampliar e reforçar grande parte das empresas públicas, inclusive a ECT. Enquanto outros governos, como os casos de Eurico Gaspar Dutra, Jânio Quadros, Fernando Collor, Fernando Henrique Cardoso, Michel Temer e Jair Bolsonaro, aderiram às teses ortodoxas de Economia, buscando diminuir o patrimônio público ou abrir o mercado nacional para o capital estrangeiro, alegando, por exemplo, ineficiência operacional e administrativa das empresas públicas, além da necessidade de austeridade fiscal²² (BIELSCHOWSKY, 2000; CRUZ, 2021a). O economista Ignácio Rangel, que teve a oportunidade de

²² Ricardo Bielschowsky (2000), por exemplo, demonstra em seu trabalho “Pensamento Econômico Brasileiro (1930-1964)” que durante a década de 1950, o discurso que circulava na grande mídia, antes do suicídio de Vargas, era de corrupção sistêmica no Estado, ineficiência administrativa das empresas públicas nacionais, entre outros.

trabalhar com sucessivos governos no Brasil na segunda metade do século XX, percebeu essa dicotomia entre privatistas e estatistas, diagnosticando:

Esses equívocos os cometem todos – direitistas e esquerdistas, privatistas e estatistas. Invariavelmente, depois de cada batalha, os privatistas parecem haver ganho a parada, visto como o o Estado é obrigado a abrir mão de certas atividades. Entretanto, num segundo momento – mais questão de conceito que de cronologia – o corpo social acaba por forçar o Estado a assumir novas responsabilidades. Acontece que o sistema econômico é um organismo, que não pode operar senão quando todos os seus órgãos estão ativos, e nem sempre a empresa privada toma interesse por todas as atividades essenciais. Ao contrário, ela toma interesse por certas atividades e exige que o seu Estado cuide das outras (RANGEL, 1984, p.417).

No dia 20 de abril de 2021, a Câmara dos Deputados aprovou a urgência de um projeto de lei, de autoria do Executivo, que abriu caminho para a privatização dos Correios. Foram 280 votos a favor e 165 contrários²³. No entanto, o relator da proposta de privatização, o deputado Gil Cutrim²⁴ (Republicanos), afirmou que “tem pressa em apresentar o relatório, embora a Câmara tenha aprovado um requerimento de urgência da tramitação do texto nesta semana” (CNN, 2021). Para o deputado:

[...] A gente não pode deixar quase 100 mil funcionários desamparados, ainda mais na pandemia. A gente não está com pressa para apresentar (o relatório). Não vamos fazer nada de forma açodada, de forma que machuque a história dos Correios (CNN, 2021).

Atualmente, os Correios têm pouco mais de 6,3 mil agências próprias em todo o país, além de 4,3 mil comunitárias, 1 mil franqueadas e 127 permissionárias. A empresa entrega, mensalmente, cerca de meio bilhão de objetos postais, dentre eles, 25 milhões de encomendas. São mais de 25 mil veículos, 1.500 linhas terrestres e 11 linhas aéreas que circulam pelo país de norte a sul (CORREIOS, 2020). Seus cerca de 106 mil empregados estão espalhados em mais de 12 mil unidades entre agências e centros de distribuição,

²³ De acordo com o Jornal O Globo, “No fim de fevereiro, o presidente Jair Bolsonaro foi pessoalmente ao Congresso entregar o texto para desestatização da estatal – em uma tentativa de sinalizar que o governo segue comprometido com a agenda de privatizações” (GLOBO, 2021). O link de toda a matéria pode ser acessado em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2021/04/20/camara-aprova-urgencia-de-projeto-do-governo-que-abre-caminho-para-privatizar-os-correios.ghtml>. Acesso dia 23 de abril de 2021.

²⁴ O parlamentar expulso do PDT em 2020 e se filiou aos Republicanos, partido do “centrão”. Cutrim apoiou a votação da Reforma da Previdência, contrariando seu antigo partido.

tratamento e logística. Em nosso entendimento, a discussão sobre a privatização da ECT é algo que deve ser realizado na esfera pública, respaldada por diversos estudos de cunho econômico e social, pois a privatização orientada por simpatias ideológicas – como a que tem sido discutida pelo governo de Jair Bolsonaro – certamente produzirá impactos econômicos e sociais indesejados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Falar no papel da ECT para a realização de serviços logísticos no país é algo muito complexo, pois a configuração da democracia brasileira, com seus acertos e erros, permite a alternância a cada quatro anos de grupos políticos orientados por diretrizes político-econômicas das mais diversas. Isso possibilita que o grupo político sucessor não só abandone os feitos do predecessor, mas também possa destruir os esforços de sucessivas gerações para o fortalecimento de determinadas instituições e serviços de utilidade pública com apenas algumas assinaturas. Na mesma linha de raciocínio estão os serviços logísticos públicos, pois podem ser fortalecidos ou enfraquecidos de acordo com a visão sobre o papel do Estado e das empresas públicas que for predominante pelo grupo que ocupar o poder no país. Aliás, o Brasil conta com um quadro bastante heterogêneo de concepções sobre o papel e a função dos mesmos²⁵.

A crise econômica de 2015, somada a alguns anos de balanços contábeis deficitários, fizeram renascer com grande força a proposta sobre a privatização da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), alicerçada por análises econômicas ortodoxas que também ganharam muitos adeptos no cenário político nacional após as eleições de 2014. No entanto, apesar de a ECT ter a necessidade de gerar receitas superavitárias, ela também tem um importantíssimo papel social para o povo brasileiro. Papel este que dificilmente conseguirá ser preenchido de forma imediata com a sua extinção como empresa pública. Trata-se de um debate que necessita de uma variedade de estudos sobre a viabilidade desta proposta, pois os resultados podem ser altamente excludentes e provedores de mais desigualdades sociais no território brasileiro.

