



## **LOGÍSTICA E FLUIDEZ TERRITORIAL EM ALAGOAS: UMA ANÁLISE DOS PRAZOS DE ENTREGA DOS CORREIOS E SUAS IMPLICAÇÕES TÉCNICAS E POLÍTICAS**

Igor Venceslau

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia,  
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), São Paulo, SP, Brasil  
Bolsista FAPESP (processo nº2018/04130-0)

[igorvenceslau@usp.br](mailto:igorvenceslau@usp.br)

**RESUMO** – Este artigo objetiva discutir as implicações técnicas e políticas da logística para a fluidez territorial, por meio da análise dos prazos de entrega dos Correios para os municípios do estado de Alagoas. A metodologia consistiu em revisão bibliográfica; elaboração de planilha de prazos do serviço SEDEX, utilizando o calculador de preços e prazos online dos Correios; elaboração cartográfica; entrevistas; e um trabalho de campo em unidades dos Correios da cidade de Maceió. Os resultados revelaram, entre outros, que: a) houve significativa redução da velocidade dos fluxos postais entre 2016 e 2019, mas mantendo a estrutura anterior; b) há desigualdades na fluidez territorial entre a capital do estado e as demais cidades, e que esta vem se ampliando recentemente; c) a metropolização não é um fenômeno que se manifesta na logística postal em Alagoas; d) os espaços da rapidez ainda se revelam, em estados como Alagoas, sob a forma de alguns pontos, em contraste com amplos espaços da lentidão. As considerações finais apontam que as condições políticas da logística são tão determinantes quanto as técnicas, com implicações diretas sobre a fluidez e a integração territorial. Essas condições políticas parecem conduzir as estratégias logísticas que caracterizam o aprofundamento do neoliberalismo no Brasil.

Palavras-chaves: Circulação; Usos do território; Integração territorial.

## **LOGISTICS AND TERRITORIAL FLUIDITY IN ALAGOAS, BRAZIL: AN ANALYSIS OF POSTAL DELIVERY TIMES AND ITS TECHNICAL AND POLITICAL IMPLICATIONS**

**ABSTRACT** – This paper aims to discuss the logistics technical and political implications to territorial fluidity, by analyzing the postal company (Correios) delivery times to municipalities of the State of Alagoas, Brazil. The methodology applied was bibliographical review; elaboration of a table of the express service delivery times, using the Correios' online price and time simulator; cartographic elaboration; interviews; and a fieldwork in postal facilities in the city of Maceió. The results revealed, among other aspects, that: a) there was significant reduction in the velocity of postal flows between 2016 and 2019, but maintaining the previous structure; b) there are inequalities in territorial fluidity between the state capital and other cities, and this is increasing recently; c) metropolization is not a phenomenon expressed in the postal logistics in Alagoas; d) the spaces of speed are still formed, in states as Alagoas, by some points, in contrast with large spaces of slowness. The conclusions lead to the political conditions of logistics as so determinants as technical ones, with direct implications over the territorial fluidity and integration. Those political conditions seem to guide the logistics strategies that distinguish the deepening of neoliberalism in Brazil.

Keywords: Circulation; Uses of territory; Territorial integration.

*A velocidade é a essência da guerra*

Sun Tzu

## INTRODUÇÃO

Na passagem do século XX para o XXI, a crise epistemológica que marcava as ciências humanas e a própria compreensão do que seria o mundo (pós-moderno?) que se anunciara, levou diversos autores a declararem o fim da geografia (O'BRIEN, 1992), dos territórios nacionais (BADIE, 1995), das distâncias (CAIRNCROSS, 2001) e até mesmo da história (FUKUYAMA, 2006). Essa vertente das análises sociais teve destaque justamente no momento em que o método privilegiava as escalas global e local, esvanecendo a figura do território nacional e do Estado. No bojo das proposições catastróficas de um *fin de siècle* caracterizado pela globalização e pela difusão de novas tecnologias da informação e comunicação, uma atividade tradicional como o correio foi também declarada ultrapassada. Diversos tratamentos sobre o correio, na academia e no senso comum, anunciavam já nas décadas de 1980 e 1990 a falência dos serviços postais diante do surgimento da Internet (VIRILIO, [1984], 2014). Nesse momento, principalmente, o discurso do fim do correio foi ao encontro do neoliberalismo, justificando inúmeros casos de privatização de empresas estatais de serviço postal em todos os continentes.

O que as primeiras décadas do presente século vieram nos demonstrar, ao contrário, foi a reafirmação da importância do correio diante do advento da Internet. A comunicação mediada por computadores e, mais tarde, pelo smartphone impulsionou sobremaneira os serviços postais. Mesmo que o tradicional correio (mail) foi gradativamente sendo substituído pelo correio eletrônico (e-mail), as empresas postais foram amplamente beneficiadas, de outro modo, pelo surgimento do comércio eletrônico (e-commerce), uma vez que a compra de mercadorias em ambiente virtual não escapa à necessidade de circulação dos objetos no território, como qualquer outra mercadoria, sendo as empresas postais aquelas que executam a logística do comércio eletrônico, na maioria dos casos.

De fato, a máxima milenar de Sun Tzu transcrita como epígrafe deste texto (TZU, 2015, p.54) pode ser invocada para pensar a competitividade das empresas e dos territórios, cada vez mais atomizada numa guerra dos lugares, no atual período histórico. Essa competitividade está permeada pelo imperativo da velocidade dos fluxos e da fluidez territorial, variáveis que se internalizam nos lugares e garantem sua maior ou menor integração nacional e global. Os lugares passam até mesmo a se diferenciar em “espaços da rapidez” e “espaços da lentidão” (SANTOS, [1996] 2012).

