

DOS ESPAÇOS DA RAPIDEZ AOS ESPAÇOS DA LENTIDÃO POSTAL: OS  
LIMITES DA LOGÍSTICA DOS CORREIOS NO RIO DE JANEIRO*FROM THE "SPACES OF ESPEED" TO THE "SPACES OF SLOWMESS": THE LIMITS OF THE  
TERRITORIAL LOGISTICS OF CORREIOS IN RIO DE JANEIRO*ID Igor Araújo<sup>1</sup>ID Francisco das Chagas do Nascimento Jr.<sup>1</sup><sup>1</sup> Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), Nova Iguaçu, RJ, Brasil**Resumo**

O presente artigo tem como objetivo demonstrar os diferentes tempos da circulação de cargas postais expressas em uma porção do território brasileiro, o estado do Rio de Janeiro. Para tanto, analisou-se a atuação territorial da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), os Correios, com foco em um dos seus serviços postais, o Serviço de Encomenda Expressa (SEDEX). Ao comparar os diferentes prazos disponibilizados para a entrega de correspondências postais expressas nos municípios fluminenses, foi possível identificar a existência de “espaços da rapidez” e “espaços da lentidão” postal no estado. Além disso, mesmo a capital fluminense se apresentando, de maneira geral, como um espaço prontamente atendido pelos serviços postais expressos – sobretudo em um momento de expansão da modalidade do comércio eletrônico no país – constatou-se que o processo de urbanização impõe limites à atuação dos Correios, criando obstáculos para a operação desses serviços em diversos lugares na cidade do Rio de Janeiro.

**Palavras-chave:** Logística territorial; Circulação postal; Correios; Sedex; Urbanização.**Abstract**

The present paper aimed to demonstrate the different times of postal circulation express in a portion of the Brazilian territory, the state of Rio de Janeiro. In order to do so, the territorial performance of the Brazilian Post and Telegraph Company (ECT), the Correios, was analyzed based on one of the postal services offered by it, SEDEX (Express Parcel Service). Comparing the different deadlines available for the delivery of express postal correspondence in the municipalities of Rio de Janeiro, it was possible to identify the existence of postal “spaces of speed” and “spaces of slowness” in the state. In addition, even the capital of Rio de Janeiro presents itself, in general, as a space readily served by express postal services - especially at a time when the E-commerce modality (Electronic Commerce) is growing in the country – it was also found that the urbanization process imposes limits on the activities of the Post Office, constituting an obstacle to the operation of express postal services in numerous places within the city of Rio de Janeiro.

**Keywords:** Territorial logistics; Postal circulation; Correios; Sedex; Urbanization.

Recebido em: 16/09/2024 | 14/08/2025

Correspondência para: Igor Araújo (igorsil31@yahoo.com.br)

**INTRODUÇÃO**

A circulação postal tem exercido, tradicionalmente, importante papel na instituição de uma vida de relações entre os lugares. No Brasil, esse serviço também desempenhou função fundamental no processo de formação do território nacional, visto que, ao longo dos séculos, tem contribuído para a construção de uma maior articulação entre as regiões do país (Gallo, 2006; Silva Júnior; Olegário, 2016; Venceslau, 2017, 2018).

Prestando-se, originalmente, a circulação sobretudo de informações, no período atual, os serviços postais sofrem profundas transformações. Com a revolução informacional, a difusão da internet e a possibilidade de uma comunicação direta e imediata entre pessoas





situadas longinquamente, os serviços postais se tornaram atividades relativamente “anacrônicas”. Isso ocorre porque sua tradicional tarefa de fazer circular a informação pelo território é agora realizada sem a necessidade da atuação dos agentes postais.

Todavia, a “obsolescência” desses serviços se revela um fenômeno apenas aparente e parcial. Com os processos de reestruturação produtiva (Harvey, 1992), o maior distanciamento físico entre os espaços de produção e os espaços de consumo (Santos; Silveira, 2014) e a ascensão de novos segmentos econômicos, como o comércio virtual (Venceslau, 2019a), as empresas de serviço postal redefiniram seu *locus* de atuação, especializando-se cada vez mais no transporte e distribuição de mercadorias.

Valendo-se de uma *expertise* adquirida relacionada a capacidade de comandar a circulação de objetos e informações pelo território, as empresas de serviços postais se tornaram, de maneira geral, importantes agentes logísticos na atualidade, assumindo relevância crescente para a própria efetivação dos circuitos espaciais de produção (Arroyo, 2018)<sup>1</sup>.

No caso brasileiro, os serviços postais têm apresentado um crescimento expressivo, impulsionado pela expansão do comércio virtual<sup>2</sup> e em resposta aos desafios que a vastidão do território brasileiro, bem como suas significativas diferenças regionais impõem à circulação postal. A partir de minuciosas estratégias logísticas, os agentes postais buscam superar rapidamente longas distâncias, estabelecendo, com base nas possibilidades técnicas e normativas oferecidas pelo território, uma racionalização extrema dos fluxos de cargas postais que atravessam o país<sup>3</sup>.

Nesse sentido, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) – os Correios –, empresa de origem estatal, representa um notável exemplo dos novos papéis desempenhados pelos serviços postais. Por meio do Serviço de Encomenda Expressa Nacional (SEDEX), criado no início dos anos 1980, a empresa alcança inúmeras cidades brasileiras em intervalos curtos de tempo, transformando-se em um agente fundamental para a circulação de informações e, sobretudo, para o transporte e distribuição célere de bens e mercadorias no país atualmente<sup>4</sup>.

Contudo, há que se admitir que a velocidade de transporte e entrega de cargas, preconizada pelos serviços postais expressos, não está uniformemente presente em todo o território nacional. O próprio Sedex atende desigualmente as regiões brasileiras e, dentro de uma mesma região ou estado, alcança cada localidade com diferenças nos prazos de entrega dos objetos postais (Venceslau, 2017).

Desse modo, a pesquisa que fundamentou o presente artigo buscou compreender essas defasagens territoriais na circulação postal, suas causas e implicações. Em particular, visou identificar a presença de “espaços da rapidez” e “espaços da lentidão postal” dos serviços expressos no estado do Rio de Janeiro e, posteriormente, analisar como, ainda que em espaços considerados a princípio fluidos para a circulação postal, como é o caso da capital fluminense, impõem-se “limites” que dificultam a plena realização dos serviços postais.



Para tanto, o presente texto foi organizado em três partes, além desta Introdução e das Considerações Finais. Na primeira seção, de forma breve, apresenta-se a relação entre os Correios e a circulação postal no território nacional, ressaltando os desafios existentes para o transporte de cargas postais no Brasil, e destacando as estratégias logísticas adotadas pela empresa pública para promover a circulação de “cargas expressas” e “não expressas” no país.

Na segunda seção do texto, apoiando-nos em proposta teórica apresentada por Santos e Silveira (2014), realizou-se um necessário exercício de esclarecimento de duas noções muito caras à leitura geográfica da circulação: as noções de “espaços da rapidez” e “espaços da lentidão”. Após a elucidação dessas ideias, buscou-se demonstrar como diferentes tempos e ritmos da circulação postal de cargas expressas se manifestam empiricamente no estado do Rio de Janeiro, levando à constatação da existência de “espaços da rapidez e espaços da lentidão postal” no território fluminense.

Metodologicamente, para a realização dessa etapa, utilizou-se a “calculadora de preços e prazos” dos Correios (ferramenta disponibilizada por meio do *site* institucional da empresa), que forneceu dados sobre os diversos prazos que aquele agente postal oferece para a entrega de cargas expressas (SEDEX) em cada município fluminense.

Por sua vez, na terceira seção, buscou-se demonstrar os limites existentes para a circulação postal expressa, tomando como objeto de análise a situação da capital fluminense: o município do Rio de Janeiro. Embora este, em termos gerais, possa ser caracterizado como um “espaço da rapidez postal”, observou-se que essa qualidade não alcança todos os lugares da cidade. Ressaltando-se que a velocidade ou a lentidão na circulação postal não são atributos exclusivos dos agentes, mas também estão diretamente associados às condições oferecidas pelo meio geográfico (Castillo, 2017)<sup>5</sup>, foi possível constatar que a urbanização desigual e caótica (Santos, 2018), comum à cidade do Rio de Janeiro, constitui obstáculo e lança desafios para a efetivação da logística territorial dos Correios.

Nesse momento do trabalho, com o intuito de explicitar um caso concreto de “espaço da lentidão postal” na capital fluminense, entre outros tantos identificados, analisou-se o Morro da Providência, favela localizada em plena região central da cidade do Rio de Janeiro. Recorrendo à pesquisa de campo e a entrevistas semiestruturadas com representantes do Centro de Distribuição de Cargas dos Correios e da Associação de Moradores do Morro da Providência, identificou-se uma série de estratégias e articulações locais que garantem a entrega de cargas postais aos moradores daquele lugar, ainda que com atrasos.

Por fim, nas Considerações Finais, em um exercício analítico, crítico e propositivo, retoma-se o debate sobre a pretensa fluidez do espaço, aparentemente alcançada pela logística postal, e ressalta-se a importância de se reconhecer as formas complementares de trabalho e organização desempenhadas localmente, por agentes que viabilizam a distribuição e a entrega de cargas postais em espaços onde a racionalidade da logística postal não opera plenamente.



## O IMPERATIVO DA CIRCULAÇÃO: IMPLICAÇÕES PARA A LOGÍSTICA DOS CORREIOS NO TERRITÓRIO BRASILEIRO

A superação de longas distâncias e o estabelecimento de linhas e feixes de comunicação entre os lugares são tarefas que há tempos caracterizam as funções básicas desempenhadas pelos serviços de comunicação postal em todo o mundo. No Brasil, tal papel de articulação do território foi exercido historicamente pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), os Correios, empresa pública<sup>6</sup> que assumiu importante papel no processo de integração nacional (Gertel, 1991; Silva Júnior; Olegário, 2016; Venceslau, 2017).

Segundo Venceslau (2018), para além de sua habitual atuação na condução dos fluxos postais no território brasileiro, os Correios têm desempenhado regularmente o papel de agente auxiliar do Estado, constituindo-se mesmo em seu “braço logístico”. Essa posição decorre de sua responsabilidade em viabilizar a efetivação de uma série de políticas públicas instituídas no país. Por dispor de um conjunto amplo de agências, centros de distribuição e meios de transporte, além de estar sujeito à obrigatoriedade de promoção da “universalização do serviço postal” no Brasil, os Correios se estabeleceram como a “única Instituição presente”, ou capaz de alcançar “todos os municípios” do país.

Conforme destaca o autor,

A logística dos Correios no Brasil está amparada numa rede de fixos para postagens, triagem/transporte e distribuição de objetos postais, cuja máxima expressão de capilaridade é a presença de agências próprias em todos os municípios brasileiros, que somam quase 7 mil unidades de postagem e mais 9.196 unidades de distribuição (Venceslau, 2018, p. 26).

