



## TRANSPORTE RODOVIÁRIO: BREVES APONTAMENTOS DAS TRANSFORMAÇÕES EM MARCHA

### ROAD TRANSPORT: BRIEF POINTS OF TRANSFORMATION IN MARCH

**Thiago Oliveira Neto** – USP – São Paulo – Brasil  
[thiagoton91@live.com](mailto:thiagoton91@live.com)

#### RESUMO

Este ensaio tem como propósito abarcar aspectos que tange as transformações no transporte rodoviário no Brasil com as inserções das técnicas informacionais que permitiram o estabelecimento do controle dos veículos e dos fluxos por parte das empresas fabricantes e das que operam. Para abordar esse contexto, optou-se em tecer considerações sobre: a relação Estado e transporte; avanços técnicos; controle das empresas e do Estado; a inserção dos aplicativos para o transporte de passageiros; expansão da FedEx. Nesse contexto, as considerações sobre os transportes em aspectos escalares diversos e as transformações em marcha tem como centro a ciência, técnica, informação e a participação do Estado.

**Palavras-chave:** transporte rodoviário; Estados; empresas; técnica.

#### ABSTRACT

The purpose of this essay is to cover aspects related to changes in road transport in Brazil with the insertion of informational techniques that allowed the establishment of vehicle and flow control by manufacturing companies and those that operated. To address this context, it was decided to make considerations about: the relationship between State and transport; technical advances; control of companies and the state; the insertion of applications for the transportation of passengers; expansion of FedEx. In this context, considerations about transport in different scalar aspects and the transformations in progress are centered on science, technique, information and the participation of the State.

**Keywords:** road transport; states; companies; technique.

#### INTRODUÇÃO

Os aspectos que pontuamos nesse texto correspondem às transformações recentes nas atividades de transportes de passageiros e principalmente de cargas em nível nacional. Com isso, não centramos nossas reflexões em questões particulares, pelo contrário, tentamos compreender o movimento multiescalar, pois as transformações, as

---

evoluções logísticas e atuação empresarial que vai do fabricante até os operadores logísticos em diversas frações territoriais.

Na contemporaneidade, os transportes estão tendo transformações substanciais com a inserção de técnicas e respectivamente das inovações que fazem operar um conjunto de elementos para o oferecimento de serviços antes inexistentes ou que foram potencializados. A análise desse processo recente se faz necessário, sobretudo, pelos desdobramentos escalares diversos e que envolvem a regulação híbrida do território, norma, técnica, Estado, empresas e a sociedade.

O enfoque desse artigo está centrado nos transportes na relação norma, técnicas, Estado e empresas, tendo como propósito, apontar criticamente as transformações recentes e algumas particularidades dessa atividade que não foi abarcada nos estudos geográficos. Com isso, distribuiu-se a discussão em seis partes: primeiramente tece algumas considerações sobre a relação Estado e transporte; os avanços das técnicas numa evolução logística; o controle ora instituído pelo Estado e pelas empresas; os avanços técnicos e a inserção dos aplicativos na atividade de transporte de passageiro; e por fim, a expansão de uma empresa estrangeira no mercado de transportes brasileiro.

## **O ESTADO E OS TRANSPORTES**

Dentre as atividades econômicas globais e regionais, os Estados Nacionais, de uma forma ou de outra, atuam nos transportes com o estabelecimento de leis para o funcionamento da circulação e na montagem dos sistemas de engenharia que possibilitam a fluidez territorial.

A articulação do território e conseqüentemente entre mercados, opera-se por meio dos deslocamentos materiais e imateriais. Essa operação se dá exatamente pelos inúmeros deslocamentos ao longo das rodovias, com a primazia dos deslocamentos atribuídos ao caminhão (SILVEIRA, 2003), que desde a década de 1930 foi colocado como objeto técnico fundamental para favorecer penetração do território e o rompimento dos “arquipélagos econômicos” (BECKER, 1982; SILVEIRA, 2003; RANGEL,

---

2005<sup>1</sup>), e com isso foram sendo instituídas leis para as operações do transporte de carga e de passageiros ao longo das rodovias brasileiras.

Os transportes se subdividem em dois grandes extratos que o Estado atua: uma primeira consiste na infraestrutura com a montagem de grandes sistemas de engenharia<sup>2</sup>; a segunda corresponde ao controle via normas jurídicas que impõe regras às atividades de transporte (THOMSON, 1976; NOGUEIRA, 1994). Esta última pode-se subdividir em mais duas nuances, uma constituída na normatização do transporte de carga que é aberto a livre concorrência e o transporte de passageiros que possui um controle de quantos operam, onde, percurso etc., ficando sob fiscalização das agências nacional<sup>3</sup> ou estadual.

Wright (1982) destaca que a regulamentação de interesse público abarca desde as leis de trânsito, credenciamento de veículos até regulamentação econômica, sendo uma função do Estado que determina e estabelece as normas para atuação empresarial como é o caso do transporte rodoviário de passageiros. Nesse aspecto, o mesmo autor aponta:

Sob regulamentação econômica, esse “poder de negociação” entre empresas e usuários passa pela intermediação do órgão regulamentador. As justificativas pela existência dessa regulamentação no Brasil, apresentadas por representantes das empresas regulamentadas, geralmente incluem as seguintes: a) A competição entre empresas levaria à “concorrência predatória” ou “ruinosa”, com base no preço, com a degradação da qualidade do serviço e dos padrões de segurança, seguida pela falência de empresas e da emergência de monopólio; b) Para poder investir no desenvolvimento de uma ligação (ou de muitas ligações), o empresário precisa da segurança de que seu investimento terá retornos, o que, no TRP [Transporte Rodoviário de Passageiros], ocorrerá somente no caso de o Governo estabelecer regras que projeta o mercado de cada empresa (WRIGHT, 1990, pp. 9-10).

Enquanto isso, no transporte rodoviário de passageiros o mercado não costuma ser tão grande para manter um número enorme de concorrentes (THOMSON, 1976) e a

---

<sup>1</sup> Rangel (2005, p. 519) destaca o papel proeminente do caminhão como um elemento fundamental para romper o isolamento regional existente no Brasil, “impondo novo esquema de divisão territorial do trabalho”, tendo alterações substanciais no comércio inter-regional com o deslocamento de cargas, antes um “comércio deixava de passar forçosamente pelos portos-empórios, graças ao transporte de porta-a-porta, que nem a ferrovia nem a navegação de cabotagem podiam assegurar”.

