

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
Licenciatura em Geografia**

SEBASTIÃO MARCOS DE SOUZA RANGEL

**CORPORAÇÕES E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS:
ESTUDO DO GRUPO JCA NO NORTE FLUMINENSE**

**CAMPOS DOS GOYTACAZES-RJ
AGOSTO/2022**

SEBASTIÃO MARCOS DE SOUZA RANGEL

**CORPORAÇÕES E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS:
ESTUDO DO GRUPO JCA NO NORTE FLUMINENSE**

Trabalho de Conclusão de curso apresentado ao
Curso de Licenciatura em Geografia do Instituto
de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento
Regional da Universidade Federal Fluminense,
como parte das exigências para obtenção do título
de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Leandro Bruno Santos

**CAMPOS DOS GOYTACAZES- RJ
AGOSTO/2022**

Ficha catalográfica automática - SDC/BUCG Gerada com informações fornecidas pelo autor
Bibliotecário responsável: Debora do Nascimento - CRB7/6368

S719c Souza Rangel, Sebastiao Marcos de
Corporações e transporte rodoviário de passageiros: estudo
do Grupo JCA no Norte Fluminense / Sebastiao Marcos de Souza
Rangel. - 2016.
44 f.: il.

Orientador: Leandro Bruno Santos.
Trabalho de Conclusão de Curso (graduação)-Universidade
Federal Fluminense, Instituto de Ciências da Sociedade e
Desenvolvimento Regional, Campos dos Goytacazes, 2016.

1. Corporações em rede e transporte rodoviário de
passageiros. 2. Território, rede e atuação das
corporações. 3. Atuação multiterritorial do Grupo JCA:
Lógicas e estratégias de atuação no norte fluminense. 4.
Trajetórias do Grupo JCA: das origens à consolidação. 5.
Produção intelectual. I. Santos, Leandro Bruno, orientador.
II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências da
Sociedade e Desenvolvimento Regional. III. Título.

CDD - XXX

Bibliotecário responsável: Debora do Nascimento - CRB7/6368

SEBASTIÃO MARCOS DE SOUZA RANGEL

**CORPORAÇÕES E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS:
ESTUDO DO GRUPO JCA NO NORTE FLUMINENSE**

Trabalho de Conclusão de curso apresentado ao
Curso de Licenciatura em Geografia do Instituto
de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento
Regional da Universidade Federal Fluminense,
como parte das exigências para obtenção do título
de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Leandro Bruno Santos

Banca Examinadora

Prof. Dr. Leandro Bruno Santos (Orientador) – UFF

Profa. Dra. Regina Célia Frigério (Avaliador Interno) - UFF

Prof. Msc. Henrique Ferreira Batista – SEEDUC

**CAMPOS DOS GOYTACAZES- RJ
AGOSTO/2022**

AGRADECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, a Deus, pois ele é minha força, meu rochedo, Deus e tudo para mim, eu sou pó, não sou digno de pedir nada a Deus, pois sou pecador, mesmo assim sinto sua presença sempre muito forte na minha vida, foi assim que consegui está aqui.

Agradeço a minha família, especialmente a minha mãe que agora está com Deus mas que sempre sonhou ter seus filhos formados e eu fui o único que alcancei o mais alto grau de formatura, ela sempre foi fonte de inspiração e amor, apoio e ensinamentos que levarei para toda a vida. E a meu pai, Salvador, que me ensinou a importância da disciplina e da coragem, do trabalho para enfrentar os grandes desafios que a vida traz.

Agradeço também às minhas filhas que sempre me deram força para estudar, e que me preenchem diariamente, em especial minha esposa mulher guerreira, companheira diária, meu amor que sempre está ao meu lado nos momentos difíceis e desafios da vida, e os nossos frutos que minhas filhas e minha neta pela qual sou apaixonado.

Agradeço aos meus colegas de turma pelos bons momentos durante a graduação, pelas conversas, debates, trabalhos de campo. Todos me acrescentaram algum conhecimento durante os anos que passamos praticamente todos juntos nas mesmas disciplinas.

Agradeço a Universidade Federal Fluminense por me proporcionar todas as condições necessárias para a minha formação, seja pelos ensinamentos dos excelentes professores que não formam apenas profissionais, mas também pessoas com senso crítico e com sede de fazer o mundo um lugar melhor.

Em especial ao professor e orientador Leandro Bruno, quando eu mais precisei devido a pandemia fui demitido da empresa onde trabalhei por 15 anos, ele me orientou a pedir o auxílio a bolsa emergencial do governo ao qual a UFF proporciona aos estudantes em dificuldades, a bolsa chegou em Boa hora. Os colegas e professores foram essenciais para a minha formação.

RESUMO

A modalidade de transporte rodoviário de passageiros interurbanos e interestaduais é um dos principais modais de transporte de pessoas no país, sendo responsável pela circulação de pessoas pelo território brasileiro. A atividade foi organizada na primeira metade do século XX, momento das primeiras concessões e de estruturação de uma rede rodoviária integrando várias parcelas do território. Embora esteja presente por quase todo o território nacional, a atividade se distribui de maneira desigual, refletindo as dinâmicas de especialização e concentração da atividade econômica, com maior concentração nas regiões Sudeste e Sul. O transporte rodoviário de passageiros é regulado pelo poder público através de instituições controladas pelo governo federal – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – e instituições estatais, no caso do Rio de Janeiro o Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (DETRO-RJ). O objetivo deste trabalho é analisar as ações e estratégias espaciais de atuação do Grupo JCA, por meio de sua subsidiária Auto Viação 1001, no transporte rodoviário de passageiros na região Norte Fluminense. A metodologia utilizada se baseou no levantamento bibliográfico, compilação de dados secundários em bases de dados oficiais, aplicação de entrevistas, sistematização e análise dos dados. Os resultados atingidos mostram que a Auto Viação 1001 apresenta uma complexa tipologia de atuação, com garagens, pontos de venda de passagens (próprios e terceirizados) e mercados de atuação com centralidade em Campos dos Goytacazes, Macaé, Itaperuna e Cabo Frio. A partir de Campos dos Goytacazes, a empresa possui o monopólio das linhas interurbanas destinadas à capital fluminense, às áreas de embarque *offshore* e à região dos lagos. Com o crescimento econômico e populacional decorrentes da expansão recente da indústria de petróleo, a corporação ampliou seus espaços de atuação na região para aproveitar e captura parcela do incremento da circulação de pessoas. A atuação se dá de maneira diversificada, no sentido de fretamento, linhas regulares concedidas e transporte por aplicativo, atendendo diferentes segmentos.

Palavras-chave: Redes; Corporações; Transporte Rodoviário de passageiros; Auto Viação 1001, Campos dos Goytacazes.

ABSTRACT

The mode of road transport of interurban and interstate passengers is one of the main modes of transport of people in the country, being responsible for the movement of people throughout the Brazilian territory. The activity was organized in the first half of the twentieth century, moment of the first concessions and of structuring of a road network integrating several parcels of the territory. Although it is present in almost the entire national territory, the activity is distributed unevenly, reflecting the dynamics of specialization and concentration of economic activity, with greater concentration in the Southeast and South regions. Road passenger transport is regulated by the government through institutions controlled by the federal government - National Land Transport Agency (ANTT) - and state institutions, in the case of Rio de Janeiro the Department of Road Transport of the State of Rio de Janeiro (DETRO-RJ). The objective of this work is to analyze the actions and spatial strategies of the JCA Group, through its subsidiary Auto Viação 1001, in the road transport of passengers in the North Fluminense region. The methodology used was based on bibliographic survey, compilation of secondary data in official databases, application of interviews, systematization and data analysis. The results show that Auto Viação 1001 has a complex typology of operation, with garages, ticket sales points (own and outsourced) and markets with centrality in Campos dos Goytacazes, Macaé, Itaperuna and Cabo Frio. From Campos dos Goytacazes, the company has a monopoly on long-distance lines to the capital Fluminense, the offshore shipping areas and the lakes region. With the economic and population growth resulting from the recent expansion of the oil industry, the corporation has expanded its operations in the region to take advantage of and capture part of the increase in the circulation of people. The performance takes place in a diversified way, in the sense of chartering, regular lines granted and transport by application, serving different segments.

Keywords: Networks; Corporations; Road Passenger Transport; Auto Viação 1001, Campos dos Goytacazes.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização geográfica da Região Norte Fluminense	12
Figura 2 - Atuação do Grupo JCA no território brasileiro	27

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Principais linhas sob concessão do grupo JCA no Norte Fluminense	24
Tabela 2 - Cronologia da expansão territorial do grupo JCA.....	28
Tabela 3 - Evolução da população no Norte Fluminense, por município, entre 1970 e 2010.	30
Tabela 4 - Evolução do PIB no Norte Fluminense, por município, entre 2010 e 2018 (R\$ mil)	31
Tabela 5 - Pontos de vendas de passagens do Grupo JCA no Norte Fluminense	33

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 CORPORAÇÕES EM REDE E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PESSAGEIROS	15
2.1 Corporações e espaço.....	15
2.2 Território, rede e atuação das corporações	18
2.3 Transporte de passageiros rodoviários.....	21
3 ATUAÇÃO MULTITERRITORIAL DO GRUPO JCA: LÓGICAS E ESTRATÉGIAS DE ATUAÇÃO NO NORTE FLUMINENSE	26
3.1 Trajetórias do Grupo JCA: das origens à consolidação	26
3.2 Caracterização socioeconômica do Norte Fluminense	28
3.3 Estratégias de atuação da 1001 no Norte Fluminense	31
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	36
5 REFERÊNCIAS	40
6. ANEXOS	42

