

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO – UFRJ
INSTITUTO DE ECONOMIA – IE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS,
ESTRATÉGIAS E DESENVOLVIMENTO – PPEd**

Alexandre Castanhola Gurgel

**POLÍTICAS PÚBLICAS EM ESPAÇOS ORGANIZADOS:
UMA ANÁLISE COMPARATIVA DOS FATORES DE
COMPETITIVIDADE DOS DISTRITOS INDUSTRIAIS DO
ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**Rio de Janeiro
Outubro/2020**

ALEXANDRE CASTANHOLA GURGEL

**POLÍTICAS PÚBLICAS EM ESPAÇOS ORGANIZADOS:
UMA ANÁLISE COMPARATIVA DOS FATORES DE
COMPETITIVIDADE DOS DISTRITOS INDUSTRIAIS DO
ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

Tese apresentada ao Corpo Docente do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, no Programa de Pós-graduação stricto sensu em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento.

Orientadora: Prof. Dr^a Ana Célia Castro

Rio de Janeiro
Outubro/2020

FICHA CATALOGRÁFICA

G979 Gurgel, Alexandre Castanhola.
Políticas públicas em espaços organizados: uma análise comparativa dos
fatores
de competitividade dos distritos industriais do Estado do Rio de Janeiro /
Alexandre
Castanhola Gurgel. – 2020.
225 f. ; 31 cm.

Orientadora: Ana Célia Castro.

Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de
Economia, Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e
Desenvolvimento, 2020.

Bibliografia: f. 166 - 188.

1. Espaço econômico. 2. Competitividade. 3. Distritos industriais – Rio de
Janeiro (Estado). I. Castro, Ana Célia, orient. II. Universidade Federal do Rio de
Janeiro. Instituto de Economia. III. Título.

CDD 330.9

FOLHA DE APROVAÇÃO

Alexandre Castanhola Gurgel

POLÍTICAS PÚBLICAS EM ESPAÇOS ORGANIZADOS: UMA ANÁLISE COMPARATIVA DOS FATORES DE COMPETITIVIDADE DOS DISTRITOS INDUSTRIAIS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Tese apresentada ao Corpo Docente do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, no Programa de Pós-graduação stricto sensu em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento.

Aprovada em 14 de outubro de 2020.

Orientadora:

Prof. Dr^a. Ana Célia Castro

Avaliadores internos:

Prof. Dr^a. Renata Lèbre La Rovere

Prof. Dr. Alcides Fernando Gussi

Avaliadores externos:

Prof. Dr. Carlos de Lamare Bastian Pinto

Prof. Dr. Edmar Luiz Fagundes de Almeida

Prof. Dr. Eloi Fernandez y Fernandez

Para minha mãe Maria de Lourdes (in memoriam), ficou a saudade boa.

AGRADECIMENTOS

Ivana e Pedro, amor puro!

Aos meus pais Romeu e Hans.

Aos meus irmãos.

Aos meus familiares.

A Professora Ana Célia Castro, orientadora.

Ao Professor Eloi Fernandez y Fernandes, mentor.

Ao Professor Álvaro Cyrino, mentor.

Ao Professor Marco Tulio Zanini, mentor.

Ao Engenheiro Alfredo Renault, mentor.

Ao Engenheiro Julio Cesar Carmo Bueno (in memoriam), eterno líder.

Ao Bruno Martins e Alana Pereira de Almeida, engenheiros espetaculares.

Aos meus professores e alunos, quanto aprendizado.

O Economista

"O economista–mestre tem de possuir uma rara combinação de dons. Ele tem de ser matemático, historiador, estadista, filósofo - em algum grau.

Ele tem de compreender símbolos e falar em palavras. Tem de contemplar o particular em termos do geral, e tocar abstrato e concreto no mesmo voo do pensamento.

Tem de estudar o presente à luz do passado com o objetivo do futuro.

Nenhuma parte da natureza humana ou das suas instituições deve cair completamente fora do seu olhar. Tem de ser voluntarioso e desinteressado numa disposição simultânea; tão indiferente e incorruptível quanto um artista, mas por vezes tão terra a terra quanto um político."

John Maynard Keynes

RESUMO

GURGEL, A. C. Políticas públicas em Espaços Organizados: uma análise comparativa dos fatores de competitividade dos distritos industriais do estado do Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2020.

O Estado do Rio de Janeiro possui numerosos espaços destinados à aglomeração de atividades econômicas e à implantação de indústrias e de empresas integrantes das suas respectivas cadeias de suprimentos, serviços e logística, aqui denominados Espaços Organizados. Dentre esses Espaços Organizados, a presença dos Distritos Industriais tem apontado relevante importância para a atração, implantação, ampliação e retenção de investimentos industriais, parte importante das políticas públicas orientadas ao desenvolvimento socioeconômico do referido Estado. A presente tese de doutorado tem por objetivo amplo reforçar o entendimento dos Espaços Organizados, mais especificadamente os Distritos Industriais, como resultado de estratégias para o desenvolvimento industrial no Estado do Rio de Janeiro. Para isso, buscou-se identificar as condições dos fatores de competitividade segundo o modelo Porteriano associados à implantação desses empreendimentos, e correlacionando as condições em que esses fatores se apresentam com os casos de sucesso e de insucesso. Paralelamente, as condições dos fatores de competitividade foram comparadas em dois períodos distintos, os anos de 2015 e 2020, traçando um perfil evolutivo para cada Distrito Industrial, consolidando nesta comparação o ineditismo do trabalho. A partir dessas análises, pretende-se responder às seguintes questões norteadoras: Em quais condições os Espaços Organizados podem ser considerados um instrumento de políticas públicas para a promoção do desenvolvimento social e econômico de uma região e como melhor explorar esse potencial? As conclusões a que se chegou foram: há evidências de uma correlação entre as condições dos fatores de competitividade e o desenvolvimento das empresas instaladas em um Distrito Industrial; é baixa a percepção da existência de políticas públicas para o desenvolvimento dos espaços organizados; é fraca a percepção de fatores de inovação nos mesmos distritos; que o sucesso ou insucesso das empresas e dos Espaços Organizados parece não residir na melhoria das condições de um único fator, mas sim no conjunto dos fatores de competitividade para que se aumente a possibilidade de sucesso das empresas que se instalam nesses espaços.

Palavras-chave: espaços organizados – fatores de competitividade – distritos industriais

ABSTRACT

GURGEL, A. C. Políticas públicas em Espaços Organizados: uma análise comparativa dos fatores de competitividade dos distritos industriais do estado do Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2020.

The State of Rio de Janeiro has several sites for the agglomerations of economic activities and for the implantation of industries and companies that are part of their respective Supply chains, services and logistics, here called Organized Spaces. Among these Organized Spaces, the presence of Industrial Districts has shown an important relevance for the attraction, implantation, expansion and retention of industrial investments, an important part of the public policies oriented to the socioeconomic development of the State of Rio de Janeiro. This thesis has the broad objective of reinforcing the understanding of Organized Spaces, more specifically the Industrial Districts, as a result of strategies for industrial development. Aiming at this objective, we tried to identify the conditions of the competitiveness factors according to the Potterian model associated with the implementation of these enterprises and correlating the conditions in which these factors present themselves with the success and failure cases. In parallel, the conditions of the competitiveness factors were compared in two different periods, in the years 2015 e 2020, tracing an evolutionary profile for each Industrial District, consolidating in this comparison the originality of the work. Based on these analyzes, we intend to answer the following guiding questions: Under what conditions can Organized Spaces be considered an instrument of public policies for the promotion of social and economic development in a region and how to better exploit this potential? The conclusions reached were: there is evidence of a correlation between the conditions of the factors of competitiveness and the development of companies installed in an Industrial District; the perception of the existence of public policies for the development of organized spaces is low; the perception of innovation factors in the same districts is weak; that the success or failure of companies and Organized Spaces does not seem to lie in improving the conditions of a single factor, but rather in the set of competitiveness factors to increase the possibility of success of companies that set up in these spaces.

Keywords: organized spaces – competitiveness factors – industrial districts

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Linha do tempo do aparecimento dos diversos Espaços Organizados	32
Figura 2 – Modelo Diamante de Porter e os determinantes da vantagem competitiva nacional	66
Figura 3 – Bairro Campo Grande.....	99
Figura 4 – Distrito Industrial de Campo Grande	100
Figura 5 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Campo Grande (2015 x 2020).....	103
Figura 6 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Campo Grande considerando os novos fatores de competitividade	104
Figura 7 – Campos dos Goytacazes.....	105
Figura 8 – Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes	106
Figura 9 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes (2015 x 2020).....	107
Figura 10 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes considerando os novos fatores de competitividade	108
Figura 11 – Duque de Caxias	109
Figura 12 – Distrito Industrial de Duque de Caxias.....	110
Figura 13 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Duque de Caxias (2015 x 2020).....	111
Figura 14 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Duque de Caxias considerando os novos fatores de competitividade	112
Figura 15 – Macaé	113
Figura 16 – Distrito Industrial de Macaé	114
Figura 17 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Macaé (2015 x 2020).....	115
Figura 18 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Macaé considerando os novos fatores de competitividade	116
Figura 19 – Bairro Paciência.....	117
Figura 20 – Distrito Industrial de Paciência	118
Figura 21 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Paciência (2015 x 2020).....	119
Figura 22 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Paciência considerando os novos fatores de competitividade	120
Figura 23 – Distrito Industrial de Palmares.....	121
Figura 24 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Palmares (2015 x 2020)	122
Figura 25 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Palmares considerando os novos fatores de competitividade.....	123
Figura 26 – Queimados.....	124
Figura 27 – Distrito Industrial de Queimados	125
Figura 28 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Queimados (2015 x 2020)	127
Figura 29 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Queimados considerando os novos fatores de competitividade	127
Figura 30 – Bairro Santa Cruz	128
Figura 31 – Distrito Industrial de Santa Cruz.....	129
Figura 32 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Santa Cruz (2015 x 2020)	131
Figura 33 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Santa Cruz considerando os novos fatores de competitividade.....	132
Figura 34 – São João da Barra.....	133
Figura 35 – Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú	134
Figura 36 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de São João da Barra (2015 x 2020)	136
Figura 37 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de São João da Barra considerando os novos fatores de competitividade.....	137
Figura 38 – Três Rios.....	138
Figura 39 – Distrito Industrial de Três Rios	139

Figura 40 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Três Rios (2015 x 2020)	140
Figura 41 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Três Rios considerando os novos fatores de competitividade.....	141
Figura 42 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais da Codin em 2015	142
Figura 43 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais da Codin em 2020	142
Figura 44 – Confronto das médias aritmética das notas dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais da Codin (2015 x 2020)	143
Figura 45 – Ranking da média aritmética das notas dos fatores de competitividade por distrito industrial 2015 e 2020	144
Figura 46 – Comparação da quantidade de empresas em operação nos distritos industriais nos anos de 2015 e 2020.	145
Figura 47 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais da Codin em 2020 considerando os novos fatores de competitividade.....	148
Figura 48 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade por distrito industrial em 2020 com e sem a introdução das novas dimensões	149
Figura 49 – Ranking da média aritmética dos distritos industriais considerando somente as notas dos novos fatores de competitividade na dimensão política-governamental obtidas em 2020.....	150
Figura 50 – Ranking da média aritmética dos distritos industriais considerando somente as notas dos novos fatores de competitividade na dimensão inovativa obtidas em 2020.....	151
Figura 51 - Estoques de emprego em São João da Barra (2006-2015).....	160

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro	50
Quadro 2 – Tipos de Espaços Organizados e suas principais características.....	62
Quadro 3 – Modelos de análise de aglomerados e seus fatores de competitividade	71
Quadro 4 – Fatores de competitividade agrupados nas suas respectivas dimensões e os autores que trabalharam o tema.....	73
Quadro 5 – Fatores de competitividade atualizados	89
Quadro 6 – Correlação entre notas e range de percepção.....	96
Quadro 7 – Comparação entre os resultados obtidos das pesquisas com o número de empresas em operação nos distritos industriais em 2015 e 2020.....	146

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Adedi	Associação das Empresas do Distrito Industrial de Campo Grande
Aedin	Associação das Empresas do Distrito Industrial de Santa Cruz e Adjacências
AGDI	Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento
Anprotec	Associação Nacional de Entidades Promotoras de Empreendimentos Inovadores
APL	Arranjos Produtivos Locais
Asdinq	Associação das Empresas do Distrito Industrial de Queimados
ASPILs	Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BRT	Bus Rapid Transit
Capes	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
Cepal	Comissão Econômica para a América Latina e Caribe
Clad	Centro Latino-Americano de Administração para Desenvolvimento
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
Codin	Companhia de Desenvolvimento industrial do Estado do Rio de Janeiro
Copeg	Companhia Progresso do Estado da Guanabara
Dezin	Departamento de Zona Industriais
DI	Distrito industrial
EO	Espaço Organizado
ETE	Estação de Tratamento de Esgoto Sanitário
EURADA	European Association of Development Agencies
Firjan	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
Hab.	Habitantes
IASP	International Association of Science Parks and Areas of Innovation
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Produtos e Serviços
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
II	Imposto de Importação
Inea	Instituto Estadual do Ambiente
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
ISS	Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza
Km ²	Quilômetro Quadrado
m ²	Metro Quadrado
MEC	Ministério da Educação
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organizações das Nações Unidas
P&D	Pesquisa e Desenvolvimento
PIB	Produto Interno Bruto
RedeSist	Rede de Pesquisa em Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais
RJ	Rio de Janeiro
Sars-Cov-2	Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2
Sebrae	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

Sedeeri	Secretaria do Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais
SPLs	Sistemas Produtivos Locais
Suframa	Superintendência da Zona Franca de Manaus
TIC	Tecnologia da Informação e Comunicação
TRF-2	Tribunal Regional Federal da 2ª Região
ZEI	Zona de Uso Estritamente Industrial
ZEN	Zona Especial de Negócios
ZFM	Zona Franca de Manaus
ZPE	Zona de Processamento de Exportação
ZUD	Zona de Uso Diversificado
ZUPI	Zona de Uso Predominantemente Industrial

Sumário

1. INTRODUÇÃO	17
1.1. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA	21
1.2. OBJETIVOS	24
1.2.1. Geral	24
1.2.2. Específicos.....	24
1.3. JUSTIFICATIVA	25
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	27
2.1. ESPAÇOS ORGANIZADOS	27
2.2. ESPAÇOS INDUSTRIAIS ORGANIZADOS	32
2.3. TIPOS DE ESPAÇOS ORGANIZADOS	33
2.3.1. Arranjo Produtivo Local (APL).....	33
2.3.2. <i>Cluster</i>	36
2.3.3. Condomínio Empresarial.....	40
2.3.4. Condomínio Industrial.....	42
2.3.5. Condomínio Logístico.....	44
2.3.6. Distrito Industrial.....	47
2.3.7. Parque Tecnológico.....	51
2.3.8. Polo Industrial.....	54
2.3.9. Zona Especial de Negócios (ZEN).....	56
2.3.10. Zona Franca de Manaus (ZFM)	58
2.3.11. Zona de Processamento de Exportação (ZPE)	59
2.4. COMPETITIVIDADE NOS ESPAÇOS ORGANIZADOS	65
2.5. FATORES DE COMPETITIVIDADE E SUAS DIMENSÕES	70
2.5.1. Dimensão Econômica.....	75
2.5.2. Dimensão Ambiental	77
2.5.3. Dimensão Social.....	78
2.5.4. Dimensão Urbana.....	79
2.5.5. Dimensão Fundiária	80
2.5.6. Dimensão Política-Governamental	81
2.5.7. Dimensão Inovativa	84
3. DELINEAMENTO METODOLÓGICO	87
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO	99
4.1. DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPO GRANDE	99
4.2. DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES	104
4.3. DISTRITO INDUSTRIAL DE DUQUE DE CAXIAS	108
4.4. DISTRITO INDUSTRIAL DE MACAÉ	112
4.5. DISTRITO INDUSTRIAL DE PACIÊNCIA	116
4.6. DISTRITO INDUSTRIAL DE PALMARES	120
4.7. DISTRITO INDUSTRIAL DE QUEIMADOS	123
4.8. DISTRITO INDUSTRIAL DE SANTA CRUZ	128
4.9. DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA	132

4.10. DISTRITO INDUSTRIAL DE TRÊS RIOS	137
4.11. ANÁLISE CONSOLIDADA DOS DISTRITOS INDUSTRIAIS	141
4.12. ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DOS FATORES NAS DIMENSÕES POLÍTICA- GOVERNAMENTAL E INOVATIVA	147
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	154
REFERÊNCIAS.....	166
APÊNDICE A – ASSERTIVAS DA PESQUISA QUALITATIVA SOBRE A CONDIÇÕES DOS FATORES DE COMPETITIVIDADE NOS DISTRITOS INDUSTRIAIS DA CODIN..	189
APÊNDICE B – MODELO DE PLANILHA PARA CONSOLIDAÇÃO DA ENTREVISTA QUALITATIVA.....	198
APÊNDICE C – PLANILHA DE CONSOLIDAÇÃO DOS RESULTADOS DA PESQUISA QUALITATIVA POR DISTRITO INDUSTRIAL	199
ANEXO A – ROTEIRO DE ENTREVISTA DA PESQUISA QUALITATIVA DE GURGEL (2015)	209
ANEXO B – FATORES DE COMPETITIVIDADE DETERMINADOS EM GURGEL (2015)	210
ANEXO C– RESULTADOS DA PESQUISA QUALITATIVA SOBRE AS CONDIÇÕES DE FATORES DE COMPETITIVIDADE POR DISTRITO INDUSTRIAL EM GURGEL (2015)	211
ANEXO D– RESULTADOS DA PESQUISA QUALITATIVA SOBRE AS CONDIÇÕES DE FATORES DE COMPETITIVIDADE POR DISTRITO INDUSTRIAL EM GURGEL (2015) NA FORMA DE GRÁFICO DE RADAR.....	221

1. INTRODUÇÃO

As aglomerações de atividades econômicas podem ser observadas desde a Idade Média, quando trabalhadores de uma mesma profissão se reuniam nas chamadas Corporações de Ofício com o objetivo de regulamentar as suas atividades e defender os seus interesses. Com o advento da Revolução Industrial no século XIX e a divisão dos processos produtivos, naturalmente foram surgindo aglomerações de empresas como observado nos Distritos Industriais da Terceira Itália; no Vale do Silício, na Califórnia; e em Baden-Württemberg, na Alemanha (CARDOSO, 2014).

O termo aglomeração – produtiva, científica, tecnológica e/ou inovativa – tem como aspecto central a proximidade territorial de agentes econômicos, políticos e sociais, como empresas e outras organizações públicas e privadas. Considera-se que a aglomeração de empresas amplie suas chances de sobrevivência e crescimento, constituindo-se em uma relevante fonte geradora de vantagens competitivas, incluindo acesso a matérias-primas, equipamentos, mão de obra e outros. Geralmente, essas aglomerações envolvem algum tipo de especialização produtiva da região em que se localizam (CASSIOLATO E LASTRES, 1999).

Diferentes exemplos de aglomerações são referidos na literatura, tais como Distritos e Polos Industriais, *Clusters*, Arranjos Produtivos e Inovativos Locais, Condomínios Empresariais, Industriais e Logísticos, Parques Tecnológicos, Zona Especial de Negócios, dentre outros. De maneira geral, é possível incluir todas essas denominações utilizando um conceito mais amplo, o de Espaços Organizados, definido e caracterizado nesse trabalho.

Na realidade, cada tipo de Espaço Organizado (EO) pode envolver diferentes atores, além de refletir formas diferenciadas de criação, articulação, governança e vinculação. Do mesmo modo, uma região pode apresentar diferentes tipos de Espaços Organizados; assim como cada empresa pode participar de diferentes formas de interação, por exemplo, fazendo parte ao mesmo tempo de um distrito industrial e inserindo-se em uma cadeia produtiva global. A característica que une os Espaços Organizados, portanto, é o transporte de materiais, pessoas e ideias.

O estudo acerca dos Espaços Organizados não é recente. Autores como Marshall (1890), Porter (1989) e Pyke, Becattini e Sengenberger (1990) discutiram a importância da localidade para o desenvolvimento econômico e social de uma região, mas se referindo a um tipo específica de Espaço Organizado - Porter tratou dos *Clusters*, Marshall estudou os Distritos Industriais ingleses e Pyke, Becattini e Sengenberger, os Distritos Industriais da chamada Terceira Itália. Esses autores buscaram explicar as vantagens e desvantagens das atividades econômicas produtivas se aglomerarem em uma mesma localidade, remetendo ao conceito de economias de localização.

As economias de localização se referem aos “ganhos de produtividade externos à firma que derivam de relações (localmente situadas) com outras firmas da mesma indústria (concorrentes, fornecedores e parceiros, fundamentalmente)” (TINOCO, 2003). Tinoco (2003) ainda explana que outros ganhos de produtividade são possíveis. “Fatores como concentração do mercado consumidor, indivisibilidade dos bens públicos (meio de transporte e educação, por exemplo) e presença de atividades terciárias podem gerar ganhos produtividade do tipo economias de urbanização”. Tem-se, portanto, duas razões para a ação de aglomerar.

Como consequência, a aglomeração gera externalidades através do relacionamento entre firmas e pessoas envolvidas nas atividades correlatas locais, o que estimula a criação, difusão e aperfeiçoamento de novas ideias - sintetizado pelo termo "*spillover* informacional ou de conhecimento" -, que resultam em economias externas tecnológicas para as plantas ali localizadas (GALINARI *et al.*, 2007). Nesse contexto, destacam-se duas vertentes de pensamentos: as externalidades do tipo MAR e as externalidades do tipo Porter.

As externalidades do tipo MAR, de Marshall (1890), Arrow (1962) e Romer (1962), dão, respectivamente, o censo de economia externa, ligada ao aprendizado e como base do crescimento econômico. Para esses autores, o fator gerador de *spillovers* em uma indústria determinada é sua especialização urbana. Empresas do mesmo setor, localizadas próximas umas das outras, seriam responsáveis pela geração de externalidades que possam vir a ser apropriadas pelo conjunto dessas empresas (TINOCO, 2003). Logo, a criação de novos conhecimentos por uma empresa possui um efeito externo positivo que se expressa nas possibilidades de

produção de outras empresas, pois o conhecimento não pode ser perfeitamente patenteado ou mantido em segredo (ARROW, 1962; ROMER, 1986). Já as externalidades tipo Porter surgem em um contexto de altíssima concorrência empresarial. Quanto mais concorrencial for o ambiente econômico, mais as externalidades tecnológicas entre firmas do mesmo setor ocorrerão (TINOCO, 2003).

Sem dúvida nenhuma, pode-se dizer que a inovação vem a ser o fator dinamizador da atividade econômica. O processo de inovação mudou aspectos importantes das rotinas das empresas, e sua continuidade se tornou uma necessidade para a sobrevivência delas. Esse movimento de inovação emana uma aprendizagem interativa que ocorre em um grande número de intenções dentro e fora das empresas (LUNDVALL e JOHNSON, 1994). Segundo Freitas e La Rovere (2012), a importância da inovação se dá pelo fato dela constituir parte do movimento de criação do conhecimento da empresa, que também é dependente do conhecimento já existente. Logo, é importante que haja uma interação entre instituições, empresas e outros atores do processo inovativo, onde a criação, compartilhamento, difusão, acumulação e aplicação de conhecimento, promovam a competitividade por intermédio das mudanças tecnológicas e inovações. Portanto, a “inovação é o fator-chave para o sucesso competitivo” (LA ROVERE e LIMA, 2018).

A competitividade “está relacionada à capacidade da empresa em competir no mercado e obter desempenho superior aos concorrentes” (CENTENARO e LAIMER, 2017). Para isso, os processos inovativos devem ser considerados como parte da estratégia das empresas que almejam aumentar o seu alcance no mercado, uma vez que inovação engloba não somente as melhorias tecnológicas, como também a melhoria nos métodos e processos que proporcionam um melhor desempenho competitivo. Sendo assim, o transporte de materiais, de pessoas e de ideias pode contribuir para o aumento da competitividade de uma empresa ou, mais amplamente, para as empresas que compõem um Espaço Organizado.

O Estado do Rio de Janeiro possui numerosos Espaços Organizados que são utilizados como ferramentas para a promoção do desenvolvimento econômico e social das suas respectivas regiões, já que contribuem para a atração, implantação, ampliação e retenção de investimentos. A contribuição desse trabalho situa-se no

tocante aos Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro, sob responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin), sendo um Espaço Organizado, que em sua maioria, foi patrocinado pelo governo estadual, visando oferecer as condições fundiárias, logísticas e de acesso a mercados necessários para que as empresas instaladas possam desempenhar de maneira produtiva e sustentável as suas atividades, gerando empregos qualificados e reduzindo os impactos sociais e ambientais negativos normalmente associados à atividade econômica.

Evidências preliminares demonstram que esses empreendimentos têm graus variados de sucesso, dependendo das condições de diferentes fatores de competitividade. Dentre esses fatores, destacam-se: o cenário econômico, o licenciamento ambiental, o impacto social, a infraestrutura e a logística, os serviços públicos, os incentivos financeiros e tributários, a mão de obra qualificada, a condição fundiária e o comprometimento da autoridade pública (GURGEL, 2015). Para tanto, conhecer as condições dos fatores de competitividade segundo o modelo Porteriano e suas correlações entre sucesso e insucesso torna-se fundamental para a implantação dos Distritos Industriais e, mais amplamente, dos Espaços Organizados.

Além da questão dos fatores de competitividade, esses espaços precisam de políticas públicas eficientes e eficazes que os estimulem. É importante que essas sejam pautadas com base nas especificidades de cada região e de sua estrutura produtiva, mobilizando não somente empresas ou segmentos econômicos de forma individual, mas sim “o conjunto dos agentes produtivos, organizações de ensino e capacitação, ciência e tecnologia, financiamento, representação e formulação de políticas” (MATOS e BORIN, 2014).

Da mesma forma, o desenvolvimento de mecanismos para avaliação dessas políticas públicas, assim como a criação de indicadores para o seu monitoramento torna-se essencial. Conforme Ramos e Schabbach (2012), a avaliação de políticas públicas “melhora o processo de tomada de decisão, vislumbra a alocação apropriada de recursos, promove a *accountability* dos governantes diante dos cidadãos, das agências reguladoras e fiscalizadoras e permite aos formuladores e gestores de políticas públicas desenharem políticas mais

consistentes, com melhores resultados e melhor utilização dos recursos”.

Portanto, é de suma importância realizar a avaliação dos fatores de competitividade nos mais diversos Espaços Organizados, bem como identificar os modelos de gestão de políticas públicas e as metodologias de avaliação das mesmas (incluindo os seus indicadores), contribuindo de forma efetiva com os gestores públicos - na criação de novas políticas para atração de investimentos e promoção dos Espaços Organizados - e gestores privados - auxiliando no processo de tomada de decisão para a escolha do *site* de implantação do empreendimento.

1.1. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

Diante do quadro econômico atual, marcado pela incerteza e volatilidade próprias de fases de transição entre diferentes ciclos da economia mundial, é importante esclarecer o papel da competitividade na geração de riquezas e prosperidade dos países, regiões e indivíduos. Uma das premissas centrais do trabalho é a de que a melhoria da competitividade das empresas, por intermédio da criação e apoio aos Espaços Organizados - no caso os Distritos Industriais - levam ao desenvolvimento socioeconômico da comunidade do entorno.

O Estado do Rio de Janeiro, durante muito tempo, se posicionou entre as Unidades Federativas com as melhores condições para a atração de novos investimentos no País. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), estima-se uma população de 17.264.943 milhões de habitantes em 2019, com aproximadamente 7,4 milhões de pessoas economicamente ativas em 2016. Em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), o Estado do Rio de Janeiro acumulou um total de R\$ 671,36 bilhões em 2017, seguindo com a seguinte divisão: 80,91% oriundos do setor de serviços, 18,57% do setor industrial e 0,52% da agropecuária. Nesse mesmo ano, o Estado participou com 10,2% do PIB nacional, sendo superado apenas por São Paulo (IBGE, 2020). Conforme dados do Ministério da Economia, no ano de 2018, existiam 220.580 estabelecimentos industriais no Estado do Rio de Janeiro, empregando 556.283 trabalhadores (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2020).

Além disso, o Estado contribui com mais de 70% da movimentação de

carga do país devido à boa estrutura de escoamento, contando com uma ampla malha viária e portuária. Utilizando como fonte de dados o documento Decisão Rio, elaborado pela Federação das Indústrias de Estado do Rio de Janeiro (Firjan), foram anunciados, entre os anos de 2014 e 2016, investimentos de R\$ 235,6 bilhões de no Estado, representando um aumento de 11,4% em relação aos apresentados no período entre 2012 e 2014 (Firjan, 2020). Ao comparar essas informações com a extensão territorial do Estado - 43.750 km², segundo o IBGE em 2019 (IBGE, 2020) - o volume de investimento é de mais de R\$ 5,3 milhões por km², o mais concentrado mundialmente.

Desde o início do século XX, o crescimento da atividade fabril no Brasil aconteceu principalmente nos estados da região Sudeste, com maior ênfase no Rio de Janeiro até a década de 1910, sendo depois ultrapassado pelo dinamismo da indústria paulista, que se tornou o centro do processo de industrialização do país. No Estado do Rio de Janeiro, o processo de industrialização foi acompanhado pelo surgimento dos distritos industriais. A política de implantação desses Espaços Organizados foi assumida pelo governo, tendo como meta a tentativa de remediar ao mesmo tempo problemas de cunho econômico e urbano (DAMAS, 2008).

Até a primeira metade da década de 1970, não existia no país uma política nacional ou mesmo regional para a implantação de Distritos Industriais; as iniciativas eram apenas estaduais e municipais. Somente após a segunda metade da década de 1970 que os distritos industriais deixaram de ser resultados apenas de políticas estaduais isoladas para se tornarem um dos instrumentos oficiais do programa de desconcentração do governo federal. A implantação de distritos industriais, portanto, tornou-se uma estratégia de âmbito nacional, resultado do incentivo do governo federal e da ação dos estados e municípios através das companhias especialmente constituídas para administrá-los (DAMAS, 2008).

Em 1967, é criada então a Companhia de Distritos Industriais (Codin) que, posteriormente, em 1982, foi transformada em Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro visando apoiar a implantação de indústrias em todo o Estado (GURGEL, 2015). A Codin é uma sociedade anônima de economia mista, de administração indireta do Estado do Rio de Janeiro, vinculada atualmente à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia e

Relações Internacionais (Sedeeri), que tem por objetivo desenvolver ações que possibilitem contribuir para a expansão da atividade empresarial no território fluminense, em parceria com as demais entidades governamentais e empresariais, universidades e centros tecnológicos (CODIN, 2020).

Depreende-se, portanto, a importância dos distritos industriais para o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro. Em virtude da existência de inúmeros Espaços Organizados no Estado do Rio de Janeiro e da complexidade de cada um deles, optou-se por delimitar este estudo aos distritos industriais sob a responsabilidade administrativa da Codin, fruto de políticas públicas e operados pela instituição desde 1975, em virtude do Decreto nº 07/1975, até o presente momento, o que aumenta a probabilidade de se encontrar maiores informações sobre eles. Alguns deles, inclusive, já apresentam certo grau de governança, o que também facilita a obtenção de dados.

Vale ressaltar que a implantação desses Espaços Organizados é uma tarefa complexa, que exige visão sistematizada do empreendimento e conhecimentos multidisciplinares dos agentes públicos e/ou privados responsáveis. Para aumentar as chances de sucesso desses espaços, é necessário que se tome uma série de cuidados nos estudos de viabilidade, planejamento, implantação e operação, sendo o processo de tomada de decisão fundamentado em critérios claros. Caso contrário, pode-se correr o risco dessas áreas não se prestarem ao seu fim: a atração de investimentos.

Nesse sentido, o presente trabalho visa investigar a competitividade dos Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro, propondo assim um método de análise de uma política pública que poderá ser aplicada pelo Estado. Os fatores de competitividade relacionados ao sucesso do empreendimento serão levantados e as condições dos mesmos serão analisadas em dois intervalos de tempo distintos: o ano de 2015 e o ano de 2020. Como contribuição, espera-se que os riscos sejam mais bem controlados e aumente as possibilidades de êxito dos novos empreendimentos a serem implantados, bem como contribua para o sucesso daquele que atualmente já operam nesses distritos industriais.

Dessa maneira, procura-se responder às seguintes perguntas norteadoras

desse estudo: 1) De que forma os distritos industriais podem ser considerados como instrumentos de políticas públicas para promoção do desenvolvimento socioeconômico regional?; 2) As condições dos fatores de competitividade dos Espaços Organizados influenciam na atração e instalação de novas empresas?; e 3) Existem evidências de que distritos industriais com governança mais bem estruturada e com ambientes inovativos apresentem melhores desempenhos?

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Geral

Este trabalho tem como objetivo entender os Espaços Organizados - mais especificamente os Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro - como instrumento de políticas públicas, avaliando-se comparativamente as condições dos seus fatores de competitividade segundo o modelo Porteriano, considerando o estudo realizado em 2015 e, posteriormente, em 2020.

1.2.2. Específicos

- Definir e caracterizar os Espaços Organizados;
- Revisar na literatura as diferentes nomenclaturas existentes no que se refere a Espaços Organizados;
- Identificar e selecionar os fatores de competitividade relevantes para a competitividade dos Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro com base na produção científica;
- Pontuar as condições dos fatores de competitividade para os Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro através de pesquisa de campo;
- Comparar essas pontuações com as que foram obtidas em estudo anterior, traçando um perfil para os Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro entre os anos de 2015 e 2020;
- Observar a existência de ambiente inovativo e de governança estruturada nesses Espaços Organizados, além da adoção de modelos de gestão de políticas públicas e de metodologias para avaliação delas, a nível local e

governamental;

- Formular propostas para implantação de modelos de gestão de políticas públicas e de metodologias para avaliação delas.

1.3. JUSTIFICATIVA

O tema a que se refere esse trabalho nos remete a uma das questões fundamentais da competitividade, condição primeira para o crescimento econômico e desenvolvimento social sustentável de um país. Vasto referencial teórico, com uma linha do tempo significativa, demonstra a relevância das aglomerações de empresas em espaços - aqui denominados Espaços Organizados - dedicados ao desenvolvimento de atividades econômicas em diversas partes do mundo. Nos Espaços Organizados incorre maior transporte de materiais, de pessoas e de ideias, o que colabora para intensificar o dinamismo econômico.

Uma das premissas centrais é a de que a melhoria da competitividade e da produtividade das empresas, promovida por intermédio da criação e apoio aos Espaços Organizados leva ao desenvolvimento socioeconômico sustentável do seu entorno. Isso foi comprovado em trabalho anterior, quando ficou evidenciada uma correlação positiva entre os fatores de competitividade e os efeitos socioeconômicos (geração de emprego, renda, atração e retenção de investimentos) nos Distritos Industriais da Codin mais bem avaliados (GURGEL, 2015). Assim, esse raciocínio coloca o moderno conceito de competitividade no centro das discussões de políticas públicas orientadas aos Espaços Organizados, estimulando novas pesquisas.

É preciso levar em conta também a longa trajetória profissional do autor dedicada ao setor público e privado, estando à frente do projeto de Distritos Industriais no Estado do Rio de Janeiro, participando da formulação de políticas e da implantação desses Espaços Organizados, além da sólida experiência como consultor de empresas, elaborando diagnósticos de viabilidade técnica e econômica.

Dessa maneira, fez-se necessário realizar um estudo aprofundado para verificar se, após cinco anos, os mesmos distritos industriais avaliados anteriormente tendem a ter melhor ou pior desempenho. Adicionalmente, um novo conjunto de parâmetros centrados na inovação e na gestão de políticas públicas será avaliado,

contribuindo para o entendimento da presença de ambiente inovativo e de governança estruturada nesses Espaços Organizados, além da adoção de modelos de gestão de políticas públicas e de metodologias para avaliação delas, a nível local e governamental.

É oportuno sublinhar que, não obstante a relevância acadêmica, social e econômica do assunto, ainda há lacunas quanto a estudos que se debrucem sistematicamente sobre o tema, ao menos no Brasil. Portanto, espera-se que essa investigação venha a contribuir significativamente para a literatura e a práxis que sustenta a importância dos distritos industriais, bem como de outros Espaços Organizados, para o desenvolvimento local e regional.

Sendo um estudo acadêmico, pretende-se ampliar o conhecimento dos trabalhos já desenvolvidos pelo grupo de Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, do Instituto de Economia, da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. ESPAÇOS ORGANIZADOS

A ideia de aglomeração industrial é bastante difundida em diversas áreas da Economia e nos estudos de negócios, sendo classificada, de forma genérica, como indústrias que se conectam por intermédio de relações intra ou extraterritoriais, proporcionando o início das relações cooperativas e/ou de concorrência que imprimem dinamismo ao grupo e possibilitam o seu desenvolvimento e promovem vantagens econômicas e de mercado para as empresas integrantes deste relacionamento. Entre as várias áreas de interesse, a mais importante é a Economia Industrial, considerada em um sentido amplo como o estudo detalhado e minucioso da organização do trabalho, firmas, indústria e comércio, especialmente comércio internacional (BECATTINI, 1990; BELUSSI E CALDARI, 2009; SANTOLIN, 2014).

Na literatura, encontram-se diversos conceitos acerca das aglomerações industriais, apresentando uma variedade de significados e tipos. Por muitas vezes, autores utilizam as designações “clusters”, “aglomerações industriais” ou “concentrações de empresas” como sinônimos, o que dificulta a adequada compreensão desse assunto, principalmente, por parte dos leitores mais inexperientes. Portanto, esse trabalho propõe a utilização do termo “Espaços Organizados” em uma tentativa de unificar as diferentes denominações utilizadas pelos estudiosos do assunto.

Dessa maneira, os Espaços Organizados se referem aos diversos espaços destinados à realização de atividades econômicas, onde a proximidade de firmas em uma dada região pode auferir vantagens de aglomeração para elas. Isto é, independentemente do tipo de Espaço Organizado e dos elementos que ele incorpora, a questão essencial e concreta que dá substância ao conceito são os ganhos aglomerativos advindos da proximidade geográfica entre agentes econômicos, principalmente no que se refere ao transporte de materiais, pessoas e ideias. Essa é a principal característica que une os Espaços Organizados.

O estudo do desenvolvimento industrial em Espaços Organizados tem início nos trabalhos do economista Alfred Marshall. De acordo com Strauch (1985), o autor buscou compreender as relações que ocorriam nos distritos fabris da Inglaterra

no final do século XIX e começo do século XX, introduzindo o conceito de distrito industrial para caracterizar as "concentrações de pequenas e médias empresas localizadas ao redor das grandes indústrias". Dessa forma, pode-se afirmar que os distritos industriais ingleses eram constituídos por aglomerações de pequenas, médias e grandes empresas inter-relacionadas em microrregiões geográficas, produzindo bens em larga escala tanto para o mercado interno como para o mercado externo (MARSHALL, 1890).

Em seu livro "Princípios da Economia", Marshall ressalta que a localização geográfica, principalmente relacionada às condições físicas (tais como o clima, o solo, a existência de minas e de pedreiras nas proximidades ou o fácil acesso por terra ou mar), foi um dos principais fatores que levaram às empresas a ficarem mais próximas umas das outras (MARSHALL, 1890). Segundo Belussi e Caldari (2009), a passagem do tempo permite que as empresas concentradas em uma área específica reúnam as seguintes vantagens:

- Habilidade hereditária – em uma área concentrada, 'os mistérios do comércio não se tornam mistérios; mas estão no ar, e as crianças aprendem muitas delas inconscientemente'. Assim, capacidades especiais são transmitidas de uma geração para outra e torna-se a qualificação característica daquela área.
- Crescimento dos negócios subsidiários – quando várias firmas são estabelecidas em uma determinada área é provável que empresas subsidiárias 'cresçam na vizinhança, fornecendo implementos e materiais, organizando seu comércio e conduzindo a economia'.
- Uso de maquinaria altamente especializadas – essa vantagem vem da alta divisão de mão-de-obra e especialização que caracterizam um distrito 'no qual existe um grande agregado de produção do mesmo tipo, embora nenhum capital individual empregado no comércio seja muito grande'.
- Mercado local para habilidades especiais – uma indústria localizada oferece 'um mercado constante de habilidade' para que os empregadores não tenham nenhum problema ao procurar trabalhadores. Pelo contrário, 'uma fábrica isolada' pode ter problemas para encontrar trabalhadores.

- Liderança industrial – esse aspecto ‘deriva de uma atmosfera industrial’ na qual as empresas estão imersas que estimula ‘mais vitalidade do que poderia parecer provável, em vista da mudança incessante de técnicas’.
- Introdução de novidades no processo de produção – boas ideias são prontamente adotadas porque elas estão no ‘ar’ do distrito, incorporadas nas redes locais de comunicação: ‘se um homem inicia uma nova ideia, ela é adotada por outros e combinada com sugestões próprias; e assim se torna a fonte de novas ideias’.

Essas características são a tônica dos distritos industriais, que podem ser considerados, numa primeira aproximação, como o resultado de uma localização duradoura. Com o passar do tempo e o desenvolvimento dos aspectos enumerados acima, o distrito adquire o que Marshall chama de ‘uma atmosfera especial’: é essa atmosfera que oferece as várias vantagens e uma fonte de inovações importantes para as empresas reunidas em uma área específica (BELUSSI E CALDARI, 2009).

Apesar da validade das análises do economista inglês, suas formulações ficaram esquecidas por várias décadas. Somente no final do século XX que as ideias de Marshall foram retomadas por diversos pesquisadores para explicar o crescimento industrial no centro e no nordeste da Itália, região essa denominada como Terceira Itália. Pyke, Becattini e Sengenberger (1990) realizaram importantes estudos acerca dos distritos industriais italianos, que são retratados no livro *Industrial Districts and Inter-firm Co-operation in Italy*. Esses autores definem distrito industrial como sendo “uma entidade socio territorial caracterizada pela presença ativa de uma comunidade de pessoas e de uma população de empresas em uma área natural e historicamente delimitada”. Entretanto, essa comunidade e as empresas nela localizadas estão totalmente integradas, numa relação que vai além do chão de fábrica, de sua estrutura organizacional-hierárquica. Outro aspecto fundamental que complementa essa definição do distrito é a necessidade de uma rede eficiente entre empresas, fornecedores e clientes, que são responsáveis tanto pela rapidez nos processos produtivos, como pela comercialização das mercadorias (PYKE, BECATTINI E SENGENBERGER, 1990).

O fenômeno ocorrido na Itália despertou particular interesse dos

observadores internacionais, e vários outros distritos foram identificados na Europa e em outros continentes, como por exemplo: Vale do Silício, na Califórnia; Vilarejos do Cholet, Vale do Rio Arve, Oyonnax e Thiersna, na França; Baden-Württemberg, na Alemanha etc. Com efeito, o modelo dos distritos industriais tomou vulto extraordinário pelos pesquisadores desenvolvimentistas, colocando em dúvida a eficácia dos antigos modelos macroeconômicos de desenvolvimento para as sociedades ocidentais, principalmente, para os países periféricos, muitos dos quais já começaram a mudar suas políticas públicas de desenvolvimento socioeconômico, replicando o modelo dos distritos industriais italianos de acordo com as suas próprias particularidades.