²⁵ Sobre este assunto, Belluzzo (2009, p. 107) afirma que “enquanto a direita toma a iniciativa das reformas, destinadas a demolir os obstáculos que ainda se opõe ao livre desenvolvimento das forças de mercado, a esquerda parece condenada a defender as posições já conquistadas”.

REFERÊNCIAS

- ABOL. **Definição de Operador Logístico**. Disponível em: <http://abolbrasil.org.br/conteudo/20>. Acesso em: 23 de junho de 2019.
- BBC BRASIL. **Por que privatização dos Correios promete ser a mais difícil do governo Bolsonaro**. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-51389821>. Acesso em: 24 de março de 2020.
- BELLUZZO, L. G. **O capital e suas metamorfoses**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.
- BELLUZZO, L. G. **Os antecedentes da tormenta**: origens da crise global. Campinas-SP/São Paulo: Ed^a. FACAMP/Ed^a. UNESP, 1^a Edição, 2009.
- BIELSCHOWSKY, R. **Pensamento econômico brasileiro**: ciclo ideológico do desenvolvimentismo. 5^a Ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.
- CNN. **Relator da privatização dos Correios diz que não tem pressa**. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/2021/04/23/relator-da-privatizacao-dos-correios-diz-que-nao-tem-pressa>. Acesso em: 23 de abril de 2021.
- CORREIOS. **Relatório de administração de 2018**. Disponível em: <https://www.correios.com.br/aceso-a-informacao/institucional/publicacoes/relatorios/relatorios-de-administracao/pdf/RelatoriodeAdministraoExercicio2018.pdf>. Acesso em: 23 de março de 2020.
- CRUZ, W. L. M. **A expansão dos Prestadores de Serviços Logísticos (PSLs) no Brasil nas duas primeiras décadas do século XXI**: agentes, processos e tendências. Tese de Doutorado em Geografia. Florianópolis (SC): UFSC/CFH/GCN, 2021. 319 p. (a)
- CRUZ, W. L. M. Crescimento do *e-commerce* no Brasil: desenvolvimento, serviços logísticos e o impulso da pandemia de Covid-19. In: **Geotextos**. Vol. 17, n^o 1, p. 67-88, 2021. (b)
- DIAS, L. C. D. Hierarquia das cidades e integração do mercado nacional: configuração da rede urbana brasileira entre 1940 e 1960. In: **Revista Grifos**. Chapecó (SC): Argos, 2007a. p.15-32.
- DIAS, L. C. D. O correspondente bancário como estratégia de reorganização de redes bancárias e financeiras no Brasil. In: **GEOUSP (USP)**, v. 21, 2017. p. 384-396.
- DUMÉNIL, G; LEVY, D. **A crise do neoliberalismo**. Trad. Paulo César Castanheira. 1^a Ed. São Paulo: Boitempo, 2014.

GLOBO. Câmara aprova urgência de projeto que abre caminho para privatizar os Correios. Disponível em:

<https://g1.globo.com/politica/noticia/2021/04/20/camara-aprova-urgencia-de-projeto-do-governo-que-abre-caminho-para-privatizar-os-correios.ghtml>.

Acesso em: 23 de abril de 2021.

GLOBO. (2017) A privatização dos Correios está sendo estudada 'com muito cuidado', diz Meirelles. Disponível em:

<https://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/privatizacao-dos-correios-esta-sendo-estudada-com-muito-cuidado-diz-meirelles.ghtml>. Acesso dia 23 de março de 2020.

LIMA, A. J. N. A logística do livro didático no Amazonas. In: **Revista técnico-científica dos Correios**. Brasília/DF: vol. 03, jul-dez, 2018, p. 70-78.

PINHEIRO, A. C. (Org.) **A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública**. Brasília: BNDES, 2000.

RANGEL, I. (1957) A dualidade básica da economia brasileira. In: **Obras Reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. Vol.1 e 2.

RANGEL, I. (1984) Economia brasileira contemporânea. In: **Obras Reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. Vol.1 e 2.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SELINGARD-SAMPAIO, S. **Indústria e território em São Paulo: a estruturação do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista (1950-2005)**. Campinas-SP: Editora Alínea, 2009.

SILVA JÚNIOR, R. F; OLEGÁRIO, P.T. Da lenta circulação postal no “Arquipélago Brasil” à integração logística do território: o papel estratégico dos Correios na geopolítica e na integração do território. In: **Boletim Campineiro de Geografia**. Vol 6., nº1, 2016. p.45-66.

SILVEIRA, M. R. **Estradas de Ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas**. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

TECNOLOGISTICA. **As vantagens de terceirizar a logística: lista dos principais operadores do país**. Ano XXI, nº244, maio-junho, 2016.a

TEIXEIRA, T. G. O sistema postal brasileiro em transformações: propostas e mudanças na regulação do mercado e na reestruturação do modelo organizacional da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (1994-2011). In: **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, nov./dez., 2014, p. 1356-1380.

VENCESLAU, I. **Correios, logística e uso do território**: os serviços de encomenda expressa no Brasil. Dissertação (mestrado em Geografia Humana). São Paulo: Universidade de São Paulo, FFLCH, 2017. 250 p.

WOOD, E. M. **O império do capital**. Trad. Paulo C. Castanheira. 1^a Ed. São Paulo: Boitempo, 2014.

Recebido em 15 de Outubro de 2021
Aceito em 29 de Novembro de 2021