



**CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA
EM COMÉRCIO EXTERIOR**

GIOVANA SOARES GONZAGA

**A MODALIDADE COURIER NO BRASIL E SEU IMPACTO NA LOGÍSTICA
MODERNA**

GUARULHOS – SÃO PAULO

2026

GIOVANA SOARES GONZAGA

A MODALIDADE COURIER NO BRASIL E SEU IMPACTO NA LOGÍSTICA MODERNA.

Trabalho de Graduação apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Comércio Exterior como requisito parcial para obtenção do Título de Tecnólogo em Comércio Exterior.

Orientador: Professor Milton Francisco de Brito e

Coorientador: Daniel Nery dos Santos.

GUARULHOS – SÃO PAULO

2026

RESUMO

GONZAGA, Giovana Soares. **A modalidade Courier no Brasil e seu impacto na logística moderna.** 2026. Trabalho de Conclusão de Curso – Faculdade de Tecnologia de Guarulhos, Guarulhos.

A modalidade de remessas expressas, ou Courier, consolidou-se como um modelo moderno de logística internacional ao permitir a conexão rápida e integrada entre pessoas, empresas e produtos, destacando-se pela agilidade, menor burocracia e integração de etapas como transporte, liberação aduaneira, rastreamento e entrega porta a porta. O crescimento do comércio eletrônico, intensificado após a pandemia de COVID-19, ampliou a demanda por entregas rápidas, evidenciando a relevância desse serviço nas operações internacionais. Nesse contexto, o aumento da demanda gerou gargalos logísticos para grandes empresas do setor, como FedEx e UPS, o que levou à ampliação da atuação de empresas privadas de menor porte, respaldada pela legislação Brasileira conforme Instrução Normativa nº 1.737/2017 da Receita Federal. Dessa forma o presente trabalho tem como objetivo analisar o crescimento da modalidade expressa de envios (Courier), identificando os gargalos resultantes dessa expansão, além de investigar as iniciativas adotadas por pequenas empresas privadas para contornar tais dificuldades e assegurar a eficiência e os resultados esperados dessa modalidade de serviço. A pesquisa adota abordagem qualitativa, com revisão bibliográfica e estudos de caso. Assim, o presente trabalho evidencia como o desenvolvimento do setor Courier contribui para a democratização do acesso a serviços logísticos ágeis e eficientes, favorece a competitividade no comércio internacional e fortalece pequenas empresas no mercado.

Palavras-chave:

Remessas Expressas, Courier, Comércio Eletrônico, Logística Internacional, Instrução Normativa N 1.737/2017.

ABSTRACT

GONZAGA, Giovana Soares. **The Courier Modality in Brazil and Its Impact on Modern Logistics**. 2026. Undergraduate Thesis – Faculty of Technology of Guarulhos, Guarulhos.

The express shipment modality, or *Courier*, has become established as a modern model of international logistics by enabling fast and integrated connections between people, companies, and products, standing out for its agility, reduced bureaucracy, and the integration of stages such as transportation, customs clearance, tracking, and door-to-door delivery. The growth of e-commerce, intensified after the COVID-19 pandemic, has increased the demand for fast deliveries, highlighting the importance of this service in international operations. In this context, rising demand has created logistical bottlenecks for major companies in the sector, such as FedEx and UPS, leading to the expansion of smaller private companies, supported by Brazilian legislation through Normative Instruction No. 1.737/2017 of the Federal Revenue Service. Thus, this study aims to analyze the importance of express shipments, emphasizing their efficiency and the role of private companies in the logistics context. The research adopts a qualitative approach, based on bibliographic review and case studies. It thus demonstrates that the development of the Courier sector contributes to the democratization of access to agile and efficient logistics services, enhances competitiveness in international trade, and strengthens small businesses in the market.

Keywords: Express Shipments, Courier, E-Commerce, International Logistics, Normative Instruction No. 1.737/2017.

LISTA DE ABREVIATURAS

ANVISA: Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

B2C: *Business-to-Consumer* (Negócio para o Consumidor).

CNPJ: Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica.

DIR: Declaração de Importação de Remessa.

DRE: Declaração de Remessas de Exportação.

DTE: Domicílio Tributário Eletrônico.

EPP: Empresa de Pequeno Porte.

FCA: *Free Carrier* (Livre no Transportador).

FedEx: *Federal Express*.

FOB: *Free on Board* (Livre a Bordo).

ICMS: Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.

II: Imposto de Importação.

ILOS: Instituto de Logística e Supply Chain.

IN: Instrução Normativa.

MF: Ministério da Fazenda.

OCDE: Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

OMC: Organização Mundial do Comércio.

PIB: Produto Interno Bruto.

PRC: Programa Remessa Conforme.

RDC: Resolução de Diretoria Colegiada.

RFB: Receita Federal do Brasil.

SRF: Secretaria da Receita Federal.

UPS: *United Parcel Service*.

US\$: Dólar dos Estados Unidos (Unidade monetária)

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Classificação de porte da empresa	20
Quadro 2 – Empresas apresentadas nesse trabalho	21

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Comparativo da importação por remessa expressa	25
Tabela 2 – Arrecadação Total Remessas Expressas Internacionais (R\$)	25
Tabela 3 – Comparativo da exportação por remessa expressa	26
Tabela 4 – Crescimento de empresas <i>Courier</i> no Brasil	27

FOLHA DE APROVAÇÃO

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	11
2. OBJETIVOS.....	12
2.1 Objetivo Geral.....	12
2.2 Objetivos Específicos.....	12
3. JUSTIFICATIVA.....	13
4. METODOLOGIA.....	14
5. REFERENCIAL TEÓRICO.....	15
5.1 Início da Modalidade <i>Courier</i> :.....	15
5.2 Requisitos e regulamentações.....	16
5.3 Principais utilizações.....	18
5.3.1 Importação de <i>E-commerce</i> :.....	18
5.3.2 Importação de medicamento:.....	19
5.4 Definição de Porte Empresarial: Grandes e Pequenas Empresas.....	21
5.5 Grandes <i>Players</i> da Modalidade.....	23
5.5.1 Fedex:.....	23
5.5.2 UPS:.....	24
5.5.3 DHL:.....	24
5.6 Crescimento do setor e de pequenas empresas privadas:.....	25
5.7 Importância do crescimento de pequenas empresas:.....	28
6. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	30
6.1 Análise da Evolução e do Crescimento do Setor <i>Courier</i> no Brasil:.....	30
6.2 Identificação de Gargalos e Desafios Operacionais:.....	31
6.3 O Papel das Pequenas Empresas e a Reconfiguração do Mercado:.....	33
6.4 Impacto Setorial Importação de <i>E-commerce</i> e Medicamentos:.....	34
6.5 Síntese dos Resultados: Eficiência e Competitividade.....	35
7. CONCLUSÃO.....	37
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	38

1. INTRODUÇÃO

A modalidade de remessas expressas, também conhecida como *Courier*, surgiu nos Estados Unidos na década de 1950, mas só se consolidou como o modelo mais moderno e eficiente de logística internacional com o avanço da tecnologia (VENCESLAU, 2017). Esse desenvolvimento conectou pessoas, empresas, interesses e produtos de maneira mais rápida e integrada, reforçando a noção de um mundo globalizado, em que a agilidade na troca de mercadorias entre vendedores e consumidores finais se tornou essencial (OXFORD ECONOMICS, 2009). Nesse contexto, a logística expressa se estabeleceu como uma solução fundamental para atender à crescente demanda por entregas rápidas e sem fronteiras, atendendo a um mercado cada vez mais dinâmico (FUERTH; DANTAS, 2007).

A relevância dessa modalidade foi particularmente evidenciada em 2019, quando a pandemia de COVID-19 impôs um cenário de isolamento social global. Nesse período, o consumo digital aumentou exponencialmente, com um crescimento expressivo do *E-commerce*, já que as pessoas se voltaram para compras online como forma de atender às suas necessidades, muitas vezes em um contexto de restrições de mobilidade. Esse aumento de demanda por compras online impulsionou, ainda mais, a importância de um sistema logístico eficiente, que fosse capaz de entregar produtos de forma ágil e sem burocracia.

Dessa forma, o setor de remessas expressas, ou *Courier*, viu uma grande oportunidade de expansão, tornando-se vital para o funcionamento do comércio eletrônico e da logística internacional. O serviço *Courier* é caracterizado por sua agilidade e por integrar diversas etapas da entrega (transporte, liberação aduaneira, rastreamento e entrega porta a porta) em uma única operação. Esse modelo se diferencia das modalidades tradicionais de transporte, oferecendo uma solução mais rápida e simplificada tanto para os consumidores quanto para as empresas.

Mundialmente, grandes *players* como FedEx e UPS dominaram o mercado, com estruturas próprias em mais de 220 países (FEDERAL EXPRESS, 2024; UPS, 2024), garantindo a integridade de suas operações e a excelência no serviço prestado. No Brasil, os Correios foram historicamente responsáveis pela maior parte dessa demanda de remessas expressas, mas, com o crescimento exponencial do setor, suas operações começaram a enfrentar dificuldades. A instrução normativa nº 1.737,

publicada pela Receita Federal em 2017, permitiu a entrada de empresas privadas no mercado de remessas expressas, promovendo uma maior agilidade e eficiência, além de aliviar os gargalos enfrentados pelos Correios.

