

**LOGÍSTICA POSTAL E USO DO TERRITÓRIO:  
APONTAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS  
PARA O ESTUDO DE PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES**

**Igor Venceslau**

Geógrafo – UESC

Pós-graduando em ensino de geografia (*lato sensu*) – UESC

Professor de geografia – SEC/BA

Email: [igorvenceslau@yahoo.com.br](mailto:igorvenceslau@yahoo.com.br)

# **LOGÍSTICA POSTAL E USO DO TERRITÓRIO: APONTAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS PARA O ESTUDO DE PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES**

## **RESUMO**

Este artigo propõe um tratamento teórico-metodológico para estudar o uso do território pela logística postal, especialmente o que concerne às pequenas e médias cidades. Para tanto, traz um breve resgate histórico dos serviços postais no Brasil desde os tempos coloniais e apresenta, a seguir, a categoria uso do território de M. Santos como a mais adequada para o estudo em tela. A metodologia proposta considera quatro variáveis principais de dados: os prazos, os serviços postais diferenciados, os caminhos percorridos pela carga postal e a natureza do transporte e transportador. Por meio da aplicação da proposta no Sul Baiano revelam-se as facetas contraditórias da lógica postal e novas pesquisas são propostas para aprofundar o entendimento do tema.

## **INTRODUÇÃO**

A história dos serviços postais no Brasil confunde-se com a própria história do país. Considerada como primeira correspondência oficial brasileira, a carta redigida por Pero Vaz de Caminha, na ocasião do chamado descobrimento, inaugura a trajetória das comunicações brasileiras. Foi somente mais de um século e meio depois, contudo, que a atividade postal regular é instituída no país, quando, em 1663, tem origem os correios-mores nas terras lusitanas da América (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) assinalam 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 da logística postal da época, uma vez que somente em 1773 foi estabelecida a primeira comunicação postal terrestre do país, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro (CORREIOS, 2012). Vinte e cinco anos mais tarde a organização postal dos correios terrestres estava instituída e a

ligação marítima regular entre o Rio de Janeiro e Lisboa foi, enfim, estabelecida. Ainda nesse período cumpre destacar mais dois eventos importantes: a interiorização da oferta de serviços postais com a criação de uma agência na cidade de Campos (RJ) e o estabelecimento do porte das correspondências com base no peso e na distância percorrida para a entrega.

A partir da chegada da família real ao Brasil, em 1808, alterações significativas marcam as atividades de correio (POUPARD, 1979), com destaque para a inauguração de uma ligação direta com a Inglaterra, em substituição à antiga mediação européia efetuada pela metrópole portuguesa. 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 no país, marcado pelo uso de técnicas mais acuradas nos transportes e nas comunicações.

No século XX, após a Primeira Guerra Mundial, temos pela primeira vez o transporte aéreo de malas postais, que possibilitou alcançar lugares distantes e isolados com o Correio Aéreo Militar, principalmente após a criação do Departamento de Correios e Telégrafos - DCT, em 1931. Em 1969, o DCT foi transformado em Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT, vinculada ao Ministério das Comunicações. No ano seguinte, o transporte ferroviário foi totalmente substituído pelo modal rodoviário, e o transporte aéreo foi ampliado e modernizado. A administração da ECT foi centralizada em Brasília após a inauguração do edifício-sede em 1978, mas a operação obedece a diferentes lógicas de uso do território, nas quais todas as cidades brasileiras (metropolitanas ou não) são convocadas a participar, exercendo diferentes papéis, através dos escritórios locais dos Correios, como apontou Venceslau (2011).

No final do século XX e início do XXI, algumas mudanças na ECT conferiram maior agilidade e diversificação aos serviços postais. A primeira delas foi a criação, em 1982, do Serviço de Encomenda Expressa Nacional - SEDEX, posteriormente desdobrado em novas modalidades, como o SEDEX 10, em 2001, e o SEDEX Hoje, em 2004 (CORREIOS, 2012). Também hoje contamos com o serviço de rastreamento de objetos, onde todos os objetos registrados podem ser rastreados e as informações disponibilizadas na internet para a empresa e os usuários.