<sup>2</sup> O Estado enquanto um organizador do espaço geográfico teve e ainda tem o papel relevante com o planejamento e execução das obras de infraestruturas, que para Lamoso: “historicamente, no Brasil, a implantação da infraestrutura requereu a participação do Estado” (2009, p. 45).

<sup>3</sup> No caso do Brasil é a Agência Nacional dos Transportes Terrestres-ANTT.

---

regulação com a determinação de quantos vão operar, frota envolvida, horário das viagens acaba por reduzir o número de concorrentes em determinados “trechos” (OLIVEIRA NETO, NOGUEIRA, 2017).

A atuação do Estado para atividade de transporte está vinculada: a necessidade de frequência das operações das viagens; evitar curto circuito; concorrência predatória; *dumping*; função social em atender várias cidades; estipulação de preços; fixação de horários de saídas e de chegada; garantia de reprodução dos empreendimentos.

A “intervenção do Estado vai ser determinada para sua configuração espacial” na esfera de produção do espaço<sup>4</sup> ou como regulador das atividades (SANTOS, 1997, p. 101) e um dos elementos que participam da configuração territorial é os transportes com os fixos e fluxos que formam verdadeiras redes que funcionam mediante a uma regulação híbrida do território<sup>5</sup>.

Os fluxos pressupõem na existência das redes e “a primeira propriedade das redes é a conectividade” além de ter “os nós da rede são assim lugares de conexão, lugares de poder e de referência” (DIAS, 1995, p. 148).

Novas redes e novas organizações das atividades econômicas foram e são instituídas com base na circulação das informações e na gestão de um conjunto destas que são disponibilizadas na forma de serviços por parte das empresas. Cada vez mais a realização dos serviços está vinculada com as inovações que se dão rapidamente e entram em operação antes do estabelecimento de marcos jurídicos e normativos por parte do Estado.

As novas técnicas que permitem o transporte de pessoas fazem parte de um processo de inovação, este marcado por uma prestação de um serviço novo no mercado, com o propósito de aumento da produtividade e de reprodução do capital. A inovação segundo Tunes deve ser compreendida como “um processo social em que diferentes agentes possuem uma participação efetiva e que, mais que isso, a eficácia do

---

<sup>4</sup> Moraes aponta que “o grande agente da produção do espaço é o Estado, por meio de suas políticas territoriais. É ele o dotador dos grandes equipamentos e das infraestruturas, o construtor dos grandes sistemas de engenharia, o guardião do patrimônio natural e o gestor dos fundos territoriais. Por estas atuações, o Estado é também o grande indutor da ocupação do território, um mediador essencial, no mundo moderno, das relações sociedade-espaço e sociedade-natureza” (2003, p. 43).

<sup>5</sup> Ver em Antas Jr (2005).

---

próprio processo de inovação está na capacidade desses agentes se coordenarem no sentido de estabelecerem relações que podem apresentar formas variadas entre si” (2015, p. 27).

A inovação com o oferecimento de serviços novos permite às empresas a construção de um mercado com o oferecimento de um conjunto de atividades não necessariamente novas, mas constituindo uma oferta pautada na circulação de dados não realizada anteriormente na atividade de transporte, que a rigor, apresenta as características pontuadas por Tunes:

A inovação também pode ter uma abrangência nacional, isto é, ser algo novo apenas para o mercado nacional de determinado país, mas já ter sido criado ou produzido em outro país. Esse tipo de inovação é comum nas empresas globais que transferem algo já desenvolvido pela própria empresa em seu país de origem para países que possuem uma filial (TUNES, 2015, p. 96).

As inovações e as novas tecnologias para Fischer (1990 [2008], p. 47) podem resultar em modificações no espaço geográfico com as ações das empresas e das políticas territoriais, para além disso, as inovações possuem exigências específicas, com alto grau de qualificação técnica, facilidades de contatos com redes científicas incluindo ainda “força de trabalho pouco qualificada, pouco custosa, fácil de encontrar nos espaços de dispersão de atividades”.

Essas modificações podem-se apresentar como serviços novos ou meramente semelhantes aos existentes, apresentando uma carga técnica e informacional na operação que muita das vezes é instituída por empresas sem uma regulação prévia do Estado.

Outra atuação do Estado consiste na taxação das importações de veículos, algo que busca proteger as empresas que atuam dentro do país, mesmo que essas não sejam nacionais.

Nos transportes, as revoluções e as evoluções logísticas (SILVEIRA, 2011) constituíram em transformações territoriais em diversas escalas, internamente dentro dos países e no segmento de transporte rodoviário com o avanço do meio técnico-científico informacional, que ocasionou e ocasiona alterações recentes, abarcando o transporte de carga e de passageiros em veículos por meio de aplicativos.

---

## AVANÇOS TÉCNICOS RECENTES NOS TRANSPORTES

As técnicas<sup>6</sup> assumem um papel fundamental nos transportes rodoviários de carga e de passageiros, estando presente em diversas facetas dessa atividade, indo dos veículos até os objetos fixos.

Na atualidade, um conjunto de técnicas que estão presentes por meio do: aumento e a preocupação com a segurança dos veículos; instituições de novas relações/divisões de trabalho como o *volvismo*; normas de poluição conhecidas como Euro 1, 2, 3, 4, 5 e 6<sup>7</sup>; o uso de combustíveis alternativos; inserção do Arla 32<sup>8</sup>; automatização do câmbio etc., e em todos esses aspectos pontuados, teve uma “profunda interação da ciência e da técnica” e essa união “vai dar-se sob a égide do mercado” global (SANTOS, 2008, p. 238).

Silveira, apontando sobre as revoluções e evoluções logísticas, destaca que as transformações recentes se estabeleceram no contexto da “terceira revolução industrial –sistemas técnicos, científicos e informacionais- e, por conseguinte, iniciou-se um novo estágio da economia mundial” com as novas tecnologias de transportes que atenderam ao processo de “reestruturação econômica vigente (produtiva, comercial, de serviços e financeira)” (2009a, p. 29).

Os veículos automotores que compõem os transportes são constituídos por uma gama de técnicas que “são susceptíveis de funcionar conjuntamente” algo que “se dá a partir do momento em que se criam as técnicas da informação” que permitem o controle, fluxos de informação e interações entre sistemas digitais com as operações mecânicas das máquinas, sendo as “técnicas da informação” que vão “permitir que todas as técnicas trabalhem juntas” criando uma dependência entre si, pois “quando se impõe uma técnica, cria-se a obrigação de trazer outras, sem as quais aquela não funciona bem” (SANTOS, 1998, S/P).