Entretanto, dada a vastidão do território brasileiro e as persistentes desigualdades inter e intrarregionais – especialmente quanto à distribuição de infraestruturas de transporte e comunicação modernas e de boa qualidade – os subespaços nacionais são alcançados diferentemente pelos fluxos postais (Venceslau, 2018). Como destacam diversos autores (Gallo, 2006; Silva Júnior; Olegário, 2016; Venceslau, 2017, 2018), no Brasil, o “componente territorial” sempre exerceu grande importância na operação dos serviços postais, impondo significativos desafios à logística de transporte de cargas dos Correios.

Uma das consequências dessa realidade é a própria existência de prazos de entrega de correspondências “bastante diferenciados” entre os diversos lugares ou regiões do país (Venceslau, 2018, p. 26). Nesse contexto, Silva Júnior e Olegário (2016, p. 60) enfatizam que, como forma de superar as distâncias físicas e todo tipo de barreira espacial imposta à circulação postal, os Correios realizam complexas operações logísticas, utilizando estrategicamente os modais de transporte disponíveis em cada porção do território nacional. Dessa forma, redes aéreas, rodoviárias e hidroviárias compõem os sistemas de circulação utilizados oportunamente pela empresa, revelando que a circulação postal promovida pelos Correios no país apoia-se em uma estrutura “polimodal”.

Ademais, segundo esclarecimentos realizados por Venceslau,

Esses modais de transporte estão amparados na infraestrutura disponível no território, na maioria dos casos construída a partir de investimentos do Estado. Assim, aplicando uma distinção utilizada pela geógrafa Leila Dias ([1996] 2010), as redes de transporte - rodoviária,



aérea, fluvial - constituem a ‘rede suporte’, ou seja, a infraestrutura necessária de uma ‘rede serviço’ que é o próprio serviço postal [...] (Venceslau, 2017, p. 161).

Contudo, deve-se destacar que os próprios Correios adotam estratégias territoriais distintas para a realização da circulação postal. Essas estratégias variam conforme os tipos de serviços postais oferecidos pela empresa e os produtos transportados. De maneira geral, as “cargas postais expressas”, entregues em prazos reduzidos de tempo (contados em poucos dias ou até horas!), recebem prioridade no transporte, isto é, são deslocadas pelo território mais rapidamente quando comparadas às correspondências convencionais ou “não expressas”.

Segundo observação efetuada por Venceslau,

Para o transporte de malas postais, os correios se valem da distinção de objetos por sua velocidade, ou seja, em expressos e não expressos. A depender do tipo de objeto, os prazos de entrega são diferentes e as estratégias logísticas para atingi-los também se diferenciam. Assim, cada tipo de objeto postal exige modais de transporte específicos que possibilitem articular os lugares numa rede mais ou menos veloz, com impactos também sobre o preço individual de cada serviço (Venceslau, 2017, p. 161).

Desse modo, os serviços postais oferecidos e os produtos transportados pelos Correios apresentam distinções, resultando em diferentes velocidades de circulação no território. No caso dos serviços “não expressos”, por exemplo, “[...] o transporte é feito por superfície, ou seja, utilizando o modal rodoviário e, quando for o caso, o modal hidroviário” (Venceslau, 2017, p. 161). Por sua vez, os “serviços expressos”, como é o caso do SEDEX, utilizam o modal aéreo “[...] como estruturador de uma rede nacional e os modais rodoviário e hidroviário como complementares nas escalas regional e local” (Venceslau, 2017, p. 161).

Assim sendo, mesmo quando encomendas “expressas” e “não expressas” compartilham o mesmo modal ou veículo de transporte, as cargas expressas têm “tratamento prioritário”, assegurando o cumprimento dos prazos mais curtos previstos para a entrega de produtos ou correspondências remetidas via Sedex (Venceslau, 2017, p. 161).

### “ESPAÇOS DA RAPIDEZ” E “ESPAÇOS DA LENTIDÃO”: LAPIDANDO NOÇÕES

Conforme esclarece Igor Venceslau (2021, p. 196), o próprio slogan utilizado pelos Correios para divulgar a “agilidade” do seu serviço postal expresso – *Sedex: mandou, chegou* – “carece de sentido real em boa parte do Brasil”, uma vez que transmite a ideia de que todo o território nacional poderia ser alcançado com a mesma velocidade por esse tipo de serviço. No entanto, como o território brasileiro não é homogêneo – ou seja, há uma desigual distribuição geográfica de sistemas de transporte e comunicação – e os agentes logísticos operam uma valorização desigual dos lugares, o que vigora são diferentes velocidades na circulação das cargas postais expressas no país.

Milton Santos e Maria Laura Silveira (2014) já haviam alertado para a presença de diferentes tempos e ritmos de circulação coexistindo num mesmo território. Essa desigualdade na velocidade dos fluxos que perpassam o território permitiria inclusive identificar a existência de “espaços da rapidez” e “espaços da lentidão”. Segundo os autores, os “espaços da rapidez” seriam caracterizados pela circulação acelerada de bens, pessoas, mercadorias e



informações, viabilizada pela presença de infraestruturas modernas que também assegurariam a maior interação desses espaços com o mundo. Em contraste, os “espaços da lentidão” seriam marcados por tempos mais vagarosos, fruto das restrições impostas pelo meio geográfico – como a escassez ou a má qualidade das infraestruturas – e pela menor relevância atribuída a esses espaços para a desenvolvimento das atividades produtivas hegemônicas<sup>7</sup>.

De acordo com Venceslau (2019b), são sobretudo as metrópoles e algumas cidades médias que se constituem nos espaços mais bem atendidos pelos serviços postais expressos. Nas palavras do autor:

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 (Venceslau, 2019b, p. 53).

Desse modo, com base na constatação do desigual ritmo de circulação das cargas postais no território brasileiro, pode-se então afirmar que os serviços postais expressos representam o “tempo das metrópoles”, tempo esse que se contrapõe ao “tempo da lentidão [postal] das pequenas cidades e vilarejos do interior do país”, lugares onde os prazos para a entrega das cargas postais aos destinatários finais são mais longos (Venceslau, 2021, p. 196).

Tal observação, referente às diferentes velocidades da circulação postal no território nacional, é fundamental para se dirimir o imaginário sobre a velocidade e sua virtual capacidade de “aniquilar” as distâncias e “superar” as diferenças espaciais. Não obstante, torna-se também possível afirmar que “[...] o período atual conhece uma contradição entre a instantaneidade dos fluxos informacionais e a multiplicação das diferentes velocidades do fluxo postal”, isto porque, apesar de a informação poder “[...] alcançar os diferentes lugares praticamente em tempo real, as cartas e encomendas são entregues com diversos graus de defasagem no território” (Venceslau, 2021, p. 181).

Particularmente nesta pesquisa, partiu-se da premissa de que a desigual velocidade de operação dos serviços postais expressos no território brasileiro permite a identificação de “espaços da rapidez e espaços da lentidão postal expressa”. Os primeiros são representados sobretudo por lugares onde as encomendas expressas alcançam o destinatário com maior brevidade, correntemente em até um dia útil após a postagem. Por outro lado, os “espaços da lentidão postal” de cargas expressas são caracterizados pelos lugares que apresentam prazos mais longos para a conclusão daquele tipo especial de serviço oferecido pelos Correios.

Diante disso, com o intuito de avaliar a dinâmica e o comportamento dos fluxos postais em uma parte do território brasileiro, analisaram-se os prazos de entrega de encomendas expressas oferecidos pelos Correios no estado do Rio de Janeiro.

### *Manifestações dos “espaços da rapidez” e dos “espaços da lentidão postal” dos serviços expressos no estado do Rio de Janeiro*

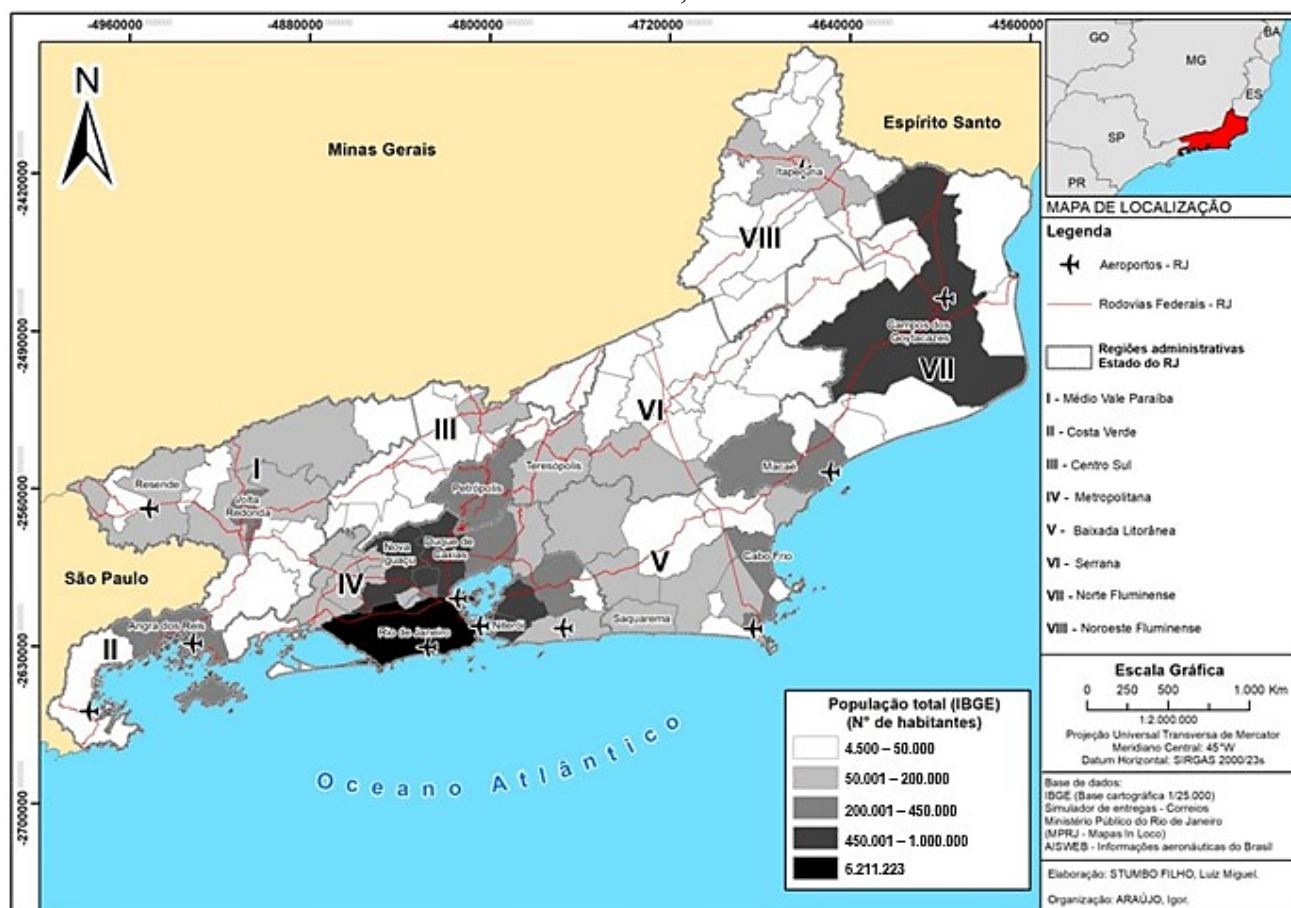
Inicialmente, ressalta-se que o estado do Rio de Janeiro integra a *região concentrada*, porção do espaço brasileiro que abrange também os estados de Minas Gerais, Espírito Santo,



São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Essa região é caracterizada por reunir o maior contingente populacional do país, dispor de farta infraestrutura de transporte e comunicação, possuir uma densa rede urbana e apresentar uma intensa divisão territorial do trabalho, conforme destacam Santos e Silveira (2014).