Neste artigo, tem-se por objetivo discutir as implicações técnicas e políticas da logística para a fluidez territorial, por meio da análise dos prazos de entrega dos Correios para os municípios do estado de Alagoas. Essa análise do fenômeno em outra escala, mais “regionalizada”, pode nos apontar algumas nuances que reforçam e complementam a investigação de mestrado concluída. Ao analisar o estado de Alagoas, temos ciência da diversidade e das desigualdades regionais brasileiras, e por essa mesma razão conhecemos a relevância de averiguar regiões com menor densidade técnica e informacional. Esse recorte espacial vem reforçar nossas análises sobre o Brasil como um todo ou outras porções do território nacional. Este trabalho também se justifica por analisar dados referentes a dois momentos recentes do Brasil (anos de 2016 e 2016), verificando os movimentos recentes do correio no território. Ao analisar os prazos de entrega por meio da logística, de alguma maneira também tentamos nos aproximar da urgência de pesquisar, indissociavelmente, o espaço e o tempo.

O método geográfico utilizado para a elaboração da periodização assume o referencial teórico de Milton Santos, para quem o espaço geográfico é um “conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, [1996] 2012, p.63). Adicionalmente, utilizamos a tríade Estado – território – mercado (ARROYO, 2004), por seu caráter explicativo das realidades nacionais com suas tensões e contradições.

A metodologia da investigação consistiu em revisão bibliográfica, em publicações nacionais e

estrangeiras. Para a coleta de dados, foi elaborada uma planilha de prazos de entrega do Serviço de Encomenda Expressa Nacional (SEDEX). Essa planilha foi alimentada com dados de prazos do Calculador de Preços e Prazos online dos Correios (<http://www2.correios.com.br/sistemas/precosPrazos/>). Para a simulação dos prazos, foi necessário acessar as faixas de Código de Endereçamento Postal (CEP) para cada município do estado de Alagoas, por meio do Buscador de CEP dos Correios (<http://www.buscacep.correios.com.br/sistemas/buscacep/buscaCepEndereco.cfm>). A localidade base utilizada como “origem” de postagem SEDEX simulada para cada um dos municípios de destino foi a cidade de São Paulo-SP, por ser utilizada oficialmente pelos Correios para a classificação de cidades brasileiras segundo o prazo de entrega e por ser o principal nó logístico da rede nacional de distribuição dos Correios, especialmente pela infraestrutura instalada no Terminal de Cargas do Aeroporto de Guarulhos. Os dados referentes ao ano de 2016 foram coletados durante elaboração de pesquisa de mestrado naquela ocasião, enquanto os dados de 2019 foram coletados no referido ano, permitindo a comparação dos dois intervalos. Os dados sofreram tratamento cartográfico no software ArcGis versão 10.5, gerando mapas de prazos de entrega sobre a base cartográfica do estado de Alagoas, disponibilizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Após a conclusão da pesquisa de mestrado, tivemos a oportunidade de realizar dois procedimentos em Alagoas no ano de 2018, o que permitiu aproximar a discussão de uma atualização que já se anunciava. Esses procedimentos foram um trabalho de campo com visitas a unidades dos Correios na capital do estado, Maceió, e entrevistas junto ao Sindicato dos Trabalhadores na Empresa de Correios e Telégrafos em Alagoas (SINTECT-AL), também em Maceió.

Além desta introdução e das considerações finais, este artigo está estruturado em quatro partes. Na primeira delas, trazemos sinteticamente algumas informações sobre a importância atual dos Correios para a integração do território brasileiro. Na segunda parte, apresentamos com brevidade como está estruturada a logística dos Correios no Brasil. Em seguida, discutimos os resultados referentes aos prazos de entrega do SEDEX para Alagoas no ano de 2016, relacionando com as noções de espaços da rapidez e da lentidão. Por último, discutimos as mudanças dos prazos de entrega para o ano de 2019, incorporando os conceitos de fluidez e viscosidade territorial.

## **A IMPORTÂNCIA DOS CORREIOS PARA A INTEGRAÇÃO DO TERRITÓRIO**

Nas últimas décadas, o fluxo postal cresceu vertiginosamente no Brasil. De pouco mais de 3 bilhões de objetos postados por ano no final da década de 1980 (GERTEL, 1991), a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT ou Correios) chega aos anos 2000 lidando com um total de 6 bilhões de cartas e encomendas, número que aumenta para 9 bilhões/ano a partir de 2011 (CORREIOS, 2016). Esse aumento do fluxo postal foi acompanhado de dois eventos principais. Em primeiro lugar, a universalização do serviço postal, com o oferecimento do serviço de correio em todos os municípios brasileiros, por determinação legal da Lei “Postal” 6538/78 (BRASIL, 1978), cujos princípios foram ratificados na Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988). Assim os Correios passaram, paulatinamente, a ser a única instituição presente em todos os municípios brasileiros. Em segundo lugar, a instituição do monopólio postal estatal, pela mesma Lei Postal, segundo o qual cabe à União oferecer com exclusividade os serviços do segmento mensagem (cartas, telegramas, etc.), deixando o segmento de encomendas à livre concorrência, mesmo com participação dos Correios.

A essa complexidade normativa do setor postal brasileiro nas últimas décadas do século XX se soma uma densidade técnica, cuja maior expressão está na adoção de princípios da logística e no surgimento dos serviços expressos, sendo o SEDEX o mais importante deles. Ele surge em 1982 para integrar de maneira rápida, via transporte aéreo, as principais cidades do país. Com o tempo, o serviço foi se expandindo até ser oferecido em todos os municípios, alcançando ao mesmo

tempo uma diferenciação em modalidades (SEDEX 10, SEDEX Hoje, etc.), estas mais seletivas no território.

Os Correios podem ser entendidos, assim, como um agente de integração territorial na formação socioespacial brasileira. Em sua história de mais de 350 anos, os serviços postais inicialmente asseguravam apenas uma ligação extravertida com a metrópole portuguesa, mas aos poucos foram se capilarizando e conectando internamente o território. A difusão do correio pelo território brasileiro revela o próprio processo de urbanização, que se adensou na segunda metade do século XX até alcançar, em maior ou menor grau, todas as regiões do país. Também a integração territorial pode ser evidenciada pela capilaridade do correio ter alcançado a totalidade dos municípios brasileiros, fato inédito entre as instituições do país.