---

<sup>6</sup> Compreende-se por técnica como “um conjunto de meios instrumentais e sociais com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço” (SANTOS, 2008, p. 29).

<sup>7</sup> Consiste em um conjunto de normas de um padrão europeu de emissões que almejam a regulação dos limites máximos de poluição para veículos automotores de combustível.

<sup>8</sup> ARLA constitui em um reagente composto por 32,5% de ureia e água desmineralizada que é utilizada no sistema de escapamento dos veículos movidos a diesel e que possuem tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction/Catalisador de Redução Seletiva, reduzindo as emissões de óxidos de nitrogênio (NOx).

---

Existe uma união atual indissociável entre ciência, técnica e informação que se tornou “a base da produção, da utilização e do funcionamento do espaço” (SANTOS, 2008, p. 238), em uma requalificação do espaço que “atendem sobretudo a interesses dos atores hegemônicos da economia e da sociedade” (SANTOS, 2005, p. 148).

O mesmo autor chama atenção que no período atual “os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais” onde a “energia principal de seu funcionamento é também a informação” (SANTOS, 2008, p. 238). A informação está presente “nos objetos técnicos, que formam o espaço, como ela é necessária à ação realizada sobre essas coisas. A informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar a sua circulação” (SANTOS, 2008, p. 239) por intermédios jurídicos para os fluxos ou por meio de outros sistemas técnicos como os fixos.

Santos aponta que a sociedade “opera no espaço geográfico por meio dos sistemas de comunicação e transportes” incluindo a relação entre espaço e o fenômeno técnico, uma dada técnica específica como meio para realizar “este ou aquele resultado específico” (2008, p. 37).

A tecnificação do objeto é tão intensa que o ser humano antes dominava a operação, controlava as ações da máquina, passando a não ter mais o controle direto, sendo resultado de “um meio cada vez mais artificializado, isto é, sucessivamente instrumentalizado” (SANTOS, 2008, p. 233) e “mais informação significaria menos trabalho humano na condução dos veículos” (TOZI, 2018, p. 3).

Os “objetos técnicos-informacionais conhecem uma difusão mais generalizada e mais rápida do que as precedentes” e “quanto mais “tecnicamente” contemporâneos são os objetos, mais eles se subordinam às lógicas globais” (SANTOS, 2008, p. 240) das corporações que os fabricam ou daquelas que o empregam para fazer as operações dos circuitos espaciais da produção.

Os avanços técnicos empregados nos veículos automotores pesados permitem um aumento de eficiência, como as montadoras demonstram em suas propagandas –

---

psicoesfera<sup>9</sup>- o que atrair diretamente as empresas, cooperativas e autônomos que transportam e que colocam a produção em movimento para a mercadoria se realizar como tal, no menor tempo e custo de deslocamento. Nesse sentido, os avanços fazem parte de todo um processo acelerado, não somente de deslocamento, como de redução de custos de transportes em uma dinâmica de “mais circulação e mais movimento permitem de novo o aprofundamento da divisão territorial do trabalho e isso cria, por sua vez, mais especialização do território” (SANTOS, 2005, p. 123).

A ‘logística corporativa’ apontada por Silveira constitui-se no aumento de fluidez e competitividade com o uso de inovações organizacionais efetivada pelas empresas (2019). Essas inovações no período atual, corrobora para um aumento de eficiência que é instituída em um processo resultante de uma amálgama entre as empresas globais que produzem os veículos e as empresas que operam.

Essa amálgama possui alguns elementos que permitem apontar como tal: primeiramente pelo projeto que ocorre tendo por base os dizeres do próprio mercado e dos operadores –empresas- de transportes, que na psicoesfera é divulgado como: “ouvimos nosso cliente” ou “fazemos um veículo para o país”; um segundo aspecto consiste em testes realizados em campos de prova dentro e fora da fábrica; um terceiro e último consiste no acompanhamento via monitoramento e o suporte fornecido pelo fabricante para as redes de concessionárias e conseqüentemente para os operadores/empresas.

Essa logística corporativa tem um papel relevante como destaca Silveira, pois otimiza os custos de transporte e de armazenamento e “maximiza os sistemas de transportes (objetos e ações dos transportes), dando-lhes maior eficiência de movimentação, sem o imperativo de implementação de novos fixos de circulação” (SILVEIRA, 2019, p. 22).

Os fluxos se tornam mais espessos o que necessita de uma ampliação das necessidades de fluidez como a redução das viscosidades<sup>10</sup> (SILVEIRA, 2009b, SOUZA,

---

<sup>9</sup> “A psicoesfera é o resultado das crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo” (SANTOS, 1994, p. 32).

<sup>10</sup> Entende-se por viscosidade as barreiras existentes a fluidez de cargas e passageiros no território, tais impedimentos podem ser constituídos por aspectos centrados nas infraestruturas e nas normatizações e regulações (SILVEIRA, 2009b; SOUZA, 2010).



---

2011) “exigindo técnicas cada vez mais eficazes (DIAS, 2005, p. 12), tais técnicas constituem no aumento de capacidade dos veículos como a redução de consumo de combustíveis etc.

Os avanços técnicos e atuação das empresas automotivas em determinadas frações do mercado de produção de caminhões em particular, constituíram em uma homogeneização parcial de modelos de veículos apesar de atuação empresarial ser muita das vezes em escala global.

Seja em produção global ou regional, as máquinas estão repletas de técnicas que permitem não somente o rastreamento por parte dos empresários para saber onde está o veículo ao longo das viagens, mas os fabricantes passaram instituir novos meios para acompanhar o desempenho dos caminhões e ônibus nas viagens.

### **CONTROLE DO ESTADO E DAS EMPRESAS: A MEDIAÇÃO TÉCNICA**

O controle que vamos destacar consiste nos meios técnicos-científicos informacionais que possibilitam as empresas que fabricam e as empresas que operam em identificar falhas, monitorar onde se encontra o veículo, e ainda mais, informar todos os acontecimentos operacionais da máquina como: consumo de combustível; rotação do motor; tempo de mudança de marcha; mapear percursos com elevações e declives; identificação de mudança de faixa ou de parada de veículo na frente etc., em todas essas características atuais, a técnica é o grande mediador.