Composto por 92 municípios, o estado fluminense possui uma população total estimada em 16 milhões de pessoas, configurando-se, assim, como o terceiro estado mais populoso do Brasil (IBGE, 2022). Entretanto, esse contingente populacional se distribui de maneira bastante desigual pelo território fluminense, visto que aproximadamente 11,7 milhões de pessoas, equivalente a mais de dois terços da população estadual, encontram-se concentradas, unicamente, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Ver Figura 1).

**FIGURA 1** – Estado do Rio de Janeiro: distribuição da população, segundo municípios e regiões administrativas, 2021.



Fonte: IBGE, 2022.

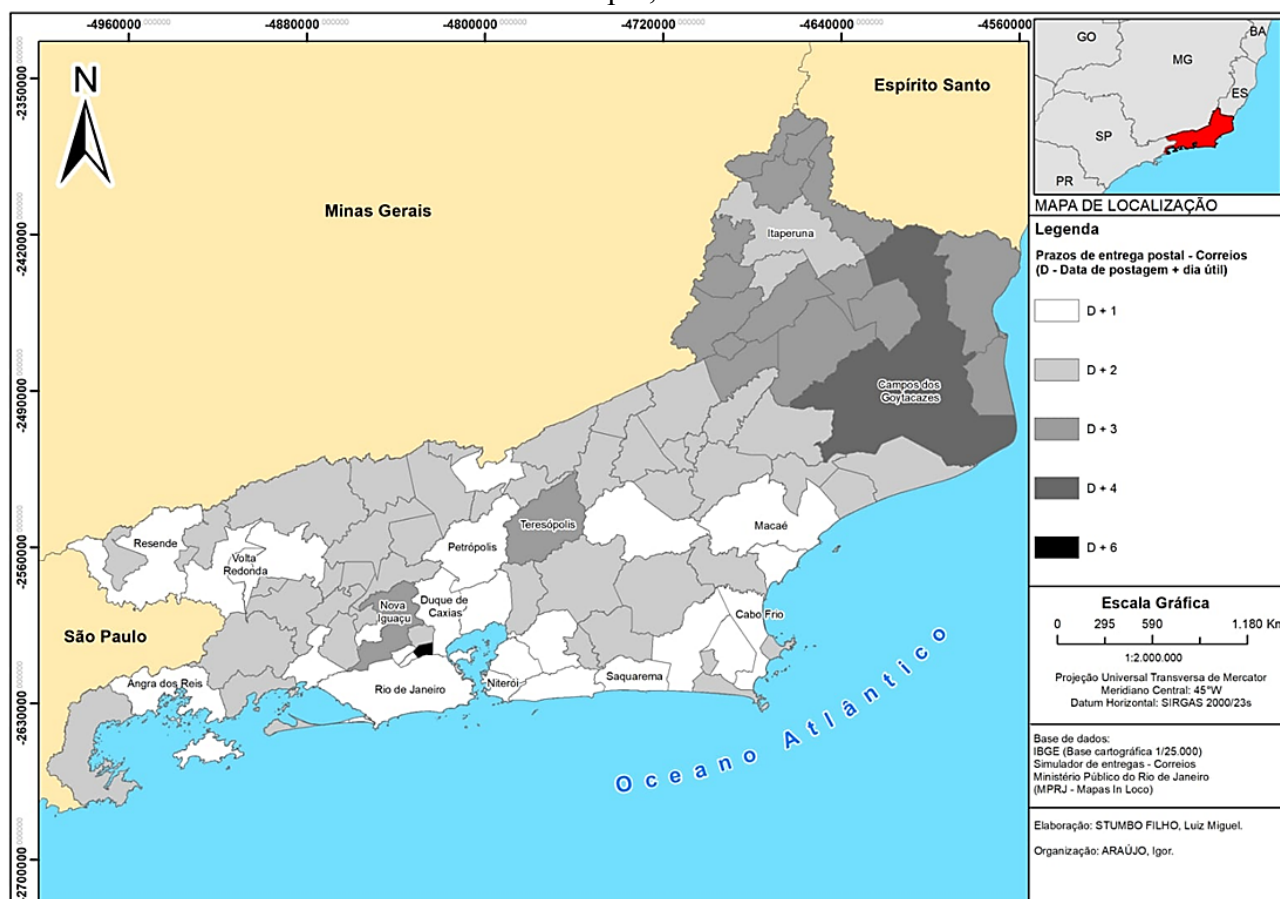
Para a análise da velocidade dos fluxos postais expressos no estado do Rio de Janeiro, foi utilizada a “Calculadora de preços e prazos”, disponibilizada pelos Correios em seu *site* institucional (<http://www2.correios.com.br/sistemas/precosprazos/>). Por meio desse instrumento, padronizou-se uma série de critérios – data, local de origem da encomenda,



serviço requisitado, tipo de embalagem, peso, entre outros – para obtenção dos dados que indicassem os prazos estimados para a entrega do SEDEX em cada município fluminense<sup>8</sup>.

Desse modo, como pode ser constatado na Figura 2, observou-se que a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) constitui-se, em geral, como um “espaço da rapidez postal”, visto que grande parte dos seus municípios é atendida prontamente pelos serviços postais expressos, recebendo encomendas em até um dia após a postagem (D+1). Contudo, essa imediatez na entrega das cargas postais não é comum a todo o estado, nem abarca a totalidade da própria região metropolitana.

**FIGURA 2** – Estado do Rio de Janeiro: prazos estimados para a entrega de SEDEX por Município, 2021.



Fonte: Correios, 2021a.

Enquanto a capital fluminense – a cidade do Rio de Janeiro – e os municípios de Niterói, São Gonçalo, Maricá, Duque de Caxias, Nilópolis, Mesquita, Magé, Queimados e Itaboraí foram alcançados pelos “tempos rápidos” dos serviços postais expressos, outros municípios metropolitanos apresentaram prazos mais longos. Foram os casos de Belford Roxo, Seropédica, Japeri, Guapimirim, Miguel Pereira, Paracambi e Tanguá, por exemplo, onde o prazo para a entrega de correspondências expressas foi de dois dias úteis (D+2). Por



sua vez, Nova Iguaçu e São João do Meriti, foram municípios que apresentaram prazos ainda mais estendidos, três (D+3) e seis dias úteis (D+6), respectivamente<sup>9</sup>.

Fora do contexto metropolitano, poucas foram as cidades fluminenses alcançadas com a máxima velocidade (D+1) pelos serviços postais expressos. Esses “tempos rápidos” ocorreram, principalmente, nos núcleos urbanos que exercem importante centralidade regional, como Macaé, no Norte Fluminense; Petrópolis e Nova Friburgo, na Região Serrana; Angra dos Reis, no sul do estado, além do conjunto formado por Volta Redonda, Resende, Barra do Piraí e Barra Mansa, no Vale do Paraíba. Outros exemplos incluem alguns municípios da Baixada Litorânea, como Saquarema, Cabo Frio, São Pedro da Aldeia e Rio das Ostras, situados contiguamente a leste da região metropolitana.

Conforme ressalta Venceslau (2012), são diversos os fatores que explicam o prazo diferencial de entrega de correspondências expressas empregado pelos Correios no território brasileiro. Além das possibilidades de circulação oferecidas pela presença e qualidade dos sistemas de transportes em cada fração do território nacional, a estrutura logística dos Correios (eixos e modais de circulação, centros de armazenamento e distribuição, entre outros) e a importância econômica atribuída pela empresa a cada lugar também explicam os diferentes tempos da circulação postal existentes no território.

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 [...]. 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 [...]. 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 (Venceslau, 2012, p. 514-516).

De maneira geral, as cidades fluminenses, inclusive as de menor porte situadas no sul do estado, no Vale do Paraíba, na Região Serrana e na Baixada Litorânea, recebem as cargas postais em até dois dias após a postagem (D+2). As grandes exceções estão, particularmente, nos municípios das regiões norte e noroeste fluminenses, onde os prazos para entrega variaram entre três e quatro dias (D+3 e D+4). Assim, configura-se, naquela porção do estado, o que se pode denominar de um “espaço da lentidão postal” dos serviços expressos. Mesmo Campos dos Goytacazes, importante centro regional do Norte Fluminense, não escapou a tal situação.

Sendo assim, a partir da análise dos fluxos postais proposta, observou-se uma desigual velocidade da circulação postal no estado do Rio de Janeiro. Mesmo situados na *região concentrada*, os municípios que compõem o estado são diferentemente alcançados pelos “tempos rápidos” preconizados pelos serviços postais expressos, revelando a existência de “espaços da rapidez” e “espaços da lentidão postal” no território fluminense. Nesse sentido, especialmente a Região Metropolitana demonstra tanto uma maior fluidez e celeridade na circulação postal quanto uma ampla (e mais intensa) vida de relações que ela tende a estabelecer com outros lugares, situados longinquamente.



## URBANIZAÇÃO CAÓTICA E OBSTÁCULOS PARA OS SERVIÇOS POSTAIS EXPRESSOS: OS “ESPAÇOS DA LENTIDÃO POSTAL” NA CAPITAL FLUMINENSE

Como pôde ser observado, ainda que a capital fluminense possa ser definida, a partir de certa escala de análise, como um “espaço da fluidez”, a celeridade na circulação postal e a imediatez na entrega de encomendas não alcançam, entretanto, todos os lugares da cidade. Na verdade, pode-se afirmar que coexistem na capital fluminense “espaços da rapidez postal”, isto é, lugares onde os tempos rápidos dos serviços postais expressos operam plenamente, sem constrangimentos, enquanto, por outro lado, também se identificam “espaços da lentidão postal”, ou seja, lugares em que esses serviços enfrentam atrasos, operam precariamente ou, até mesmo, não estão presentes.

Como afirmado anteriormente, a eficácia da logística postal está diretamente relacionada a componentes técnicos (como o tipo de infraestrutura de circulação utilizada no transporte das cargas e a racionalidade organizacional empregada pelo agente logístico no controle dos fluxos postais), mas também se relaciona a aspectos políticos (como o poder de determinado agente logístico para movimentar encomendas postais pelo território, contando, por vezes, com o apoio decisivo do Estado). Contudo, é igualmente importante ressaltar que outros aspectos, de natureza estritamente geográfica, exercem papel decisivo na rápida circulação das cargas postais pelo território e na efetiva entrega de encomendas aos destinatários.

Sabe-se, por exemplo, que, além da presença de infraestruturas de transporte, os lugares devem apresentar uma série de condições urbanísticas imprescindíveis para a entrega final das correspondências. Dentre essas condições, destaca-se a necessidade de o lugar possuir um número mínimo de habitantes, não oferecer qualquer risco à integridade física dos empregados dos Correios, ter vias formalmente reconhecidas pelo poder público, identificadas com Códigos de Endereçamento Postal (CEP) e oferecerem acessibilidade para a circulação dos carteiros, além de os imóveis apresentarem numeração única e ordenada.