Paralelamente a isso, em 1989, o economista americano Michael Porter introduz o conceito de *cluster* para destacar a importância das concentrações geográficas de empresas - não apenas de fornecedores, mas também de empresas rivais e clientes - no desenvolvimento empresarial dinâmico, argumentando que as vantagens competitivas derivam de uma constelação de fatores locais. Em seu livro *Competitive Advantages of Nations*, o autor define *cluster* como sendo “um agrupamento geograficamente concentrado de empresas inter-relacionadas e instituições correlatas numa determinada área vinculada por elementos comuns e complementares” (PORTER, 1989). O escopo geográfico mencionado nessa definição é definido pelos elos e pela interdependência entre os diferentes setores e instituições. Para Belussi e Caldari (2009), o objetivo de Porter é, de fato, o estudo de sinergias construídas entre grupos de empresas e instituições de pesquisa públicas ou privadas. Isto significa que as fronteiras de um cluster podem ser uma cidade, um estado ou país ou mesmo uma rede de países vizinhos.

Outro conceito relacionado às aglomerações é o de Sistemas Produtivos Locais (SPLs). Segundo a *European Association of Development Agencies* (EURADA), os Sistemas Produtivos Locais são redes cooperativas de negócios caracterizadas pela concentração territorial, pela especialização em torno de um produto ou atividade e pela solidariedade entre vários atores, apesar da competição. No mesmo documento, ainda diz que podem ser definidos como uma configuração de pequenas e médias empresas agrupadas em determinada área, em torno de uma atividade ou negócio (EURADA, 1999). Santos, Crocco e Lemos (2002) caracterizam

os Sistemas Produtivos Locais pela proximidade geográfica, especialização setorial, predominância de PMEs, cooperação interfirmas, competição entre elas determinada pela inovação, confiança, organizações de apoio ativas na oferta de serviços e parceria estreita com o setor público local. Para Cassiolato e Szapiro (2002), um SPL é uma aglomeração de agentes econômicos, políticos e sociais, que estão inseridos numa mesma localidade territorial e que se articulam e interagem de forma cooperativa.

No Brasil, na década de 2000, o termo “sistemas” foi substituído pelo termo “arranjos”, que passou a ser mais utilizado, reforçando-se o conceito de Arranjos Produtivos Locais (APLs). De acordo com Lastres e Cassiolato (2003), os APLs correspondem a aglomerações de agentes econômicos, sociais e políticos em uma mesma localização, focando em atividades econômicas específicas que apresentam algum nível de conexão. Ainda de acordo com a mesma definição, os APLs

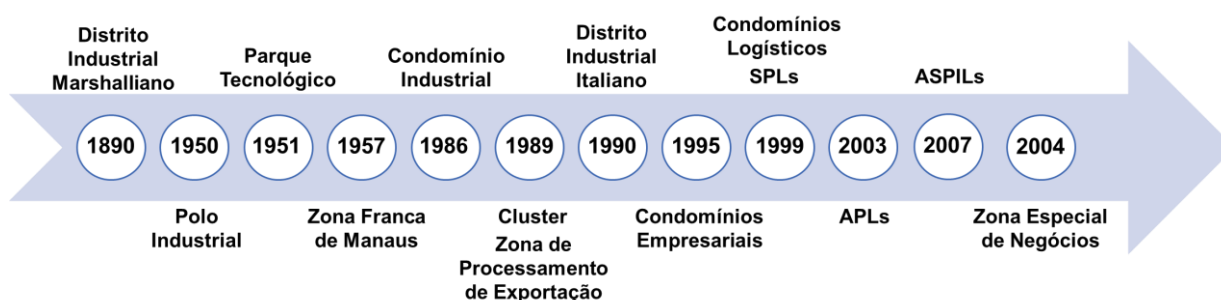
(...) incluem empresas produtoras de bens e serviços finais fornecedoras de bens e serviços finais; equipamentos e outros insumos; distribuidoras e comercializadoras; consumidoras; organizações voltadas à formação e treinamento de recursos humanos, informação, pesquisa, desenvolvimento e engenharia, promoção e financiamento; cooperativas, associações, sindicatos e demais órgãos de representação (CASSIOLATO, LASTRES E STALLIVIERI, 2008, p. 14).

Mais recentemente, a partir das contribuições da escola estruturalista latino-americana e da visão de sistemas de inovação, no Brasil, a RedeSist apresentou o conceito de Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais (ASPILs) que focam em conjuntos específicos de atores e atividades econômicas (LASTRES, 2007). Nesse contexto, os ASPILs referem-se a conjuntos de atores econômicos, políticos e sociais que “partilham um mesmo território, e que se articulam, formalmente ou informalmente, para finalidade de obtenção de ganhos econômicos através de atividades produtivas e inovativas” (CAVALCANTI FILHO et al., 2008). Os ASPILs são verificados mediante uma “atividade produtiva central ou um conjunto de atividades correlacionadas sob aspecto produtivo ou comercial, pelo processo produtivo ou pelo mercado, em torno da qual os demais atores se articulam” (CAVALCANTI FILHO *et al.*, 2008).

Percebe-se, dessa maneira, que diversos autores propuseram inúmeras

denominações para as várias formas de aglomeração industrial encontradas em diferentes países. Além dos distritos industriais, *clusters* e arranjos e sistemas produtivos e inovativos locais, outros Espaços Organizados também foram teorizados e discutidos ao longo do tempo, como por exemplo, polos industriais, condomínios empresariais, industriais e logísticos, parques tecnológicos, dentre outros. A Figura 1 abaixo retrata uma linha do tempo do surgimento das diferentes designações de Espaços Organizados.

Figura 1 – Linha do tempo do aparecimento dos diversos Espaços Organizados



Fonte: Elaborado pelo autor.

2.2. ESPAÇOS INDUSTRIAIS ORGANIZADOS

Os Espaços Organizados são empreendimentos multifacetados que têm por objetivo promover o sucesso das empresas ali instaladas. Estes espaços podem apresentar poligonais fundiárias com logradouro bem definido ou não; podem ser oriundos de iniciativa pública, privada ou de uma parceria público-privada; podem contar com incentivos financeiros e/ou tributários; entre outras diversas características. Portanto, cabe neste ponto do trabalho apresentar as duas principais vertentes dos Espaços Organizados: os espontâneos e os estimulados.

Com relação à sua origem, um Espaço Organizado pode surgir espontaneamente, sem nenhum tipo de ação prévia para incentivar a aglomeração de fábricas ou de qualquer outro tipo de atividade produtiva – aqui denominado de Espaço Organizado Espontâneo. Os Distritos Industriais Marshallianos, os Distritos Industriais da Terceira Itália e os *Clusters* de Porter são exemplos de Espaços Organizados Espontâneos, uma vez que as circunstâncias históricas e naturais são os fatores que explicam o crescimento da atividade do setor secundário neles verificado. Estes espaços surgem e crescem a partir da atividade fabril ali

desenvolvida. As relações entre as empresas e entre estas e a comunidade acabam formando um ambiente único, de competição e cooperação e também de total interdependência.

Por outro lado, um Espaço Organizado pode ser formado a partir de uma intervenção, seja ela governamental, particular ou uma parceria entre ambos, visando à promoção do desenvolvimento de determinados setores em uma região específica – aqui designado de Espaço Organizado Estimulado. Os Distritos Industriais da CODIN, os Condomínios Empresariais, Industriais e Logísticos, os Parques Tecnológicos e a Zona Especial de Negócios seriam exemplos de Espaços Organizados Estimulados. Anteriormente ao momento da construção desses espaços está a intenção dos criadores que determinam todas as especificações do empreendimento como: localização, tamanho da área e das empresas, setores, entre outros. Ou seja, são espaços construídos com base nas experiências socioeconômicas já acumuladas pela população local ou na potencialidade advinda de fatores da natureza, da cultura ou da localização estratégica de determinados espaços na avaliação dos planejadores.

É importante destacar a importância do entendimento da presença de políticas públicas na elaboração e execução dos Espaços Organizados Estimulados. Essas políticas devem levar em consideração os anseios daqueles que conhecem a realidade e as necessidades da região de aplicação da política pública, isto é, a sua estruturação deve ser um processo coletivo e participativo dos diversos atores-chave, tais como instituições e organizações públicas e privadas, e diferentes atores sociais, que detêm o conhecimento e tem atuação voltada para o desenvolvimento socioeconômico (BORIN, ARRUDA e MATOS, 2015).

No tópico a seguir, serão apresentados os principais tipos de Espaços Organizados, encontrados na literatura, assim como as suas características.

2.3. TIPOS DE ESPAÇOS ORGANIZADOS

2.3.1. Arranjo Produtivo Local (APL)

Os Arranjos Produtivos Locais (APLs) são aglomerações territoriais de agentes políticos, sociais e econômicos, tendo como foco um conjunto específico de

atividades econômicas que tenham conexões, mesmo que incipientes. Normalmente, há participação e interação de empresas, como produtoras de bens e/ou serviço finais até fornecedoras de insumos e equipamentos, comercializadoras, prestadoras de consultoria e serviços, clientes, entre outros. Ademais, incluem diversas outras instituições públicas e privadas que estão voltadas para a formação e capacitação de recursos humanos, como escolas técnicas e universidades; pesquisa, desenvolvimento e engenharia; política, promoção e agências de fomento e financiamento (LASTRES e CASSIOLATO, 2003).

A discussão sobre os APLs é o principal foco de pesquisa da Rede de Pesquisa em Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais (RedeSist), uma rede de pesquisa interdisciplinar formalizada em 1997 com sede no Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro e coordenada pelos professores José Eduardo Cassiolato e Helena M. M. Lastres, contando com a participação de várias universidades e institutos de pesquisa no Brasil, além de manter parceiras com outras instituições da América Latina, África, Europa e Ásia. Britto (2004) utiliza em seu trabalho a conceituação de APL elaborada pela RedeSist como:

O conceito de Arranjos Produtivos Locais pode ser associado à aglomeração espacial de agentes econômicos, políticos e sociais, com foco em um conjunto específico de atividades econômicas e que apresenta vínculos e interdependência. Por meio desses vínculos, origina-se um processo de aprendizagem que possibilita a introdução de inovações de produtos, processos e formatos organizacionais, gerando maior competitividade para as empresas integradas ao arranjo. A formação de APL encontra-se associada a trajetórias históricas de formação de vínculos territoriais (regionais e locais), a partir de uma base social, cultural, política e econômica comum. (Britto, 2004, p. 10).

De acordo com Costa (2010), o termo APL começou a ser utilizado com mais frequência a partir do final de década de 1990, representando uma área econômica, social e historicamente formada por intermédio de uma concentração de firmas similares e/ou fortemente relacionadas, ou interdependentes, atuando cooperativamente por meio de fluxos de bens e serviços. Continuando com o autor, o APL pode ser entendido de uma forma mais genérica como:

Um grupo de agentes “orquestrados” por um grau de institucionalização explícito ou implícito ao aglomerado que buscam como finalidade, harmonia, interação e cooperação, não esquecendo, vale repisar, que estes elementos ocorrem num ambiente competitivo, no qual há sujeitos com distintos graus de poder e com projetos territoriais diversos e muitas vezes antagônicos. Além disso, sem correr o risco de redundância, é de bom alvitre destacar que o termo se refere à concentração de quaisquer atividades similares ou

interdependentes no espaço, não importando o tamanho das empresas, nem a natureza da atividade econômica desenvolvida, podendo esta pertencer ao setor primário, secundário ou até mesmo terciário, variando desde estruturas artesanais com pequeno dinamismo, até arranjos que comportem grande divisão do trabalho entre as empresas e produtos com elevado conteúdo tecnológico. Como resultado desta conformação socioeconômica e geográfica assiste-se ao aumento da capacidade. (Costa, 2010, p. 127).

Dentre os inúmeros espaços organizados presentes no Estado do Rio de Janeiro, a estruturação de APLs “tem sido crescentemente reconhecida como fator de aceleração do processo de desenvolvimento da economia fluminense”, segundo Campos et al. (2010). De acordo com os trabalhos de Santos, Diniz e Barbosa (2004); Cabete e Dacol (2008); Silva e Maia (2008); Dias (2013); Wolf, Silva e Ferreira (2013); e Cardoso, Santos e Polacinski (2016), os APLs podem ser definidos como espaços organizados para a instalação de micro, pequena ou média empresa, interdependentes, envolvido em uma área específica da economia, praticando atividades de capacitação e cooperação, visando o desenvolvimento mútuo integrado. Além disso, pode contar com o apoio de inúmeras entidades em consonância com as funções exercidas por elas, que permitam o desenvolvimento do APL.

A Firjan define os APLs como um conjunto de empresas que se organizam em uma lógica própria em função da cadeia produtiva e do mercado, articulando atividades de capacitação, desenvolvimento mútuo integrado e cooperativismo, obtendo suporte de inúmeras entidades de acordo com as competências fundamentais necessárias para o seu desenvolvimento (FIRJAN, 2015). Para a Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento (AGDI) o APL pode ser caracterizado como:

O conjunto de empresas, produtores e instituições que, em um mesmo território, mantêm vínculos de cooperação. Com produtos semelhantes, participam da mesma cadeia produtiva, utilizam insumos comuns, necessitam de tecnologias semelhantes e informações sobre os mesmos mercados. Um APL é a prioridade definida por uma região para o seu desenvolvimento econômico. (AGDI, 2018).

Para Britto (2004), na perspectiva do conceito elaborado pela RedeSist, o espaço geográfico (município, microrregiões, etc.) é concebido como um local onde os processos produtivos, cooperativos e inovativos têm lugar, “a partir do compartilhamento de visões e valores econômicos, sociais e culturais, que constituem uma fonte de dinamismo local, bem como de diversidade e de vantagens

competitivas em relação a outras regiões”. Prosseguindo com o autor, um APL constitui um local de aprendizado interativo, onde há transmissão e disseminação de conhecimentos e competências de caráter “tácito”, sendo, portanto, uma fonte essencial de ampliação da capacidade produtiva e inovativa das empresas e instituições que estão ali localizadas.

Avançando na linha do tempo, tem-se a introdução do termo “inovativo” na nomenclatura de APL, passando a ser conhecido como Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais - ASPILs. De acordo com Matos e Britto (2014), os ASPILs podem ser entendidos como:

Conjunto de atores econômicos, políticos e sociais, localizados em um mesmo território, desenvolvendo atividades econômicas correlatas e que apresentam vínculos expressivos de produção, interação, cooperação e aprendizagem. ASPILs geralmente incluem empresas – produtoras de bens e serviços finais, fornecedoras de equipamentos e outros insumos, prestadoras de serviços, comercializadoras etc. –, clientes, cooperativas, associações e representações e organizações voltadas à formação e treinamento de recursos humanos, informação, pesquisa, desenvolvimento e engenharia, promoção e financiamento. (Matos e Britto, 2014, p. 144).

Isso ocorre quando a interdependência, articulação e vínculos entre os agentes resultam em interação, cooperação e aprendizagem, com potencial de gerar o incremento da capacidade inovativa endógena, da competitividade e do desenvolvimento local. Sendo assim, destaca-se o papel central da inovação e do aprendizado interativos como fatores dinâmicos para a competitividade sustentada (MATOS e BRITTO, 2014).

2.3.2. *Cluster*

Os *Clusters* podem ser considerados uma massa crítica, sendo capaz de influenciar o mapa econômico mundial por apresentar um sucesso competitivo atípico em campos específicos. São característicos de países desenvolvidos, marcando praticamente todas as economias, desde o nível metropolitano, passando pelos níveis estaduais, regionais e alcançando níveis nacionais e internacionais.

Apresentam vantagens competitivas perenes em uma economia global fundamentada paulatinamente em ativos locais, tais como relacionamentos, conhecimentos, cooperação, motivação, inovação, dentre outros, que os concorrentes distantes não conseguem equiparar. Por intermédio das fronteiras nacionais, os *clusters* são ferramentas capazes de afetar a competitividade entre os

países. Dessa forma, além dos competidores mundiais, os *clusters* são capazes de conduzir novas agendas para todos os empresários. Assim, de forma mais ampla, os *clusters* podem ser entendidos como instrumentos para avaliação de um *site*, desafiando a sabedoria normatizada de como as empresas devem estar dispostas, sobre de que forma as instituições (por exemplo, universidades) podem favorecer o sucesso competitivo e como os governos podem estimular o desenvolvimento socioeconômico (PORTER, 2009).

Os *clusters* compreendem uma ligação entre diversas indústrias e entidades promotoras de concorrência, tais como fornecedores de insumos especializados (por exemplo, indústria de componentes, máquinas e equipamentos, e empresas de serviços, dentre outros) e fornecedores de infraestrutura especializada. Eles se estendem a jusante para canais e clientes, em diversos momentos, e lateralmente às empresas detentoras de insumos comuns, habilidades e tecnologia, como também, àquelas empresas que produzem manufaturas complementares. Mais ainda, nesses espaços podem estar inseridas instituições governamentais ou não governamentais (por exemplo, associações comerciais, universidades, grupos de reflexão, órgãos de definição de padrões, prestadores de formação profissional, entre outros), que são capazes de prover educação, pesquisa, informação, suporte técnico e treinamento especializado. Assim, os *clusters* podem ser entendidos como concentrações geográfica de empresas e instituições interconectadas em um campo particular (PORTER, 2009).

Porter (2009) explica que as fronteiras de um *cluster* são estabelecidas pelas ligações e complementaridades entre as instituições promotoras de competição e as empresas, respeitando, na maioria das vezes, os limites estabelecidos pelas políticas. Todavia, em alguns casos, os *clusters* podem romper os limites políticos, atravessando fronteiras estaduais ou nacionais.

Prosseguindo com o autor, outra característica desse espaço organizado é a eventual falta de compatibilidade com os sistemas industriais de classificação padrão, que não conseguem capturar relacionamentos e atores vitais para o processo de competição. Dessa forma, inúmeros *clusters* são obscurecidos ou não reconhecidos. Outro parâmetro essencial na existência de um *cluster* é o estabelecimento de uma ampla concorrência, onde as empresas rivais competem

intensamente para reter e ganhar novos clientes, portanto, sem uma competição rigorosa dificilmente este *cluster* será bem-sucedido. Além do mais, existe a presença de uma cooperação vertical, que envolve as empresas relacionadas e as instituições locais. Por conseguinte, em dimensões diferentes e com atores diferentes, há a coexistência da competição e cooperação.

Os *clusters* representam uma espécie de um novo formato de um espaço organizacional entre mercados de curta distância por um lado, e hierarquias ou integração vertical, por outro. Assim sendo, ele pode ser considerado como uma forma alternativa de estruturação de uma corrente de valor. Comparando as operações de mercado entre vendedores aleatórios e dispersos e compradores, a proximidade locacional das empresas e instituições favorecem uma maior confiança e coordenação nas transações comerciais. Dessa maneira, esses espaços organizados contribuem com a mitigação dos impasses relacionados a curta distância, sem impor as inflexibilidades da integração vertical ou os desafios relacionados com a manutenção e criação de vínculos mais formais (como, alianças, parcerias de gestão, redes, entre outros). À vista disso, este aglomerado oferta vantagens em termos de flexibilidade, eficácia e eficiência, quando se apresentam com empresas e entidades governamentais ou não governamentais ligadas de forma a construir uma estrutura organizacional robusta (PORTER, 2009).

A definição de *cluster* do autor Michael Porter é a mais utilizada dentro da literatura. Em um pequeno trecho do seu livro “*Cluster and the New Economics of Competition*” o autor conceitua *cluster* como:

Geographic concentrations of interconnected companies and institutions in a particular field. Clusters encompass an array of linked industries and other entities important to competition. They include, for example, suppliers of specialized inputs such as components, machinery, and services, and providers of specialized infrastructure. Clusters also often extend downstream to channels and customers and laterally to manufacturers of complementary products and to companies in industries related by skills, technologies, or common inputs. Finally, many clusters include governmental and other institutions – such as universities, standards-setting agencies, think tanks, vocational training providers, and trade associations – that provide specialized training, education, information, research, and technical support (Porter, 1998, p. 78).

De acordo com Schmidt e Zen (2019), as características locais dos *clusters* favorecem o aumento da *performance* regional, por intermédio da criação de externalidades que somente são acessadas pelas empresas pertencentes ao

cluster. As principais externalidades observadas, para Morosini (2004), são:

- Mão de obra especializada – empresas geograficamente próximas desenvolvem um conjunto de mão de obra especializada, altamente qualificada para as necessidades específicas de um setor e relativamente fácil para as empresas que precisam acessar essas habilidades;
- Desenvolvimento econômico local – as empresas localizadas próximas geograficamente podem fornecer dados não comercializados específicos para um setor, ou seja, as empresas podem experimentar economias de escala no desenvolvimento e uso de tecnologias comuns ou de uma infraestrutura de capital específica;
- Melhoria do fluxo de informações – empresas que se reúnem geograficamente podem gerar um fluxo máximo de informações e ideias.

Em outras palavras, o conhecimento do produto, do mercado e da tecnologia pode ser mais facilmente compartilhado e transformado com mais eficácia em inovações valiosas entre agentes que estão em estreita proximidade geográfica do que entre agentes mais dispersos geograficamente (MOROSINI, 2004).

Segundo Staber e Sautter (2011) a identidade deste Espaço Organizado é definida como entendimento compartilhado dos recursos industriais, tecnológicos, sociais e características institucionais básicas do *cluster*. O poder da identidade compartilhada deriva da sua capacidade integradora, geradora e de aprimoramento de *status*, com base em categorizações sociais de similaridade e distinção. Para mais, a identidade de um *cluster* se modifica ao longo do tempo, englobando além do setor de atuação, as características institucionais e sociais que nele se originam à medida que ocorre o seu fortalecimento.

Gaspar *et al.* (2015) afirmam que o “*cluster* é formado por um conjunto de organizações que estão relacionadas por um determinado produto, serviço, categoria ou mercado” em uma mesma área geográfica, que proporciona o aumento da capacidade produtivas das empresas ali inseridas. Por conseguinte, as empresas que se estabelecem dentro de um *cluster* conseguem elevar a sua competitividade, gerar maior impacto no mercado e ter a sua visibilidade aumentada por parte dos

clientes. A localização geográfica retratada na definição de *cluster* é estabelecida pelos elos e pela interdependência entre os diferentes atores que o compõe (empresas, instituições, dentre outros). Logo, os limites de um *cluster* “podem ser uma cidade, um estado ou país ou mesmo uma rede de países vizinhos” (PAIVA e LIMA, 2016). Geralmente o seu surgimento ocorre de forma espontânea e desorganizada, sendo necessário planejamento e organização para promover o desenvolvimento do *cluster* (OLIVEIRA E RAMOS, 2018). Portanto, a presença de *spillovers* do conhecimento é fundamental para que ocorra inovação no *cluster* (CARVALHO, 2016).

2.3.3. Condomínio Empresarial

O tipo de Espaço Organizado denominado de Condomínio Empresarial data de meados da década de 90 (FINATTI, 2015b). De acordo com Finatti (2015a), os condomínios empresariais são, originalmente, projetos imobiliários que tem por objetivo prover espaços para a alocação de atividades produtivas, tais como, unidades industriais e prestação de serviços logísticos. Segundo o autor, são produtos da iniciativa privada em decorrência das ações de diversos agentes econômicos que operam em conjunto, como parte da rede imobiliária, como administradores, agentes imobiliários, construtores e promotores.

Os condomínios empresariais são apresentados através de um discurso para torná-los vendáveis como espaços que promovem o desenvolvimento, inovação, sustentabilidade, familiaridade com a natureza e possibilita a vivência/trabalho em espaços com segurança (FINATTI, 2015a).

Além destas características, é importante destacar que são espaços fechados em relação ao seu entorno por meio de controle de acesso e sistemas de segurança reforçados, bem como dotados de objetos técnicos facilitadores para a ação das empresas que nele se instalam (relativos à segurança, comunicação e manutenção, bem como serviços de alimentação, comerciais, bancários e de lazer). (Finatti, 2017, p. 66).

Segundo Finatti (2017), a promoção dos condomínios empresariais pelos agentes imobiliários ocorre por intermédio de estratégias inovadoras e da diversificação das mercadorias, fugindo dos tradicionais nichos residencial e comercial, e, conseqüentemente, proporcionando o desenvolvimento locacional e “aglomerações industriais (não excluindo outros segmentos econômicos como serviços e comércio)”.

Mendes (2015) apresenta algumas características que podem ser encontradas tanto nos condomínios empresariais quanto nos condomínios industriais (retratados a seguir nessa fundamentação teórica), destacando-se: o englobamento de um parque de fornecedores diretos, comércio e serviços localizados em um mesmo espaço, o que contribui para atração de novos investimentos e empreendimentos; presença nas grandes e médias cidades, juntando uma grande diversidade de gêneros industriais, que pode ser de um ramo produtivo específico ou não; espaços totalmente integrados, dotados de elevada capacidade logística e tecnológica, sustentável, com serviços compartilhados entre as indústrias e/ou as empresas ali implantadas; e podendo haver a participação do poder público como agente facilitador para a implantação de empresas de serviço, comércio e/ou indústrias.

De acordo com Finatti (2017), existem várias vantagens na instalação de uma empresa em um condomínio empresarial, tais como: a garantia de uma boa localização, licença ambiental, segurança e infraestrutura de qualidade. Além disso, “é possível ao empresário poupar gastos que antes eram feitos com a compra do terreno e construção de edifícios, elementos que representam gastos em ativos fixos”.

Um dos principais fatores de atração das empresas na implantação dentro de condomínios empresariais é a segurança, em virtude da violência crescente, principalmente nas grandes cidades. Segundo Finatti (2017), esses Espaços Organizados são controlados e vigiados 24 horas por dia, proporcionando maior segurança para as operações e aos colaboradores das empresas ali instaladas, sendo a segurança um dos fatores de competitividade condicionantes na tomada de decisão para a escolha do *site* de implantação das companhias.

Além da securitização da área, outro aspecto diferencial que diz respeito aos condomínios empresariais é a produção de uma psicosfera corporativa com a finalidade de divulgar o empreendimento e atrair as empresas (potenciais clientes dos promotores imobiliários). Os incorporadores se empenham em definir slogans e criar propagandas em outdoors, jornais e revistas com a finalidade de atração. (Finatti, 2017, p. 68).

A partir de uma análise de empreendimentos existentes no Estado de São Paulo, Finatti (2017) classifica os condomínios empresariais em três tipos:

- Condomínio empresarial misto – que a partir da venda de seus lotes

proporciona a implantação de unidades industriais, comércios ou serviços. Apresentam áreas de grande extensão territorial, que são organizadas e loteadas para venda;

- Condomínio de galpões modulares – caracterizado por apresentar áreas de média extensão, onde são instaladas, predominantemente, empresas prestadoras de serviços, com destaque para as operações logísticas. Podem apresentar unidades industriais, todavia, em menor quantidade quando comparado com os condomínios empresariais mistos. A localização é mais fortemente articulada aos eixos de circulação e apresentam maior rotatividade de clientes, que alugam os galpões por tempo determinado;
- Condomínio horizontal de escritórios – apresenta grande rotatividade das empresas instaladas e áreas pouco extensas e marcadas por conjuntos de edificações de escritórios com predominância horizontal. Assim como os condomínios de galpões modulares, há uma preferência por esse tipo de condomínio empresarial ser instalado próximos a importantes eixo de circulação.

Por fim, em conformidade com Finatti (2015a), os condomínios empresariais resultam em uma determinada forma urbana específica, com uma configuração diferenciada em relação à incorporação e distribuição de dispositivos técnicos, que encontra na insegurança urbana um dos principais motivadores para a sua criação. Além disso, o discurso da garantia de segurança e da promoção de condições modernas para as atividades produtivas e empresariais faz com que as empresas procurem esses Espaços Organizados para se implantarem ou se realocarem, o que proporciona, conseqüentemente, um aumento do número de condomínios empresariais no país.

2.3.4. Condomínio Industrial

Com características semelhantes aos condomínios empresariais, este tipo de Espaço Organizado geralmente é constituído com capital privado e é responsável por prover serviços, tais como, manutenção, telecomunicações, segurança, dentre outros, para as empresas ali implantadas. Além do mais, esses Condomínios

Industriais podem contar com incentivos proporcionados pelos governos municipal e/ou estadual, contemplando as empresas instaladas nesses espaços com incentivos fiscais e/ou tributários.

Mendes (2014) observa que tanto os condomínios industriais quanto os condomínios empresariais são, geralmente, estabelecidos em territórios considerados inteligentes ou em meios inovadores, situando em um mesmo espaço uma cadeia de fornecedores, comércios e serviços, contribuindo, desta forma, para atração de novos investimentos e empreendimentos.

De acordo com Hasegawa, Venanzi e Silva (2015), o condomínio industrial é uma configuração de produção inovadora, que apresenta como uma das características principais a presença do fabricante como diretor de todo o projeto. Portanto, prosseguindo com os autores, o fabricante decidirá quais produtos são fornecidos através do condomínio, quais as empresas que fornecerão esses produtos, onde elas estarão localizadas no condomínio e como as entregas deverão ser realizadas. Além disso, os fornecedores começam a prover sistemas, que são conjuntos complexos de componentes, cuja entrega é, geralmente, baseada no modelo *Just-in-Sequence* próximo à linha de montagem. Como também, os fornecedores passam a compartilhar os custos de infraestrutura da planta com o fábrica montadora.

Mendes (2014); Hasegawa, Venanzi e Silva (2015); Maitan Filho e Simões (2015); Menezes e Pinto (2016); Maitan Filho e Simões (2017) e Wójtowicz (2019) exemplificam a utilização dos condomínios industriais com a indústria automobilística, onde a fábrica montadora e sua cadeia de fornecedores encontram-se localizados no mesmo terreno. Segundo Maitan Filho e Simões (2015), os condomínios industriais “admitem uma permeabilidade institucional e a padronização das práticas de trabalho das montadoras sobre os fornecedores”. Todavia, esse modelo, segundo Menezes e Pinto (2016), proporciona um “imenso poder discricionário das montadoras nas relações com as fornecedoras de autopeças”.

Segundo Mendes (2014), os condomínios industriais, como também outros modelos de Espaços Organizados, surgem da necessidade da estruturação de novos formatos, que possibilitem agilizar o processo produtivo e a reprodução de

capital, ou seja, há uma constante busca por arranjos espaciais eficientes, racionais e viáveis. De acordo com Wójtowicz (2019), novos locais de produção estavam se tornando regionalmente importantes uma vez que as fábricas de automóveis e seus fornecedores de primeira linha, seguindo a lógica da cadeia de valor global, frequentemente criavam grandes condomínios industriais, aumentando a posição daqueles estados que absorviam esses investimentos.

Hasegawa, Venanzi e Silva (2015) explicam que no condomínio industrial as montagens na linha de produção são feitas pelos funcionários da fabricante. Enquanto, Maitan Filho e Simões (2015) concluem que o estabelecimento de condomínios industriais é uma tendência no setor automotivo, assim como, a aplicação de novas tecnologias nas diferentes etapas de montagem. Por exemplo, para Marodin *et al.* (2015), a presença dos fornecedores da montadora dentro desse Espaço Organizado favorece a implementação do *Lean Production* na empresa.

É importante ressaltar que a existência de condomínios industriais não se restringe a cadeia automotiva. Mendes (2014) observa que esses Espaços Organizados abrangem uma grande diversidade de gêneros industriais, “podendo ou não serem especializados em um dado ramo produtivo”, estando presentes nas médias e grandes cidades. Esses Espaços Organizados contribuem para que as empresas instaladas aumentem as vantagens competitivas, como também, segundo Mendes (2014), permitem que regiões sem tradição industrial, ou sem experiências em alguns ramos fabris, consigam atrair indústrias âncoras e seus fornecedores para a região, surgindo, desta forma, atividades econômicas em um espaço integrado e funcional.

2.3.5. Condomínio Logístico

Oriundos da iniciativa privada, os Condomínios Logísticos apresentam uma infraestrutura que pode contemplar estacionamentos, armazéns, serviços de apoio, edifícios modulares, dentre outros suportes, visando apoiar o desenvolvimento de atividades logísticas, tornando-se uma opção para as empresas que desejam terceirizar esta atividade, tendo em vista a redução dos custos operacionais. Segundo Sobral (2015), “condomínios logísticos são galpões modulados de forma flexível para serem compartilhados por diversas empresas

operadoras de carga que dividem os gastos de infraestrutura e segurança”.

Para Mora, Lima Junior e Alencar (2016), condomínio logístico é:

Um termo recentemente incorporado ao mercado imobiliário brasileiro como resposta ao crescimento no mercado industrial do país, a partir da demanda por centros industriais de comércio e logística, tornando-se alvo de investimentos do mercado de Empreendimentos de Base imobiliária de alta qualidade. Os desenvolvedores de projetos de Condomínios Logísticos pretendem atender a demanda de empresas que buscam uma solução para suas operações dentro de instalações, localizadas em pontos estratégicos de escoamento, que lhes permitam desenvolver sua operação com eficiência, segurança e conforto. (Mora, Lima Junior e Alencar, 2016, p.1).

De acordo com Tognetti (2018), as empresas estão sempre buscando a eficiência na logística das suas operações, logo elas procuram por alternativas que proporcionem rapidez de movimentação, eficiência na armazenagem e desempenho técnico, que são exemplos de fatores condicionantes na determinação do sucesso de um condomínio logístico. Além do mais, os esforços na realização das atividades fim não devem competir com preocupações em relação ao imóvel locado.

Segundo Catapan (2016), uma das principais características dos condomínios logísticos é a flexibilidade, uma vez que elas são constituídas de forma modular, em geral, possibilitando “que em um mesmo empreendimento empresas de diferentes setores atuem desenvolvendo atividades de transporte e logística em uma determinada região”.

Para Fleury (2014), esses Espaços Organizados permitem que as empresas flexibilizem a localização dos seus estoques e centros de distribuição, o que contribui para a redução do capital imobilizado devido a utilização de infraestrutura própria. Ademais, são características que surgem neste tipo de Espaço Organizado: a existência de estruturas físicas e serviços compartilhados entre os usuários do condomínio logístico; a implantação desses espaços em localização privilegiada (geralmente próxima a grandes eixos viários e aos principais mercados consumidores) e a oferta de serviços sofisticados.

Existem diversos modelos de condomínios logísticos (MORA, 2016), que podem ser classificadas, segundo Mariante (2017), em:

- Monousuário – caracterizado pela presença de galpões individuais que atendem a um único cliente; construídos, geralmente, sob encomenda e

com especificações e características voltadas às necessidades de logística ou produção do cliente. A desvantagem desse tipo de condomínio logístico ocorre devido a personalização do imóvel tornando-o menos abrangente para o mercado, caso ele venha a ficar vago;

- Flex – apresenta galpões modulares que podem ser utilizados agrupados ou de forma individual. Usualmente são de natureza estratégica, portanto são construídos de forma flexível para atender às diversas atividades e demandas de tamanho por diferentes clientes;
- Armazéns – estabelecidos, geralmente, no formato modular visando receber estruturas de armazenagem como porta-paletes (estruturas modulares verticais, construídas em aço de forma a aumentar a área útil com sua verticalização). Esse formato é ideal para operadores logísticos e empresas atacadistas;
- *Cross-Docking* – projetados em plataformas para o manuseio de carga e o despacho imediato para o destino final (não incluindo a estocagem), torna esse modelo de estrutura ideal para as transportadoras. Além disso, apresentam, normalmente, docas para atendimento aos veículos, com o objetivo de organizar o processo de carregamento e descarregamento dos materiais;
- Misto – apresenta-se como opção para os centros de distribuição de grandes varejistas, uma vez que é construído para situações gerais, diversas e mistas. Sua formatação pode ser alterada para várias funções e atendimentos;
- Industrial – este modelo de condomínio logístico permite a customização pelo cliente e pode ser utilizado por indústrias de diversos ramos, podendo ser construídos próximos às fabricas para melhor o atendimento à demanda de abastecimento.

Os condomínios logísticos podem contribuir para mitigar o impacto ambiental das operações logísticas das empresas, conforme exposto no trecho a seguir de Mariante (2017).

Outro ponto a considerar é que condomínios logísticos podem também contribuir para diminuição de poluentes do meio ambiente, por meio da redução da queima e combustíveis. Em um momento que o mundo necessita de ações que prezem pela manutenção de um meio ambiente menos poluído – tanto na qualidade do ar, quanto na diminuição do consumo de combustíveis poluentes – a centralização de estoques caminha na direção deste alvo, ainda que o fator ambiental não tenha sido o objetivo principal. (Mariane, 2017, p. 54).

Por fim, os condomínios logísticos por apresentarem uma localização estratégica, segurança patrimonial, infraestrutura sofisticada, flexibilidade, agilidade na movimentação, mitigação do impacto ambiental e redução dos custos logísticos, tornam esse tipo de Espaço Organizado atraente para a alocação da operação logística das empresas.

2.3.6. Distrito Industrial

O Espaço Organizado denominado de Distrito Industrial é alvo de diversos estudos por pesquisadores por todo o mundo em virtude da grande importância que eles trazem para o desenvolvimento socioeconômico local. Tem sua implantação impulsionada por entidades públicas; constituído, geralmente, de pequenas e médias empresas, com mesma atividade econômica ou atuação independente; localização geográfica com logradouro bem definido e acessos através de vias públicas; e existe a possibilidade da formação de associações para serem responsáveis pela sua manutenção e coordenação.

Um dos autores pioneiros no trabalho a respeito dos distritos industriais, cuja origem remota o ano de 1890, é Alfred Marshall. Embora o autor não fornecesse uma definição clara sobre este Espaço Organizado, ele abordou a importância da localização para as empresas obterem vantagens competitivas. Segundo Marshall (1996), a aglomeração de indústrias com atividades semelhantes conseguia obter vantagens econômicas cujo surgimento era proveniente da própria divisão do trabalho entre os produtores que se localizavam no mesmo espaço geográfico e possuía a mesma atividade industrial.

Avançando na linha do tempo, encontra-se o trabalho de Pyke, Becattini e Sengenberger, apresentado no livro *“Industrial Districts and Inter-Firm Co-Operation in Italy”*, no qual o Espaço Organizado mencionado por Alfred Marshall passa a ser denominado de “Distrito Industrial” e ganha um conceito. De acordo com Sforzi e

Boix (2015), Giacomo Becattini é o “inventor” responsável pelo conceito de distrito industrial.

Podemos verificar em Pyke, Becattini e Sengenberger (1990), o distrito industrial uma entidade socio territorial que apresenta um conjunto de empresas em uma área delimitada naturalmente e historicamente junto com uma comunidade de pessoas. Segundo os autores, dentro do distrito industrial as empresas e as comunidades tendem a se fundir promovendo uma rede permanente de interações, gerando vantagens competitivas para as empresas instaladas.

Giannoccaro (2015) caracteriza os distritos industriais como espaços não homogêneos, pois assumem diferentes modos e estruturas de governança. Outra característica do distrito industrial (SFORZI E BOIX, 2015), é que ele se apresenta como um fenômeno onde a comunidade de pessoas interpenetra uma população de empresas e promove mudanças, sendo visto dessa forma como um Espaço Organizado que contribui para o desenvolvimento socioeconômico local e/ou regional.

Segundo Canello (2016), existe uma correlação negativa entre aglomeração industrial e sobrevivência, pois quando localizadas em áreas densamente concentradas as empresas ficam sujeitas à maior competição e tendem a falhar com mais frequência. Todavia, nos distritos industriais, o clima de negócios, a qualidade do mercado de trabalho local e a difusão de *spillovers* de conhecimento podem ter efeitos benéficos em termos de sobrevivência da empresa e taxas de crescimento.

Ortega-Colomer, Molina-Morales e Lucio (2016) afirmam que o distrito industrial é utilizado como uma ferramenta heurística para analisar a realidade econômica, buscando explicar o desenvolvimento local. Logo, as propostas de análise desse Espaço Organizado buscam justificar as vantagens da colaboração entre firmas. Prosseguindo com os autores, as externalidades distritais podem ser traduzidas em atividades relacionadas e auxiliares, e nas condições de fatores do diamante de Porter. A dualidade competitiva e cooperativa das relações internas nos distritos industriais é espelhada em parte pelo fator de rivalidade local presente no diamante de Porter. Além disso, o cenário institucional de um distrito industrial é

descrito como ativo no suporte de todo o sistema e oferece serviços reais; e a melhoria das questões sociais no distrito é resultado da coesão social dentro de uma comunidade de pessoas.

De acordo com Lombardi e Sforzi (2016), os distritos industriais se diferem em muitos aspectos: setorial (em relação ao vínculo entre indústria e serviços), industrial (em relação à especialização), por tamanho (em relação à estrutura da população das empresas) e pela localização regional. No entanto, ressalta-se que, entre as características da heterogeneidade dos distritos industriais, o tamanho da população de empresas é de grande importância, pois está diretamente ligada ao empreendedorismo.

Seguindo com os autores, a população de empresas é resultado do espírito empreendedor da comunidade de pessoas. No entanto, à medida que o distrito cresce economicamente, a população de empresas é alimentada e renovada através da migração de duas formas principais:

- Pessoas que procuram emprego e migram para os distritos onde pensam que têm mais oportunidades de explorar suas habilidades;
- Empreendedores que querem iniciar uma nova empresa migram para os distritos onde, provavelmente, encontrarão uma força de trabalho mais bem qualificada e com as habilidades requeridas para desenvolvimento do empreendimento.

Segundo Sforzi (2015), nos distritos industriais as mudanças ocorrem por caminhos diferentes e são afetadas por diferentes fatores, em um dado momento, dentro de um espaço institucional no qual os distritos estão inseridos, que inclui instituições supranacionais, nacionais e regionais, seus relacionamentos e condicionamentos recíprocos, e seu poder de elaborar políticas que, direta ou indiretamente, são capazes de influenciar o desempenho do distrito.

Por fim, o conceito de distritos industriais no Brasil se apresenta um pouco diferente daqueles demonstrado pelos autores clássicos. Conforme Lastres e Cassiolato (2003) e Tamaki e Mendes (2016), o conceito é utilizado para designar determinadas localidades ou regiões definidas para a implantação de empresas,

cujo projeto é implementado através do planejamento da iniciativa pública e privada. Geralmente, o apoio do governo consiste na reserva de áreas para as empresas se instalarem, assim como, a concessão de incentivos fiscais e tributários. Isto é, a nomenclatura de distritos industriais, tal como utilizada pelos gestores públicos, é referente ao fenômeno de concentrações industriais determinadas por decreto.

O Quadro 1 abaixo ilustra os distritos industriais sob responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin). Para efeito dessa pesquisa, optou-se por trabalhar somente com esses distritos em função da disponibilidade de dados, homogeneidade dos espaços e a viabilidade de comparação das condições dos fatores encontrados em (GURGEL, 2015). Cabe registrar a existência de critérios para escolha das empresas a serem instaladas nos DIs da Codin respeitando o maior impacto positivo socioeconômico, tornando relevante o número de empresas instaladas em cada distrito.

Quadro 1 – Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro

Distritos Industriais (DI)	Área Total (m²)	Área Industrial (m²)	Quantidade de Indústrias Instaladas
DI Campo Grande	2.502.302,54	1.906.091,19	22
DI Campos dos Goytacazes	918.844,68	655.381,64	16
DI Duque de Caxias	2.524.335,05	1.558.686,96	24
DI Macaé	412.302,29	313.517,92	5
DI Paciência	486.044,76	329.700,06	7
DI Palmares	510.443,17	494.110,11	6
DI Queimados	2.331.702,46	1.788.610,49	23
DI Santa Cruz	6.200.766,32	4.181.567,33	20
DI São João da Barra	130.000.000	90.000.000	28 ¹
DI Três Rios	400.359,63	255.892,34	2

Fonte: Homepage da Codin, 2020 e Homepage da Prumo Logística Global, 2020.

¹ Segundo a empresa Prumo Logística Global, atualmente 12 empresas estão instaladas nesse Espaço Organizado e 16 empresas utilizam a sua infraestrutura.