O controle instituído pelos Estados e pelas empresas se faz mediante a um conjunto de técnicas que são distintas em cada um desses. O primeiro controle é de origem do Estado com a função de fiscalizar e de registrar o veículo no sistema nacional, tendo para além disso, as normatizações para cada segmento de transporte, com a regulação da atividade de exploração dos sistemas de engenharias fixos e da prestação de serviços do transporte terrestre e com destaque para o transporte passageiro rodoviário em ônibus<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Esse controle ocorre em outros modais, como no transporte marítimo. De acordo com Portaria DPC n° 45 de 11 de maio de 2005, as embarcações que circulam em mar aberto deverão ser providas de

---

No transporte de carga no caso brasileiro, são obrigatórios o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas-RNTRC<sup>12</sup> dos veículos na Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT, conforme a Lei 11.442 de 5 de janeiro de 2007. No transporte de passageiros existe também um controle, este muito maior, limitando o mercado para atuação de novas empresas em transporte intermunicipal e interestadual (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2017). O controle ocorre pelo cadastro do veículo nas agências reguladoras, na solicitação de prestação de serviço e na outorga das autorizações e no detalhamento da movimentação de passageiros no caso do transporte de passageiros, e no transporte de cargas a exigência constitui-se no uso de equipamentos como tacógrafo e as notas fiscais das mercadorias nas viagens.

Os modernos sistemas de transporte e principalmente de comunicação e de rastreamento permitem manter o controle da circulação e dos fluxos no interior do território nacional ou exterior a ele, seja por parte das empresas e do próprio Estado. A lógica imposta é constituída não somente no monitoramento do veículo pelos já tradicionais sistemas Autotrak etc., incorporados na frota brasileira desde o final da década 1990, mas atualmente, inclui-se sistemas de monitoramento que englobam desde a forma como é conduzida o veículo, o tempo viagem, frenagem, até a aceleração realizada, etc., e os dados gerados são enviados em tempo real para uma central, seja da fabricante que, via discurso, busca enfatizar o aprimoramento dos veículos pelas informações disponibilizadas pelas ferramentas técnicas ou as empresas que operam e que usam esses dados para buscar meios de redução de gastos com combustível, peças e pneus, além de fortalecer o controle sobre aquele que conduz a máquina tecnificada.

Nesse contexto:

[...] dentre os projetos de TI de maior relevância nesse setor, destacam-se os de gerenciamento de frotas por sistemas de rastreamento por satélite que, ao aliar aplicações logísticas modernas e de segurança, têm se revelado instrumentos de grande valia no dia-a-dia das empresas de transporte (ANEFALOS, 1999, pp. 1-2).

---

*transponder* (BRASIL, 2005) com a transferência do sinal de *transponder* para a Marinha do Brasil (MARINHA, 2019).

<sup>12</sup> Esse registro fica em um adesivo na lateral do veículo na parte da cabine.

---

Não importa somente a fluidez material dos veículos com as cargas e passageiros, mas a fluidez das informações geradas pelos veículos para os centros de comando e de gestão das empresas. As técnicas possibilitam uma fluidez material e imaterial que constituem em um sistema unificado, este é a maior “novidade do período atual, significa, outrossim, a utilização combinada de modernos objetos técnicos a produção de informação sobre a terra e sobre o tempo” (SANTOS, SILVEIRA, 2013, p. 94).

A mediação técnica que possibilita o controle, ou melhor dizer, monitorar os deslocamentos dos veículos rodoviários ocorre pela transmissão de informações entre os sistemas técnicos embutidos nos objetos rodantes e as centrais de operação nos fixos.

Os avanços técnicos foram capazes de um maior controle dos transportes urbano, regional e internacional das cargas e dos passageiros por parte do Estado, por outro lado, os meios informacionais permitiram novas e o aprofundamento de divisões do trabalho e o rompimento parcial desse controle com destaque para os deslocamentos de passageiros.

## **AVANÇOS TÉCNICOS E O CASO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE EM CARRO E EM ÔNIBUS**

Os avanços técnicos nos transportes permitiram o estabelecimento do controle por parte das empresas, mas esses avanços representaram também uma introdução de novas divisões territoriais do trabalhado pautadas nas normas das empresas, como pode-se observar com a introdução de empresas que oferecem o transporte de passageiros em carros por meio de aplicativos de celulares do tipo *smartphone*, instituindo uma lógica de operação baseada não nas normas do Estado, mas naquelas oriundas das empresas que controlam os serviços. O Estado, por sua vez, em diversas escalas estabelece leis para tentar regulamentar o serviço de transporte de passageiros que nos últimos 6 anos passou a ser constituídos com o aparecimento dos aplicativos de transporte de pessoas em carros e em ônibus a partir de 2017<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> No que tange ao transporte em passageiros em ônibus por meio de aplicativo como é o caso da Buser que teve o início de suas operações em 2017 no estado de Minas Gerais.

---

Com os avanços técnicos embutidos dentro dos aparelhos móveis como os celulares *smartphone* com recursos que permitem a geração de localização, circulação de informações, instalação de aplicativos, malha urbana digital e o GPS<sup>14</sup>- foram uns dos elementos que possibilitaram o funcionamento dos aplicativos de transporte de pessoas como o caso do Uber, 99<sup>15</sup>, Buser, Flixbus<sup>16</sup> e outros, e que além de deslocamentos das pessoas, foram capazes de demonstrar que os avanços técnicos são ainda mais rápidos que a regulamentação por parte do Estado, principalmente quando se trata de transporte de passageiros.

A alteração nesse processo consiste no controle do transporte dos passageiros, dos condutores e das tarifas cobradas serem centradas na empresa e não tendo nenhuma mediação ou instituição estatal com aporte para fiscalizar ou regular como ocorre no transporte em táxi, urbano e rodoviário de passageiros, instituindo uma regulação híbrida do território.

Dois importantes níveis de técnicas são relevantes para a operacionalização dos aplicativos de transportes de pessoas, primeiramente o papel das infraestruturas públicas e privadas onde se estabelece o elo de conexão entre os fixos que possuem aglomerações como estações ferroviárias/metroviárias, terminais de ônibus, aeroportos, shopping centers, etc. Outro aspecto consiste nas “ferramentas técnicas necessárias para a operação de viagens por aplicativos (GPS, smartphones e rede de Internet), ativar ou desativar espaços” (TOZI, 2018, p. 7).

As atividades da empresa Uber se iniciaram no Brasil no ano de 2014 e com forte expansão para o território nacional após esse ano, acompanhando um movimento que é global do transporte por aplicativos. A expansão contínua aconteceu “sem a existência de um marco jurídico nacional pacificador sobre sua ação” e sua inserção recente “tem criado mudanças concretas nas formas de regulação, organização e uso do território” (TOZI, 2018, p. 1).