Em Portaria Interministerial publicada em 2018 pelo Governo Federal, novamente foram explicitadas as condições necessárias que os lugares devem apresentar para que seja assegurada a entrega de correspondências pelos Correios (Brasil, 2018):

Art. 10. A ECT [Empresa de Correios e Telégrafos] deverá realizar a entrega externa em domicílio, sempre que atendidas as seguintes condições:

I - houver a indicação correta do endereço de entrega no objeto postal com o correspondente Código de Endereçamento Postal - CEP;

II - o distrito possuir quinhentos ou mais habitantes, conforme o censo da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

III - as vias e os logradouros:

a) oferecerem condições de acesso e de segurança ao empregado postal; e

b) dispuserem de placas identificadoras do logradouro, instaladas pelo órgão municipal ou distrital responsável; e

IV - os imóveis:

a) apresentarem numeração de forma ordenada, individualizada e única; e

b) dispuserem de caixa receptora de correspondência, localizada na entrada, ou houver a presença de algum responsável pelo recebimento do objeto postal no endereço de entrega.

Parágrafo único. Ainda que não atendida a condição prevista na alínea "b" do inciso IV deste artigo, a entrega em domicílio poderá ser efetuada por outras formas, a critério da ECT.



Desse modo, diante da necessidade de o lugar dispor de certas condições urbanísticas, pode-se afirmar que o meio ambiente construído exerce importante papel para a realização plena e eficaz da logística postal dos Correios. Ao mesmo tempo em que tal ambiente construído pode, pela sua própria constituição e configuração, favorecer a rápida circulação dos fluxos postais pelo território, esse pode também impor limites e representar um obstáculo à entrega das correspondências postais aos destinatários.

No caso das grandes cidades brasileiras, a ocorrência de um processo de urbanização corporativo, desigual e caótico (Santos, 2009, 2018), ao mesmo tempo em que resultou na constituição de espaços dotados de infraestruturas, ancorados em padrões urbanísticos planejados e adaptados para viabilizar a rápida circulação de bens, pessoas e mercadorias, também levou à formação de vastas e populosas periferias urbanas; espaços que, devido a carência de infraestruturas e a sua forma de ocupação espontânea e desordenada, representam um grande desafio para a atuação dos serviços de logística postal<sup>10</sup>.

Apresentando frequentemente vias estreitas, dispostas em padrões bastante irregulares, desprovidas de reconhecimento e identificação formal pelo poder público, sem apresentar CEPs e, muitas vezes, com residências sem numeração única e padronizada, as periferias, favelas, “morros” ou comunidades impõem certa resistência à velocidade e imediatez preconizados pelos serviços postais expressos. Nesses lugares, além de a forma de ocupação e ordenamento do espaço não favorecer o transporte rápido de cargas postais por suas vias internas, a identificação das residências dos destinatários finais das correspondências se constitui, não raramente, como algo de difícil realização<sup>11</sup> (Ver Figura 3).

Na capital fluminense, tais espaços espontaneamente ocupados, desprovidos de um ordenamento territorial regular e carentes de infraestruturas urbanas, encontram-se por toda a cidade e, de modo geral, recebem diferentes denominações: favelas, comunidades, morros, quebradas, entre outros. Para estimar a magnitude desses tipos de ocupações na cidade do Rio de Janeiro, recorreu-se ao conceito de “aglomerações subnormais” proposto pelo IBGE<sup>12</sup>:

Aglomerado Subnormal é uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia – públicos ou privados – para fins de habitação em áreas urbanas e, em geral, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas com restrição à ocupação (IBGE, 2019).

Conforme o IBGE, em 2010, a cidade do Rio de Janeiro possuía 763 aglomerações subnormais, as quais, somadas, abrigavam aproximadamente 1,4 milhões de pessoas (IBGE, 2010). Mesmo que não se possa afirmar que todas as aglomerações subnormais identificadas na capital fluminense constituam espaços em que os serviços postais expressos enfrentem atrasos, operem parcialmente, ou mesmo não se façam presentes, essa situação territorial representa importante indicativo para o reconhecimento de uma urbanização desigual e caótica, capaz de potencialmente expressar a constituição de “espaços da lentidão postal” na cidade.



**FIGURA 3** – Cidade do Rio de Janeiro: imagens aéreas e de vias interiores de favelas, 2014-2021.



Fontes: <https://revistapesquisa.fapesp.br/rocinha-em-tres-dimensoes/>;  
<https://faveladarocinha.com/beco-nosso/>;

[https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/23885-policia-faz-incursao-no-complexo-da-mare](https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/23885-policia-faz-incursao-no-complexo-da-mare;);  
<https://vejario.abril.com.br/cidade/lideres-favela-coronavirus/>.

Ademais, cabe destacar que, além do meio ambiente construído, as dinâmicas sociais impactam a realização da logística postal dos Correios. Como exposto na Portaria Interministerial (Brasil, 2018) anteriormente mencionada, “as condições de segurança ao empregado postal” – o trabalhador dos Correios – constituem uma prerrogativa para que o serviço de entrega de correspondências postais esteja disponível nos bairros. Sendo assim, episódios de assaltos, conflitos armados, ou mesmo o domínio de uma região por grupos criminosos, se configuram como situações que implicam a interrupção momentânea ou a completa suspensão do serviço em determinadas áreas da cidade.

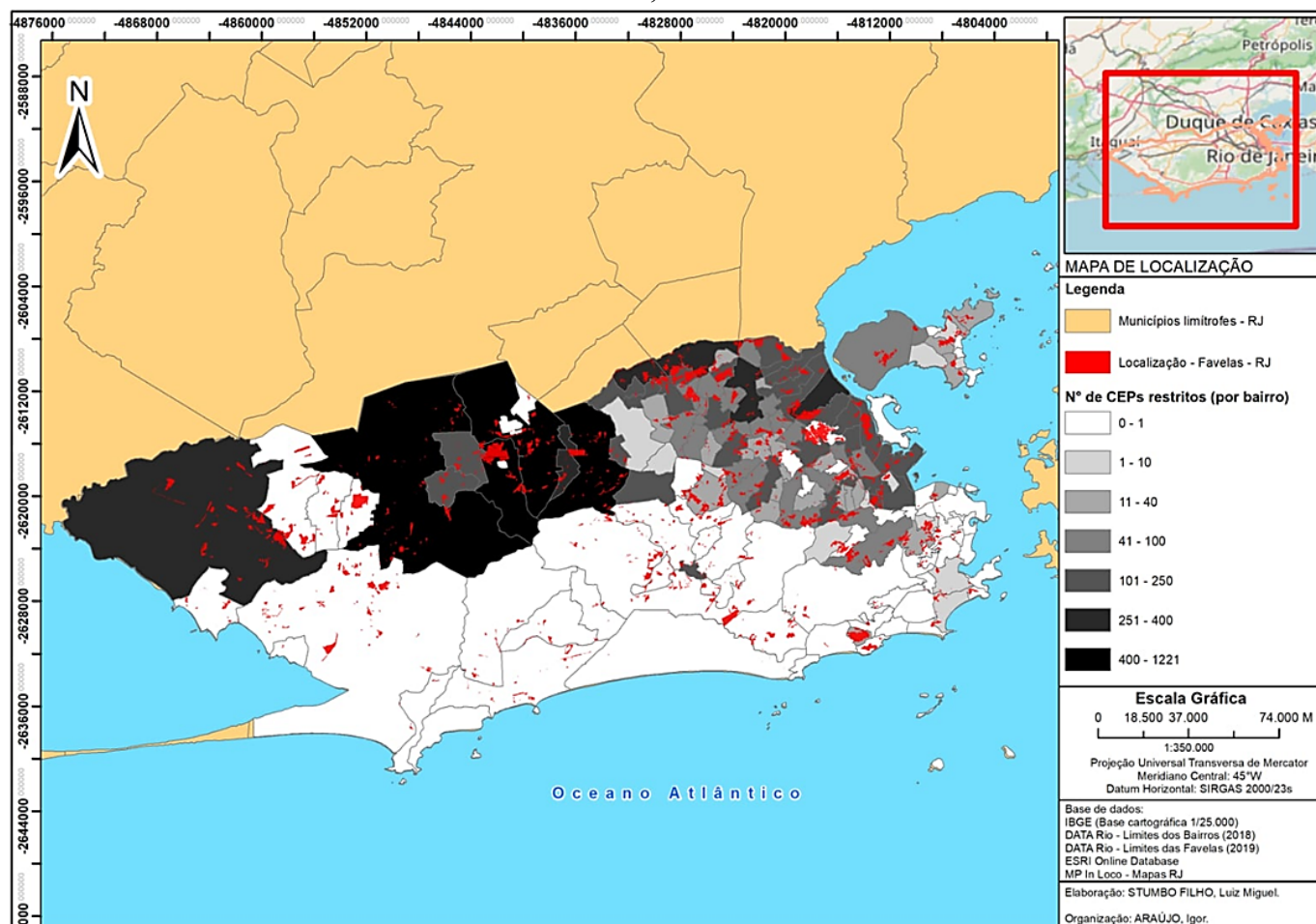
A partir de levantamento feito junto aos Correios, pôde-se constatar uma quantidade expressiva de bairros na cidade do Rio de Janeiro que apresentam CEPs com restrições para



entrega de correspondências expressas (Ver Figura 4). Trata-se de lugares que, apesar de disporem de Códigos de Endereçamento Postal, os Correios realizam o que denominam de “entrega interna”, ou praticam o que classificam como “entrega diferenciada”.

Na “entrega interna”, a empresa não realiza a entrega das correspondências diretamente nas residências dos destinatários, mas oferece a eles a possibilidade de retirada das encomendas em uma agência dos Correios. Já nas áreas onde os Correios praticam a “entrega diferenciada”, a empresa adota estratégias diversificadas para reduzir as possibilidades de ocorrência de assaltos ou furtos das mercadorias transportadas (como a utilização de veículos e empregados descaracterizados, isto é, sem os emblemas ou o uniforme da empresa). Além disso, a entrega de cargas pode ser realizada conforme as possibilidades e a conveniência logística da empresa, como a limitação das entregas em um bairro a determinados períodos/horários do dia, ou a execução de certos circuitos de distribuição de encomendas na região.

**FIGURA 4** – Município do Rio de Janeiro: áreas que apresentam CEPs com restrições para entrega de SEDEX, 2021.



Fonte: Correios, 2021b.



Metodologicamente, esclarece-se que, apesar de muitas favelas se localizarem em bairros que não apresentam CEPs com restrições (representados pela cor branca na Figura 4), elas, particularmente, podem ser objeto de formas especiais de entrega de correspondências pelos Correios, devido às características urbanísticas (como vias internas não identificadas, reduzida acessibilidade, ausência de numerações nas residências, entre outros) e dinâmicas sociais específicas (como conflitos armados e situações de periculosidade) que possuem.

Desse modo, seja qual for a prática empregada pelos Correios em áreas com restrições de entrega, nota-se que elas representam espaços “menos fluidos” para a circulação postal expressa e, conseqüentemente, tendem a apresentar um tempo mais moroso para a conclusão da entrega das correspondências.