LISTA DE SIGLAS OU ABREVIACÕES

DETRO RJ - Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

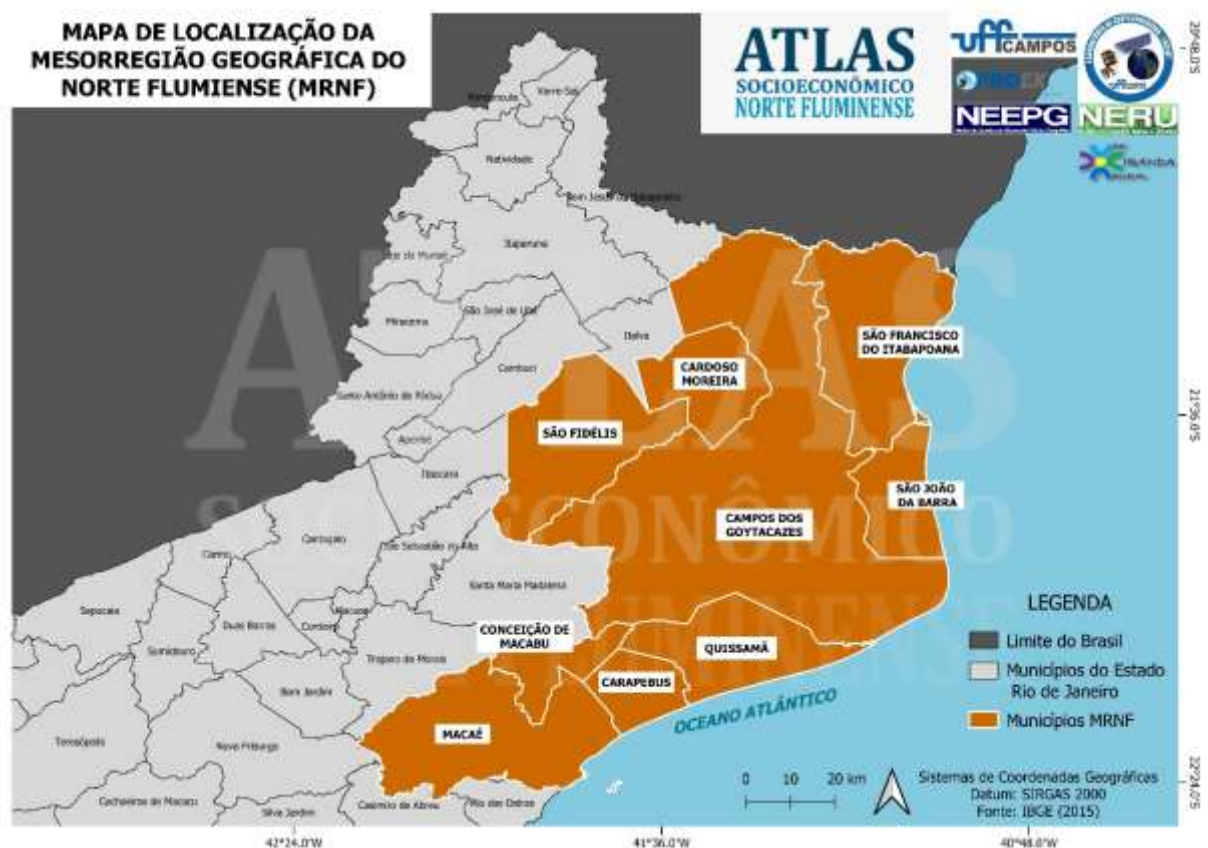
GNV - Gás Natural Veicular

JCA – Jelson da Costa Antunes

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho consiste em uma análise do monopólio no Sistema de Transporte intermunicipal de passageiros na Região Norte Fluminense (figura 1), especialmente no município de Campos dos Goytacazes, tendo como recorte analítico as concessões do Grupo JCA (Auto Viação 1001), cuja nome é uma abreviatura do fundados Jelson da Costa Antunes. Considerando que na região não existe transporte coletivo por metrô e/ou trem, o setor de transporte público por ônibus acaba ocupando uma posição de extrema importância para o deslocamento da população. Dessa forma, as condições de vida da população, no que se refere à dependência do transporte público, está diretamente ligada à prestação desse serviço.

Figura 1 - Localização geográfica da Região Norte Fluminense



Nesse sentido, e sabendo que um dos objetivos do poder público, e das políticas públicas especificamente, é a resolução dos problemas encontrados na sociedade visando alcançar o bem-estar da população. Os resultados desse trabalho, apesar de apesar de alguns aspectos não conclusivos, reafirma a busca por novas formas de incentivos ao uso do transporte coletivo em

detrimento do individual. As concessões implementadas pelos serviços públicos para conceder os licenciamentos para explorar linhas de ônibus deixam a desejar, pois nunca sabemos a quem reclamar dos péssimos serviços prestados. Considerando que se trata de um monopólio natural, quando sai uma empresa sempre entra outra que quase sempre a população desconhece sua estrutura.

São tantas empresas que operam na mesma linha que ninguém sabe qual a verdadeira empresa que tem a concessão da linha. E estes mesmos monopólios forçam a população a aceitar as condições oferecidas pelas empresas, não havendo assim outras empresas com preços mais acessíveis e com melhor conforto que os usuários possam recorrer. O grupo JCA, através de uma das suas empresas (Auto viação 1001), atua de forma monopólica nos municípios de Campos dos Goytacazes, Macaé, região do Lagos, Nova Friburgo etc., transportando milhares de pessoas do ponto A ao B sem que nenhuma empresa de ônibus possa interferir, pois as empresas nem se quer se candidatam para concessão porque não atendem às exigências da concessão, elas não têm infraestrutura adequada para atender a população.

O JCA adquiriu o controle da empresa macaense para manter o monopólio das linhas urbanas dentro do município de Macaé, usando a linha para percorrer todos os distritos da cidade, inclusive com horários para Nova Friburgo pela Serra via o distrito de Lumiar. Até pouco tempo ainda rodava com a logomarca da macaense, que depois foi substituída pela Auto Viação 1001.

O grupo JCA, através das empresas de ônibus Auto Viação 1001 e opção, faz um transporte de passageiros na modalidade fretamento fora das leis regidas pelo órgão do estado, Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (DETRO), no destino Campos x Macaé x Campos, onde as duas empresas circulam dentro das duas cidades para transportar os passageiros cativos em pontos específicos no modelo de fretamento. Isso é contra lei, pois elas não têm autorização para fazer este serviço, cabendo às empresas urbanas este tipo de trabalho.

Auto Viação 1001 tem a concessão no Detro da linha Campos dos Goytacazes x Cabo Frio, mas a empresa, sabendo o quanto é vantajoso - principalmente no verão - o município de Rio das Ostras (que chega a transportar por dia a média 300 passageiros nas duas pontas), cria uma linha para Rio das Ostras aproveitando a linha já existente para Cabo Frio para manter a margem de lucro. Como também acontece com a linha Campos dos Goytacazes e Macaé que, para reduzir o custo com frota e motoristas, a empresa estica o horário até Rio das Ostras no verão, através desta operação esticando a linha otimiza o custo sem utilizar mais uma frota e dois motoristas.

As corporações são os principais atores produtores e organizadores do espaço geográfico, atuando na divisão social, técnica e territorial do trabalho, além da definição e elaboração das normas e legislações setoriais específicas. As grandes corporações que atuam no transporte rodoviário de passageiros atuam diretamente na elaboração das próprias leis e normas destinadas à regulação de sua atuação. As corporações dominam o controle do território e sua reprodução no sentido de garantir a reprodução ampliada de seus capitais.

As corporações que atuam no transporte rodoviário de passageiros interurbanos impõem valores nos seus serviços, que muitas vezes passam despercebido aos olhos dos órgãos fiscalizadores DETRO, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou que muitas das vezes fazem vistas grossa e não fiscalizam como deveriam, a fim de coibir os abusos feitos por estas empresas que detêm os monopólios, passando assim até por cima do direito do consumidor cobrança destas tarifas muita acima do que deveriam ser cobrado de acordo com as normas estabelecidas pelos órgão fiscalizador.

O objetivo deste trabalho é analisar as ações e estratégias espaciais de atuação do Grupo JCA, por meio de sua subsidiária Auto Viação 1001, no transporte rodoviário de passageiros na região Norte Fluminense. A metodologia utilizada se baseou no levantamento bibliográfico sobre temas pertinentes à pesquisa, como corporações, redes, transporte rodoviário de passageiros, entre outros. Também fizemos a compilação de dados secundários em bases de dados oficiais como IBGE, DETRO e ANTT. Visando a obtenção de informações primárias, elaboramos e aplicamos roteiro de entrevistas com supervisor regional da Auto Viação 1001 em Campos dos Goytacazes e Itaperuna. Por fim, procedemos à sistematização e análise dos dados obtidos à luz das referências utilizadas.

Além dessa introdução, o trabalho está organizado em mais quatro partes. No primeiro capítulo, reunimos elementos teóricos e normativos para auxiliar na leitura das corporações com atuação no transporte rodoviário de passageiros (interurbanos e interestadual). No capítulo seguinte, analisamos a trajetória da organização JCA, as mutações e dinâmicas territoriais no Norte Fluminense e as lógicas e estratégias de atuação da 1001 nessa região. Ao final, constam as considerações finais e as referências deste trabalho.

2 CORPORAÇÕES EM REDE E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PESSAGEIROS

Neste capítulo discutiremos questões pertinentes que tratam das principais transformações econômicas, políticas que ocorrem no e a partir do território, tendo como recorte as ações das corporações e instituições voltadas ao transporte interestadual e intermunicipal de passageiros rodoviários. As corporações atuam visando o lucro nos seus movimentos de reprodução, ligando lugares que antes não se conectavam, elas formam redes que monopolizam o mercado impõe poder de persuasão, mantendo assim seus interesses enquanto atuam na integração e no controle do território.

2.1 Corporações e espaço

Santos (1988) chama a atenção que os elementos do espaço são os homens, as firmas e as instituições. Quando o homem atua no território, ele cria o espaço geográfico, interferindo na natureza natural, como é o caso das infra estruturas, mediante a construção de pavimentos para as corporações atuarem com as linhas de ônibus, assim modificando o território, construindo assim os espaços geográficos. As firmas trabalham neste espaço transformando-o com o objetivo de atingir o lucro, os homens agem no espaço geográfico por meio de corporações ou por instituições, ou seja pelo o estado.

Nesse contexto, o espaço geográfico é constituído sob um conjunto de interesses entre o Estado, que visa o bem comum, e as corporações que visam o lucro. O meio ecológico também tem sido ameaçado pelas corporações, que atuam no sentido de pressionar o Estado para tornar legal o desmatamento para serem criadas estradas, prédios e pontos de paradas para as organizações de empresas de ônibus.

É nesse contexto do espaço geográfico que os homens podem ser vistos como consumidores ou como trabalhadores que oferecem às empresas sua força de trabalho. As instituições aparecem também como firmas fazendo parte do espaço, pois agem na criação de normas e leis que favoreçam sua atuação na produção e organização do espaço. O estado também aparece como instituição que atua na cobrança de impostos, se beneficiando com isso, e temos uma situação na qual as próprias firmas competem no mesmo espaço com as instituições.

Os elementos que compõem o espaço criam formas que mudam de acordo com os interesses das corporações e das instituições, pois essas atuam, sempre que possível, em

benefício próprio, seja no sentido de aumentar o retorno do capital, seja no sentido de maior controle dos fluxos. Nesse sentido, "as firmas têm como função essencial a produção de bens, serviços e ideias. As instituições por seu turno produzem normas, ordens e legitimações" (SANTOS, 1988, p. 5).