Os impasses ocasionados pela entrada desses aplicativos teve dois níveis, o primeiro deles nos operadores com manifestações pacíficas e não tão pacíficas sendo

---

<sup>14</sup> Global Positioning System.

<sup>15</sup> Estadunidense Uber, espanhola Cabify e sino-brasileira 99.

<sup>16</sup> Empresa responsável pelo transporte em “fretamento compartilhado” com atuação na Europa e América do Norte.

---

formas de “resistências à chegada dessas empresas, que se manifesta na oposição de taxistas e na criação de leis municipais que procuram regulá-las ou proibi-las”; um segundo nível foi referente a restrições feitas nos municípios de São Paulo e Fortaleza e como a “grande autonomia municipal tem se mostrado um empecilho à uma expansão das empresas no território brasileiro” (TOZI, 2018, p. 1), mas a decisão do Supremo Tribunal Federal-STF alegou que o serviço de aplicativos de transporte em carros particulares é legal (SOUZA, 2019, S/P).

Além desses impasses, deve-se pontuar que:

Esse processo, que rompe a circulação local e/ou regional de dinheiro, drenando os valores para centros geográficos de comando, é um dado novo da divisão territorial do trabalho. Se considerarmos as principais empresas de aplicativos de transporte do Brasil, temos um mapa claro do direcionamento de dinheiro: Uber, com sede no EUA; Cabify, com sede na Espanha, e 99, com capital chinês (a empresa era originalmente brasileira e foi comprada pela Didi Chuxing em 2017) (TOZI, 2018, p. 4).

Os aplicativos provocaram uma alteração na divisão territorial do trabalho, com um gerenciamento de mão de obra conforme a demanda e a oferta de serviços, em uma nova prestação de serviço dentro de um cenário de controversas em relação ao enquadramento e um aumento de trabalhadores precarizados e sem o manto dos direitos trabalhistas (NUNES, *et al*, 2018), ainda mais, não há uma relação empregado e aplicativos como no caso da clássica relação empregado e empregador.

A outra inserção nos transportes de passageiros é o “Uber dos ônibus” conhecido no Brasil como Buser<sup>17</sup> que iniciou suas atividades em 2017 com a realização do transporte intermunicipal de passageiros em ônibus rodoviário e atualmente com a realização de mais de 40 viagens e com atuação em 20 cidades brasileiras nas regiões sudeste e sul (BASILIO, 2019), e conta com 300 mil pessoas cadastradas no aplicativo e viagens que possuem um custo de “50% a menos do que uma passagem em ônibus leito ou semi-leito” (REPÓRTER SOCIAL, 2019, S/P).

A inserção dessa empresa com um serviço de transporte de passageiros não se enquadra dentro da regulamentação de linhas e nem de fretado, pois engloba uma união entre ônibus fretado e as pessoas que querem realizar viagens intermunicipais,

---

<sup>17</sup> “Em 2018, a Buser recebeu aportes de três fundos: Canary, Yellow Ventures e FEAP (Fundação Estudante Alumni Partners)” (BASILIO, 2019).

---

cria-se um híbrido, além de criar atrito com as empresas que já dominam o “trecho” via autorização de agências reguladoras, e essas acusam a Buser de “fuga regulatória” e de que não detém “concessão do poder público” (BASILIO, 2019).

O serviço de transporte rodoviário via aplicativo como justificou o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipais do Rio (Sinterj), consiste numa “empresa [que] não prestava um serviço de ida e volta, apenas o trecho contratado no ato da solicitação pelo app”<sup>18</sup> (RÉPORTE SOCIAL, 2019) o que vai de encontro com uma regulação do transporte de passageiros, que consiste em ter regularidade e viagens de ida e de retorno (WRIGHT, 1990).

A regulação do território e de suas atividades não é centrada somente no Estado<sup>19</sup>, em que as corporações e as “instituições civis não estatais, sobretudo aquelas de alcance planetário” (ANTAS JR, 2005, p. 19) passam a fazer regulações e impõem suas normas estabelecendo conflitos dentro dos países. As multinacionais, passam não somente a controlar e a produzir sistemas de engenharia e elas estabelecem e regulam o território (ANTAS JR, 2004). Tal posicionamento se dá porque “a norma está nos objetos” e “as ações só se realizam por meio da técnica e da norma, sobretudo atualmente” (ANTAS JR, 2004, p. 82).

O aplicativo de transportes de passageiros em ônibus rodoviário denota uma transformação radical, pois esse tipo de transporte de passageiros têm uma estrutura normativa e de operação, onde o Estado estabelece diretrizes de quem, quantos e onde vão operar e o local de início e de término das viagens<sup>20</sup>, e, por sua vez, as empresas mantêm o controle das operações e de quem entra nos veículos, e a inserção dos aplicativos com destaque para as viagens intermunicipais “rompe” com os serviços regulados pelo Estado e com o controle das empresas autorizadas a operar as linhas rodoviárias. O controle das informações e os objetos geográficos que permitem os

---

<sup>18</sup> APP consiste em aplicativo móvel.

<sup>19</sup> Antas Junior aponta que “a regulação do território brasileiro (como a dos demais) também é híbrida porque não há mais a possibilidade de o Estado arrogar-se a responsabilidade monopolística da produção de normas jurídicas. Os agentes citados e as organizações internacionais em associação intervêm em todo o espaço geográfico, sem distinguir, necessariamente, as fronteiras nacionais” (2005, p. 220).

<sup>20</sup> A rodoviária é o ponto central de embarque e de desembarque.

---

embarques e desembarques passam a ser outros, sem agência reguladora, sem guichê e sem concorrentes numa mesma estrutura fixa.

Lasserre afirma que cada Estado estabeleceu regulações para o funcionamento das dinâmicas socioeconômicas dentro de seu respectivo território, e com a globalização esse sistema normativo não funciona mais (2000) ou deixa de ser totalmente efetivo, como no caso dos transportes com a entrada de novas empresas com serviços de aplicativo.

Esse contexto do uso dos aplicativos se desdobrou em tantos outros como na compra de comida e entregas, feito por meio de bicicletas e motocicletas. Sendo uma demonstração clara que o meio informacional permeou outras atividades, fazendo a ponte entre os deslocamentos urbanos e a produção-consumo de alimentos.