2.3.7. Parque Tecnológico

A origem desse tipo de Espaço Organizado vem da concentração espacial e do êxito tecnológico do Vale do Silício, na Califórnia, e da Rota 128, na região de Boston, Massachusetts, entre o fim da década de quarenta e início da década de cinquenta. Segundo Abreu *et al.* (2016), o surgimento dos Parques Tecnológicos ocorreu de forma espontânea e não estruturada. O primeiro parque tecnológico, denominado *Stanford Research Park*, foi criado na Universidade de Stanford (1951) quando esta decidiu abrir as portas de suas instalações para que os alunos e ex-alunos, interessados em abrir uma empresa na área de tecnologia, pudessem utilizar suas instalações e laboratórios para transformar ideias em produtos (PEREIRA, OLIVEIRA E DE OLIVEIRA, 2016).

A ideia de difundir o conhecimento na sociedade fez surgir algumas iniciativas que procuravam reunir um conjunto de atores capazes de intensificar os estudos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) com a finalidade de ampliar os avanços científicos e tecnológicos e, conseqüentemente, contribuir para o desenvolvimento regional (PEREIRA, OLIVEIRA E DE OLIVEIRA, 2016). Dentre essas iniciativas, destacam-se os parques tecnológicos.

No Brasil, o processo de implantação de parques tecnológicos ocorreu tardiamente (MELLO, 2015). Em 1984, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) lançou seu primeiro programa voltado a fomentar a implantação de parques tecnológicos. A partir de 2000, o tema voltou a se fortalecer como alternativa para promoção do desenvolvimento tecnológico, econômico e social (ABREU *et al.*, 2016).

Não existe consenso sobre a terminologia e conceito de parques tecnológicos (ABREU *et al.*, 2016). Para Lahorgue & Guimarães (2015), diferentes termos podem ser utilizados para se referir a esse fenômeno, como: Parque Científico, Parque Científico-Tecnológico e Parque Empresarial. Audy e Piqué (2016) trazem em seu trabalho duas definições para parque tecnológico, a primeira da *International Association of Science Parks and Areas of Innovation* (IASP) e a segunda da Associação Nacional de Entidades Promotoras de Empreendimentos Inovadores (Anprotec), mostradas a seguir:

Organização administrada por profissionais especializados, cujo principal objetivo é aumentar a riqueza da comunidade através da promoção da cultura da inovação e da competitividade das empresas e das instituições baseadas em conhecimento a elas associadas.

[...] um complexo produtivo industrial e de serviços de base científico-tecnológica, planejado, de caráter formal, concentrado e cooperativo, que agrega empresas cuja produção se baseia em pesquisa tecnológica desenvolvida nos centros de P&D vinculados ao parque. Trata-se de um empreendimento promotor da cultura da inovação, da competitividade, do aumento da capacitação empresarial, fundamentado na transferência de conhecimento e tecnologia, com o objetivo de incrementar a produção de riqueza de uma região (AUDY E PIQUE, 2016, p. 11).

A definição mais recente, dada pela Lei nº 13.243, de 11 de janeiro de 2016, que dispõe sobre estímulos ao desenvolvimento científico, à pesquisa, à capacitação científica e tecnológica e à inovação, considera que:

Parque tecnológico é um complexo planejado de desenvolvimento empresarial e tecnológico, promotor da cultura de inovação, da competitividade industrial, da capacitação empresarial e da promoção de sinergias em atividades de pesquisa científica, de desenvolvimento tecnológico e de inovação, entre empresas e uma ou mais ICTs, com ou sem vínculo entre si (Lei nº 13.243, Art. 2º).

Tondolo *et al.* (2015) destacam que os parques tecnológicos são vistos como ambientes propícios ao desenvolvimento tecnológico, que apresentam infraestrutura adequada e trabalham com programas que estimulam a sinergia entre o poder público, o meio empresarial e a academia. Da mesma forma, Mello (2015) afirma que esse arranjo econômico é fruto concepção sistêmica de inovação que requer a interação dos elementos da chamada tríplice hélice: academia, setor privado e Estado.

Conforme Abreu *et al.* (2016), no modelo tríplice hélice, o governo encarrega-se de promover um arranjo institucional propício à interação entre academia e empresas, podendo atuar também como financiador, por meio de suas agências de fomento. Nesse sentido, o Estado é o principal fomentador do processo inovativo, o maior interessado na proeminência competitiva internacional que a inovação proporciona, o articulador em potencial dos *players* envolvidos no processo de inovação e o modelador das políticas públicas focadas nessa área (MELLO, 2015).

Por outro lado, a academia garante capacitação da mão de obra e transferência de conhecimento e tecnologia, enquanto as empresas inserem-se no arranjo transformando esse conhecimento em produtos e em valor econômico

(ABREU *et al.*, 2016). Ou seja, as pesquisas realizadas no interior de parques tecnológicos devem ser aptas a se transformarem em inovações tecnológicas e as pessoas e as instituições, habilitadas a viabilizar essa transformação (MELLO, 2015).

Díez-Vial e Montoro-Sánchez (2015) complementam que os *spillovers* de conhecimento podem ocorrer mais facilmente entre universidades e empresas dentro de um parque tecnológico, favorecendo a criação e intercâmbio de conhecimento tecnológico. Como consequência, as empresas dentro dos parques podem melhorar sua capacidade inovadora, combinando seu conhecimento interno com conhecimentos fornecidos pelas universidades.

A importância dos parques tecnológicos nas regiões em que eles estão inseridos se dá, não só pela geração de empregos e criação de novas empresas, mas principalmente pelos produtos e serviços que ali são gerados que beneficiam toda sociedade (PEREIRA, OLIVEIRA E DE OLIVEIRA, 2016). De Conto e Feil (2017) também concordam que as vantagens na cooperação entre a universidade e região dizem respeito à geração de empregos, desenvolvimento de pesquisa, introdução de inovações, crescimento da economia, conexão entre universidade-empresa-sociedade, qualificação da mão de obra e dos novos negócios. É por isso que abordagens mais recentes incorporam a sociedade – cidadãos – como uma quarta hélice, gerando o modelo da Quádrupla Hélice (AUDY E PIQUÉ, 2016). Cabe destacar que, atualmente, uma quinta hélice é adicionada para realizar a análise de um sistema de inovações, a hélice da sustentabilidade, formando o modelo denominado de Hélice Quíntupla.

Mello (2015) ressalta que um parque tecnológico é, antes de tudo, um empreendimento imobiliário. É esse aspecto que determina a característica principal dos parques tecnológicos e os diferencia dos demais arranjos inovativos. Essa é a condição primeira dessa espécie de organização que deve se constituir como um empreendimento vinculado a um projeto urbano e imobiliário, implantado em grandes áreas públicas ou privadas vazias que contam com zoneamento especificamente direcionado a esse projeto.

2.3.8. Polo Industrial

As indústrias possuem enorme importância no desenvolvimento social e econômico local, regional ou global, portanto, o seu fortalecimento é essencial para o aumento da geração de emprego, de renda e melhoria das condições de vida da população. Esse fortalecimento pode ocorrer por intermédio das aglomerações industriais, pois trazem uma série de benefícios, como a criação de um dinamismo interno nessas aglomerações, o que promove a elevação da produtividade. Nesse cenário, o Polo Industrial se destaca dentre os diversos Espaços Organizados existentes (PEREIRA e PEREIRA, 2018).

Esse tipo de Espaço Organizado é marcado pela aglomeração industrial, geralmente, ao redor de uma única atividade econômica, podendo existir ou não cooperação entre as empresas. Semelhantes aos APLs e aos *clusters*, este espaço não possui logradouro bem definido, podendo ocorrer desde uma microrregião até existir em dimensões internacionais. Schmitz (1989) explica que os polos industriais apresentam um grupo de empresas em uma mesma localidade com a produção voltada para o desenvolvimento de um mesmo produto final, sendo elas similares (mesmo tipo de produto), ou complementares (atuam de fases diferentes do processo produtivo).

Pereira e Pereira (2018) observam que o “polo industrial é caracterizado pela concentração de indústrias, sendo, muitas vezes estudado a partir da teoria de polo de crescimento de Perroux”. François Perroux² foi responsável pela elaboração da teoria dos polos de crescimento, na década de 1950, quando existia o debate entre muitas nações a respeito da superação da escassez econômica. “O polo de crescimento tem uma forte identificação geográfica, porque é o produto das economias de aglomerações geradas pelos complexos industriais, liderados pelas indústrias motrizes” (MATTE JÚNIOR e ALVES, 2017). De acordo com Lima e Simões (2010), Perroux foi pioneiro na contestação da noção vulgar e inexata de espaço utilizada nas análises econômicas realizadas até então, que resultavam na

² Perroux é um autor clássico que trata das economias de aglomeração proporcionada por complexos industriais, liderados pelas indústrias motrizes. Sua teoria permite identificar o surgimento de polos industriais. No entanto, Perroux não trata esses polos como Espaços Organizados, inclusive não considera aspectos importantes como “mecanismos de difusão do crescimento e as economias de aglomeração geradas no polo” (WILTGEN, 1991). Por isso, as contribuições desse autor não estão sendo utilizadas neste trabalho.

mistura das definições entre espaços econômicos e humanos e, por consequência, geravam sugestões dúbias a respeito das políticas econômicas.

Segundo Matte Júnior e Alves (2017), Perroux definia o complexo industrial como “um conjunto de atividades ligadas por relações de insumo-produto e forma um polo de crescimento quando for liderado por uma ou mais indústrias motrizes”. De acordo com Rippel e Lima (2009), o “polo de crescimento é ativo, pois produz a expansão industrial, mantendo o ritmo crescente das atividades”. Matte Júnior e Alves explicam que “o polo de crescimento tem uma forte identificação geográfica, porque é produto das economias de aglomerações geradas pelos complexos industriais, liderados pelas indústrias motrizes”.

A formação dos polos industriais, que geralmente se originam próximos a aglomerações urbanas importantes devido a maior fonte de matéria-prima e passagens de fluxos comerciais consideráveis, ocorre por intermédio de um processo de polarização induzido pelas indústrias motrizes, que são as responsáveis por atrair e concentrar no seu entorno os materiais e recursos humanos necessários para o desenvolvimento deste Espaço Organizado; como também, são responsáveis pela promoção das melhorias de infraestrutura e sociais, da qualificação da mão de obra, pelo empreendedorismo e pelo aumento e diversificação do consumo. Assim, os polos industriais possuem a habilidade de alterar a geografia e a estrutura da economia da região onde se localiza, pois promove a intensificação das atividades econômicas (PINHEIRO, 2010; FULGÊNCIO e SANTOS, 2015).

A importância do polo industrial para economia nacional é reconhecido pelo governo brasileiro, assim como, a sua importância para a criação de políticas públicas que promovam o desenvolvimento industrial, onde são estabelecidas diretrizes para que o polo possa ser inserido no processo econômico globalizado, de forma a fortalecer suas bases tecnológicas e garantir o aumento de competitividade das indústrias ali inseridas. As empresas do polo industrial possuem moderna orientação gerencial, investem em produtividade e competitividade de forma contínua. Muitos dos produtos fabricados são de alta tecnologia e alto valor unitário, absorvendo rapidamente as mudanças na tecnologia do produto (BRUNO, 2014).

2.3.9. Zona Especial de Negócios (ZEN)

Estabelecidas por intermédio do poder público, que é o responsável pela realização das obras de infraestrutura, estabelecimento dos critérios de ocupação, manutenção do espaço, concessão de incentivos fiscais e tributários, dentre outras responsabilidades, as Zonas Especiais de Negócios são um tipo de Espaço Organizado destinado ao desenvolvimento econômico de uma localidade, apresentando um logradouro bem definido. A ocupação desses espaços pelas empresas acontece, geralmente, por intermédio da cessão onerosa da área, onde ao término do período contratado pela empresa, ela se compromete em realizar a sua devolução.

De acordo com Bessa e Teixeira (2013), a zona especial de negócios visa, principalmente, “expandir a capacidade produtiva local, considerando os interesses econômicos e sociais voltados para dentro do município”. Assim, a ZEN surge como um mecanismo para promover o desenvolvimento local por intermédio do estímulo à diversificação das atividades econômicas.

Esse modelo de Espaço Organizado se apresenta com maior frequência no Estado do Rio de Janeiro. As prefeituras vêm investindo nesse modelo para promover a melhoria econômica dos municípios, como em Rio das Ostras, onde o estabelecimento da ZEN pode ser considerado um caso de sucesso. Ademais, outros municípios do Estado do Rio de Janeiro passaram a adotar esse modelo espacial de organização na busca da promoção do desenvolvimento econômico, tais como Carapebus, Quissamã, Silva Jardim e Conceição de Macabu.

Segundo o *website* oficial da prefeitura de Rio das Ostras (2020), a sua ZEN conta com 40 empresas concessionárias e 15 autorizadas, estabelecidas em uma área de um 1.000.000 m². Foram investidos mais de R\$ 15 milhões (em valores da época) em redes de abastecimento de gás natural, água tratada, sistema de esgotamento sanitário, estação de tratamento de esgoto sanitário (ETE), obras de infraestrutura com pavimentação, telefonia, energia elétrica e drenagem de águas pluviais.

Assim, a implantação da ZEN teve por objetivo ordenar as “atividades empresariais, industriais de produção, bens e serviços, para que as áreas

residenciais e turísticas do município não sofram com o impacto da industrialização; fomentar a empregabilidade, e aumentar a arrecadação municipal”. Portanto, o estabelecimento desse Espaço Organizado contribuiu para melhorar a qualidade de vida da população local, garantir a preservação das paisagens e proporcionar uma infraestrutura adequada para o crescimento das empresas.

Segundo Souza e Terra (2015), em virtude da Zona Especial de Negócios de Rio das Ostras, que oferece incentivos fiscais para o estabelecimento de empresas e que se encontra em uma posição estratégica na divisa entre os municípios de Rio das Ostras e Macaé, a região passou a ser reconhecida como um processo incipiente de conurbação, ou seja, há unificação da mancha urbana entre os dois municípios em virtude do crescimento geográfico.

Conforme o *website* oficial da prefeitura de Carapebus (2019), a sua ZEN se apresenta como alternativa de localização para as indústrias e empresas do setor de óleo e gás, pois esta foi estabelecida próximo ao polo petrolífero de Macaé, no KM 170 da BR 101, um dos principais eixos rodoviários do país. O seu modelo de negócio consiste no comodato dos terrenos pela prefeitura por um período de 15 anos, podendo ser prorrogado pelo mesmo período de tempo. Logo, as empresas contam com espaço físico, “incentivos especiais concedidos pelo governo, garantidos por Lei, e ainda, parceria para a capacitação de mão de obra”.

Por fim, apesar desse modelo de Espaço Organizado estar cada vez mais presente nos municípios, como uma forma de promover o desenvolvimento econômico local, há poucos estudos recentes que aprofundem os conceitos de zona especial de negócios na literatura acadêmica, sendo a maioria deles concentrado na ZEN de Rio das Ostras. Assim, conclui-se esse subtópico com uma passagem do trabalho de Costa e Nonato (2010) que busca apresentar um conceito para esse Espaço Organizado.

Uma Zona Especial de Negócios pode ser entendida como um Parque Industrial, onde se encontra um aporte infraestrutural (saneamento, redes de telecomunicação, pavimentação, tratamento de afluentes, dentre outros) já pronto para receber as empresas que forem se instalar naquele local. Geralmente, o empreendedor responsável pela obra de infraestrutura é o governo municipal. Além de todo o espaço infraestrutural construído, outros benefícios são oferecidos como, por exemplo, concessão da área utilizada por um período de tempo estipulado pelo poder local e isenções fiscais. A justificativa para tal investimento é a promoção do desenvolvimento local, que deverá gerar empregos diretos ou indiretos no município (COSTA e

2.3.10. Zona Franca de Manaus (ZFM)

A Zona Franca de Manaus, de acordo com Ferreira e Botelho (2014), foi instituída inicialmente em 6 de julho de 1957 pela Lei nº 3.173, visando o depósito ou armazenamento, beneficiamento, conservação, guarda e retirada de artigos, mercadorias e produtos de qualquer natureza, de origem estrangeira e com destino para mercado consumidor interno da Amazônia, como também, para os países interessados, que fazem fronteira com o Brasil, ou que sejam banhados por águas tributárias do Rio Amazonas.

Todavia, essa primeira tentativa de criação deste Espaço Organizado não gerou o impacto desejado, pois sua atuação se restringiu a um porto alfandegado, ou seja, criou um porto livre de impostos. Assim, em 1967, a Zona Franca de Manaus foi reestruturada através do Decreto-Lei nº 288/67, onde ficou estabelecido que a Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima) receberia incentivos fiscais ao longo de trinta anos. A seguir, é trazido o Art. 1º do Decreto-Lei nº 288/67, que dispõe das finalidades da ZFM.

A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar, no interior da Amazônia, um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância em que se encontra dos centros consumidores de seus produtos (Decreto-Lei nº 288/67, Art. 1º).

Ferreira e Botelho (2014) ponderam que a proposta de criação da ZFM estava fundamentada na concessão de incentivos para os impostos indiretos existentes nos três níveis de governo, como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), a nível municipal; o Imposto sobre Circulação de Produtos e Serviços (ICMS), a nível estadual; e o Imposto de Importação (II) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), a nível federal. Logo, por serem benefícios fiscais indiretos, as empresas só conseguem gozar dos benefícios do Decreto-Lei nº 288/67 após o início da sua produção, o que ocorre até os dias de hoje.

O fato dos três níveis de governo - municipal, estadual e federal - estarem envolvidos no desenvolvimento da Zona Franca de Manaus provê uma maior

segurança para as empresas que desejam se implantar e garante a infraestrutura necessária para as indústrias. Segundo Álvarez (2016), a implantação da Zona Franca de Manaus pelo governo federal do Brasil ajudou a impulsionar um processo de industrialização na região da Amazônia, onde se estabeleceu um centro “ensamblador de produtos eletrônicos”. Em razão da criação da ZFM, o Centro Amazonense, conforme Carvalho e Domingues (2016), concentra 90% de sua produção nos setores industriais e de serviços. Continuando com os autores, “embora esteja crescendo abaixo da Amazônia em alguns indicadores, as suas exportações crescem acima (10%), o que se explica por ser o maior centro exportador da região”.

De acordo com Carneiro *et al.* (2017), a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) é responsável pela administração e fiscalização dos incentivos concedidos à Zona Franca de Manaus, assim como outras áreas. A implantação desse modelo favoreceu a criação do Polo Industrial de Manaus que, segundo Ferreira e Botelho (2016), é o principal motor econômico do estado do Amazonas, colocando sua capital como o sexto PIB per capita entre as capitais do Brasil.

Em conformidade com Scarpetta e Gonçalves (2015), a manutenção da Zona Franca de Manaus e dos seus benefícios necessita de uma reavaliação cíclica dos seus efeitos, pois esse Espaço Organizado foi criado com prazo determinado. Desta forma, é necessário realizar uma análise dos seus “impactos socioeconômicos em todo o território nacional, com base nos princípios constitucionais que balizem a sua continuidade”. Segundo os autores, a Emenda Constitucional nº 83/11 prorrogou a ZFM por mais 50 anos, logo, os benefícios tributários para as empresas que fazem parte da Zona Franca de Manaus vigorarão até 2073.

2.3.11. Zona de Processamento de Exportação (ZPE)

Um modelo de Espaço Organizado que se apresenta em todo mundo e que visa à atração de empresas exportadoras é conhecido como Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Raringo (2017) explica que uma ZPE é uma área selecionada em um país que atrai investimentos estrangeiros em uma tentativa de aumentar sua base industrial, gerar empregos, melhorar a tecnologia e criar vínculos entre as zonas e as economias domésticas.

Essas zonas possuem alguns recursos valiosos que atraem investidores, como, por exemplo, disponibilidade de recursos naturais, mão de obra barata e outros benefícios logísticos. Além disso, os países aumentam o investimento nas ZPEs, oferecendo vantagens como maior agilidade na obtenção de licenciamentos ou permissões de investimentos, redução da regulamentação alfandegária, incentivos fiscais como isenção de impostos, ou melhorando a infraestrutura para satisfazer os investidores (RARINGO, 2017).

De acordo com Asgharizadeh, Ajalli e Momeni (2015), a Zona de Processamento de Exportação é uma pequena localização geográfica dentro de um país com objetivo de atrair indústrias orientadas para a exportação, onde são oferecidas condições vantajosas para o comércio e aos investimentos. As ZPEs se diferenciam das zonas francas, que são zonas tradicionais com longa história, pois são um novo fenômeno com objetivo de aumentar a exportação. Seguindo com os autores, os governos geralmente estabelecem essas zonas com as seguintes metas:

- Criar receita em moeda estrangeira através da melhoria da exportação de bens não tradicionais e diversificar as fontes de receita em moeda estrangeira do país;
- Atrair investimentos estrangeiros;
- Criar novas oportunidades de emprego e reduzir os problemas resultantes do desemprego;
- Importar novas tecnologias adaptadas às circunstâncias internas;
- Difundir conhecimento, efeitos de demonstração e melhorar a competitividade das agências locais.

Além desses, outros objetivos podem ser considerados quando se referem às condições dentro de cada país, tais como eliminar *deprivation* (a falta prejudicial de materiais considerados básicos para as necessidades de uma sociedade) e melhorar o bem-estar da população local (ASGHARIZADEH, AJALLI E MOMENI, 2015).

O governo brasileiro, no final dos anos 1980, buscando atrair e executar

investimentos “industrializantes”, implementou diversas iniciativas, dentre elas, as zonas de processamento de exportação (ZPEs). Assim, inúmeras ZPEs obtiveram autorização para sua criação, sendo a maioria nas macrorregiões consideradas estratégicas em virtude das potencialidades ou das necessidades históricas e estruturais, como a Região Nordeste e Centro-Oeste (LINS E AMORIM, 2016).

De acordo com Lins e Amorim (2016), as ZPEs foram estabelecidas no Brasil, em um primeiro momento, pelo Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, alterado pela Lei nº 8.396, de 02 de janeiro de 1992, e posteriormente, substituído pela Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das zonas de processamento de exportação, e dá outras providências.

De acordo com a Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, em seu Art. 1º é o poder executivo que está autorizado a criar, nas regiões menos desenvolvidas, zonas de processamento de exportação (ZPE), “com a finalidade de reduzir desequilíbrios regionais, bem como fortalecer o balanço de pagamentos e promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do País”. Ademais, no mesmo artigo, as ZPEs são caracterizadas como “áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, sendo consideradas zonas primárias para efeito de controle aduaneiro”.

Por fim, Leite e Santos (2015) consideram que uma ZPE possui como característica “ser uma área de livre comércio, voltada à instalação de empresas que visam a produção de bens a serem comercializados, em parte, no exterior, e que passam a ter um regime aduaneiro e cambial especial”. Para eles, este tratamento diferenciado permite uma maior competitividade nos mercados internacionais.

O Quadro 2 a seguir foi elaborado visando consolidar as principais características dos Espaços Organizados estudados ao longo dessa fase da fundamentação teórica com base nos mais diversos autores citados e nas experiências profissionais do autor.

Quadro 2 – Tipos de Espaços Organizados e suas principais características

Espaços Organizados	Características
Arranjo Produtivo Local (APL)	Espaços Organizados marcados pela presença de empresas de micro, pequeno e médio porte, localizadas na mesma região geográfica, interdependentes, focando em um setor específico da economia. As empresas pertencentes ao APL participam da mesma cadeia produtiva, realizam práticas de capacitação e cooperação, visando o desenvolvimento mútuo integrado. Adicionalmente, instituições de fomento e ensino, assim como, associações de empresas, podem estar presentes nesses aglomerados.
<i>Cluster</i>	Concentração geográfica de empresas dos mais variados portes interconectadas e com atuação em um setor específico da economia, em uma mesma localidade ou ultrapassando as fronteiras geográficas de uma região. Esses Espaços Organizados contam com forte presença de empresas provedoras de treinamento, associações comerciais, universidades, empresas de consultoria e institutos de pesquisa. Além disso, esses espaços são marcados pela forte competição entre empresas, para reter e ganhar novos clientes, como também, pela cooperação vertical.
Condomínio Empresarial	Esse tipo de Espaço Organizado é marcado pela presença de empresas dos diversos segmentos econômicos (indústria, comércio e serviço) e variados portes. São estabelecidos por intermédio da iniciativa privada, em uma área com boa localização, licenciamento ambiental e infraestrutura de qualidade. São espaços fechados em relação ao seu entorno por meio de controle de acesso e sistemas de segurança reforçados. Além disso, são espaços totalmente integrados, dotados de elevada capacidade logística e tecnológica, sustentável, com serviços compartilhados entre as empresas instaladas.
Condomínio Industrial	Originados a partir do investimento de capital privado, onde as indústrias ali instaladas compartilham os serviços de manutenção, telecomunicações, segurança etc., providos pelo condomínio. São estabelecidos em territórios estratégicos ou em meios inovadores visando a atração de novos investimentos e empreendimentos. Mesmo em regiões sem tradição industrial, esses espaços conseguem atrair empresas âncoras e seu encadeamento produtivo. Além do mais, existe possibilidade de as empresas instaladas poderem contar com incentivos fiscais e/ou tributários proporcionados pelo poder público.

Espaços Organizados	Características
Condomínio Logístico	Estabelecidos por intermédio da iniciativa privada, contam com estacionamentos, armazéns, serviços de apoio, edifícios modulares, áreas de manobra, dentre outras infraestruturas necessárias para o desenvolvimento de atividades logísticas, apresentando-se como solução para as empresas que desejam terceirizar essa parte da operação. Além disso, se encontram em uma localização estratégica, possuem segurança patrimonial, infraestrutura sofisticada, flexibilidade e agilidade na movimentação, resultando na redução dos custos logísticos.
Distrito Industrial	Espaços Organizados originados espontâneos ou fomentados a partir de iniciativas do poder público, que reservam áreas para a implantação de empresas, bem como, concedem incentivos fiscais e tributários. Geralmente, contemplam aglomerações de pequenas e médias empresas, podendo ou não pertencer a mesma atividade econômica, em uma mesma região geográfica e com logradouro bem definido. Em alguns distritos há a formação de associações, que são responsáveis pela sua manutenção e coordenação. Outra característica marcante desses espaços é a coexistência da competição e cooperação.
Parque Tecnológico	São ambientes propícios ao desenvolvimento tecnológico, que apresentam infraestrutura adequada e trabalham com programas que estimulam a sinergia entre o poder público, o meio empresarial e a academia. Apresentam administração central responsável pelas questões de comunicação, imobiliárias, infraestrutura e transferência de tecnologia. Agregam empresas cuja produção se baseia em pesquisa tecnológica desenvolvida nos centros de P&D vinculados ao parque. Contribui para promoção da cultura da inovação, competitividade, do aumento da capacitação empresarial, baseado na transferência de tecnologia e conhecimento.
Polo Industrial	Aglomeração de indústrias, geralmente, baseada em uma mesma atividade econômica, podendo existir ou não cooperação entre as empresas. Não possui logradouro bem definido, podendo ocorrer desde uma microrregião até alcançar dimensões internacionais. Tem sua origem próxima de aglomerações urbanas importantes, em virtude da existência de uma maior fonte de matéria-prima e passagens de fluxos comerciais consideráveis. As empresas localizadas nesses espaços investem em produtividade e competitividade de forma contínua, além disso, podem alterar a geografia e a estrutura da economia da região onde se localiza, devido à intensificação das atividades econômicas.

Espaços Organizados	Características
Zona Especial de Negócios (ZEN)	São Espaços Organizados com logradouro bem definido, estabelecidos por intermédio do poder público, que é responsável pela realização de obras de infraestrutura (saneamento, redes de telecomunicação, pavimentação, sistema de esgotamento sanitário, tratamento de esgoto sanitário, etc.), estabelecimento dos critérios de ocupação, manutenção do espaço, concessão de incentivos fiscais e tributários. A gestão pelo poder público é permanente. As empresas se estabelecem na ZEN por meio da cessão onerosa do terreno, onde no final do período contratado a empresa devolve a área ocupada.
Zona Franca de Manaus (ZFM)	Esse tipo de Espaço Organizado foi estabelecido por intermédio do poder público (Lei nº 3.173/1957, e revisto pelo Decreto-Lei nº 288/1967), que tinha por objetivo promover o desenvolvimento econômico no interior da Amazônia, por meio da criação uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais. O poder público é responsável também pela administração e fiscalização dos incentivos concedidos. Esse modelo foi responsável pela estruturação do Polo Industrial de Manaus.
Zona de Processamento de Exportação (ZPE)	Espaço Organizado em uma pequena localização geográfica dentro de um país, que apresenta disponibilidade de recursos naturais, mão de obra barata, maior agilidade na obtenção de licenciamento, redução da regulamentação alfandegária, incentivos fiscais, dentre outros recursos para atrair investidores, com objetivo de desenvolver de empresas exportadoras e, conseqüentemente, aumentar o volume das exportações. São estabelecidos pelo poder público, por intermédio de leis, visando a atração de investimentos, criação de receita em moeda estrangeira, importação de novas tecnologias, redução do desemprego e difusão de conhecimento.

Fonte: Elaborado pelo autor.

2.4. COMPETITIVIDADE NOS ESPAÇOS ORGANIZADOS

A concorrência global e as inovações tecnológicas modificam cada vez mais a configuração do ambiente de negócios e, conseqüentemente, as empresas têm sofrido diversas alterações na forma em que se estruturam e em que competem. Dessa maneira, o tema “competitividade³ nos Espaços Organizados” vem ganhando destaque em diversos estudos, sendo discutido a partir do ponto de vista de diversos autores e sob vários enfoques diferentes.

Segundo Porter e Rivkin (2012), a competitividade pode ser entendida como “a extensão pela qual empresas que operam em um determinado país acham-se aptas a competir na economia global, ao mesmo tempo em que criam melhores condições de vida e de salários para os cidadãos do país em questão”. Em outras palavras, a prosperidade de uma nação ou de uma região é uma consequência da competitividade das suas empresas, medidas por seu desempenho econômico nos mercados internacionais. Sendo assim, empresas com maior grau de sucesso criam mais valor, são mais produtivas, e necessitam empregar recursos humanos, tecnológicos e de capital mais avançados (GURGEL, 2015).

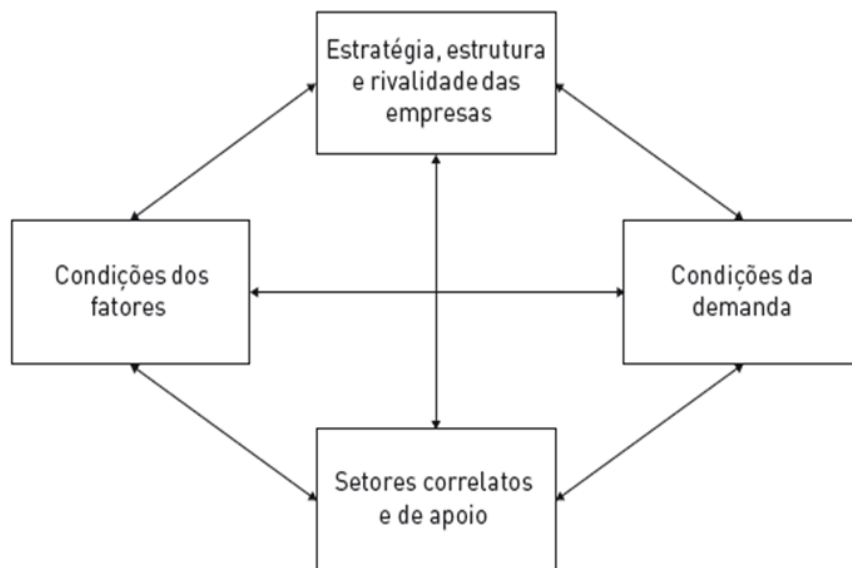
Além dos fatores de natureza macroeconômica, social e institucional que, em geral, são de caráter nacional e afetam a economia no seu conjunto, há outros fatores que frequentemente ficam em segundo plano nas análises. Trata-se das condições micro e mesoeconômicas da competitividade as quais, pela sua natureza, são mais sujeitas a influências regionais e locais. Dentre essas, destaca-se a criação de um ambiente favorável e transparente à realização de negócios, capaz de dar agilidade e eficácia às decisões empresariais; o nível de sofisticação e atualização tecnológica e gerencial das empresas em determinadas indústrias ou setores-chave da economia, capazes de se ombrearem às suas contrapartes de países desenvolvidos; e o grau em que os vários vetores da competitividade se encontram, dialogam e buscam soluções conjuntas no espaço econômico local, regional ou nacional (GURGEL, 2015). É nesse campo emergente que se situa o presente

³ O tema competitividade pode ser aplicado às nações, as empresas, as regiões, aos espaços organizados etc., logo é um tema muito amplo, com extensa bibliografia e abordado por diversos autores, como Alfred Marshall, Kenneth Arrow, Paul Romer, Michael Porter, dentre outros. Portanto, cabe destacar que esta tese está utilizando o referencial teórico de competitividade para apoiar o constructo de “Espaços Organizados” e não discutindo amplamente o tema competitividade.

trabalho.

Coube a Michael Porter a introdução do conceito de agregados econômicos – ou *clusters* – como objeto de análise da competitividade econômica de localidades e regiões. Suas primeiras análises procuram explicar as vantagens comparativas de unidades produtivas em determinadas regiões e aglomerados econômicos no mundo (PORTER, 1989). O autor, ao tentar entender o porquê de empresas de um determinado país serem capazes de competir com maior sucesso contra empresas de outros países, propôs um modelo de vantagem competitiva nacional que ficou conhecido como Modelo Diamante de Porter, representado na Figura 2 abaixo.

Figura 2 – Modelo Diamante de Porter e os determinantes da vantagem competitiva nacional



Fonte: Elaborado pelo autor.

Esse modelo se baseia em quatro atributos, os quais, isolados e como sistema, lapidam o “diamante” da vantagem nacional, o campo de atuação que cada país estipula e opera para os seus setores econômicos. Esses atributos são:

- **Condições dos fatores:** engloba o posicionamento do país em relação aos recursos, como mão de obra especializada e infraestrutura, necessários para a competição em um determinado setor.
- **Condições da demanda:** relacionada à natureza da demanda do

mercado interno para os serviços ou produtos do setor.

- **Setores correlatos e de apoio:** relacionados à presença ou ausência de indústrias correlatas no país, que sejam competitivas a nível mundial.
- **Estratégia, estrutura e rivalidade das empresas:** representado pelas condições predominantes no país, que determinam como as organizações são criadas, organizadas e administradas, da mesma maneira que a natureza da rivalidade no mercado interno.

Segundo o autor, esses quatro atributos compõem o ambiente nacional no qual as companhias nascem e se instruem na arte de competir. Cada um dos quatro elementos do “diamante” influencia os ingredientes essenciais para a obtenção de um sucesso competitivo internacional: as metas dos proprietários, dos gestores e das pessoas na empresa; a quantidade de recursos disponíveis e habilidades imprescindíveis à vantagem competitiva em um setor; as informações que modelam as oportunidades percebidas e os direcionamentos para alocar suas habilidades e recursos; e, mais importante, as pressões para inovação e investimentos (PORTER, 1989).

Com relação ao atributo condição dos fatores, que é de interesse para esse trabalho, Porter (1989) considera importante para a vantagem competitiva nacional: os recursos humanos, os recursos físicos, os recursos de conhecimento, os recursos de capital e a infraestrutura disponível. O autor faz uma distinção entre os fatores de produção básicos, que representam os recursos físicos (clima, minérios, energia etc.) e os recursos humanos (população, taxa de renda, escolaridade), e os fatores adiantados, que representam recursos de conhecimento, infraestrutura e de capital. Para o autor, “os fatores adiantados fazem parte do desenvolvimento de produtos e processos de uma empresa, bem como sua capacidade de inovar”.

Porter (1989) ainda deixa claro que os principais fatores de produção são aqueles que demandam constantes investimentos consideráveis e que necessitam de especialização. Os fatores primordiais, tais como as fontes locais de matéria-prima e o *pool* de mão de obra, não compõem uma vantagem nos setores intensivos de conhecimento. Isso porque as companhias ou possuem fácil acesso a eles

através de uma estratégia global ou utilizam a tecnologia para contornar sua necessidade. O autor afirma que a simples disponibilidade de mão de obra genérica, com nível de escolaridade intermediário ou superior, já não mais representa uma vantagem competitiva no atual cenário internacional, uma vez que “os fatores adiantados, agora, são os mais significativos” (PORTER, 1989). Portanto, para que haja uma vantagem competitiva sustentável, é necessário que o fator seja altamente especializado para suprir as necessidades do setor, sendo sua criação dependente de investimentos.

Nesse contexto, o governo, juntamente com o setor privado, apresenta um papel primordial na criação de fatores adiantados. Porém, o autor ressalta que, muitas vezes, “os governos são notoriamente vagarosos ou incapazes de identificar novos campos ou as necessidades especializadas de determinadas indústrias, portanto falham na criação de fatores adiantados e especializados” (PORTER, 1990). Sendo assim, o país deve criar condições para melhorar a qualidade e o acesso aos mais importantes fatores de produção, como base científica ou mão de obra especializada, dos mais elementares aos mais sofisticados setores de sua economia.

Mais recentemente, duas abordagens distintas foram desenvolvidas para a busca de explicações sobre tais fenômenos. De um lado, a partir da consolidação de grandes bases de dados e do desenvolvimento de modelos matemáticos e estatísticos multivariados, inúmeros estudos transversais (*cross-sectional*) foram desenvolvidos com o propósito de buscar explicações para os fenômenos da competitividade em espaços locais e seus fatores determinantes. De outro, estudos de casos qualitativos tentam estabelecer conexões entre as variáveis capazes de explicar a dinâmica de desenvolvimento e/ou regressão socioeconômica de determinadas regiões, bem como os fatores ligados à sua evolução. Muitos desses visam definir políticas e programas de desenvolvimento local/regional, tentando identificar e endereçar as lacunas e os pontos de alavancagem para a aceleração do desenvolvimento (GURGEL, 2015).

De fato, é praticamente impossível que, hoje, as empresas consigam sobreviver apenas com suas próprias forças. Portanto, essas entidades formam um sistema composto com estratégia e vantagem competitiva própria, e podem configurar

diversos tipos de relações interfirmas, em forma de alianças, redes ou aglomerações geográficas (PEREIRA, POLO E SARTURI, 2013). Conforme discutido anteriormente, diversos autores demonstram a relevância das aglomerações de empresas em espaços - aqui denominados Espaços Organizados - dedicados ao desenvolvimento de atividades econômicas em diversas partes do mundo, já que neles incorre maior transporte de materiais, de pessoas e de ideias, o que colabora para intensificar o dinamismo econômico.

O Estado do Rio de Janeiro possui numerosos Espaços Organizados destinados às atividades econômicas de indústrias e empresas integrantes dos seus respectivos encadeamentos produtivos. De acordo com um levantamento realizado por Gurgel (2015), foram identificados 73 Espaços Organizados diferentes na região até a data de 31 de janeiro de 2015. Desses, 25 eram distritos industriais, sendo 10 de responsabilidade da Codin. Continuando com o autor, uma das premissas centrais era de que a melhoria da competitividade e da produtividade das empresas, promovida por intermédio da criação e apoio aos Espaços Organizados levava ao desenvolvimento socioeconômico sustentável do seu entorno. Isso foi comprovado em seu trabalho, quando ficou evidenciada uma correlação positiva entre os fatores de competitividade e os efeitos socioeconômicos (geração de emprego, renda, atração e retenção de investimentos) nos Distritos Industriais da CODIN mais bem avaliados (GURGEL, 2015). Assim, esse raciocínio coloca o moderno conceito de competitividade no centro das discussões de políticas públicas.

Os distritos industriais são instrumentos de políticas públicas viabilizados por meio de parcerias entre instituições que têm como propósito melhorar a competitividade e o desenvolvimento regional e/ou local. É por intermédio desses Espaços Organizados e das sinergias entre atores públicos e privados que se desenvolve a coopetição – o esforço conjunto de cooperação para criar as bases para que as empresas possam aumentar a sua competitividade e propiciar o desenvolvimento socioeconômico das regiões onde atuam (GURGEL, 2015). Ou seja, o distrito industrial não é somente um objeto técnico, um loteamento industrial dotado de infraestrutura, mas uma política pública visando o desenvolvimento econômico e urbano-social inserida num contexto histórico específico e repleta de interesses que vão da escala local à escala global (DAMAS, 2008).

Considerando a importância desses espaços para a atração, implantação, ampliação e retenção de investimentos e, conseqüentemente, para o desenvolvimento industrial do Estado, torna-se necessário conhecer os fatores de competitividade associados à sua implantação. Aspectos recorrentes como o licenciamento ambiental, a disponibilidade fundiária, a topografia do terreno, o zoneamento urbano adequado, a legislação e uma série de outros fatores de competitividade paralisam e/ou atrasam os cronogramas desses empreendimentos, assim como prejudicam a consolidação dos projetos quando não são conhecidos e tratados corretamente. Da mesma forma, áreas destinadas à atração de investimentos quando definidas sem um processo de escolha claro e fundamentado, frequentemente, não se prestam ao seu fim, podendo originar problemas graves, tais como degradação ambiental, favelização e prejuízos financeiros (GURGEL, 2015). No tópico a seguir, serão abordados em mais detalhes os fatores de competitividade.

2.5. FATORES DE COMPETITIVIDADE E SUAS DIMENSÕES

Compreender a competitividade dos Espaços Organizados requer uma análise para além da concentração geográfica, contemplando outros fatores determinantes desta competitividade. Contudo, não existe na literatura um consenso em relação a estes fatores e, conseqüentemente, não há uma consolidação das métricas para operacionalizá-los, constituindo um entrave para realização de estudos aplicados a esses objetos. Algumas métricas, como a concentração geográfica, são facilmente encontradas, por exemplo, sob a forma de Quociente de Localização; outras, porém, como a cultura do aglomerado, não encontram tantas definições (PEREIRA, POLO e SARTURI, 2013).

Embora os fatores relacionados à competitividade variem de autor para autor, há muitos atributos em comum entre os diversos modelos disponíveis na literatura, incluindo os propostos por Alfred Marshall (1890), Porter (1990), Schmitz (1992) e Zaccarelli *et al.* (2008). O Quadro 3 a seguir resume os principais modelos de análise de aglomerados, bem como os seus respectivos fatores de competitividade.

Um primeiro esforço para identificar os fatores de competitividade atuantes nos Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro foi realizado por

Gurgel (2015). Nesse trabalho, a coleta de dados foi realizada por meio de fontes primárias e secundárias. Os dados primários foram decorrentes de uma pesquisa qualitativa (Anexo A) tendo como público alvo gestores de órgãos públicos, empresas e instituições envolvidas no fomento do desenvolvimento industrial. Já os dados secundários foram provenientes de pesquisa bibliográfica realizada em diversos artigos científicos. Para isso, foram utilizadas as ferramentas de pesquisas online: Portal Periódicos CAPES/MEC, SPELL Scientific Periodicals Eletronic Library, Taylor & Francis Group, Wiley Online Library, Springer Link, Scopus, ScienceDirect e Cambrigde University Press. Estabeleceram-se como critério de busca os termos “distrito industrial”, “*cluster*”, “aglomeração econômica”, “aglomeração industrial” combinados com os termos “vantagem competitiva”, “competitividade” e “competição”, e suas respectivas traduções para o idioma inglês.