O grupo JCA mantém sua sede em Niterói e suas garagens e ponto de apoio em lugares estratégicos utilizando as redes e se beneficiando das instituições para criar infraestruturas e condições favoráveis para a reprodução de seus negócios. A corporação regionaliza o seu espaço de atuação por meio de setores, que seriam núcleos urbanos centrais para onde convergem as linhas das cidades pequenas. Desses centros partem os principais fluxos em direção a outros centros importantes e capitais. As viagens que se iniciam em Itaperuna e nas cidades do Norte e Noroeste são destinados ao setor e/ou regional de Campos dos Goytacazes, de onde seguem para a região dos lagos, Macaé ou capital fluminense, daí a localização da garagem em Campos dos Goytacazes. Outras regionais do grupo no estado estão situadas em Macaé e Cabo Frio, que capturam os fluxos na sua hinterlândia para depois encaminhá-los às demais regiões do estado ou ao Rio de Janeiro.

As corporações atuam no espaço por meio de várias firmas que fazem uso das redes em diferentes escalas, aproveitando-se das diferenciações espaciais e da atuação, muitas das vezes, sob a forma de monopólio natural, como é o caso das empresas concessionárias de transporte rodoviário de passageiros. Essa atuação multiescalar e o uso das diferenciações espaciais é bem retratada por Santos (1988, p. 8), ao afirmar que "duas fábricas montadas ao mesmo tempo por uma mesma firma, dotadas das mesmas qualidades técnicas, mas localizadas em lugares diferentes, atribuem aos seus proprietários resultados diferentes".

"Os processos de tomada de decisão numa empresa multinacional e multilocalizada são diferentes daqueles de uma empresa de estabelecimento único, que era, até, então, o objeto de estudo tradicional da geografia e da economia" (SILVA, 2000, p. 20). Os grandes grupos que atuam no transporte rodoviário de passageiros controlam diversas empresas, todas elas com diferentes topologias espaciais, atuando em diversos pontos do território, com garagens, guichês ou pontos de venda de passagens, escritórios administrativos e sedes corporativas, sendo todos eles fundamentais para a reprodução ampliada do capital.

A partir dos anos 1980, as corporações dilatam seus espaços de atuação incorporando regiões ou cidades, no sentido de utilizar fatores como impostos, mercado, insumos, força de trabalho e o meio ambiente. "Na verdade, o meio ambiente é considerado o elemento determinante da estrutura interna da organização empresarial" (SILVA, 2000, p. 22). No caso do grupo JCA, sua expansão se deu já nos anos 1960, por meio de concentração de capital, com

maior crescimento via ampliação da frota e áreas de atuação, e também a partir da centralização de capital mediante a compra de empresas, alargando os espaços e mercados de atuação da companhia para além do Estado do Rio de Janeiro.

Numa escala maior, as corporações atuam no sentido de influenciar o poder central (Estado em diferentes níveis), que tem a prerrogativa de normatizar as ações dessas capitais. As diferentes instituições estatais se encarregam de liberar as licenças para que as corporações com atuação no transporte rodoviário de passageiros possam atuar em diferentes recortes do espaço geográfico. Ao mesmo tempo, as organizações empresariais se apropriam do território e impõe suas regras com apoio das instituições estatais. As instituições, as firmas e as infraestruturas estão sempre interligadas entre si formando um sistema de objetos e sistema de ações, onde um depende do outro e interage no sentido de propiciar a reprodução do capital.

Quando a organização empresarial estabelece um valor a ser alcançado, isso se estabelece para todas as firmas que compõem a organização, criando assim uma espécie de competição entre elas muitas vezes no mesmo espaço ou ainda em território e lugares diferentes aos que estão acostumados a explorar, tudo isso para alcançar a margem de lucro. Nenhuma empresa entra em uma localidade se ela não tiver infraestrutura adequada ou condições gerais de produção mínimas para sua atuação. No transporte rodoviário de passageiros, as empresas tendem a privilegiar aqueles espaços dotados de infraestrutura e de demanda pelo transporte rodoviário interestadual, onde podem atuar de forma monopolista e com elevados retornos.

O espaço se organiza através de um tênue equilíbrio em qualquer período do tempo, seja pela economia ou tamanho da empresa, mas falando em escalas, local, regional o espaço se torna amplamente diferenciado, pois nem tudo que chega nas localidades mais dinâmicas, consegue se disseminar com a mesma intensidade e velocidade no interior. "A noção de espaço é assim inseparável da ideia de sistema de tempo. A cada momento da história local, regional, nacional ou mundial, a ação das diversas variáveis depende das condições do correspondente sistema temporal" (SANTOS, 1988, p. 17).

O espaço se renova através dos objetos e de ações, por isso se torna diferente nas diferentes escalas de tempo. O novo se transforma, pois nada é tão permanente que não possa ser alterado, estas técnicas no sistema produtivo são atingidas pelas corporações em diversas escalas. Os interesses dos capitais variam através dos lugares, onde as corporações organizam redes nos principais centros urbanos, elegendo os nós principais como sede de comando e outros centros menores são atravessados e dotados de fixos e fluxos, sendo as estradas pavimentadas e os pontos de apoio, no caso das empresas de transporte rodoviário de passageiros, fundamentais nas articulações de diferentes centros de uma rede urbana. Dessa maneira, as

corporações que atuam no transporte rodoviário de passageiros condicionam e são condicionadas pela rede urbana.

No norte fluminense, o grupo JCA se utiliza da rede urbana ao delinear suas linhas e rotas de cobertura utilizando as garagens como ponto de apoio e também a administração das linhas que passam pela sua região. As linhas que com saídas de Campos dos Goytacazes para o Rio de Janeiro, Macaé, Cabo Frio, São Paulo ou Minas Gerais (Governador Valadares) pertencem ao setor de Campos (quer dizer, a Garagem de Campos). Da mesma maneira, as linhas com saída de Macaé para o Rio de Janeiro, São Paulo ou outras regiões pertencem à garagem de Macaé. Os municípios do entorno que não têm garagem, mas são atendidos pelas linhas, obrigatoriamente são tributários daqueles núcleos urbanos escolhidos como centrais e com presenças de garagens. É o caso por exemplo de São João da Barra que tem uma linha saindo do município com direção ao Rio de Janeiro via Campos dos Goytacazes, porém a linha pertence a garagem de Campos.

As corporações impõem, através do poder, a forma da divisão territorial do trabalho, procurando estados ou cidades com infraestrutura e oferta de trabalho para se instalar ou mercados de atuação com demanda. Estas corporações procuram estes locais para instalarem suas unidades, estabelecendo “uma hierarquia entre cidades e regiões na economia internacional estabelecida pela corporação, que é, na verdade, paralela à uma divisão do trabalho” (SILVA, 2000, p. 24). Ao criar uma rede de unidades produtivas, as corporações integram territorialmente os resultados da divisão territorial do trabalho do capitalismo em vários lugares e regiões e aumentam a interdependência entre os lugares.

2.2 Território, rede e atuação das corporações

Território constitui relação de poder, é delimitação de fronteiras onde o espaço é delimitado e apropriado por uma organização ou instituição através do estado com questões políticas e econômicas. "No campo econômico, por exemplo, as corporações se articulam em redes cada vez mais integradas para exercer o controle sobre territórios" (BRAGA, 2010, p. 27).

As organizações podem se apropriar do território através das concessões que o próprio estado fornece para exploração de linhas de ônibus para o transporte rodoviário de passageiros, interestaduais e intermunicipais, onde se apropriam do território causando o monopólio no qual outra empresa não entra diretamente.

A rede e a articulação entre os meios de transportes, as telecomunicações usando as estradas através dos fluxos que são as pessoas e fixos podendo ser rodoviárias e ponto de apoio, controlando assim o homem." A partir do momento em que houve uma revolução intensa e rápida nos meios de transportes e comunicação, aumento de intercâmbio entre locais, difusão e uma maior integração entre o setor financeiro global" (BRAGA, 2010, p. 28).

As corporações procuram se instalar nas "cidades dotadas de elevado grau de centralidade" (CORRÊA, 1991, p. 112). As redes urbanas são importantes nas estratégias das corporações, no caso dos transportes de passageiros rodoviários o grupo JCA se estabelece, com suas empresas, nas cidades onde os fluxos de pessoas são maiores, sendo que muitas delas são oriundas de outras localidades onde não são assistidas pelo transporte interestadual e intermunicipal. Esse afluxo para centros importantes na rede urbana é constante e sempre coincide com os horários e frequência de passageiros, assim as corporações conseguem manter o monopólio e o lucro cada vez maior.

A gestão de transporte é um método de administração, podendo ainda ser um departamento de uma organização privada ou pública, que objetiva controlar, através de métodos funcionais, técnicas e tecnologias as atividades que envolvem os veículos de uma frota e as interações desses com as pessoas. "Assim, as atividades que integram o que consideramos serviços envolvem, além do comércio, organismos de relação pública ou privada que atuam no controle das atividades" (PIRES, 2012, p. 167).

O conglomerado JCA começou com a família de Joelson na cidade de Niterói-RJ com apenas uma empresa que é a Auto Viação 1001 e hoje se tornou um grupo com várias empresas, mas que mantém o controle até hoje da mesma família sobre o grupo. O grupo é formado por uma "organização de redes de empresas com uma gerência centralizada na holding, organização por áreas de negócios, integração vertical e horizontal e múltiplas unidades" (BRAGA, 2010, p. 32).

"Na fase atual do capitalismo as grandes corporações multifuncionais e multilocalizadas desempenham papel fundamental na organização espacial, exercendo determinado controle sobre amplo e diferenciado território" (CORRÊA, 1987, p. 41). Na verdade, as organizações se apropriam do território de acordo com seus interesses, tanto nos pontos estratégicos de sua instalação, quanto na distribuição e venda de seus produtos e serviços, aproveitando das vantagens e apoios institucionais.

A localização das corporações na gestão do território é muito importante para o desempenho das atividades econômicas, sua base central onde se localiza a diretoria para as grandes decisões muitas vezes nem fica na cidade escolhida para explorar o negócio, situando-

se nas grandes cidades ou até em outros países, mais a filial tem que ser instalada onde tem grandes aglomerações de pessoas, onde seu mercado alvo está em lugares e áreas que apresentam um papel diferenciado qualitativo e quantitativamente na organização espacial da empresa, sem contar o poder público incentivando nas taxas mais baixas para instalação. “Esta desigualdade espacial contém uma racionalidade que, se não é absoluta, serve aos propósitos da acumulação capitalista” (CORRÊA, 1991, p. 53).