O aspecto geral dessas transformações centradas no meio informacional foi a possibilidade de unir um conjunto de informações, dispersão de celulares e de veículos e a divulgação centrada no discurso “trabalhe no que é seu, em seu tempo”.

Nesse contexto, os avanços informacionais possibilitaram alterações no deslocamento urbano. Mas em outra escala, a normatização jurídica pode alterar as divisões territoriais do trabalho nos transportes.

## **AQUISIÇÕES E FUSÕES: A EXPANSÃO RECENTE DA FEDEX NO BRASIL**

Um das ações recorrentes nos transportes é a fusão e compra de empresas de um segmento para fins de ampliar o território de atuação, eliminar concorrente e adentrar em mercados regionais com estruturas, redes e mercados já consolidados.

Num aspecto global, a fusão de grandes empresas que operam em um determinado segmento de transportes passou a ser uma constante, como foi o caso da Maersk Line com a compra da Hamburg Süd em 2016 (PIRES, 2016) e CMA CMG com a compra da Mercosul Line e de 25% da Ceva Logística, aquisição da Lit Cargo do Chile pela holandesa TNT como estratégia de expansão na América do Sul.

---

Huertas aponta que no período atual consiste no avanço das multinacionais em uma “onda de fusões”<sup>21</sup> entre empresas nacionais e estrangeiras com o propósito de almejar vantagens competitivas em pontos e zonas do território, pois esse avanço se desdobra pelas características de que são portadoras de “condições técnicas e financeiras privilegiadas, e ansiosas em incrementar as redes igualmente privilegiadas que configuram o planeta” (2013, p. 132). Para Lasserre, a lógica industrial está por trás dessas alianças entre operadoras logísticas (2000).

Um dos impulsos para esse processo no Brasil foi a partir da alteração da lei 6.813<sup>22</sup> de 10 de julho de 1980 “que restringia a entrada do capital internacional” no transporte rodoviário de cargas e com a lei 11.442 de 05 de janeiro de 2007 que “revogou a anterior, abrindo espaço para a maximização do capital internacional” no transporte de cargas (HUERTAS, 2013, pp. 136-137).

Um importante elo do círculo de cooperação estabelecido no Brasil foi no ano de 2002 entre a norte-americana FedEx com as empresas brasileiras Rapidão Cometa, Expresso Araçatuba e Transportadora Americana (TECNOLOGICA, 2003; OLIVEIRA, *et al*, 2004). Uma expansão passou a ocorrer a partir do ano de 2012, quando houve a compra da Rapidão Cometa<sup>23</sup> pela FedEx (FERNANDES, 2012), e anteriormente aconteceu outras fusões, a TNT de origem holandesa havia feito a compra das empresas Expresso Mercúrio em 2007 (G1, 2007) e da Expresso Araçatuba em 2009 (JUSTUS, 2019)<sup>24</sup>; por

---

<sup>21</sup> A empresa suíço-alemã Kuehne+Nagel comprou a brasileira Eichenberg em 2011; a japonesa Mitsui adquiriu a Veloce em 2012; a mexicana Femsa comprou a Expresso Jundiá em 2013 (HUERTAS, 2013).

<sup>22</sup> “Art 1º A exploração do transporte rodoviário de cargas é privativa de transportadores autônomos brasileiros, ou a estes equiparados por lei ou convenção, e de pessoas jurídicas que tenham: I - sede no Brasil; II - pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital social, com direito a voto, pertencentes a brasileiros; e III - direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros” (BRASIL, 1980, S/P).

<sup>23</sup> “A Rapidão Cometa é uma das representantes autorizadas da FedEx há 11 anos. O faturamento anual da empresa é de cerca de R\$ 1 bilhão. Fundada há 70 anos, a empresa, sediada em Recife, atua em todos os estados brasileiros, com 45 filiais, e atende a 17 mil clientes” (FERNANDES, 2012, S/P).

<sup>24</sup> “(...) a Expresso Araçatuba com forte presença no Norte e Centro-Oeste e a TNT Mercúrio nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste. “Com essas duas empresas nós já conseguimos atingir todos os municípios brasileiros e também muitos países da América do Sul, onde a atuação das empresas também é complementar”, diz o presidente da TNT Mercúrio, Roberto Rodrigues. A aquisição da Expresso Araçatuba complementa a estratégia da TNT de construir uma rede rodoviária sul-americana, que já contou com a compra da transportadora LIT Cargo, no Chile [...]” (JUSTUS, 2019, S/P).



---

fim, a TNT foi comprada por 5 bilhões de dólares pela FedEx (OLIVEIRA, 2016)<sup>25</sup>, passando a controlar 3 empresas brasileiras ao grupo FedEx.

A respectiva expansão da FedEx não se desvencilha da técnica, ao contrário, a atuação territorial da empresa de transporte se faz por meio dos usos de sistemas de monitoramento e de controle de frota e dos armazéns, além de se instalar e de apropriar de rotas, fixos e material rodante das empresas adquiridas.

A FedEx se constitui numa empresa postal, de logística e transportadora, com o destaque para a formação de monopólios postais privados de corporações multinacionais nos Estados Unidos, União Europeia e Japão (VENCESLAU, 2016). No Brasil, a entrada da FedEx foi pela aquisição das transportadoras que engloba uma faceta do mercado de transportes e passando a instituir sua forma de organização espacial e normativa.

Diante disso, a expansão das empresas de transporte de cargas como é o caso da FedEx no Brasil está imbricado ao processo de globalização que é marcado pela expansão de empresas estrangeiras inicialmente estabelecem círculos de cooperação e posterior a aquisição e fusão com empresas que já atuavam no país, evitando uma possível entrada no mercado sem *know how* necessário para expandir suas atividades.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As alterações nos transportes como pontuamos ao longo desse texto, em processos recentes que são resultantes da atuação de empresas e da indissociável ligação entre ciência, técnica e informação.

Os transportes, as técnicas e o Estado são três aspectos passíveis de uma análise geográfica a qual tentamos discorrer nesse texto. Nesse sentido, podemos apontar considerações sobre as transformações recentes nos transportes em níveis escalares e em nichos de mercados distintos, em que as evoluções técnicas e dos transportes introduziram novos aspectos, e no caso do transporte de pessoas em aplicativo como no deslocamento rodoviário acaba por “fugir” da estrutura de regulamentação estatal.

---

<sup>25</sup> Líder no maior mercado do mundo, o dos Estados Unidos, a Fedex passa a ter acesso a mais de 40 países na Europa com a TNT (OLIVEIRA, 2016).