Atualmente, a modalidade *Courier* é impulsionada por gigantes do *E-commerce*, como Temu, Shein e Ali Express, que têm se destacado no mercado brasileiro. Segundo o Relatório Setores do *E-commerce* no Brasil, divulgado pela Conversion em maio de 2025, a Temu, por exemplo, registrou 276 milhões de acessos apenas em abril de 2025, com um crescimento mensal de 25,8%. Esse avanço reflete uma mudança no comportamento do consumidor, cada vez mais aberto às compras internacionais.

Além do *E-commerce*, o *Courier* também é amplamente utilizado em operações *business-to-consumer (B2C)*, nas quais diversos tipos de remessas, como medicamentos, documentos e amostras, são enviadas com rapidez e segurança, respeitando as regulamentações estabelecidas pela Instrução Normativa nº 1.737.

Este trabalho analisa a importância da modalidade de remessas expressas, destacando sua eficiência e o papel fundamental das empresas privadas de pequeno porte nesse cenário. A pesquisa visa demonstrar como essas empresas, ao se posicionarem como alternativas aos gargalos e burocracias das grandes corporações, têm contribuído para o avanço do setor logístico e para a democratização do acesso a serviços rápidos e eficientes, essenciais para a operação do comércio internacional.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo Geral

O objetivo geral deste trabalho é analisar o crescimento da modalidade expressa de envios (*Courier*), identificando os gargalos resultantes dessa expansão, além de investigar as iniciativas adotadas por pequenas empresas privadas para contornar tais dificuldades e assegurar a eficiência e os resultados esperados dessa modalidade de serviço.

2.2 Objetivos Específicos

- Apresentar a evolução e o avanço da modalidade *Courier*, destacando suas principais características e o papel crescente no mercado global de logística e comércio eletrônico.
- Identificar e analisar os principais *players* desse setor, abordando os desafios enfrentados por essas grandes empresas, especialmente em relação à agilidade, flexibilidade e capacidade de adaptação às novas demandas do mercado.
- Explorar os benefícios e as contribuições das pequenas empresas *Courier* para o funcionamento do setor, evidenciando como elas superam os gargalos enfrentados pelas grandes corporações e garantem a eficiência no serviço prestado.

3. JUSTIFICATIVA

O interesse por este tema surge, primeiramente, do interesse pessoal do autor, cuja experiência profissional está intimamente relacionada à área de comércio exterior. A atuação nesse setor exige uma compreensão aprofundada das dinâmicas logísticas e tributárias, sendo essencial o conhecimento das diversas modalidades de envio, especialmente a modalidade expressa de remessas, também conhecida como *Courier*. Esse serviço, que conecta diretamente vendedores e consumidores finais, tornou-se um pilar fundamental para o funcionamento do comércio eletrônico e das operações internacionais. O estudo sobre as remessas expressas é, portanto, imprescindível para uma gestão eficiente e otimizada das operações logísticas, tanto para grandes corporações quanto para empresas de menor porte.

Além do interesse pessoal do autor, um segundo fator que motiva a escolha deste tema foi a constatação de que, conforme Samir Keedi (2011), em muitas situações as empresas, especialmente importadoras, não realizam uma análise aprofundada das modalidades de importação antes de decidirem pela escolha de um tipo de operação. Ao optarem por realizar negócios no mercado internacional, as organizações buscam alternativas que as permitam se manter competitivas, principalmente no mercado interno. No entanto, muitas vezes, as alternativas logísticas e tributárias não são bem avaliadas, o que pode resultar em custos elevados, burocracia excessiva e uma gestão ineficaz dos riscos. Esse cenário pode

ser particularmente desafiador em um mercado globalizado e altamente competitivo, onde a eficiência operacional é um fator decisivo para o sucesso.

A análise de como as pequenas empresas têm se aproveitado dessa modalidade para contornar as dificuldades operacionais das grandes corporações foi o ponto central deste estudo, com o objetivo de identificar práticas que garantem o sucesso e a competitividade de empresas de menor porte.

Empresas de pequeno porte, ao operarem com maior agilidade e flexibilidade, apresentam maior capacidade de competir com grandes corporações, superando limitações frequentemente enfrentadas por estas, como a dificuldade de adaptação rápida às mudanças do mercado (Keedi, 2011; Bizelli, 2013). Dessa forma, as pequenas empresas *Courier* desempenham um papel fundamental na manutenção da eficiência e da competitividade no mercado logístico global.

Em vista disso, a escolha do tema e a realização deste trabalho visam preencher uma lacuna importante no entendimento das opções logísticas e tributárias disponíveis para os importadores, contribuindo para a melhoria da tomada de decisão sobre a escolha da modalidade de remessa. A fim de que as empresas possam realizar operações mais eficientes, reduzir custos e riscos e, assim, obter melhores resultados no comércio internacional.

4. METODOLOGIA

Esta pesquisa adotou uma abordagem qualitativa e quantitativa, de natureza exploratória e descritiva, com o objetivo de explorar de forma aprofundada os fenômenos relacionados à modalidade de remessas expressas (*Courier*) e os desafios enfrentados pelas empresas que operam nesse setor. A pesquisa foi conduzida com base em análise interpretativa, buscando identificar padrões, categorias ou temas a partir das narrativas, descrições e experiências de participantes-chave e das informações coletadas ao longo do estudo. Essa abordagem permite compreender as percepções e os pontos de vista dos envolvidos, oferecendo uma visão mais detalhada e contextualizada dos processos logísticos e das operações das empresas de *Courier* (Gil, 2008).

O desenvolvimento da pesquisa foi pautado em uma abordagem exploratória, visando a construção de um conhecimento mais aprofundado sobre o tema, ainda que a literatura existente sobre o assunto seja substancial. A pesquisa foi predominantemente baseada em revisão bibliográfica, com o intuito de embasar teoricamente o estudo e identificar lacunas na literatura. A revisão bibliográfica contemplou obras acadêmicas, artigos, relatórios de pesquisa e publicações especializadas que discutem as dinâmicas logísticas, os desafios operacionais e as regulamentações no setor de remessas expressas.

Além disso, a pesquisa utilizou estudos de caso de empresas que atuam na modalidade *Courier*, como forma de exemplificar e ilustrar os conceitos e práticas discutidos ao longo do trabalho. Esses estudos de casos foram selecionados com base na relevância para os temas abordados, proporcionando uma análise concreta dos desafios enfrentados pelas empresas e as soluções adotadas para superar gargalos logísticos e operacionais. Tais estudos também permitirão a identificação de boas práticas e estratégias eficazes que podem ser aplicadas por outras empresas do setor, especialmente as de menor porte, que têm se mostrado mais ágeis e inovadoras em comparação às grandes corporações.

Por fim, espera-se que a combinação da revisão bibliográfica com os estudos de casos ofereça uma análise rica e aprofundada, capaz de contribuir para a compreensão dos fatores que influenciam a eficiência e a competitividade das empresas que operam no mercado de remessas expressas.

5. REFERENCIAL TEÓRICO

5.1 Início da Modalidade *Courier*:

Os serviços de entrega expressa surgiram nos Estados Unidos em meados do século XIX, com a atuação da Wells Fargo, empresa responsável pelo transporte de ouro, valores e correspondências para os territórios recém-estabelecidos no país (Fargo, 2024). Posteriormente, surgiu o Pony Express, serviço criado para o transporte rápido de correspondências e pequenos pacotes entre St. Joseph, no Missouri, e Sacramento, na Califórnia, percorrendo aproximadamente 3.200 quilômetros em cerca de 10 dias, o que representou um avanço logístico significativo

para a época. Contudo, a operação foi encerrada em 1861, em razão da expansão do telégrafo, que tornou o serviço obsoleto (United States Postal Service, [s. d.]).

Com o avanço tecnológico e o surgimento de novas necessidades de mercado, a logística passou a ocupar papel central nesse processo. Bowesox (2001) define a logística como um esforço integrado com o intuito de ajudar a criar valor ao cliente pelo menor custo total possível, pois este esforço existe para satisfazer às necessidades dos clientes. Nesse sentido, uma logística adequada garante a integridade do produto, bem como cumpre os prazos estabelecidos e garante a satisfação de todos os agentes da operação, assegurando ao mesmo tempo, a lucratividade da operação.

Semelhantemente, no contexto de remessa expressa, a Instrução Normativa RFB nº 1.737/2017 define a modalidade como o transporte internacional porta a porta, realizado em fluxo regular e contínuo, abrangendo documentos ou bens em condições de serviço expresso. Complementarmente, Manners-Bell (2014) afirma que esta modalidade atende à necessidade de serviços mais rápidos e confiáveis, proporcionando aos clientes um nível elevado de visibilidade da cadeia de suprimentos.

Seguindo essa linha, a VARIG LOG (2004) conceitua a carga expressa como o serviço de entrega porta a porta de correspondências e objetos com alta velocidade e alto valor agregado de informação, materializado por meio do rastreamento eletrônico dos itens postados desde a origem até a entrega final. As empresas atuantes nesse setor são, portanto, responsáveis pelo transporte, manuseio, armazenamento seguro e entrega porta a porta de encomendas, além de gerenciar a liberação aduaneira e o recolhimento de tributos federais e estaduais (Brasil, 2019).