Quadro 3 – Modelos de análise de aglomerados e seus fatores de competitividade

Marshall (1890)	Porter (1990)	Schmitz (1992)	Zaccarelli et al. (2008)
Concentração geográfica	Concentração geográfica	Concentração geográfica	Concentração geográfica
Atividades subsidiárias	Fornecedores de insumos especializados	Presença de empresas de vários tamanhos	Abrangência de negócios viáveis e relevantes
Disponibilidade de trabalhadores com aptidão	Fornecedores de serviços	Flexibilização de quantidade e diferenciação de produto	Especialização das empresas
Disseminação da informação	Instituições financeiras	Presença de terceirização	Equilíbrio com ausência de posições privilegiadas

Marshall (1890)	Porter (1990)	Schmitz (1992)	Zaccarelli et al. (2008)
Custos para adotar novas tecnologias	Presença de empresas de setores correlatos	Fornecedores e prestadores de serviços trabalhando de forma integrada	Complementariedade de negócios por utilização de subprodutos
Capacidade de inovar	Associações de empresas	Facilidade de entrada de novas firmas	Cooperação entre empresas
	Instituições governamentais	Acesso à informação	Substituição seletiva de negócios
	Educação e treinamento		Uniformidade do nível tecnológico
	Associações de normatizações		Cultura da comunidade
			Caráter evolucionário por introdução de novas tecnologias
			Estratégia de resultado orientada

Fonte: Siqueira *et al.* (2011)

Dessa forma, observando os fatores citados na pesquisa qualitativa e aqueles encontrados na literatura, levando em conta também a experiência profissional do pesquisador, Gurgel (2015) chegou a um conjunto de 12 fatores de competitividade (Anexo B) considerados essenciais para o sucesso dos distritos industriais, a saber: cenário econômico, licenciamento ambiental, impacto social,

infraestrutura e logística, serviços públicos, incentivos financeiros, incentivos tributários, mão de obra qualificada, condição fundiária, zoneamento urbano adequado, empresa âncora e comprometimento da autoridade pública. O Quadro 4 abaixo compila os fatores de competitividade segundo Gurgel (2015), agrupados em suas respectivas dimensões, bem como os autores que de alguma forma trataram esses fatores dentro do campo da competitividade. Nos próximos subtópicos, serão aprofundadas as discussões a respeito de cada uma dessas dimensões.

Quadro 4 – Fatores de competitividade agrupados nas suas respectivas dimensões e os autores que trabalharam o tema

Dimensão	Fator de Competitividade	Autores
Econômica	Cenário econômico	Marshall (1890); Porter (1990); Pyke, Becattini e Sengenberger (1990); Côté e Smolenaars (1997); Pietrobelli (1998); Huggins (2000); McDonald e Vertova (2001); Sforzi (2002); Camisón (2004); Silva <i>et al.</i> (2005); Alberti (2010); Oliveira, Castro e Joaquim (2011); Viassone e Casalegno (2011); Monfared, Jannatifar e Moradi (2012); Abrantes (2014); Santolin (2014); Sforzi (2015)
	Incentivos financeiros	
	Incentivos tributários	
	Empresa âncora	
Ambiental	Licenciamento ambiental	Baas (1998); Russo <i>et al.</i> (1996); Biondi e Iraldo (2002); Silva <i>et al.</i> (2005); Baretta (2007); Veiga (2007); Baretta, Veronez e Reinhardt (2008); Biardi <i>et al.</i> (2008); Guimarães (2011); Santolin (2014); Dorzhieva e Dugina (2015); Takigawa, Lombardi e Nascimento (2016); Trama (2016); Döring, Santos e Pocher (2017); Santos (2018); Scherer <i>et al.</i> (2019)

Dimensão	Fator de Competitividade	Autores
Social	Impacto social	Marshall (1890); Porter (1990); Pyke e Sengenberger (1990); Okamoto (1993); Pietrobelli (1998); Huggins (2000); Wanderley (2004); Menezes (2008); Gondin (2011); Oliveira, Castro e Joaquim (2011); Monfared, Jannatifar e Moradi (2012); Ruiz-Ortega, Parra-Requena e García-Villaverde (2013); Souza <i>et al.</i> (2015); Yang, Hao e Cai (2015); Cruz (2016); Hervás-Oliver <i>et al.</i> (2017)
	Mão de obra qualificada	
Urbana	Infraestrutura e logística	Oliveira (1976); Ferrari (1982); Baretta (2007); Hoenicke (2007); Karaev, Lenny Koh e Szamosi (2007); Beckmann, Dallemole e Faria (2012); Costa, Costa e Miranda Júnior (2012); Musso (2013); Garbeline (2014); Bittencourt <i>et al.</i> (2015); Bittencourt (2016); Santos e Silva (2019)
	Serviços públicos	
Fundiária	Condição fundiária	Pimentel (1966); Zhu (2000); Tulla, Vera e Pallares-barbera (2003); Hoenicke (2007); Carmo, Soares e Lopes (2008); Wang e Wei (2011); Barchet (2016); Camagni (2016); Oberlaender (2016); Chen <i>et al.</i> (2017)
	Zoneamento urbano adequado	

Dimensão	Fator de Competitividade	Autores
Política-Governamental	Comprometimento da autoridade pública	Porter (1990); Bucci (1997); Neto (2000); Avrichir e Caldas (2001); Spink (2001); Faria (2005); Neto (2006); Oliveira, Castro e Joaquim (2011); Gomide e Pires (2012); Monfared, Jannatifar e Moradi (2012); Ramos e Schabbach (2012); Bencke (2016); Boschi e Gaitán (2016); Jannuzzi (2016)
Inovativa ⁴	-	Marshall (1890); Nelson (1959); Gertler (1995); Klevorick <i>et al.</i> (1995); Malmberg (1997); Cassiolato e Lastres (1999); Paci e Usai (1999); Gilly e Torre (2000); Cohen <i>et al.</i> (2002); Sabel (2002); Cassiolato e Lastres (2003); Gertler (2003); Knoblen e Oerlemans (2006); Cooke <i>et al.</i> (2007); Garcia Romero e Araújo (2009); Garcia Romero e Araújo (2010); Asheim, Boschma e Cooke (2011); Huber (2012); Garcia (2017); Verdú e Tierno (2019)

Fonte: Elaboração própria.

2.5.1. Dimensão Econômica

Os fatores econômicos de competitividade podem contribuir tanto positivamente quanto negativamente na criação de um Espaço Organizado Estimulado. Alguns aspectos do ponto de vista econômico que influenciam na escolha da localização desses espaços, por exemplo, são: os custos de transporte,

⁴ Os fatores de competitividade na dimensão inovativa não foram considerados na pesquisa de Gurgel (2015).

os encargos de mão de obra, a disponibilidade de capital e de recursos de crédito e as economias de aglomeração, de localização e de urbanização (SILVA *et al.*, 2005).

Segundo Abrantes (2014), os fatores econômicos foram considerados ao longo de muitos anos como os únicos responsáveis pelo desenvolvimento de uma determinada região. No entanto, diversos estudos atualizados demonstram que não se pode mais aceitar essa exclusividade, sendo o sucesso socioeconômico oriundo de uma combinação de diversos fatores. Por outro lado, desconsiderar os fatores econômicos pode levar ao insucesso os empreendimentos ali instalados.

Um exemplo de insucesso causado pelo fator econômico é representado pelo Polo Cimenteiro na Paraíba, que previa, em 2014, a instalação de quatro fábricas; todavia, dois anos depois, o polo continuou operando com somente duas indústrias. O cenário econômico marcado pela crise financeira enfrentada pelo país foi o principal responsável pelo adiamento das obras. Uma das empresas que pretendia se instalar no polo, a InterCement, comunicou em nota que “dado o momento desafiador do país, todo e qualquer projeto de expansão de cimento entrou em avaliação, dentro da estratégia de disciplina de alocação de capital e ajuste à demanda local” (G1 PARAÍBA, 2016).

Em contrapartida, a retomada da economia também pode favorecer o desenvolvimento de Espaços Organizados, como é o caso do Parque Industrial Bellavista, espécie de Condomínio Industrial localizado em Macaé. A procura por terrenos nessa região seria impulsionada pelos leilões dos blocos para exploração de petróleo e pela retomada de investimentos na Bacia de Campos. De acordo com o diretor do Bellavista, Leonardo Dias, “considerando as negociações mais ‘quentes’, aquelas que estão realmente evoluindo recentemente, estamos negociando com doze empresas, sendo oito brasileiras e quatro estrangeiras, entre médias e grandes companhias. Achamos que vamos superar os quatro contratos assinados em 2017” (RAMALHO, 2018).

Cabe ao poder público assegurar as condições básicas para o crescimento de um Espaço Organizado, investindo em seu processo de implementação por meio da abertura de financiamentos e do oferecimento de incentivos fiscais que favoreçam tanto as firmas quanto os trabalhadores. A

tributação diferenciada para a área específica de um distrito industrial, por exemplo, já é uma estratégia comumente empregada pelos governos para atração de empresas. A identificação das necessidades deve ser feita simultaneamente à pesquisa de tendências econômicas e oportunidades de negócios que o distrito industrial pode atrair. Segundo Heloísa Aquino, diretora de Incentivos Fiscais e Financeiros da CODIN na época, “usar a experiência, bem-sucedida, de termos uma empresa âncora instalada no distrito para que outros empreendimentos visualizem as vantagens do distrito industrial” também é outra estratégia que pode ser adotada (G1 REGIÃO SERRANA, 2013).

2.5.2. Dimensão Ambiental

Provavelmente, esta dimensão é uma das mais importantes a ser considerada no momento da implantação de um Espaço Organizado. Empreendimentos milionários, ou até mesmo bilionários, podem não sair do papel simplesmente por não considerar o meio ambiente ou por negligenciar os processos de obtenção das licenças ambientais, o desejo da população local ou mesmo o comprometimento da autoridade pública.

Um exemplo de que o fator ambiental dificulta a instalação de um empreendimento é o Terminal Ponta Negra. Mesmo com a obtenção da licença prévia de implantação concedida pelo Instituto Estadual do Ambiente (INEA), este projeto enfrenta resistência de moradores e ambientalistas dos municípios de Maricá e Saquarema que temem os impactos negativos que podem ser causados com a instalação do novo terminal. A luta entre os defensores do empreendimento e aqueles que divergem da sua instalação encontra-se na justiça. O Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF-2) não autorizou a emissão da licença de instalação do Terminal Ponta Negra (29/03/2018), deixando, portanto, as obras do porto suspensas (O DIA, 2018).

Barreta, Veronez e Reinhardt (2008) propuseram uma pesquisa sobre a análise ambiental para a escolha de lugares adequados para se instalar um distrito industrial, questão que não era abordada pela maioria das pesquisas desenvolvidas nessa área, que visavam apenas o maior lucro possível. O primeiro ponto importante detectado em sua pesquisa é que áreas protegidas por leis municipais, estaduais e

federais, que possuam um conjunto diversificado de fauna e flora e grande importância regional, devem ser preservadas. Ou seja, essas áreas não estão propícias para o desenvolvimento de um distrito industrial. Outro fator de importância destacado pelos autores é a direção e análise da frequência dos ventos, pois o deslocamento da poluição atmosférica gerada pelas indústrias que estão em locais com maior incidência de vento pode afetar a área urbana. Dessa forma, utilizando-se de critérios eliminatórios e classificatórios estabelecidos, reduz-se o universo da busca e o processo de escolha por parte do poder público, portanto, torna-se mais fácil.

2.5.3. Dimensão Social

Atentar-se aos fatores sociais é essencial para a promoção de um Espaço Organizado. Gerar empregos, qualificar a mão de obra, prover segurança, construir áreas de lazer, facilitar o acesso a serviços de saúde e educação, estabelecer serviços de transporte públicos ou privados de qualidade, aumentar a qualidade de vida no trabalho, dentre outros, são itens dentro da dimensão social que devem ser observados e trabalhados para contribuir com o sucesso do empreendimento.

De acordo com Pyke e Sengenberger (1990), os Distritos Industriais Italianos aparentavam ser dotados de estruturas sociais que eram particularmente adequadas para a coordenação flexível dos insumos. O acesso a recursos familiares e comunitários eram estendidos, ou seja, por um lado, as condições de trabalho providas aos empregados eram feitas de forma que conseguissem se adaptar às exigências de um trabalho flexível, e, por outro, os empregadores tinham acesso a uma fonte de trabalho flexível. Além disso, comunidades próximas e laços de parentesco forneciam um mecanismo de assistência mútua quando houvesse necessidade, assim como os fundos para a criação de novos negócios. A forma como a indústria era organizada fornecia, portanto, uma estrutura particular adaptável para responder às mudanças requeridas pelo mercado.

Quando a dimensão social é negligenciada, essa tende a contribuir com o insucesso dos Espaços Organizados. Para Cruz (2016), o Distrito Industrial de Queimados sofre com a falta de segurança e com problemas estruturais e de manutenção, o que compromete o seu desenvolvimento. Continuando com a autora,

a falta de segurança atinge principalmente os funcionários que trabalham no referido distrito, como foi o caso de um colaborador da empresa Vitrum que foi assaltado ficando apenas com a roupa íntima. Além disso, o Distrito Industrial de Queimados também sofre com a falta de coleta de lixo e canteiros ocupados por camelôs, que estão instalando comércio informal e até erguendo casas. Essa falta de comprometimento com as condições sociais acarreta, por exemplo, a perda de mão de obra qualificada e contribui a favelização do seu entorno.

2.5.4. Dimensão Urbana

Considerar os fatores urbanos no estabelecimento de Espaços Organizados pode se mostrar um grande desafio para os gestores públicos ou privados. Ferrari (1982) determina que alguns critérios perigosos e danosos para o planejamento urbano são significativos para o estabelecimento de um distrito industrial. Dentre eles, pode-se citar: ruído, fumaça, pó, cheiro ou odoríferos, gases nocivos, escurecimento e calor, fogo, esgotos industriais, lixo, tráfego, estética e efeito psicológico (radioatividade e umidade).

Da mesma forma, Hoenicke (2007), baseado nos documentos publicados pelo Governo de São Paulo na década de 1970, aponta que existem alguns critérios básicos de urbanização para os distritos industriais, como, por exemplo, a existência de centros industriais próximos; a predisposição para o desenvolvimento do parque regional; a tradição industrial do município; a disponibilidade de matéria-prima; e a quantidade e os tipos de indústrias a serem acomodadas no distrito.

Além de oferecer lotes de boa qualidade, um distrito industrial deve oferecer uma série de facilidades e serviços a seus ocupantes. A maioria absoluta deles deve oferecer uma série de facilidades que podem ser denominadas como básicas, sendo elementos essenciais para o bom funcionamento de qualquer atividade industrial, como: energia, água, gás, transporte, proteção contra incêndio, entre outros. Segundo Oliveira (1976), um distrito industrial,

é uma área industrial onde o planejador promove a implantação de uma infraestrutura necessária à indução de um processo de desenvolvimento industrial. Portanto, além de oferecer lotes de boa qualidade, deve oferecer uma série de facilidades e serviços a seus ocupantes (OLIVEIRA, 1976, p.24).

Cristoni (2012), em sua reportagem para o Valor Econômico (26/03/2012), afirma que o planejamento urbano da criação de um condomínio logístico para acomodação de empresas do setor de logística, em Campinas, se apresenta como um grande desafio para o poder público. Todavia, quando esse planejamento é realizado de forma adequada, representa benefícios na estruturação desses espaços, como a prevenção do impacto negativo do fluxo de caminhões no tráfego urbano da região.

2.5.5. Dimensão Fundiária

Os fatores de competitividade da dimensão fundiária não somente impactam no estabelecimento e desenvolvimento de um Espaço Organizado, como também na implantação e promoção das empresas que desejam ali se localizar. Alguns fatores fundiários que devem ser levados em conta são: a topografia, onde a área selecionada deve ter uma inclinação de, no máximo, 5% (situação ideal); os fatores hidrológicos, tais como a presença de cursos d'água e de outros mananciais para possível utilização, a existência de áreas inundáveis, o nível do lençol freático, a possibilidade de perfuração de poços artesianos e análise da demanda de unidades a instalar *versus* água à disposição na localidade; o diagnóstico do sistema energético; e a existência de um sistema de comunicações e telecomunicações (HOENICKE, 2007).

Segundo Pimentel (1966), que observou os Distritos Industriais da Inglaterra na década de 1950, os ingleses fizeram um levantamento sobre o dimensionamento das áreas em distritos já implantados e concluíram que: fazia-se uma estimativa de 120 a 150 operários por hectare (1 hectare igual a 10.000 m²); uma indústria leve requeria uma área de construção por operário de 15 a 22 m²; estabelecia-se que 1/5 da área industrial seria designada para circulação viária; 2/5 da área industrial seria destinada à parcela ocupada pela construção em um momento mais avançado da implantação (não podendo essa proporção ser ultrapassada); e 2/5 seriam destinados a espaços livres, jardins, pátios interiores, espaços verdes etc.

A não observação dos fatores fundiários ou o não estabelecimento de parâmetros adequados para avaliação desses fatores pode fazer com que

investidores optem por se instalar em Espaços Organizados mais bem estabelecidos ou promovam o surgimento de um novo. Portanto, analisar as condições fundiárias é crucial para que determinado estado ou município consiga atrair empreendimentos. Segundo a Motor Dream (2013), a empresa Foton, maior fabricante de caminhões da China, optou por instalar sua nova fábrica no Brasil no Estado do Rio Grande do Sul, apesar das conversas avançadas com o Estado do Rio de Janeiro. De acordo com os investidores, o projeto no Rio de Janeiro tornou-se inviável devido à dificuldade de se encontrar um terreno adequado para acomodá-lo.

2.5.6. Dimensão Política-Governamental⁵

O governo apresenta um papel relevante no desenvolvimento de vantagens competitivas nacionais. Porter o considera como um agente de geração de fenômenos que influenciam os quatro fatores determinantes da competitividade. Segundo a teoria do Diamante, seu papel é o de “influenciar os fatores e ser influenciado por eles, de forma que favoreça o surgimento do ambiente de negócios adequado” (PORTER, 1990).

De fato, a atribuição do governo envolve diversas decisões que têm o objetivo de impulsionar os negócios dos setores da economia. Políticas públicas de incentivo fiscal, subsídios diretos ou indiretos, educação e ensino profissionalizante, por exemplo, podem gerar impactos significativos nas condições dos fatores. O trecho a seguir destaca a função do poder público em relação aos quatro determinantes de competitividade:

As condições dos fatores são afetadas por meio de subsídios, políticas para com os mercados de capital, políticas de educação e outras. O papel do governo em modelar as condições locais de demanda é, com frequência, mais sutil. Os órgãos governamentais estabelecem padrões ou regulamentos locais para os produtos, que condicionam ou influenciam as necessidades dos compradores. O governo também é, com frequência, um importante comprador de muitos produtos do país, entre os quais os relacionados com defesa, equipamentos de telecomunicações, aviões para as linhas aéreas nacionais e internacionais e assim por diante. A maneira pela qual esse papel de comprador é desempenhado pode ajudar (ou prejudicar) a indústria do país. O governo pode moldar as circunstâncias de indústrias correlatas e de apoio de muitas outras maneiras, como o controle da mídia publicitária ou a regulamentação de serviços de apoio. Sua política também influi na estratégia das empresas e na rivalidade, através de recursos como regulamentação do mercado de capital, política fiscal e leis

⁵ A dimensão política-governamental tratada neste trabalho não contempla o vasto referencial sobre o tema governança, cuidando apenas da existência ou não da presença do poder público junto as partes interessadas dos distritos industriais estudados.

antitrustes. A política governamental pode, por sua vez, ser influenciada pelos determinantes. As escolhas e destinações dos investimentos educacionais, por exemplo, são afetados pelo número de competidores locais. (PORTER, 1990, p. 147).

Portanto, é inegável que as políticas públicas possuem influência direta em cada um dos determinantes, podendo potencializar ou dificultar a vantagem nacional (NETO, 2006). Porter (1990) enfatiza que “políticas implementadas sem o exame da maneira pela qual influem em todo o sistema de determinantes são tão capazes de enfraquecer a vantagem nacional como de fortalecê-las”. Segundo Bucci (1997), política pública é “a coordenação dos meios à disposição do Estado, harmonizando as atividades estatais e privadas, para a realização de objetivos socialmente relevantes e politicamente determinados”. Já para Neto (2000), “é um conjunto de ações públicas orientadas a direcionar e controlar o processo de transformação estrutural de uma economia”. Aith (2006) ainda considera que política pública é “a atividade estatal de elaboração, planejamento, execução e financiamento de ações voltadas à consolidação do Estado Democrático de Direito e a promoção e proteção dos direitos humanos”.

A formulação e implementação de políticas públicas tem como principal responsável o governo (BOSCHI E GAITÁN, 2016). Bucci (1997) expõe que a lei, geralmente, é o instrumento normativo do plano, onde são estabelecidos os objetivos das políticas, os instrumentos institucionais de sua realização, suas metas temporais e outras condições de implementação. Ademais, existem outras organizações (públicas, privadas e do terceiro setor) e instituições (formais e informais) envolvidas nesse processo. Segundo Gomide e Pires (2012), a interpretação da mecânica de formulação e implementação de políticas públicas é dada por uma abordagem de capacidades estatais que envolve a dimensão técnico-administrativa, representada pela existência de organizações, instrumentos e profissionais especializados em gestão e coordenação de ações na esfera governamental, como também a habilidade política dos atores estatais dentro de um quadro institucional democrático, com articulação e compatibilização de interesses de uma pluralidade de atores dentro do governo e na sociedade civil.

Um dos principais objetivos da estruturação e implementação de políticas públicas é a potencialização das empresas envolvidas nos processos produtivos em cada região, principalmente, através da sinergia existente pela presença da

concentração de mão de obra, cadeias de suprimento, especialização logística, ambiente inovativo (onde procura-se a existência de uma máxima cooperação) e do exercício da competição (apenas quando há necessidade dela prevalecer). É importante frisar que “a construção de qualquer estratégia de desenvolvimento tem que envolver a sociedade e seus múltiplos atores e interesses” (GOMIDE e PIRES, 2012).

Assim, é essencial que dentro de um modelo de gestão de políticas públicas existam mecanismos para a criação de uma estrutura de governança que tenha como responsabilidade a configuração de estratégias para captação de recursos para o desenvolvimento do Espaço Organizado; planos de expansão física; estruturação de um plano de desenvolvimento e a realização da divisão das tarefas entre os membros da estrutura de governança e seu respectivo monitoramento; prática da defesa de interesse junto aos órgãos públicos, garantindo a implementação e manutenção de políticas públicas adequadas para a promoção dessas aglomerações econômicas; estímulo ao compartilhamento de informações e tecnologias entre as empresas e instituições, visando garantir um ambiente de inovação e desenvolvimento tecnológico, que, por consequência, promove a competitividade das empresas ali instaladas; dentre outras funções.

Além da implementação de uma gestão de políticas públicas adequadas, também se faz necessário avaliar se tais políticas estão de fato colaborando para o desenvolvimento socioeconômico da região de implantação do Espaço Organizado. Avaliação significa adotar uma fiscalização sistematizada e objetiva, de um programa ou projeto em andamento ou selecionado, do seu desígnio, da sua implantação e resultados, visando à determinação de sua efetividade, eficiência, relevância de seus objetivos, impacto e sustentabilidade (SPINK, 2001). Em conformidade com Faria (2005), a avaliação de políticas públicas faz parte da última etapa do chamado “ciclo das políticas” e pode ser definida como:

“(a) atividade destinada a aquilatar os resultados de um curso de ação cujo ciclo de vida se encerra; (b) a fornecer elementos para o desenho de novas intervenções ou para o aprimoramento de políticas e programas em curso; e (c) como parte da prestação de contas e da responsabilização dos agentes estatais, ou seja, como elemento central da *accountability*”. (Faria, 2005, p. 97-98).

Conforme Ramos e Schabbach (2012) vários órgãos internacionais de

cooperação e financiamento vem propondo metodologia de avaliação, tais como: Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco Mundial, Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (Cepal), Centro Latino-Americano de Administração para Desenvolvimento (Clad) e Organizações das Nações Unidas (ONU). Jannuzzi (2016) explica que os políticos, gestores, mídia e sociedade só aceitariam as recomendações das avaliações caso elas estejam respaldadas na mais isenta e robusta pesquisa científica. Logo, os princípios da objetividade e neutralidade são indispensáveis na avaliação de políticas públicas.

2.5.7. Dimensão Inovativa

A inovação e o conhecimento colocam-se cada vez mais como elementos centrais da dinâmica e do crescimento de nações, regiões, setores, organizações e instituições (CASSIOLATO E LASTRES, 1999). A importância de se integrar vários tipos de conhecimento e a maneira como essas práticas afetam o desempenho e a evolução da inovação em empresas são temas-chave dos atuais estudos de geografia econômica e inovação (ASHEIM, BOSCHMA E COOKE, 2011).

Segundo Garcia (2017), a importância da análise da geografia nos estudos da inovação está relacionada com o fato de que a concentração espacial dos agentes econômicos, bem como a proximidade geográfica dela decorrente, são capazes de gerar um conjunto de benefícios que estimulam os processos de aprendizado interativo e a inovação. Para o autor, “a proximidade geográfica tem o papel de facilitar a interação entre os agentes, [...] o que estimula o intercâmbio de informações e o compartilhamento do conhecimento, com efeitos positivos sobre o processo de aprendizado interativo dos agentes econômicos.”

Além disso, essa interação frequente e os contatos face-a-face, planejados ou casuais, incentivam o aprendizado interativo e as inovações nas empresas (GILLY E TORRE, 2000; GERTLER, 2003), afetando positivamente suas estratégias inovativas e os resultados dos seus esforços de inovação (GARCIA, 2017). Dessa maneira, a proximidade geográfica pode ser considerada como uma condição importante para o compartilhamento do conhecimento, a transferência de capacitações e a aquisição de novas tecnologias (GERTLER, 1995; KNOBEN E OERLEMANS, 2006; HUBER, 2012).

Marshall (1890) foi o pioneiro em observar que a presença concentrada de firmas em uma mesma região poderia prover vantagens competitivas ao conjunto dos produtores que não seriam verificadas se eles estivessem atuando isoladamente. O autor destacou que a concentração de empresas permite uma concentração de mão de obra qualificada, beneficiando tanto os trabalhadores quanto as empresas; possibilita o fornecimento de insumos específicos com maior variedade e menor custo; e como as informações fluem com mais facilidade em menores distâncias, um centro industrial gera os chamados *spillovers* tecnológicos.

A formação desses transbordamentos tecnológicos é corroborada pelo trabalho de Paci e Usai (1999), que demonstrou a existência de *spillovers* tecnológicos em áreas contíguas por intermédio de um modelo empírico. De acordo com os autores, esse modelo mostrou que “as estimativas espacialmente dinâmicas não garantem que esses *spillovers* tecnológicos sejam espacialmente ilimitados, uma vez que eles desaparecem com o aumento das distâncias da área considerada”. Além disso, as externalidades de especialização e diversidade demonstraram ser ativas apenas dentro desse arranjo local, o que implica que a atividade inovativa é influenciada positivamente pelo nível de inovação das empresas localizadas naquela aglomeração.

Garcia, Romero e Araújo (2010) também dissertaram sobre os benefícios da aglomeração industrial. Os autores afirmam que há fluxos de conhecimento importantes (incidentais ou deliberados) que são conduzidos pelos agentes introduzidos em determinada localização geográfica. Portanto, o processo de inovação nas empresas é fomentado por esses fluxos de conhecimento, por intermédio da oferta de insumos inovativos que se adicionam aos esforços de desenvolvimento tecnológico realizado internamente nas empresas. Como exemplo de insumos inovativos, tem-se:

A mão de obra qualificada, a presença de fornecedores especializados e os transbordamentos locais de conhecimento, decorrentes da concentração geográfica dos agentes econômicos, entre eles instituições de prestação de serviços aos produtores, institutos de pesquisa e universidades. (Garcia, Romero e Araújo, 2009, p. 2)

Continuando com os autores, as atividades de inovação nas empresas podem ser promovidas pelos agentes econômicos, uma vez que a produção de transbordamentos de conhecimento e as interações entre as empresas e as

instituições ligadas a ciência, tecnologia e inovação podem ser estimuladas pela proximidade geográfica. Segundo Garcia (2017), as universidades vêm exercendo papel crescente no apoio à inovação. A pesquisa acadêmica representa uma importante fonte de novos conhecimentos para as empresas, e os projetos colaborativos com as universidades podem exercer papel importante na solução de problemas tecnológicos das empresas, especialmente quando esses problemas tecnológicos estão próximos à fronteira do conhecimento (NELSON, 1959; KLEVORICK *et al.*, 1995; COHEN *et al.*, 2002).

Alguns indicadores mais tradicionais podem ser utilizados na tentativa de descrever a natureza complexa e multidimensional da inovação. O primeiro refere-se a investimentos e inclui esforços de P&D, investimento em recursos humanos altamente qualificados (pesquisadores e doutores), capacidade e qualidade da educação (gastos com educação e aprendizagem ao longo da vida), compra de novos sistemas de equipamentos e modernização de serviços públicos (governo eletrônico). O segundo indicador tenta capturar o desempenho e inclui a produtividade geral do trabalho, desempenho tecnológico científico, uso de TIC (comércio eletrônico) e a eficácia do sistema educativo (taxas de sucesso escolar) (COOKE *et al.*, 2007). A introdução de conhecimentos, especificidades e novas ideias também são fatores que promovem a economia na teoria Schumpeteriana. Schumpeter (1934) como é bem sabido, afirma que a inovação não se remete apenas ao conceito de invenção. O desenvolvimento de novos instrumentos, métodos, processos produtivos, mercados ou reorganização da estrutura de mercado da indústria, novas fontes de matéria-prima ou de produtos semiacabados ou técnicas, deste que incorporados ao mercado, também são considerados como inovações⁶.

⁶ Existe um amplo referencial teórico a respeito do tema inovação, sendo abordado por autores como Alfred Marshall, Joseph Schumpeter, José Eduardo Cassiolato, Helena Maria Martins Lastres, dentre outros. Nesta tese, **com a contribuição inestimável da Professora Doutora Renata Lèbre La Rovere junto ao questionário qualitativo e no constructo dos fatores de competitividade dentro da dimensão inovativa**, procurou-se utilizar o conceito de inovação na busca por evidências científicas da contribuição dos Espaços Organizados para a promoção dos processos inovativos dentro dessas aglomerações econômicas.

3. DELINEAMENTO METODOLÓGICO

Pesquisar é fundamental ao longo do processo de criação. De acordo com Seivewright (2015), é a partir da pesquisa que se obtém a base teórica necessária para a construção e para o desenvolvimento dos resultados almejados, como também é neste momento que as ideias que antecedem a criação são lançadas e coletadas. Em conformidade com esse autor, Stake (2016) define pesquisa como sendo “uma investigação, um estudo deliberado, uma busca pela compreensão”. Logo, a pesquisa pode ser entendida como um processo de investigação baseado em uma determinada metodologia para coleta de dados com objetivo de descobrir as relações existentes entre os aspectos que envolvem fatos, fenômenos, situações ou coisas.

A metodologia de uma pesquisa refere-se a uma série de métodos e técnicas que podem ser utilizados visando o atingimento do objetivo da pesquisa. Segundo Cardoso, Santos e Polacinski (2016), o delineamento metodológico de uma pesquisa pode ser conceituado como “a maneira pela qual o pesquisador irá trabalhar para encontrar os resultados almejados”. Sendo assim, essa seção se dedica a apresentar a metodologia de pesquisa utilizada nesse trabalho para a obtenção dos resultados finais.

O presente estudo tem por objetivo principal entender os Espaços Organizados – com foco nos Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro - como ferramentas de políticas públicas, avaliando-se comparativamente as condições dos seus fatores de competitividade segundo o modelo Porteriano. Para isso, a pesquisa foi dividida em duas fases principais: uma revisão de literatura e uma pesquisa qualitativa.

Na primeira fase da pesquisa, foi realizada uma revisão de literatura. A revisão de literatura consiste em realizar uma extensa referência a pesquisas e teorias relacionadas ao tema de estudo em questão, na qual são identificadas as teorias e pesquisas anteriores que influenciam a escolha do tópico de pesquisa e a metodologia utilizada. Ela serve como força motriz e ponto de partida da investigação, ajudando a identificar onde o trabalho está situado e na compreensão dos conceitos-chave, teorias e metodologias do campo de pesquisa (RIDLEY, 2012).

É nela que o pesquisador se familiariza com os textos, identifica os autores que tratam do mesmo tema e serve de base para a criação do modelo conceitual e hipóteses ou proposições que o compõem. Portanto, a revisão busca localizar, identificar, obter, analisar e sintetizar os documentos que possuem relação prévia com o tema a ser investigado, criando, desta forma, a bibliografia básica (BENTO, 2012; RIDLEY, 2012; SERRA, 2015; BERTÉ *et al.*; FERENHOF e FERNADES, 2016).

Logo, ela precisa fornecer uma imagem do estado do conhecimento e das principais perguntas na sua área de tópicos, assim como demonstrar uma compreensão totalmente profissional da teoria que fundamenta o assunto debatido. É a revisão de literatura que dá o suporte para a identificação de um problema de pesquisa e que mostra, de forma clara, a lacuna em que se encontra o conhecimento atual do tema que precisa ser preenchida, ou seja, se há perguntas importantes sem respostas ou insuficientemente respondidas. Portanto, esta etapa tem por finalidade explicar o que se conhece a respeito do tema discutido, explicitando as questões não respondidas e trazendo a relevância de se encontrar as respostas para essas perguntas (REAY, 2014).

Nesse trabalho, a revisão de literatura teve como objetivo definir e caracterizar o conceito de Espaços Organizados, buscando referenciais atuais a respeito dos diversos tipos de espaços dedicados a aglomeração de atividades produtivas existentes na literatura, tanto os espontâneos como também aqueles estimulados. Além disso, buscou-se reforçar o entendimento dos fatores de competitividade e como eles contribuem para o sucesso ou o insucesso de um Espaço Organizado. Dessa forma, visando conceituar o objeto da investigação, a base teórica deste trabalho é assim estruturada.

O levantamento dos fatores de competitividade foi feito tal como em Gurgel (2015). Foram utilizadas as ferramentas de pesquisas online: Portal Periódicos CAPES/MEC, SPELL Scientific Periodicals Eletronic Library, Taylor & Francis Group, Wiley Online Library, Springer Link, Scopus, ScienceDirect e Cambrigde University Press, tendo sido estabelecido como critério de busca os termos “distrito industrial”, “cluster”, “aglomeração econômica”, “aglomeração industrial” combinados com os termos “vantagem competitiva”, “competitividade” e

“competição”, e suas respectivas traduções para o idioma inglês. Verificou-se que existia uma lacuna no que se refere à inovação e à governança de políticas públicas, aspectos esses que não foram considerados no trabalho anterior e que assumem um papel cada vez mais central na competitividade dos Espaços Organizados.

Portanto, além dos fatores utilizados em Gurgel (2015) (Anexo B), foram adicionados novos fatores de competitividade na dimensão política-governamental e foi introduzida uma nova dimensão e seus respectivos fatores de competitividade para avaliação da competitividade dos Espaços Organizados, a dimensão inovativa. A introdução desses novos fatores de competitividade tem por objetivo dar maior robustez na avaliação dos Espaços Organizados e, conseqüentemente, obter uma melhor avaliação das possibilidades de sucesso dos futuros empreendimentos em determinada localização industrial. O Quadro 5 apresenta o novo conjunto de fatores de competitividade a serem avaliados neste trabalho.

Quadro 5 – Fatores de competitividade atualizados

Dimensão	Fator de Competitividade	Item
Econômica	Cenário econômico	Produtos e Serviços
		Empresas Instaladas
		Emprego e Renda
	Incentivos financeiros	
	Incentivos tributários	
	Empresa âncora	
Ambiental	Licenciamento ambiental	

Dimensão	Fator de Competitividade	Item
Social	Impacto social	
	Mão de obra qualificada	
Urbana	Infraestrutura e logística	Água
		Energia
		Telecomunicações
		Saneamento
		Acesso
		Rodovia
		Ferrovia
		Aeroporto
		Porto
		Serviços de Apoio
	Serviços públicos	Iluminação
		Transporte
		Coleta de Lixo

Dimensão	Fator de Competitividade	Item
		Posto de Saúde
		Creche
		Ensino Fundamental
		Ensino Médio
		Ensino Técnico
		Ensino Superior
		Segurança
Fundiária	Condição fundiária	Regularidade Cartorial
		Topografia
	Zoneamento urbano adequado	
Política-Governamental	Comprometimento da autoridade pública	
	Políticas públicas	
	Avaliação de políticas públicas	

Dimensão	Fator de Competitividade	Item
Inovativa	Compartilhamento de informações tecnológicas	Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa
		Com usuários e fornecedores
	Desenvolvimento de novos produtos, novos processos e/ou novas formas de organização da produção	
	Implementação de novos modelos comerciais/negociais e criação de novas oportunidades de negócios	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Já a segunda etapa deste trabalho foi marcada pela realização de uma pesquisa qualitativa. Essa é uma técnica de investigação científica focada no caráter subjetivo do objeto que está recebendo a análise, ou seja, ela não é baseada na quantidade (números e estatísticas), mas sim na qualidade e profundidade dos dados e descobertas, sendo fundamental o pesquisador ter excelente capacidade de interpretação, compreensão e inferência dos dados levantados (PREDIGER E ALLEBRANDT; TUZZO e BRAGA, 2016; ROCHA, RAMOS E FEITOSA, 2018). Esteban (2010) define a pesquisa qualitativa como:

...uma atividade sistemática orientada à compreensão em profundidade de fenômenos educativos e sociais, à transformação de práticas e cenários socioeducativos, à tomada de decisões e também ao descobrimento e desenvolvimento de um corpo organizado de conhecimentos (ESTEBAN, 2010, p. 127).

Godoy (1995) explica que a pesquisa qualitativa não busca contar e/ou mensurar os eventos estudados, tão pouco realizar a análise de dados por intermédio de ferramentas estatísticas. Ela busca obter dados descritivos a respeito

dos lugares, pessoas e processos interativos por meio do contato direto do pesquisador com o tema que está sendo abordado, visando compreender os fenômenos do ponto de vista dos participantes do caso em estudo.

A pesquisa qualitativa é utilizada por uma gama de pesquisadores que realizam a coleta de dados por intermédio de ferramentas como observações, entrevistas, dentre outras, gerando uma diversidade de dados, sendo necessário pensar na utilização combinada de diferentes técnicas e métodos para a respectiva análise. Em posse das informações, que incluem registros de campo, trechos de conversas e diálogos, fotos, entrevistas, entre outros, é necessário buscar estratégias analíticas que contribuam para aumentar a compreensão e a capacidade de interpretação das informações coletadas ao longo das investigações, fortalecendo os métodos de análise nos aspectos que se mostram mais frágeis (GODOY, 1995; ALMEIDA, 2014).

Dessa forma, a coleta de dados nesta etapa da pesquisa qualitativa foi realizada a partir de entrevistas. Esta é uma técnica de coleta de dados na qual o pesquisador se apresenta frente ao investigado, que são pessoas consideradas chaves no processo de investigação, mantendo diálogos, geralmente, por intermédio de formulação de perguntas, visando coletar os dados necessários para o desenvolvimento do processo investigativo. A entrevista é adequada para obter as informações que possivelmente os entrevistados sabem, esperam, desejam ou creem, pretendem fazer, fazem ou fizeram, assim como sobre as suas explicações ou razões a respeito das coisas precedentes (LIMA, 2016; JESUS, 2017; OLIVEIRA e PEREIRA, 2018).

A entrevista aproxima o relacionamento entre o investigador e o investigado, podendo ser classificadas como estruturadas e não estruturadas (ZACCHI *et al.*, 2017). Optou-se pelo modelo de entrevistas estruturadas que, conforme Gil (2008), “desenvolve-se a partir de uma relação fixa de perguntas, cuja ordem e redação permanece invariável para todos os entrevistados, que geralmente são em grande número”. Este tipo de entrevista apresenta vantagens, tais como rapidez, a não exigência de preparação exaustiva do pesquisador (o que reduz os custos do processo) e padronização das respostas.

As entrevistas estruturadas foram realizadas entre os dias 3 de abril e 22

de maio de 2020 por meio de um questionário (Apêndice A) que consta de 39 assertivas fechadas a respeito dos fatores de competitividade (Quadro 5), sendo aplicado a um público-alvo específico que inclui representantes de instituições que tratam das aglomerações econômicas como Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - Sebrae e Codin, gestores das associações dos distritos industriais, representantes dos governo municipal e estadual responsáveis pelo desenvolvimento socioeconômico, gestores responsáveis pela implantação de empreendimentos e empresários etc. Ou seja, procurou-se os *stakeholders* mais experientes de acordo com a localização do distrito industrial. Por exemplo, os empresários que possuem empresa no Distrito Industrial de Santa Cruz, mostraram a sua percepção do distrito industrial de localização da sua empresa e não dos outros nove distritos. Ao todo foram respondidos 43 questionários.

Para medir a percepção dos *stakeholders* com relação aos fatores de competitividade, utilizou-se a escala do tipo *Likert* de pontos, que é de fácil construção e aplicação (ANTONIALLI, ANTONIALLI e ANTONIALLI, 2016). Esse tipo de escala é amplamente utilizado em estudos que possuem um caráter subjetivo, ou seja, que medem percepções, interesses, atitudes etc., para quantificar o grau de concordância dos respondentes a respeito de determinadas assertivas (SILVA JÚNIOR E COSTA 2014). Ademais, apresenta como vantagem a possibilidade de identificar a direção da atitude do entrevistado conforme vai ocorrendo a entrevista, sendo ela positiva ou negativa (TROJAN e SIPRAK, 2015).

De acordo com Malhotra (2006), a escala de Likert pode ser definida como:

uma escala de mensuração com cinco categorias de respostas, variando de “discordo totalmente” a “concordo totalmente”, que exige que os participantes indiquem o grau de concordância ou de discordância com cada uma das várias afirmações relacionadas aos objetos de estímulo (MALHOTRA, 2006, p. 266).

No entanto, apesar da simplicidade da aplicação de pesquisas qualitativas que utilizam a escala do tipo Likert, essa metodologia apresenta algumas limitações ou desvantagens, tais como: problemas de interpretação, em virtude das diferentes opções de respostas, que podem levar à confusão do respondente; não produz uma escala de intervalos, logo ela não é adequada para concluir sobre o significado das distâncias entre posição das escalas; o respondente precisa realizar sua análise em pelo menos duas dimensões, o conteúdo da proposição, primeiramente, seguido da

intensidade desta concordância, o que aumenta o nível de complexidade cognitiva da escala; e há um maior grau de complexidade na interpretação dos dados por parte do pesquisador, o que pode reduzir a confiabilidade dos resultados em relação ao constructo que está sendo mensurado (CHISNALL, 1973; OLIVEIRA, 2001; SILVA JUNIOR E COSTA, 2014; BERMUDEZ *et al.* 2016)

A escolha da “escala adequada para medir o grau de intensidade da mesma tem efeito importante nos resultados e nas possibilidades de compreensão da realidade investigada” (TROJAN e SIPRAK, 2015). Sendo assim, ao invés da aplicação da tradicional escala, que varia de “discordo totalmente” a “concordo totalmente”, esse questionário seguiu a respectiva formulação:

- 0 – Não satisfaz;
- 1 – Satisfaz pouco;
- 2 – Satisfaz;
- 3 – Satisfaz bastante;
- 4 – Excelente;
- Não se aplica (onde nenhuma pontuação foi atribuída).