No Brasil, os serviços postais são monopólio da união, que os executa por meio da ECT, conforme decreto-lei nº 509/1969 (que transformou o DCT em ECT) e Lei

6538/78 (Lei Postal). Assim, estudar a logística postal é estudar, ao mesmo tempo, a lógica empregada pelos Correios para garantir, de um lado, o atendimento às mais de cinco mil cidades brasileiras e, de outro, a realização do lucro.

O objetivo deste artigo é trazer para o conhecimento e debate da comunidade científica, em geral, e de geógrafos, em particular, como tem sido estudada a logística postal pelo autor a partir da pesquisa de conclusão de curso de graduação em Geografia pela Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC, 2011, denominada “Logística e Território: a atuação dos Correios na Mesorregião Sul Baiano”<sup>1</sup>, cujos resultados foram parcialmente publicados (Venceslau, 2011). Para tanto, apresentamos o referencial teórico básico que vem embasando as análises realizadas e a metodologia desenvolvida para estudar a questão em tela. Por fim, exemplificamos a aplicação da metodologia proposta por meio de um estudo realizado com pequenas e médias cidades do Sul Baiano, trazendo à tona uma síntese de seus resultados. Esperamos que as trocas e debates gerados a partir desta proposta possam enriquecê-la e adicionar novos elementos para análises e questões para as pesquisas futuras.

## **REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO**

Buscar um referencial teórico que dê conta da interpretação do real não é uma tarefa das mais fáceis. Cremos que um método puramente quantitativo não seria capaz de revelar as contradições presentes no espaço geográfico, tampouco propor uma transformação da realidade, que é, entre outras, uma das funções da ciência, especialmente das ciências sociais. Primamos por uma análise que possa revelar os lugares nas suas especificidades e também suas interações com o movimento global, bem como as intenções e conseqüências das ações dos atores que, hegemônicos ou não, são atores da produção do espaço. Igualmente consideramos as abordagens funcionalista e estruturalista (não raro utilizadas para o estudo da logística) incapazes de dar conta dos objetivos supracitados.

Encontramos em Milton Santos a categoria “uso do território”, a qual julgamos ser a mais adequada para instrumentalizar a pesquisa e, de fato, servir de base para a interpretação do papel da logística postal no território. Para Santos e Silveira (2011, p.20), o território, como unidade e diversidade, “é uma questão central da história humana e de cada país e constitui o pano de fundo do estudo das suas diversas etapas e

do momento atual”. Contudo, o tratamento do território nesta abordagem é revolucionário, uma vez que “o território, em si mesmo, não constitui uma categoria de análise (...) a categoria de análise é o território utilizado” (Ibid., p.247).

Já que é o uso do território que faz dele objeto de análise social e não ele em si mesmo (SANTOS, 1994), cumpre explicitar, mais de perto, em que termos está sendo colocada a categoria:

O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação *sistemas de engenharia*, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira que, juntamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico (SANTOS e SILVEIRA, 2011, p.21, grifo dos autores).

A abordagem alicerçada na categoria uso do território tem por princípio básico a noção de dinâmica, revelando os conflitos e tensões presentes na dialética do espaço. Também valoriza a história na análise, uma vez que entende que em períodos anteriores usos diferenciados confeririam cristalizações e marcas a esse território – dando ao território condição de impor-se como condição para a realização das funções sociais. Assim, cumpre-nos considerar “os fixos, isto é, o que é imóvel, e os fluxos, isto é, o que é móvel” (SANTOS e SILVEIRA, 2011, p.247). Também é necessário atentar para o papel e as ações dos diversos atores que engendram a articulação dos fluxos, animando os fixos. Esses atores agem, hoje, em diversas escalas, e são, em sua maioria, estranhos aos lugares. Santos (1997, p.128) nos lembra que “uso do território não é o mesmo para as diversas firmas, [pois] cada firma usa o território segundo a sua força”. Eis uma tarefa estimulante: desvelar os usos e abusos que os atores hegemônicos fazem do território, impondo temporalidades e espacialidades alheias aos desejos e necessidades dos sujeitos e lugares. Esses usos se superpõem, sobrepõem e se interpenetram numa teia de relações ancoradas no lugar, onde o território usado agora conhece usos alheios, verticalizados e teleguiados. Daí surgem as atuais abordagens de rede, mas mesmo esta é altamente seletiva, tanto no que concerne aos lugares (e mesmo se considerarmos uma cidade, principalmente a metrópole, apenas parte dela) quanto aos sujeitos que participam plenamente de suas funções. Para Santos, 1994, p.16:

O território hoje pode ser formado de lugares contíguos e de lugares em rede. São, todavia, os mesmos lugares que formam redes e que formam o espaço banal. São os mesmos lugares, os mesmos pontos, mas contendo simultaneamente funcionalizações diferentes, quiçá divergentes e opostas.