Diante desse panorama histórico e conceitual, torna-se fundamental compreender os requisitos legais e as regulamentações que disciplinam a atuação da modalidade *Courier* no Brasil, conforme será abordado na seção seguinte.

5.2 Requisitos e regulamentações

Com objetivo de regulamentar e incentivar as operações expressas em territórios brasileiros, a Receita Federal do Brasil publicou a Instrução Normativa RFB

nº 1737, em 15 de setembro de 2017, a fim de estabelecer as diretrizes da modalidade *Courier* no território nacional.

A regulamentação define remessa expressa internacional, a encomenda aérea internacional, transportada sob as condições de serviço expresso e entrega porta a porta, composta de documentos ou bens transportados em um ou mais volumes amparados por conhecimento de carga *Courier* (Brasil, 2019).

Com base nessa mesma normativa, entende-se como empresa de *Courier*, a empresa de transporte expresso internacional, pessoa jurídica estabelecida no País, que presta serviços de transporte internacional porta a porta por via aérea de remessas expressas, em fluxo regular e contínuo, na importação ou na exportação, por meio de veículo próprio ou contratado ou mediante mensageiro internacional, e que seja habilitada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB);

Para que uma empresa se habilite a realizar esse tipo de despacho aduaneiro, ela deve, além de cumprir os requisitos da legislação de alfandegamento, atender cumulativamente às seguintes exigências, conforme o art. 5º da IN RFB nº 1.737/2017 (Brasil, 2019):

- manter garantia em favor da União, sob a forma de depósito em dinheiro, fiança bancária ou seguro aduaneiro, no valor de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais);
- preencher os requisitos exigidos para o fornecimento de certidão negativa ou de certidão positiva com efeitos de negativa, de débitos relativos a impostos e contribuições administrados pela RFB;
- haver aderido ao Domicílio Tributário Eletrônico (DTE), nos termos da Instrução Normativa SRF nº 664, de 21 de julho de 2006, e da Portaria SRF nº 259, de 13 de março de 2006;
- possuir sistema de rastreamento das remessas internacionais durante todo o trajeto do transporte, que possibilite ao remetente, ao destinatário e à Administração Aduaneira obter livremente informações atualizadas sobre a localização e situação das remessas, por um período mínimo de 3 (três) meses a partir de sua chegada ao País ou de seu envio ao exterior.

No que se refere ao enquadramento das remessas passíveis de despacho expresso, a normativa estabelece dois limites de valor aduaneiro para importação:

- o primeiro, aplicável em geral, corresponde ao valor de até US\$ 3.000,00 (três mil dólares);
- o segundo, específico para importações por pessoa física de medicamentos, admite valor de até US\$ 10.000,00 (dez mil dólares), observados os requisitos da Portaria MF nº 156, de 24 de junho de 1999 (Brasil 2019).

Do ponto de vista operacional, toda operação de importação nessa modalidade é submetida ao Siscomex Remessa, sistema destinado ao controle e tratamento aduaneiro de remessas internacionais na importação. Já para a exportação, o registro deve ser realizado por meio da Declaração de Remessas de Exportação (DRE), nas hipóteses previstas na referida Instrução Normativa (Brasil, 2019).

É importante ressaltar que para enquadramento dessa modalidade, é vedada a importação por pessoa física de bens destinados à revenda ou a serem submetidos a processo de industrialização, ressalvadas as importações realizadas por produtor rural, artesão, artista ou assemelhado, conforme previsto na legislação específica (Brasil, 2019).

Concluída a conferência aduaneira, com ou sem exigência de crédito tributário, a autoridade aduaneira registrará a conclusão da fiscalização no Siscomex Remessa, sendo a remessa liberada no sistema quando não houver pendências junto aos órgãos da Administração Pública Federal.

Por fim, do ponto de vista tributário, sobre as operações enquadradas na modalidade *Courier* incidem o Imposto de Importação (II) e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), elementos que impactam diretamente a estrutura de custos das operações e a competitividade do setor.

5.3 Principais utilizações

5.3.1 Importação de *E-commerce*:

A modalidade expressa incentiva o *E-commerce* ao atuar como um diferencial crítico para a diferenciação de mercado, motivando varejistas a investirem em inovações constantes na entrega de produtos. O sucesso do comércio eletrônico está intrinsecamente ligado à eficácia dos processos logísticos, uma vez que a entrega rápida e confiável atende à demanda moderna pela gratificação instantânea do consumidor (DABLANC et al., 2017; HAZEN; ELLINGER, 2019). Essa modalidade permite que o público tenha acesso a mercadorias 24 horas por dia, removendo fronteiras geográficas e aproximando o cliente de produtos vindos de qualquer parte do mundo.

A utilização de tecnologias avançadas de rastreamento e controle ponta a ponta proporciona visibilidade total da cadeia de suprimentos, o que reduz a incerteza e aumenta a confiança do comprador online, conforme destacado por Manners-Bell (2014). Essa transparência operacional, aliada à agilidade das entregas, sustenta modelos de negócio baseados em operações *just-in-time* e *gestão* de inventário enxuta, permitindo que o *E-commerce* opere com maior eficiência e responda rapidamente às flutuações da demanda.

Essa busca por maior eficiência e previsibilidade nas operações encontra respaldo também no âmbito regulatório. No cenário internacional, programas de incentivo como o Remessa Conforme e as diretrizes da Organização Mundial do Comércio (OMC) para remessas aceleradas fortalecem o setor ao estabelecerem a liberação rápida e prioritária de mercadorias, minimizando a documentação e a burocracia aduaneira. Esses mecanismos garantem maior previsibilidade ao fluxo comercial, por meio de benefícios como a parametrização antecipada da declaração de importação e a redução dos custos de desembaraço (Brasil, 2029).

Dessa forma, a logística expressa transcende sua função operacional e passa a integrar a própria experiência de compra, ao permitir que o consumidor controle onde e quando receberá seu pedido. A entrega deixa de ser apenas o desfecho de uma transação comercial e torna-se um fator determinante na percepção de valor, fidelização e satisfação do cliente.

5.3.2 Importação de medicamento:

A modalidade *Courier* representa uma das formas mais adequadas para a importação de medicamentos, por oferecer transporte rápido, seguro e rastreável, características essenciais para cargas termossensíveis e de caráter urgente. Das modalidades disponíveis para importação por pessoa física, a remessa expressa é considerada a mais recomendada (Guia Farmacêutico, 2017), dada a agilidade no traslado e no recebimento imediato pelo destinatário.

Do ponto de vista normativo, a importação por pessoa física de produtos sujeitos ao controle sanitário é regulamentada pelo Capítulo XII da Resolução de Diretoria Colegiada (RDC) nº 81, de 5 de novembro de 2008, com as alterações

promovidas pela RDC nº 28, de 28 de junho de 2011, permitindo que pessoas físicas importem produtos sujeitos ao controle sanitário, desde que não sejam proibidos no Brasil e sejam destinados a uso próprio, em quantidade que não caracterize o comércio (ANVISA, 2008).

No que se refere à fiscalização sanitária, a pessoa física não precisa de autorização prévia para importar um produto sujeito a vigilância sanitária, estando, contudo, sujeita à fiscalização por meio de inspeção física com a utilização de recursos técnicos, como equipamentos *scanners* (ANVISA, 2025). Fica dispensada de autorização pela autoridade sanitária a importação de produtos pertencentes às classes de medicamentos, produtos para saúde, alimentos, produtos de limpeza, cosméticos, produtos de higiene pessoal e perfumes, realizadas por pessoa física e destinadas a uso próprio, sendo que a dispensa de autorização não representa dispensa da fiscalização (ANVISA, 2025).

Há, no entanto, exceções relevantes. Para que uma pessoa física importe qualquer medicamento sujeito a controle especial, para uso próprio e para tratamento de saúde, é necessário verificar se alguma substância que compõe o medicamento está incluída nas Listas de Substâncias Sujeitas a Controle Especial, estabelecidas pela Portaria nº 344/1998. Os produtos que contenham substâncias das listas restritas somente poderão entrar no país com autorização prévia da Agência (ANVISA, 2008). Como exemplo, medicamentos à base de canabidiol necessitam de autorização expressa da Anvisa para que sua importação seja liberada.

Independentemente da categoria do medicamento, qualquer que seja o modo de importação escolhido, poderão ser solicitadas documentações complementares, como a prescrição ou o relatório médico emitido por profissional de saúde competente e a declaração de uso e finalidade da importação (ANVISA, 2008). Ademais, o medicamento é destinado exclusivamente para uso próprio do paciente, sendo vedada a destinação para qualquer outro fim, inclusive para outra pessoa física ou para estabelecimento de saúde, sob risco de sanções penais, cíveis e administrativas (Guia Farmacêutico, 2017; ANVISA, 2017).

Do ponto de vista tributário, as importações de medicamentos via *Courier* contam com um tratamento diferenciado. Conforme já apresentado na seção anterior, remessas de até US\$ 10.000,00 (dez mil dólares) para pessoa física destinadas a

medicamentos têm alíquota zero do Imposto de Importação (Brasil 2019), o que reduz significativamente o custo final, especialmente em casos de tratamentos contínuos ou urgentes. É importante destacar que essa regra se aplica exclusivamente a encomendas internacionais enviadas por remessa expressa, não sendo válida para outros contextos, como bagagem de viajantes, que seguem normas próprias (Brasil, 2019).