Para manter o monopólio, as empresas de ônibus intermunicipais e interestaduais constroem garagens e pontos de apoio, muitos deles com a ajuda das instituições estatais, nas cidades e lugares contemplados por suas concessões. Os grupos com atuação no transporte rodoviário de passageiros são "corporações multifacetadas e com múltiplas localizações que na fase atual do capitalismo, desempenham o mais importante papel na organização do espaço, atuando em amplos e diferenciados território e por ela controlados, deste modo garantido eficientemente a acumulação capitalista e a reprodução de suas condições de produção" (CORRÊA, 1992, p. 24).

Nenhuma empresa de transporte rodoviário de passageiros (intermunicipal e interestadual) entra no território de atuação de outra, embora haja sobreposições de suas malhas de atuação. Elas mantêm uma espécie de acordo para manter o monopólio, mas em espaços diferentes, em que as partes podem atuar sem a concorrência direta, podendo cada uma adotar estratégias de atuação específicas, com horários e valores diferentes de acordo com a modalidade de transporte (executivo, convencional, leito) ofertada. Ocorre, ainda, a criação de outras empresas com outras denominações, porém sob controle de uma grande corporação, no sentido de entrar em outros espaços estratégicos, a fim de lograr a concessão de linhas específicas.

A atuação em rede e com múltiplas localizações só é possível com a centralização do poder de mando/comando da corporação, ou seja, a escolha de um local estratégico de gestão do território de atuação da corporação, onde ela toma as principais decisões estratégicas quanto à sua reprodução envolvendo investimentos, fusões, inovação, entre outros. A sede do JCA se situa na cidade de Niterói, de onde são tomadas as principais decisões quanto aos investimentos, à participação nas concessões rodoviárias, entre outros. "[...] é necessário ressaltar enfaticamente que, em essência, um centro de gestão do território é um centro de acumulação capitalista" (CORRÊA, 1992, p. 26).

2.3 Transporte de passageiros rodoviários

O transporte rodoviário por ônibus é, atualmente, o principal meio de transporte coletivo de pessoas no Brasil, sendo transportados mais de 90 milhões no ano de 2019, antes da pandemia, não sendo possível mensurar anos posteriores por conta da queda da demanda ocasionada pelo isolamento social e diminuição da atividade econômica. Schiller (2018, p. 28) salienta que “essa modalidade representa aproximadamente metade dos mercados em todo o país, se consideradas todas as modalidades de transporte rodoviário interestadual e internacional de ônibus, segundo estatísticas fornecidas pela ANTT”, o que denota a importância do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no país.

[...] a despeito das inúmeras limitações de distância e de tempo tomados em média para o deslocamento entre municípios situados em diferentes Estados da Federação, em razão da vasta extensão territorial do Brasil, o transporte rodoviário interestadual ainda possui grande relevância para a população. Existem nada menos do que 3.672 mercados relevantes (rotas ponto a ponto) em todo o país, segundo os dados atualizados em 2018 pela Confederação Nacional dos Transportes (SCHILLER, 2018, p. 29).

Cabe à ANTT a outorga e a fiscalização das permissões e autorizações para a operação de empresas no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. As empresas operam no serviço rodoviário de passageiros desde a primeira metade do século vinte – a primeira empresa estabelecida no setor é a Auto Viação Catarinense, de Blumenau/SC, em 1928. A lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a ANTT, estabelece a importância das ações de regulação e fiscalização do setor no sentido de permitir a melhoria dos serviços e a redução dos custos aos usuários do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, abrangendo os transportes regular e fretado.

Estas grandes corporações, para se manterem no mercado, mantem estreita relação com o órgão fiscalizador que é o poder concedente, procurando atender minimamente os pré-requisitos, muitas atuam no mercado por bastante tempo sem nenhuma intervenção. Quando eles se sentem ameaçados por fatores externos, não tendo o poder de autuação, notificam o órgão para que tome as providências cabíveis, especialmente no caso dos transportes irregulares. Para não perderem a concessão das linhas, as corporações atuam no sentido de atender o órgão concedente e diversas isenções (policia, bombeiro, pessoal da área de saúde, idosos etc.), mesmo que algumas linhas operem com margens menores de rentabilidade. Não

por outra razão se acham no direito de exigir que o órgão atenda seus pedidos porque contribuem com as diretrizes e normativas.

Atualmente, a exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros encontra-se sob a égide da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e demais normas aprovadas em Resolução, pela Diretoria Colegiada da ANTT. A lei nº 12.996/2014 alterou a lei nº 10.233, introduzindo autorização como novo instrumento de outorga para a prestação dos serviços regular de transporte interestadual e internacional de passageiros.

As novas regras de concessão do transporte regular interestadual impõem à empresa concessionária a obtenção de uma autorização geral, seguida de uma licença para operar em cada mercado. A autorização, no entanto, só é emitida se cumpridas algumas exigências, tais como: capital social mínimo proporcional à quantidade ônibus; comprovação de qualificação técnico-operacional de transportadoras e responsáveis pela gestão emitidos por órgãos públicos. Dependendo da qualificação de passageiro por km transportado, a empresa pode obter seu nível de classificação e autorização para operar. Schiller (2018) destaca que essa exigência limitou a entrada de empresas e a concorrência no mercado, posto que exigiu experiência prévia no transporte coletivo de passageiros.

Paradoxalmente é a própria empresa permissionária que, após autorização, requer licença operacional para atuar em determinados mercados, impondo seus itinerários, seções, frequência de linha, esquema operacional, quadro de horários, frota a ser utilizada e objetos fixos de apoio (terminais, guichês etc.). Quer dizer, a ANTT não atua na definição dos terminais, garagens, pontos de apoio e paradas, cabendo a sua definição pelas próprias empresas operadoras. A definição das rotas e mercados é feita por sorteio, sendo disponibilizado, em grande parte dos mercados, apenas uma vaga, criando uma situação típica de monopólio natural em que apenas uma empresa detém o direito de operar determinada linha.

Schiller (2018) afirma que esses novos critérios de seleção das empresas e de definição de seus mercados de atuação implicou na diminuição no número de empresas autorizadas a prestar o serviço regular, ao mesmo tempo em que houve também queda no número de veículos para o transporte de passageiros. Estar-se diante de um nítido processo de concentração econômica e também espacial, com atuação de um menor número de empresas e redução de seus custos fixos.

Para não perder a concessão das linhas, principalmente as interestaduais, que geralmente são de longa distância, as corporações tendem a operar mesmo com prejuízo ou com

rentabilidade menor que as linhas mais rentáveis, devido o alto custo do combustível ou das manutenções periódicas. Esse discurso precisa ser relativizado, posto que atuam de forma monopólica no território, não tendo concorrência nas linhas em que operam e com preços dos bilhetes de passagens pré-definidos pelo órgão concedente, portanto não definido pelas lógicas de concorrência. Isso significa que as linhas com alto retorno operacional podem e devem custear aquelas menos rentáveis. Contudo, muitas corporações preferem manter a linha atendendo apenas horários durante a semana, deixando assim o lado mais fraco (os passageiros) à mercê dessa estratégia de otimização e busca pelo retorno a todo custo.

Considerando a malha rodoviária de 1,7 milhões de quilômetros de estradas de rodagem, das quais 213 mil asfaltados (rodovias federais e estaduais), é fundamental a existência de um sistema de transporte rodoviário de passageiros. Os dados da ANTT indicam, nos dias atuais, que são 8.508 ônibus habilitados para a prestação dos serviços regulares, ao passo que para os fretamentos são 20.861 veículos. O transporte rodoviário de passageiros interestadual se inscreve na divisão territorial do trabalho, constituindo-se em uma atividade importante para os deslocamentos de pessoas e mercadorias pelo território nacional e formação de um conjunto de interações espaciais.

No Brasil, o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros (responsável por conectar dois ou mais lugares em diferentes unidades da federação) possui função central para os deslocamentos de pessoas pelo território nacional, pois estrutura importante conjunto de fluxos distribuídos por todos os estados brasileiros. Esta atividade econômica é parte da divisão territorial do trabalho, integra regiões variadas dentro de uma rede urbana nacional, perpassa por caminhos distintos na rede rodoviária e interliga centralidades diversas formando um conjunto particular de interações espaciais (SANTOS, 2018, p. 136).

Nesse contexto, conforme aponta o autor supracitado, a atividade de transporte rodoviário de passageiros expressa a divisão territorial do trabalho, na medida em que possibilita a conexão de diferentes áreas do país e revela, ao mesmo tempo, o funcionamento e a configuração da economia no território. Os deslocamentos gerados por esse sistema de transportes exibem uma variação no que se refere à distância, à intensidade, à frequência, à demanda, ao tempo e aos pontos abarcados.

A atividade de transporte rodoviário interestadual reflete a própria circulação no território e substantiva um vasto conjunto de interações espaciais, envolvendo não apenas pessoas, senão também mercadorias pelo espaço geográfico. Essa circulação varia sob

diferentes velocidades e meios, porque reflete as próprias condições das infraestruturas e fixos (rodoviárias, rodovias, veículos) destinados aos movimentos

Sendo assim, o transporte rodoviário de passageiros contém e é contido por diversas interações espaciais, pois possui características normativas (leis; resoluções) e operacionais (frequência; cidades atendidas) próprias, além de ser uma atividade que envolve um conjunto de fixos e fluxos (rodoviárias; linhas; veículos) que configura uma dinâmica particular ao serviço prestado (SANTOS, 2018, p. 136).

A citação supracitada remete a pensar o sistema de transporte a partir do sistema de normas que regulam o seu funcionamento, ensejando um conjunto de fluxos, e também pela formação de um sistema de fluxos que possibilitam sua operacionalização, por meio de rodovias, terminais rodoviários e pontos de apoio, todos eles objetos fixos no espaço, e por meio de objetos móveis, como é o caso dos veículos que circulam pelas vias. Conforme salienta Santos (2018, p. 139), esses elementos apresentam desigual distribuição das estruturas, pois “enquanto as rodovias nos centros mais dinâmicos da economia brasileira são em grande parte duplicadas e pedagiadas, as áreas mais afastadas da região Concentrada possuem porcentagens relativamente menores de rodovias pavimentadas”. Trata-se, como bem lembra o autor, de uma reprodução *pari passu* da divisão do territorial do trabalho e do desenvolvimento desigual das forças produtivas sob o território brasileiro.

Segundo Santos e Silveira (2012, p. 179), “quando a presença do poder público no sistema de transportes é insuficiente, os fixos e fluxos passam a pertencer ao domínio mercantil tanto na sua quantidade quanto na sua frequência”. Isso significa dizer que, frente à maior prevalência do mercado na definição do marco regulatório e na própria conformação das agências de fiscalização, os interesses de acumulação do capital se impõem sobre os interesses sociais, o que justifica o interesse e a maior atuação das corporações na oferta de transporte rodoviário na região mais dinâmica do país (tabela 1).

