Logística postal e uso do território no sul da Bahia

Igor Venceslau

igorvenceslau@yahoo.com.br

Resumo

Este artigo tem o objetivo de revelar as lógicas de uso do território pelos Correios no sul da Bahia. Para tanto, traz uma discussão sobre o espaço geográfico na atualidade e a importância da logística, para em seguida buscar na história postal brasileira e em dados atualizados indícios para considerar o correio não apenas como um serviço de comunicação, mas principalmente de logística postal. Fundamentada num sistema de conceitos elaborados por Milton Santos e sua escola, a pesquisa analisou dados sobre prazos, sistemas de movimento utilizados, caminhos percorridos pela carga postal e os serviços diferenciados, junto a órgãos oficiais da empresa. Os resultados apontaram para uma fragmentação do território e a imposição de temporalidades alheias ao lugar, bem como para as contradições da velocidade e da fluidez territorial na logística postal.

* * *

PALAVRAS-CHAVE: Correios; uso do território; logística; fluidez territorial.

Introdução

O estudo dos serviços postais não recebeu a devida atenção dos geógrafos. Longe do esgotamento, o tema abre uma agenda de pesquisa que pode comportar diferentes abordagens e contemplar teorias as mais diversas. Um estudo publicado por Reguera (2007), a despeito de seu convidativo título "*La lucha postal por el territorio*", trata de filatelia e geopolítica, não cobrindo a lacuna que existe em compreender as lógicas de uso do território pelo correio. No Brasil, o trabalho de Gertel (1991) é uma referência para o estudo do correio pela Geografia, mas está a exigir uma atualização, passadas mais de duas décadas de sua publicação. Também o correio brasileiro passou por profundas alterações no final do século XX e neste início do século XXI, não apenas quantitativas — no que tange à densidade dos fluxos e volume de operações — mas, sobretudo, qualitativas — a transformação de um serviço de comunicação em um grande operador logístico.

Estudar o correio na atualidade pode parecer, à primeira vista, algo desnecessário. Isso porque muito se especulou que, com o advento da *internet* e a utilização do correio eletrônico (*e-mail*), os serviços postais cairiam em desuso. No entanto, o que se verifica hoje chega a ser irônico: o crescimento exponencial do chamado *e-commerce*[1] (CASTELLS, 2010, p.192) acaba por impulsionar os serviços postais, uma vez que as transações virtuais de comércio não prescindem da distribuição física dos objetos; ao contrário, complexifica a rede postal, exige prazos mais rígidos e maior racionalidade no uso do território para garantir o sucesso de uma operação que distribuiu quase nove bilhões de objetos em 2011[2] (CORREIOS, 2012c), o novo recorde da atividade no Brasil.

A pesquisa que ora apresentamos apenas tangencia a temática. No entanto, é fruto de um esforço que visa paulatinamente suprir a carência nos estudos sobre o correio e contribuir para a compreensão da complexidade e importância do espaço geográfico na atualidade. Aqui, o nosso objetivo é desvelar as lógicas de uso do território pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos no sul do estado da Bahia. Desta maneira, insere-se num projeto maior, aquele cujo intuito é o de compreender o Brasil a partir de seu território (SANTOS e SILVEIRA, 2011), revelando tanto as estratégias dos atores — hegemônicos ou não — quanto o território como um recurso ou até mesmo um constrangimento às atividades e objetivos engendrados pela racionalidade dominante.

Procedemos com uma análise que possui como referencial

1 Comércio eletrônico.

2 Objetos totais, considerando aqueles postados por empresas de *e-commerce* ou não.

teórico-metodológico um sistema de conceitos elaborados por Milton Santos e sua escola, que compõem o método geográfico. Nosso tratamento privilegia, portanto, a compreensão da totalidade; o movimento globalizatório e suas repercussões no lugar; a dialética entre o rápido e o lento, o fluido e o viscoso, o externo e o interno; a inseparável união tempo-espaço; a história como um dado imprescindível para o entendimento da atualidade do mundo.

Após a revisão bibliográfica das categorias e conceitos fundamentais da pesquisa e o resgate da história postal brasileira, os dados coletados e procedimentos adotados consistiram de: delimitação da área de estudo; levantamento dos prazos mínimos oferecidos às cidades pelo correio; discriminação dos sistemas de movimento privilegiados no encaminhamento da carga postal; mapeamento do fluxo postal (caminhos percorridos pela carga postal) e identificação dos centros nodais; levantamento dos serviços postais diferenciados e sua distribuição no território; compilação de dados e confecção de mapas temáticos; visita a unidades operacionais de logística postal. Os dados foram adquiridos junto à Gerência de Operações da Diretoria Regional da Bahia — GEOPE/DR/BA e Coordenadoria de Atividades Externas da Região de Vendas do Sul da Bahia — CAE/REVEN 03/DR/BA, além de busca no Simulador de Prazos e Preços[3] e outras páginas do *site* da empresa[4]. Os mapas foram confeccionados com auxílio do *software* Arcgis 9.3, com bases cartográficas adquiridas junto à Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia e ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Na primeira parte deste artigo apresentamos uma breve discussão sobre o espaço geográfico na atualidade, conceituando-o e destacando algumas de suas características principais. Em seguida, debatemos a importância da logística como uma nova racionalidade do espaço. É a partir de então que trazemos à tona a história postal brasileira para qualificar o correio como um operador logístico. Em seguida, apresentamos e discutimos o resultado da pesquisa para, nas considerações finais, propor outros elementos para a pesquisa e debate. O mapa apresentado não pretende substituir a análise, mas permitir que o leitor possa também tirar dele, porventura, outras conclusões que não nos atentamos.

O espaço geográfico na atualidade

Partimos do entendimento do espaço como "um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não

3 Disponível em: http://www.correios.com.br/encomendas/prazo/default.cfm

4 http://www.correios.com.br.

considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá" (SANTOS, 2012, p.63). Esta definição rompe com uma concepção dicotômica do objeto da Geografia e o considera na relação dialética entre materialidade e ação, num todo sistêmico que valoriza as heranças do passado (história) e as contradições da sociedade. É um espaço instância social, condicionado e condicionante das demais instâncias — mormente o político, o econômico e o ideológico (SANTOS, 2008a). Assim, o *status* ontológico do espaço é assegurado, aparecendo agora não mais como um palco, mas verdadeiramente um ator social.

Ocorre que este mesmo espaço, um híbrido, precisa ser qualificado, porquanto se diferencia no tempo e na diversidade dos lugares. A técnica é um dado de diferenciação espacial que sempre acompanhou a sociedade em seu trabalho de transformar uma primeira natureza (natureza natural) em uma segunda natureza (natureza humanizada ou cultural). É a técnica, portanto, e sua incorporação maior ou menor no território, que diferenciou as sociedades e o próprio espaço geográfico ao longo do tempo.