São novos tempos, como novas normas; trata-se, mesmo, de um híbrido. Em meio a este palimpsesto, os lugares tentam a se tornar esquizofrênicos, pois já é evidente que “a nova lógica locacional das empresas no território nacional (...) valoriza localizações prontas com todas as condições requeridas e, de outro, exige a adaptação dos lugares para que a operação empresarial seja rentável” (SILVEIRA, 2009, p.133). A aceleração contemporânea, característica da globalização, encontra hoje na ciência e na informação, além das constantes adaptações e reformulações técnicas, condições de se realizar. Vivemos um *frenesi* incessante pela “fluidez do território, hoje balizada por um processo de aceleração” (SANTOS e SILVEIRA, 2011, p.21).

A informação substitui, hoje, o papel da energia no passado. É a informação que alimenta os lugares, e de certa forma, atrai, organiza e seleciona os fluxos de toda natureza. Isto implica considerar que os fluxos imateriais (dinheiro, ordens, etc.) são dotados, hoje, de força até superior que os tradicionais fluxos materiais e que, mesmo nestes, o papel da informação é catalisador. Os objetos não são mais os mesmos e estão carregados de informação; são, eles mesmos, antes de tudo, informação.

## **METODOLOGIA PROPOSTA**

Apresentamos a seguir uma proposta de metodologia para, utilizando a categoria de uso do território de M. Santos, realizarmos uma abordagem geográfica do papel da logística postal no território. Em primeiro lugar, salientamos que se trata de uma proposta, portanto devendo ser alterada e melhorada, se necessário. Empiricamente foi testada com pequenas e médias cidades, mas sabendo que sua aplicação a cidades metropolitanas é plenamente possível, ainda que com adaptações.

Não pretendemos cair na sedução das quase infinitas discussões que tentam dar conta de critérios para a definição de cidades pequenas ou médias. O critério demográfico pouco nos interessa nesta análise e sim o *uso* que é feito dos espaços urbanos nas diferentes escalas pela logística postal. Obviamente que convergimos com a idéia de cidade média como aquela dotada de um papel regional explícito de gestão do

território, numa escala submetropolitana. Não é necessário que se defina, *a priori*, se as cidades são pequenas ou médias, pois a própria pesquisa sobre o uso do território pela logística postal irá revelar os diferentes papéis cumpridos pelas cidades. É válido, porém, compreender os outros usos e os diferentes papéis exercidos por esses centros local e regionalmente, enriquecendo o estudo.

Inicialmente propomos que, como sede das agências de Correios e das operações logísticas realizadas, a cidade é nosso objeto de estudo. Aqui, cidade vai muito além da simples sede do município como oficialmente se considera no Brasil, mas pode ser uma das inúmeras vilas com funções urbanas explícitas espalhadas pelo país. Para garantir sua operação monopolizada, os Correios possuem, no mínimo, uma agência própria em todas as sedes de município brasileiro, mas algumas vilas também contam com tal equipamento. Assim, destacamos que as vilas dotadas de agências próprias dos Correios (as agências não-próprias podem ser franqueadas ou comunitárias, mais comuns a vilas pequenas e povoados) possuem, na logística postal, o mesmo *status* que uma cidade convencional, devendo ser consideradas no estudo.