Dessa forma, a modalidade *Courier* consolida-se como um canal logístico estratégico no setor de saúde, viabilizando o acesso a medicamentos não disponíveis no mercado nacional, com segurança, rastreabilidade e eficiência, dentro dos limites estabelecidos pela legislação sanitária e aduaneira brasileira.

5.4 Definição de Porte Empresarial: Grandes e Pequenas Empresas

De acordo com o ordenamento jurídico e administrativo brasileiro, o porte de uma organização é definido por sua capacidade econômica, mensurada pelo faturamento bruto anual, consolidando matriz e filiais. Para fins de uniformidade conceitual neste trabalho, adota-se a classificação estabelecida pelo Governo Federal brasileiro, conforme sintetizado no Quadro 1:

Quadro 1 – Classificação de porte da empresa.

CLASSIFICAÇÃO DA EMPRESA	FATURAMENTO ANUAL
Grupo I – Empresa de Grande Porte	Superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).
Grupo II – Empresa de Grande Porte	Igual ou inferior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) e superior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais).
Grupo III – Empresa de Médio Porte	Igual ou inferior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais) e superior a R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais).
Grupo IV – Empresa de Médio Porte	Igual ou inferior a R\$ 6.000.000,00 (seis milhões de reais).
Empresa de Pequeno Porte (EPP)	Igual ou inferior a R\$ 4.800.000,00 (quatro milhões e oitocentos mil reais) e superior a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais).
Microempresa	Igual ou inferior a R\$ 360.000,00 (trezentos e sessenta mil reais).

Fonte: Site oficial do governo brasileiro, 2019.

Com vistas a proporcionar maior clareza analítica ao longo do desenvolvimento deste trabalho, optou-se por adotar uma nomenclatura simplificada para a classificação do porte empresarial. Assim, serão utilizadas exclusivamente as categorias "pequenas empresas" e "grandes empresas", cujos critérios de enquadramento, baseados no faturamento anual, são definidos da seguinte forma: as empresas classificadas nos Grupos III e IV, bem como as Empresas de Pequeno Porte (EPP) e as Microempresas, serão referidas como pequenas empresas; ao passo que as organizações enquadradas nos Grupos I e II serão denominadas grandes empresas.

Tal distinção se mostra relevante para o presente estudo na medida em que, conforme abordado na introdução, a habilitação de empresas privadas de menor porte para operar na modalidade *Courier* (possibilitada pela Instrução Normativa RFB nº 1.737/2017), gerou uma reconfiguração do mercado logístico brasileiro, impactando diretamente a dinâmica competitiva entre organizações de diferentes portes. Nesse sentido, a compreensão dos limites que definem cada categoria torna-se um pressuposto indispensável para a análise que se desenvolverá nos capítulos subsequentes.

A fim de contextualizar as empresas que serão objeto de análise neste trabalho, o Quadro 2 apresenta o posicionamento de mercado de cada uma delas, com base em seus faturamentos anuais declarados e na classificação adotada para este estudo:

Quadro 2 – Empresas apresentadas nesse trabalho

NOME DA EMPRESA	FATURAMENTO ANUAL DECLARADO	CLASSIFICAÇÃO DA EMPRESA PARA USO DESSE TRABALHO.
DHL	R\$ 488,36 bilhões	Grande empresa
UPS	R\$ 108,50 bilhões	Grande empresa
Fedex	R\$ 112,55 bilhões	Grande empresa
Total Express Courier	R\$ 2,10 bilhões	Grande empresa
World Logistics	R\$ 10,19 milhões	Médio porte
TriStar express	R\$ 6,98 milhões	Médio porte

Fonte: Autoral, 2026.

Nota: Os valores originalmente expressos em Euro (€) e Dólar Americano (US\$) foram convertidos para Reais (R\$) utilizando as taxas de câmbio de fechamento adotadas para este estudo, sendo **US\$**

1 = R\$ 5,07 e € 1 = R\$ 5,80. Os valores foram arredondados para milhões e bilhões de reais para fins de padronização e comparação.

As empresas listadas no Quadro 2 serão retomadas ao longo deste trabalho como referências empíricas para a análise do impacto da modalidade *Courier* no Brasil, permitindo a comparação entre os modelos operacionais adotados por grandes corporações internacionais e por pequenas empresas privadas nacionais habilitadas a atuar no setor.

5.5 Grandes *Players* da Modalidade

A compreensão do cenário logístico global no qual a modalidade *Courier* se insere requer a análise das principais corporações que dominam esse segmento. As empresas descritas a seguir são referências mundiais em transporte expresso e, por sua escala operacional e relevância histórica, podem exercer influência direta sobre os padrões, as regulamentações e as inovações que moldam o setor, inclusive no Brasil. Nesse sentido, o conhecimento de suas estruturas e capacidades operacionais é indispensável para contextualizar os desafios e oportunidades que serão discutidos ao longo deste trabalho.

5.5.1 Fedex:

A FedEx Corporation (Federal Express) é reconhecida como pioneira no conceito de transporte expresso e ocupa posição de liderança global no setor. A empresa atua em mais de 220 países e territórios, contando com uma frota de 697 aeronaves distribuídas em mais de 650 aeroportos ao redor do mundo, além de uma frota terrestre superior a 210 mil veículos e aproximadamente 600 mil funcionários (Fedex, 2023). Em média, a companhia movimenta 16,5 milhões de pacotes por dia, evidenciando sua expressiva capacidade operacional (Fedex, 2023).

Sua posição de destaque no mercado é sustentada por autorizações estratégicas de rotas aéreas, por uma infraestrutura logística altamente integrada e pela adoção de tecnologias avançadas de informação. A FedEx Express é considerada a maior empresa de entregas rápidas do planeta e detém a segunda maior frota de aviões do mundo. No Brasil, a empresa iniciou suas operações em 1989 e, ao longo das décadas seguintes, consolidou sua presença por meio de aquisições

estratégicas, como a da Rapidão Cometa, em 2012, e da TNT Express, em 2016, esta última considerada a maior compra da história da companhia (FEDEX, 2023).

No mercado doméstico brasileiro, a FedEx conta com aproximadamente 11 mil funcionários, 143 centros de operações logísticas, cerca de 100 unidades de atendimento, atuação em mais de 5.300 cidades e uma frota própria de 2,9 mil veículos. Essa capilaridade posiciona a empresa como referência no segmento de transporte expresso nacional e internacional, oferecendo soluções integradas que abrangem desde remessas domésticas fracionadas até operações de importação e exportação para mais de 220 países e territórios (FEDERAL EXPRESS, 2024).

5.5.2 UPS:

A United Parcel Service (UPS) é uma das maiores empresas de logística do mundo, responsável pela distribuição de mais de 14 milhões de encomendas diariamente em mais de 200 países e territórios. Reconhecida como uma das maiores corporações dos Estados Unidos, a empresa integrou, em 2022, a lista das 500 maiores empresas globais da Fortune, reforçando sua relevância e solidez no cenário internacional. Seus resultados financeiros mais recentes reforçam sua solidez no cenário internacional: no terceiro trimestre de 2025, a UPS reportou receitas consolidadas de US\$ 21,4 bilhões (UPS, 2025).

A escala operacional da UPS reflete sua capacidade de atender demandas logísticas complexas em nível global, integrando soluções de transporte aéreo, terrestre e de cadeia de suprimentos. A empresa é reconhecida não apenas por seu volume de operações, mas também por sua estratégia de transformação organizacional, que visa ampliar a eficiência e a flexibilidade de sua rede logística diante das mudanças estruturais do mercado incluindo a redução de dependência de grandes clientes únicos e o fortalecimento de sua atuação nos segmentos internacionais e de soluções para cadeias de suprimentos (UPS, 2025).

5.5.3 DHL:

O Grupo DHL é uma das mais reconhecidas organizações de logística do mundo, atuando em escala global com foco em transporte expresso, carga aérea e

marítima, gestão de cadeias de suprimentos e serviços de encomendas. Em 2024, o grupo registrou crescimento de receita de 3% em relação ao ano anterior, atingindo 84,2 bilhões de euros, em comparação com 81,8 bilhões de euros em 2023. (DHL,2025).

A companhia opera em mais de 220 países e territórios, conectando mercados, pessoas e empresas em escala planetária. Sua divisão Express, voltada especificamente para remessas rápidas e de alto valor, registrou crescimento de receita de 1,2% no período, com desempenho especialmente expressivo no quarto trimestre de 2024, impulsionado pela temporada de pico e pela introdução de uma tarifa sazonal inédita (DHL GROUP, 2025).

Além de sua relevância financeira, o Grupo DHL tem investido de forma significativa em sustentabilidade e inovação tecnológica como diferenciais competitivos. O programa corporativo "Fit for Growth", lançado pelo Conselho de Administração, tem como objetivo melhorar estruturalmente a base de custos do grupo em mais de 1 bilhão de euros tornando a organização mais eficiente e preparada para os desafios do crescimento sustentável até 2030.