---

Os seis temas abordados nesse breve texto têm como elementos principais a ciência, técnica e informação e talvez não menos importante, as alterações e o controle vinculado ao Estado por meio das normas. Esses elementos foram elencados como fundamentais para compreender as dinâmicas atuais dos transportes em níveis escalares e temporais distintos em um movimento de constante transformação.

Contudo, os processos de continuidade das transformações globais, nacionais e locais, são cada vez mais resultantes de ações de atores hegemônicos globais que interferem em diversas escalas dos transportes, seja nos transportes das cargas ou de passageiros fora e dentro das cidades.

O estabelecimento do transporte de passageiros em veículos como carros e ônibus acaba por impor um conjunto de normas por parte das empresas que exploraram os serviços e o Estado busca meios para estabelecer regras a essas novas modalidades de transporte, instituída por atores privados e que opera fora de um guarda-chuva normativo do Estado.

Os aplicativos de oferecimento de transporte de passageiros seriam novos híbridos resultantes de uma união entre ciência, técnica e informação com uma operacionalização que impôs uma nova divisão do trabalho. Além disso, as inovações com a inserção de novas técnicas e a articulação destas associadas a capacidade dos agentes em coordenar para fins de oferecer um novo serviço. A rigor, as inovações consistem numa face da (re)produção ampliada do capital que operam mediante a sua própria produção de normas.

Por fim, a inserção da FedEx no Brasil via aquisição de outras transportadoras denota uma expansão do grupo e tal processo não se desvencilha das técnicas, a rigor, a incorporação das empresas brasileiras de transporte esteve associada a expansão de mercado, absorção de clientela, incorporação de técnicas e normas das empresas nacionais.

## REFERÊNCIAS

ANTAS Jr., R. M. Elementos para uma discussão epistemológica sobre a regulação do território. **Geosp**, 16, 2004, pp.81-86.

---

ANTAS Jr., R. M. **Território e Regulação**: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Humanitas, 2005.

ANEFALOS, L. C. **Gerenciamento de frotas do transporte rodoviário de cargas utilizado sistema de rastreamento por satélite**. Dissertação de Mestrado em Ciências na área de concentração em Economia Aplicada. ESAQ, USP, Piracicaba, 1999, 149f.

BASILIO, P. **Questionado no STF, 'Uber dos ônibus' cresce e chega a 20 cidades**. Época, 06/05/2019. Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2019/05/questionado-no-stf-uber-dos-onibus-cresce-e-chega-20-cidades.html>> Acesso em: 22 de out. de 2019.

BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**: a nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

BLOGDOCAMINHONEIRO. **Em 1985 a Scania tentava entrar no mercado Norte Americano**. 19/04/2017. Disponível em: <<https://blogdocaminhoneiro.com/2017/04/em-1985-a-scania-tentava-entrar-no-mercado-norte-americano/>> Acesso em: 22 de out. de 2019.

BRASIL. **Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/1980-1988/L6813.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1980-1988/L6813.htm)> Acesso em: 20 de out. de 2019.

BRASIL. **Portaria DPC nº 45 de 11 de maio de 2005**. Disponível em: <[https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-45-2005\\_190290.html](https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-45-2005_190290.html)> Acesso em: 21 de out. de 2019.

BRASIL. **Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Ato2007-2010/2007/Lei/L11442.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2007-2010/2007/Lei/L11442.htm)> Acesso em: 20 de out. de 2019.

BRASIL. **Caminhoneiros querem tabela de frete mínimo e ameaçam parar no dia 23**. 20/04/2015. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/456214-caminhoneiros-querem-tabela-de-frete-minimo-e-ameacam-parar-no-dia-23/>> Acesso em: 23 de out. de 2019.

BRASIL. **Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2018/Lei/L13703.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/Lei/L13703.htm)> Acesso em: 19 de out. de 2019.

CANAL RURAL. **Amaggi compra 300 caminhões para montar frota própria**. 22/11/2019a. Disponível em: <<https://canalrural.uol.com.br/noticias/amaggi-caminhoes-frota-propria/>> Acesso em: 19 de out. de 2019a.

CANAL RURAL. **Caminhoneiros**: ANTT altera piso mínimo da tabela do frete. 24/04/2019b. Disponível em: <<https://canalrural.uol.com.br/noticias/antt-altera-tabela-frete/>> Acesso em: 19 de out. de 2019b.

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, pp. 141-162.

---

DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, Leila Christina Duarte; SILVEIRA, Rogério L. L. **Redes, sociedade e territórios**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005, pp. 11-128.

ESTADÃO. **ANTT publica tabelas de preços mínimos do frete**. 01/06/2018. Disponível em: < <https://estradao.estadao.com.br/servicos/antt-publica-tabelas-de-precos-minimos-do-frete/>> Acesso em: 19 de out. de 2019.

FERNANDES, A. **FedEx fecha acordo para comprar Rapidão Cometa**. Valor Econômico, 29/05/2012. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2012/05/29/fedex-fecha-acordo-para-comprar-rapidao-cometa.ghtml>> Acesso em: 20 de out. de 2019.

G1. **Gaúcha Expresso Mercúrio é comprada por empresas holandesa**. 10/01/2007. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,AA1415311-5602,00-GAUCHA+EXPRESSO+MERCURIO+E+COMPRADA+POR+EMPRESA+HOLANDESA.html>> Acesso em: 19 de out. de 2019.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e Circulação**: Transporte rodoviário de cargas no Brasil. Tese de doutorado em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, 2013, 443f.

ISTO É. **Caoa ainda não tem dinheiro para comprar fábrica da Ford, diz Meirelles**. 17/10/2019. Disponível em: <[istoedinheiro.com.br/caoa-ainda-nao-tem-dinheiro-para-comprar-fabrica-da-ford-diz-meirelles/](http://istoedinheiro.com.br/caoa-ainda-nao-tem-dinheiro-para-comprar-fabrica-da-ford-diz-meirelles/)> Acesso em: 18 de out. de 2019.

JUSTUS, P. **Holandesa TNT compra a Expresso Araçatuba**. Estadão, 29/04/2009. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,holandesa-tnt-compra-a-expresso-aracatuba,362182>> Acesso em: 20 de out. de 2019.

LAMOSO, L. P. A infra-estrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, M. R; LAMOSO, L. P; MOURÃO, P. F. C. (org). **Questões nacionais e regionais do território brasileira**. São Paulo: Expressão Popular: UNESP, 2009, pp. 43-62.