Duas opções se abrem para a definição da área de estudo: considerar todas as localidades com agências próprias dos Correios, ou seja, as cidades de fato; ou selecionar as cidades mais expressivas para o estudo. No primeiro caso, temos a certeza de trabalhar com o máximo de dados e variáveis, revelando com maior acurácia as estratégias de uso do território. No entanto, a depender da escala utilizada, torna-se praticamente inviável um número tão grande de cidades: pesquisar a microrregião de Feira de Santana seria muito diferente de debruçar-se a Região Concentrada ou mesmo o Brasil. Assim, caso não seja possível trabalhar com todas as cidades, propomos selecionar um grupo mais diverso possível: pequenas, médias e grandes cidades; cidades com funções turísticas, agrícolas ou industriais; cidades bem localizadas, outras distantes; espacialmente dispersas na área de estudo. Certificamo-nos, desta maneira, de tentar dar conta das mais diferentes situações possíveis, que revelariam estratégias também diferenciadas.

Selecionada a área de estudo, passemos aos dados que julgamos ser aqueles capazes de revelar as estratégias utilizadas pela logística postal no território. O primeiro deles seria o estudo dos diferentes prazos impostos aos lugares. Os prazos podem ser levantados através do simulador de prazos de preços encontrado no endereço eletrônico

<<http://www.correios.com.br/precosPrazos/default.cfm>> ou nas próprias agências dos Correios ou diretorias regionais. Na logística postal, cidades diferentes são dotadas de prazos diferenciados. Mas não é tão simples assim: cada cidade possui diferentes prazos a depender da origem do objeto (se de uma cidade da mesma região, por exemplo, ou de outro estado) e do tipo de serviço escolhido (se expresso ou convencional, para ficar nestes dois tipos). Logo, temos uma teia bastante complexa de prazos diferenciados, isso para cada cidade.

Temos duas propostas para o estudo dos prazos na logística postal, que revelam as temporalidades impostas verticalmente aos lugares. Elas podem ser aplicadas, sem prejuízo, em conjunto: 1) escolher uma ou algumas localidades-padrão a partir das quais serão calculados os prazos dos objetos para as cidades em estudo. Estas podem ser, de preferência, a capital ou metrópole do estado e, também, a metrópole nacional São Paulo como “o centro de gestão mais importante” (CORRÊA, 2006, p.89). 2) Considerar um ou alguns serviços postais para todas as cidades em estudo. A modalidade expressa SEDEX, por exemplo, a despeito de seu *slogan* “mandou, chegou”, por muito tempo utilizado pelos Correios, possui uma diferenciação mínima de quinze prazos no Brasil. Isso significa que o prazo pode ser de um dia útil entre Salvador e São Paulo, e até quinze dias úteis entre uma cidade da Amazônia ocidental e outra do interior da Paraíba, por exemplo.

O estudo dos prazos impostos às cidades na logística postal é extremamente revelador na medida em que se constata que os prazos não necessariamente obedecem a uma lógica de distância absoluta ou de presença de equipamentos de infraestrutura. Assim, cidades próximas podem estar a vários dias úteis, enquanto que outras mais distantes podem estar aproximadas verticalmente dentro desta lógica. Também cidades dotadas de equipamentos como aeroportos nem sempre estão mais integradas, uma vez que nem apenas alguns equipamentos de alguns lugares são privilegiados nas operações.

O segundo dado que propomos é o estudo dos caminhos percorridos pela carga postal até chegar às cidades. Este caminho pode ser o mesmo numa situação inversa, ou seja, das cidades em estudo para outras de outra região, mas não é uma regra. Trata-se de mapear o percurso da carga postal, revelando assim as cidades nodais na logística postal. Aqui, a centralidade regional estará evidenciada nas cidades com papel de mediadoras dos fluxos, as chamadas cidades nodais, enquanto outras terão apenas um

papel primário de emissor e receptor. Também podem ser reveladas as articulações externas à rede regional, ligações diretas e indiretas entre centros e, mais uma vez, aspectos de uma verticalização imposta. Os dados dos caminhos percorridos pela carga postal não estão disponíveis ao grande público, podendo ser adquiridos somente junto aos órgãos gestores dos Correios.

O terceiro dado que propomos ser levantado numa pesquisa desta natureza é o tipo de transporte e de transportador da carga postal nas cidades em estudo. A logística postal pode, neste caso, valer-se do modal de transporte terrestre, por meio de caminhões e outros veículos menores, ou mesmo do aéreo e até do aquaviário. O transportador é relevante porque pode ser realizado pela própria empresa via terceirização dos serviços ou mesmo a utilização de outras modalidades, como linhas de ônibus regulares de passageiros. Os dados revelarão as estratégias de uso do território e realização do lucro, para muito além das potencialidades reais de conexão com o lugar.