Mas a integração do território se revela, sobretudo, porque a empresa estatal atua como um “braço logístico do Estado”, como tratamos em outro artigo (VENCESLAU, 2018). Diversas políticas públicas, econômicas e sociais, foram executadas nas últimas duas décadas por meio da rede de agências postais no território brasileiro. Como exemplo, podemos destacar o ordenamento territorial por meio do CEP; o Banco Postal; a operação PNLD/FNDE de distribuição de livros didáticos; a distribuição de vacinas e outros materiais em postos de saúde; a emissão de documentos como o Cadastro de Pessoa Física – CPF e o Certificado Digital; o programa Exporta Fácil; as operações logísticas das avaliações do Ministério da Educação, como o ENEM e o ENADE; a logística de materiais para as eleições nacionais; o Programa Fome Zero; a entrega de donativos em casos de catástrofes; entre outros.

Neste sentido, invocamos a proposta de modelo cívico do território, de Milton Santos. Em substituição ao modelo econômico vigente, esse outro modelo é urgente porque, para o autor, faz-se necessário

de um lado, uma instrumentação do território capaz de atribuir a todos os habitantes aqueles bens e serviços indispensáveis, não importa onde esteja a pessoa; e, de outro lado, uma adequada gestão do território, pela qual a distribuição geral dos bens e serviços públicos seja assegurada (SANTOS, [1987] 2007, p.18)

A atuação dos Correios, caracterizada pela universalidade do serviço postal e por ser um braço logístico do Estado, nos dá pistas para pensar num modelo cívico do território brasileiro. Nessa nossa análise, as agências postais podem ser consideradas como uma espécie de “fixos sociais” que, sob o controle do Estado, ao se instalarem nos lugares contribuiriam para alterar as condições de vida da população. A atuação dos Correios também pode nos ajudar a pensar aquilo que a geógrafa Bertha Becker (2007) chamou de uma “logística do pequeno”, ao que aqui preferimos referi-la como uma logística do Estado para os pequenos – lugares e agentes.

## **A LOGÍSTICA DOS CORREIOS NO BRASIL: ASPECTOS GERAIS**

A logística, uma das milenares artes da guerra relacionada à movimentação de tropas e suprimentos no front de batalha, passou a ser incorporada às atividades das empresas na segunda metade do século XX. Numa perspectiva geográfica, logística pode ser conceituada como

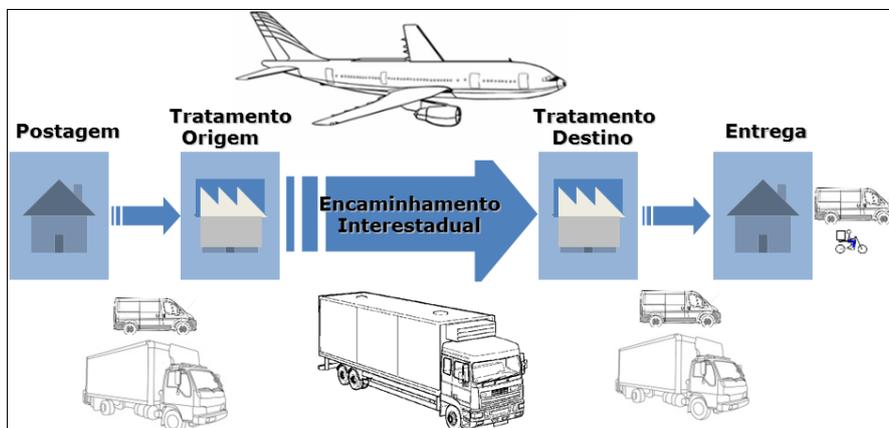
o conjunto de competências materiais (infraestruturas e equipamentos relacionados ao transporte, ao armazenamento, à distribuição, à montagem de produtos industriais, aos recintos alfandegários, etc.), normativas (contratos de concessão, regimes fiscais, leis locais de tráfego, pedágios, regulações locais 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, p.339-340)

Os Correios mobilizam uma série de fixos geográficos, incluindo desde unidades de atendimentos – as agências – até unidades operacionais especializadas, localizados em diferentes pontos do território, articulando-os por meio de uma eficiente rede de transporte. Os procedimentos internos aos centros de tratamento devem ser integrados aos procedimentos externos, por meio da correlação entre o tipo de objeto (por segmento, se mensagem ou encomenda; e velocidade, se expresso ou convencional) e o seu local de destino.

Inicialmente, as unidades de atendimento realizam a coleta dos objetos por meio dos procedimentos de postagem. Esse atendimento pode ser realizado num canal convencional, ou seja, uma agência própria ou terceirizada dos Correios, ou diretamente por meio do depósito do objeto já selado numa caixa de coleta. No caso de grandes clientes, especialmente as empresas de e-commerce, a postagem pode ser realizada na própria empresa por procedimentos eletrônicos. Em seguida, todos os objetos postados seguem para uma unidade de tratamento próxima ao local de origem, geralmente pelo modal rodoviário, onde passam pelos procedimentos internos anteriormente detalhados. A seguir, a correspondência segue para outra unidade de tratamento, desta vez próxima ao local de destino, valendo-se do modal aéreo para os serviços expressos e o rodoviário para o não expresso. Após passar novamente pela triagem, o objeto é encaminhado para uma unidade de distribuição, de onde seguirá para entrega por meio de um carteiro a pé em veículo motorizado (Figura 1).

Figura 1. Modelo simples do esquema de captação e entrega dos Correios, 2015.