O meio técnico-científico-informacional — criado sobretudo no pós-guerra, é marcado pela conjunção de técnica, ciência e informação, sem os quais o espaço não pode funcionar com o grau de racionalidade e artificialização identificados hoje. Confere às sociedades o potencial de controle teleguiado dos territórios e o conhecimento do planeta como um todo. No Brasil, evidencia-se como uma área contínua na Região Concentrada[5] e apenas como manchas e pontos em outras regiões (SANTOS e SILVEIRA, 2011).

Existem regiões dotadas de um grau superior de ciência, técnica e informação adicionados ao território. Neste novo meio geográfico, a informação adquire um papel central, já que agora "é o grande regedor das ações que definem as novas realidades espaciais" (SANTOS, 2012, p.285), substituindo o papel que tinha a energia no passado, desenhando e regulando os fluxos (DIAS, 1995, p.103). Juntos, técnica, ciência e informação "estão na base mesma de todas as formas de utilização e funcionamento do espaço" (SANTOS, 2008b, p.48). O meio técnico-científico-informacional é tanto a nova cara do espaço e do tempo (SANTOS, 2008b, p.41) como a aparência geográfica da globalização (SANTOS, 2012, p.239).

Agora que o globo passa a adquirir verdadeiramente sua significação histórica (IANNI, 2010), a globalização, entendida como "ápice do processo de

5 Conceito proposto por Santos e Ribeiro (1979) que compreende os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de algumas porções de Mato Grosso do Sul e Goiás.

internacionalização do mundo capitalista" (SANTOS, 2011, p.23), acarreta a mundialização do espaço geográfico, tendo como características principais: a constituição do meio técnico-científico-informacional; a aceleração de todas as formas de circulação; o recorte horizontal e vertical dos territórios; o papel da organização e dos processos de regulação na constituição das regiões; entre outros (SANTOS, 2008b).

Aqui, cumpre-nos destacar que a aceleração contemporânea acaba por impor novos ritmos aos deslocamentos das ideias e dos corpos (SANTOS, 2008b, p.28), sem a qual a competitividade, a ação de governos e empresas e os progressos técnicos não seriam possíveis (SANTOS, 1994, p.18). Com Harvey (2011a, p.219), dizemos que a história do capitalismo é a história mesma da aceleração do ritmo da vida e a busca por vencer as barreiras espaciais. De tal maneira que, sempre que uma nova velocidade é possível, mudam a hierarquia dos lugares e a capacidade de ação dos atores (SILVEIRA, 2009, p.131).

Mas os atores não são dotados das mesmas condições de uso do território. São, de fato, as grandes empresas multinacionais, as instituições supranacionais, os Estados e as grandes firmas nacionais que podem utilizar de maneira plena o território para seus fins (SANTOS, 2012, p.137). Uma vez que é o seu uso e não o território em si que nos interessa discutir (SANTOS e SILVEIRA, 2011), é mister compreender "como, onde, por quem, por quê, para quê o território é usado" (SILVEIRA, 2009, p.130).

O território é usado como recurso pelos atores hegemônicos, cada empresa usando o território para seus próprios fins (SANTOS, 2011, p.85). Como o uso do território não é o mesmo para as diversas firmas, instala-se um verdadeiro *frenesi* em busca da fluidez do território, que "manda baixar fronteiras, melhorar os transportes e comunicações, eliminar os obstáculos à circulação" (SANTOS, 1994, p.18). É uma fluidez indispensável às atividades hegemônicas, mas que, às vezes, não passa de uma fluidez virtual, uma condição, já que a ação da sociedade é que a converte numa fluidez real. A contradição se verifica justamente porque, mesmo com as atuais condições de fluidez, "apenas alguns agentes têm a possibilidade de utilizá-la, tornando-se, desse modo, os detentores efetivos da velocidade" (SANTOS, 2011, p.83).

As verticalidades, por sua vez, são um conjunto de pontos que formam um espaço de fluxos a serviço de atores hegemônicos, quase sempre distantes (SANTOS 2008b; 2011; 2012). Elas transportam uma racionalidade superior, criam interdependências hierárquicas e um cotidiano obediente. De fato, "a tendência atual é que os lugares se unam verticalmente e tudo é feito para isso, em toda

parte" (SANTOS, 2006, p.19).

A racionalidade é outro dado do espaço geográfico na atualidade que não pode ser desconsiderado, se nossa meta é o entendimento de seu movimento dialético imbuído de contradições. Estamos antes falando das ações que sobre o espaço se realizam, "movidas por uma racionalidade conforme aos fins ou aos meios, obedientes à razão do instrumento, à razão formalizada, ação deliberada por outros, informada por outros" (SANTOS, 2008b, p.87). Essa racionalidade indispensável aos atores hegemônicos revela-se principalmente na intencionalidade da escolha dos objetos e sua localização, seletividade que é ainda mais notável num meio técnico-científico-informacional.

Assim, como "o tempo é determinado pelo espaço" (SANTOS, 1994, p.21), conformam-se temporalidades hegemônicas e não hegemônicas, derivadas dos usos diversos do próprio território. Podemos mesmo falar em tempos rápidos e tempos lentos, que se combinam diferentemente em cada lugar. No entanto, o tempo rápido, tão proclamado e buscado neste período de globalização, não abrange o território nem a sociedade como um todo (SANTOS, 2012, p.267).

Logística: a nova racionalidade do espaço

A logística, que surge como estratégia militar, ganha novos contornos na atualidade. As características do espaço geográfico no atual período histórico tanto possibilitam que a logística seja aplicada ao meio corporativo como a coloca numa posição de destaque — uma atividade hoje tornada indispensável como diferencial competitivo. Ainda que evitando os exageros dos arautos da Administração que já elegeram a logística como a mais importante dentre todas as preocupações de uma empresa, não podemos desmerecer sua importância e o imperativo que hoje circunda o Estado e as firmas. Afirmamos com Bertha Becker (2010, p.290) que se trata mesmo de uma "nova racionalidade capaz de explicar a simultaneidade da desordem/ordem, da globalização/fragmentação".