O quarto dado a ser considerado, não menos importante que os anteriores, é o levantamento dos serviços diferenciados presentes nas cidades em estudo. Como a gama de serviços oferecidos pelos Correios hoje é muito grande, elas visam a atender perfis estratificados de consumidores e, por sua vez, de cidades. É emblemático o estudo deste dado, pois revela mais intimamente as estratégias corporativas que incluem/excluem lugares e sujeitos da possibilidade de participarem da tão-proclamada globalização. Como exemplo, temos o oferecimento de serviços altamente seletivos espacialmente, como: Disk Coleta, serviços de coleta domiciliar de objetos para postagem; SEDEX 10, serviços expresso de entrega de correspondências até as dez horas da manhã do dia útil seguinte; SEDEX Hoje, serviço de entrega expressa interurbana no mesmo dia da postagem; entre outros. No caso do SEDEX 10 e SEDEX Hoje, alertamos para que também seja feito um levantamento dos destinos oferecidos nas localidades que dispõem dos serviços, que também é altamente seletivo e devem apontar para a presença da metrópole nacional São Paulo, a capital do estado e outros centros importantes. Esses serviços também podem ser encontrados por meio do simulador de prazos e preços e de informações nas agências e diretorias dos Correios.

Sugerimos ainda atentar para o papel da informação na moderna logística e seu uso como estratégia competitiva e de realização do valor. No caso da logística postal, os objetos, a depender da modalidade de serviço escolhida, podem apresentar rastreamento

ponto a ponto, somente na entrega ou nem mesmo dispor do recurso. É somente a possibilidade de rastreamento dos objetos e disponibilização da informação que garante uma operação *just-in-time* e uma diversidade de estratégias de uso do território.

Por fim, propomos que a linguagem cartográfica, tão cara à geografia, seja explorada para o estudo e apresentação dos dados, uma vez que pode complementar as análises feitas em linguagem verbal e também permite ao leitor a possibilidade de, ele mesmo, extrair suas conclusões.

### **UM EXEMPLO DE APLICAÇÃO: O SUL BAIANO**

Em publicação anterior (VENCESLAU, 2011), podem ser encontrados alguns resultados já publicados desta pesquisa. Ainda assim, apresentamos aqui uma síntese para que a validade da proposta metodológica pode ser comprovada e para que sirva de modelo para novas pesquisas.

A pesquisa foi realizada tendo como área de estudo a Mesorregião Sul Baiano, composta de setenta municípios. Além das setenta cidades – sedes dos respectivos municípios, quatro vilas dispunham à época de uma agência própria dos Correios e foram consideradas, totalizando setenta e quatro localidades. Estudamos uma região com características urbanas bastante distintas: cidades antigas, como Ilhéus, e outras ainda nem emancipadas; centros industriais novos, como Itabatan, e cidades decadentes da lavoura cacauzeira; cidades turísticas, a exemplo de Porto Seguro; cidades comerciais, como Itabuna e Eunápolis; cidades relativamente próximas e outras a mais de 800 km da capital do estado, como é o caso de algumas do extremo sul da região. O intuito foi constatar se essas diferenças eram consideradas e, de alguma maneira, definiam as diferenciações de prazos, centralidades ou oferecimento de serviços diferenciados pelos Correios.

Os dados sobre os prazos revelaram que as cidades pequenas estão sujeitas a um tempo mais lento na logística postal, chegando a apresentar prazos mínimos de até quatro dias úteis para correspondências originadas em Salvador. Essas cidades estão no norte (próximo a Salvador) ou extremo sul da região; no litoral ou no interior; de fácil ou difícil acesso rodoviário. O caso de Cairu é revelador, já que localiza-se a poucos quilômetros de outra cidade que está três dias úteis à sua frente, com acesso rodoviário asfaltado. Também no caso das vilas constatamos que uma delas chegou mesmo a

apresentar prazo menor que a própria sede do município. Nesta vila, Itabatan (município de Mucuri) está localizado um dos maiores complexos de papel e celulose do país, da empresa Suzano Papel e Celulose.