Fonte: GENAF/Correios

A estratégia logística dos Correios se torna mais compreensível se agregarmos a localização dessas unidades de atendimento, tratamento e distribuição no território. As agências – esses fixos mais básicos – estão localizadas em todas as cidades, correspondendo a uma unidade de atendimento, no caso das pequenas cidades, ou ao bairro, para as cidades maiores. Já para as unidades de tratamento existem vários níveis intermediários, sendo que primeiro as correspondências seguem da agência para uma unidade regional, que geralmente se localiza em cidades médias ou nas áreas centrais das maiores cidades, e em seguida uma unidade estadual congrega todas as correspondências do respectivo estado, oriundas das unidades regionais. Todo esse procedimento é realizado prioritariamente pelo modal rodoviário, sendo que a partir daí as correspondências seguem pelo modal aéreo para unidades de tratamento automatizadas em

algumas poucas cidades do país, que redistribuem as correspondências refazendo todo o caminho de volta até alcançar as unidades de distribuição, que assim como as de atendimento estão localizadas em todas as pequenas cidades e bairros das cidades maiores. Esses centros automatizados são fixos postais altamente especializados, sendo que a cidade de São Paulo é a única a dispor de três deles. As seguintes cidades possuem um fixo cada: Campinas, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Londrina, Florianópolis, Porto Alegre, Brasília e Recife.

Essa estrutura logística revela uma estreita relação com uma trama escalar que expressa, de alguma maneira, a rede urbana brasileira e a divisão territorial do trabalho que dá especificidade a cada uma de suas cidades. Em Alagoas, o Centro de Tratamento de Cartas e Encomendas (CTCE) de Maceió é o fixo geográfico responsável por congregar e encaminhar as postagens oriundas de todo o estado e, ao revés, receber as postagens vindas de outros estados com destino em Alagoas. Essa especificidade de Maceió irá conferir um papel importante da capital no contexto regional, que embora muito limitado em comparação com outras capitais e metrópoles a nível nacional, se apresenta como bastante distinto da realidade das demais cidades do estado.

Aqui cabe uma observação, possível a partir das demais pesquisas que já realizamos. A estratégia logística adotada pelos Correios, o que também poderia ser aplicado a outras empresas, obedece a uma dupla determinação: técnica, pelas condições oferecidas pelo próprio território (como infraestrutura de transporte), das quais a empresa não pode prescindir; e política, produto das escolhas da empresa, e, neste caso de uma empresa estatal, da direção estratégica conferida por cada governo federal às suas instituições.

### **ESPAÇOS DA RAPIDEZ E DA LENTIDÃO: OS PRAZOS DE ENTREGA DOS CORREIOS EM ALAGOAS EM 2016**

Como o território não é homogêneo e suas desigualdades não são eliminadas pela difusão do meio técnico-científico-informacional – pois não elimina a coexistência de outros meios com menor densidade técnica e informacional, o período atual conhece uma contradição entre a instantaneidade dos fluxos informacionais e a multiplicação das diferentes velocidades do fluxo postal. Deste modo, se a informação pode alcançar os diferentes lugares praticamente em tempo real, as cartas e encomendas são entregues com diversos graus de defasagem no território. As diferentes velocidades com que os objetos postais circulam se desdobram em diferentes prazos de entrega oferecidos pelos Correios. Para compreendê-los, faz-se necessário considerar a materialidade do território e suas implicações para a circulação, principalmente os modais de transporte e o uso das infraestruturas disponíveis.

Os dados de 2016 para Alagoas revelam a existência de dois modais de transporte utilizados pela logística dos Correios nesse estado. As mais de 100 cidades alagoanas enviam a carga postal diariamente pelo modal rodoviário, através de caminhões, vans e até serviço de ônibus, para o CTCE Maceió. Dali, as correspondências são separadas por destino e são encaminhadas para os respectivos estados, ou voltam para o interior de Alagoas, se for o caso, via Maceió.

Nesta estrutura logística dos Correios, têm-se o reforço a essas cidades como centros de gestão do território (CORRÊA, 2006), pelo controle que detêm sobre os fluxos postais que entram e saem de seus respectivos estados. Essa função outorgada às capitais é ainda mais relevante quanto mais se verifica a recente perda de seu poder de gestão e a centralização do comando em metrópoles como São Paulo, o que corrobora para o acirramento das desigualdades regionais.

Quando o destino das cartas ou encomendas está localizado em outro estado da federação, dois modais de transporte podem ser utilizados. Se o objeto postal é do tipo não expresso ou convencional, como cartas simples e registradas ou encomendas PAC, seguem pelo modal rodoviário através de caminhões, geralmente de Maceió para uma localidade no estado de destino que possui fixos dos Correios para cumprir essa mesma função intermediária. São

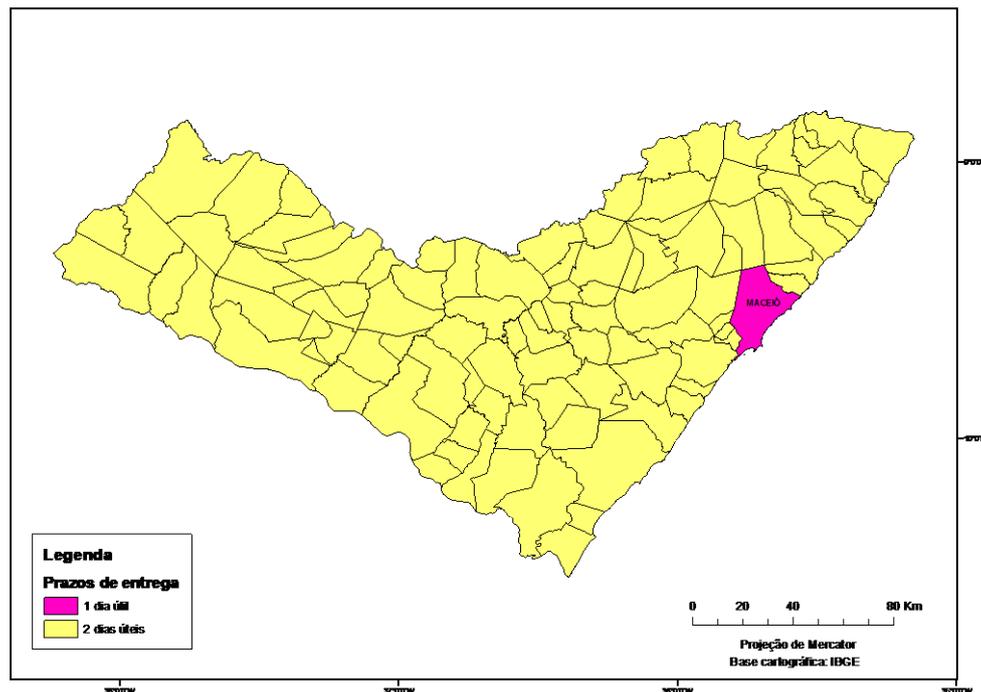
exemplos dessas cidades: Recife-PE, Feira de Santana-BA e São Paulo-SP. O modal aéreo é utilizado apenas para cargas do serviço expresso (SEDEX e variantes, malotes), conectando a capital estadual à Rede Postal Aérea Noturna (RPN) por meio de operações no Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares. A RPN é a rede estruturante do serviço expresso dos Correios em escala nacional, conectando durante a madrugada todas as capitais estaduais e algumas cidades médias do interior de alguns estados, garantindo prazos de serviços mais velozes e seletivos, como SEDEX 10. No caso de Alagoas, a única cidade conectada a essa rede aérea é Maceió, cujos voos levam as correspondências para o Terminal de Cargas do Aeroporto de Salvador, uma espécie de hub regional por passam por transbordo as cargas da maioria dos estados do Nordeste brasileiro. Da capital baiana as encomendas ou cartas expressas com origem em Alagoas seguem para São Paulo ou Brasília, e daí para outros destinos no país ou no exterior. O mesmo caminho é feito de volta, para postagens com destino em cidade alagoanas.