Tabela 1 - Principais linhas sob concessão do grupo JCA no Norte Fluminense

Linhas Intermunicipais do DETRO					Número de linhas
Empresa	Linha	Percurso	Serviço	Rodoviário	
auto Viação 1001	S\N	Búzios x Campos	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Arraial x Bom Jesus Itabapoana	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Arraial do Cabo x Campos	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Barra Itabapoana x Rio de Janeiro	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Bom J. do Itabapoana x Macaé via Campos	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Bom J. do Itabapoana x Niterói via Campos	S\ar	Sim	1

auto Viação 1001	S\N	Bom J. do Itabapoana x Rio de Janeiro via Campos	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Cabo Frio x Campos	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Campos x Macaé	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Campos x Macaé -FRETAMENTO	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Campos x Niterói	c\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Campos x Nova Friburgo	S\ar	Sim	1
auto Viação 1001	S\N	Campos x Nova Iguaçu	S\ar	Sim	2
auto Viação 1001	S\N	Campos x Rio de Janeiro Via BR101	S\ar	Sim	6
auto Viação 1001	S\N	Farol de São Tome x Rio de Janeiro via Campos	S\ar	Sim	2

Fonte: www.detro.rj.gov.br/regulares-tarifas-itinerario/

As linhas concedidas mostram que a Auto Viação 1001 tem uma atuação que atende o principal mercado, que é a linha Campos dos Goytacazes-Rio de Janeiro, pela qual todos os usuários de municípios vizinhos obrigatoriamente têm que acessar para ir até o a capital fluminense. A organização também atua fortemente na região dos lagos (Arraial do Cabo e Cabo Frio) e nas áreas de exploração de petróleo (Macaé), onde há intenso fluxo de pessoas que embarcam nas plataformas de exploração *offshore*.

3 ATUAÇÃO MULTITERRITORIAL DO GRUPO JCA: LÓGICAS E ESTRATÉGIAS DE ATUAÇÃO NO NORTE FLUMINENSE

Como comentado anteriormente, a pesquisa se faz através do recorte analítico do monopólio no Sistema de Transporte intermunicipal de passageiros na Região Norte Fluminense, entendendo os vários fenômenos geográficos no sistema de transporte e a organização concentrada nas grandes metrópoles e nos municípios mais populosos e com maiores tendências de crescimento no mercado de passageiros, sempre com a influência das instituições estatais através das concessões do mercado para as linhas mais vantajosas. Neste capítulo, procuramos entender a trajetória de expansão do grupo JCA e a atuação das instituições estatais.

3.1 Trajetórias do Grupo JCA: das origens à consolidação

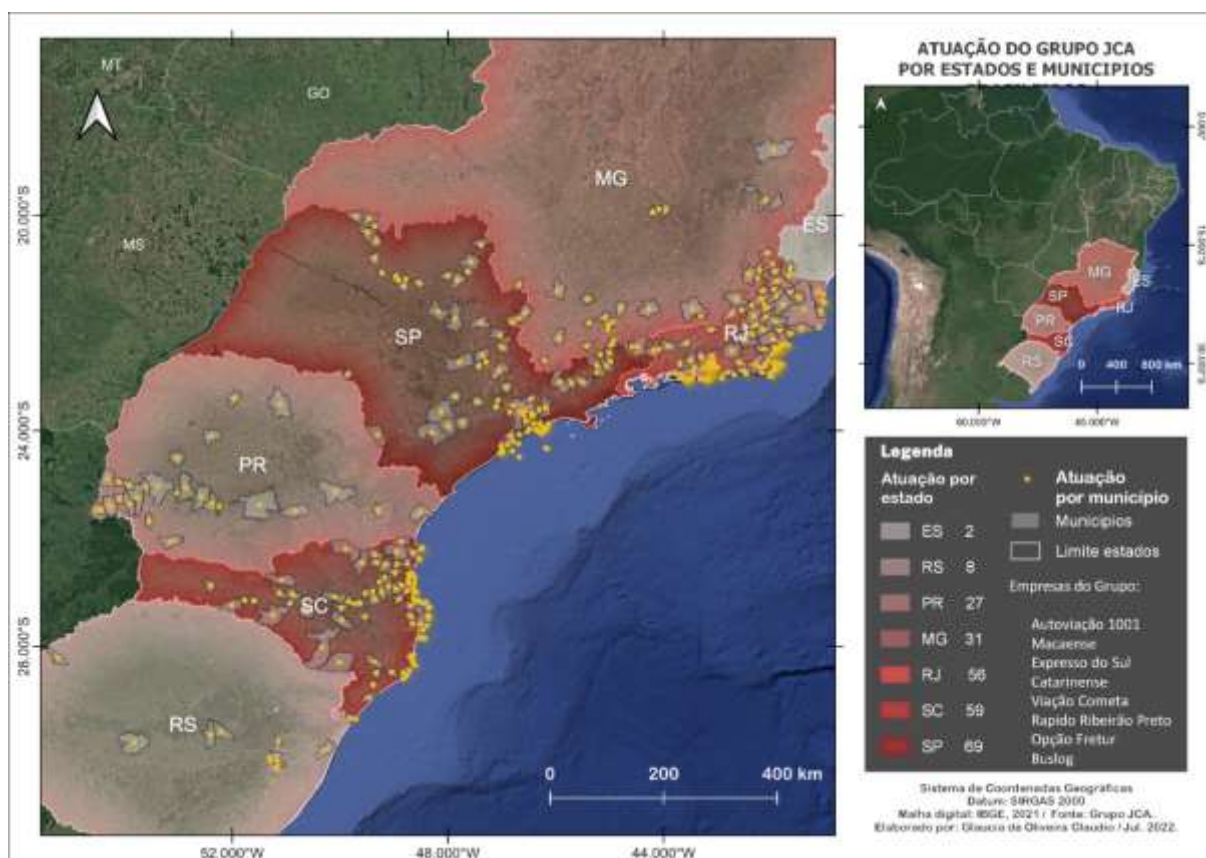
O conglomerado de empresas que resultou na holding do grupo JCA, formado por várias empresas de transporte rodoviário de passageiros, cargas e turismo, é resultado não apenas da expansão do grupo, como também da incorporação de empresas com malhas relevantes e atuação em redes urbanas com enorme potencial de mercado. A primeira empresa do grupo foi fundada em 1948 sem concorrência como o próprio fundador fala e parece que de alguma forma desde então continua sem concorrência, prova disso é que a empresa auto viação 1001, regida pelos meios fiscalizatórios do DETRO, tem mantido sob seu domínio as linhas com maior valor de mercado que é Campos dos Goytacazes para o Rio de Janeiro e vice versa sem que nenhuma outra empresa possa atuar ou mesmo reivindicar atuação nos processos licitatórios.

Corrêa (1991, p. 100) já falava sobre "as etapas do processo evolutivo da espacialidade das corporações, as quais se vinculam à dinâmica interna de cada uma no bojo da evolução geral do capitalismo". Essa afirmação nos ajuda a estabelecer os nexos da dinâmica de expansão ou crise de uma empresa com o contexto mais geral da formação socioespacial que, no caso brasileiro, requer a compreensão de suas dimensões continentais, a integração territorial via rodovias, a constituição de políticas e marcos regulatórios destinados ao fluxo de pessoas por empresas rodoviárias etc.

Nesse contexto, emerge o grupo JCA como um conglomerado de empresas, tendo crescido à medida que comprava linhas de outras empresas ou empresas com grande capilaridade no território para aumentar seu capital e seus espaços de atuação para a reprodução

ampliada. Assim, o JCA entrou nos estados de Minas Gerais, São Paulo e chegou na região Sul do país com a compra da Catarinense, abrangendo seis estados diferentes, por meio de centenas de rotas diferentes, grande parte delas abrangendo centros urbanos importantes do Sul e Sudeste do país (figura 2).

Figura 2 - Atuação do Grupo JCA no território brasileiro



Por meio da Viação Cometa, o grupo JCA opera mais de 60 linhas concessionadas, muitas delas partindo da capital paulista, São Paulo, para cidades do litoral sul, região de Sorocaba e Campinas. “Os trechos entre São Paulo-Curitiba, São Paulo-Belo Horizonte e Rio de Janeiro-Belo Horizonte são operados pela empresa [cometa]” (SANTOS, 2018, p. 154). Além disso, por meio de outra empresa, a Expresso do Sul, o grupo JCA detém a concessão de outras 8 linhas destinadas à conexão das “capitais catarinense, fluminense, paranaense e paulista, o que reforça a predominância do grupo nas ligações entre capitais do Sudeste e do Sul do Brasil, elucidando a forte presença em áreas cuja divisão territorial do trabalho é mais intensa” (SANTOS, 2018, p. 154).

Atualmente, o grupo detém nada mais nada menos uma série de empresas de ônibus no país - Viação cometa, Catarinense, Expresso do Sul, Rápido Ribeirão e Macaense -, todas elas

voltadas ao transporte rodoviário de passageiros interurbanos (estadual e interestadual), atendendo os principais centros urbanos das regiões Sul e Sudeste. Também controla a SIT, empresa urbana na Cidade de Macaé no estado do Rio de Janeiro. No segmento de turismo e fretamento, é proprietária da Opção, e a Buslog é voltada às encomendas, aproveitando-se dos próprios ônibus, ou seja, sem custo nenhum. Com a criação da empresa Wemobi, o grupo tem procurado restringir a expansão da Buser dentro de seus espaços de atuação (tabela 2).

Tabela 2 - Cronologia da expansão territorial do grupo JCA

Ano	Empresa	Mercados de atuação
1948	Auto Viação 1001	RJ\SP
1995	Viação Catarinense	SC, RS, PR, SP, RJ, MG
1995	Rápido Ribeirão Preto	SP
2000	Expresso do Sul	RS, SC, PR, SP, RJ
2002	Viação Cometa	SP, MG, PR, RJ
2003	Viação Rápido Macaense	RJ
2006	Sit Macae	Urbano Macaé
2011	Opção fretamento e Turismo	RJ, SP, MG, SC, RS, PR
2016	Expresso Kaiowa	RJ, SP, PR
2017	Buslog Encomendas	RJ, SP, MG, SC, PR, RS
2020	Wemobi	RJ, SP, MG, PR, SC, RS

Fonte: Grupo JCA, 2022.

Operando praticamente sozinho nos principais mercados do Sul e Sudeste em algumas rotas com linhas importantes, o grupo JCA forma um verdadeiro monopólio, o qual "ganha magnitude tal que implica uma reestruturação que culmina na centralização administrativa e em uma nova estrutura hierárquica" (CORRÊA, 1991, p. 117). No Norte Fluminense, atua por meio da subsidiária Auto Viação 1001, detendo o monopólio das linhas para a capital fluminense e cidades da região dos lagos. O monopólio das linhas nesse mercado não é por acaso, ao contrário, tem a ver com as transformações dessa região nas últimas décadas, particularmente com as novas dinâmicas ocasionadas pela exploração de petróleo, que ocasionaram um afluxo muito grande de pessoas entre as cidades.