Falar em logística é mais uma vez destacar o caráter sistêmico do espaço, seja pela unicidade funcional dos objetos criados, seja pelas ações já forjadas para fins pré-determinados. De fato, não estamos inserindo nada de novo além dos atributos que já vêm sendo declarados como a marca deste período. A aceleração contemporânea, com toda sua força, impulsiona o progresso técnico na busca por uma velocidade ainda maior, exigindo mais racionalidade. A energia de todo este processo não é outra senão a informação, hoje de tão valiosa se torna ainda mais corporativa e confidencial. E a mais-valia global é o motor único de transformações que não são alheias ao avanço e às mudanças do capitalismo:

> A *aceleração* do tempo de giro na produção envolve acelerações paralelas na troca e no consumo. *Sistemas* aperfeiçoados de comunicação e de fluxo de *informações*, associados com *racionalizações* nas *técnicas* de distribuição (empacotamento, controle de estoques, conteneirização, retorno do mercado, etc.), possibilitaram a circulação de mercadorias no mercado a uma *velocidade* maior (HARVEY, 2011a, p.257, grifo nosso)

A superação das barreiras espaciais, sempre buscada pela humanidade, hoje ainda mais se acentua, e o espaço ganha novos impulsos à fluidez. O que se quer, mesmo, não é colocar tudo à disposição de todos os lugares a todo o tempo. Sob uma acumulação flexível, busca-se uma racionalidade tal que permita a maximização do lucro por meio da redução dos estoques e o encontro do produto correto com a hora marcada — no lugar certo. "É dessa forma que as noções de *just in time* e de *just in place*, indispensáveis a um desempenho exitoso, deixam de ser um projeto e se tornam atuantes" (SANTOS, 2012, p.297). Ora, já não podemos falar em espaço sem o tempo (se é que já o pudemos algum dia), e vice-versa, de tal modo que momento e lugar certos são praticamente sinônimos. É assim que a diferenciação espacial ainda mais se agrava sob a globalização e os imperativos da competitividade e da fluidez territorial são assumidos pela logística.

O que estamos considerando por logística não corresponde exatamente às quatro revoluções logísticas de Ake Anderson (1986). A logística empresarial, que aqui nos interessa, seria um dado do período técnico-científico-informacional e, portanto, do pós-guerra. A periodização de Anderson pode facilmente corresponder ao que convencionamos chamar de revoluções nos transportes e nas comunicações. Muitas são, hoje, as conceituações encontradas para um termo tão polissêmico, mas o *Council of Logistics Management* nos traz talvez a mais usual:

> é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, bem como os serviços de informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor (NOVAES, 2007, p.35)

A despeito de sua clareza, é necessário um esforço para traduzir o conceito de logística em termos mais propriamente geográficos. O que buscamos seria algo que pudesse dar conta das categorias e conceitos tão caros à Geografia, ao mesmo tempo em que fosse operacional. Já há algum tempo Castillo (2007; 2011) vem propondo uma conceituação que considera as competências materiais, normativas e

operacionais, que julgamos aqui ser a mais adequada:

> o conjunto de competências materiais (infraestruturas e equipamentos relacionados ao transporte, ao armazenamento, à distribuição, à montagem de produtos industriais, aos recintos alfandegários, etc.), normativas (contratos de concessão, regimes fiscais, leis locais de tráfego, pedágios, regulações locais para carga e descarga, etc.) e operacionais (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou por operadores logísticos) que, reunidos em um subespaço, conferem fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos. Trata-se da versão atual da circulação corporativa (CASTILLO, 2011, pp.339-340)

Correios: da comunicação à logística

No Brasil, a atividade postal passa por significativas mudanças quantitativas e, principalmente, qualitativas, que aqui vamos nomear como um processo de transformação de um serviço de comunicação em logística. Como as bases que hoje permitem ao correio agir como um operador logístico se assentam sobre a estrutura e o *know-how*[6] de uma empresa de comunicação, nos interessa resgatar a história postal brasileira desde os seus primórdios, não no intuito de contemplar todas as suas nuanças geográficas, mas de destacar alguns pontos principais.

Como a carta escrita por Pero Vaz de Caminha por ocasião da conquista por portugueses de terras americanas é considerada a primeira correspondência oficial do Brasil, a história postal brasileira se confunde com a própria história do país. Foi somente quase dois séculos depois, contudo, que a atividade postal regular foi instituída no Brasil, quando em 1663 se originaram os correios-mores (ROSÁRIO, 1993). As cidades brasileiras no período colonial apresentavam fraca integração entre si; a característica mesma da rede urbana como arquipélago, típica da colonização engendrada por Portugal com vistas à exploração de matérias-primas, praticamente não permitia uma presença mais significativa dos serviços postais interurbanos na colônia. Santos e Silveira (2011, p.34) destacam que "a inexistência de transportes interiores rápidos era responsável por um isolamento quebrado apenas pelos transportes marítimos". Essa constatação não foge à regra quando falamos das atividades de correio à época, uma vez que somente em 1773 foi estabelecida a primeira comunicação postal terrestre do país, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro (CORREIOS, 2012b). Foram necessários mais vinte e cinco anos para que os correios terrestres fossem organizados e uma ligação postal marítima regular entre o Rio de Janeiro e Lisboa fosse estabelecida. A interiorização da

6 Conjunto de conhecimentos técnicos, culturais e administrativos.

oferta de serviços postais, com a criação da agência de Campos dos Goytacazes (RJ), e o estabelecimento do porte das correspondências com base no peso e na distância percorrida para a entrega foram outros avanços significativos.

Com a chegada da família real ao Brasil, em 1808, alterações importantes marcam as atividades de correio (POUPARD, 1979), com destaque para a inauguração de uma ligação direta entre o Rio de Janeiro e Londres, em substituição à antiga mediação européia efetuada pela metrópole lusitana. No período imperial que se segue, a adoção da entrega domiciliar de correspondências e, principalmente, a instalação do telégrafo elétrico dão início a um novo período nos serviços postais do país, marcado pelo uso de técnicas mais acuradas nos transportes e nas comunicações.

Foi no século XX, contudo, que as transformações foram ainda mais notáveis. O uso generalizado do telégrafo garante maior celeridade nas comunicações, enquanto o transporte aéreo de malas postais, realizado a partir de 1921, reduz consideravelmente o tempo gasto para a entrega de correspondências (CORREIOS, 2012b). O Correio Aéreo Militar passa a garantir que as remessas possam chegar a lugares antes inatingíveis do território brasileiro e os serviços postais passam à responsabilidade do Departamento de Correios e Telégrafos — DCT, criado em 1931 e vinculado ao Ministério de Viação e Obras Públicas. Em 1969, sob o regime militar, o DCT é extinto e em seu lugar foi criada a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos — EBCT, ECT ou, simplesmente, Correios, vinculada ao Ministério das Comunicações, vigente até os dias atuais. A partir da criação da ECT, o objeto postal é transformado em mercadoria e o tratamento empresarial dado ao correio o consagra como "mais um elemento dinamizador da produção do país" (GERTEL, 1991, p.117).