O conhecimento básico dessa logística é essencial para que se possa compreender dois elementos principais. Em primeiro lugar, as condições técnicas que estão na base da formação dos prazos oferecidos para os lugares. Neste ponto, não compete somente à empresa a redução dos prazos, pois ainda que queria oferecer serviços mais rápidos em cidades do interior, depende de uma infraestrutura prévia que o território não oferece, como aeroportos, por exemplo. A existência de um aeroporto numa cidade média como Arapiraca, dotado de um terminal de cargas atrelado a um centro de tratamento/distribuição dos Correios é condição necessária para nesta cidade possam ser oferecidos prazos mais rápidos, como em Maceió. Contudo, essa infraestrutura não é construída pela empresa postal, pois esta utiliza das possibilidades que o território dispõe, submetendo os lugares a uma racionalidade logística em escala nacional.

Em 2016, os Correios ofereciam 14 prazos diferentes para as cidades brasileiras, somente considerando os serviços expressos. Esses prazos tinham relação direta com o modal de transporte utilizado para alcançar determinada cidade, entre outras variáveis. Estados com menor dimensão territorial e uma malha rodoviária que alcançava a totalidade dos seus municípios, como no caso de Alagoas, apresentavam vantagens quanto ao tempo de circulação dos objetos postais.

Em Alagoas, dois prazos de entrega eram oferecidos pelos Correios em 2016. Na capital Maceió, objetos expressos postados em São Paulo podiam ser entregues no dia útil seguinte. Esse prazo de um dia útil era o mínimo possível oferecido nacionalmente pela empresa postal. Em todas as demais cidades do estado, o prazo de entrega era de 2 dias úteis para postagens SEDEX realizadas em São Paulo (Figura 2).

**Figura 2.** Alagoas: prazos de entrega do serviço expresso dos Correios, 2016.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do DENAF/Correios e do Calculador de Preços e Prazos. Localidade-base de referência oficial para o cálculo: cidade de São Paulo. Serviço postal de referência: SEDEX.

De maneira geral, Alagoas apresenta um quadro bem homogêneo se comparado com outros estados, o que pode significar a baixa complexidade da diferenciação de centros em sua rede urbana, por um lado, e a concentração da infraestrutura e dos equipamentos operacionais mais especializados na capital, por outro. De fato, há desigualdade na fluidez territorial entre a capital do estado e as demais cidades. Maceió pode ser considerada naquilo que Santos ([1996] 2012) denominou de “espaços da rapidez”. Pouco mais de cem cidades brasileiras conseguem articular uma rede de entrega de um dia útil entre si, sendo Maceió a única localizada em Alagoas. Esse tempo é um diferencial competitivo para as atividades das empresas, do Estado, e de diferentes agentes que se utilizam do serviço postal para envio de documentos, jornais, propagandas, ou mesmo vender e comprar mercadorias pela Internet. No contexto de Alagoas, portanto, localizar-se em Maceió significa estar um dia “à frente” dos demais agentes localizados em outros lugares. Esses espaços da rapidez evidenciam, em alguma medida, as porções do território que podem ser consideradas como meio técnico-científico-informacional (SANTOS, [1996] 2012), que correspondem a uma área mais ou menos contínua na Região Concentrada do Brasil, conforme Santos e Silveira ([2011] 2001), e alguns pontos dispersos em outras regiões e articulados em rede, como Maceió.

As demais cidades de Alagoas poderiam ser consideradas, nesse contexto regional, como “espaços da lentidão” (SANTOS, [1996] 2012). A defasagem de um dia útil a mais em relação à capital pode significar, para os agentes ali localizados, possibilidades mais restritas de uso do território. Embora em escala nacional, vale frisar, outros estados possuem cidades cujos prazos de entrega são bem mais lentos, como os da Região Norte, ou mesmo o interior de Bahia, Piauí e Maranhão, para ficar na Região Nordeste.