Além disso, face aos constrangimentos impostos pelo meio urbano à disponibilidade de serviços postais expressos em certas áreas da cidade do Rio de Janeiro, cabe a questão: afinal, como os agentes logísticos “contornam” os obstáculos representados, especialmente pelas favelas cariocas, para concluir a entrega de encomendas postais? É com o objetivo de buscar uma resposta a essa indagação que a pesquisa se dedica a seguir.

### *Estratégias territoriais e formas de inserção dos Correios nos “espaços da lentidão postal” na capital fluminense*

Frente aos desafios de diversas ordens impostos pelo meio urbano para a realização plena e eficaz da logística postal dos Correios, estratégias territoriais variadas são estabelecidas a fim de viabilizar a entrega final das mercadorias e correspondências pela empresa. Nas localidades onde arruamentos, vielas e becos não possuem logradouros oficiais, as residências não dispõem de numeração única e definitiva, ou ainda, nos lugares classificados pelos Correios como áreas de “risco” para a atuação dos seus empregados, soluções distintas são adotadas para garantir a efetivação da entrega das encomendas aos destinatários.

Conforme assinalado por Silva Júnior e Olegário (2016, p. 58), com o objetivo de superar obstáculos administrativos, organizacionais e territoriais, os Correios regularmente mobilizam diferentes meios para transportar seus produtos, assim como estabelecem parcerias com agentes públicos e privados variados de acordo com as condições e as possibilidades apresentadas por cada lugar ou região onde a empresa atua.

No caso do Rio de Janeiro, cidade profundamente marcada por um processo de urbanização desigual e caótico (Santos, 2018; Abreu, 2013), e pela incidência frequente de conflitos armados em uma gama significativa de bairros, favelas ou comunidades (GENI; IFC, 2022), a inação dos Correios em certos lugares da cidade torna as articulações estabelecidas entre a empresa e agentes locais uma prática recorrente, sendo, em muitos casos, a principal forma de garantir que correspondências e mercadorias alcancem seu destino final.



Por meio de um breve inventário sobre as formas de entrega de encomendas postais desenvolvidas em localidades onde os Correios não realizam esse serviço de maneira direta, pôde-se identificar que ao menos três estratégias distintas são frequentemente empregadas.

Em muitos casos, os Correios entregam as correspondências em “Caixas Postais Comunitárias”, pontos que, quase sempre, correspondem ao endereço formal de “Associações de Moradores” de localidades onde a entrega de cargas postais por empregados da empresa é, por algum motivo, dificultada. Nesses casos, o recebimento das correspondências pelos moradores ocorre principalmente por meio de duas formas: muitas vezes, os próprios moradores dirigem-se à Associação de Moradores para retirarem, pessoalmente, suas correspondências. Em outras situações, representantes ou empregados dessas Associações, quase sempre moradores do próprio bairro, favela ou comunidade, são responsáveis por realizar a última etapa de transporte das correspondências, entregando-as nas residências dos destinatários finais (Araújo, 2022).

É válido ressaltar que essa prática de entrega de cargas postais pelos Correios em “Associações de Moradores” constitui um procedimento legalmente respaldado e pode ser adotado sempre que as condições básicas para a entrega de correspondências (disponibilidade de acesso físico, segurança aos empregados da empresa, identificação de logradouro público, numeração da residência, número mínimo de habitantes na região), definidas a partir de regulamentação específica, não forem devidamente atendidas<sup>13</sup> (Brasil, 2018).

Nas localidades onde os Correios, por qualquer motivo, não realizam a entrega de correspondências na residência do destinatário final, a empresa também oferece a possibilidade de um Representante da Associação de Moradores retirar, junto a uma unidade física da empresa, a carga postal endereçada ao bairro, ou ainda, o próprio morador retirar, pessoalmente, a correspondência que lhe foi enviada. Para isso, o Representante da Associação ou o morador/destinatário necessita se dirigir fisicamente a um dos Centros de Distribuição de Cargas instalados pelos Correios em regiões específicas da cidade do Rio de Janeiro. Após a identificação, ele recebe a autorização para retirar toda a carga postal endereçada a um determinado bairro/localidade, ou a correspondência que lhe foi individualmente destinada (Araújo, 2022).

Além das formas acima mencionadas, observa-se também o surgimento recente de pequenos negócios locais que buscam solucionar o problema de entrega de correspondências e mercadorias aos moradores que residem em áreas parcialmente atendidas pelos Correios. Tais iniciativas têm, frequentemente, uma escala estritamente local, em que pequenos prestadores de serviços, às vezes micro ou pequenas empresas, realizam o transporte de correspondências em bairros, favelas ou comunidades cujos logradouros possuem restrições para a entrega de cargas postais.

Normalmente, a partir de módicos valores pagos mensalmente por moradores a essas empresas ou prestadores locais de serviços, esses se responsabilizam por regularmente fazerem o transporte das correspondências e encomendas entregues em Associações de Moradores até os destinatários finais. Esses negócios, frequentemente criados por moradores da própria favela, evidenciam o surgimento de atividades econômicas que mantêm forte



vínculo local e revelam a existência de atores novos e variados que integram a logística de distribuição postal na cidade do Rio de Janeiro<sup>14</sup> (Araújo; Salles; Freitas, 2017).

Nesse último caso, acrescenta-se que tais negócios de pequeno (ou pequeníssimo) porte assumem uma dupla importância local. Ao mesmo tempo em que significam, por vezes, uma alternativa de trabalho e renda para moradores de lugares que sofrem com o problema do desemprego, eles também oferecem uma solução (ainda que imperfeita) para os desafios que periferias, favelas ou comunidades apresentam para a realização da logística postal em espaços da cidade caracterizados pela ocupação desordenada, problemas de acessibilidade, vasta extensão territorial e incidência de violência.

Todavia, independentemente do modelo de distribuição postal adotado localmente, essas alternativas apresentadas resultam, não raramente, em atrasos na entrega de correspondências aos destinatários. Dada a intermediação, ou melhor, a “pausa” adicional no fluxo das cargas postais destinadas às áreas não atendidas plenamente pelos Correios, o tempo para o recebimento de correspondências pelos destinatários tende a se estender, evidenciando a lentidão na circulação postal como outra característica desses espaços espontânea e desordenadamente urbanizados<sup>15</sup>.

Sendo assim, em que pese a relativa superação das distâncias proporcionadas pelo desenvolvimento dos sistemas de transporte e comunicação, e os notáveis feitos alcançados pelas estratégias territoriais de circulação postal implantadas pelos Correios no território nacional, o meio ambiente construído ainda cobra seu protagonismo, demonstrando ser um fator fundamental para que a logística postal dos Correios se realize plenamente.

### *Morro da Providência: exemplo de um “espaço da lentidão postal” no centro da cidade do Rio de Janeiro*

Com mais de cem anos de existência e reconhecido como uma das primeiras favelas do Brasil<sup>16</sup>, o Morro da Providência constitui um notável exemplo dos limites que o meio urbano pode impor à velocidade e à eficácia da circulação postal dos Correios (Ver Figura 5). Mesmo que esteja situado na região central da cidade do Rio de Janeiro, os Correios não realizam entregas de correspondências diretamente nas residências dos moradores do Morro. Esse cenário persiste ainda que este esteja situado nas proximidades de um dos principais Centros de Distribuição Domiciliar (CDD) dos Correios, o CDD Cidade Nova, localizado na Avenida Presidente Vargas, a cerca de 2,5 km de distância (Ver Figura 6).

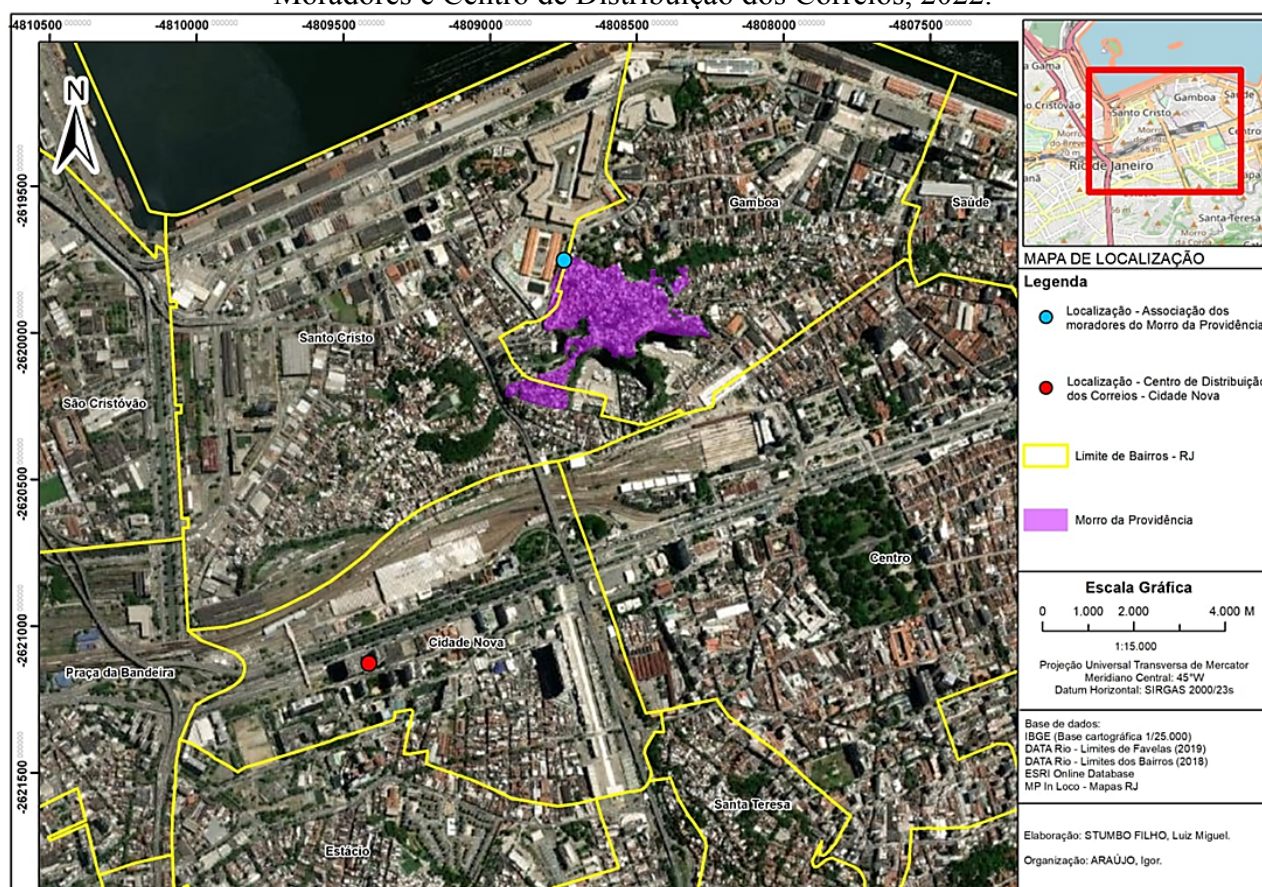


**FIGURA 5** – Cidade do Rio de Janeiro: imagem do Morro da Providência, 2022.



Fonte: <https://prefeitura.rio/acao-comunitaria/prefeitura-do-rio-inaugura-programa-carioca-no-morro-da-providencia/>

**FIGURA 6** – Cidade do Rio de Janeiro: Morro da Providência, prédio da Associação de Moradores e Centro de Distribuição dos Correios, 2022.