5.6 Crescimento do setor e de pequenas empresas privadas:

O crescimento expressivo da modalidade *Courier* no Brasil pode ser mensurado a partir de dados oficiais publicados pela Receita Federal do Brasil (RFB), que evidenciam a expansão tanto do volume de operações quanto da arrecadação tributária decorrente dessas transações. Tais números refletem, de forma objetiva, a consolidação do setor como componente estrutural do sistema logístico nacional.

Segundo o último balanço aduaneiro publicado pela Receita Federal do Brasil, do ano de 2024, relata que as operações de IMPORTAÇÃO através da modalidade de Remessa Expressa em 2024 foi de 15.052.806 de volumes importados, sendo 6,10% relativos a documentos (sem incidência de tributos) e 93,90% relativos a não-documentos (bens tributáveis, imunes e isentos), em 14.183.121 de Declarações de Importação de Remessa (DIR) registradas no Siscomex Remessa, totalizando um valor FCA/FOB de mais de US\$ 563,6 milhões.", conforme evidenciado na tabela 1:

TABELA 1 – Comparativo da importação por remessa expressa

PERÍODO	2020	2021	2022	2023	2024	VARIAÇÃO 2024/2023 (%)
Total de declarações	1.465.723	1.826.046	1.665.078	2.008.732	14.183.121	606,07%
Total de volumes	2.254.781	2.640.438	2.389.949	2.808.093	15.052.806	436,05%
Valor FCA/FOB (US\$)	185.317.177	231.232.316	253.468.148	306.502.384	563.659.097	83,90%

Fonte: RFB, 2025.

No plano da arrecadação, os resultados são igualmente expressivos. A arrecadação federal total (Imposto de Importação e multas) oriunda da tributação das remessas expressas importadas no ano de 2024 alcançou o valor de R\$ 1.294.367.166, o que representa um crescimento de 42% em relação ao ano de 2023. Esses dados estão evidenciados na tabela 2 a seguir:

TABELA 2 – Arrecadação Total Remessas Expressas Internacionais (R\$)

Período	2020	2021	2022	2023	2024	Varição 2024/2023 (%)
Remessa Expressa	639.685.10	827.648.08	850.042.49	891.349.42	1.281.863.58	43,81%
Remessa Expressa Multas	2	1	0	6	9	
Remessa Expressa TOTAL (I+Multas)	7.044.211	8.023.101	13.309.015	20.179.911	12.503.577	-38,04%
	646.729.31	835.671.18	863.351.50	911.529.33	1.294.367.16	42,00%
	3	2	5	8	6	

Fonte: RFB, 2025.

Segundo a mesma fonte, no que concerne às exportações, o governo federal relata que para as operações de exportações através da modalidade de Remessa Expressa: 2.735.795 de volumes em 2024, totalizando um valor FCA/FOB de US\$ 156,6 milhões, exportados por meio de Declaração de Remessas de Exportação (DRE)⁶. Os dados apresentados na tabela 3 incluem todas as remessas, contendo documentos ou bens.

TABELA 3 – Comparativo da exportação por remessa expressa

PERÍODO	2020	2021	2022	2023	2024	VARIAÇÃO 2024/2023 (%)
Total de volumes	1.406.791	1.692.171	1.648.501	3.072.462	2.735.795	-10,96%
Valor FCA/FOB (US\$)	77.350.871	115.781.927	109.944.264	135.611.978	156.637.322	15,50%

Fonte: RFB, 2025.

O potencial de crescimento do setor não é, contudo, fenômeno recente. Já em 2006, Felipe Gavioli apontava que o mercado de carga expressa no Brasil apresentava um potencial gigantesco, uma vez que sua utilização ainda era inferior à registrada em países desenvolvidos. O autor destacava, ainda, que o segmento havia despertado o interesse de pequenos e médios exportadores e que, enquanto anteriormente a demanda era concentrada nas grandes corporações, a atuação passava a ser progressivamente mais pulverizada, sinalizando a entrada de novos agentes no mercado de importação e exportação (Gavioli, 2006). Esse diagnóstico se mostrou preciso: quase duas décadas depois, os dados oficiais da RFB confirmam a democratização progressiva do acesso à modalidade.

Nesse mesmo sentido, Bowersox (2001) já sinalizava a natureza estratégica do setor ao definir a logística como um esforço integrado que visa criar valor ao cliente, exigindo que as organizações busquem eficiência contínua para satisfazer as necessidades do mercado e manter sua relevância.

A ampliação do acesso ao mercado foi viabilizada, no plano regulatório, pela Instrução Normativa RFB nº 1.737/2017, que habilitou empresas privadas de menor porte a operar na modalidade *Courier*. Com base nos registros públicos de habilitação disponíveis no portal oficial da RFB, é possível acompanhar a evolução do número de operadores credenciados ao longo dos anos, conforme apresentado na tabela abaixo:

TABELA 4 – Crescimento de empresas *Courier* no Brasil

Ano	Novas empresas habilitadas	Total de empresas habilitadas (ano anterior + ano atual)	Porcentagem de crescimento (%)
2023	3	3	-
2024	9	12	300
2025	7	19	58,3

2026	27	46	142,1
2027	20	66	43,5
2028	7	73	10,6

Fonte: Elaborado pela autora (2026), baseado em RFB (2026)

Os dados mostram que o setor de remessa expressa no Brasil passou por três fases: uma formação inicial em 2023–2024, com poucas empresas e crescimento explosivo à medida que se estruturava a infraestrutura logística; uma expansão intensa em 2025–2026, quando muitas novas empresas foram habilitadas, mas utilizando principalmente *Couriers* consolidadas, indicando que o crescimento veio mais da demanda do que da oferta; e, embora a maturidade comece a se desenhar, e em 2026, o setor ainda promete forte crescimento, impulsionado pela necessidade de atender à expansão contínua do mercado de entregas rápidas, mostrando oportunidades significativas para novas empresas e a consolidação da logística expressa no país..

Esse conjunto de evidências demonstra que a expansão da modalidade *Courier* no Brasil não decorre exclusivamente da flexibilização regulatória, mas é, sobretudo, expressão de uma transformação estrutural mais ampla no comércio internacional. Nesse novo cenário, pequenas empresas privadas deixam de ocupar posição periférica e passam a atuar como agentes estratégicos no sistema logístico nacional, contribuindo para a democratização do acesso a serviços de remessa expressa e para o fortalecimento da competitividade brasileira no comércio exterior.

5.7 Importância do crescimento de pequenas empresas:

Com o crescimento exponencial da demanda por essa modalidade, grandes desafios têm sido evidenciados. Segundo a OCDE (2003), a distribuição física de mercadorias em centros urbanos é intrinsecamente complexa, onerosa e de difícil execução, sendo continuamente agravada por fatores como congestionamento, disputa por infraestrutura viária com o transporte de passageiros e ausência de espaços adequados para carga e descarga. Nesse contexto, observa-se que os custos logísticos têm aumentado de forma significativa nos últimos anos, impulsionados principalmente por gargalos estruturais, como infraestrutura deficiente,

fragmentação da cadeia de distribuição e elevação dos custos operacionais (Infor, 2025; SBT News, 2026). Esse cenário contribui diretamente para a redução da eficiência do sistema logístico e pressiona as empresas a buscarem novas soluções de transporte e distribuição.

Além disso, operações domésticas com menor retorno têm se tornado menos atrativas para grandes *Players* internacionais. No Brasil, os custos logísticos já representam cerca de 15,5% do Produto Interno Bruto, evidenciando um ambiente operacional oneroso e pouco eficiente quando comparado a países desenvolvidos (ILOS, 2025). Fatores como infraestrutura desigual, elevada carga tributária e baixa eficiência operacional comprometem a sustentabilidade do setor. Nesse sentido, torna-se necessário repensar políticas públicas e estratégias empresariais voltadas à eficiência e à competitividade logística.

A perda de eficiência no serviço de *Courier* da DHL, embora a empresa seja líder global, pode ocorrer em função de diversos fatores operacionais, especialmente em mercados complexos como o brasileiro, onde desafios estruturais e operacionais impactam diretamente o desempenho logístico (DHL, 2024). De forma semelhante, a UPS tem implementado iniciativas de reestruturação operacional e redução de custos, indicando a necessidade de adaptação frente a pressões por eficiência e mudanças no volume de operações (UPS, 2025).

Diante desses entraves e gargalos logísticos, até mesmo envios simples, que poderiam seguir um fluxo operacional padrão, têm enfrentado atrasos, falhas de comunicação com o cliente final e aumento na duração dos processos burocráticos. Tais problemas refletem limitações estruturais e operacionais do sistema logístico, especialmente em processos que envolvem fiscalização e desembaraço aduaneiro.

Nesse contexto, observa-se o crescimento de pequenas empresas de *Courier*, que vêm ganhando relevância no mercado. Essas organizações apresentam estruturas mais flexíveis, maior proximidade no relacionamento com o cliente e menor volume operacional, o que possibilita maior controle dos processos e melhor cumprimento dos prazos estabelecidos (Valor Econômico, 2025).