Este método de pesquisa qualitativa, utilizando a escala de Likert, foi similar ao modelo aplicado em Gurgel (2015), uma vez que se buscou realizar a comparação da evolução das condições dos fatores de competitividade entre os anos de 2015 e 2020. No entanto, há uma ampliação do questionário utilizado há 5 anos em virtude da introdução dos novos fatores de competitividade nas dimensões política-governamental e inovativa. Além disso, em Gurgel (2015), ao longo da análise das condições dos fatores de competitividade, utilizou-se a média aritmética do somatório da pontuação apresentada de acordo com o grau de satisfação dos respondentes para cada um dos fatores de competitividade obtendo uma nota para os distritos industriais e para os fatores de competitividade. Nesta tese, buscando realizar uma comparação mais fidedigna da evolução ou involução dos distritos industriais e dos seus fatores de competitividade nos últimos 5 anos, como também, mitigar as desvantagens da aplicação da metodologia Likert, foi estabelecida uma correlação das notas numéricas com um range de percepção que varia de “muito

ruim” a “bom”, conforme mostrado no Quadro 6 a seguir, que nos permite melhor compreensão das respostas subjetivas dos entrevistados e como os fatores de competitividade analisados afetam a atração ou retenção de empresas nos distritos industriais do recorte metodológico.

Quadro 6 – Correlação entre notas e range de percepção

Nota	Percepção
De 0 a 1	Muito ruim
Maior que 1 e menor/igual a 2	Ruim
Maior que 2 e menor/igual 3	Regular
Maior que 3	Bom

As respostas dos 43 entrevistados foram consolidadas em uma planilha (Apêndice B) de acordo com os respectivos distritos industriais, no qual cada fator de competitividade gerou uma pontuação, e a média aritmética da pontuação desses fatores resultou em uma nota para o distrito industrial e seu respectivo conceito no range de percepção. Posteriormente, essas notas foram comparadas com o resultado das condições de fatores de competitividade estabelecidas no ano de 2015 (Anexo C e Anexo D). Também será analisada a quantidade de empresas instaladas nos respectivos distritos industriais nos anos de 2015 e 2020. Esse comparativo tem por objetivo mostrar a evolução desses fatores e o desempenho desses distritos industriais no tocante à atração e retenção de investimentos.

Sendo assim, essa metodologia teve como objetivo identificar, na visão desses gestores, a qualidade dos fatores de competitividade dos distritos industriais. A coleta de dados buscou demonstrar que os distritos industriais sob a responsabilidade da Codin, com as melhores notas, na percepção dos gestores e respeitadas às limitações de campo, estariam cumprindo o seu papel na atração,

expansão e retenção de investimentos, considerando o aumento ou diminuição do número de empreendimentos instalados em cada distrito pesquisado.

Diante do que foi exposto, espera-se que este trabalho traga como resultado um reforço ao enfoque teórico, que não é meramente uma revisão bibliográfica, e sim uma ferramenta para construir o recorte para avaliação do sucesso ou insucesso dos distritos industriais que serão estudados. Além disso, destaca-se uma contribuição metodológica, ao estruturar e aplicar uma pesquisa qualitativa e comparar a condição dos fatores de competitividade em dois momentos distintos de tempo. Dois parâmetros novos – a inovação e a governança – também serão introduzidos e analisados dados a sua relevância. Por fim, os próprios resultados da pesquisa de campo contribuem efetivamente (ou até mesmo desconstroem) a visão de promoção do desenvolvimento local através de políticas e estratégias em Espaços Organizados.

Por fim, cabe destacar que o período no qual foram realizadas as entrevistas qualitativas visando à coleta de informações para o desenvolvimento e contribuição científica dessa tese – e o ano de 2020 como um todo – foi marcado pela crise econômica e sanitária proporcionada pela pandemia de Covid-19, doença causada pelo novo coronavírus (Sars-Cov-2). Essa pandemia, decretada oficialmente pela Organização Mundial da Saúde (OMS) no dia 11 de março de 2020 (WHO, 2020), promoveu o isolamento e distanciamento social como mecanismo de “combate” ao novo coronavírus, em virtude da não existência de medicamentos com eficácia comprovada para o seu tratamento, sendo reconhecida pelo diretor-geral da OMS, Tedros Adhanom, como a pior emergência de saúde pública de interesse internacional já enfrentada pela instituição (LOUREIRO, 2020).

As medidas de isolamento e distanciamento social causaram um enorme impacto na economia do Brasil e do mundo. Como forma de reduzir a rápida disseminação do novo coronavírus e não provocar o colapso do sistema de saúde nacional, os governantes estabeleceram medidas restritivas como fechamento dos comércios e serviços não essenciais, como também da produção industrial não essencial, ou seja, promoveram o fechamento da economia como um mecanismo para manter as pessoas isoladas em suas casas. Esse fechamento econômico provocou o fechamento de inúmeras empresas, sendo as micro e pequenas

empresas as mais afetadas; aumentou o número de empresas com pedido de recuperação judicial; aumentou o nível de desemprego; reduziu a previsão do PIB brasileiro (tombo de 5,46%) (MARTELLLO, 2020), que é um dos principais indicadores utilizados na macroeconomia para quantificar a atividade econômica. Além disso, a incerteza do futuro proporcionada pela pandemia, tanto com relação à situação de sanitária quanto à situação econômica, mexeu com o equilíbrio psicológico e a saúde emocional de toda a sociedade. Portanto, é de se esperar que os resultados das entrevistas junto aos *stakeholders* tenham sofrido algum tipo de influência em virtude desse cenário de pandemia causada pelo novo coronavírus, uma vez que se trata de uma pesquisa qualitativa onde o grau de subjetividade prevalece.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nesse capítulo, serão apresentados e discutidos os resultados obtidos na pesquisa qualitativa sobre as condições dos fatores de competitividade nos Distritos Industriais da Codin. As notas aqui obtidas foram comparadas com os resultados de Gurgel (2015), que analisou esses fatores há cinco anos. Importante destacar que, para os novos fatores introduzidos nas dimensões da inovação e governança, não há dados com base científica para o confronto. Sendo assim, somente as pontuações dos fatores de competitividade de Gurgel (2015) são comparáveis com esta nova pesquisa de campo.

4.1. DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPO GRANDE

O bairro de Campo Grande (Figura 3) está localizado na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro e sua população residente contempla 542.084 habitantes (IBGE, 2010), sendo o segundo bairro mais populoso da cidade e com população estimada de 584.628 habitantes no ano de 2020 (IPP, 2013). Possui uma área total de 138,8 km² (IPP, 2018), com uma expectativa de vida de 69,80 anos (IPP, 2000) e Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,810 (IPP, 2000), que é obtido pela média aritmética simples de três índices, referentes às dimensões Longevidade (IDHM-Longevidade), Educação (IDHM-Educação) e Renda (IDHM-Renda). Esse bairro teve sua codificação, delimitação e denominação estabelecida pelo Decreto N^o 3158, de 23 de julho de 1981, com alterações do Decreto N^o 5280, de 23 de agosto de 1985.

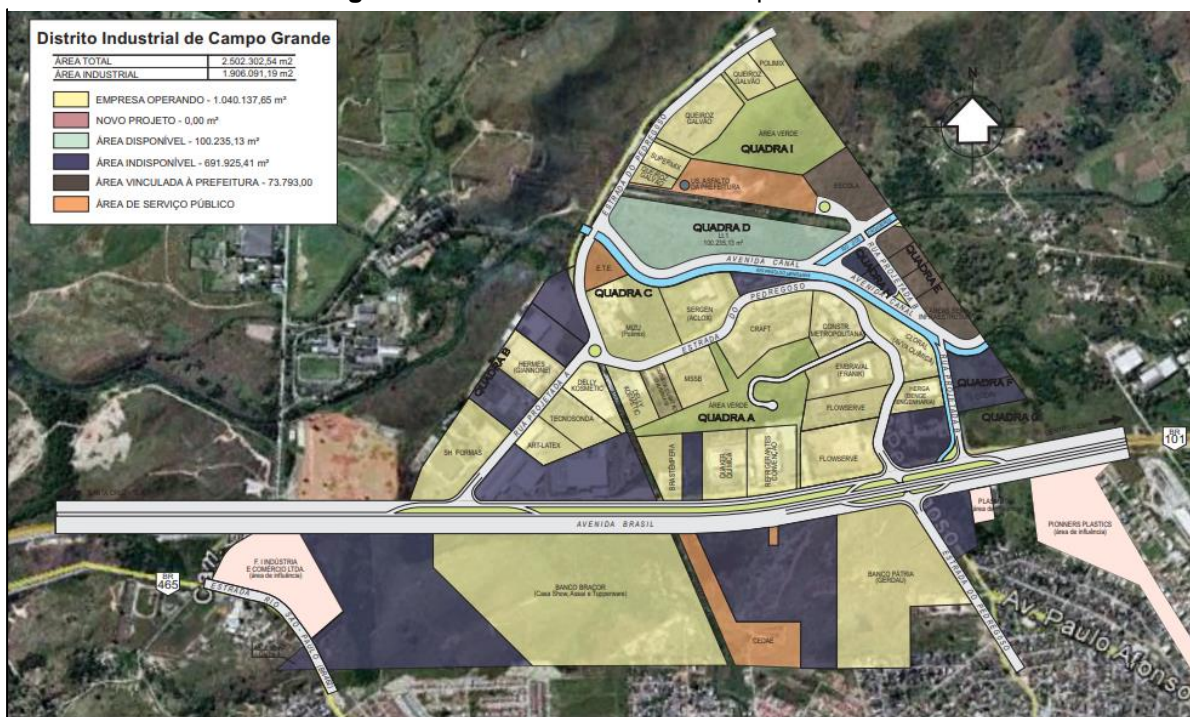
Figura 3 – Bairro Campo Grande



Fonte: IPP, 2018.

Na década de 60, ao longo do governo de Carlos Lacerda, a Avenida Brasil, aberta em 1946, alcançou o bairro de Campo Grande. A partir daí, foi instalado o Distrito Industrial de Campo Grande (Figura 4) que, juntamente com a inauguração da indústria de pneus Michelin, deu um novo perfil à região, fazendo a transição de uma área agrícola decadente para atividades industriais (IPP, 2018). O Distrito Industrial de Campo Grande foi implementado no período compreendido entre 1950 e 1960, sendo intensificado a partir do início da década de 1960 com a política de industrialização da Zona Oeste via instalação de Distritos Industriais, a qual ocorreu à atração de empresas de grande porte tais como Michelin, Quaker Chemical e Craft Engenharia (CARDOSO, 2009).

Figura 4 – Distrito Industrial de Campo Grande



Fonte: Codin, 2020.

Em 1975, por intermédio do Decreto Nº 07, de 15 de março de 1975, a implantação e administração dos Distritos Industriais ficou à cargo da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN). Segundo Mannarino (1983), “a CODIN tornou-se a única responsável pela implantação e administração de Distritos Industriais no novo estado, sendo, então, o Dezin⁷, desativado operacionalmente e posteriormente extinto”. Além disso, a Portaria nº

⁷ Dezin – Departamento de Zona Industriais (SILVA e SUIAMA, 2018).

176/1991, estabelece o Distrito Industrial de Campo Grande como Zona de Uso Estritamente Industrial (ZEI), onde os tipos de zoneamento urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro para as atividades industriais (zona de uso estritamente industrial – ZEI, zona de uso predominantemente industrial – ZUPI e zona de uso diversificado – ZUD) são dispostos pela Lei nº 466, de 21 de outubro de 1981.

O Distrito Industrial de Campo Grande foi implantado visando promover o deslocamento das indústrias dos bairros da Zona Norte e do Centro do Rio de Janeiro para a Zona Oeste da cidade (DAMAS, 2008). Ele está situado próximo à Avenida Brasil, principal via de ligação entre a zona oeste e o centro da cidade do Rio de Janeiro, e possui uma área total de 2.502.302,54 m², sendo a área industrial de 1.906.091,19 m² (CODIN, 2020). Atualmente, o distrito industrial possui 23 empresas instaladas e 3 empresas localizadas em sua área de influência, englobando empresas de médio a grande porte, atuando nas áreas de construção civil, cosméticos, metalúrgica, química e refrigerantes. Além disso, há duas novas empresas e uma Universidade Estadual em fase de construção (CODIN, 2020; ADEDI, 2020).

Foi fundada, em 1979, a Associação das Empresas do Distrito Industrial de Campo Grande – Adedi, que tem “por objetivo principal a defesa dos interesses comuns dos seus associados decorrentes ou de qualquer forma relacionados com a sua localização no Distrito Industrial de Campo Grande e adjacências”. Além disso, a associação possui outras atribuições (ADEDI, 2020):

- Contribuir com as entidades públicas no estudo e solução das questões relacionadas com o seu objetivo principal;
- Promover o desenvolvimento do distrito industrial;
- Estimular o espírito comunitário entre os associados por intermédio de atividades culturais, recreativas e sociais;
- Garantir o bom funcionamento do distrito industrial;
- Zelar pela observância do Regulamento Interno do Distrito Industrial e

demais normas que regulem sua implementação, desenvolvimento e operação;

- Promover a coordenação de esforços para a integração dos recursos humanos e materiais no distrito industrial, especialmente no tocante à demanda e oferta de mão de obra.

O Distrito Industrial de Campo Grande foi o 5º mais bem pontuado de acordo com a pesquisa de campo realizada em 2015. Todavia, após cinco anos, a percepção do público-alvo mudou e esse distrito ficou pontuado com a menor média aritmética das condições dos seus fatores de competitividade, tanto considerando os mesmos fatores de Gurgel (2015) quanto com a introdução dos novos fatores, que na realidade, reduziram ainda mais a pontuação desse distrito, conforme observado nas Figuras 5 e 6.

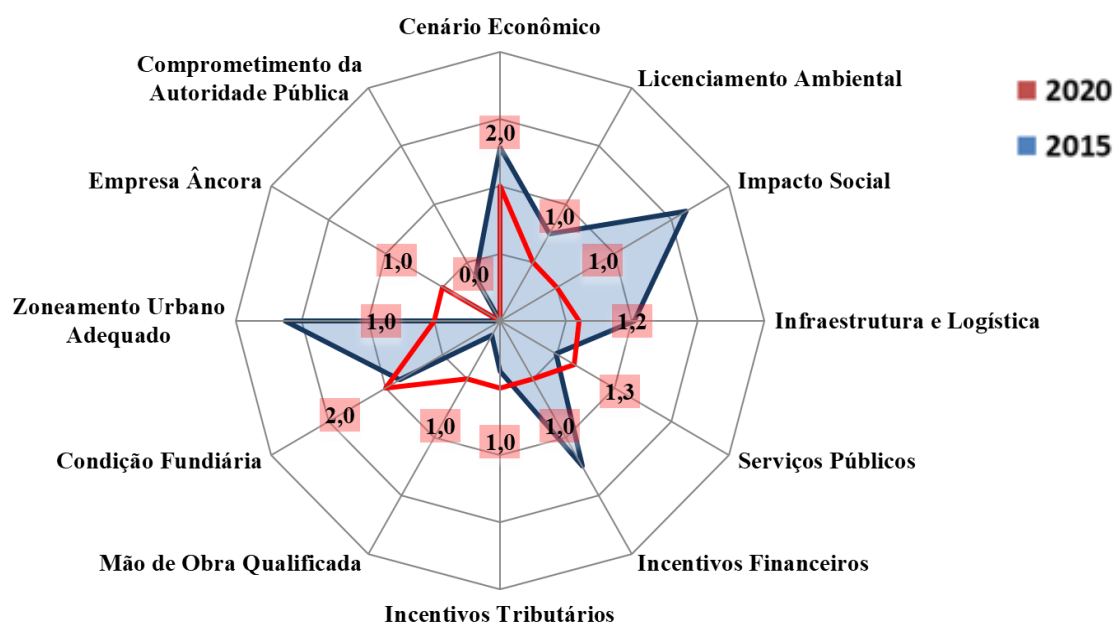
Uma vez que a pontuação dada aos distritos ocorre de forma subjetiva, utilizamos uma nova correlação para classificar a condição dos fatores de competitividade dos distritos industriais, variando de “muito ruim” a “bom”, conforme descrito na metodologia dessa tese. Portanto, é possível observar que apesar da redução da pontuação total do Distrito Industrial de Campo Grande, em virtude do trabalho de campo realizado em 2020, esse distrito manteve seu *status* de “ruim” de acordo com as suas condições dos fatores de competitividade.

Conforme Figura 5, dos 12 fatores de competitividade analisados, 7 tiveram redução das suas notas, a saber: cenário econômico, licenciamento ambiental, impacto social, infraestrutura e logística, incentivos financeiros e comprometimento da autoridade pública. Todavia, considerando a nova escala para a condição dos fatores de competitividade, podemos observar que alguns fatores que tiveram redução significativa do ponto de vista dos entrevistados, descendo alguns degraus na escala, como: o fator impacto social, que em 2015 poderia ser considerado “bom” do ponto de vista dos respondentes, passou a ser considerado “muito ruim” segundo ao novo trabalho realizado em 2020; o fator infraestrutura saiu do *status* “regular” para “ruim”; incentivos financeiros de “regular” para “muito ruim”; zoneamento urbano adequado de “bom” para “muito ruim”.

Considerando os novos fatores de competitividade, somente o fator

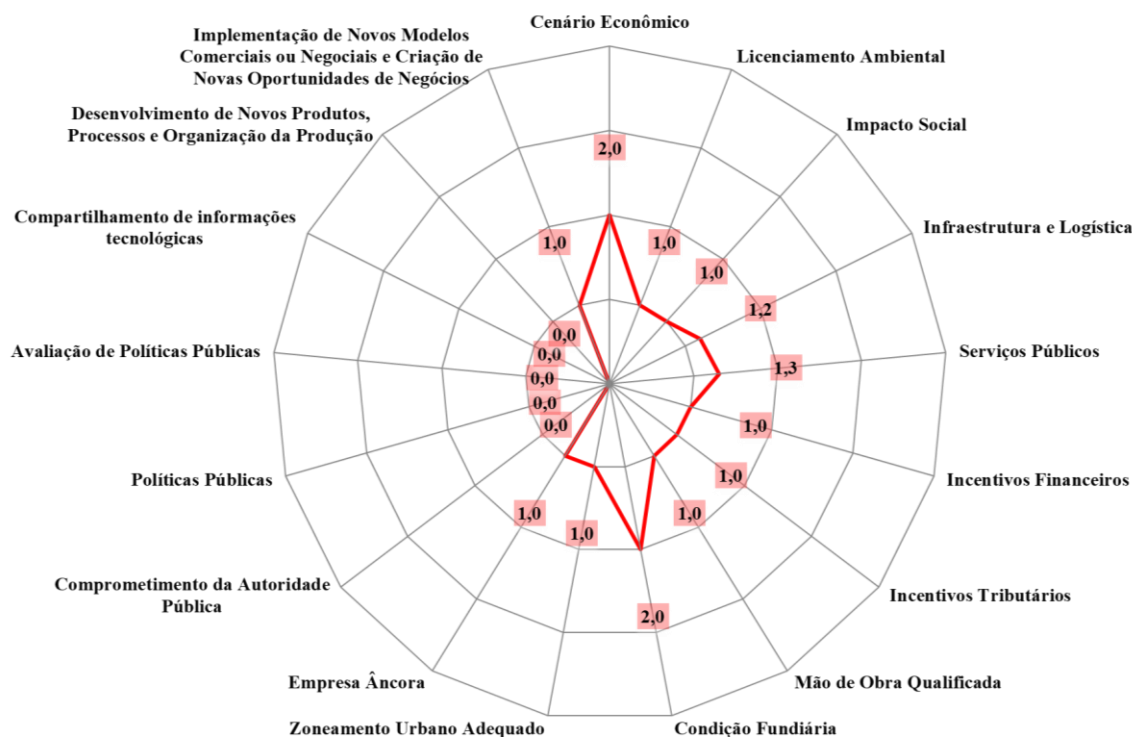
“Implementação de novos modelos comerciais ou negociais e criação de novas oportunidades de negócios” recebeu nota dos respondentes, sendo a sua média igual a 1 (Figura 6), ou seja, os respondentes tiveram a percepção que os fatores de competitividade nas dimensões política-governamental e inovativa não atendem as necessidades do distrito na sua função de atração e retenção de empreendimentos.

Figura 5 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Campo Grande (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Figura 6 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Campo Grande considerando os novos fatores de competitividade



Fonte: Elaboração própria.

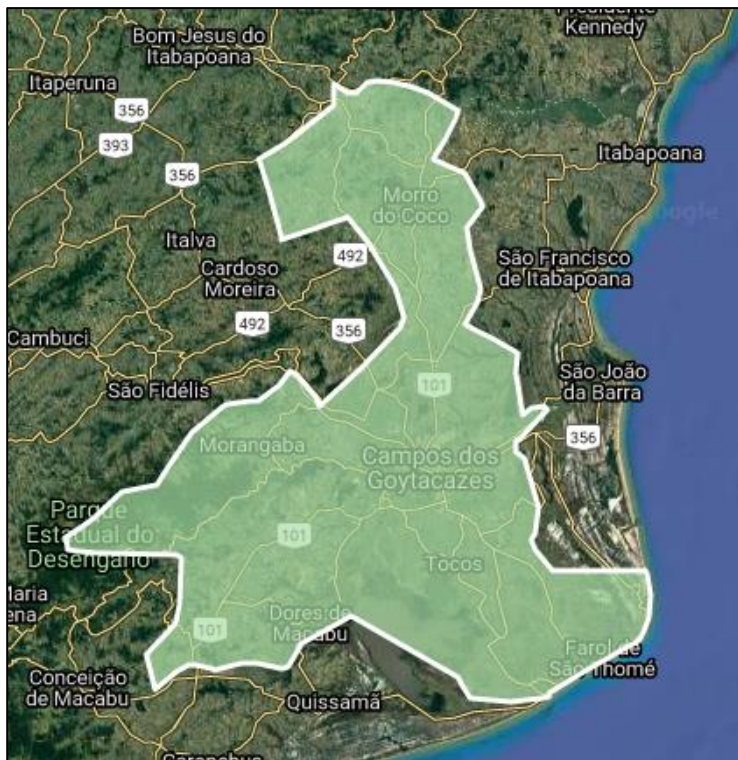
4.2. DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

A cidade de Campos dos Goytacazes (Figura 7) está localizada na região denominada de Norte Fluminense do Estado do Rio de Janeiro, sendo o principal município desta região. Possui uma área de 4.032,5 km² (IBGE, 2020), sendo o maior município do estado em extensão territorial. Apresentou, em 2010, uma população residente de 463.731 habitantes (IBGE, 2010) com uma densidade demográfica de 115,16 hab./km² (IBGE, 2010), sendo a sétima maior população no Estado do Rio de Janeiro e a maior fora da região metropolitana da cidade do Rio de Janeiro. Em 2019, a sua população estimada foi de 507.548 pessoas (IBGE, 2020).

O município apresentou uma expectativa de vida, em 2010, de 74,8 anos (ATLASBRASIL, 2020) e Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,716 (IBGE, 2010). Em 2017, o seu Produto Interno Bruto (PIB) foi de R\$ 21 bilhões (IBGE, 2017), representando o 4^o maior PIB do Estado do Rio de Janeiro. Sua expansão econômica, ao final do século XX, foi impulsionada pelos investimentos na

cadeia produtiva petrolífera, em virtude do descobrimento de reservas de petróleo na plataforma continental da Bacia de Campos (SILVA, 2011).

Figura 7 – Campos dos Goytacazes



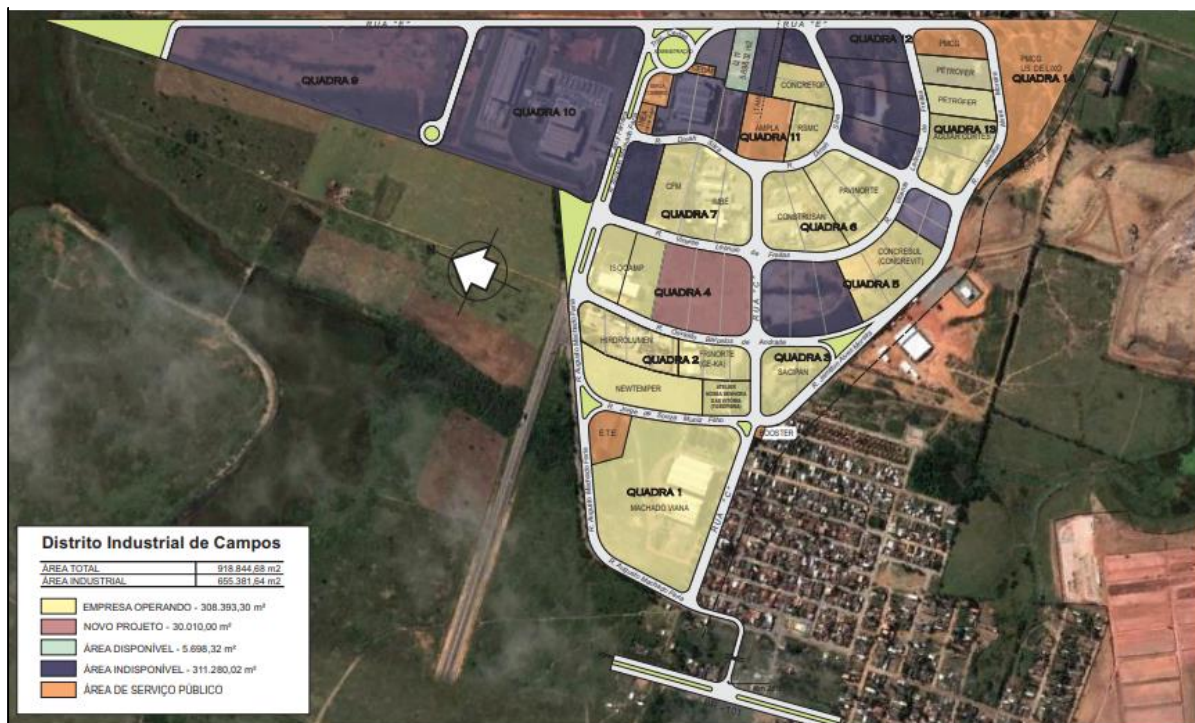
Fonte: Google Maps, 2020.

Neste cenário econômico do município é possível destacar a presença do Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes (Figura 8), que foi criado por razões eminentemente políticas (MANNARINO, 1983), mas que tinha o viés de garantir o desenvolvimento econômico da cidade. A partir de 1975, sua administração ficou a cargo da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), na época denominada de Companhia de Distritos Industriais. Ele foi estabelecido em uma área que pertencia em parte à Companhia Usina Açúcar São João (PINTO, 1974) e, atualmente, conta com uma área total de 918.844,68 m², sendo a área industrial de 655.381,64 m² (CODIN, 2020). Está situado próximo à BR-101, um dos principais eixos rodoviários do país, e próximo ao Aeroporto Bartholomeu Lysandro, que foi inaugurado em outubro de 1952.

Na atualidade, o distrito industrial conta com a presença de 14 empresas em operação, gerando cerca de 600 empregos diretos, englobando os seguimentos

de construção civil (principalmente), alimentício, químico, dentre outros (CODIN, 2020).

Figura 8 – Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes



Fonte: Codin, 2020.

O Distrito Industrial de Campos, de acordo com os resultados da pesquisa de campo, ocupa a 6ª colocação do *ranking* dos distritos em 2020. Podemos observar que esta posição no *ranking* é a mesma que aquela apresentada no trabalho realizado em 2015. Em ambos os casos, trazendo a nova escala para classificar o distrito industrial de “muito ruim” a “bom”, de acordo com os seus fatores de competitividade, é possível observar a sua manutenção no *status* de “ruim”.

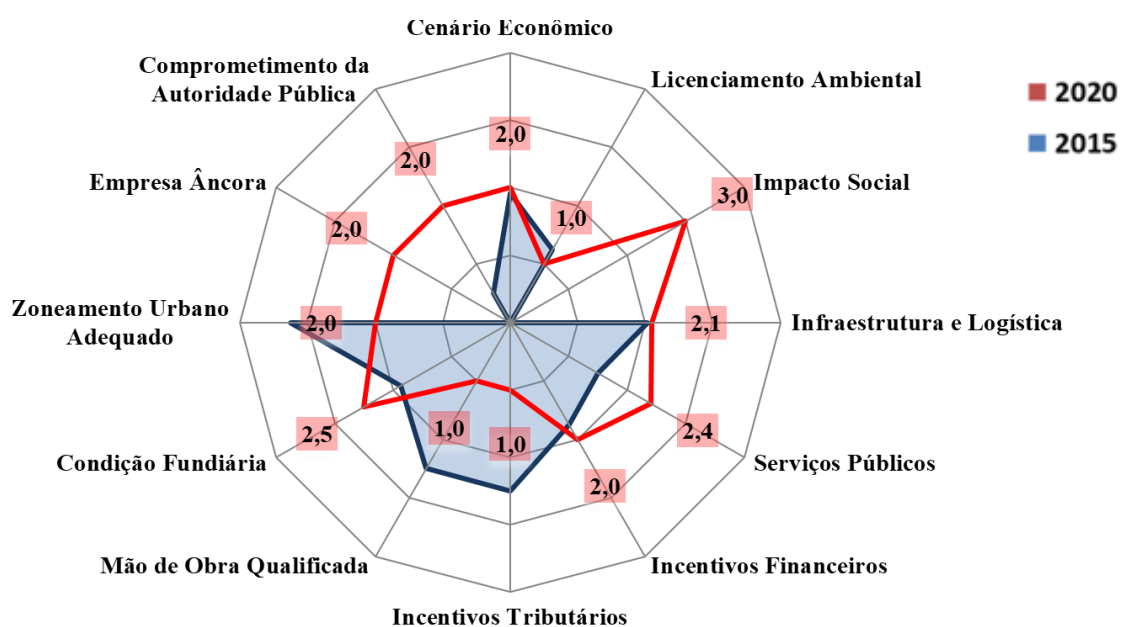
O fator “empresa âncora”, que em 2015 os respondentes consideraram que o item não se aplicava ao distrito industrial, em 2020, os respondentes passaram a considerar a sua relevância para o desenvolvimento do distrito, recebendo uma nota média 2, conforme pode ser verificado na Figura 9. Além disso, outros fatores ficaram com notas maiores nesse novo trabalho, tais como cenário econômico, impacto social, infraestrutura e logística, serviços públicos, incentivos financeiros, condição fundiária e comprometimento da autoridade pública.

É possível destacar que alguns desses fatores de competitividade

analisados, que tiveram a sua pontuação aumentada, também passaram a ter um melhor grau de satisfação do ponto de vista dos entrevistados, considerando a nova escala, que varia de “muito ruim” a “bom”, como: o fator impacto social, que em 2015 era “muito ruim”, passou para o *status* de “regular” em 2020; infraestrutura e logística passou de “ruim” para “regular”; serviços públicos passou de “ruim” para “regular”; condição fundiária passou de “ruim” para “regular”; e por fim, o fator comprometimento da autoridade pública de “muito ruim” e para “ruim”.

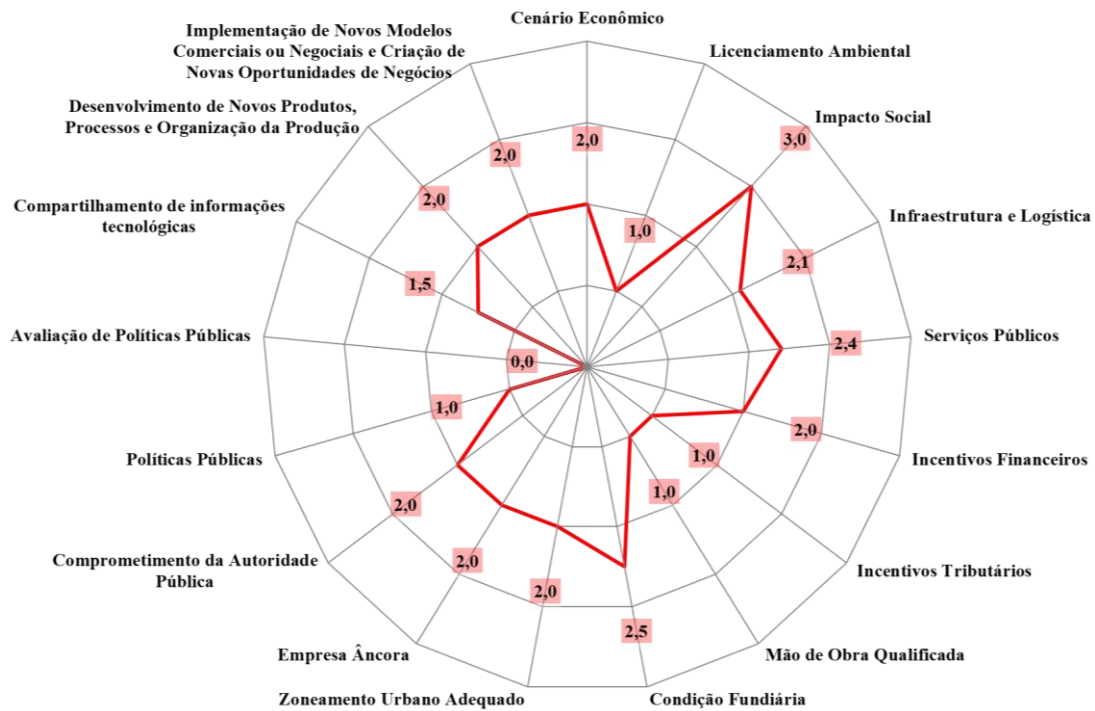
Quando adicionados os novos fatores de competitividade (dimensão política-governamental e inovativa) na média aritmética das notas, observa-se uma leve queda na pontuação do distrito industrial. A Figura 10 exibe o gráfico na forma de radar considerando os novos fatores de competitividade. Nessa figura é possível observar que os respondentes entendem a importância da inovação no desenvolvimento desse distrito e que ela está próxima de ser satisfatória. Além disso, os respondentes entendem que o poder público não apoia o desenvolvimento do distrito.

Figura 9 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Figura 10 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes considerando os novos fatores de competitividade

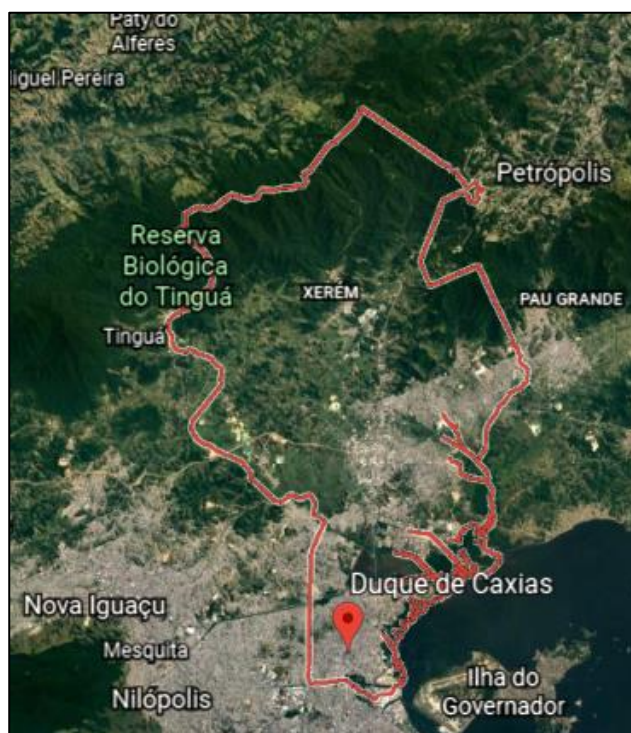


Fonte: Elaboração própria.

4.3. DISTRITO INDUSTRIAL DE DUQUE DE CAXIAS

Situado na parte oeste da Região Metropolitana, na área conhecida por Baixada Fluminense, o município de Duque de Caxias (Figura 11) apresenta o segundo maior PIB do Estado do Rio de Janeiro (R\$ 40,9 bilhões, em 2017) (IBGE, 2017). É a terceira cidade mais populosa do estado, com uma população residente de 855.048 habitantes, de acordo com o Censo 2010 (IBGE, 2010), e com população estimada, em 2019, de 919.596 pessoas (IBGE, 2020). Com uma extensão territorial de 467,3 km² (IBGE, 2020), a cidade apresenta uma densidade demográfica de 1.828,5 hab./km² (IBGE, 2010) e sua população apresenta uma expectativa de vida ao nascer de 75 anos (ATLASBRASIL, 2020). O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), em 2010, foi de 0,711 (IBGE, 2010).

Figura 11 – Duque de Caxias



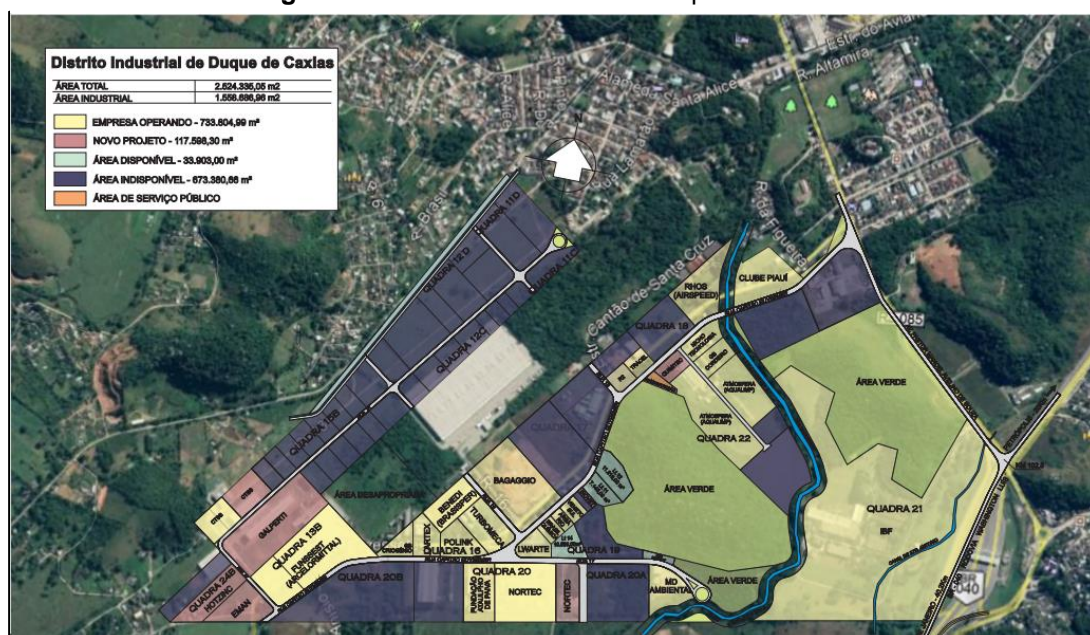
Fonte: Google Maps, 2020.

De acordo com Rodrigues (2019) o município de Duque de Caxias é dividido em quatro distritos: Duque de Caxias, Campos Elíseos, Imbariê e Xerém. Nesse último, encontra-se o Distrito Industrial de Duque de Caxias (Figura 12). Segundo Mannarino (1983), o distrito industrial foi implantado visando à fixação da população em seu local de habitação, reduzindo o fluxo em direção à cidade do Rio de Janeiro; e, inicialmente, para contemplar indústrias de alta tecnologia, que posteriormente foi alterado para acessórios, componentes e mecânica para caminhões, em virtude da proximidade com as empresas Alfa Romeo e Fiat Diesel.

O distrito industrial está situado a 22,5 km da Linha Vermelha, alça rodoviária que liga a Rodovia Presidente Dutra (BR-116) à Avenida Brasil, cruzando a Rodovia Washington Luiz (BR-040). A localização do distrito permite um fácil acesso ao centro do Rio de Janeiro, às regiões Serrana e Noroeste do estado do Rio de Janeiro, como também, as capitais dos estados de Minas Gerais e São Paulo. Devido às condições favoráveis de proximidade das principais rodovias e com o grande mercado consumidor da região Metropolitana do Rio de Janeiro, o distrito possui condições logísticas favoráveis para obtenção de insumos e escoamento da produção (CODIN, 2020).

A área destinada à implantação do Distrito Industrial de Duque de Caxias foi estabelecida pelo Decreto nº 77.634, de 19 de maio de 1976. Atualmente, ele possui uma área total de 2.524.335,05 m², sendo 1.558.686,96 m² de área industrial, sendo enquadrado, de acordo com a Portaria nº 176/1991, como uma Zona de Uso Estritamente Industrial (ZEI). Além disso, existem 24 empresas em operação, neste momento, no distrito industrial (CODIN, 2020).

Figura 12 – Distrito Industrial de Duque de Caxias



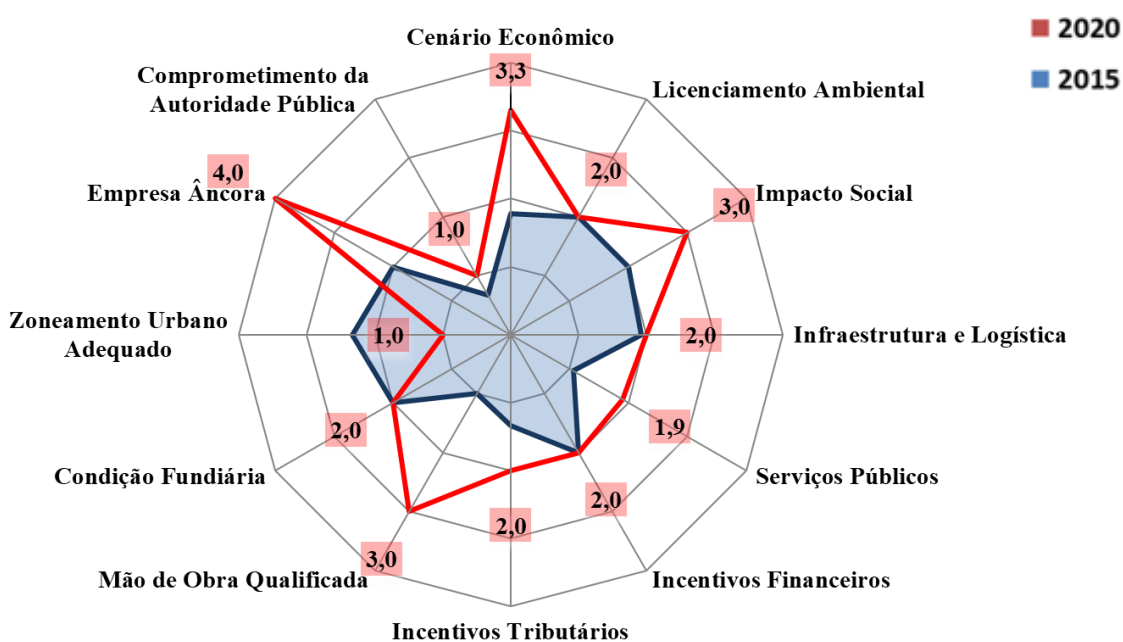
Fonte: Codin, 2020.

O Distrito Industrial de Duque de Caxias subiu três posições no *ranking* de 2020, passando da 7^o para a 4^o posição. Cabe ressaltar que este distrito não somente conseguiu avançar alguns níveis no *ranking* dos distritos, considerando a percepção dos entrevistados, como também, quando consideramos a nova escala, observamos que este distrito sai do *status* de “ruim” para “regular”. Assim, podemos dizer que este distrito melhorou as suas condições dos fatores de competitividade, o que pode favorecer a atração/retenção das empresas nessa localização.

A Figura 13 mostra a comparação entre as notas obtidas em Gurgel (2015) e a nova pesquisa de campo realizada este ano. Pode-se observar que há apenas uma redução da pontuação com relação ao fator zoneamento urbano adequado. Os demais fatores ou mantiveram a pontuação ou tiveram a sua nota aumentada, mesmo que ligeiramente. Além disso, considerando a nova escala,

podemos observar que alguns fatores avançaram de nível, conforme o ponto de vista dos respondentes, tais como: o fator cenário econômico que era percebido em 2015 como “ruim” passou para o *status* de “regular” em 2020; impacto social de “ruim” para “regular”; mão de obra qualificada de “muito ruim” para “regular”; empresa âncora de “ruim” para “bom”.