Fonte: Autores.



Sob a justificativa de que alguns dos requisitos necessários para a entrega final das correspondências não estão presentes na Providência – como a presença de vias com CEP, residências com numeração fixa e garantia de segurança para a circulação dos carteiros –, a estratégia adotada pelos Correios é baseada na parceria estabelecida com a Associação de Moradores local para que esses consigam receber as cartas e encomendas destinadas a eles.

Conforme depoimento colhido junto ao Supervisor do Centro de Distribuição dos Correios:

[...] já não entregamos de casa em casa [na Providência] por não existir CEP, e também pelo fato de ser uma área de risco, por vezes, de grande periculosidade. [...] geralmente a dinâmica é a entrega dos amarrados contendo a carga postal na Associação de Moradores. Lá eles distribuem para a Comunidade e, às vezes, vem um funcionário da Associação de Moradores buscar a carga (Representante dos Correios, 2021).

Segundo informações do Supervisor do Centro de Distribuição dos Correios e do Representante da Associação de Moradores da Providência, obtidas por meio de entrevistas concedidas durante a realização de trabalhos de campo<sup>17</sup>, com certa frequência, um empregado dos Correios se dirige ao prédio da Associação, localizado em uma das principais vias de acesso ao Morro, para realizar a entrega de toda a carga postal endereçada aos moradores (Ver Figura 7).

**FIGURA 7** – Morro da Providência: Prédio da Associação de Moradores (Edifício verde, à direita) e via de acesso à comunidade (à esquerda), 2018.



Fonte: Google Street View, 2022.

Todavia, segundo os entrevistados, a rotina de distribuição de cargas não segue em intervalos regulares de tempo, uma vez que é suspensa sempre que ocorrem operações militares ou confrontos armados envolvendo policiais e criminosos na Providência. Nessas circunstâncias, a entrega das cargas postais pelos Correios na Associação é interrompida, gerando, conseqüentemente, atraso no recebimento de correspondências pelos moradores.



Conforme depoimento do Representante da Associação do Morro da Providência (2021):

Vem um carteiro aqui na Associação e entrega. Quando o Morro tá tenso, eles não vêm. Ontem mesmo, teve um estresse aqui por perto, aí não houve entrega. Eles ligam pra cá para saber como está o Morro. [...] o problema aqui sempre foi quando o Morro tá pegando, aí que não chega nada mesmo [...].

De acordo com o Representante da Associação, cabe a ele próprio a responsabilidade por receber e entregar as correspondências aos moradores do Morro, ainda que sem qualquer remuneração adicional pela realização desse serviço<sup>18</sup>. Desse modo, pode-se afirmar que a Associação de Moradores constitui o elo básico entre os Correios e os destinatários finais residentes na Providência. Contudo, para o exercício dessa função, dois procedimentos básicos são adotados.

Conforme relataram o Supervisor do Centro de Distribuição dos Correios e o Representante da Associação, em situações nas quais a entrega das correspondências no Morro é suspensa por alguma razão, e o último é informado por telefone ou e-mail, o representante da Associação se desloca pessoalmente ao CDD – Cidade Nova para retirar toda a carga postal endereçada aos moradores da Providência<sup>19</sup>. Para tanto, ele apresenta uma identificação pessoal e um documento que atesta ser o representante oficial da Associação de Moradores do Morro e, só após assinar um termo de responsabilidade, autoriza-se a retirada das correspondências. Vale destacar que o transporte e os custos relacionados ao deslocamento são arcados pelo Representante da Associação.

Por sua vez, em períodos de certa “tranquilidade” na Providência (isto é, ausência de operações militares e tiroteios) e “normalidade” na entrega de correspondências pelos Correios, um empregado da própria empresa se incumba por transportar até o prédio da Associação de Moradores toda a carga postal destinada ao Morro. Nesse caso, um termo de anuência e responsabilidade, relativo ao recebimento da carga postal pelo Representante da Associação, precisa também ser assinado para que toda a carga postal dirigida à Providência seja entregue.

De acordo com o Representante da Associação, cientes de que os Correios não entregam as correspondências diretamente em suas residências, de tempos em tempos, os moradores se dirigem ao prédio da Associação para retirar suas cartas e encomendas. Trata-se de uma prática comum para os moradores locais. Contudo, além desta, uma outra rotina também é realizada para a distribuição de correspondências na Providência. Segundo o Representante da Associação, por ter “nascido e ser criado na Providência”, conhecer os becos, ruas e vielas do Morro, e saber onde reside um grande número de moradores, ele próprio se encarrega por entregar, pessoalmente, parte das correspondências diretamente nas casas dos moradores (Ver Figura 8).



**FIGURA 8** – Morro da Providência: imagens de becos e vielas interiores, 2021.



Fonte: Imagens capturadas pelos autores em 3 de outubro de 2021, durante a realização do evento “Rolé dxs Faveladx”.

Quando perguntado se existe algum método utilizado para a entrega das correspondências nos domicílios ou, ainda, se há algum mapeamento ou cadastro com nomes de moradores, identificação de vias ou pontos de referência que facilitem a distribuição das correspondências no Morro, o Representante da Associação respondeu:

[...] como eu conheço boa parte das pessoas que recebem correspondência, eu entrego nas casas [...]. Então, faço isso há anos, então conheço as pessoas do Morro. Eu mesmo entrego, sei onde sicrano ou beltrano mora. Existe um cadastro, mas é para recebimento de cesta básica (Representante da Associação do Morro da Providência, 2021).

Desse modo, constata-se que, apesar da constituição de uma complexa racionalidade técnica e organizacional que permite aos Correios transportar rapidamente grandes volumes de correspondências por longas distâncias no território nacional, uma espécie de “saber local” assume ainda importância central para que a entrega final das correspondências se realize no Morro.

Em outras palavras, a partir de um saber adquirido sobre o lugar, isto é, de um conhecimento empírico sobre seus caminhos, ruas, becos, casas e moradores – algo construído cotidianamente por meio da experiência de se viver (n) o lugar –, esse saber se transforma em um verdadeiro recurso, o qual é oportunamente mobilizado para que a circulação postal se efetive de maneira plena e os obstáculos impostos pelo meio urbano à eficiência da logística postal sejam, dessa forma, superados.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora a atual aceleração dos fluxos postais tenha contribuído para ampliar a sensação de “encurtamento das distâncias” entre os lugares, e reforçado a imagem de que “as barreiras espaciais” foram superadas pelo avanço dos sistemas de transporte e comunicação, constatou-se, no decorrer deste trabalho, que esses feitos não se realizam completamente.

À medida que a velocidade na circulação das cargas postais depende não apenas da *expertise* dos agentes postais, mas também das condições técnicas, políticas e organizacionais oferecidas pelo território, observou-se que o meio ambiente construído impõe limites à realização eficaz dos serviços de encomenda postal expressa.

Assim, apesar de a logística postal conseguir impor à parte do território nacional certa racionalidade que permite a circulação rápida e, por longas distâncias, de cargas postais, a persistência de desigualdades regionais e o processo de urbanização atuam, por vezes, como obstáculos, representando desafios para a operação dos serviços postais expressos no país.

No caso das grandes cidades brasileiras, uma situação contraditória ainda se estabelece. Enquanto, a partir de uma determinada escala de análise, esses centros urbanos podem ser definidos como “espaços da rapidez postal” – na medida em que são alcançados com celeridade pelos fluxos postais expressos –, internamente, nem todos os lugares que os compõem são atendidos com a mesma presteza preconizada por aquele tipo especial de serviço. Foi essa a situação observada na cidade do Rio de Janeiro.

Devido ao seu processo de urbanização corporativo, desigual e caótico (Santos, 2009, 2018; Abreu, 2013), e face aos problemas sociais que lançam bairros e regiões inteiras da cidade em situações de conflito armado (GENI; IFC, 2022), o que se consolida em diversas áreas da capital fluminense são “espaços da lentidão postal”, ou seja, lugares em que os serviços postais operam com atrasos, de forma parcial ou, em alguns casos, não estão presentes.

Portanto, esse quadro convida a uma análise crítica e a questionamentos. Afinal, quais são as consequências da existência desses “espaços da lentidão postal” para quem neles habita?

Por um lado, pode-se afirmar que a irregularidade ou mesmo a ausência desses serviços em determinados lugares impõe constrangimentos cotidianos aos seus habitantes, tendo em vista que o acesso a bens e serviços banais – desde o recebimento de um simples boleto de pagamento até uma mercadoria adquirida via comércio eletrônico – é dificultado. Ademais, considerando que esse serviço é reconhecido como essencial (dada sua funcionalidade para a população) e orientado a ser de acesso “universal” (como previsto na Constituição Federal do Brasil), sua ausência ou oferta parcial compromete mais um direito fundamental do cidadão, especialmente daqueles que habitam os espaços mais precários do país (Santos, 2014)<sup>20</sup>.



Contudo, outros aspectos identificados pela pesquisa permitem levantar um ponto propositivo. Se as articulações entre as empresas postais e agentes locais se revelam indispensáveis para a distribuição e a entrega das correspondências postais aos destinatários (como foi possível observar no estudo de caso realizado), isso significa que, em muitos bairros, favelas ou comunidades, esses agentes locais integram, direta ou indiretamente, formal ou informalmente, a logística territorial dos Correios. Em outras palavras, integram uma cadeia de valor representada pelo serviço postal, mesmo sem participarem da repartição dos ganhos gerados por essa atividade logística.

Sendo assim, questiona-se se não seria necessário e oportuno remunerar esses agentes locais, integrantes “invisíveis” (Arroyo, 2008) da logística postal dos Correios, responsáveis por compor o elo derradeiro (a entrega final) do circuito de transporte e distribuição de cargas postais, pelo trabalho de entrega de correspondências que realizam em suas comunidades, favelas, bairros ou morros.

Certamente, isso se constituiria em um fator de geração de emprego e renda junto a muitos lugares, como as próprias favelas cariocas, onde o problema do desemprego se manifesta gravemente, e onde os próprios Correios dependem, com frequência, de vínculos estabelecidos com agentes locais (que regularmente executam um trabalho não remunerado) para a conclusão da entrega de encomendas e a efetivação desta cadeia de valor que a logística postal atualmente representa.

## NOTAS

1 - “As condições de circulação são tão importantes quanto as condições de produção. Daí as pressões das empresas para a exigência e a eficácia de uma rede de transportes e comunicações quando decidem estabelecer-se num lugar. As vias rápidas lhes garantem uma circulação rápida, isto é, uma transformação do produto em consumo, em mercadoria, em capital realizado. Todo produto se distribui, se armazena, se comercializa e se consome. Depois de concluída a primeira fase desse circuito – seja na fábrica, na mina, na fazenda – o produto precisa ser distribuído para chegar ao mercado e ser vendido. Por isso, é importante, não apenas ter uma fábrica bem estruturada, uma fazenda bem organizada ou uma jazida que possa ser bem explorada, mas também a possibilidade de que a produção circule em uma rodovia, ferrovia, hidrovía ou em qualquer outra rede técnica para que a mercadoria consiga se realizar. Isto acontece no final do processo: no momento da troca e do consumo” (Arroyo, 2018, p. 135).