3.2 Caracterização socioeconômica do Norte Fluminense

Na primeira metade do século XVII, as dinâmicas econômicas na Região Norte Fluminense estavam estreitamente relacionadas à agropecuária, com a instalação de currais visando fornecer aos senhores dos engenhos gado bovino para transporte e moagem de cana. No século seguinte, a cultura da cana-de-açúcar tornou-se prevalente na região, constituindo-se

na principal atividade definidora da organização espacial regional. A introdução de novas técnicas de produção no século XIX ocasionou mutação nas estruturas produtivas com a substituição dos engenhos primitivos por engenhos centrais e usinas (PARANHOS, 2008), fortalecendo as bases de uma produção ancorada no monopólio da terra e da agroindústria açucareira.

Batista e Santos (2018) salienta que a produção de cana de açúcar sob novos moldes trouxe novas dinâmicas para o cenário regional, ampliando a circulação de capitais e ensejando o maior crescimento populacional. Nesse contexto, Campos dos Goytacazes ascende à condição de cidade em 1835, Macaé em 1846, São João da Barra em 1850 e São Fidélis em 1870. Esse processo modernizador por que passou a produção e beneficiamento da cana de açúcar tornou a região, especialmente Campos dos Goytacazes, na primeira metade do século XX, uma das principais produtoras de cana do país, além da principal base produtora considerando o número de estabelecimentos em funcionamento.

A crise da lavoura de cana iniciada durante a década de 1960, interrompida momentaneamente pelo Proálcool, mas logo agudizada durante o final dos anos 1980, ocasionou estagnação, desemprego e aumento da pobreza, agravando o tradicional quadro de concentração de renda na região (CRUZ, 2007). Como consequência dessa crise há um forte êxodo rural da população no período de 1980-1991, já que a cultura da cana de açúcar fixava a população na zona rural.

As condições para superação desse quadro de crise econômica, estagnação, desemprego, entre outros, foi propiciada pelo aumento substancial das rendas petrolíferas municipais (CRUZ, 2007). Silva (2005, p. 4) afirma que:

Esse momento pode ser caracterizado como de transição de ciclos econômicos, pois revela a estagnação/decadência da indústria sucro-alcooleira e o aparecimento de uma nova atividade econômica, capaz de proporcionar desenvolvimento para uma Região até então sem perspectivas econômicas consolidadas para médio e longo prazo.

O descobrimento de reservas de petróleo na bacia de Campos, confrontante com os municípios litorâneos do Norte Fluminense, aliado à escolha de Macaé como base logística e operacional da Petrobrás, provoca alteração na organização do espaço regional. Essa mutação é amplificada com a instituição dos *royalties* pela exploração do petróleo, contribuindo para o aumento das receitas municipais. As principais cidades da região conhecem um maior fluxo populacional (tabela 3), além de um incremento das atividades de comércio e serviços.

Tabela 3 - Evolução da população no Norte Fluminense, por município, entre 1970 e 2010

Municípios	Ano				
	1970	1980	1991	2000	2010
Carapebus	...	...	...	8666	13359
Campos dos Goytacazes	318.806	348.542	389.109	407.168	463.731
Cardoso Moreira	...	...	...	12.595	12.600
Conceição de Macabu	11.560	13.624	16.963	18.782	21.211
Macaé	65.318	75.863	100.895	132.461	206.728
Quissamã	...	...	10.467	13.674	20.242
São Francisco de Itabapoana	...	...	...	41.475	41.354
São Fidélis	35.143	34.973	34.581	36.789	37.543
São João da Barra	55.619	54.588	59.561	27.682	32.747
Total	...	...	611.576	699.292	849.515

Fonte: Censo Demográfico – IBGE, 2022.

No bojo dessas mutações como pano de fundo, ocorre uma fragmentação político-territorial, surgindo os municípios de São Francisco de Itabapoana, Carapebus e Cardoso Moreira nos anos 1990. Na década anterior já havia sido criado o município de Quissamã, desmembrado de Macaé. Macaé e Campos dos Goytacazes apresentam maior concentração populacional, sendo o primeiro aquele que exibe maior avanço na região. Cruz (2007) destaca que Campos dos Goytacazes e Macaé se sobressaem como principais polos da região, ao mesmo tempo em que polarizam os demais municípios:

Os municípios da periferia dos municípios ricos do Norte Fluminense são duplamente penalizados: i) pela decadência das atividades econômicas históricas, ligadas às culturas da cana e do café, sem que tenha ocorrido sua substituição por qualquer outra atividade econômica capaz de atender à demanda por emprego, e ii) pela capacidade de polarização dos municípios ricos, que torna desinteressante os investimentos fora deles (CRUZ, 2007, p. 45).

As localidades pequenas orbitam em torno desses dois principais polos regionais, que exercem papel considerável na atração de fluxo de pessoas que se deslocam para acessar comércio e serviços, além do movimento pendular para estudo e trabalho. Por essa razão, a atuação da Auto Viação 1001 nas cidades de Campos dos Goytacazes e Macaé é estratégica, por serem não apenas os principais núcleos urbanos, como também os principais centros econômicos (tabela 4), com grande potencial de circulação propiciado pela renda e pelos afluxos ocasionados pela exploração de petróleo.

Tabela 4 - Evolução do PIB no Norte Fluminense, por município, entre 2010 e 2018 (R\$ mil)

Municípios	2010	2012	2014	2016	2018
Campos dos Goytacazes	59.511.823,62	81.247.654,04	70.244.705,74	17.783.924,61	32.313.154,23
Carapebus	929.230,69	1.224.774,88	1.103.833,71	311.932,13	521.855,66
Cardoso Moreira	178.691,14	297.604,14	329.221,96	340.724,03	279.301,15
Conceição de Macabu	276.190,21	314.171,03	329.562,03	341.982,40	355.130,00
Macaé	20.942.728,85	23.427.985,88	25.938.884,59	18.089.497,07	15.405.621,63
Quissamã	5.832.239,07	7.462.552,75	5.539.743,46	1.024.470,63	2.471.429,76
São Fidelis	603.212,97	R\$ 833.806,94	R\$ 819.581,41	R\$ 751.524,01	695.181,10
São Francisco de Itabapoana	732.727,37	1.398.154,01	1.214.191,65	985.005,29	1.023.340,00
São João da Barra	9.383.784,84	9.576.681,50	10.710.687,61	4.004.914,26	7.203.741,97
Total	98.390.628,74	117.628.573,88	125.783.385,18	119.676.580,21	116.230.412,16

Fonte: Contas Nacionais – IBGE, 2022.

Além de Campos dos Goytacazes e Macaé, São João da Barra também se destaca no cenário regional, sobretudo com o início das obras do Porto do Açu, que foi inaugurado em 2014. Por se tratar de um complexo porto-indústria, as provisões iniciais eram de atrair diversas indústrias (estaleiros, fábricas de cimento, siderúrgicas etc.), mas o que vem realmente ocorrendo é a instalação de empresas de apoio *offshore*. As demais localidades da região dependem do setor público (Carapebus, Quissamã, Cardoso Moreira, Conceição de Macabu), cujas receitas são pouco diversificadas e fortemente vinculadas às transferências constitucionais dos governos federal e estadual. São Francisco de Itabapoana se destaca com uma estrutura produtiva mais diversificada, tendo, inclusive, percentual relevante da agricultura na sua dinâmica econômica.

O interesse da Auto Viação 1001 pela região se insere nesses contextos de mutações nas dinâmicas econômicas apresentadas pela região. A primeira empresa a operar o trecho Campos dos Goytacazes-Niterói foi a viação Santo Antônio, linha que depois foi incorporada pela empresa Util. Mais tarde, tarde a linha é transferida para viação 1001, empresa que passa a explorar o trecho, visando se aproveitar das mudanças na economia da região, especialmente o crescimento da atividade econômica e incremento populacional. Com a dinâmica econômica local e regional em transição de cana de açúcar a exploração de petróleo, a companhia ampliou o número de linhas e destinos visando aproveitar os afluxos de pessoas para a capital fluminense e para a região dos lagos, além daqueles voltados à exploração de petróleo *offshore*.

3.3 Estratégias de atuação da Auto Viação 1001 no Norte Fluminense

A Auto Viação 1001 tem alterado, com frequência, a modalidade do carro aprovado para os trechos, atuando no sentido diferente do que é exigido pelo órgão DETRO nas linhas

intermunicipais, segundo o qual em certos horários do dia as empresas permissionárias devem rodar com carros de carroceria convencional e com a tarifa menor do que os carros com ar condicionado. A fim de manter a maior tarifa, a empresa burla essa diretriz e só mantém um horário por semana na modalidade convencional, prática que lhe proporciona maiores retornos financeiros.

Outra prática recorrente é que, nos dias festivos de grandes feriados, em função do monopólio natural que impede o passageiro trafegue em outra companhia, tornando-o cativo de uma única operadora, a companhia tem aumentado o valor dos bilhetes e burlado o órgão fiscalizador visando auferir maiores lucros.

São milhões de pessoas que circulam por todo o país quer seja a trabalho ou lazer nas estradas brasileiras, um território almejado por inúmeras empresas de ônibus interestadual, onde o estado entra com a infraestrutura de pavimentação e recursos de parada para lanche almoço tanto dos motoristas como dos passageiros.

Centenas de empresas são responsáveis por esse transporte que, para realizá-lo, distribui por diversas cidades seus pontos de venda de passagem, assim como, toda a estrutura necessária para a viagem, como: garagens, oficinas, restaurantes e apoio aos motoristas (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2017, p. 230).

As empresas de ônibus procuram colocar suas garagens como ponto de apoio o mais perto possível das rodoviárias, como acontece em Campos dos Goytacazes, onde a garagem da Auto Viação 1001 fica a poucos metros das duas maiores rodoviárias, shopping estrada e rodoviária Roberto Silveira. Esta localização não é por acaso, na medida em que visa manter um serviço de qualidade para não haver reclamações dos clientes com qualquer eventualidade com seus carros ou motoristas no momento do embarque ou os horários de passagens por Campos a facilidade do socorro e rápido e os passageiros não fazem reclamação junto ao órgão fiscalizador (DETRO).

Além das garagens, é fundamental uma capilaridade pelo território no sentido de estar próximo dos usuários, independentemente se o local é ponto de partida das linhas de ônibus. As agências ou pontos de venda são importantes para as empresas de transporte rodoviário de passageiros, sendo situadas nas áreas centrais das cidades de atuação das companhias, nas rodoviárias, mas também em cidades mais afastadas visando capturar potencial fluxo (tabela 5).