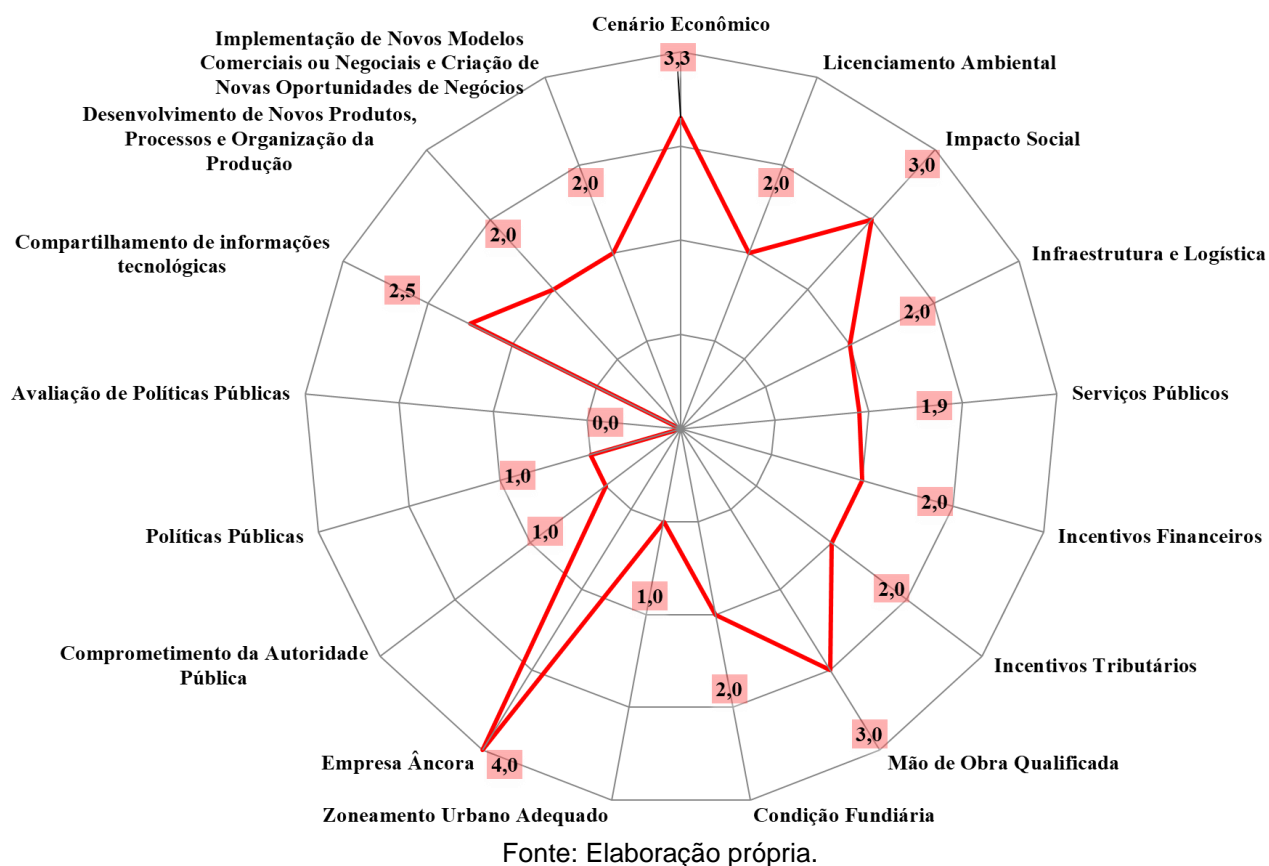
Figura 13 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Duque de Caxias (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Quando adicionados os novos fatores de competitividade (dimensão política-governamental e inovativa) na média aritmética das notas, observa-se uma leve queda na pontuação do distrito industrial. A Figura 14 exhibe o gráfico na forma de radar considerando os novos fatores de competitividade. Assim como observado para o Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes, os respondentes consideraram importante a dimensão da inovação para o desenvolvimento socioeconômico da região onde o distrito está localizado. Além disso, os respondentes consideraram que na dimensão inovativa o distrito pode ser considerado satisfatório. No entanto, quando se olha para a dimensão política-governamental, pode-se observar que essas condições dos fatores de competitividade são praticamente não satisfatórias.

Figura 14 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Duque de Caxias considerando os novos fatores de competitividade

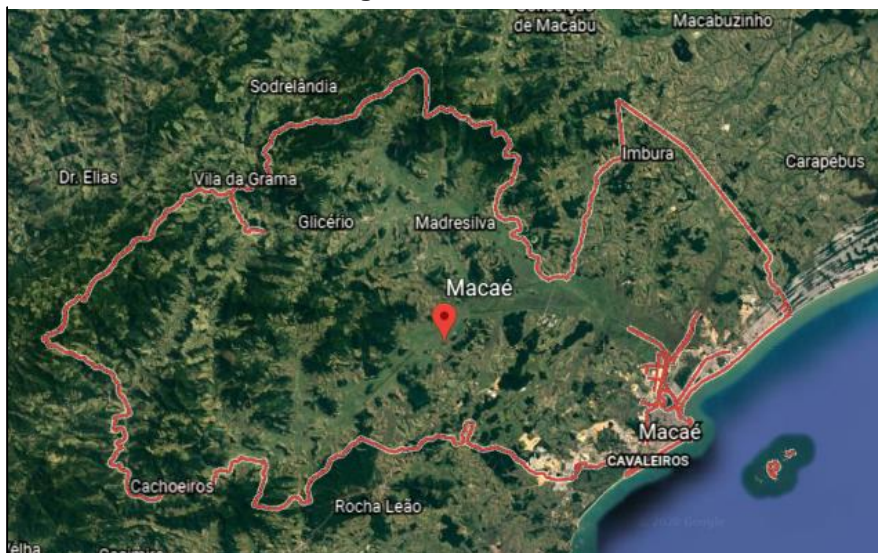


4.4. DISTRITO INDUSTRIAL DE MACAÉ

Reconhecida como a capital do petróleo nacional em virtude da descoberta, em 1974, de um amplo lençol petrolífero no campo de Garoupa, Macaé merece destaque na economia da Região Norte Fluminense (CORREA e SILVA, 2015). Com uma extensão territorial de 1.216,9 km² (IBGE, 2020), o município de Macaé abrigava uma população de 206.728 habitantes, segundo o Censo 2010 (IBGE, 2010), e uma densidade demográfica de 167,9 hab./km² (IBGE, 2010). Em 2019, a sua população estimada foi 256.672 pessoas, sendo o décimo primeiro município mais populoso do estado do Rio de Janeiro (IBGE, 2020). Além disso, a expectativa de vida ao nascer no município, em 2010, era 74,7 anos (ATLASBRASIL, 2020) e o seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) foi 0,764 (IBGE, 2010). Além disso, a cidade também se destaca por

apresentar o sétimo maior PIB dentre as cidades do Estado do Rio de Janeiro, R\$ 15,3 bilhões (IBGE, 2017).

Figura 15 – Macaé



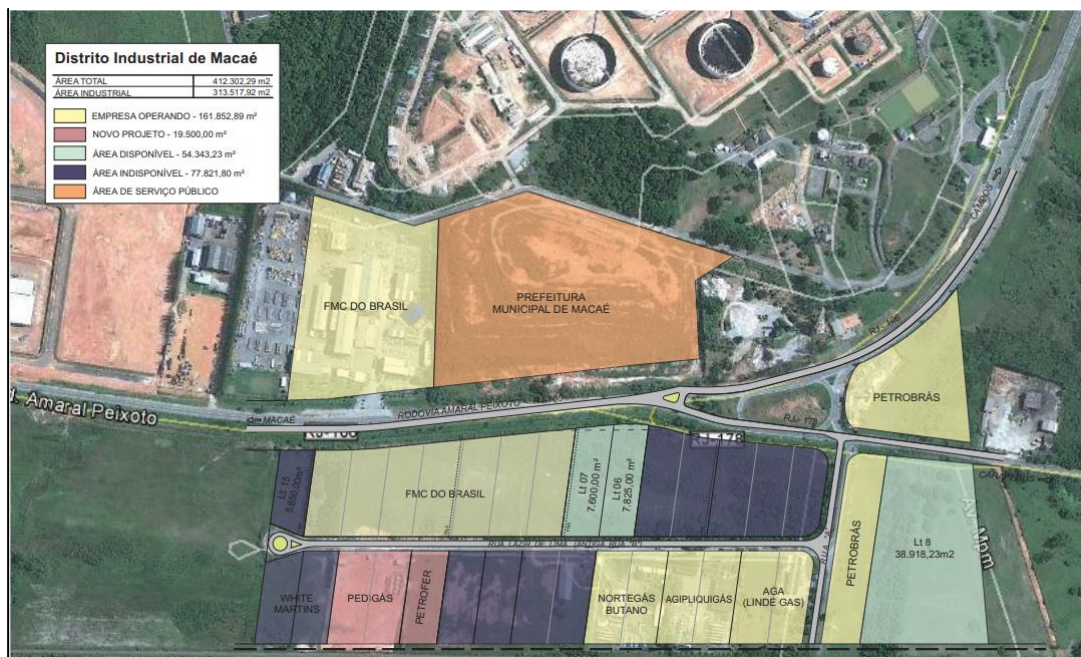
Fonte: Google Maps, 2020.

Com o aumento expectativa de desenvolvimento econômico advindo da atividade do encadeamento produtivo petrolífero, principalmente com a instalação da Petrobras na cidade, em 1979, a Codin “elaborou um estudo de viabilidade técnica para a implantação de um distrito industrial, visando a ordenar a localização das empresas” (RAMIRES, 1991). O Distrito Industrial de Macaé (Figura 16), com uma área total de 412.302,3 m² (313.517,92 m² de área industrial), está localizado na Rodovia Amaral Peixoto (RJ-106) e é classificada com uma Zona de Uso Estritamente Industrial (ZEI). Ele foi idealizado para atrair empreendimentos, principalmente do setor industrial e de serviços, oriundos das atividades da Petrobras e da Plataforma Marítima de Prospecção de Petróleo (CODIN, 2020). Atualmente, o distrito industrial conta com 5 empresas em operação, incluindo empresas de distribuição de gás e de equipamentos petrolíferos.

O Distrito Industrial de Macaé apresentou o segundo pior resultado entre os distritos analisados em 2015 (GURGEL, 2015), ao contrário do que se esperava em virtude do crescimento da região devido aos empreendimentos gerados pela atividade petrolífera. No entanto, nesta nova pesquisa qualitativa, os entrevistados perceberam maior relevância nos fatores de competitividade analisados, sendo o

distrito considerado aquele que tem as melhores condições de fatores de competitividade. Destaca-se, considerando a nova escala, que o distrito avançou do *status* de “ruim” para “regular”, segundo a visão dos respondentes, o que pode provocar um aumento da possibilidade de sucesso para os empreendimentos ali instalados.

Figura 16 – Distrito Industrial de Macaé



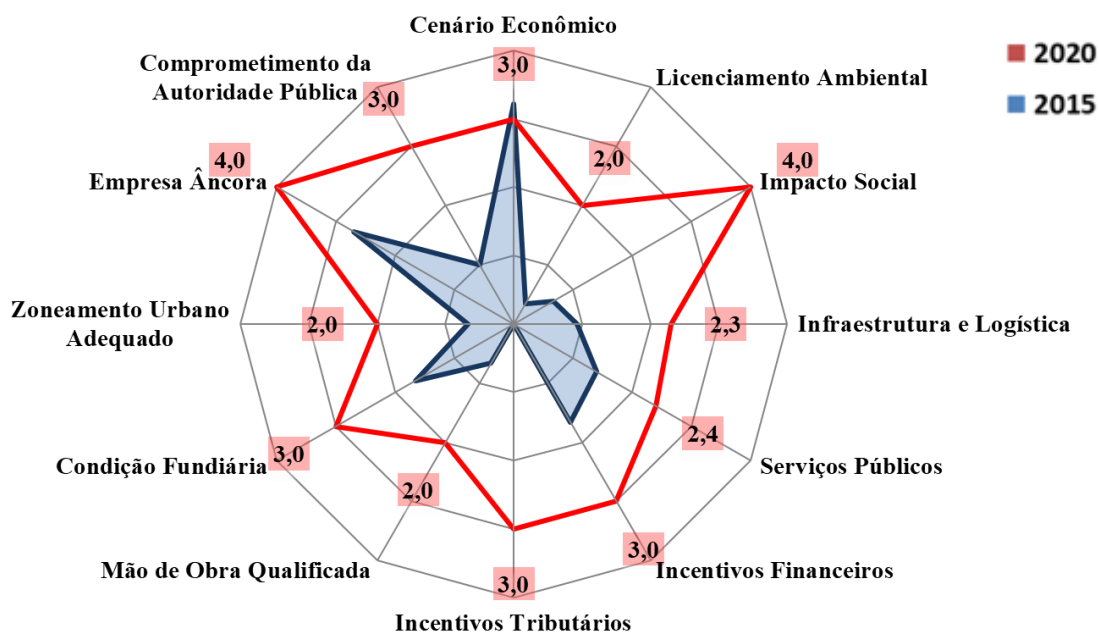
Fonte: Codin, 2020.

A Figura 17 revela a comparação da percepção dos entrevistados com relação às condições dos fatores de competitividade entre os anos de 2015 e 2020. A ilustração retrata de forma bem clara a melhoria das condições dos fatores do ponto de vista dos entrevistados. Observa-se que praticamente todos os fatores de competitividade tiveram a sua nota aumentada, com exceção do fator cenário econômico.

Considerando a escala que correlaciona as notas com o conceito de “muito ruim” a “bom”, percebemos a evolução das condições dos fatores de competitividade da seguinte forma: o fator licenciamento ambiental passou de “muito ruim”, em 2015, para “ruim”, em 2020; o fator impacto social saiu de “muito ruim” para “bom”; infraestrutura e logística de “muito ruim” para “regular”; serviços públicos de “ruim” para “regular”; incentivos financeiros de “ruim” para “regular”; incentivos tributários de “muito ruim” para “regular”; mão de obra qualificada de “muito ruim”

para “ruim”; condição fundiária de “ruim” para “regular”; zoneamento urbano adequado de “muito ruim” para “ruim”; empresa âncora de “regular” para “bom”; e o fator comprometimento da autoridade pública avançou de “muito ruim” para “regular”.

Figura 17 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Macaé (2015 x 2020)



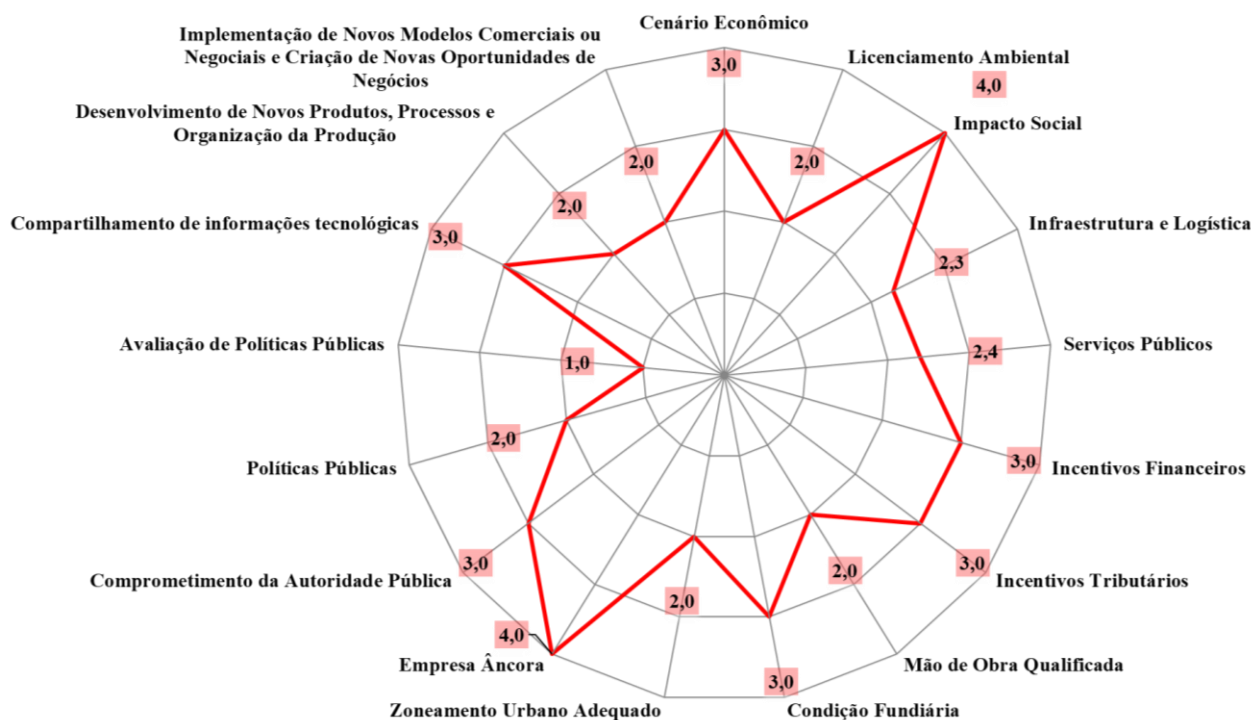
Fonte: Elaboração própria.

Além disso, considerando os fatores de competitividade nas dimensões política-governamental e de inovação (Figura 18), os respondentes entenderam que o distrito satisfaz essas condições, que apesar de na nota geral ocorrer uma ligeira queda da pontuação do distrito, ele continua como primeiro colocado no *ranking* dos distritos em 2020.

Essa percepção positiva dos respondentes com relação aos fatores de competitividade nas dimensões política-governamental e inovativa, também é observado no Distrito Industrial de São João da Barra, discutido mais à frente nesse trabalho. Observamos que ambas as regiões tratam de atividades relacionadas a cadeia petrolífera. Portanto, começa a surgir evidências de que os distritos que se localizam em regiões onde existe uma forte atividade econômica baseada na exploração, produção e transporte de petróleo e derivados, apresentam uma melhor percepção das condições dos fatores de competitividade na dimensão política-

governamental, mas, principalmente, na dimensão inovativa. Ao longo desse capítulo e nas Considerações Finais, abordaremos um pouco mais essa correlação entre as condições dos fatores de competitividade e a região econômica de localização do distrito industrial.

Figura 18 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Macaé considerando os novos fatores de competitividade



Fonte: Elaboração própria.

4.5. DISTRITO INDUSTRIAL DE PACIÊNCIA

Paciência (Figura 19) é um bairro da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro que tem este nome em virtude do Engenho da Paciência, a mais antiga e importante fazenda de cana-de-açúcar existente no Brasil no início do século XIX, situada na Estrada Real de Santa Cruz e pertencente a João Francisco da Silva. Esta fazenda era um ponto de descanso de príncipes e nobres durante as excursões à Fazenda Real, que ficava localizada no bairro de Santa Cruz (IPP, 2018).

Em 1897, com o advento da linha férrea, foi inaugurada a estação de Paciência. A sua urbanização foi iniciada na década de 1950, com o surgimento de

grandes loteamentos, como o Jardim Sete de Abril, Vila Geni, Jardim Vitória, dentre outros. Atualmente, o bairro Paciência apresenta uma área territorial de 27,4 km² e uma população residente de 94.626 pessoas, em 2010 (IBGE, 2010). Como também, a esperança de vida ao nascer, em 2000, era de 66,66 anos e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) igual a 0,751 (IPP, 2000). Além disso, o bairro teve sua codificação, delimitação e denominação estabelecida pelo Decreto Nº 3158, de 23 de julho de 1981 com alterações do Decreto Nº 5280, de 23 de agosto de 1985 (IPP, 2018).

Figura 19 – Bairro Paciência



Fonte: IPP, 2018.

Durante a década de 70, em terrenos adquiridos pelo governo estadual foi implantado o Distrito Industrial de Paciência (Figura 20) sob a responsabilidade da Companhia Progresso do Estado da Guanabara (Copeg), “que era o órgão executor da política de planejamento econômico do Estado da Guanabara” (OLIVEIRA, 1976). A partir de 1975, com o Decreto Nº 07/1975, a administração do distrito ficou a cargo da Codin e com a Portaria Nº 106/1991, ficou estabelecido seu zoneamento como Zona de Uso Estritamente Industrial (ZEI).

Localizado entre as Avenidas Cesário de Melo e Antares e a linha férrea (Ramal Tancredo Neves) o Distrito Industrial de Paciência possui uma extensão territorial de 486.044,76 m², sendo 329.700,06 m² de área industrial. É o menor distrito dentre os administrados pela Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin) na cidade do Rio de Janeiro. Além disso, foi o

único distrito industrial da cidade do Rio de Janeiro implantado afastado da Avenida Brasil (DAMAS, 2008; CODIN, 2020).

A implantação deste distrito, originalmente, visava atrair grandes empresas instaladas próximas ao centro urbano. Todavia, em virtude do interesse das pequenas e médias empresas presentes nos bairros saturados do município do Rio de Janeiro, o projeto foi adequado para atender este público (SOUZA, 2004). Atualmente, o Distrito Industrial de Paciência possui 7 empresas em operação (CODIN, 2020).

Figura 20 – Distrito Industrial de Paciência



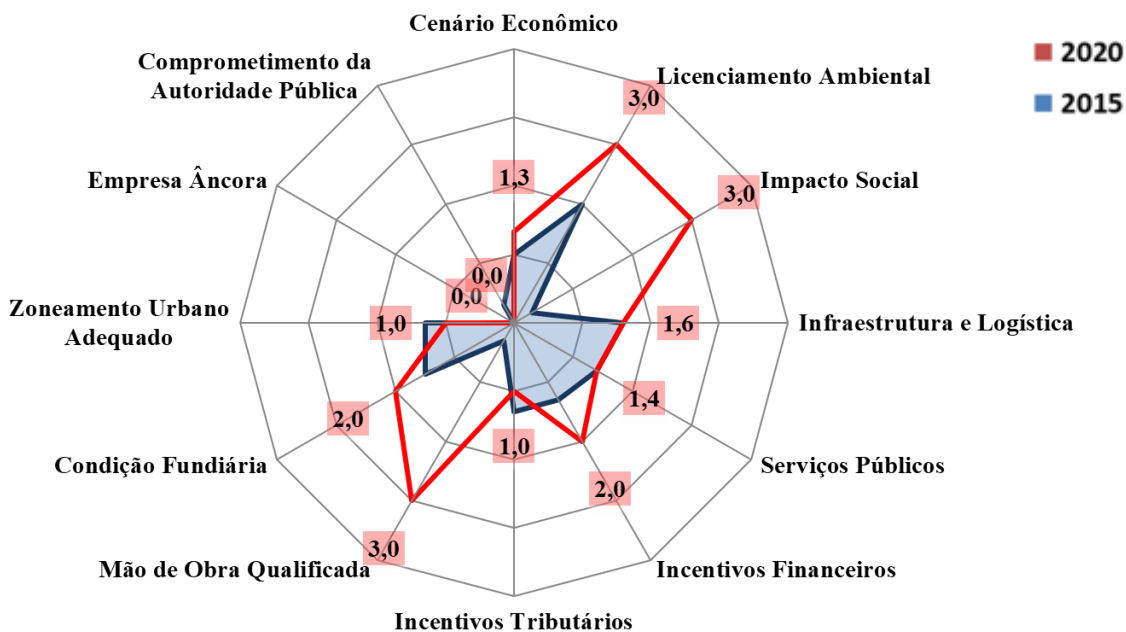
Fonte: Codin, 2020.

Em 2015, o Distrito Industrial de Paciência ficou na última posição no *ranking* da pontuação dos distritos industriais de acordo com os seus fatores de competitividade (GURGEL, 2015). Após a pesquisa de campo realizada este ano, percebeu-se uma melhoria das condições de alguns fatores, segundo os respondentes, tais como licenciamento ambiental, incentivos financeiros e mão de obra qualificada. Assim, este distrito passa a ocupar a 8º posição no *ranking* dos distritos em 2020. No entanto, esse leve aumento da pontuação de alguns fatores de competitividade não foi o suficiente para mudar a percepção do distrito, conforme os entrevistados, quando consideramos a nova escala, que varia “muito ruim” a “bom”. O distrito permaneceu no seu *status* “ruim”.

A Figura 21 exibe a comparação entre as notas dos fatores de competitividade das pesquisas realizadas em 2015 e 2020. Trazendo a pontuação dos fatores de competitividade para a nova escala, poucos fatores avançaram de nível, como: o fator cenário econômico que avançou de “muito ruim” para “ruim”; licenciamento ambiental de “ruim” para “regular”; impacto social de “muito ruim” para “regular”; e mão de obra qualificada de “muito ruim” para “regular”.

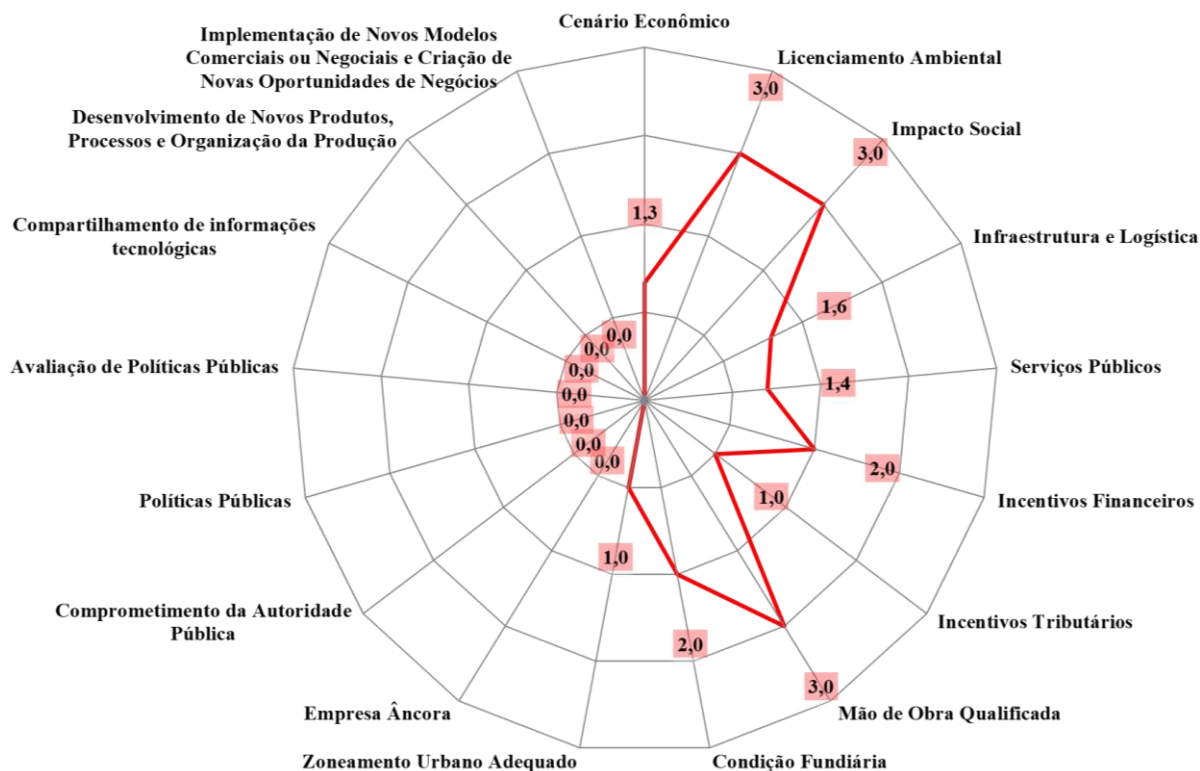
Considerando os novos fatores de competitividade, os respondentes entenderam que as condições dos fatores de competitividade para o distrito industrial não são satisfatórias nas dimensões política-governamental e de inovação. Logo, quando consideramos os novos fatores de competitividade no *ranking* dos distritos, observa-se a queda em uma posição (Figura 47) do Distrito Industrial de Paciência, mais em virtude de uma menor redução da pontuação dada para o Distrito Industrial de Queimados. As notas dos novos fatores de competitividade para este distrito podem ser observadas na Figura 22.

Figura 21 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Paciência (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Figura 22 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Paciência considerando os novos fatores de competitividade



Fonte: Elaboração própria.

4.6. DISTRITO INDUSTRIAL DE PALMARES

Situado a uma distância de doze quilômetros do Distrito Industrial de Paciência, no KM 50 da Avenida Brasil, encontra-se o Distrito Industrial de Palmares (Figura 23), que é dividido em duas glebas (separadas pela Avenida Brasil e situado nos limites dos bairros de Campo Grande, Paciência e Santa Cruz) de 214.000 m² e 301.000 m², respectivamente, totalizando uma área total de 515.000 m² (494.110 m² de área industrial), sendo o segundo menor distrito industrial da cidade do Rio de Janeiro e dotado de serviços de infraestrutura (drenagem dos lotes industriais, água, sistema de telecomunicações, sistema de energia elétrica, etc.) necessários ao funcionamento das indústrias (OLIVEIRA, 1976; DAMAS, 2008; CODIN, 2020).

Em 1972, a Companhia Progresso do Estado da Guanabara (Copeg) adquiriu a área para implementação e administração do distrito industrial, que posteriormente, em 1975, passou a ser administrado pela Codin em virtude do Decreto Nº 07/1975. Enquanto a Portaria Nº 106/1991, estabeleceu o zoneamento do distrito industrial como Zona de Uso Estritamente Industrial (ZEI) (DAMAS, 2008;

CODIN, 2020). O distrito foi estabelecido com o objetivo de atrair pequenas e médias indústrias das áreas saturadas do município do Rio de Janeiro. Em 1977, 9 empresas estavam implantadas no distrito e 3 estavam em fase de implantação (DAMA, 2008). No entanto, no presente momento, o Distrito Industrial de Palmares (Figura 12) apresenta um perfil predominantemente industrial com 6 empresas instaladas (CODIN, 2020).

Figura 23 – Distrito Industrial de Palmares



Fonte: Codin, 2020.

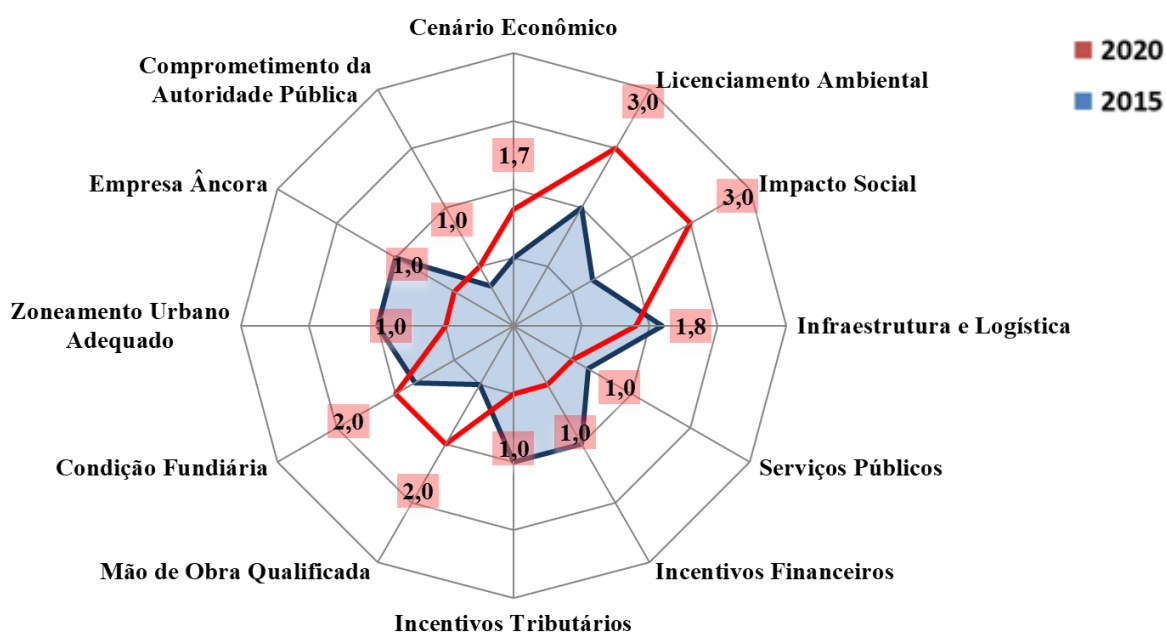
De acordo com Gurgel (2015), o Distrito Industrial de Palmares ocupava a 8^o posição no *ranking* dos distritos. Após 5 anos, a nota que o distrito industrial recebeu se elevou de forma pouco perceptível, mostrando que o distrito não evoluiu nesses últimos anos. O insucesso do distrito na melhoria das suas condições dos fatores de competitividade pode de uma certa maneira ser correlacionado com o fato de ter ocorrido uma redução do número de empresas em operação. A Figura 24 mostra como evoluiu a percepção dos entrevistados para as condições dos fatores de competitividade, tendo destaque para a melhora das notas de licenciamento ambiental e impacto social.

Correlacionando as notas das condições dos fatores de competitividade, atribuídas conforme o ponto de vista dos entrevistados, com a nova escala que varia de “muito ruim” a “bom”, podemos destacar a melhora de somente 4 fatores de

competitividade entre os 12 analisados, a saber: o fator cenário econômico que em 2015 era considerado “muito ruim”, em 2020 passou para o *status* “ruim”; licenciamento ambiental de “ruim” para “regular”; impacto social de “ruim” para “regular”; e mão de obra qualificada de “muito ruim” para “ruim”.

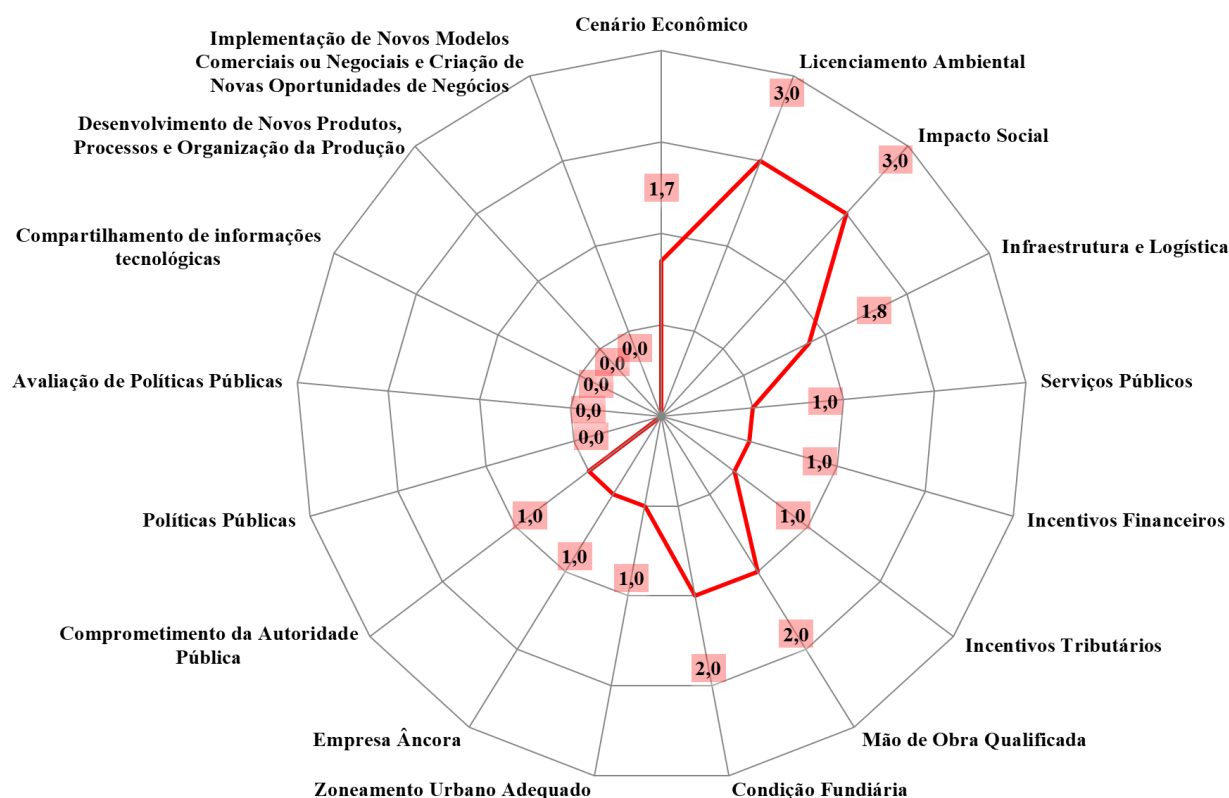
Quando adicionados os novos fatores de competitividade (dimensão política-governamental e inovativa) na média aritmética das notas, observa-se uma leve queda na pontuação do distrito industrial. A Figura 25 exibe o gráfico na forma de radar considerando os novos fatores de competitividade. Com essa figura pode-se concluir que os entrevistados não estão satisfeitos com as condições dos fatores de competitividade dentro das dimensões de inovação e política-governamental.

Figura 24 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Palmares (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Figura 25 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Palmares considerando os novos fatores de competitividade

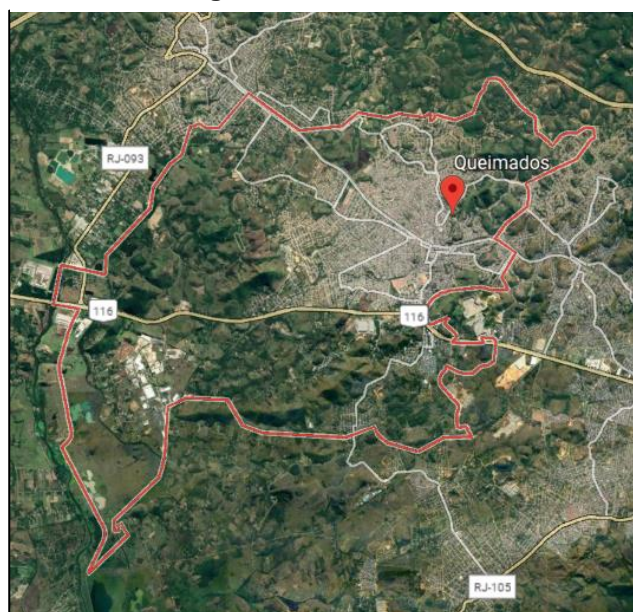


Fonte: Elaboração própria.

4.7. DISTRITO INDUSTRIAL DE QUEIMADOS

Pertencente à Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o município de Queimados (Figura 26), que foi emancipado do município de Nova Iguaçu em 11 de dezembro de 1990 com a Lei nº 1.364, ocupa uma área total de 75,9 km² (IBGE, 2020) e uma densidade demográfica de 1.822,6 hab./km² (IBGE, 2010). De acordo com o Censo de 2010, a cidade de Queimados apresentava uma população residente de 137.962 habitantes, sendo o vigésimo primeiro município mais populoso daquela época (IBGE, 2010). Em 2019, com a estimativa populacional de 150.319, o município passou a ser o vigésimo terceiro mais populoso do Estado do Rio de Janeiro (IBGE, 2020). Além disso, o município apresentou, em 2010, um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,680 (IBGE, 2010) e a expectativa de vida de 73,6 anos (ATLASBRASIL, 2020).

Figura 26 – Queimados



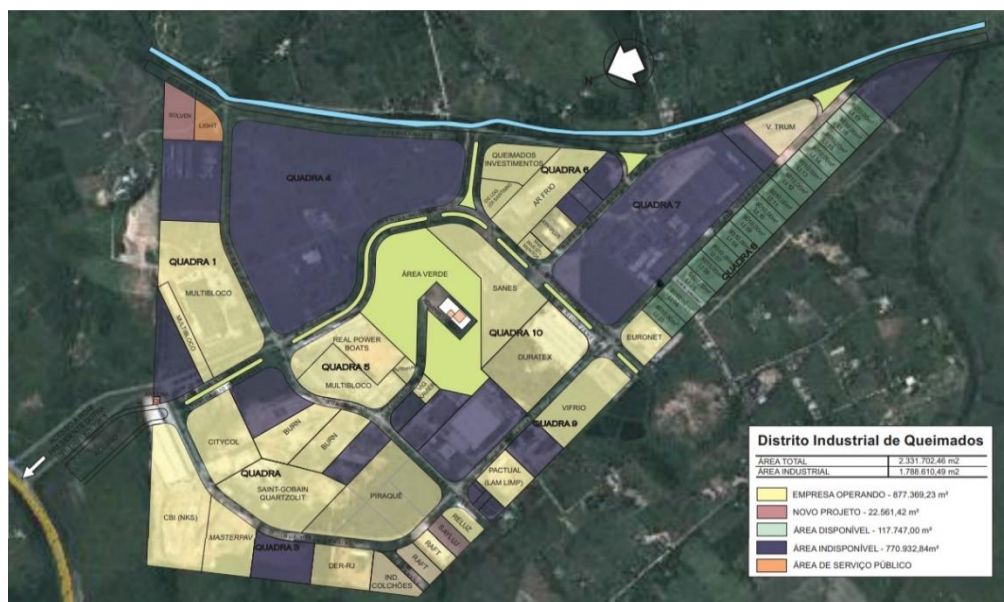
Fonte: Google Maps, 2020.

Com um crescimento econômico considerável nos últimos anos diante das condições logísticas-produtivas, apresentando, em 2017, um PIB de R\$ 3,7 bilhões (IBGE, 2017), o município se destaca por apresentar uma grande área destinada à atração de empresas, o Distrito Industrial de Queimados (Figura 27). Fundado em 1976 por decreto oficial do governo do Estado do Rio de Janeiro, quando ainda pertencia a cidade de Nova Iguaçu, o distrito industrial apresentava uma área de 2.326.575 m² (CODIN, 2020), sendo o início da comercialização dos seus lotes em 1978, iniciando a instalação das primeiras indústrias no município de Queimados (ASDINQ, 2020). Atualmente, em virtude do Decreto N° 42.919/2011, o distrito industrial foi expandido passando a ocupar uma área total de 4.236.575 m² (QUEIMADOS, 2020).

O Distrito Industrial de Queimados é considerado um dos mais importantes do Estado, pois está localizado estrategicamente “no eixo Rio x São Paulo e a proximidade do acesso ao Arco Metropolitano, que liga os portos de Itaguaí e Itaboraí, o que o torna um dos mais importantes polos industriais e de logística do estado do Rio de Janeiro” (ASDINQ, 2020). Além disso, apresenta uma infraestrutura com capacidade para atender as necessidades das empresas, como abastecimento de água, internet fibra ótica, rede de gás canalizado, subestação de energia elétrica, entre outros (QUEIMADOS, 2020).

O distrito industrial conta com a presença da Associação das Empresas do Distrito Industrial de Queimados (ASDINQ), que foi fundada em 1985 com o objetivo “de zelar pelos interesses das empresas sediadas no Distrito Industrial, administrar as áreas em comum, gerir os interesses empresariais e servir de interface entre os poderes Municipal, Estadual, Federal e com o setor privado” (ASDINQ, 2020). Atualmente, o Distrito Industrial de Queimados apresenta 23 empresas em operação.

Figura 27 – Distrito Industrial de Queimados



Fonte: Codin, 2020.

O Distrito Industrial de Queimados ocupava a 4^o posição do *ranking* dos distritos no ano de 2015. Após 5 anos, os entrevistados reduziram o seu grau de satisfação com relação as condições dos fatores de competitividade deste Espaço Organizado. Assim, o distrito passou a ocupar a penúltima posição no *ranking* dos distritos em 2020. Além disso, considerando a nova escala, que correlaciona o grau do distrito de “muito ruim” a “bom”, ele passou a ser considerado “ruim” em 2020, enquanto em 2015, era considerado um distrito regular para atração/retenção de empresas.