2 - “Longe de eliminar ou reduzir a importância do Correio, a internet tem impulsionado os serviços postais. Se, por um lado, o tradicional mail (correio) foi sendo rapidamente substituído pelo e-mail (correio eletrônico), as empresas de serviço postal foram beneficiadas, por outro lado, pelo advento do e-commerce (comércio eletrônico), já que a compra e o pagamento virtual de mercadorias não prescindem da circulação física dos objetos e exige condições específicas de distribuição e prazos flexíveis de entrega. Do contrário, os volumes crescentes de compra on-line parecem anunciar uma nova fase áurea do correio, longe mesmo de seu fim” (Venceslau, 2017, p. 22-23).

3 - De acordo com Silva Junior (2009, p. 263), “A logística territorial, portanto, é uma ação no território, a partir de agentes corporativos, que detém uma inteligência sobre o território, utilizando sistemas de engenharia públicos e privados, bem como todos os demais componentes da circulação,



técnicos e normativos. Nesse contexto, as normas são controladoras fundamentais dos fluxos. A logística territorial se inscreve de modo bastante complexo em uma ampla gama de relações no aparentemente estático, porém dinâmico se entendido em sua totalidade, modelo composto por produção – distribuição – troca – consumo”.

4 - Conforme notícia veiculada, “A expectativa de um incremento ainda maior no fluxo de encomendas oriundas do comércio eletrônico, neste ano [2021], tende a se confirmar no Brasil. Por essa razão, os Correios seguem atuando com força máxima, focados em garantir os melhores resultados ao segmento. Prova disso é o recorde de postagens registradas pela estatal, na semana de 12 a 16 de abril: foram mais de 9,6 milhões de encomendas enviadas – marca que supera o número apurado na última Black Friday, quando foram despachadas cerca de 9,5 milhões de encomendas, na chamada Black Week. [...] os Correios aprimoraram seus prazos de entrega em quase 40 mil trechos em 2021, com mais de 4,4 mil trechos para entrega um dia após a postagem (D+1). Vale ressaltar, ainda, que a estatal tem ampliado o seu portfólio de serviços e produtos, para trazer mais qualidade e segurança tanto para lojistas e empreendedores que desejam ingressar no ambiente virtual, quanto para aqueles que desejam potencializar suas vendas (Correios, 2021).

5 - Segundo Castillo (2017, p. 645), “(...) a mobilidade espacial é a capacidade de um agente de movimentar-se a pé ou por algum meio de transporte e de fazer movimentar bens e informação; essa capacidade varia em função de uma série de atributos, dos quais os mais importantes são: (1) a condição econômica do agente e (2) a acessibilidade, isto é, as condições geográficas de cada fração do espaço e da escala de deslocamento. O conceito de mobilidade se amplia e, além da movimentação ou locomoção de si mesmo, envolve a capacidade do agente (indivíduo, empresa, instituição) de fazer movimentar bens ou mercadorias e também informação banal ou produtiva. Isso significa que o grau de mobilidade de um agente também se mede por seu poder político e/ou econômico de desencadear fluxos materiais e fluxos informacionais. Essa concepção de uma mobilidade tripartite se caracteriza por duas categorias de variáveis: as internas (ou condições intrínsecas ao agente) e as externas (ou condições extrínsecas aos agentes). As variáveis internas são combinações de qualidades próprias, únicas para cada agente, que incluem desde saúde, idade e rendimento de um indivíduo até o grau de capitalização de uma empresa e seu poder de influência em decisões dos Estados a seu favor. As condições extrínsecas ou variáveis externas, por sua vez, que afetam diretamente a mobilidade espacial de cada agente, em cada fração do espaço e em diferentes escalas geográficas, são aquilo que entendemos por acessibilidade”.

6 - Apesar de continuar sendo uma empresa pública, subordinada ao Ministério das Comunicações e controlada pela União, recorrentemente ganham a cena verdadeiras “campanhas” a favor de uma possível, ou até mesmo “necessária”, privatização da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. Nesse sentido, Cruz (2022) apresenta importante texto em que joga luz sobre os interesses econômicos e políticos que alimentam, desde a década de 1990, sucessivas propostas de privatização dos Correios. Ainda, destaca como tais campanhas privatistas, fundadas em premissas essencialmente ideológicas, omitem estrategicamente a relevante função social exercida pelos Correios no território brasileiro e, mais recentemente, oculta o crescente valor de mercado que a empresa assume, conforme expande-se o comércio eletrônico no Brasil (Brasil, 2022).

7 - “Em princípio, os espaços da rapidez são, do ponto de vista material, os dotados de maior número de vias (e de vias com boa qualidade), de mais veículos privados (e de veículos mais modernos e velozes), de mais transportes públicos (com horários mais frequentes, convenientes e precisos e também mais baratos). Do ponto de vista social, os espaços da rapidez serão aqueles onde é maior a vida de relações, fruto da sua atividade econômica ou sociocultural, ou então zonas de passagem,



respondendo a necessidades de uma circulação mais longínqua. Os espaços da rapidez e os da lentidão se distinguem também em função da importância da divisão do trabalho, sobretudo quando ela é interna à região, e também da variedade e da densidade dos consumos. [...] Seja como for, a questão que se apresenta é saber para que serve ser ‘rápido’ ou ‘lento’ e, ao mesmo tempo, identificar as consequências econômicas, sociais e políticas da lentidão e da rapidez” (Santos; Silveira, 2014, p. 263).

8 - Metodologicamente, adotou-se o seguinte procedimento: inseriu-se como “CEP de origem” da encomenda o Terminal de Carga Aérea do Aeroporto Galeão (TECA Galeão), unidade dos Correios que representa importante nó logístico no estado do Rio de Janeiro, visto que recebe carga postal de todos os lugares, inclusive do exterior, e efetua a distribuição delas no estado. Em seguida, na própria “Calculadora de preços e prazos” dos Correios, indicou-se como “CEP de destino” o endereço de cada uma das 92 prefeituras de municípios que compõem o território fluminense. Por fim, definiu-se SEDEX como tipo de serviço requisitado, formato e embalagem da encomenda (Tipo Caixa/Pacote), peso (30 kg) e como forma de entrega “Mão própria”. Por fim, além das informações acima mencionadas, foi estabelecido 09/08/2021 como a data padrão de envio para a simulação dos prazos. Assim, repetindo esse mesmo procedimento para cada endereço de destino, obteve-se o prazo estimado para entrega do SEDEX para cada um dos 92 municípios fluminenses. Após feita a simulação para todos os destinos, os prazos de entrega foram organizados e expostos em uma planilha contendo o código dos municípios, o nome de cada município, região do estado, CEP de origem e CEP de destino, dia da postagem e a referência ao número de dias necessários para que a encomenda chegasse ao destinatário final. Essa última informação foi apresentada pela sigla D+X, sendo “D” referente ao dia de postagem “+” tempo adicionado e “X” o número de dia(s) útil(úteis) necessários para a entrega final da encomenda. Tal metodologia baseou-se em Venceslau (2019), autor que desenvolveu sua pesquisa da seguinte maneira: “Para 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 *on-line* dos Correios (<http://www2.correios.com.br/sistemas/precosprazos/>). Para a simulação dos prazos, foi necessário acessar as faixas de CEP para cada município do estado de Alagoas, por meio do buscador de CEP dos Correios (<http://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, especialmente pela infraestrutura instalada no Terminal de Cargas do Aeroporto de Guarulhos” (Venceslau, 2019b, p. 47).

9 - Evidentemente, os prazos mais longos para a entrega de encomendas remetidas via SEDEX apresentados por Nova Iguaçu e São João do Meriti chamou atenção. Contudo, devido à necessidade de realização de pesquisa complementar e ao tempo exíguo para a execução dessa tarefa, não foi possível elucidar os motivos que levaram aqueles municípios apresentarem tamanha defasagem no recebimento de cargas postais expressas, mesmo situados na região metropolitana do Rio de Janeiro.

10 - “A cidade informada e às vias de transporte e comunicação, aos espaços inteligentes que sustentam as atividades exigentes de infraestruturas e sequiosas de rápida mobilização opõe-se a maior parte da aglomeração, onde os tempos são lentos, adaptados às infraestruturas incompletas ou herdadas do passado, aqueles espaços opacos que aparecem também como zonas de resistências” (Santos, 1998, p. 79).



11 - “Do aeroporto ao centro da cidade vai-se muito depressa, criam-se condições materiais para que o tempo gasto na viagem seja curto. Já entre os bairros vai se mais devagar, no sentido de que não há uma materialidade que favoreça o tempo rápido. Aqui, a materialidade impõe um tempo lento. Isso quer dizer que os pobres vivem na cidade sob tempos lentos. São temporalidades concomitantes e convergentes que têm como base o fato de que os objetos também têm uma temporalidade, os objetos também impõem um tempo aos homens. A partir do momento em que eu crio objetos, os deposito em um lugar e eles passam a se conformar a esse lugar, a dar, digamos assim, a cara do lugar, esses objetos impõem à sociedade ritmos, formas temporais do seu uso, das quais os homens não podem se furtar e que terminam, de alguma maneira, por dominá-los” (Santos, 2002, p. 22).

12 - Apesar de o IBGE ter mudado a nomenclatura “Aglomerações subnormais” para “Favelas e comunidades urbanas” em 2024 (ver nota técnica intitulada “Sobre a mudança de aglomerados subnormais para favelas e comunidades urbanas”. Rio de Janeiro, IBGE, 2024), esclarece-se que foi mantida a terminologia inicial devido ao ano de referência dos dados utilizados nesta pesquisa (2010) e porque até o momento em que ocorreu a submissão deste trabalho à Revista, o Instituto ainda não havia divulgado dados mais atualizados, oriundos do Censo de 2022, sobre o número de “favelas e comunidades urbanas” existentes no município do Rio de Janeiro.

13 - Conforme o artigo 11 da Portaria Interministerial nº 4.474, de 31 de agosto de 2018:

Art. 11. A entrega externa somente ocorrerá em Caixas Postais Comunitárias quando:

I - as condições definidas no inciso III e na alínea "a" do inciso IV do art. 10 desta Portaria não forem integralmente satisfeitas, inviabilizando a operacionalização da entrega em domicílio; e

II - existir no local pessoa jurídica que cumpra os requisitos e as condições previstas na Portaria/MC nº141, de 28 de abril de 1998, específica do Serviço de Caixa Postal Comunitária (Brasil, 2018).