Conforme a relação publicada pela Receita Federal do Brasil no âmbito do Programa Remessa Conforme (PRC), verifica-se que empresas de menor porte têm

sido cada vez mais contratadas por grandes plataformas de comércio eletrônico, como Amazon, AliExpress e Magazine Luiza, para a realização de operações de remessa expressa no Brasil. Esse movimento evidencia uma mudança estrutural no setor, em que empresas menores passam a ocupar espaços anteriormente dominados por grandes operadores logísticos.

6. RESULTADOS E DISCUSSÃO

6.1 Análise da Evolução e do Crescimento do Setor *Courier* no Brasil:

Os dados oficiais da Receita Federal do Brasil (RFB) revelam uma transformação estrutural sem precedentes no setor de remessas expressas: em apenas um ano, o volume de volumes importados pela modalidade *Courier* saltou de 2.808.093 unidades, em 2023, para 15.052.806 unidades em 2024, representando uma variação positiva de 436,05%. No mesmo período, o número de Declarações de Importação de Remessa (DIR) registradas no Siscomex Remessa passou de 2.008.732 para 14.183.121, com crescimento de 606,07% (Brasil, 2025). Esses números evidenciam que a modalidade *Courier* deixou de ocupar uma posição periférica no sistema logístico nacional para se consolidar como um componente estrutural do comércio exterior brasileiro.

A análise dos dados de arrecadação reforça essa leitura. A receita federal total proveniente da tributação de remessas expressas importadas atingiu R\$ 1.294.367.166 em 2024, expansão de 42% em relação ao exercício anterior, quando o montante arrecadado somava R\$ 911.529.338 (Brasil, 2025). O crescimento da arrecadação, combinado com a redução de 38,04% nas multas aplicadas no mesmo período, sugere não apenas a ampliação do volume de operações, mas também a maturação dos processos aduaneiros e a maior conformidade dos operadores com as exigências regulatórias. Essa evolução é coerente com o diagnóstico de Manners-Bell (2014), segundo o qual a modalidade *Courier* proporciona elevado grau de visibilidade e controle sobre a cadeia de suprimentos, o que naturalmente favorece a regularização das operações.

No plano das exportações, o cenário apresenta dinamismo distinto. O valor FCA/FOB das remessas expressas exportadas cresceu 15,5% em 2024, alcançando US\$ 156,6 milhões, ainda que o volume de unidades tenha recuado 10,96% em

relação a 2023, passando de 3.072.462 para 2.735.795 volumes (Brasil, 2025). Essa aparente contradição (crescimento do valor com retração do volume) indica uma mudança na composição da pauta exportadora via *Courier*, com a participação crescente de mercadorias de maior valor agregado. A assimetria entre importação e exportação, contudo, sinaliza um desequilíbrio estrutural na balança comercial da modalidade: enquanto as importações somaram US\$ 563,6 milhões em valor FCA/FOB, as exportações representaram apenas 27,8% desse montante, revelando uma dependência expressiva do mercado interno pelo produto importado, especialmente no segmento de comércio eletrônico.

O crescimento do número de empresas habilitadas a operar na modalidade reflete, de forma complementar, a atratividade do setor. Segundo os registros públicos da RFB, o total de operadores credenciados registrou expansão de 142,1% em 2026, com 27 novas habilitações concedidas naquele ano, elevando o estoque total para 46 empresas (Brasil, 2026). Esse movimento de entrada expressiva de novos agentes no mercado está diretamente associado ao arcabouço regulatório estabelecido pela Instrução Normativa RFB nº 1.737/2017, que ao fixar requisitos objetivos e acessíveis (como a garantia de R\$ 200.000,00 em favor da União e a manutenção de sistema de rastreamento) reduziu as barreiras institucionais para a atuação de empresas de menor porte. Conforme observado por Prudente (apud Gavioli, 2006), o potencial do mercado de carga expressa no Brasil já era identificado como gigantesco no início dos anos 2000, com tendência de progressiva pulverização da demanda para além das grandes corporações. Quase duas décadas depois, os dados da RFB confirmam a concretização desse prognóstico.

6.2 Identificação de Gargalos e Desafios Operacionais:

A expansão acelerada da modalidade *Courier* no Brasil não ocorreu sem revelar contradições estruturais do ambiente logístico nacional. O crescimento expressivo da demanda, em vez de ser absorvido de forma homogênea pelo mercado, esbarrou em limitações infraestruturais e operacionais que comprometem a eficiência do setor como um todo. Segundo levantamento do Instituto de Logística e *Supply Chain* (ILOS, 2025), os custos logísticos no Brasil atingiram 15,5% do Produto Interno

Bruto em 2025, patamar significativamente superior ao observado em economias desenvolvidas, onde essa relação costuma situar-se entre 8% e 10% do PIB. Esse diferencial reflete a combinação de fatores estruturais como infraestrutura de transportes deficiente, elevada carga tributária incidente sobre as cadeias de distribuição e baixa eficiência operacional do sistema logístico em sentido amplo.

No contexto específico da distribuição urbana, os desafios se intensificam. A OCDE (2003) já apontava que a distribuição física em centros urbanos é intrinsecamente complexa, onerosa e de execução difícil, tendência que se agravou nas últimas décadas em razão do adensamento urbano, das restrições de acesso e do aumento do volume de entregas gerado pelo comércio eletrônico. No Brasil, essas condições se manifestam com especial intensidade nas grandes metrópoles, onde congestionamentos, restrições de circulação e ausência de infraestrutura logística adequada para o chamado *last mile elevam* os custos de distribuição e comprometem o cumprimento dos prazos prometidos ao consumidor.

As grandes corporações internacionais, embora disponham de infraestrutura global de larga escala, enfrentam dificuldades específicas em contextos operacionais complexos como o brasileiro. A DHL, líder mundial no segmento, reconhece que a perda de eficiência em mercados emergentes pode decorrer de fatores operacionais estruturais, como processos burocráticos morosos e a necessidade de adaptação contínua às especificidades locais (DHL, 2024). De forma análoga, a UPS implementou iniciativas de reestruturação organizacional em 2025, buscando ampliar a flexibilidade de sua rede logística e reduzir a dependência de grandes clientes únicos, o que evidencia pressões crescentes por adaptação em um mercado em transformação (UPS, 2025).

Nesse cenário, mesmo operações logísticas que deveriam seguir fluxos padronizados têm registrado atrasos, falhas de comunicação com o destinatário final e aumento na duração dos processos de desembarço aduaneiro. Esses problemas refletem não apenas limitações tecnológicas ou operacionais, mas também as tensões inerentes a estruturas corporativas rígidas, que encontram dificuldade em responder com agilidade às demandas de um mercado em rápida evolução. A fragmentação da cadeia de distribuição, com múltiplos agentes e responsabilidades sobrepostas, contribui para a diluição da responsabilidade e para a deterioração da experiência do

cliente final, fator crítico em um setor no qual a confiança e a rastreabilidade são diferenciais competitivos centrais (OXFORD ECONOMICS, 2009; MANNERS-BELL, 2014).

6.3 O Papel das Pequenas Empresas e a Reconfiguração do Mercado:

Diante dos gargalos apresentados pelas grandes corporações, a reconfiguração do mercado *Courier* no Brasil tem sido impulsionada, de forma crescente, pela atuação de empresas de menor porte. Organizações como a World Logistics e TriStar Express operam em um modelo radicalmente distinto daquele das multinacionais do setor (FedEx, UPS, DHL), pautado em proximidade com o cliente, controle granular dos processos e capacidade de adaptação rápida às especificidades de cada operação.

Essa agilidade operacional constitui o principal diferencial competitivo das pequenas empresas em relação às grandes corporações. Enquanto estruturas como a FedEx dependem de processos padronizados e hierarquias decisórias complexas, as empresas de menor porte podem customizar suas operações de acordo com as demandas específicas de cada cliente, reduzindo o tempo de resposta e aumentando a taxa de conformidade com os prazos acordados. Keedi (2011) e Bizelli (2013) já sinalizavam que a flexibilidade é um atributo-chave das pequenas organizações no comércio exterior, permitindo-lhes competir em nichos onde a escala não é o fator determinante.

Um desdobramento relevante dessa reconfiguração é o movimento observado entre grandes plataformas de comércio eletrônico, que passaram a contratar pequenas empresas de *Courier* para contornar os gargalos das corporações de grande porte. Conforme a relação publicada pela RFB no âmbito do Programa Remessa Conforme (PRC), empresas como Amazon, AliExpress e Magazine Luiza têm firmado parcerias com operadores de menor escala, que passam a atuar como elos críticos da cadeia de distribuição nacional (Brasil, 2026). Essa estratégia, baseada na descentralização operacional, permite às plataformas ampliar a capilaridade das entregas sem incorrer nos custos e nas rigidezes associados a grandes contratos logísticos.

O efeito estrutural mais amplo desse movimento é a democratização do acesso à modalidade *Courier*, tanto no polo exportador quanto no importador. A entrada progressiva de novos operadores no mercado reduz a concentração do setor e abre espaço para que pequenos exportadores e importadores acessem serviços de remessa expressa em condições anteriormente restritas às grandes corporações. Esse fenômeno dialoga diretamente com a previsão de Prudente (apud Gavioli, 2006), que já antecipava a pulverização progressiva da demanda *Courier* para além dos grandes *players* tradicionais. Os dados de habilitação da RFB, com crescimento de 142,1% no número de empresas credenciadas em 2026, confirmam empiricamente essa trajetória.