No Brasil, os serviços postais são monopólio da União que, por sua vez, o executa por meio da ECT, conforme decreto-lei nº 509/1969 (que transformou o DCT em ECT) e a Lei 6538/78 (Lei Postal). A própria Constituição de 1988 assegura, no art.21, que compete à União manter o serviço postal e o correio aéreo nacional, posição que o Superior Tribunal Federal (STF) manteve em decisão recente (2009). É assim que falar em correio ou serviços postais ou mesmo logística postal é, no Brasil, sinônimo de ECT ou Correios.

Sob uma lógica de mercado, os Correios lançam em 1982, de forma inédita no país, um serviço expresso (CORREIOS, 2012a) que se assemelhava ao que já vinha sendo realizado em outros países, como nos Estados Unidos. O Serviço de Encomenda Expressa Nacional — SEDEX — foi oferecido inicialmente nas principais cidades do país para remessas de até 5 kg e entrega em domicílio com o

prazo máximo de 24h. Somente nos cinco primeiros anos o número de encomendas sai de pouco mais de 72 mil unidades para alcançar a cifra de 18,5 milhões de encomendas e a postagem de até 20 kg. Em 1998 foram 70 milhões de objetos expressos circulando no país (CORREIOS, 2012a). No século XXI, o SEDEX conheceu novas modalidades, ainda mais rápidas. Ainda no ano 2000 foi lançado o e-SEDEX, modalidade exclusiva voltada para o *e-commerce* e, no ano seguinte, o SEDEX 10, que garante a entrega até as 10 horas da manhã do dia útil seguinte à postagem. Em 2004 são lançadas as variantes SEDEX Mundi, para remessas expressas internacionais, e SEDEX Hoje, para entregas no mesmo dia da postagem, este último ainda mais emblemático da velocidade buscada pelos Correios. Ainda no mesmo ano têm início as operações do Disk Coleta, uma modalidade que desobriga muitos usuários do serviço postal expresso de se deslocarem até uma agência de postagem. Além de todas as mudanças qualitativas, o correio brasileiro experimenta um aumento exponencial no número de objetos expressos, que já dobrou somente na primeira década do século XXI, saindo de 86 milhões em 2000 para finalizar 2012 com um novo recorde de 171,98 milhões de remessas (CORREIOS, 2012a).

Já há muito o setor de encomendas ultrapassou as convencionais cartas nos Correios. No relatório de 2011 (CORREIOS, 2011), as encomendas expressas e não expressas foram responsáveis, somadas, por mais de 34%[7] do faturamento, garantindo o primeiro lugar dentre os diversos serviços da empresa. O serviço de Franqueamento Autorizado de Cartas (FAC), que aparece isoladamente como o mais rentável nos últimos anos, corresponde majoritariamente às faturas e cobranças bancárias enviadas para os clientes; este é um serviço que ameaça desaparecer, uma vez que o pagamento e/ou aquisição de códigos de barras por meios eletrônicos (portanto sem intermediação do correio) é uma tendência mundial.

Não queremos com isso dizer que a comunicação vai desaparecer como uma função do correio, apesar de já vivenciarmos sinais de sua redução relativa no peso dos serviços postais. Tampouco negligenciamos o fato de, historicamente, para cumprir sua função como meio de comunicação, o correio desempenhou também funções que hoje estão ligadas à logística, como armazenamento e distribuição. Mas o caráter que a atividade vem tomando é outro, lado a lado com a superação anual do recorde no número de objetos totais distribuídos. Foram 6 bilhões no fim do

7 Somados os valores dos serviços SEDEX, PAC e entrega de livros (FNDE). Não estamos considerando os contratos de postagem, pois não especificam o percentual referente às encomendas e cartas/outros serviços nestes. Com os contratos a cifra de encomendas seria ainda maior. As cartas convencionais corresponderiam à receita de selo estampado.

século XX (SANTOS e SILVEIRA, p.240) e, neste ínterim, os Correios conheceram um aumento de 50%, alcançando praticamente 9 bilhões em 2011 (CORREIOS, 2012c). Ora, com uma capilaridade que alcança todos os municípios do país, somando quase dez mil unidades operacionais responsáveis pela coleta, armazenamento, tratamento, encaminhamento e distribuição de 36 milhões de objetos/dia (principalmente encomendas), não temos outro termo que melhor caracteriza os Correios hoje senão como um (grande) operador logístico.

O operador logístico, segundo a Associação Brasileira de Movimentação e Logística é

> o fornecedor de serviços logísticos especializado em gerenciar todas as atividades logísticas ou parte delas nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor ao produto dos mesmos, e que tenha competência para, no mínimo, prestar simultaneamente serviços nas três atividades consideradas básicas: controle de estoque, armazenagem e gestão de transporte (NOVAES, 2007, p.282)

Não estamos sozinhos nesta abordagem. Comentando a expansão do comércio eletrônico e o surgimento de novos operadores voltados exclusivamente para a distribuição de produtos adquiridos na *Internet*, Novaes (2007, p.103) destaca a importância dos Correios, inclusive por sua capilaridade em território nacional. Uma vez que a moderna logística procura incorporar, entre outros: "*prazos* previamente acertados e cumpridos integralmente (...), *integração* efetiva e estreita com fornecedores e clientes (...), busca de otimização global e *racionalização* dos processos" (NOVAES, 2007, p.37, grifo nosso), é também dos serviços postais que estamos falando, agora, mais do que antes, um serviço de logística postal. Sendo assim, é de uso do território e de espaço-tempo que se trata, exigindo uma análise geográfica da problemática.

A informação também é de suma importância para as atividades dos Correios, principalmente agora que o rastreamento de objetos é tornado indispensável para o sucesso das operações postais. Disponível para todas as modalidades expressas e algumas não expressas, o serviço de rastreamento de objetos assegura o cumprimento de prazos rígidos e o acompanhamento do *status* da remessa, tanto pelo remetente como pelo destinatário.