Tabela 5 - Pontos de vendas de passagens do Grupo JCA no Norte Fluminense

Agencia	Bairro/Local	Cidade	Situação
Shopping Estrada	Queimados	Campos	Própria
Rod. Rob. Silveira	Centro/Rodoviária	Campos	Própria
Farol de S. Tome	Centro/Rodoviária	Campos/Farol	Própria
Heliporto	Farol/Heliporto	Campos	Própria
São Joao da Barra	Centro/Rodoviária	São Joao da Barra	Terceirizada
B. J. do Itabapoana	Centro/Rodoviária	B. J. do Itabapoana	Terceirizada
Santa M. de Campos	Centro	Campos/S. Maria	Terceirizada
Morro do Coco	Centro	Morro do Coco	Terceirizada
Santo Eduardo	Centro	Santo Eduardo	Terceirizada
Barra do Itabapoana	Centro/Rodoviária	Barra do Itabapoana	Terceirizada
Praça de Joao pessoa	Centro	São Francisco do Itabapoana	Terceirizada
São F. do Itabapoana	Centro	São Francisco do Itabapoana	Terceirizada

Fonte: [www.autoviacao1001.com.br/pontos de venda](http://www.autoviacao1001.com.br/pontos-de-venda)

O grupo JCA, por meio da Auto Viação 1001, detém apenas três pontos próprios de venda de passagens no Norte Fluminense, e o restante, oito, são feitos por empresas terceirizadas. Com essa estratégia de atuação, atua fortemente no principal mercado com agências próprias, enquanto nas pequenas localidades, muitas delas sem autorização para operar, as agências terceirizadas cumprem o papel de capturar fluxo potencial com destino às cidades atendidas pela corporação.

Santos (1988) destaca o papel das instituições e das firmas no atendimento à demanda da sociedade:

A demanda de cada indivíduo como membro da sociedade total é respondida em parte pelas firmas em parte pelas instituições. As firmas têm como função essencial a produção de bens, serviços e ideias. As instituições por seu turno produzem normas, ordens e legitimações (SANTOS, 1988, p. 5).

Para se manter nesse mercado tão promissor e lucrativo é bom manter o serviço e evitar que o passageiro opte por procurar outras companhias para viagem ou outras formas de viagem. É uma forma de manter o monopólio em relação às companhias que operam nas rodoviárias de Campos dos Goytacazes, especialmente em relação às companhias Viação Itapemirim e Viação Águia Branca. Embora essas corporações não tenham a concessão das linhas intermunicipais, elas trabalham com o serviço interestadual, por meio do qual emitem o bilhete com um preço menor pagando a sessão anterior antes da entrada no município, assim o passageiro pode embarcar em Campos com bilhete de uma outra cidade da linha concedida, cuja normatização cabe à ANTT.

Ao mesmo tempo formaram cartéis e monopólios dominando os trechos em que atuam. O Estado ainda é o responsável pela criação de infraestruturas como estações rodoviárias para controlar o fluxo de passageiros (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2017, p. 230).

Destacando aqui a precariedade das relações de trabalho posto que as empresas, no intuito de reduzirem custos, fazem os motoristas trabalharem em dupla jornada ou 11 horas sem descanso, enquanto a lei afirma que a cada 8 horas de trabalho o motorista precisa descansar, ou seja as empresas visando lucro com menos custos fazem com que os motoristas trabalhem além do horário, colocando as vidas dos próprios funcionários e dos passageiros em risco.

O setor de transporte rodoviário de passageiros, diferentemente do transporte aéreo, enfrenta forte concorrência dos carros de passeio, também chamados de "piratas", carros por aplicativos que fazem viagens no lugar dos ônibus, muitos deles fazendo uso de combustíveis como o Gás Natural Veicular (GNV). Outra concorrência tem sido das empresas de fretamento que fazem uso de plataformas e aplicativos, como o Buser, que conectam usuários e prestadores de serviços. "As características da população permitem o seu conhecimento mais sistemático e o mesmo se dá com as firmas, que podem ser individuais ou coletivas" (SANTOS, 1988, p. 9).

Essa maior concorrência de empresas por fretamento via aplicativo levou as empresas tradicionais do setor de transporte rodoviário de passageiros a criar suas próprias empresas que atuam com a mesma finalidade, integrando usuários e suas demandas com prestadores de serviços (no caso a própria corporação) para determinados trechos movimentados e rentáveis. É o caso, por exemplo, da empresa Águia Branca, com a empresa Águia Flex, o JCA (1001) com a empresa Wemobi, a Adamantina em parceria com o europeu Flixbus etc.

Com a falta de horários nas cidades menos assistidas e preços de tarifas de passagens cada vez maior e a péssima qualidade dos ônibus, aumenta a modalidade de fretamento, possibilidade cada vez mais acessível graças à internet e aos aplicativos das empresas, permitindo buscar um ônibus novo com preços e horários na palma da mão. Mas quando este tipo de transporte rodoviário de passageiros em forma de fretamento passa a incomodar as grandes corporações como a autoviação 1001, ela cria sua própria empresa de fretamento (Wemobi), ofertando maior frequência de horários e preços bem abaixo do concorrente Buser. Trata-se de um processo de concentração econômica, com eliminação ou diminuição de qualquer forma de concorrência. "Os processos de concentração horizontal e vertical e de conglomeração implicaram, por outro lado, a criação de filiais e subsidiárias, e a aquisição de empresas preexistentes por parte da holding ou de uma empresa controlada" (CORRÊA, 1991, p. 109).

Com maior estrutura para lidar com a concorrência, o grupo JCA ao trabalhar com o modal que é legalizado, busca entender a necessidade do cliente via pesquisa em campo ou ações de marketing. Conforme verificado em trabalho de campo, as vendas de passagens da regional de Campos dos Goytacazes são em torno de 40% online, o que facilita identificar a necessidade do cliente e adotar estratégias visando atender algumas das sugestões apontadas nos canais digitais. As ações da 1001, a partir das pesquisas de satisfação no ato da compra online, se deram em várias direções: criação de linhas diretas para o Rio de Janeiro, em função das sugestões e reclamações da demora das linhas; consulta ao órgão concedente de abertura de novas linhas para atender novas demandas dos clientes; precificação diferente para linhas e horários (o outlet de passagens) por conta das reclamações com os preços elevados, mas principalmente para reagir aos concorrentes (carros e vans irregulares, fretamento de ônibus por aplicativo).

"Esta desigualdade espacial contém uma racionalidade que, se não é absoluta, serve aos propósitos da acumulação capitalista" (CORRÊA, 1991, p. 143). A esse respeito, cabe realçar que as grandes corporações de transporte rodoviário de passageiros, com seus elevados e garantidos lucros e maior número de carros e garagens por onde trafegam, reúnem condições para criar empresas para concorrer com empresas de fretamento por aplicativo (Buser) e outros transportes alternativos, podendo manter os preços baixos e com ônibus rodando com maior frequência. Não só o tamanho, mas a capilaridade pelo território e os seus fixos, permitem que grandes corporações possam atuar no sentido de restringir os espaços de atuação dessas plataformas de fretamento ou mesmo levar ao fechamento das linhas atendidas por essas novas empresas ao longo do tempo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao refletir sobre os capítulos deste trabalho, podemos destacar alguns pontos importantes. O primeiro deles é como o avanço técnico e das redes ocasionou grandes mudanças no setor de transporte de passageiros, especialmente no que diz respeito à organização espacial e à organização interna das empresas de transporte, sempre analisando as redes geográficas. Inicialmente, havia uma gestão regional, concentrada em algumas regiões metropolitanas, porém as agências também estavam localizadas nessas mesmas regiões, as empresas possuíam pouca capacidade territorial e poucas garagens.

Aliado a um projeto de Estado, que buscou integrar o território nacional, por meio de infraestruturas de transporte e comunicação, tornando o território funcional à expansão ampliada do capital, temos as condições necessárias para estabelecer uma conectividade entre as empresas de transportes e as sedes, dando início ao grande processo de expansão dos transportes no Brasil. Com o decorrer do tempo, assistimos a um processo de concentração da gestão e ampliação do alcance dos transportes por todo o país, com o intuito de maior captação de linhas e uma maior integração financeira territorial.

A gestão dos transportes do grupo JCA é transferida de Niterói-RJ para a cidade com maior poderio econômico, de poder e técnica do país, São Paulo. Após a concentração crescente, temos um aumento considerável do número de agências e parceiros para venda de passagens. Contudo, verificamos uma concentração das agências nos grandes centros em uma escala mais macro, refletindo a atuação da corporação nas principais redes urbanas do país, especialmente nas regiões Sul e Sudeste.

Essa atuação na região concentrada, designação dada por Milton Santos, deu-se por meio de centralização de capital, isto é, aquisição de empresas com grande capilaridade pelo território, detentoras de linhas para os principais centros urbanos. Com a compra da Viação Cometa, o grupo JCA passou a deter linhas para Juiz de Fora, Sorocaba, Guarulhos, Campinas, São Paulo, Franca, Belo Horizonte, São Jose do Rio Preto, Rio de Janeiro, Piracicaba, Catanduva, Itapetininga, Ribeirão Preto, Araraquara e Santos. Desse modo, o interesse do grupo na viação Cometa foi a influência e atuação que ela exerce no território monopolizando as viagens de grandes centros urbanos do interior de São Paulo e Minas gerais para as capitais de São Paulo e Belo Horizonte.

Por meio da Viação Catarinense, também adquirida pelo JCA, ocorre uma atuação na Região Sul do país, onde também se tem um mercado populacional de grande expressão,

principalmente nas cidades litorâneas de Santa Catarina, além de cidades do interior do Paraná e do Rio Grande do Sul. Visando ampliar o mercado, ainda mais em 2016, a Catarinense através do grupo JCA incorporou a Expresso Kaiowa, a fim de incorporar uma linha de alta rentabilidade (Foz do Iguaçu x Rio de Janeiro), sendo que esta linha foi estendida até a região de Campos dos Goytacazes, com um horário aos domingo entre Campos dos Goytacazes x Foz do Iguaçu.

O que se depreende dessas lógicas espaciais é a tendência de aquisição de empresas com atuação nas regiões Sul e Sudeste, sobretudo daquelas com outorga de linhas para cidades médias e de porte médio do interior dos estados com destino para as capitais estaduais, incluindo linhas estaduais e interestaduais. As estratégias espaciais são marcadas pela procura de amplo mercado de passageiros, ou seja, o grupo procura entrar nas grandes cidades onde a economia está sempre em alta com previsão de crescimento e com concentração de população trabalhadora. Nesses locais, o grupo também utiliza sua outra empresa, a Opção, que foi idealizada pela subsidiária Catarinense para fazer o traslado de trabalhadores de casa para as grandes empresas através de contrato de fretamento.