14 - Exemplo do surgimento dessas iniciativas em favelas cariocas foi adequadamente abordado por Araújo, Salles e Freitas (2017), mas também podem ser vistos nas seguintes reportagens: “Correios nas Favelas do Rio: Soluções Comunitárias Surgem da Negligência do Estado” (Roonwatch, 15/01/2015), “Carteiro Amigo levando dignidade para moradores das favelas do RIO” (Grupo Carteiro Amigo, 17/10/2022), “Como uma startup mapeou as favelas confusas do Brasil” (Vice, 13/10/2014), “Ex-recenseadores criam correio em favela e negócio vai virar franquia” (UOL, 21/01/2013). Além do Rio de Janeiro, outras experiências semelhantes também estão sendo implantadas nas periferias de grandes cidades brasileiras, e podem ser vistas por meio das seguintes reportagens: “Amazon Brasil contrata Favela LLog para ampliar atendimento a consumidores de comunidades brasileiras” (Logweb, 10/08/2022), “Empresa de entregas em favelas faz fusão para chegar a 5.000 comunidades” (UOL, 16/06/2022), “O jovem de Paraisópolis que criou sistema para fazer entregas onde os Correios não entram” (Época Negócios, 22/11/2021), “Americanas e Google criarão endereços digitais na comunidade de Paraisópolis” (Espaço do povo, 3/5/2022) e “Grandes grupos de e-commerce agora entregam também em favelas” (Mercado & Consumo, 21/4/2021).

15 - Ainda em tempo e digno de nota, destaca-se que, recentemente (2024), buscando alcançar maior capilaridade territorial, os Correios deram início a um projeto de expansão de sua presença física e atuação direta em favelas brasileiras. Segundo reportagem publicada no Jornal O Globo: “Os Correios decidiram fazer uma inflexão em sua infraestrutura nas favelas. Depois de abrir sua primeira agência em uma comunidade no Brasil, em novembro — em Paraisópolis, na capital paulista —, a estatal inaugura uma unidade na Mangueira nesta segunda-feira. O plano é que a base na Mangueira seja a primeira de 20 unidades abertas em favelas do Rio este ano, por meio de um acordo com a prefeitura. Além disso, há planos para outras 30 unidades em comunidades do Estado do Rio em 2024, totalizando pelo menos 50 bases em favelas do Rio este ano” (Setti, 2024). Pelo caráter recente, os



resultados e as possibilidades que serão abertas com a efetivação dessas iniciativas estão ainda por serem vistos. Porém, sejam quais forem as consequências, é razoável inferir que, mesmo relevantes, tais iniciativas provavelmente não permitirão que os Correios prescindam das formas alternativas de articulação estabelecidas pela empresa com agentes locais para a efetivação da sua logística postal, seja pela quantidade de favelas existentes no Rio de Janeiro (e os custos financeiros que implicaria a abertura de agências novas em todas elas), seja porque cada favela apresenta particularidades urbanísticas e sociais, exigindo dos Correios adotar estratégias de ação específicas para cada uma.

16 - “[...] só após essa ferrenha campanha contra o cortiço foi despertado o interesse pela favela, um novo espaço geográfico e social que despontava pouco a pouco como o mais recente território da pobreza. De início, tal interesse voltou-se para uma determinada favela que catalisa todas as atenções. É o Morro da Favella, já existente com o nome de Morro da Providência, que entra para história através de sua ligação com a Guerra de Canudos, cujos antigos combatentes ali se instalaram com a finalidade de pressionar o Ministério da Guerra a pagar seus soldos atrasados. O Morro da Favella, pouco a pouco, passou a estender sua denominação a qualquer conjunto de barracos aglomerados sem traçado de ruas nem acesso aos serviços públicos, sobre terrenos públicos ou privados invadidos” (Valladares, 2005, p. 26).

17 - A visita ao Morro da Providência e a entrevista com o Representante da Associação de Moradores ocorreram em 16/04/2021, enquanto a visita ao CDD – Cidade Nova e a entrevista com o Supervisor da unidade foram realizadas em 22/04/2021.

18 - Segundo o entrevistado, ele atua como funcionário da Associação e, em sua rotina de trabalho, além do recebimento e distribuição das correspondências entregues pelos Correios, estão o cadastro de moradores para a distribuição de cestas básicas, além de serviços burocráticos comuns ao funcionamento da Associação.

19 - Conforme os entrevistados, a ocorrência da pandemia da Covid (2020 - 2022) agravou o problema dos atrasos nas remessas de correspondências dos Correios para o Morro da Providência. Segundo o Supervisor do Centro de Distribuição dos Correios: “Com a questão da Pandemia, muitos funcionários estão de serviço remoto por ter algum tipo de problema de saúde, aí estamos com pouco efetivo”. De acordo com o Representante da Associação do Morro da Providência: “Covid? Sim, estamos com dificuldades por causa da Covid, eles falam que existem poucos funcionários agora entregando [...]”.

20 - Evidentemente, reconhece-se que, a partir das premissas constitucionais, os serviços postais, por meio sobretudo da atuação dos Correios, cumprem a exigência de “universalidade”, sendo essa definida pela obrigatoriedade da presença daquele serviço postal em todos os municípios brasileiros. Contudo, problematiza-se a questão ao destacar que não basta esse serviço se fazer presente em todos os municípios, tendo em vista que, em um mesmo município, nem todos os lugares que o compõem (bairros, favelas, distritos, entre outros) são, efetivamente, por ele alcançados, como este trabalho demonstrou.

## REFERÊNCIAS

ABREU, M. A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

ARAÚJO, F. O.; SALLES, J. N.; FREITAS, A. Um passarinho na mão ou dois voando? Dilemas do grupo carteiro amigo entre se expandir organicamente na favela da rocinha ou se arriscar para além da zona de conforto. **Revista Eletrônica de Administração - REAd**, Porto Alegre, Edição 86, n. 2, p. 351 – 369, maio/agosto, 2017.



ARAÚJO, I. **Espaços da rapidez, espaços da lentidão e os limites da logística dos Correios no Rio de Janeiro**. 2022. Monografia (Graduação em Geografia) - Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, 2022.

ARROYO, M. A economia invisível dos pequenos. **Le Monde Diplomatique Brasil**, p. 30-31, 2008.

ARROYO, M. A circulação da mercadoria na redefinição dos usos do território. **Revista Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, Sobral, v. 20, n. 1, p. 133-143, 2018.

BRASIL. **Lei nº 6.538, de 22 de junho de 1978**. Dispõe sobre os serviços postais. Brasília: presidência da República, 1978. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6538.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6538.htm). Acesso em: 24 abr. 2021.

BRASIL. Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações. Ministério do Planejamento. **Portaria Interministerial nº 4.474, de 31 de agosto de 2018**. Estabelece as diretrizes para nortear a universalização do atendimento e da entrega postais e os índices padrões de qualidade para os prazos de entrega dos objetos do serviço postal básico, a serem observados pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT. Brasília: MCTI/MP, 2018. Disponível em: [https://www.in.gov.br/materia/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/40683123/do1-2018-09-13-portaria-interministerial-n-4-474-de-31-de-agosto-de-2018-40682924](https://www.in.gov.br/materia/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/40683123/do1-2018-09-13-portaria-interministerial-n-4-474-de-31-de-agosto-de-2018-40682924). Acesso em: 11 abr. 2022.

CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **Geosp - Espaço e Tempo (on-line)**, v. 21, n.3, p. 644-649, 2017.

CORREIOS. **Calculadora de preços e prazos**. Disponível em: <http://www2.correios.com.br/sistemas/precosprazos/>. Vários acessos em 2021a.

CORREIOS. **Áreas com restrições de entrega de Sedex no município do Rio de Janeiro** (Relatório Interno da ECT). Rio de Janeiro: Correios, 2021b.

CORREIOS supera marca de envio de encomendas em uma semana graças ao e-commerce. **E-commercebrasil**, 22 fev. 2021. Disponível em: <https://www.ecommercebrasil.com.br/noticias/correios-recorde-encomendas-semana-e-commerce>. Acesso em: 26 abr. 2021.

CRUZ, W. L. A privatização da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos: atualizando o debate promovido nas décadas de 1990, 2000 e 2010. **Geografia**, Rio Claro, v. 47, n.1, p. 1-24, 2022.

GALLO, F. **O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

GERTEL, S. **Geografia, informação e Comunicação: a imagem postal brasileira**. 1991. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

GRUPO DE ESTUDOS DOS NOVOS ILEGALISMOS - GENI. Universidade Federal Fluminense-UFF. **Mapa histórico dos grupos armados do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Geni/UFF, set. 2022. Disponível em: <https://geni.uff.br/2022/09/13/mapa-historico-dos-grupos-armados-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 6 abr. 2022.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Tipologias do Território: Aglomerados subnormais**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 09. fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo: Universo aglomerados subnormais**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/pesquisa/23/25359>. Acesso em: 25. fev. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/panorama>. Acesso em: 25. fev. 2022.

REPRESENTANTE DA ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES DO MORRO DA PROVIDÊNCIA. **Entrevista I**. [16/04/2021]. Entrevistador: Igor Silva de Araújo. Rio de Janeiro, 2021.



REPRESENTANTE DO CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO DOS CORREIOS. **Entrevista II**. [22/04/2021]. Entrevistador: Igor Silva de Araújo. Rio de Janeiro, 2021.

SANTOS, M. O Território e o saber local: Algumas categorias de análise. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, Ano XIII, n. 2, p. 15-26, 1999.

SANTOS, M. O tempo nas cidades. **Ciência e Cultura**. São Paulo, v. 54, n. 2, p. 21-22, 2002.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**: Globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada**. São Paulo: EDUSP, 2009.

SANTOS, M. **O Espaço do cidadão**. São Paulo: EDUSP, 2014.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: EDUSP, 2014.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: EDUSP, 2018.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Editora Record, 2014.

SETTI, R. Correios fazem ofensiva de abertura de unidades em favelas. **O Globo 100**, Capital, 15 abr. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/blogs/capital/post/2024/04/correios-fazem-ofensiva-de-abertura-de-unidades-em-favelas.ghtml>. Acesso em: 21 ago. 2024.

SILVA JUNIOR, R. F. **Circulação e logística territorial**: A instância do espaço e a circulação corporativa. 2009. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2009.

SILVA JUNIOR, R. F.; OLEGÁRIO, P. T. Da lenta circulação postal no “Arquipélago Brasil” à integração logística do território: O papel estratégico dos Correios na Geopolítica e na integração do Território. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 6, n. 1, p.45-66, 2016.

VALLADARES, L. P. **A invenção da favela**: do mito de origem à favela.com. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

VENCESLAU, I. Logística postal e uso do território no sul da Bahia. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 3, p. 500-521, 2012.

VENCESLAU, I. **Correios, logística e uso do território**: O serviço de encomenda expressa no Brasil. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

VENCESLAU, I. 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, 2018.

VENCESLAU, I. Reflexões sobre o comércio eletrônico como atualização técnica do comércio no atual período técnico-científico-informacional no Brasil. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 16. 2019, Vitória. **Anais...**. Vitória: UFES/CCHN, 2019a.

VENCESLAU, I. Logística e fluidez territorial em Alagoas: Uma análise dos prazos de entrega dos Correios e suas implicações técnicas e políticas. **Revista Contexto Geográfico (UFAL)**, Maceió-AL, v. 4, n. 8, p. 45-58, 2019b.

VENCESLAU, I. **Correios, logística e usos do território brasileiro**. Rio de Janeiro: Consequência, 2021.