O uso do território pelos Correios no sul da Bahia

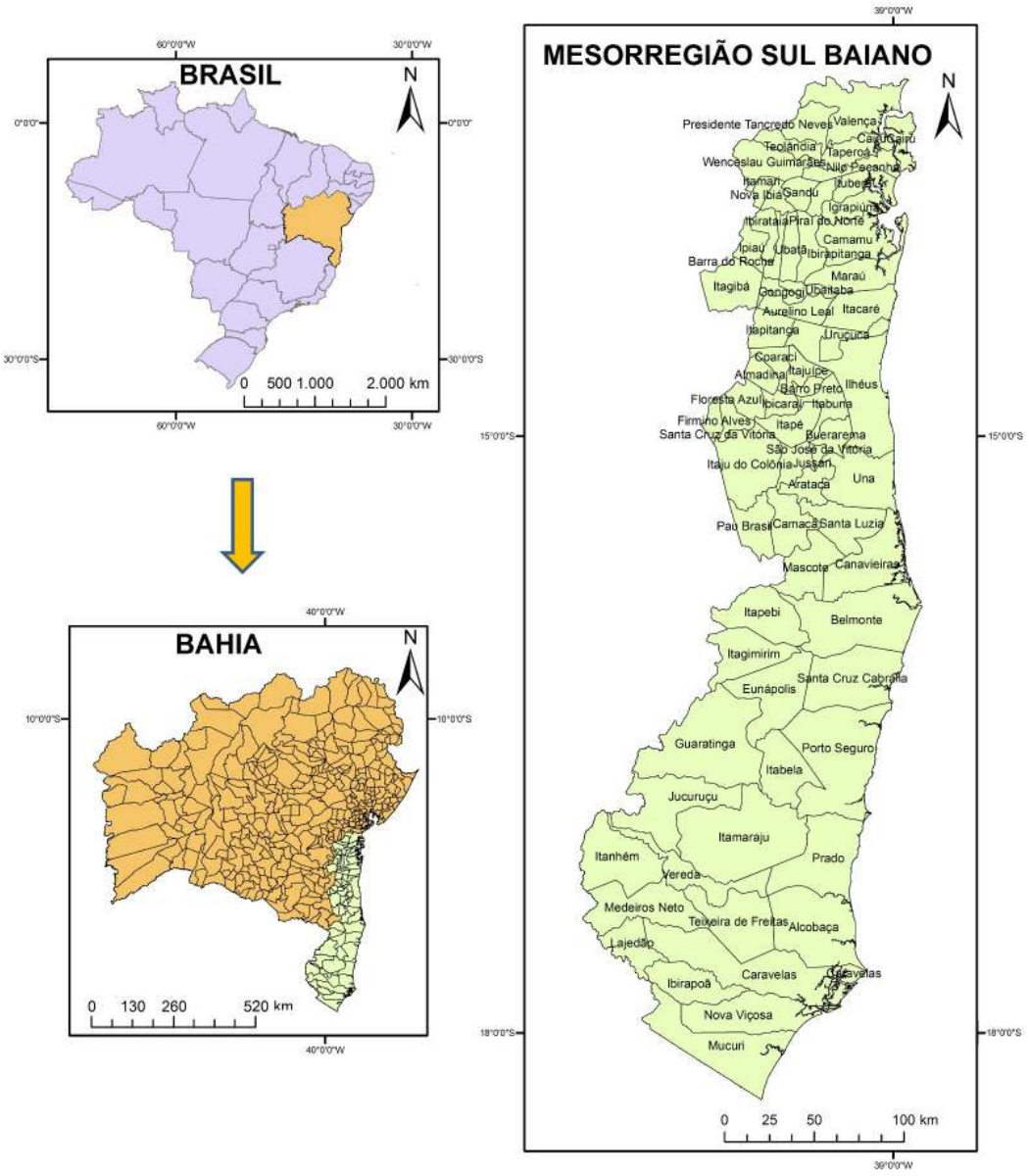
O recorte espacial deste estudo compreende os setenta municípios da

Mesorregião Sul Baiano[8] (Figura 1). A escolha desse limite regional considerou a diversidade de funções e situações urbanas das cidades, no intuito de apreender como essas diferenças influenciariam no uso do território pelos Correios e/ou seriam reforçadas. São cidades antigas, como Ilhéus, ou novas, como Jussari; centros industriais e cidades decadentes da lavoura cacaueira; cidades turísticas, como Itacaré; comerciais, a exemplo de Itabuna; providas de aeroporto, Porto Seguro e Ilhéus; próximas a Salvador ou distantes mais de 800 km da capital. Ao todo foram estudadas setenta e quatro localidades, sendo as setenta sedes de municípios (oficialmente a cidade no Brasil) e mais quatro vilas. As vilas foram consideradas porque dispõem de agência postal própria[9], garantindo o mesmo *status* de cidade na logística postal. São elas: Itabatan (município de Mucuri), Posto da Mata (Nova Viçosa), Trancoso e Arraial D'Ajuda (Porto Seguro). Estas últimas são centros turísticos de renome internacional, enquanto as primeiras abrigam duas das três grandes indústrias de papel e celulose do extremo sul da Bahia.

8 Esta é uma regionalização do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que corresponde às microrregiões de Valença, Ilhéus-Itabuna e Porto Seguro. Difere daquela realizada pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), que considera como Litoral Sul praticamente os municípios pertencentes à microrregião Ilhéus-Itabuna, com algumas alterações. Também diferente é o extinto Grande Sul da Bahia, região de planejamento e ação da Comissão Executiva do Plano de Recuperação da Lavoura Cacaueira (CEPLAC), que corresponderia, grosso modo, aos chamados sul e sudoeste da Bahia. O termo sul da Bahia é uma referência mais genérica e usual à região.

9 Os Correios dispõem de, no mínimo, uma agência própria em cada cidade brasileira. As outras modalidades de agência, presentes nas cidades, mas também em vilas e povoados, são as franqueadas, comunitárias, postos de atendimento, entre outros.

Figura 1. Área de estudo.



Elaborado a partir de bases cartográficas do IBAMA e SEI-BA.

As cidades brasileiras são classificadas pelos Correios, quanto ao prazo mínimo oferecido (aquele do serviço expresso — SEDEX), em grupos de “A” a “O”, correspondendo a quatorze prazos diferentes. Este dado já desmistifica a ideia de fluidez efetiva contida no *slogan* do serviço expresso, “mandou, chegou”. Na verdade, os prazos podem variar muito quanto ao destino e origem das remessas. Uma correspondência que tem como origem e destino as principais metrópoles do

país pode levar somente um dia útil, sendo estas cidades enquadradas no grupo "A". Uma localidade ribeirinha na Amazônia pode ter um prazo mínimo de quatorze dias úteis, pertencendo ao grupo "O". E só estamos falando do serviço expresso.