6.4 Impacto Setorial Importação de *E-commerce* e Medicamentos:

A análise setorial do uso da modalidade *Courier* no Brasil revela dois segmentos nos quais sua relevância é particularmente pronunciada: o comércio eletrônico e a importação de medicamentos por pessoas físicas. Em ambos os casos, a modalidade expressa transcende sua função operacional de transporte e assume papel estratégico na cadeia de valor, impactando diretamente a experiência do consumidor e o acesso a produtos essenciais.

No âmbito do *E-commerce*, a logística expressa consolidou-se como fator determinante de diferenciação competitiva entre as plataformas de comércio eletrônico. Dablanc et al. (2017) e Hazen e Ellinger (2019) sustentam que a entrega rápida e confiável atende à demanda contemporânea por gratificação imediata, sendo decisiva para a fidelização do consumidor online. No Brasil, esse fenômeno é ilustrado pelo desempenho de plataformas como Temu, Shein e AliExpress: segundo relatório da Conversion (2025), a Temu registrou 276 milhões de acessos apenas em abril de 2025, com crescimento mensal de 25,8%. Esse volume expressivo de transações internacionais depende diretamente de uma logística expressa eficiente, capaz de absorver picos de demanda sem comprometer a experiência de entrega.

A disponibilidade de tecnologias de rastreamento ponta a ponta contribui para ampliar a confiança do consumidor e sustenta modelos de negócio baseados em operações *just-in-time*, nos quais a imprevisibilidade logística representa um risco crítico (OXFORD ECONOMICS, 2009; MANNERS-BELL, 2014). Nesse contexto, a

entrega deixa de ser o desfecho de uma transação comercial e passa a integrar a própria experiência de compra, influenciando a percepção de valor e a probabilidade de recompra. O Programa Remessa Conforme, instituído no âmbito regulatório brasileiro, reforça essa dinâmica ao prever a parametrização antecipada da declaração de importação e a redução dos custos de desembaraço, tornando o fluxo comercial mais previsível e menos oneroso para os operadores (Brasil, 2023).

Na área da saúde, o *Courier* se consolidou como o canal logístico mais adequado para a importação de medicamentos por pessoas físicas. A agilidade no transporte e a rastreabilidade integral da carga são características indispensáveis nesse segmento, onde atrasos podem comprometer a eficácia terapêutica e a segurança do paciente (GUIA FARMACÊUTICO, 2017). Do ponto de vista normativo, a importação por pessoa física de medicamentos via *Courier* é regulamentada pela Resolução de Diretoria Colegiada (RDC) nº 81/2008, com as alterações da RDC nº 28/2011, que permitem a importação de produtos sujeitos ao controle sanitário para uso próprio, desde que não sejam proibidos no Brasil e não caracterizem comércio (ANVISA, 2008).

O tratamento tributário diferenciado conferido a esse segmento é outro fator que amplia a acessibilidade da modalidade. A Instrução Normativa RFB nº 1.737/2017 prevê alíquota zero do Imposto de Importação para remessas de medicamentos de até US\$ 10.000,00 destinadas a pessoa física (Brasil, 2019), redução expressiva no custo final da operação, especialmente em casos de tratamentos contínuos ou de acesso a medicamentos não comercializados no mercado nacional. A fiscalização sanitária, exercida pela ANVISA por meio de inspeção física com recursos tecnológicos como *scanners*, garante o controle sem impor obstáculos burocráticos adicionais ao importador, que em regra não necessita de autorização prévia, salvo para produtos com substâncias de controle especial (ANVISA, 2025). Esse equilíbrio entre agilidade e segurança é representativo do modelo regulatório que o setor *Courier* busca implementar em suas diferentes frentes de atuação.

6.5 Síntese dos Resultados: Eficiência e Competitividade

A análise dos resultados obtidos ao longo deste estudo permite confirmar, com base empírica e referencial teórico consistente, que as iniciativas adotadas pelas

pequenas empresas *Courier* no Brasil efetivamente asseguram, em condições específicas, níveis de eficiência e competitividade superiores àqueles observados nas grandes corporações do setor. Essa conclusão, contudo, exige uma leitura matizada, que reconheça tanto as virtudes quanto as limitações de cada modelo organizacional.

As grandes corporações internacionais, previamente apresentadas, detêm vantagens estruturais incontestáveis: escala global, infraestrutura integrada em diversos países, frotas próprias de aeronaves e veículos terrestres, e capacidade de absorção de riscos financeiros significativos (FEDEX, 2023; UPS, 2025; DHL, 2025). Carrera (2014) destaca que essas empresas se propõem a oferecer um serviço único e integrado, totalmente orientado às necessidades do negócio, com cobertura mundial e conhecimento profundo dos mercados locais. No entanto, é justamente essa ambição de padronização global que, em mercados complexos como o brasileiro, pode se converter em rigidez operacional. A dificuldade de adaptação rápida a especificidades regulatórias e logísticas locais, aliada ao elevado custo de manutenção de operações domésticas com menor retorno, limita a efetividade dessas corporações em segmentos que exigem personalização e agilidade de resposta.

As pequenas empresas, por sua vez, demonstram capacidade superior de adaptação ao ambiente operacional brasileiro. Sua estrutura enxuta permite maior controle sobre cada etapa do processo, comunicação direta com o cliente final e resposta mais ágil a imprevistos, características valorizadas em um mercado onde a imprevisibilidade regulatória e a complexidade logística são variáveis permanentes. O crescimento observado no número de habilitações e a crescente contratação dessas empresas por plataformas de *E-commerce* de grande porte corroboram a hipótese de que a flexibilidade representa um diferencial competitivo sustentável, não apenas uma vantagem circunstancial (Brasil, 2026; Keedi, 2011; Bizelli, 2013).

É necessário reconhecer, entretanto, que a competição entre modelos organizacionais distintos não opera em termos de substituição, mas de complementaridade. As pequenas empresas *Courier* não eliminam a relevância das grandes corporações; antes, ocupam espaços de mercado nos quais a escala não é o fator crítico de sucesso. A reconfiguração do setor no Brasil aponta para um modelo híbrido, no qual grandes operadores internacionais atuam em rotas globais de alto volume, enquanto pequenas empresas especializadas absorvem demandas locais de

maior complexidade e personalização. Essa arquitetura de mercado representa um avanço significativo na democratização do acesso a serviços logísticos expressos e no fortalecimento da competitividade brasileira no comércio internacional.

Em síntese, os resultados desta pesquisa confirmam a tese central do trabalho: o desenvolvimento do setor *Courier* no Brasil é expressão de uma transformação estrutural mais ampla, que combina expansão regulatória, crescimento do comércio eletrônico e reconfiguração competitiva do mercado. Nesse novo cenário, as pequenas empresas privadas não apenas ocupam posição estratégica, como se tornam agentes indispensáveis para a consolidação de um sistema logístico expresso eficiente, inclusivo e capaz de responder às exigências de um mercado em acelerada evolução.

7. CONCLUSÃO

O presente trabalho demonstrou que a modalidade *Courier* consolidou-se como um pilar estratégico da logística moderna no Brasil, deixando de ocupar posição periférica para integrar, de forma estrutural, o sistema de comércio exterior brasileiro.

Em relação aos objetivos propostos, todos foram alcançados, confirmando que a modalidade é plenamente viável para operações de importação no Brasil, tanto do ponto de vista operacional quanto regulatório e tributário, e que a Instrução Normativa RFB nº 1.737/2017 foi determinante para democratizar o acesso ao setor.

Contudo, a pesquisa não se esgota aqui. O recorte adotado é predominantemente qualitativo e descritivo, com foco no cenário até 2026. Estudos futuros poderiam aprofundar a análise quantitativa da eficiência comparada entre pequenas e grandes empresas, investigar o impacto do Programa Remessa Conforme sobre a competitividade das exportações brasileiras via *Courier*, e examinar como eventuais mudanças regulatórias ou fiscais afetarão a sustentabilidade do modelo de negócio das pequenas operadoras. Há, portanto, espaço relevante para continuidade da investigação acadêmica sobre o tema.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA (ANVISA). **Importação de produtos: saiba como proceder**. Brasília: ANVISA, 2025. Disponível em: <https://antigo.anvisa.gov.br>. Acesso em: 22 out. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA (ANVISA). **Resolução de Diretoria Colegiada – RDC nº 81, de 5 de novembro de 2008**. Dispõe sobre o Regulamento Técnico de Boas Práticas para Serviços de Saúde. Brasília: ANVISA, 2008. Disponível em: <https://antigo.anvisa.gov.br>. Acesso em: 22 out. 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGÍSTICOS (ABOL). **Custos logísticos no Brasil atingem 15,5% do PIB em 2025, aponta estudo do ILOS**. 2026. Disponível em: <https://abolbrasil.org.br/noticias/noticias/custos-logisticos-no-brasil-atingem-155-do-pib-em-2025-aponta-estudo-do-ilos>. Acesso em: 26 mar. 2026.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS (ACS). **Custo logístico no Brasil atinge 15,5% do PIB, indica pesquisa**. Santos: ACS, 2026. Disponível em: <https://www.acs.org.br/noticias/economia/custo-logistico-no-brasil-atinge-155-do-pib-indica-pesquisa>. Acesso em: 26 mar. 2026.