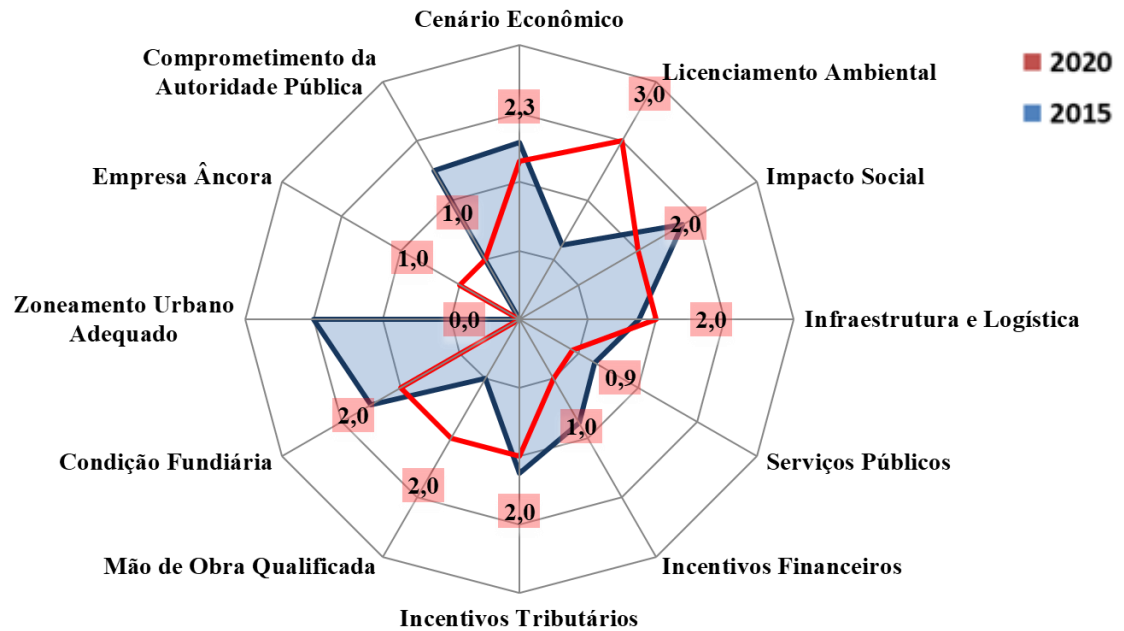
Considerando a involução do distrito, de acordo com o grau de satisfação dos respondentes com relação aos seus fatores de competitividade, e o fato da redução do número de empresas em operação nesta região, nos leva a refletir que a

não observância das condições dos fatores de competitividade pode levar ao insucesso dos empreendimentos ali implantados.

Observa-se na Figura 28 que dos 12 fatores de competitividade analisados, 7 tiveram redução das suas notas, considerando o ponto de vista dos entrevistados. Cabe ressaltar que no fator empresa âncora, os respondentes, em 2015, consideraram que este item não se aplicava ao distrito industrial. No entanto, em 2020, os respondentes passaram a considerar a sua relevância para o desenvolvimento do distrito, recebendo uma nota média 1. Além disso, considerando a nova escala, que correlaciona a nota das condições dos fatores de competitividade com um *status* que varia de “muito ruim” a “bom”, destacamos a involução dos seguintes fatores: o fator impacto social passou de “regular” para “ruim”; incentivo financeiro de “ruim” para “muito ruim”; incentivo tributário de “regular” para “ruim”; condição fundiária de “regular” para “ruim”; zoneamento urbano adequado de “regular” para “muito ruim”; e o fator comprometimento da autoridade pública passou de “regular” para “muito ruim”.

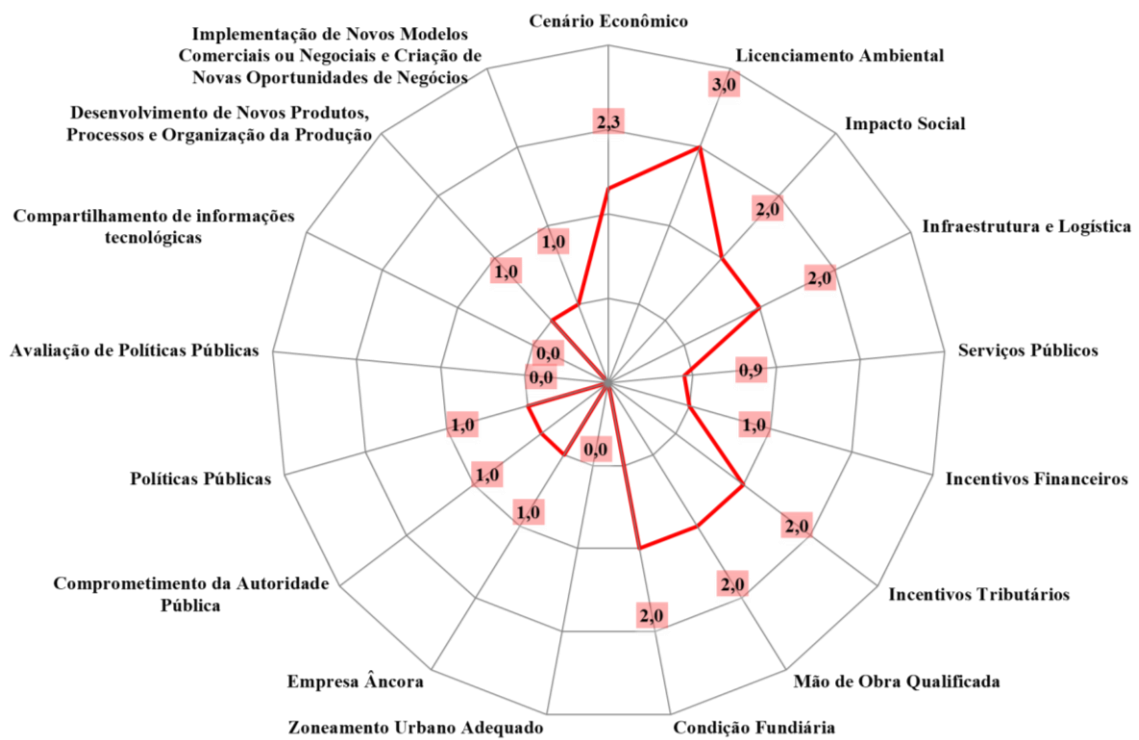
Já a Figura 29 mostra a percepção dos respondentes com relação aos fatores de competitividade considerando os novos fatores nas dimensões política-governamental e de inovação. Nela tem-se que os entrevistados consideram que os novos fatores de competitividade não satisfazem as condições necessárias para promover o desenvolvimento socioeconômico e inovativo da região e das empresas que estão ali implantadas.

Figura 28 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Queimados (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Figura 29 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Queimados considerando os novos fatores de competitividade



Fonte: Elaboração própria.

4.8. DISTRITO INDUSTRIAL DE SANTA CRUZ

Com uma extensão territorial de 125 km² e situado na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, o bairro de Santa Cruz (Figura 30) é o terceiro maior bairro carioca, tendo sua denominação, delimitação e codificação estabelecida pelo Decreto nº 3158/1981 com alterações no Decreto nº 5280/1985 (IPP, 2018). O bairro é entrecortado pela Avenida Brasil, principal rodovia de ligação entre a Zona Oeste, Zona Norte e Centro, e apresenta dois modais públicos de média e alta capacidade, o Bus Rapid Transit (BRT) Transoeste e o sistema de trens urbanos operados pela Supervia (Ramal Santa Cruz) (LINKE *et al.*, 2016).

Figura 30 – Bairro Santa Cruz



Fonte: IPP, 2018.

Em 2010, de acordo com o Censo 2010, a população desse bairro estava em 368.534, sendo o sexto bairro carioca mais populoso (IBGE, 2010). Estima-se que em 2020 a população seja de 410.726 habitantes (IPP, 2013), passando a ser o quarto bairro mais populoso da cidade do Rio de Janeiro. Além disso, a esperança de vida ao nascer, em 2000, era de 65,52 anos e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,742 (IPP, 2000).

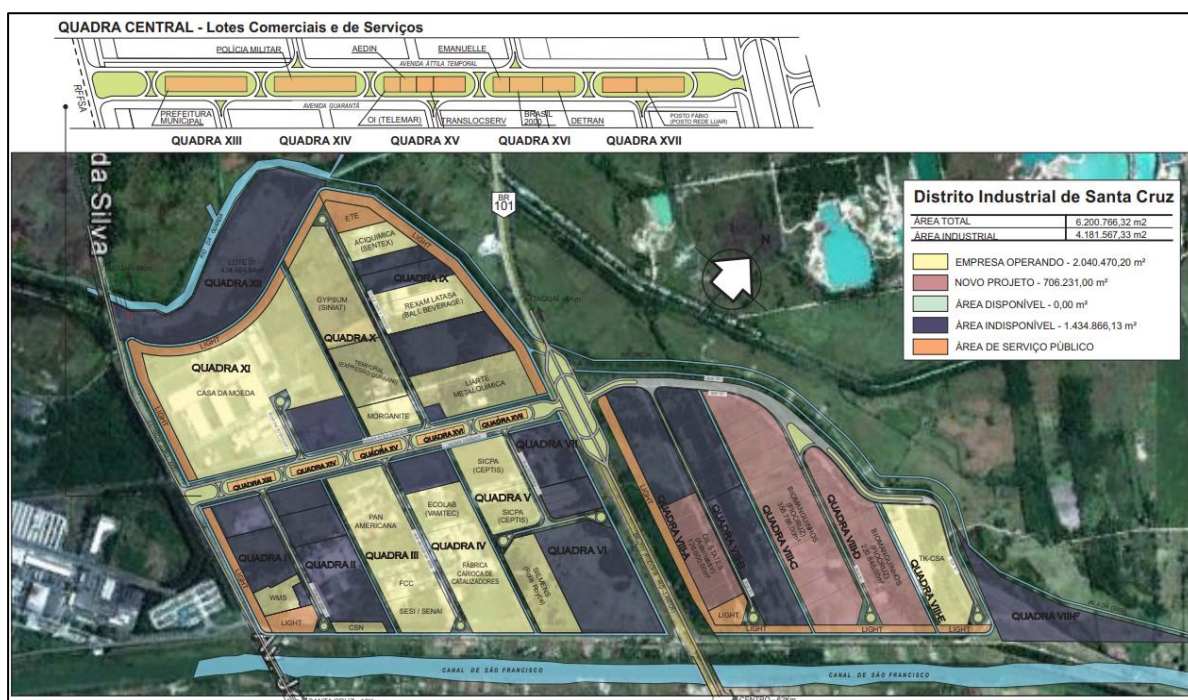
O bairro de Santa Cruz era predominantemente uma área rural, até a década de 1960, sendo responsável pelo abastecimento do mercado carioca em virtude dos hortigranjeiros produzidos por vários sítios e chácaras presentes na região. Com as melhorias proporcionadas na Avenida Brasil e na Rodovia Rio-Santos (rodovia que interliga o município do Rio de Janeiro a Santos no litoral

paulista), o bairro passou a sofrer uma expansão urbana de caráter industrial, “o que resultou na superposição de uma população ligada à anterior economia agrícola com melhor renda de uma população de baixa renda devido a processos de invasão e ocupação irregular dos terrenos vazios” (SILVA, 2017).

Além disso, o governo do estado implementou, por intermédio do Decreto Municipal Nº 322, de 3 de março de 1976, uma extensa área industrial, o Distrito Industrial de Santa Cruz (Figura 31). Essa iniciativa, presente no II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-79), buscava criar condições adequadas para o desenvolvimento do setor industrial e estabelecer um melhor arranjo espacial das indústrias, sendo idealizado para atrair inicialmente empresas de grande porte e do setor de metalurgia e siderurgia (OLIVEIRA, 1976; CAVALLARI, 2015; SILVA, 2017).

Com uma extensão territorial de 6.200.766,32 m² (4.181.567,33 m² de área industrial) (CODIN, 2020), esse distrito industrial ficava a cargo da Companhia Progresso do Estado da Guanabara (Copeg), por intermédio do Departamento de Distritos Industriais (Dezin) e, posteriormente, com o Decreto Nº 07/1975 sua administração passou para a Codin e com a Portaria Nº 106/1991, ficou estabelecido seu zoneamento como Zona de Uso Estritamente Industrial (ZEI).

Figura 31 – Distrito Industrial de Santa Cruz



Fonte: Codin, 2020.

Em 1980, foi fundada a Associação das Empresas do Distrito Industrial de Santa Cruz e Adjacências (Aedin), que tem por objetivo formular e executar políticas para tornar as empresas associadas mais competitivas, impulsionando-as ao seu bom desempenho no mercado, além de estimular o desenvolvimento local, contribuir para melhoria do perfil econômico, cultural e social e aumentar a empregabilidade dos trabalhadores locais (AEDIN, 2020). Atualmente, o Distrito conta com 20 empresas em operação, englobando empresas de médio e grande porte atuando nas áreas de serviço e indústrias (CODIN, 2020).

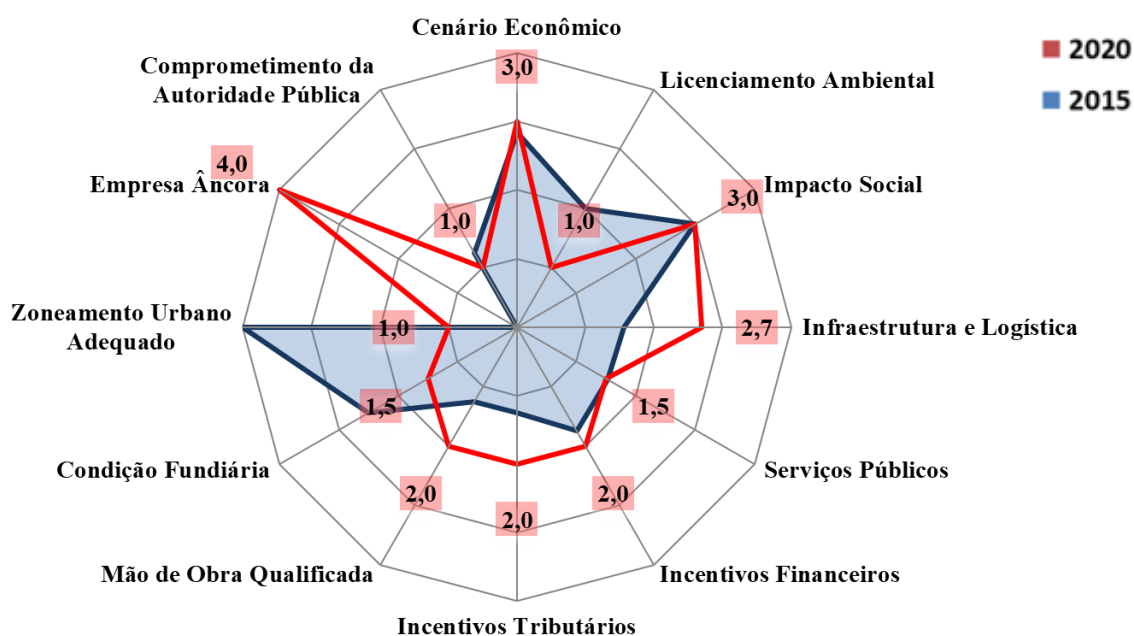
Considerado o terceiro melhor distrito, segundo Gurgel (2015), dentro das condições dos fatores de competitividade analisados em 2015, o Distrito Industrial de Santa Cruz, apesar do número de empresas em operação ter aumentado o dobro de 2015 para 2020 (saiu de 10 empresas em operação para 20 empresas), a sua posição no *ranking* de distritos, em 2020, foi a 5ª posição. A queda em duas posições ocorreu, majoritariamente, em função da melhoria da percepção dos respondentes com relação aos Distritos Industriais de Macaé e Duque de Caxias e não em virtude de um retrocesso nas condições dos fatores de competitividade deste distrito. No entanto, cabe destacar que os entrevistados reduziram a qualidade dos fatores de “condição fundiária” e “zoneamento urbano adequado”, enquanto o fator “empresa âncora” passou a desempenhar um papel fundamental para o desempenho do distrito. Esses resultados podem ser observados na Figura 32.

O Distrito Industrial de Santa Cruz, considerando a nova escala que varia de “muito ruim” a “bom”, tanto no ano de 2015 quanto no ano de 2020, a percepção dos entrevistados foi de que este Espaço Organizado se manteve no *status* “regular” levando em consideração a condição de todos os fatores de competitividade analisados. Além disso, analisando fator a fator, podemos destacar 4 fatores que tiveram o seu grau de satisfação reduzido, observando a nova escala: o fator licenciamento ambiental que passou de “ruim” para “muito ruim”; condição fundiária de “regular” para “ruim”; zoneamento urbano adequado de “bom” para “muito ruim”; e comprometimento da autoridade pública de “ruim” para “muito ruim”.

A Figura 33 exibe os resultados da pesquisa de campo considerando as condições dos novos fatores de competitividade nas dimensões de inovação e política-governamental. Do ponto de vista dos respondentes, as condições desses

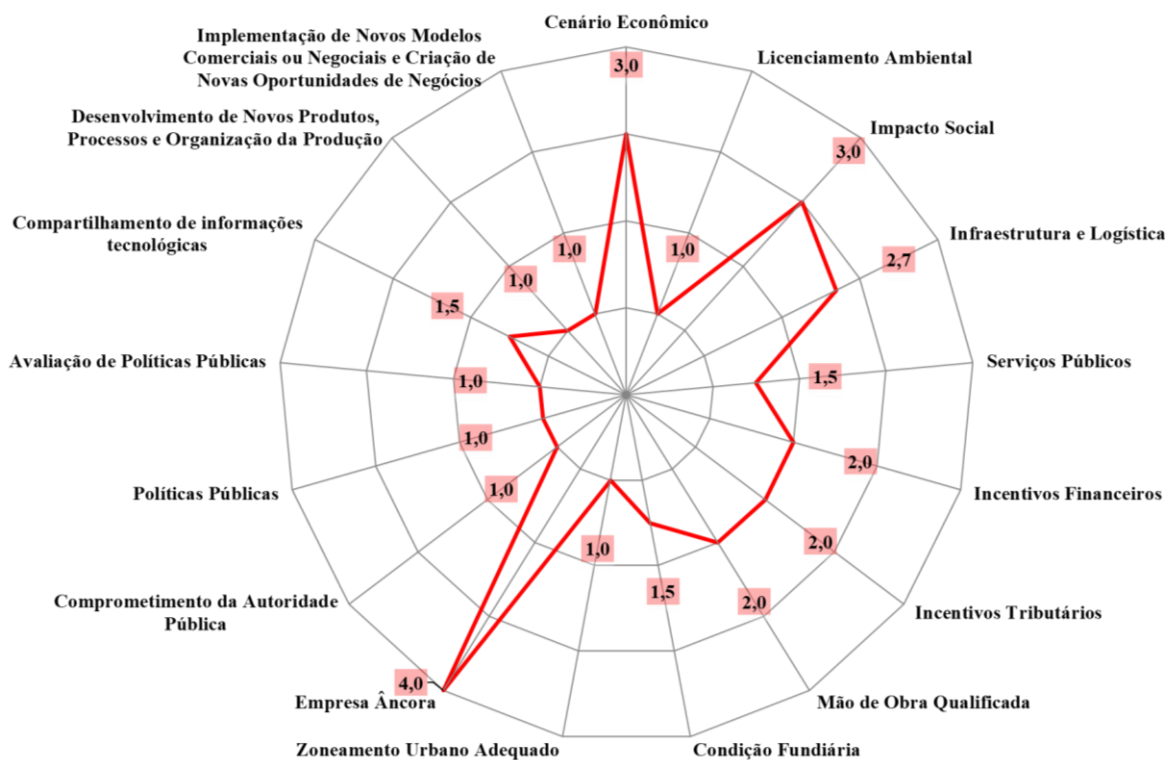
fatores são pouco satisfatórias. Quando consideramos a nova escala para esta análise, observamos que nas dimensões política-governamental e inovativa, as condições desses fatores possuem o *status* “muito ruim”. Logo, os respondentes entenderam que esses fatores, de fato, pouco contribuem para o sucesso dos empreendimentos instalados neste Espaço Organizado.

Figura 32 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Santa Cruz (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Figura 33 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Santa Cruz considerando os novos fatores de competitividade



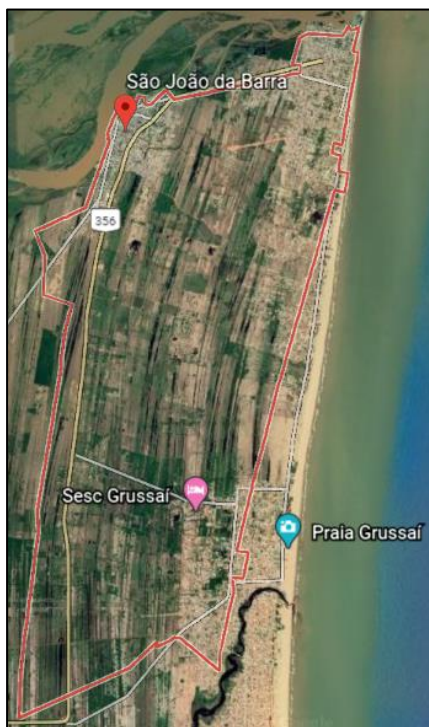
Fonte: Elaboração própria.

4.9. DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA

O município de São João da Barra (Figura 34), localizado na Região Norte Fluminense do estado do Rio de Janeiro, pode ser considerado uma cidade-porto em virtude da implantação do Porto do Açu, que está em operação desde 2014 e ocupa uma área total de 130 km². O porto possui uma localização estratégica para a indústria de petróleo, pois se encontra próximo às bacias de Campos e do Espírito Santo; apresenta nove terminais, que são divididos em áreas *offshore* e *onshore*. (TERRA, OLIVEIRA e GIVISIEZ, 2012; PRUMO, 2020).

De acordo com o último censo, o município apresentava uma população de 32.747 habitantes, uma densidade demográfica de 71,96 hab./km², expectativa de vida ao nascer de 73,02 anos e um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,671 (IBGE, 2010). Além disso, apresenta uma extensão territorial de 452,4 km² (IBGE, 2020), com uma população estimada para 2019 de 36.102 pessoas (IBGE, 2020) e seu Produto Interno Bruto (PIB), em 2017, foi de R\$ 4,7 bilhões (IBGE, 2017).

Figura 34 – São João da Barra



Fonte: Google Maps, 2020.

O município de São João da Barra iniciou suas atividades portuárias no século XVII estando diretamente ligada à produção agrícola, principalmente a cultura canieira, dos municípios de Campos dos Goytacazes, São Fidélis e Cantagalo. A partir de 1919, se inicia o processo de substituição do escoamento da produção agrícola do porto para a ferrovia, diminuindo o volume de cargas no porto. No início dos anos de 1990, o município tinha sua dinâmica de emprego formal estabelecida nas atividades rurais, indústria de produtos alimentícios e de bebidas e de álcool etílico. Entrando na década de 2000, o município começa a se beneficiar dos royalties advindos da exploração de petróleo, apesar de inicialmente não ser considerado um município produtor de petróleo; e a perspectiva do começo da construção do Complexo Portuário do Açu, que teve suas obras iniciadas em 2007, permitiu a abertura de novas possibilidades para a região, tais como geração de empregos formais, principalmente no setor de construção civil, abertura de novos estabelecimentos de alojamento e alimentação, dentre outros. Atualmente, pode-se afirmar que a economia da cidade está baseada na administração pública, comércio varejista, alojamento, comunicação e nas atividades do Complexo do Portuário do

Açu (PLUHAR, 2010; Neto *et al.*, 2018; PEREIRA, 2018; TRAMONT, DEODATO E SANTOS, 2019).

Os interesses do Grupo EBX e dos governos Municipal, Estadual e Federal no Porto do Açu, em virtude da sua proximidade à bacia petrolífera de Campos, resultou na ampliação do projeto do porto para o patamar de porto-indústria, que teve como resultado a criação do Distrito Industrial de São João da Barra, formando o Superporto do Açu ou Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu (Figura 35) (MARTINS, 2014), onde ficou estabelecido uma área retroportuária para instalação industrial, permitindo a estocagem em containers, que facilita a logística para o escoamento de insumos e da produção (QUINTO JUNIOR e IWAKAMI, 2009). Com uma área de 72.000.000 m², este empreendimento foi idealizado buscando atrair empresas, em virtude das facilidades logísticas do terminal portuário, com os seguintes perfis: automobilísticas, cimenteiras, usinas termoelétricas, unidades de tratamento de petróleo, indústrias de apoio offshore, siderúrgicas e metalmeccânica (CODIN, 2020).

Figura 35 – Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu



Fonte: Prumo, 2020.

Atualmente, o Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu está sob a responsabilidade da Prumo Logística Global, que é um grupo econômico multinegócios responsável pelo desenvolvimento estratégico do empreendimento, com a criação e promoção de negócios que visam transformar a região no maior e

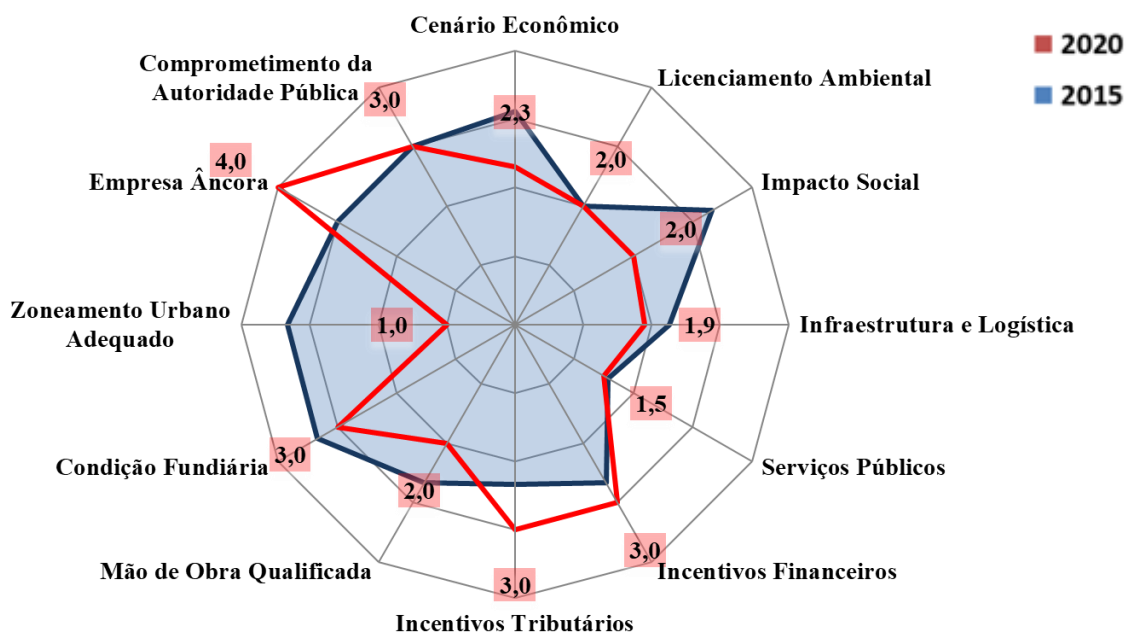
mais eficiente complexo portuário, industrial e energético do Brasil, com elevada reputação mundial. Além disso, apresenta 12 empresas instaladas e 16 empresas que utilizam a sua infraestrutura (PRUMO, 2020).

Em 2015, o Distrito Industrial de São João da Barra foi percebido pelos respondentes como o distrito que possuía as melhores condições dos fatores de competitividade (GURGEL, 2015). Passados 5 anos, a tendência de sucesso deste distrito é corroborada pelo número de empresas que estão instaladas ou estão utilizando a infraestrutura do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú, havendo um aumento de 600% do número de empresas neste local (saiu de 4 para 28 empresas). A realização da pesquisa de campo deste ano permitiu observar que os entrevistados reduziram a qualidade das condições dos fatores de competitividade para este distrito industrial. Dos 12 fatores analisados, 7 tiveram redução das suas notas, enquanto 3 fatores tiveram um leve aumento na visão dos respondentes.

Trazendo a nova escala, que classifica as notas em um *status* que varia de “muito ruim” a “bom”, para a análise das condições dos fatores de competitividade deste distrito, 6 fatores tiveram redução do seu nível de classificação: o fator cenário econômico passou do *status* “bom” para “regular”; impacto social de “bom” para “ruim”; infraestrutura e logística de “regular” para “ruim”; mão de obra qualificada de “regular” para “ruim”; condição fundiária de “bom” para “regular”; e zoneamento urbano adequado de “bom” para “muito ruim”.

A redução das notas para as condições dos fatores de competitividade analisados para o Distrito Industrial de São João da Barra levou a sua queda na posição do *ranking* dos distritos de 2020, saindo da 1ª posição (em 2015) para a 3ª posição. No entanto, é possível que ao longo da entrevista os respondentes passaram a ser mais exigentes com relação ao seu grau de satisfação com o distrito industrial em virtude do seu sucesso na atração e retenção de empresas. Os resultados dessa pesquisa são apresentados na Figura 36.

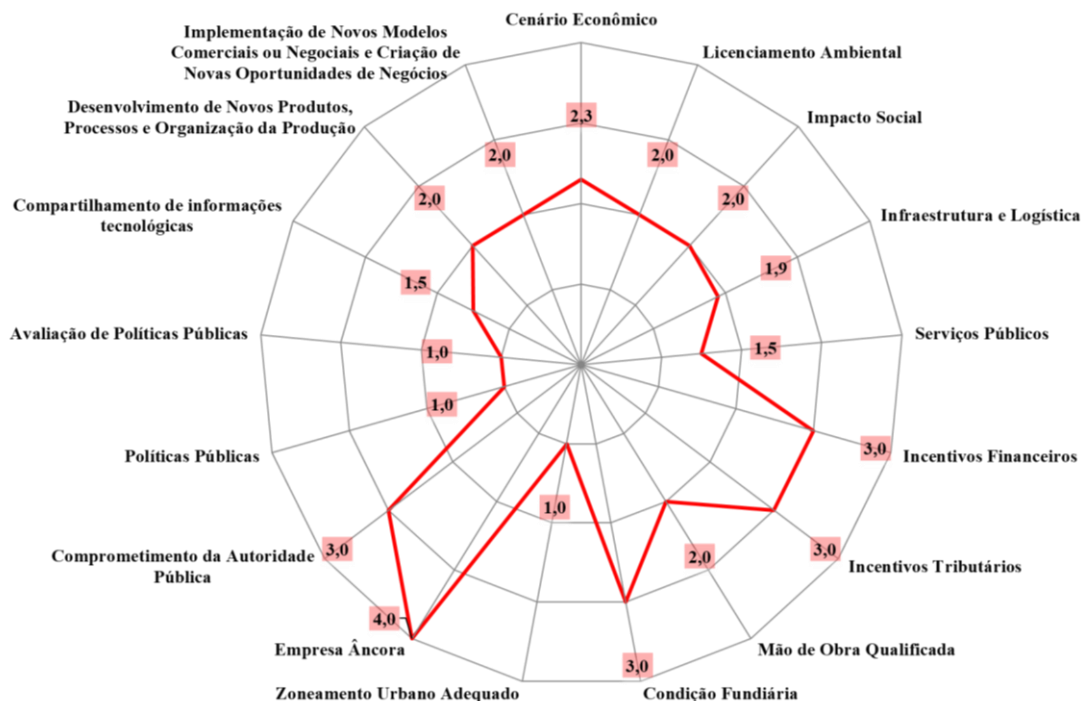
Figura 36 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de São João da Barra (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Quando analisadas as notas dos novos fatores de competitividade da dimensão política-governamental, “políticas públicas” e “avaliação de políticas públicas”, percebe-se que os respondentes consideraram que dentro do distrito esses fatores pouco contribuem para o desenvolvimento deste Espaço Organizado. De fato, o grande expoente que impulsionou a presença de inúmeras empresas no distrito industrial foi a presença de uma empresa responsável pela sua governança, a Prumo Logística. Quando se olha para as condições dos fatores de competitividade na dimensão inovativa, a visão dos entrevistados é que dentro deste arranjo econômico ela é satisfatória. Os resultados desta pesquisa podem ser observados por meio da Figura 37.

Figura 37 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de São João da Barra considerando os novos fatores de competitividade



Fonte: Elaboração própria.

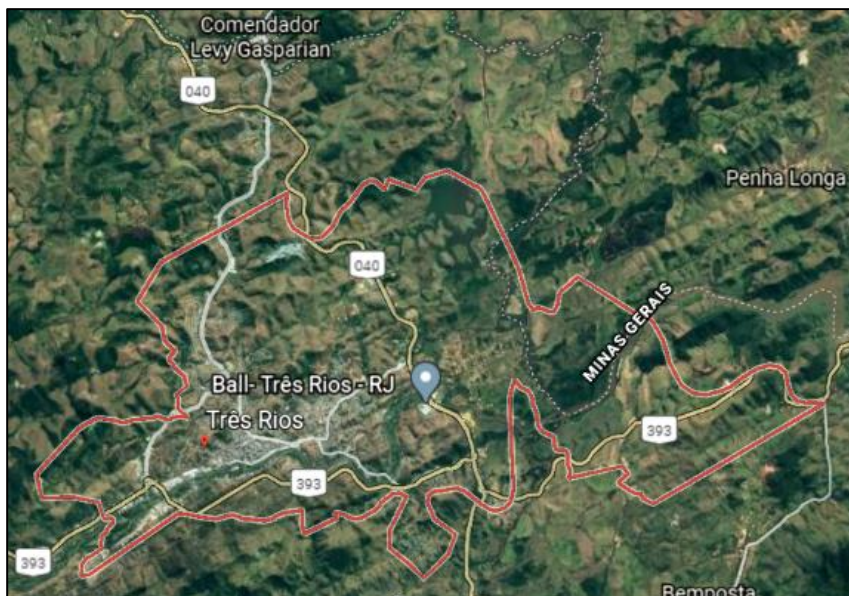
4.10. DISTRITO INDUSTRIAL DE TRÊS RIOS

Três Rios (Figura 38) é um município situado na região conhecida por Vale do Paraíba, no Centro-Sul Fluminense, sendo o mais desenvolvido da sua microrregião, apresentando uma extensão territorial de 322,8 km² (IBGE, 2020), com uma população residente de 77.432 habitantes e densidade demográfica de 237,42 hab./km², em 2010 (IBGE, 2010). Como também, seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, em 2010, foi de 0,725, tendo a esperança de vida ao nascer de 73,03 anos (IBGE, 2010). Além disso, a sua população estimada para o ano de 2019 foi de 81.804 pessoas (IBGE, 2020) e o seu Produto Interno Bruto (PIB) no ano de 2017 correspondeu a R\$ 3,7 bilhões (IBGE, 2017).

Considerada uma cidade-polo, ou seja, se destaca dentre os demais núcleos urbanos menores e influencia o seu entorno, a cidade de Três Rios atrai pessoas dos municípios vizinhos, inclusive municípios situados no estado de Minas Gerais, em busca de empregos, comércio e lazer (HENRIQUE, 2015). Além disso, o

município possui uma localização estratégica, pois apresenta fácil acesso as três maiores capitais do Brasil: Rio de Janeiro, com uma distância de 130 km, ligada pela BR-040; São Paulo, com uma distância de 437 km, ligada pela BR-393; e Belo Horizonte, com uma distância de 321 km, ligada pela BR-040 (OLIVEIRA E MILWARD-DE-AZEVEDO, 2015; GOOGLE MAPS, 2020).

Figura 38 – Três Rios



Fonte: Google Maps, 2020.

O município de Três Rios, que obteve este nome em 1943, passou décadas apresentando um desenvolvimento que acompanhava o caminho das linhas férreas, sendo um importante entroncamento ferroviário. O seu crescimento foi acentuado a partir de 1959, quando o estado concedeu um terreno para a Companhia Industrial Santa Matilde (indústria mecânica brasileira, fundada em 1926, que fabricava, especialmente, equipamentos ferroviários) instalar uma nova fábrica na região. No entanto, a partir de 1980, a fábrica começou a enfrentar vários problemas, como a qualidade dos trens produzidos e greve dos funcionários, o que levou a eventual falência da empresa e uma estagnação econômica e social da cidade por mais de 20 anos (NOVAES, 2015; OLIVEIRA E MILWARD-DE-AZEVEDO, 2015).

A partir da década de 2000, em virtude da posição estratégica da cidade e com os incentivos fiscais proporcionados pela Lei Nº 4.533 (conhecida como Lei

Rosinha), de 4 de abril de 2005, onde os estabelecimentos industriais passam a ser beneficiados com a redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) de 19% para 2%, a cidade retomou a sua produção industrial. Nesse cenário, foi criado na BR-040 (KM 17) e com 400.359,63 m² (com 255.892,34 m² de área industrial), sob a responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin), o Distrito Industrial de Três Rios (Figura 39), que tinha por objetivo atrair indústrias para o município em razão da sua boa infraestrutura de mobilidade (OLIVEIRA E MILWARD-DE-AZEVEDO, 2015; CODIN, 2020). Atualmente, existem 2 empresas em operação no distrito industrial (CODIN, 2020).

Figura 39 – Distrito Industrial de Três Rios



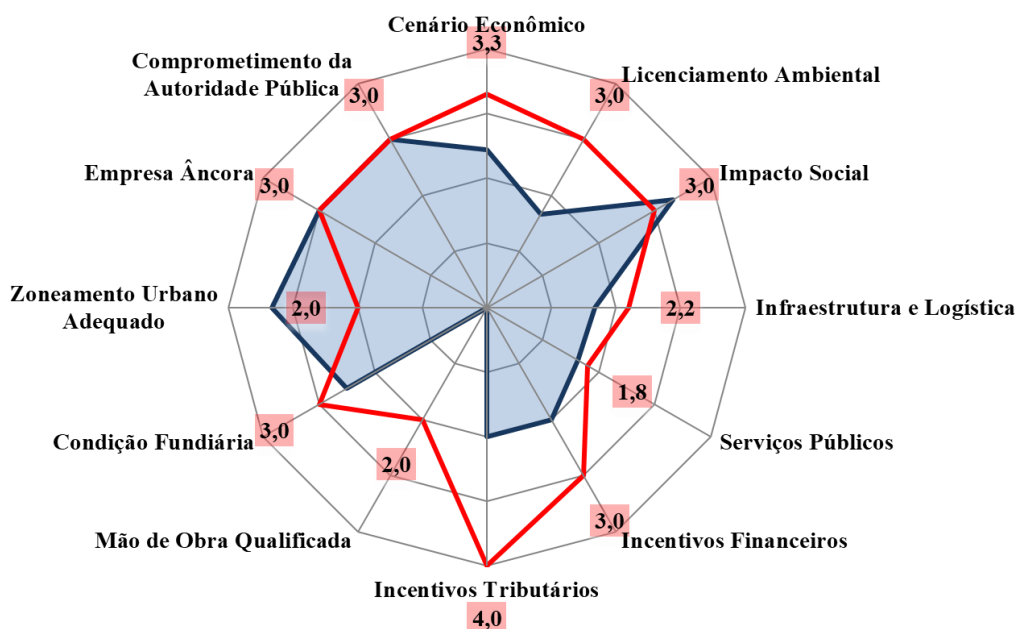
Fonte: Codin, 2020.

Em Gurgel (2015), o Distrito Industrial de Três Rios foi o segundo mais bem colocado quando analisada as condições dos fatores de competitividade para este Espaço Organizado. Em 2020, a análise das condições dos fatores de competitividade não só permitiu manter o distrito na mesma posição como também a percepção dos respondentes foi de uma melhora no desempenho destes fatores. Dos 12 fatores de competitividade analisados, apenas os fatores “impacto social” e “zoneamento urbano adequado” tiveram redução de satisfação do ponto de vista dos

entrevistados. Os demais fatores ou mantiveram os mesmos ou tiveram uma ligeira subida do grau de satisfação, conforme pode ser observado na Figura 40.

Considerando a escala que correlacionada as notas das condições dos fatores de competitividade em uma métrica que varia de “muito ruim” a “bom”, podemos destacar a melhora do nível de 6 fatores, a saber: o fator cenário econômico passou de “regular” para “bom”; licenciamento ambiental de “ruim” para “regular”; infraestrutura e logística de “ruim” para “regular”; incentivos financeiros de “ruim” para “regular”; incentivos tributários de “ruim” para “bom”; e, por fim, o fator mão de obra qualificada que passou de “muito ruim” (em 2015) para “ruim” (2020).

Figura 40 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Três Rios (2015 x 2020)

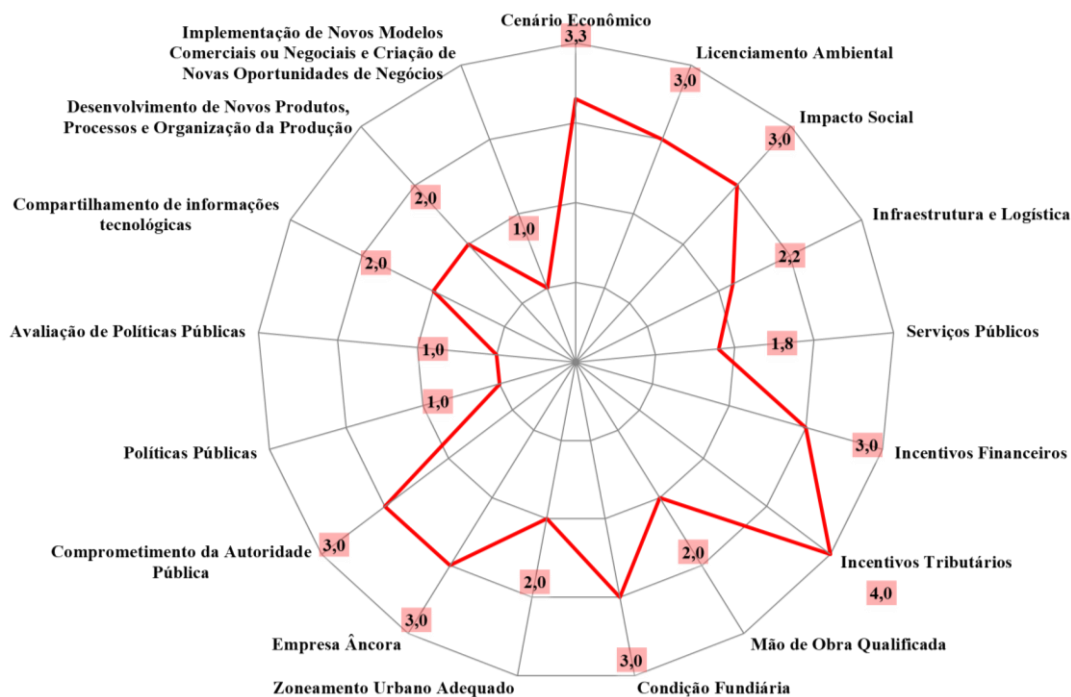


Fonte: Elaboração própria.

Assim como ocorrido nos demais distritos industriais, a nota da média aritmética das condições dos fatores de competitividade é reduzida em alguns pontos, quando se passa a introduzir no cálculo a nota dos novos fatores de competitividade nas dimensões política-governamental e inovativa. Percebe-se que os respondentes consideraram que os fatores “políticas públicas” e “avaliação de políticas públicas” satisfazem pouco no desempenho do distrito industrial. Na dimensão inovativa, os respondentes conseguem ter algum grau de satisfação, mostrando que há um certo estágio de compartilhamento de informações entre as empresas que participam do distrito. A Figura 41 mostra os resultados da pesquisa

de campo para o Distrito Industrial de Três Rios.