Também chama a atenção, na análise dos dados, que a metropolização não é um fenômeno que se manifesta na logística postal em Alagoas. Em vários estados brasileiros, municípios de regiões metropolitanas possuem prazos semelhantes àquele da cidade metrópole, evidenciando empiricamente efeitos da metropolização sobre a integração do território. São exemplos os municípios de Olinda-PE, Camaçari-BA e Caucaia-CE, que possuem prazos de entrega

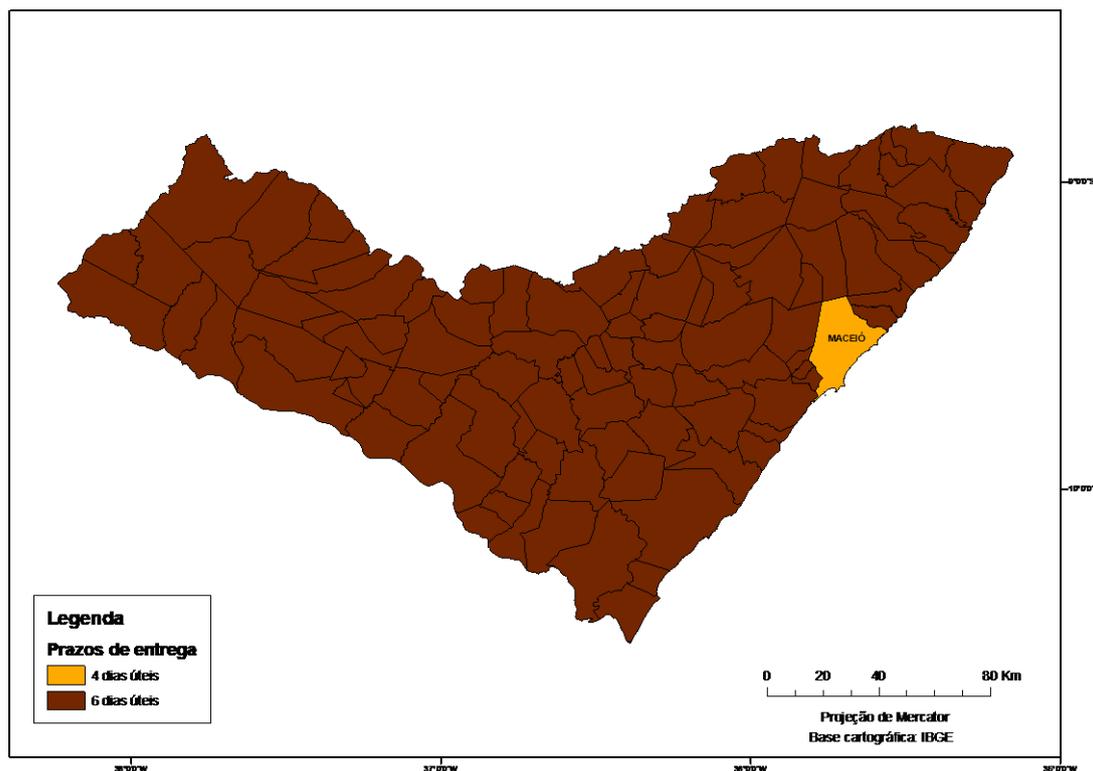
semelhantes a Recife, Salvador e Fortaleza, respectivamente. No geral, as porções do território brasileiro que possuem os prazos de entrega mais rápidos (um dia útil) coincidem com os espaços metropolizados ou em avançado processo de metropolização. Poucas cidades do interior, quase sempre em estados da Região Concentrada, compõem esses espaços da rapidez.

Ainda sobre a metropolização, os dados sobre os prazos de entrega dos Correios podem nos ajudar a inferir duas questões sobre Alagoas. Primeiramente, a despeito da proliferação de regiões metropolitanas no país, ainda é preciso diferenciar as doze metrópoles reconhecidas pelo IBGE no estudo Regiões de Influência das Cidades – REGIC 2007 (IBGE, 2008) – que inclui as nove regiões metropolitanas instituídas na década de 1970, mais Brasília, Goiânia e Manaus – das regiões metropolitanas de outras capitais com menor população instituídas posteriormente, como Maceió, mas também Natal, Florianópolis ou Vitória. Municípios da RM Maceió como Marechal Deodoro e Pilar estão fora desta dinâmica; e mesmo Rio Largo, onde se localiza o aeroporto. Em segundo lugar, convém atestar com esses dados aquilo que a literatura atual da geografia urbana já vem revelando, que um processo ainda mais recente, aquela da criação de regiões metropolitanas em cidades não-capitais, não está necessariamente acompanhado de uma metropolização de facto. Em Alagoas, nenhum dos quinze municípios da Região Metropolitana do Agreste, criada em 2009 tendo Arapiraca como cidade principal, se insere na temporalidade dos fluxos mais velozes dos espaços da rapidez. Ali os prazos são semelhantes a qualquer outro município do interior do estado.

### **FLUIDEZ E VISCOSIDADE TERRITORIAL: OS PRAZOS DE ENTREGA DOS CORREIOS EM ALAGOAS EM 2019**

Ao analisar os dados disponíveis para o ano de 2019, pode-se notar um drástico aumento do tempo de circulação de cartas e encomendas para todos os municípios do estado de Alagoas, inclusive para os serviços expressos como o SEDEX. De fato, os prazos anteriormente praticados pelos Correios mais que dobraram, passando de um para quatro dias úteis em Maceió, e de dois para seis dias úteis em todos os demais municípios do estado, para postagens expressas com origem em São Paulo (Figura 3).

Figura 3. Alagoas: prazos de entrega do serviço expresso dos Correios, 2019.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Calculador de Preços e Prazos dos Correios. Localidade-base de referência oficial para o cálculo: cidade de São Paulo. Serviço postal de referência: SEDEX

Essa significativa redução na velocidade dos fluxos postais entre 2016 e 2019 pode trazer muitas consequências, já que falar em usos do território implica extrapolar as questões econômicas e alcançar a esfera política (KAHIL, 2012). Se o que considerávamos espaços da rapidez antes eram, no contexto alagoano, restritos a Maceió com entrega em um dia útil, agora a “rapidez” se torna bastante relativa, pois embora a capital continue sendo o ponto mais rápido do estado, é muito menos veloz que o período anteriormente analisado. Como “o ideal do poder é agir em tempo real” (RAFFESTIN, 1993, p.201), essa mudança radical também tem implicações políticas para o estado como um todo, conferindo menor inserção, ainda que seletiva, de seu território nos espaços de rapidez, consequentemente perdendo em competitividade, mas principalmente no que diz respeito à integração territorial, o que afeta diretamente os lugares e os agentes.