No sul da Bahia são oferecidos três prazos mínimos diferentes: as cidades "B" recebem suas encomendas com dois dias úteis a partir de São Paulo e um dia útil de Salvador. Essas são as cidades do tempo mais rápido na lógica imposta pelos Correios. Incluem todas as cidades médias, centros turísticos importantes e outras cidades menores. Como todas as correspondências que entram e saem da região utilizam o sistema de movimento[10] rodoviário, enquanto os aeroportos já foram utilizados (como demonstrado em Gertel (1991, p.147)) e hoje não mais o são, os menores prazos estariam associados às cidades mais próximas a Salvador, porta de entrada e saída de toda a carga expressa do estado. Acontece que a lógica postal não é tão simples assim: cidades distantes mais de 800 km da capital, como Nova Viçosa e Itanhém, dispõem de prazos mais rápidos que algumas quatro vezes mais próximas, com acesso igualmente asfaltado. É o caso das cidades "C", cujas correspondências só chegam três dias úteis depois de postadas em São Paulo e dois dias para postagens em Salvador. Às pequenas cidades, como Wenceslau Guimarães e Teolândia, margeadas pela BR 101 (Figura 2) e mais próximas da capital do estado, é imposto um tempo mais lento. Emblemático é o caso do município de Mucuri, onde a logística postal insere uma vila numa temporalidade mais rápida que a própria cidade. Seria o caso de questionarmos até que ponto a presença da empresa Suzano Papel e Celulose em Itabatan garante à vila um prazo mais rápido e conexões mais velozes que a própria sede do município. As condições oferecidas pelo lugar (rodovias, aeroportos, distância dos centros distribuidores de carga, etc.) seriam os fatores determinantes dos prazos na logística postal? Neste caso estudado, a resposta é negativa; a força do mercado antes mesmo se impõe às condições do lugar.

10 Para Contel (2011, p.357), sistema de movimento é o "conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares".

Figura 2. Mesorregião Sul Baiano rodoviário.



Elaborado a partir de base cartográfica e mapa rodoviário da SEI-BA.

Ainda mais elucidativa é a constatação de cidades com prazo "E" (ver Figura 3), onde as encomendas só chegam cinco dias úteis depois de postadas em São Paulo, num prazo "expresso". São pequenas cidades, menos expressivas; algumas possuem acesso difícil, como Jucuruçu, mas o que justificaria o oferecimento deste prazo em Cairu, a cerca de 30 km por rodovia asfaltada de Valença, onde as correspondências são entregues três dias antes?

Além de inserir cidades em tempos mais rápidos e mais lentos, nem sempre

conforme suas condições reais, mas por meio de uma lógica que oferece prazos diferenciados aos lugares, os Correios acabam por fragmentar o território. Isto porque as conexões realizadas pelas cidades não consideram a distância, mas obedecem a outras lógicas. É assim que todas as cidades médias da região (como pode ser constatado na figura 3) recebem as correspondências diretamente de Salvador, garantindo maior celeridade. Não importa a distância: Valença, no extremo norte da região, Porto Seguro ou Teixeira de Freitas, no extremo sul. Vamos tomar dois casos: as correspondências que se destinam a Teixeira de Freitas, a cerca de 800 km de Salvador, viajam a noite inteira em veículo próprio dos Correios para chegar no dia seguinte. Cairu, a pouco mais de 200 km, recebe suas correspondências tendo como transportador um ônibus convencional de passageiros, isto depois de passar por Valença e, às vezes, também por Feira de Santana e Santo Antônio de Jesus. Resultado: Cairu, quatro dias úteis de Salvador; T. Freitas, dia seguinte. Não é a distância, portanto, tampouco os sistemas de engenharia que, pelo menos no caso do sul baiano, definem os prazos postais oferecidos.

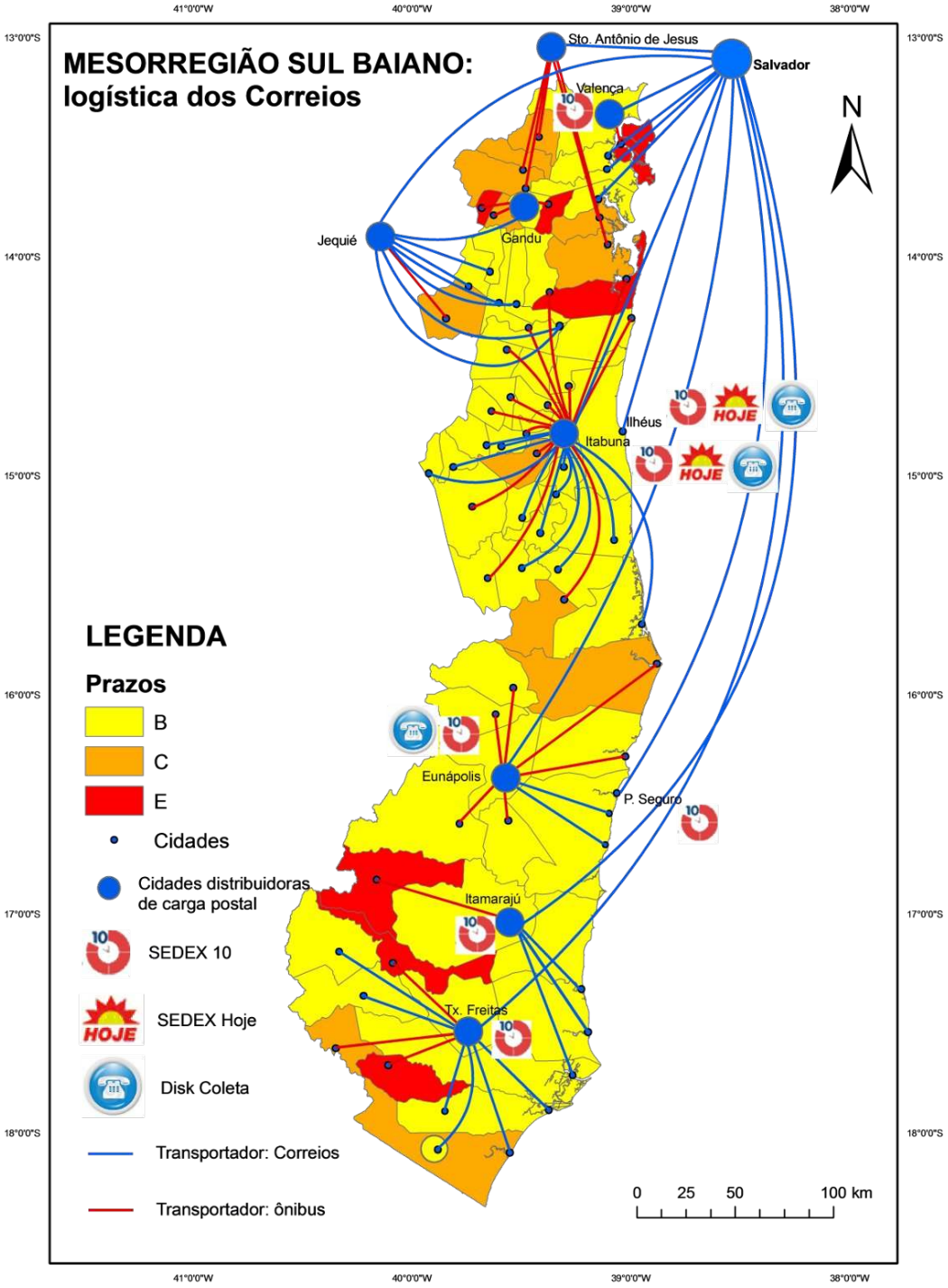
As pequenas cidades acabam por ter, além de um prazo maior, o transporte postal precarizado, sendo realizado majoritariamente por viações que fazem o transporte intermunicipal de passageiros. O uso do território pelos Correios trata as distâncias como relativas, mesmo com a priorização do sistema rodoviário, como é o caso da região em foco. Entre tantos outros casos, a pequena cidade de Ibirapitanga, localizada entre Itabuna e Salvador, tem sua carga enviada primeiramente para Itabuna (cerca de 100 km a sul) para que a carga congregada volte a passar por ela para chegar a Salvador, só que desta vez desconsiderando-a. Os Correios são, assim, mais um elemento constitutivo e garantidor da verticalidade dos lugares.