BIZELLI, Luciano do Amaral; BARBOSA, José Carlos. **Importação e Exportação: Teoria e Prática**. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Atlas, 2001.

BRASIL. Ministério da Fazenda. **Portaria MF nº 156, de 24 de junho de 1999**. Estabelece condições para despacho simplificado de importação. Brasília: MF, 1999.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Balanco Aduaneiro 2024**. Brasília: RFB, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios/aduana/2024-balanco-aduaneiro.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2026.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Empresas autorizadas a operar na modalidade Remessa Expressa**. Brasília: RFB, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/remessas-postal-e-expressa/empresas-autorizadas-a-operar-na-modalidade-remessa-expressa>. Acesso em: 26 mar. 2026.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Empresas certificadas no Programa Remessa Conforme (PRC)**. Brasília: RFB, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/remessas-postal-e-expressa/empresas-certificadas-no-programa-remessa-conforme-prc>. Acesso em: 26 mar. 2026.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa RFB nº 1.737, de 15 de setembro de 2017**. Dispõe sobre a habilitação de empresas para operar na modalidade de remessa expressa. Brasília: RFB, 2017. Disponível em: <https://normasinternet2.receita.fazenda.gov.br>. Acesso em: 26 out. 2025.

CARTA DE LOGÍSTICA. **Custos logísticos no Brasil chegam a 15,5% do PIB em 2025**. 2026. Disponível em: <https://www.cartadelogistica.com.br/custos-logisticos-no-brasil-chegam-a-155-do-pib-em-2025>. Acesso em: 26 mar. 2026.

CONVERSION. **Relatório Setores do E-commerce no Brasil**. São Paulo: Conversion, maio 2025. Disponível em: <https://conversion.com.br>. Acesso em: 16 mai. 2026.

DABLANC, Laetitia et al. The Rise of On-Demand "Instant Deliveries" in European Cities. **Supply Chain Forum: An International Journal**, v. 18, n. 4, p. 203–217, 2017.

DHL GROUP. **DHL Group Annual Earnings 2024**. Bonn: DHL Group, 2025. Disponível em: <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-group-annual-earnings-2024.html>. Acesso em: 26 mar. 2026.

FEDERAL EXPRESS (FEDEX). **FedEx Corporation: Company Overview**. Memphis: FedEx, 2023. Disponível em: <https://investors.fedex.com/company-overview/overview-of-company/default.aspx>. Acesso em: 26 mar. 2026.

FEDERAL EXPRESS (FEDEX). **FedEx Reports Fourth Quarter Diluted EPS of \$6.88 and Adjusted Diluted EPS of \$6.07**. Memphis: FedEx, 2025. Disponível em: <https://investors.fedex.com/news-and-events/investor-news/investor-news-details/2025/FedEx-Reports-Fourth-Quarter-Diluted-EPS-of-6-88-and-Adjusted-Diluted-EPS-of-6-07/default.aspx>. Acesso em: 26 mar. 2026.

FEDERAL EXPRESS (FEDEX). **Portfolio FedEx PME/SMB – América Latina**. Memphis: FedEx, 2023. Disponível em: https://www.fedex.com/content/dam/fedex/lac-latin-america/downloads/2023/PORTFOLIO_FEDEX_PME_SMB.pdf. Acesso em: 26 mar. 2026.

FUERTH, Leonardo Ribeiro; DANTAS, Luciana dos Santos. O e-commerce e a integração logística no transporte de carga expressa. In: **SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA – SEGET**, 4., 2007, Resende. *Anais...* Resende: AEDB, 2007. Disponível em: https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos07/1364_Artigo_SEGET.pdf. Acesso em: 17 nov. 2025.

GALVÃO, Ana Beatriz de Oliveira. **Regime de tributação simplificada: criação do Programa Remessa Conforme para comércio eletrônico**. 2024. Monografia (Graduação em Direito) – Faculdade Nacional de Direito, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/25736/1/ABOGalv%c3%a3o.pdf>. Acesso em: 26 out. 2025.

GAVIOLI, Felipe. Mercado de carga expressa tem potencial gigantesco no Brasil. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 2006.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOVERNO DO BRASIL. **O que é remessa expressa?** Brasília, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br>. Acesso em: 8 nov. 2025.

GUIA FARMACÊUTICO. **Cartilha de importação de medicamentos**. São Paulo: Hospital Sírio-Libanês / GTLR-ANAHP, nov. 2017. Disponível em: <https://guiafarmacaceutico.hsl.org.br>. Acesso em: 8 nov. 2025.

HAZEN, Benjamin T.; ELLINGER, Alexander E. Toward a Grounded Theory of Logistics Services in E-commerce. **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, v. 49, n. 6, p. 572–591, 2019.

INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN (ILOS). **Custo logístico no Brasil atinge 15,5% do PIB, indica pesquisa**. Rio de Janeiro: ILOS, 2026. Disponível em: <https://ilos.com.br/custo-logistico-no-brasil-atinge-155-do-pib-indica-pesquisa>. Acesso em: 26 mar. 2026.

KEEDI, Samir. **ABC do Comércio Exterior: abrindo as primeiras páginas**. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

LOGWEB. **Crise dos Correios expõe fragilidade logística após saída da FedEx**. São Paulo: Portal Logweb, 12 jan. 2026. Disponível em: <https://logweb.com.br/crise-correios-analise-logistica-nacional-fedex>. Acesso em: 26 mar. 2026.

MANNERS-BELL, John. **Supply Chain Risk: Understanding Emerging Threats to Global Supply Chains**. London: Kogan Page, 2014.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO (OCDE). **Delivering the Goods: 21st Century Challenges to Urban Goods Transport**. Paris: OECD Publishing, 2003. Disponível em: <https://doi.org/10.1787/9789264102828-en>. Acesso em: 20 maio 2026.

OXFORD ECONOMICS. **The Impact of the Express Delivery Industry on the Global Economy**. Oxford: Oxford Economics; Global Express Association, 2009. Disponível em: <https://global-express.org/assets/files/FULL-Oxford-Economics-Study-Report.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2025.

SETCESP – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região. **Custos logísticos no Brasil consomem 15,5% do PIB em 2025**. São Paulo: SETCESP, 2026. Disponível em: <https://setcesp.org.br/noticias/custos-logisticos-no-brasil-consomem-155-do-pib-em-2025>. Acesso em: 26 mar. 2026.

SINDIPESA – Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas. **Custos logísticos avançam e consomem 15,5% do PIB brasileiro em 2025**. 2026. Disponível em: <https://sindipesa.org.br/custos-logisticos-avancam-e-consomem-155-do-pib-brasileiro-em-2025-mostra-levantamento>. Acesso em: 26 mar. 2026.

TOTAL EXPRESS. **Frete Courier: o que é e como funciona?** São Paulo: Total Express, [2024]. Disponível em: <https://www.totalexpress.com.br/blog/frete-courier>. Acesso em: 26 out. 2025.

TOTAL EXPRESS. **Total Express celebra 30 anos e projeta faturamento de R\$ 2,1 bilhões para 2023**. São Paulo: Mundo Logística, nov. 2023. Disponível em: <https://mundologistica.com.br/noticias/total-express-projeta-faturamento-de-2-bilhoes-de-reais-para-2023>. Acesso em: 26 out. 2025.

TRAY. **O que é Courier?** [S. l.]: Tray, [2024]. Disponível em: <https://tray.com.br/escola/o-que-e-courier>. Acesso em: 8 nov. 2025.

TRI STAR SERVIÇOS LOGÍSTICOS LTDA (TRISTAR EXPRESS). **Serviços de remessa expressa**. São Paulo: TriStar Express, 2024. CNPJ: 35.087.513/0001-66. Disponível em: <https://tristarexpress.com>. Acesso em: 26 mar. 2026.

UNITED PARCEL SERVICE (UPS). **UPS Releases 3Q 2025 Earnings**. Atlanta: UPS, 2025. Disponível em: <https://about.ups.com/pt/pt/newsroom/press-releases/financials/ups-releases-3q-2025-earnings.html>. Acesso em: 26 mar. 2026.

UNITED STATES POSTAL SERVICE (USPS). **The Pony Express**. Washington, D.C.: USPS, [s. d.]. Disponível em: <https://about.usps.com/who-we-are/postal-history/pony-express.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2026.

VALOR ECONÔMICO. **Pequenas empresas de courier ganham espaço no mercado brasileiro de remessas expressas**. São Paulo: Valor Econômico, 2025.

VARIG LOG. **Carga expressa: conceito e operações**. São Paulo: VARIG LOG, 2004.

VENCESLAU, Igor. **Correios, logística e uso do território: o serviço de encomenda expressa no Brasil**. 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-03032017-160848/publico/2017_IgorVenceslau_VCorr.pdf. Acesso em: 17 nov. 2025.

WELLS FARGO. **Company History**. [S. l.]: Wells Fargo, 2024. Disponível em: <https://www.wellsfargo.com/about/history>. Acesso em: 12 abr. 2026.

WORLD COURIER DO BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA. **Sobre a empresa**. São Paulo: World Courier, 2024. Disponível em: <https://www.worldcourier.com>. Acesso em: 26 mar. 2026.