A significativa redução da velocidade dos fluxos postais entre 2016 e 2019 foi realizada mantendo a estrutura anterior. Em ambos os anos selecionados, apenas na capital Maceió era oferecido um prazo mais rápido que os demais municípios, que conformam uma região com prazo homogêneo. Nesse sentido, podemos inferir que embora tenha mudado a estratégia de uso do território, por questões antes de ordem política do que técnica, os Correios continuam tendo que lidar com as condições oferecidas pelo próprio território, ou seja, não pode alterar o fato de que na capital, e somente nesta cidade, estão concentrados os equipamentos que conferem maior fluidez territorial.

Assim, por suas condições técnicas e políticas, traduzidas em acréscimos de racionalidade ao espaço e nas diferentes velocidades dos fluxos, algumas porções do território são dotadas de maiores ou menores condições de fluidez. Para Santos ([1996] 2012, p.292),

É somente neste fim de século, com as novas técnicas de transmissão e coleta de informações que estamos propriamente autorizados a falar de

fluidez do território em sentido amplo. É também agora que, por esse motivo, a noção de racionalidade do espaço se impõe mais clara e extensivamente.

Desta maneira, a fluidez territorial, um atributo do próprio território incorporado pelas empresas, se torna condição indispensável para a maior ou menor velocidade dos fluxos, diferenciando os lugares. Ali onde o território é mais fluído, pode-se afirmar que as mercadorias circulam mais rapidamente.

Para o ano de 2019, contudo, faz-se necessário recorrer a um outro conceito que forma um par dialético com o de fluidez – a “viscosidade territorial” (SANTOS, [1996] 2012). Pode-se afirmar que o estado de Alagoas se tornou mais viscoso (pouco fluído) para os fluxos postais nos últimos anos, com enormes retrocessos à integração do território, sem com isso significar qualquer superação da anterior dicotomia capital – interior quanto à fluidez efetiva. Do contrário, essa desigualdade na fluidez/viscosidade territorial entre Maceió e o interior de Alagoas vem se ampliando recentemente – passou de um para dois dias úteis de diferença, isso sem considerar a comparação com a velocidade dos fluxos em outros estados.

As porções mais fluidas do território ainda se revelam, em estados como Alagoas, sob a forma de alguns pontos, em contraste com amplos espaços da lentidão. A isso pode ser atribuído o peso da formação socioespacial, na qual as formas pretéritas importam para as ações. Ou, como afirmou Santos ([1993] 2006), estamos diante do papel ativo do território. Mas, para o caso do correio, podemos continuar falando em porções de maior fluidez no estado de Alagoas, ou em espaços da rapidez?

Sem dúvida, o que a análise dos dados também nos revela é que a fluidez territorial não é progressiva no tempo, pois depende de fatores políticos e não somente do avanço da técnica. Isso nos ajuda a fugir de uma abordagem evolucionista do território e dá relevo à dialética ações – objetos. Dito de outra maneira, importa mais o uso do território do que o território em si mesmo, como postularam Santos e Silveira ([2001] 2011). Logo, a velocidade dos fluxos e, neste caso, os prazos de entrega podem retroceder para um maior tempo de circulação com o passar dos anos, a depender das estratégias e objetivos dos agentes que detém o controle da ação.

No caso do aumento nos prazos de entrega dos Correios, verificado não somente em Alagoas mas em praticamente todo o Brasil, houve mudanças no uso do território. A estratégia logística anterior, centrada no modal de transporte aéreo para os fluxos de longa distância (estruturantes) e no modal rodoviário para fluxos regionais e locais (alimentadores), isso para os serviços expressos, deu lugar a uma nova estratégia: as encomendas expressas passaram a circular também pelo modal rodoviário entre as unidades da federação, diminuindo drasticamente o uso da Rede Postal Aérea Noturna e, conseqüentemente, levando ao aumento dos prazos.

Essas alterações ocorreram no bojo de uma mudança de governos no Brasil desde 2016, com conseqüentes alterações na diretoria dos Correios, que passou a entender a estatal menos como empresa estratégica e mais como um ativo governamental. Encabeçadas por um projeto de privatização, várias mudanças na empresa acompanharam o aumento dos prazos de entrega, dentre elas: a) redução do número de trabalhadores, com planos de demissão voluntária e suspensão de concursos públicos; b) a tentativa e o posterior fechamento de algumas agências próprias; c) a adoção do programa DDA – Distribuição Domiciliar Alternada, com suspensão a entrega diária nos domicílios em diversas localidades; d) a extinção de serviços lucrativos, como o e-Sedex, este voltado ao segmento de comércio eletrônico; e) a quase extinção do função de correspondente bancário por meio do serviço Banco Postal, em parceria com o Banco do Brasil; f) contingenciamento dos investimentos, diante da crise econômica no país; g) criação de instabilidade política, advinda da própria perda de grandes clientes diante dos rumores de privatização e do aumento dos prazos.

Embora essas mudanças tenham sido aplicadas em caráter contingencial, o governo brasileiro não parece dar sinais de retorno à estrutura anterior, especialmente aqui no que compete à estratégia logística. Essa nova estratégia representa, na prática:

- Menor integração e, por conseguinte, maior fragmentação territorial;
- Diminuição da capacidade de articulação entre os lugares e os agentes, especialmente para ações que dependem exclusivamente do serviço postal;
- Perda de competitividade para setores econômicos-chave, alguns intensivos em tecnologia e informação como o e-commerce;
- Redução da presença do Estado, ou letargia em atender os lugares, principalmente no que corresponde às políticas públicas amparadas na logística dos Correios.