A própria topologia das cidades nodais, aquelas que abrigam centros distribuidores e, portanto, organizam os fluxos e, desta maneira, estão inseridas numa temporalidade mais rápida, é reveladora deste uso corporativo do território. Os centros distribuidores de carga postal nem sempre são as principais cidades, pois Ilhéus e Porto Seguro, cidades importantes providas de aeroportos, não apresentam centralidade. São mesmo aqueles centros localizados às margens da BR-101 que congregaram esta função, com exceção para Valença (apesar de sua posição ser questionada por centralizar a carga postal destinada a apenas um município). Cidades de outras regiões — Jequié, Santo Antônio de Jesus e a própria Salvador — também servem como origem e destino da carga postal imediata, o que aumenta ainda mais a distância relativa e, consequentemente, os prazos e a possibilidade de

algumas cidades participarem dos tempos mais rápidos da logística postal. No caso das vilas estudadas, nenhuma delas recebe ou envia a carga postal de/para a sede municipal, ligando-se diretamente aos centralizadores regionais. São lógicas que podem encurtar, mas também aumentar, relativamente, as distâncias.

Menos de 10% das cidades do sul da Bahia dispõem de algum serviço postal diferenciado. Apenas as cidades com mais de 50 mil habitantes estão inseridas no "tempo mais rápido". Mais uma vez a distância ou os sistemas de engenharia disponíveis não importam: perto ou distante, com acesso asfaltado ou não, bem localizadas ou remotas, as pequenas cidades são desconsideradas. O serviço SEDEX 10 só está disponível em Porto Seguro, Itamaraju, Teixeira de Freitas, Valença, Eunápolis, Itabuna e Ilhéus. Acontece que o destino também é seletivo: apenas Salvador pode ser acessada numa velocidade mais rápida a partir dessas cidades, sendo que as três últimas também podem enviar remessas para a segunda maior cidade da Bahia, Feira de Santana. Nenhuma cidade está autorizada a se conectar com outro estado por meio desse serviço e as conexões internas à região, com exceção de postagens com origem em Ilhéus e destino em Itabuna (ou vice-versa), não existem. Ou seja: não é possível uma postagem até as dez horas do dia seguinte entre Porto Seguro e Ilhéus, mas a Salvador (muito mais distante), sim; e uma postagem expressa convencional irá à capital do estado para depois retornar ao destino — na mesma região.

Figura 3. Mesorregião Sul Baiano: logística dos Correios, 2012.



Elaborado a partir de dados do simulador de prazos e preços dos Correios, REVEN 03/DR/BA, GEOPE/DR/BA e unidades dos Correios.

O SEDEX Hoje é ainda mais seletivo. No sul da Bahia, o serviço logístico postal mais expresso só é oferecido nas duas maiores cidades, Ilhéus e Itabuna.

Mesmo assim, os destinos oferecidos são as próprias cidades, que são vizinhas. E, se as considerarmos como uma aglomeração urbana[11], este movimento nem chega a ser propriamente interurbano. A possibilidade de coleta domiciliária, por meio do serviço Disk Coleta, ratifica a seletividade dos serviços diferenciados e só é oferecida nas localidades de Ilhéus, Itabuna e Eunápolis. Estamos diante de uma logística postal que fragmenta o território pelo mercado, acentuando as desigualdades regionais por meio do oferecimento seletivo de serviços mais expressos? Cremos que sim. Nesse caso, "os Correios assumiram sua postura de elo, que aproxima as pessoas" (CORREIOS, 2012b), como declarado pela própria empresa, ou estamos diante de uma fragmentação territorial que ora distancia, ora aproxima lugares e pessoas?

Considerações finais

As lógicas de uso do território engendradas pela logística postal dos Correios, no sul da Bahia, aproximam ou distanciam virtualmente os lugares e as pessoas, qualificam parcelas do território, ao mesmo tempo em que o fragmenta. A seletividade nos prazos e serviços revelou-se muito mais associada a uma ação corporativa e de mercado do que propriamente reflexo das condições materiais dos lugares. Com isso, a Geografia mais uma vez reafirma que "a fluidez é, de fato, seletiva" (SANTOS, 2012, p.276), já que "tudo é disposto para que os fluxos hegemônicos corram livremente, destruindo e subordinando os demais fluxos" (SANTOS, 1994, p.18).

O imperativo da logística e da fluidez precisa ser ainda mais questionado e desmistificado, revelando suas lógicas perversas de acumulação. É sabido que "muito esforço tem sido posto, portanto, na redução do atrito da distância e dos obstáculos à circulação" (HARVEY, 2011b, p.43), mas também não podemos negar que, na esteira do processo contraditório de uso do território, não são todos os lugares que interessam ser aproximados, pelo menos num primeiro momento. É de seletividade que se trata. E se estamos certos de que "as grandes contradições do nosso tempo passam pelo uso do território" (SANTOS, 2006, p.19), não é pequeno, portanto, o nosso desafio. Com este estudo, nos unimos àqueles que, inquietos, perguntam (e tentam responder) para quê ser "rápido" ou "lento". Também indagamos "para quem" a rapidez ou lentidão, e "onde" o rápido e o lento têm lugar.