Quanto aos caminhos percorridos pela carga postal, o modal rodoviário foi o único privilegiado, conferindo centralidade às cidades localizadas na BR-101, como Itabuna e Teixeira de Freitas. Cidades que dispõem de aeroportos, como Ilhéus e Porto Seguro, nenhum *status* de centralidade apresentaram no uso do território feito pela logística postal no Sul Baiano. Em compensação, outras cidades médias de regiões próximas apareceram como polarizadoras de municípios da área em estudo. Pontue-se, ainda, o papel preponderante de Itabuna sobre Ilhéus<sup>2</sup>. Diferente das cidades menores, aqueles centros com mais de cinquenta mil habitantes, que poderemos aqui considerar as cidades médias regionais, recebem suas correspondências diretamente da capital, sem mediação de outras cidades. Esse é outro dado que confere verticalidade ao território, aproximando essas cidades a um tempo mais rápido e fragmentando, por conseguinte, o próprio território por meio de estratégias diferenciadas.

Os serviços diferenciados também revelaram-se altamente seletivos, sendo que somente duas cidades apresentavam todos os serviços oferecidos na região. Outros cinco centros possuíam um ou outro serviço mais expresso, todos esses centros com mais de cinquenta mil habitantes. A escolha dessas localidades não considerou a distância com a capital ou a presença de infraestruturas de transporte, revelando que é o uso feito pela empresa que define a inserção desta ou daquela localidade num tempo mais acelerado dentro das possibilidades atuais.

Assim, a pesquisa mostrou como as estratégias de uso do território engendradas pela logística postal dos Correios aproximam ou distanciam virtualmente os lugares e as pessoas, qualificam parcelas do território, ao mesmo tempo em que o fragmenta. O papel de elo, assegurado pela própria empresa (CORREIOS, 2012), não se revela homogêneo e podendo mesmo ser considerado como excludente em alguns casos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Consideramos que ainda há muito que fazer para revelar novas estratégias de uso do território pela logística postal. A periodização das ações dos Correios no Brasil é um estudo que deve ser feito com urgência, onde devem ser reveladas e comparadas

estratégias novas e antigas. A comparação entre realidades regionais diferentes (Região Concentrada X Nordeste, por exemplo) também é uma sugestão para novos estudos. Este pode ser um estudo que revele, de um lado, as diferentes formas de uso do território na escala nacional ou interregional, e, de outro, como essas regiões se impõem como condição para a ação das empresas, em geral, e dos Correios, em particular. Outra abordagem quem vem sendo pensada pelo autor e se coloca como sugestão é a análise intraurbana do uso do território, sobretudo intrametropolitana, buscando compreender as diferentes estratégias da logística postal no nível do bairro e os tempos rápidos ou lentos que se oferecem às centralidades metropolitanas e às periferias, em comparação.

## NOTAS

<sup>1</sup> Pesquisa realizada sob orientação da professora Clarice Gonçalves Souza de Oliveira.

<sup>2</sup> Para ler mais a respeito da bipole Itabuna-Ilhéus e seus papéis regionais, consulte-se TRINDADE, G. **Aglomeración 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.

## REFERÊNCIAS

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, 330p.

CORREIOS. **História postal**. Disponível em: < <http://www.correios.com.br/sobreCorreios/empresa/historia/default.cfm>>. Acesso em: 19 ago. 2012.

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.

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

SANTOS, M. O retorno do território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A.; SILVEIRA, M. L. (orgs.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec - ANPUR, 1994, p. 15-20.

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997. 190p.

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

SILVEIRA, M. L. Ao território usado a palavra: pensando princípios de solidariedade socioespacial. In: Viana, A. L. A.; Ibañez, N.; Elias, P. E. M. (orgs.). **Saúde, Desenvolvimento e Território**. 1 ed. São Paulo: Hucitec, 2009, p. 127-150.

VENCESLAU, I. Logística e Território: a atuação dos Correios na Mesorregião Sul Baiano – resultados preliminares. In: VIII Encontro Baiano de Geografia, 2011, Vit. Conquista-BA. **Anais...** Disponível em: <<http://www.uesb.br/eventos/ebg/index.php?pagina=anais>> Acesso em: 19 ago. 2012.