A problemática levantada por Mattelart (1994, p.16) duas décadas atrás continua a ecoar e desafiar as investigações por uma resposta atual: “Entre Estado e setor privado, quem deve controlar a circulação da informação, a implantação e o funcionamento das redes de comunicação à distância?” A diminuição da capacidade de atendimento dos lugares pelos Correios, sobretudo por meio da extensão dos prazos, pode privilegiar os agentes privados e um uso corporativo do território, por meio da seletividade espacial praticada por esses agentes em atender apenas os lugares mais lucrativos. Nesse contexto de mudanças na estratégia logística (e política), regiões com menor densidade técnica e informacional, vale dizer, aquelas com menor presença do meio técnico-científico-informacional, como o estado de Alagoas, são afetadas rapidamente e respondem às mudanças conjunturais com ampliação das desigualdades – tanto para fora (entre os estados e regiões) quanto para dentro (entre a capital e as demais cidades).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Reitera-se que as condições políticas da logística são tão determinantes quanto as técnicas, com implicações diretas sobre a fluidez e a integração territorial. Por vezes, mudanças de ordem política se traduzem em maior viscosidade e em fragmentação territorial, como no caso pesquisado. Essas condições políticas parecem conduzir as estratégias logísticas que caracterizam o aprofundamento do neoliberalismo no Brasil atual. Esse aprofundamento diz respeito, inclusive, a uma mudança estratégica no entendimento das empresas estatais e dos Correios (principalmente) como agente fundamental da integração nacional e necessário para políticas públicas que visam a superação das desigualdades regionais históricas. Em seu lugar, agentes do mercado podem vir a realizar um uso do território que, corporativo e fragmentador, não pode atender aos princípios de universalidade e inviolabilidade do serviço postal.

Os resultados aqui apresentados nos deixam pistas para pensar no modelo de integração via serviço postal que pode ser construído no Brasil como uma alternativa de logística para os lugares. Assim, se os desinvestimentos (outra palavra para precarização ou “sucateamento”) nas empresas públicas pode gerar, em curto prazo, resultados como os apresentados, a via da privatização poderia trazer consequências mais profundas, como a eliminação mesma do serviço postal em muitas cidades, conforme ocorrido em países como a Argentina.

Em um contexto marcado por crise econômica, políticas de austeridade neoliberal e reconcentração, o serviço postal em Alagoas sofreu perdas no prazo de entrega em todos os municípios, sem exceções. Essa incapacidade dos lugares em reagir demonstra que a diminuição da presença do Estado é problemática inclusive para as cidades capitais, sobretudo em regiões com menor atuação do mercado. Uma concentração em poucos agentes privados, com ações dispersas, mas decisões concentradas em poucos lugares (no caso brasileiro, principalmente na metrópole de São Paulo), gera fragmentações territoriais podendo chegar a exclusões, como no

caso dos municípios que perderam suas agências bancárias após a rodada de privatizações de bancos estaduais na década de 1990.

Por fim, surge a necessidade de investigar as mudanças dos prazos de entrega dos Correios em outros estados e também em escala nacional, buscando compreender suas implicações técnicas e políticas. Também é urgente uma agenda de pesquisa em geografia que considere a relevância das empresas estatais brasileiras para a integração territorial e a execução de políticas públicas.

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pelo financiamento da pesquisa de mestrado (processo nº 2013/19277-2), que permitiu as primeiras discussões das quais derivaram este artigo.

## REFERENCIAS

ARROYO, Mónica. Território, mercado e estado: uma convergência histórica. *Geographia* (UFF), Niterói, v.12, p.49-66, 2004.

BECKER, Bertha. Logística e nova configuração do território brasileiro: que geopolítica será possível? In: DINIZ, C. C. (org.). Políticas de desenvolvimento regional: desafios e perspectivas à luz das experiências da União Europeia e do Brasil. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2007.

BADIE, Bertrand. *La fin des territoires: essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*. Paris: Fayard, 1995.

BRASIL. Lei nº 6.538, de 22 de junho de 1978. Dispõe sobre os serviços postais. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6538.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6538.htm). Acesso em 26 de agosto de 2016.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

CAIRNCROSS, Frances. *The death of distance: how the communications revolution will change our lives*. Boston: Harvard Business School Press, 2001.

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

CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORREIOS. História postal. Disponível em < <http://www.correios.com.br/sobre-correios/a-empresa/historia> >. Acesso em: 21 ago. 2016.

FUKUYAMA, Francis. *The end of history and the last man*. New York: Free Press, 2006.

GERTEL, Sérgio. *Geografia, informação e comunicação: a imagem postal brasileira*. 1991. 274 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

IBGE. *Regiões de Influência das Cidades – 2007*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2008.

KAHIL, Samira. Usos do território: uma questão política. *Estudos Geográficos*, Rio Claro, v. 10, n.2, p.26-36, jul./dez. 2012.

MATTELART, Armand. *Comunicação-mundo: história das ideias e das estratégias*. Trad. Guilherme J. F. Teixeira. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 1994.

O'BRIEN, Richard. *Global financial integration: the end of geography*. New York: The Royal Institute of International Affairs and Council on foreign Relations Press, 1992.

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

SANTOS, Milton. (1987) O espaço do cidadão. 7 ed. São Paulo: Edusp, 2007.

\_\_\_\_\_. (1993) O retorno do território. In: \_\_\_\_\_.; SOUZA, Maria Adélia A.; SILVEIRA, María Laura (orgs.). Território: globalização e fragmentação. 5 ed. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 2006, p.15-20.

\_\_\_\_\_. (1996) A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4 ed. 7 reimpr. São Paulo: Edusp, 2012.

\_\_\_\_\_.; SILVEIRA, María Laura. (2001) O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 15 ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

TZU, Sun. A arte da guerra: os treze capítulos. Trad. Pedro Manoel Soares. Barueri: Ciranda Cultural, 2015.

VENCESLAU, Igor. Correios, logística e uso do território: o serviço de encomenda expressa no Brasil. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. doi:10.11606/D.8.2017.tde-03032017-160848. Acesso em: 2020-02-11.

\_\_\_\_\_. O correio como braço logístico do Estado: a execução de políticas públicas por meio da rede de agências postais no território brasileiro. Revista Brasileira de Geografia (IBGE), Rio de Janeiro, v.63, n.2, p.24-37, jul./dez. 2018.

VIRILIO, Paul. (1984) O espaço crítico: e as perspectivas do tempo real. Edição revisada e aumentada pelo autor; tradução de Paulo Roberto Pires. 2 ed. São Paulo: Editora 34, 2014.