Ainda há muito que fazer no intuito de desvelar as lógicas de uso do território pela logística postal. Como não podemos explicar o Brasil por um

11 Sobre a aglomeração urbana Ilhéus-Itabuna, consultar Trindade (2011).

fragmento, urge pesquisar o território brasileiro em sua totalidade e avançar em questões que não puderam aqui ser abordadas: uma periodização dos serviços postais no país; um estudo comparativo que dê conta de diferentes lógicas relativas às regiões (como a Região Concentrada e o Nordeste ou o Norte); a consideração da escala intraurbana, sobretudo intrametropolitana, buscando compreender as estratégias diferenciadas para bairros e centralidades; analisar mais detidamente o papel da informação na logística postal brasileira; considerar os fluxos e qualificá-los, tentando compreender o peso que passaram a ter o *e-commerce* e a logística expressa. E agora que o SEDEX acaba de completar 30 anos, os Correios do Brasil exigem um estudo geográfico com as ferramentas que dispomos — as categorias de análise e conceitos do presente.

Bibliografia

ANDERSON, Ake. The four logistical revolutions. *Papers in Regional Science*, v.59, p.1-12, 1986.

BECKER, Bertha. A geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo C. da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). *Geografia*: conceitos e temas. 13ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010, pp.271-307.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede* (A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.1). 6 ed. 13 reimpr. São Paulo: Paz e Terra, 2010. 698p.

CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e logística em áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. *Revista da ANPEGE*, v.3, p.33-43, 2007.

CASTILLO, Ricardo. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). *Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas*. 1 ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p.331-354.

CONTEL, Fábio B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. *O Brasil*: território e sociedade no início do século XXI. 15 ed. Rio de Janeiro: Record, 2011, pp.357-374.

CORREIOS. *Relatório Administrativo 2011*. Brasília: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 2011, 8p. Disponível em: < http://www.correios.com.br/sobreCorreios/empresa/publicacoes/relatoriosAdministracao.cfm > Acesso em: 22 nov. 2012

CORREIOS. *História do SEDEX*. 2012a. Disponível em: < http://www.correios.com.br/sobreCorreios/empresa/historia/historiaSedex/default.cfm>. Acesso em: 22 nov. 2012.

CORREIOS. *História postal*. 2012b. Disponível em: < http://www.correios.com.br/sobreCorreios/empresa/historia/default.cfm >. Acesso em: 22 nov. 2012.

CORREIOS. *Principais números*. 2012c. Disponível em: < http://www.correios.com.br/sobreCorreios/empresa/quemSomos/principaisNumeros.cfm> Acesso em: 22 nov. 2012.

DIAS, Leila Christina. *Réseaux d'information et réseaux urbain au Brésil*. Paris: L'Harmattan, 1995. 173p.

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

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 21 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011a. 348p.

HARVEY, David. *O enigma do capital*: e as crises do capitalismo. Trad. João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011b. 235p.

IANNI, Octávio. *Teorias da globalização*. 16 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. 271p.

NOVAES, Antonio Galvão. *Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição*: estratégia, operação e avaliação. 3 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

POUPARD, I. M. B. A . *O papel do Brasil da regulamentação das relações internacionais postais*: uma contribuição à história dos Correios. 1979. 136 f. Dissertação (Mestrado em História) — Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 1979.

REGUERA, Antonio T. La lucha postal por el territorio. Scripta Nova. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de abril de 2007, vol. XI, núm. 237. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-237.htm>.

ROSÁRIO, I. O. *Três séculos e meio da história postal brasileira*. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993, 153p.

SANTOS, Milton. A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo. In: SANTOS, Milton et al (orgs.). *O novo mapa do mundo*: fim de século e globalização. 2 ed. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 1994, pp. 15-22.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A.; SILVEIRA, María Laura (orgs.). *Território*: globalização e fragmentação. 5 ed. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 2006, pp.15-20.

SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova*: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 6 ed. 1 reimpr. São Paulo: Edusp, 2008a. 285p.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo*: globalização e meio técnico-científico informacional. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008b. 176p.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*: do pensamento único à consciência universal. 20 ed. Rio de Janeiro: Record, 2011. 176p.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4 ed. 7 reimpr. São Paulo: Edusp, 2012. 384p.

SANTOS, Milton; RIBEIRO, Ana Clara Torres. *O conceito de Região Concentrada*. Rio de Janeiro: IPPUR e Departamento de Geografia da UFRJ, 1979 (mimeo).

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. *O Brasil*: território e sociedade no início do século XXI. 15 ed. Rio de Janeiro: Record, 2011. 475p.

SILVEIRA, María Laura. Ao território usado a palavra: pensando princípios de solidariedade socioespacial. In: VIANA, Ana L. d'Avila; IBAÑEZ, Nelson; ELIAS, Paulo Eduardo M. (orgs.). *Saúde, Desenvolvimento e Território*. 1 ed. São Paulo: Hucitec, 2009, p. 127-150.

TRINDADE, G. *Aglomeração Itabuna-Ilhéus*: cidade, região e rede urbana. 2011. 361p. Tese (doutorado em Geografia) — Núcleo de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2011.

Sobre o autor

Igor Venceslau Freitas: geógrafo pela Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) e com especialização em Ensino de Geografia pela mesma instituição.

* * *

ABSTRACT

Postal logistics and use of territory in southern Bahia.

This paper aims to reveal the Correios' logics of use of territory in southern Bahia. For this, it brings up a discussion about the geographical space in the present and the importance of logistics, then to search in the Brazilian postal history, as well as in updated data, clues to consider the mail not just as a communication service, but mainly as a postal logistics one. Based on a concept system from Milton Santos and his school, the research analyzed delivery times, movement systems used, postal load traces and special services, in official departments of the postal company. The results showed the fragmentation of territory and the imposition of outside temporalities to the places, as well as the contradictions of speed and territorial fluidity in postal logistics.

KEYWORDS: Correios; use of territory; logistics; territorial fluidity.

RESUMEN

Logística postal y uso del territorio en el sur de Bahia.

Este artículo tiene el objetivo de revelar las lógicas de uso del territorio por los Correios en el sur de Bahia. Para esta finalidad, trae una discusión acerca del espacio geográfico en la actualidad y la importancia de la logística, para enseguida buscar en la historia postal brasileña y en informaciones recientes indicios para concebir el correo no únicamente como servicio de comunicación, pero principalmente de logística postal. Fundamentada en el sistema de conceptos de Milton Santos y su escuela, la investigación analizó los plazos, los sistemas de movimiento empleados, los caminos recorridos por la carga postal y los servicios diferenciados, en los órganos oficiales de la empresa. Los resultados señalaron hacia la fragmentación del territorio y la imposición de temporalidad extraña a los lugares, así como las contradicciones de la velocidad y de la fluidez territorial en la logística postal.

PALABRAS CLAVE: Correios; uso del territorio; logística; fluidez territorial.

BCG: http://agbcampinas.com.br/bcg

Artigo recebido em novembro de 2012. Aprovado em dezembro de 2012.