O mercado do norte fluminense tem um peso fundamental para o JCA porque praticamente 20% de toda movimentação da regional Rio de Janeiro é representada pelo mercado de Campos dos Goytacazes, seja porque aqui nessa região tem uma boa parte das empresas que trabalham e fluxos de trabalhadores voltados à exploração *offshore* de petróleo. Há um enorme fluxo diário de trabalhadores em direção a Macaé, Porto do Açu e heliportos em municípios confrontantes com a Bacia de Campos, sendo parcela considerável desses fluxos capturada pelas empresas Auto Viação 1001 ou Opção. E também há o fluxo com destino à região dos lagos, voltados ao lazer, e à capital fluminense (trabalho, passeio, estudo etc.). Nas duas rodoviárias de Campos (Roberto Silveira e Shopping Estrada), a empresa Auto Viação 1001 realiza diariamente em torno de 800 embarques direcionados a quase 25 destinos. De um modo geral, percebemos que a dinâmica da indústria do petróleo afeta diretamente a economia regional e também os fluxos e estratégias de investimentos do grupo JCA, sejam elas direcionadas aos passageiros individuais (Auto Viação 1001) ou fretamento (Opção).

Dessa forma, podemos dizer que o grupo JCA representa as centralidades das cidades? Em certa parte sim, mas não completamente. O que podemos concluir é que, por conta de uma lógica geral de organização de agências voltadas apenas para locais onde haverá lucro e atividades com maior valor agregado, as agências de passagens em Campos dos Goytacazes escolhem sim as principais centralidades, mas não todas elas, mas sim as mais rentáveis e principalmente ligadas aos principais eixos de circulação. Além desta prática de seletividade

espacial, pautada na força de centralidade e de conectividade dos locais escolhidos, nota-se também um comportamento de empresas concorrentes locais que não têm a concessão da linha tentando vender passagens com preços bem abaixo principalmente na madrugada para não chamar a atenção.

Interessante que não há como dissociar a importância do modal rodoviário (seja avenidas, terminais, rodoviárias etc.) das agências de passagens e a centralidade da área escolhida pelos pela empresa. Isso porque um local que seja uma importante área de circulação (uma rua importante, por exemplo) pode deixar de ser um local com agências e/ou não será um local com agências, caso a centralidade deste local seja insuficiente para manter a lucratividade. No Norte Fluminense, a empresa mantém agências próprias apenas em Campos dos Goytacazes, Macaé e Itaperuna, instalando-se em terminais rodoviários dessas cidades, enquanto para as demais localidades, por conta dos custos para se manter uma agência e pela possibilidade de prejuízos ou baixos retornos, os fixos que são as agências parceiras se espalham pelas cidades e localidades próximas, vários destes instalados por meio de contratos entre as pequenas empresas e o grupo JCA, representando pela empresa auto viação 1001.

Contudo, a partir de 2018, uma nova configuração se inicia, fundada especialmente na diminuição de agências, de modo que dificilmente veremos novamente uma expansão do número de agências, devido a instalação de equipamentos (totem) nas grandes rodoviárias com maior fluxo de pessoas para retiradas de passagens compradas via internet. Em Campos dos Goytacazes, o movimento não é diferente, provavelmente não assistiremos a um aumento de agências na cidade, pois, desde que foi implantado estes equipamentos, o número de funcionários diminuiu. A regional de Campos tem, atualmente, 40 funcionários destinados às vendas de passagens, dos quais 30 estão em Campos dos Goytacazes e o restante, 10, em Itaperuna.

As agências em Campos dos Goytacazes estão estabelecidas nas principais centralidades no que se refere à rentabilidade, onde temos o centro histórico que ainda é o principal centro econômico e de consumo da cidade, próximo aos principais terminais de ônibus. A partir da Rodoviária Roberto Silveira, a empresa 1001 atende a um público mais a trabalho na área de Petróleo em Macaé e a região de Praias para lazer, por ser um terminal estratégico e de fácil acesso na cidade. Com mais acomodações como sala vip e estacionamento, o terminal Shopping Estrada atende perfil de usuários mais segmentado e diferente do terminal central, voltando-se para um público para as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

Por conta da grande seletividade espacial das agências, não podemos afirmar que apenas as áreas onde há agências possuem fluxos e/ou são importantes, pois estaríamos reduzindo as

redes e o espaço urbano. O que podemos afirmar é que as agências reafirmam as desigualdades socioespaciais já existentes na cidade de Campos, estabelecendo as agências em áreas próximas ao centro histórico, onde há tanto as estruturas internas (demanda local) e externas (principais vias de acesso), não se estabelecendo em outros locais. Já a presença no Shopping Estrada realça a importância da circulação estadual e interestadual, revelando os fluxos multiescalares que extrapolam a região.

5 REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, José Ivonaldo Holanda. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. **Revista Formação**, Presidente Prudente, p. 145-156, 1996.
- BATISTA, Henrique Ferreira; SANTOS, Leandro Bruno. Campos dos Goytacazes: de uma cidade mononucleada à multi(poli)centralidade. **Brazilian Geographical Journal**, v. 9, p. 4-24, 2018.
- BRAGA, Rhalf Magalhães. Território, rede e multiterritorialidade: Uma abordagem conceitual a partir das corporações. **Geografias**, Belo Horizonte, v. 06, n. 2, p. 26-36, Jul./Dez. de 2010
- CORRÊA, Roberto L. Corporação e organização espacial: um estudo de caso. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.53, n.3, p.33-66, jul./set.1991.
- CORRÊA, Roberto L. Corporações, práticas espaciais e gestão do território. **Anuário do Instituto de Geociências**, Rio de Janeiro, v. 15, p. 35-41, 1992.
- CORRÊA, Roberto L. Os Centros de Gestão do Território: Uma Nota. **Revista Território**, Rio de Janeiro, 1, p. 23-30, 1996.
- CRUZ, J. L. V. Os desafios do Norte e do Noroeste Fluminenses frente aos grandes projetos estratégicos. **Vértices**, v. 9, n. 1/3, p. 44-50, Jan./Dez. 2007.
- OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, p. 17, p. 229-250, 2017
- PARANHOS, Paulo. o açúcar em Campos dos Goytacazes na segunda metade do século XIX. **Revista da ASBRAP**, Brasil, n. 9, pp. 101-108, 2008 Disponível em: <http://www.asbrap.org.br/documentos/revistas/rev9_art5.pdf>. Acesso em 20 de junho de 2021.
- PIRES DO RIO, Gisela. A espacialidade da economia: superfícies, fluxos e redes. In. CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Olhares geográficos: modos de ver e viver o espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012, p. 155-187.
- SANTOS, Bruno Candido dos. Divisão territorial do trabalho, rede urbana e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, n. 20, p. 135-164, Enero-junio, 2019.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1988.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil**. Território e sociedade no século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2012.
- SCHILLER, Alexandre Ortigão Sampaio Buarque. **Sistema de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil**: concorrência, falhas de governo e reflexos regulatórios. 2018. 244f. Dissertação (Direito), Escola de Direito, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2018.
- SILVA, Carlos Alberto F. A dimensão geográfica das corporações: uma proposta metodológica. **Geouerj**, Rio de Janeiro, n. 7, p. 19-27, Jan./Jun. 2000.

SILVA, Leonardo de Carvalho. **Reconfiguração do Norte Fluminense a partir dos anos 70:** a chegada do petróleo e suas consequências na dinâmica de crescimento regional, Campos dos Goytacazes: 2005. Disponível em: <<https://royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br/wp-content/uploads/2017/05/RECONFIGURA%C3%87%C3%83O-DO-NORTE-FLUMINENSE-A-PARTIR-DOS-ANOS-70-A-CHEGADA-DO-PETR%C3%93LEO-E-SUAS-CONSEQ%C3%9C%C3%84NCIAS-NA-DIN%C3%82MICA-DE-CRESCIMENTO-REGIONAL..pdf>> Acesso em 20 de maio de 2021.

6. ANEXOS

Anexo: 1

Roteiro de entrevista com o Supervisor Comercial da Auto Viação 1001 na Rodoviária Shopping Estrada.

I. Dados do Supervisor

Nome Completo: _____

Idade: _____

Profissão: _____

II. Dados dos Contatos

Forma de Contato: formulário via e-mail

Data do Contato: _____

1. Há quanto tempo atua como Supervisor Comercial na empresa, mais precisamente na Rodoviária Shopping Estrada?
2. Quantos profissionais trabalham sob sua supervisão atualmente?
3. A empresa oferece quantos destinos a partir da cidade de Campos?
4. Quais são os destinos mais procurados pelos passageiros?
5. Quantos ônibus da empresa passam diariamente pelas principais Rodoviárias de Campos? Eles mudam nos períodos de férias e feriados prolongados?
6. Qual é a proporção ou quantidade de carros (convencionais e executivos) oferecidos?
7. Quantas pessoas são embarcadas em média semanalmente pela agência do Shopping Estrada e a Rodoviária Roberto Silveira?
8. A maioria dos passageiros é de homens ou de mulheres que embarcam nos seus ônibus?
9. Quantas pessoas são embarcadas mensalmente com benefícios tarifários (idosos, EDJovem, outros)?
10. A empresa avalia que tem aumentado ou diminuído o número de passageiros ao longo dos anos?
11. A empresa oferece algum canal de atendimento ao consumidor? Se sim, qual e quais as principais demandas dos consumidores?
12. A política tarifária da empresa é uniforme ou varia conforme horários ou estratégias de concorrência? No caso de haver variações, quais impactos têm na demanda pelo transporte?

13. A empresa Auto Viação 1001 enfrenta concorrência nas cidades que abrange o norte Fluminense? Se sim, de quais empresas e modais de transporte?
14. Quais as estratégias adotadas pela empresa frente à concorrência?
15. Como tem sido a relação da empresa com as instituições reguladoras e fiscalizadoras do transporte rodoviário de passageiros?
16. Qual a importância da concessão de atuação em Campos dos Goytacazes para a empresa Auto Viação 1001?
17. Quantas agências de venda de passagens próprias a empresa possui na região? E em quais locais elas estão?
18. Quantas são as agências terceirizadas e em quais locais elas estão?
19. A empresa conta com quantas garagens e onde elas se encontram na região?
20. Quais são as maiores dificuldades enfrentadas pela empresa na cidade de Campos dos Goytacazes e na região?
21. Quais são as perspectivas para o mercado de transporte rodoviário de passageiros por ônibus na região?