LASSERRE, F. Internet: La fin de la géographie?. **Cybergeo: European Journal of Geography** n° 141, 2000, S/P. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/cybergeo/4467>> Acesso em: 09 de nov. de 2019.

MARINHA. AIS **Aspectos técnicos e operacionais**. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/camr/sites/www.marinha.mil.br/camr/files/Palestra\\_AIS.pdf](https://www.marinha.mil.br/camr/sites/www.marinha.mil.br/camr/files/Palestra_AIS.pdf)> Acesso em: 21 de out. de 2019.

MONIE, F.; VIDAL, S. S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n° 6, 2006, pp. 975-995.

MORAES, A. C. R. Ordenamento Territorial: uma conceituação para o planejamento estratégico. In: BRASIL. **Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2003, pp. 43-47.

NOGUEIRA, R. J. B. **Amazonas**: um estado ribeirinho. Estudo do transporte de carga e de passageiros. Dissertação de Mestrado de Geografia Humana, USP, 1994, 151f.

---

NUNES, A. F. P. R.; GONÇALVES, F. A.; SOUZA, D. M. As relações de trabalho e as plataformas digitais: entres discursos e verdades. **Caderno de Direito Unifor-MG**, v. 9, n° 2, pp. 74-92, 2018.

OLIVEIRA, J. J. **Fedex conclui compra da TNT por US\$ 5 bilhões**. Valor Economico, 25/05/2016. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2016/05/25/fedex-conclui-compra-da-tnt-por-us-5-bilhoes.ghtml>> Acesso em: 19 de out. de 2019.

OLIVEIRA, M. V. de S. S.; CAMPOS FILHO, J. R. R.; ALBUQUERQUE, S. B.; MACHADO, A. G. C. **Rapidão Cometa e Fedex: o Mundo ao Alcance de uma Transportadora Pernambucana**. In: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração, 2004. Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/admin/pdf/enanpad2004-gol-1410.pdf>> Acesso em: 20 de out. de 2019.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. **Territorio y Transporte**, v. 17, pp. 229-250, 2017.

OLIVEIRA NETO, T. **Rodovia BR-163: entre a geopolítica e a geoeconomia**. Dissertação de mestrado em Geografia, Universidade Federal do Amazonas-UFAM, 2019, 286f.

PIRES, F. **Maersk Line compra Hamburg Süd e cria superpotência dos mares**. Valor Econômico, 01/12/2016. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2016/12/01/maersk-line-compra-hamburg-sud-e-cria-superpotencia-dos-mares.ghtml>> Acesso em: 20 de out. de 2019.

RANGEL, I. Ferrovia versus rodovia. In: RANGEL, Ignácio. **Obras reunidas**. v. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005, pp. 517-519.

RÉPORTER SOCIAL. **Rio de Janeiro autoriza funcionamento do app Buser, o Uber de Ônibus**. Disponível em: <<https://www.reportersocial.com.br/nacional/10/09/rio-de-janeiro-autoriza-funcionamento-do-app-buser-o-uber-de-onibus-6181/>> Acesso em: 22 de out. de 2019.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M. **Espaço & Método**. 4° ed. São Paulo: Nobel, 1997.

SANTOS, M. Da política dos Estados à política das empresas. **Cadernos da Escola do Legislativo**. São Paulo, julho de 1998.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4° ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 17ª ed. São Paulo: Record, 2013.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Tese e doutorado em geografia, UNESP-Presidente Prudente, 2003, 454f.

---

SILVEIRA, M. R.. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C. **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009a, pp. 13-42.

SILVEIRA, M. R.. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a Geografia dos Transportes e Circulação. *Scripta Nova*. vol. XIII, n°. 283, 2009b.

SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. Terceirização. In: SPOSITO, E. S. **Glossário de Geografia Humana e Econômica**. São Paulo: Unesp, 2017, pp. 419-434.

SILVEIRA, M. R. Circulação, transportes e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. **Circulação, transportes e logística no Brasil**. Florianópolis: Insular, 2019, pp. 17-65.

SOUZA, A. **STF declara legal serviço de aplicativos de transporte, como Uber, Cabify e 99**. O Globo, 08/05/2019. Disponível em: < <https://oglobo.globo.com/economia/stf-declara-legal-servico-de-aplicativos-de-transporte-como-uber-cabify-99-23651084> > Acesso em: 22 de out. de 2019.

SOUZA, V. H. P. O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331, v. 21.

SUPPLY CHAIN MAGAZINE. **Ford trucks chega a Portugal e lança-se no mercado europeu**. Disponível em: <<https://www.supplychainmagazine.pt/2019/09/30/ford-trucks-chega-a-portugal-e-lanca-se-no-mercado-europeu/>> Acesso em: 20 de out. de 2019.

TECNOLOGÍSTICA. **Transportadora Americana faz aliança com FedEx e amplia atuação no Sul**. 27/10/2003. Disponível em: <<https://www.tecnologistica.com.br/portal/noticias/38934/transportadora-americana-faz-alianca-com-fedex-e-amplia-atuacao-no-sul/>> Acesso em: 22 de out. de 2019.

THOMSON, J. M. **Teoría económica del transportes**. Madrid: Alianza. 1976.

TOZI, F. **As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativos no Brasil**. In: XV Colóquio Internacional de Geocrítica, Barcelona, 2018, pp. 1-16. <http://www.ub.edu/geocrit/XV-Coloquio/FabioTozi.pdf>

UOL. **Com tabela do frete em vigor, venda de caminhões para frota própria cresce 47%**. 04/06/2019. Disponível em: < <https://canalrural.uol.com.br/noticias/venda-caminhoes-frota-propria-cresce/>> Acesso em: 19 de out. de 2019.

VENCESLAU, I. **Correios, logística e uso do território: o serviço de encomenda expressa no Brasil**. 2016. 250f. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. FFLCH, USP, 2016.

---

WRIGHT, C. L. A regulamentação econômica dos transportes. **Revista Brasileira de Economia**, V. 36, n. 2, 1982, pp. 129-160.

WRIGHT, C. L. A questão do monopólio no transporte rodoviário de passageiros. **Revista dos Transportes Públicos**, ANTP, n. 12, v. 49, 1990, pp. 5-22.

---

**Thiago Oliveira Neto** - Graduado em Geografia pela UFAM, Mestre em Geografia pela UFAM, doutorando em geografia humana pela USP.

---

Recebido para publicação em 10 de Outubro de 2020.

Aceito para publicação em 07 de Dezembro de 2020.

Publicado em 21 de Dezembro de 2020.