Figura 41 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade no Distrito Industrial de Três Rios considerando os novos fatores de competitividade



Fonte: Elaboração própria.

4.11. ANÁLISE CONSOLIDADA DOS DISTRITOS INDUSTRIAIS

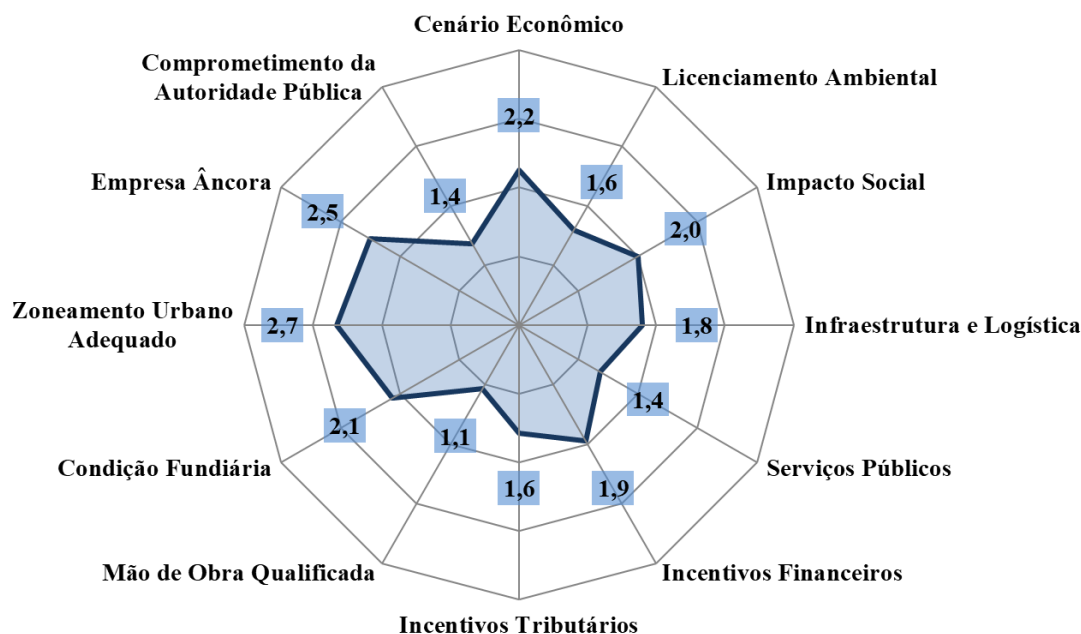
Nesse item é apresentada uma análise consolidada dos fatores de competitividade dos Distritos Industriais da Codin no ano de 2020, bem como a sua comparação com os resultados obtidos em 2015.

A Figura 42 mostra a média aritmética das notas dos fatores de competitividade dos dez distritos industriais analisados no ano de 2015 (GURGEL, 2015). Já a Figura 43 traz essa mesma média para o ano 2020. Essas médias são confrontadas, conforme pode ser observado na Figura 44⁸, mostrando como foi a evolução nos últimos 5 anos das condições dos fatores de competitividade nos distritos industriais analisados, de acordo com a pesquisa qualitativa aplicada ao público-alvo. Por intermédio desta comparação é possível observar quais fatores

⁸ O gráfico apresentando a comparação da média aritmética dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais nos anos de 2015 e 2020 teve como simples objetivo mostrar que não há mudanças drásticas na percepção dos respondentes com relação aos fatores de competitividade propostos nessa tese.

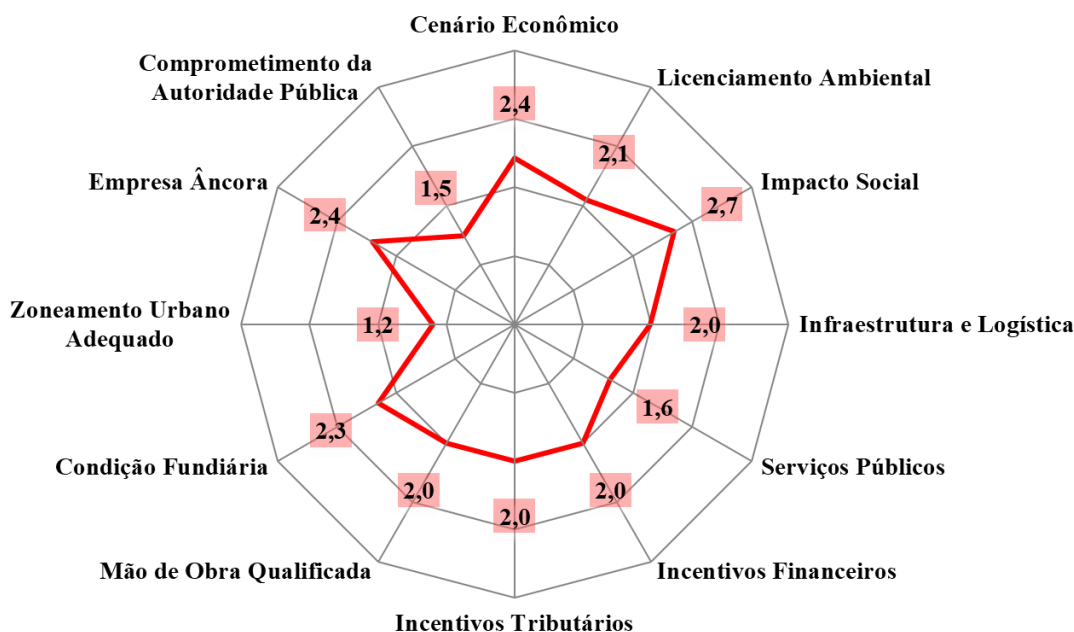
tiveram melhor ou pior desempenho na visão dos respondentes. Dentre os 12 fatores observados, o fator “zoneamento urbano adequado” apresentou uma significativa redução da sua nota, enquanto o fator “empresa âncora” sofreu apenas uma redução de 0,1 pontos. Os demais fatores se desenvolveram positivamente nesses últimos 5 anos.

Figura 42 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais da Codin em 2015



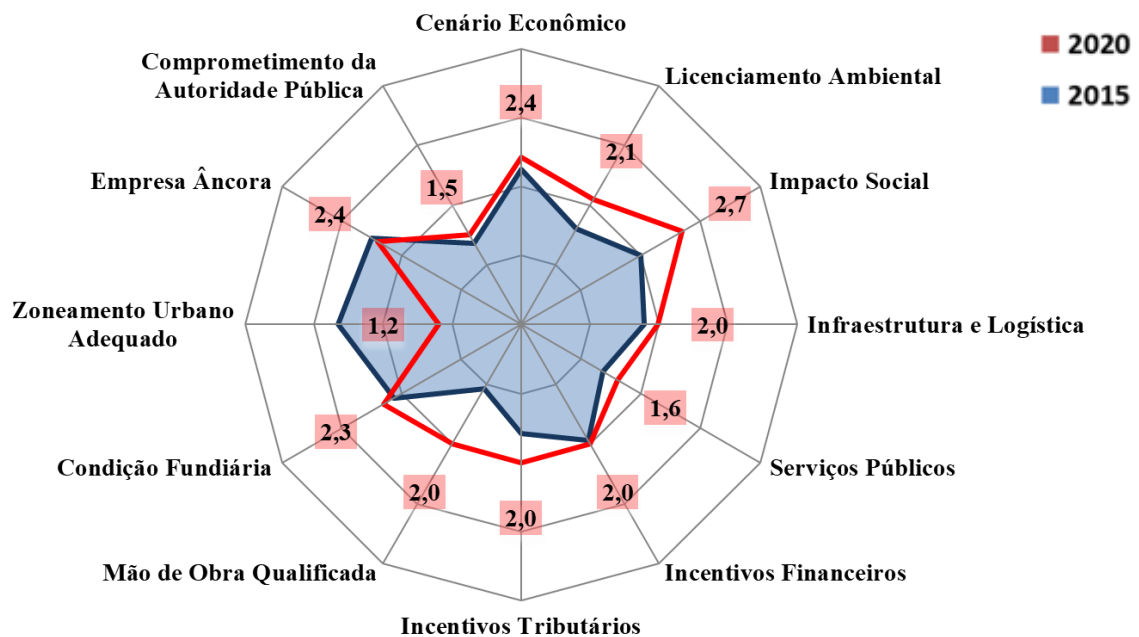
Fonte: Gurgel, 2015.

Figura 43 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais da Codin em 2020



Fonte: Elaboração própria.

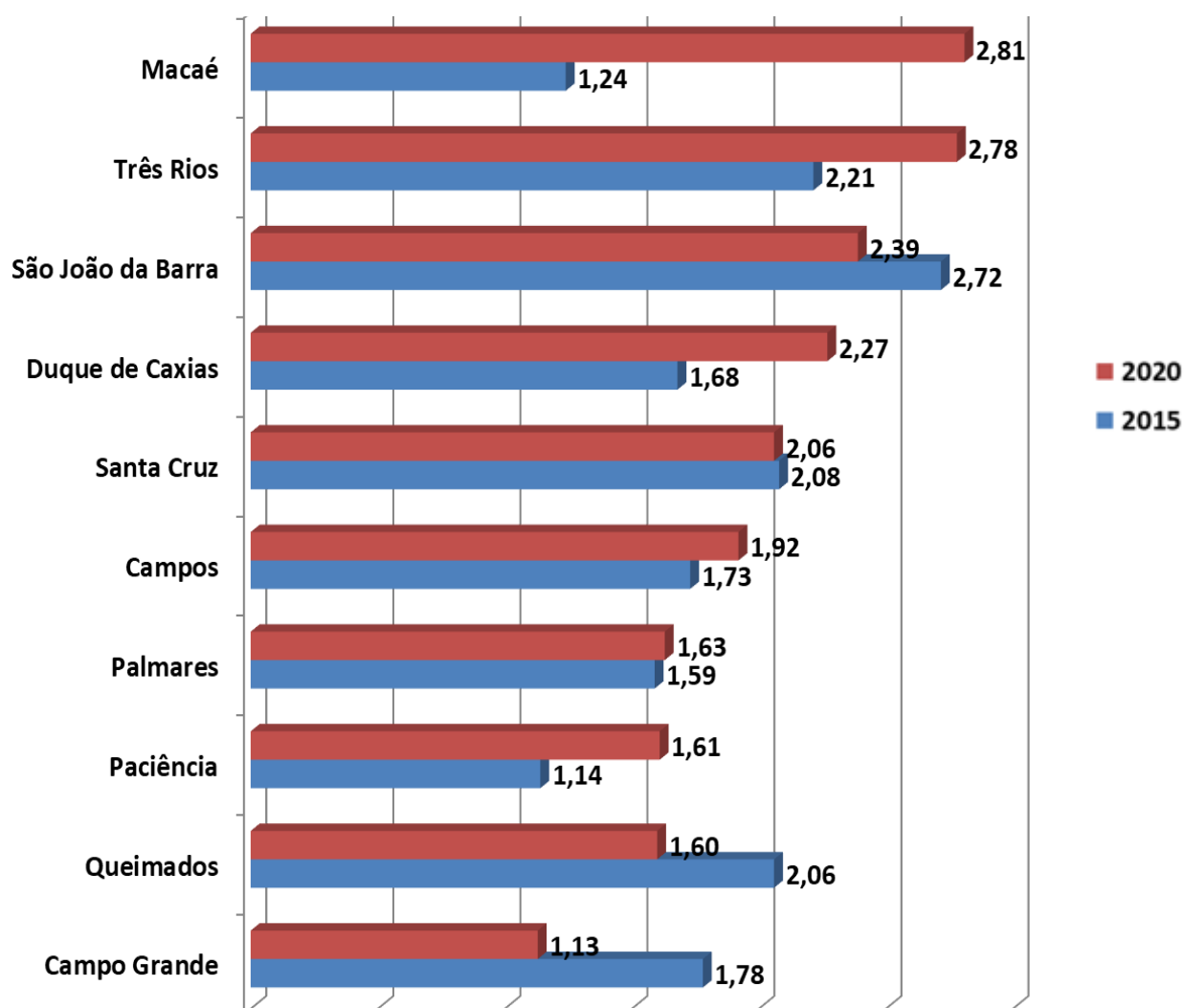
Figura 44 – Confronto das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais da Codin (2015 x 2020)



Fonte: Elaboração própria.

Ademais, foi atribuída uma nota para cada Distrito Industrial a partir da média aritmética de todo o conjunto de fatores de competitividade. A Figura 45 retrata os resultados da pesquisa colocando os distritos industriais analisados em ordem decrescente de pontuação para o ano de 2020 e a respectiva comparação com os resultados encontrados em 2015. De uma maneira geral, percebe-se que os Distritos melhoraram as suas notas quando comparados os anos de 2015 e 2020. O Distrito Industrial de Macaé, por exemplo, aumentou de 1,24 para 2,81, sendo o mais bem avaliado, seguido pelos distritos de Três Rios e São João da Barra. Já os Distritos de Queimados e Campo Grande tiveram as maiores reduções nas suas notas, passando de 2,06 para 1,60 e de 1,78 para 1,13, respectivamente.

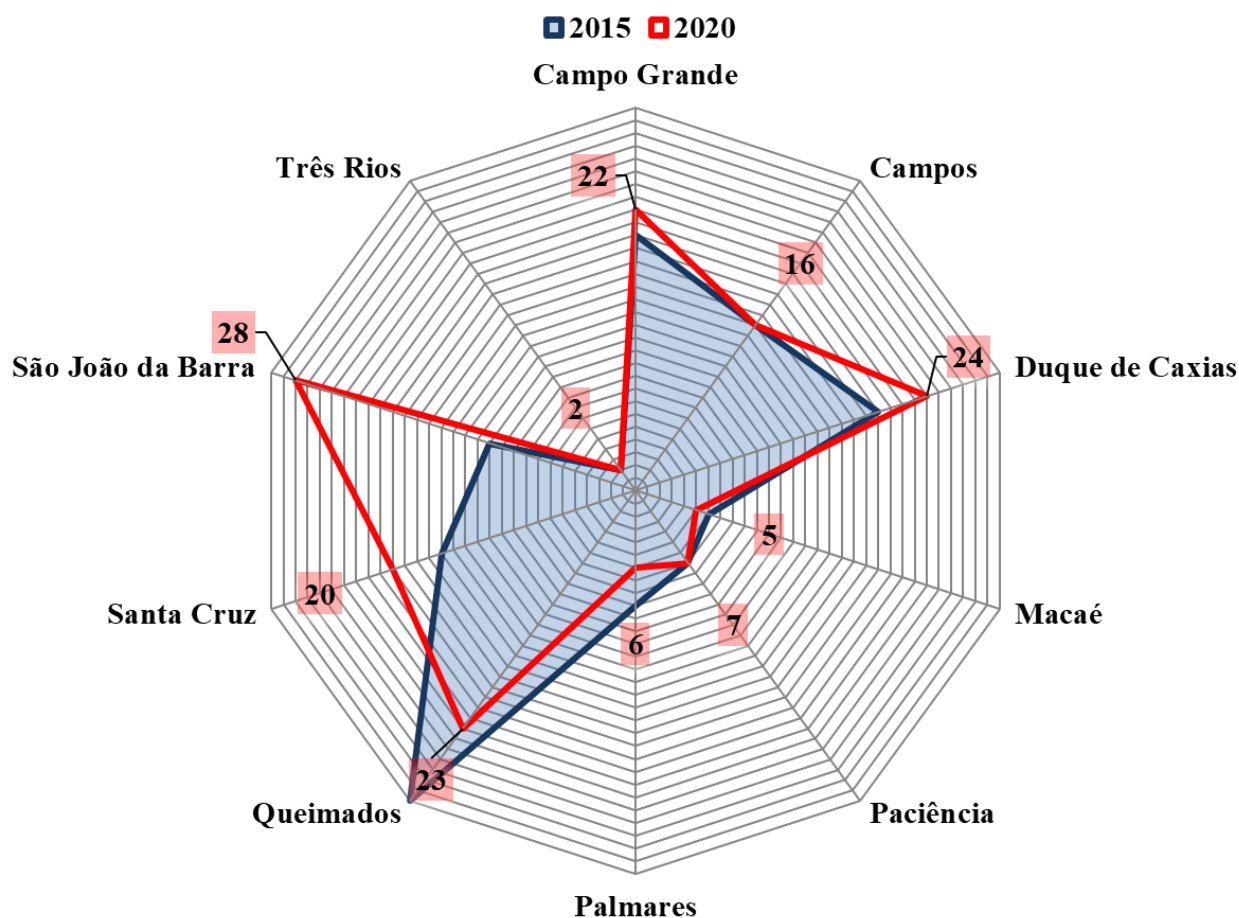
Figura 45 – Ranking da média aritmética das notas dos fatores de competitividade por distrito industrial 2015 e 2020



Fonte: Elaboração própria com dados de Gurgel (2015).

Por fim, pode-se observar na Figura 46 um gráfico que compara a quantidade de empresas em operação nos Distritos Industriais sob a responsabilidade da Codin nos anos de 2015 e 2020. É possível perceber que houve atração de empresas nos Distritos Industriais de Campo Grande, Duque de Caxias, Santa Cruz e, principalmente, no Distrito Industrial de São João da Barra, corroborando a pesquisa científica de 2015, que mostrava o distrito com as melhores notas das condições dos fatores de competitividade, isto é, o distrito apresentava as melhores condições para atração e desenvolvimento de novos empreendimentos. Já os Distritos de Macaé, Palmares e Queimados perderam empresas nesse período.

Figura 46 – Comparação da quantidade de empresas em operação nos distritos industriais nos anos de 2015 e 2020.



Fonte: Elaboração própria.

O Quadro 7 a seguir resume os resultados encontrados no que se refere a nota média e a respectiva percepção com o número de empresas instaladas nos distritos nos anos de 2015 e 2020. De maneira geral, percebe-se uma correlação positiva entre os fatores de competitividade e a atração de empresas nos Distritos Industriais da Codin mais bem avaliados. Por exemplo, o Distrito Industrial de Duque aumentou a nota de 1,68 para 2,27, saindo do range de percepção de “ruim” para “regular” e com aumento no número de empresas. O Distrito de São João da Barra manteve no mesmo range de percepção “regular”, mas teve aumento no número de empresas. Já o Distrito de Queimados, um dos mais mal avaliados, diminuiu a nota de 2,06 para 1,60, saindo do range de percepção de “regular” para “ruim” e com redução no número de empresas.

Quadro 7 – Comparação entre os resultados obtidos das pesquisas com o número de empresas em operação nos distritos industriais em 2015 e 2020

Distritos Industriais (DI)	2015			2020		
	Nota	Percepção	Empresas Instaladas	Nota	Percepção	Empresas Instaladas
DI Campo Grande	1,78	Ruim	20	1,13	Ruim	22
DI Campos dos Goytacazes	1,73	Ruim	16	1,92	Ruim	16
DI Duque de Caxias	1,68	Ruim	20	2,27	Regular	24
DI Macaé	1,24	Ruim	6	2,81	Regular	5
DI Paciência	1,14	Ruim	7	1,61	Ruim	7
DI Palmares	1,59	Ruim	9	1,63	Ruim	6
DI Queimados	2,06	Regular	30	1,60	Ruim	23
DI Santa Cruz	2,08	Regular	16	2,06	Regular	20
DI São João da Barra	2,72	Regular	12	2,39	Regular	28 ⁹
DI Três Rios	2,21	Regular	2	2,78	Regular	2

Fonte: Elaboração própria.

⁹ Segundo a empresa Prumo Logística Global, atualmente 12 empresas estão instaladas nesse Espaço Organizado e 16 empresas utilizam a sua infraestrutura.

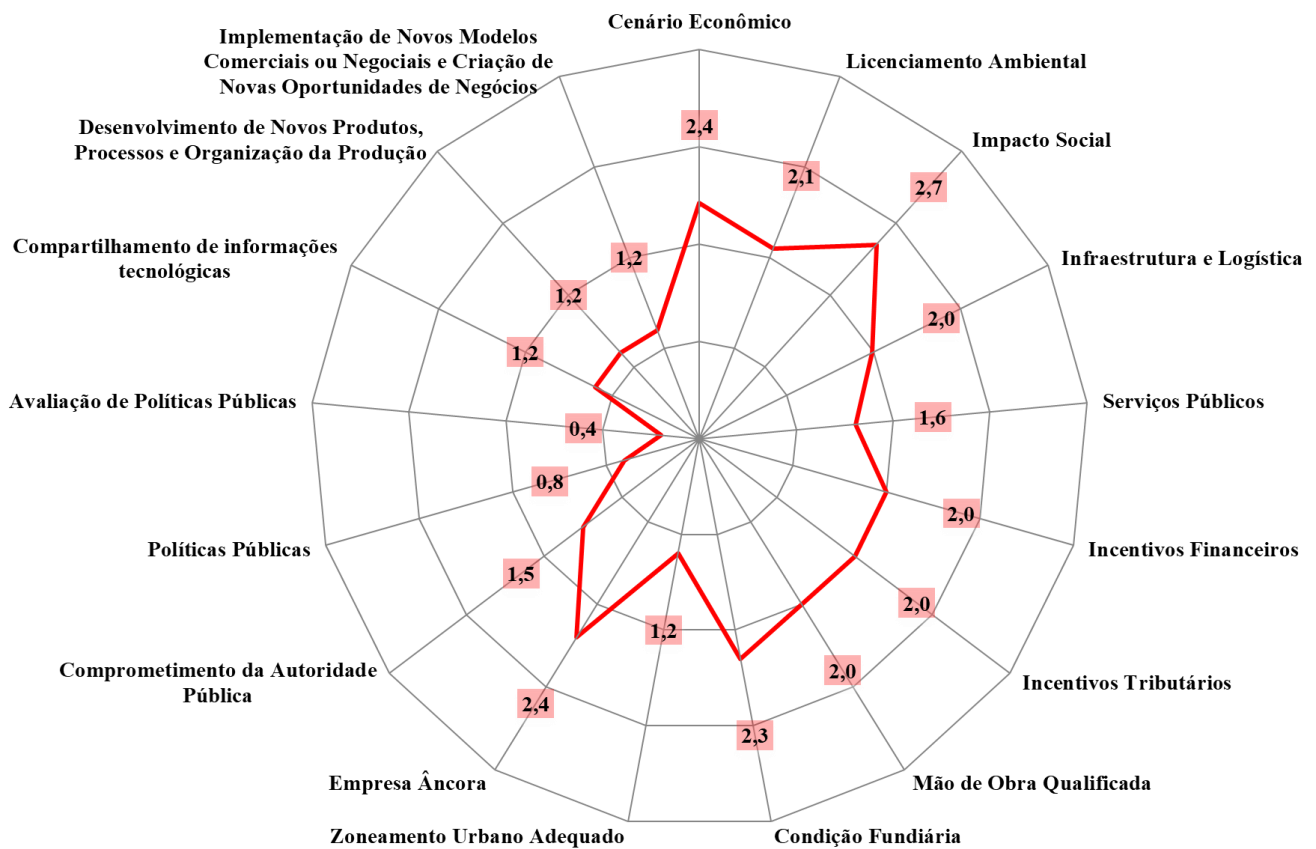
4.12. ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DOS FATORES NAS DIMENSÕES POLÍTICA-GOVERNAMENTAL E INOVATIVA

Reservarmos este tópico para discutir de forma mais aprofundada a percepção dos respondentes com relação às condições dos novos fatores de competitividade introduzidos nesse trabalho nas dimensões política-governamental e inovativa, uma vez que não foi possível realizar o confronto desses dados científicos em virtude da sua ausência no ano de 2015.

A Figura 47 a seguir retrata a média das notas dos fatores de competitividade considerando a entrada das duas novas dimensões analisadas nesse trabalho – as dimensões política-governamental e inovativa. Para os 10 Distritos Industriais da Codin, o fator “comprometimento da autoridade pública” apresentou média de 1,5; o fator “políticas públicas”, de 0,8; o fator “avaliação de políticas públicas”, de 0,4; e os fatores “compartilhamento de informações tecnológicas”, “desenvolvimento de novos produtos, processos e organização da produção” e “implementação de novos modelos comerciais ou negociais e criação de novas oportunidades de negócios”, ambos com média de 1,2.

Traduzindo isso para percepção, no que tange aos fatores da dimensão política-governamental, os *stakeholders* tiveram uma percepção que varia de “ruim” a “muito ruim”, o que sinaliza a falta de políticas públicas para o desenvolvimento desses Espaços Organizados. Já no que se refere à inovação, os fatores “compartilhamento de informações tecnológicas”, “desenvolvimento de novos produtos, processos e organização da produção” e “implementação de novos modelos comerciais ou negociais e criação de novas oportunidades de negócios” apresentaram uma percepção equivalente a “ruim”, mas mesmo assim longe do considerado “bom”, indicando também uma possibilidade de melhoria para esses espaços. Portanto, percebe-se que, de maneira geral, não há uma boa percepção por parte dos *stakeholders* dos novos quesitos adicionados.

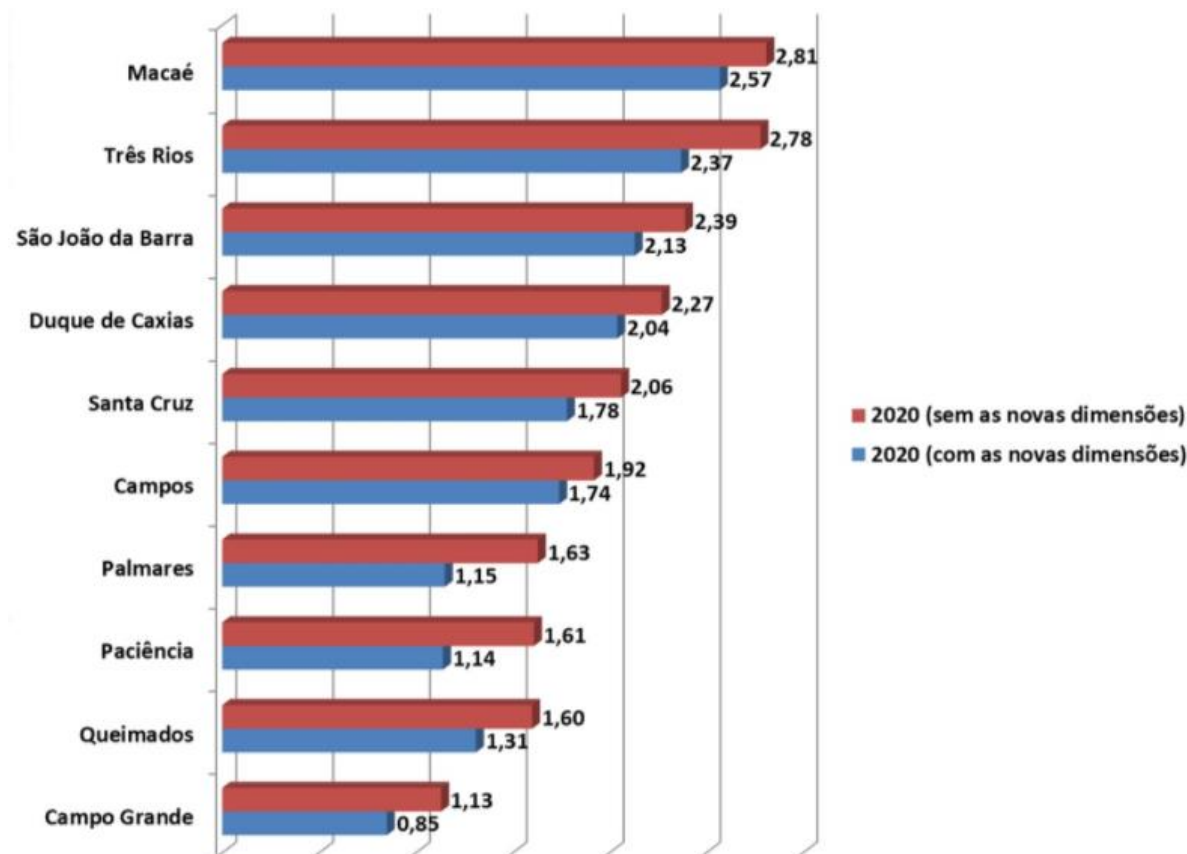
Figura 47 – Média aritmética das notas dos fatores de competitividade dos 10 distritos industriais da Codin em 2020 considerando os novos fatores de competitividade



Fonte: Elaboração própria.

Já a Figura 48 retrata a comparação das notas médias dos fatores de competitividade por distrito industrial em 2020 com e sem a introdução das duas novas dimensões. Assim, foi observada uma redução das notas de todos os distritos industriais quando passamos a considerar os novos fatores de competitividade nas dimensões política-governamental e inovativa. No entanto, essas reduções tiveram maior impacto nos Distritos Industriais de Palmares e Paciência, que acabaram caindo uma posição no *ranking* dos distritos, quando comparamos com o *ranking* estabelecido (Figura 45) considerando somente os 12 fatores de competitividade de Gurgel (2015).

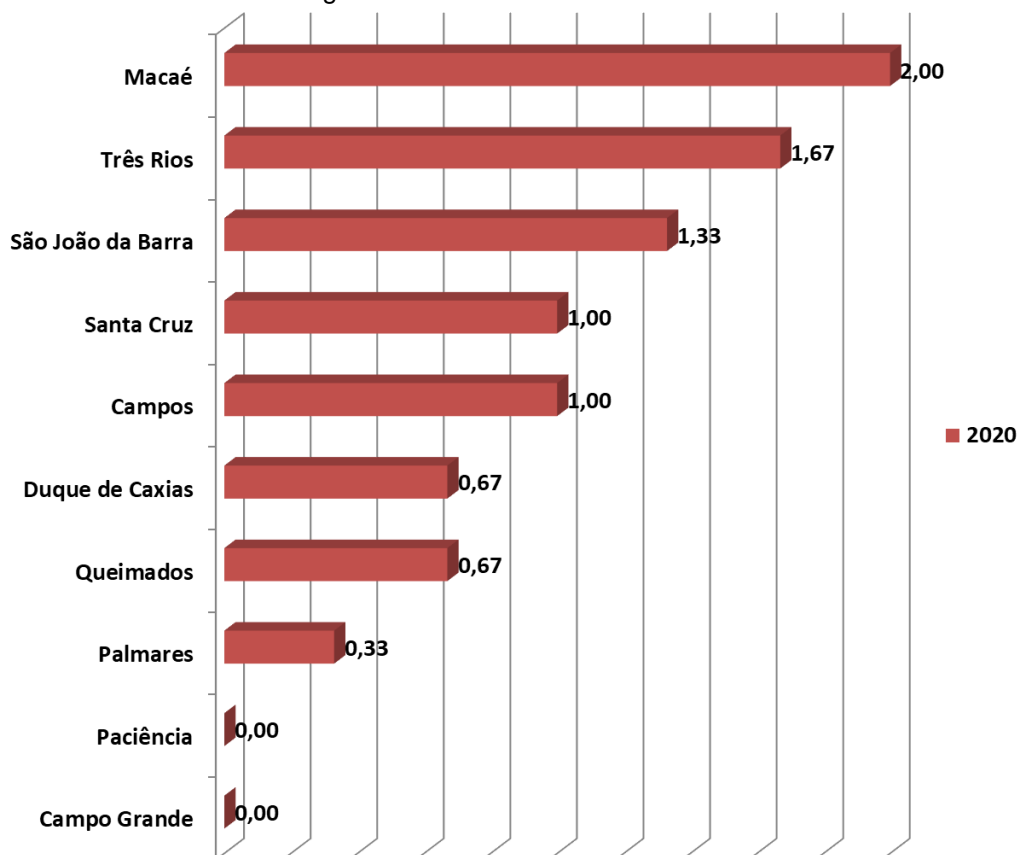
Figura 48 – Comparação das médias aritméticas das notas dos fatores de competitividade por distrito industrial em 2020 com e sem a introdução das novas dimensões



Fonte: Elaboração própria.

Analisando separadamente a dimensão política-governamental, a Figura 49 abaixo retrata o *ranking* dos distritos industriais considerando somente a média aritmética das notas dos seguintes fatores de competitividade: “comprometimento da autoridade pública”, “políticas públicas” e “avaliação de políticas públicas”. É possível observar por meio dessa figura que os três distritos mais bem pontuados – os únicos que receberam notas superiores a 1,00 – foram Macaé, Três Rios e São João da Barra, com as respectivas notas médias de 2,00, 1,67 e 1,33. Em seguida, têm-se os distritos de Santa Cruz e Campos, ambos com nota média de 1,00; Duque de Caxias e Queimados, ambos com média igual 0,67; Palmares, com nota de 0,33; e em último lugar, os Distritos de Paciência e Campo Grande que receberam nota 0 para essa dimensão.

Figura 49 – Ranking da média aritmética dos distritos industriais considerando somente as notas dos novos fatores de competitividade na dimensão política-governamental obtidas em 2020



Fonte: Elaboração própria.

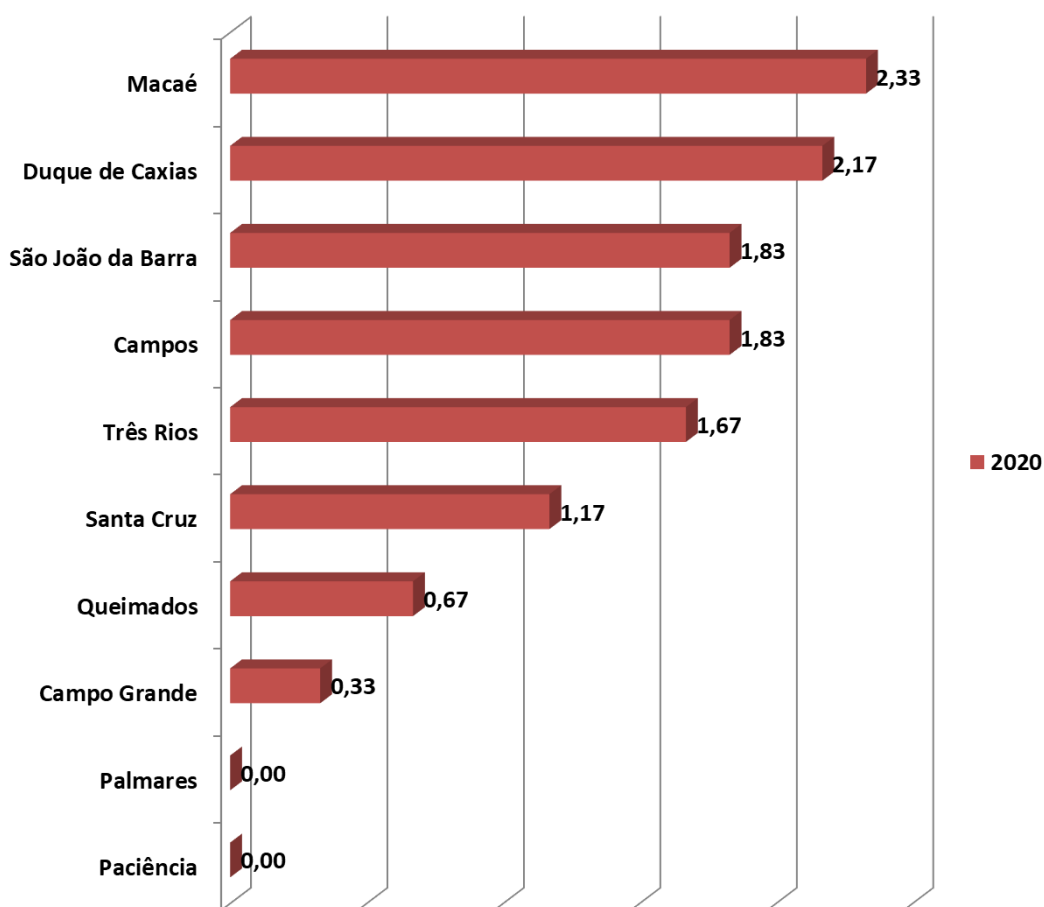
De maneira geral, o *ranking* dos distritos industriais considerando somente a média das notas dos fatores de competitividade na dimensão política-governamental (Figura 49) segue o mesmo perfil do *ranking* quando se considera todos os fatores de competitividade (Figura 45). Nos dois casos, os três melhores distritos do ponto de vista dos entrevistados são Macaé, Três Rios e São João da Barra. A mesma relação é observada para os últimos quatro colocados, Queimados, Palmares, Paciência e Campo Grande. Observa-se também que o Distrito Industrial de Duque de Caxias cai duas posições quando se considera somente os fatores de competitividade na dimensão política-governamental.

Correlacionando essas notas com a escala de percepção proposta anteriormente, todos os distritos industriais analisados apresentaram uma impressão negativa para a dimensão política-governamental, com um range de percepção que varia de “ruim” – para os distritos de Macaé, Três Rios e São João da Barra – a “muito ruim” – para os demais distritos. Ou seja, os *stakeholders* entrevistados parecem não ter uma boa visão no que se refere aos fatores “comprometimento da

autoridade pública”, “políticas públicas” e “avaliação de políticas públicas”.

Analisando agora a dimensão inovativa, a Figura 50 a seguir retrata o *ranking* dos distritos industriais considerando somente a média aritmética das notas das condições dos seguintes fatores de competitividade: “compartilhamento de informações tecnológicas”, “desenvolvimento de novos produtos, processos e organização da produção” e “implementação de novos modelos comerciais ou negociais e criação de novas oportunidades de negócios”.

Figura 50 – Ranking da média aritmética dos distritos industriais considerando somente as notas dos novos fatores de competitividade na dimensão inovativa obtidas em 2020



Fonte: Elaboração própria.

Nessa figura, é possível observar que os distritos melhores pontuados foram Macaé e Duque de Caxias, ambos com nota média superior a 2,0 (2,33 e 2,17, respectivamente). Em seguida, têm-se os distritos de São João da Barra e Campos, com média igual a 1,83; Três Rios, com nota média de 1,67; Santa Cruz, com média de 1,17; Queimados, com 0,67; Campo Grande, com 0,33; e em último lugar, os Distritos de Palmares e Paciência que receberam nota 0 para essa

dimensão.

Comparando o *ranking* dos distritos industriais considerando somente a média das notas dos fatores de competitividade na dimensão inovativa (Figura 50) com o *ranking* dos distritos quando se considera todos os fatores de competitividade (Figura 45), percebe-se que os distritos de Macaé e São João da Barra continuam sendo os melhores avaliados, ou seja, existe uma percepção por parte dos respondentes de que instalar empresas nesses distritos permite um maior transporte de materiais, de pessoas e de ideias. Isso pode ser justificado por uma intensa atividade econômica baseada exploração de petróleo que ocorre nessas regiões, principalmente na Bacia de Campos. Já o Distrito Industrial de Três Rios, que é o segundo mais bem pontuado quando se observa todos os fatores de competitividade (Figura 47), cai três posições no *ranking* quando se considera somente os fatores na dimensão inovativa, passando a ser o 5º colocado, dando lugar para o distrito de Duque de Caxias, que também merece destaque em função da vocação petroquímica da região. Os distritos de Palmares, Paciência e Campo Grande, de maneira geral, continuam ocupando as últimas posições em ambos os *rankings*.

Correlacionando as notas obtidas com a escala de percepção, os distritos industriais analisados apresentaram uma melhor impressão para a dimensão inovativa, ou seja, os *stakeholders* entrevistados parecem ter uma melhor visão no que se refere aos fatores “compartilhamento de informações tecnológicas”, “desenvolvimento de novos produtos, processos e organização da produção” e “implementação de novos modelos comerciais ou negociais e criação de novas oportunidades de negócios”. Os distritos de Macaé e Duque de Caxias apresentam uma percepção “regular” no quesito inovação; São João da Barra, Campos, Três Rios e Santa Cruz, “ruim”; e Queimados, Campo Grande, Palmares e Paciência, “muito ruim”.

Dessa maneira, pode-se dizer que quando um Espaço Organizado apresenta uma governança mais bem estruturada – que no setor público compreende essencialmente os mecanismos de liderança, estratégia e controle postos em prática para avaliar, direcionar e monitorar a atuação da gestão, com vistas à condução de políticas públicas e à prestação de serviços de interesse da sociedade – e um ambiente mais propício ao desenvolvimento de inovação, um

melhor desempenho é percebido. Exemplo claro disso é o Distrito Industrial de São João da Barra, que foi muito bem avaliado para essas duas novas dimensões e houve uma elevada atração de empresas, enquanto os distritos de Queimados e Palmares, um dos mais mal avaliados para essas duas novas dimensões, perderam empresas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O uso dos Espaços Organizados como instrumento de políticas públicas para a promoção do desenvolvimento socioeconômico local não é um fator novo na literatura. No entanto, nem todas as aglomerações econômicas são criadas com esse propósito. Neste trabalho é possível perceber que alguns Espaços Organizados foram criados de forma espontânea, ou seja, as cadeias de empresas foram se aglomerando sem sofrer nenhum tipo de estímulo através de políticas públicas. Podemos observar nos trabalhos de Alfred Marshall com os distritos industriais ingleses, por exemplo, cuja origem remota o ano de 1890, que as empresas com as mesmas atividades econômicas ou atividades complementares quando se aglomeravam em uma mesma região geravam vantagens econômicas competitivas.

O sucesso socioeconômico proporcionado pelo desenvolvimento dos diversos Espaços Organizados que surgiram de forma espontânea incentivou inúmeros governos pelo mundo (nos níveis municipal, estadual e federal) a desenvolverem políticas públicas que visassem à criação de espaços destinados à realização de atividades econômicas, denominados neste trabalho como Espaços Industriais Organizados Estimulados. Esses espaços surgem não somente por intermédio do mecanismo público, como também por meio da iniciativa privada ou por parcerias estabelecidas entre a iniciativa pública e a privada, conhecida por parceria público-privada.

Uma vez que o tema é muito amplo, este trabalho limitou-se por abordar os Espaços Organizados Estimulados, mais especificadamente os Distrito Industriais sob a responsabilidade da Companhia de Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro (Codin), dando continuidade ao trabalho realizado pelo mesmo autor no ano de 2015, no qual foram identificados os fatores de competitividade para a promoção desses distritos e analisadas as suas condições. Este trabalho buscou, portanto, mostrar a evolução das condições dos fatores de competitividade após 5 anos, considerando a percepção de um público-alvo qualificado, que inclui gestores responsáveis pelo desenvolvimento de políticas públicas nos governos municipal e estadual, gestores de empresas instaladas nesses Espaços Organizados, representantes de associações quando presentes nos distritos e gestores de

instituições que tratam o tema, como o Sebrae e a Codin.

Verificou-se também que existia uma lacuna no que se refere aos temas inovação e governança de políticas públicas, aspectos esses que não foram considerados no trabalho anterior de Gurgel (2105) e que assumem um papel cada vez mais central na competitividade dos Espaços Organizados. Portanto, foram adicionados novos fatores de competitividade nas dimensões política-governamental e inovativa. A introdução desses novos fatores de competitividade teve por objetivo dar maior robustez na avaliação dos Espaços Organizados e, conseqüentemente, obter uma melhor avaliação das possibilidades de sucesso dos futuros empreendimentos em determinada localização industrial. Assim, pretende-se mostrar que há evidências de uma correlação entre as condições dos fatores de competitividade e o desenvolvimento das empresas instaladas em um Distrito Industrial, ou seja, se aquele Espaço Organizado, quando observado os fatores de competitividade, conseguiu atrair ou reter empresas Gurgel (2015).

De uma maneira geral, percebe-se que os Distritos melhoraram as suas notas quando comparados os anos de 2015 e 2020. O Distrito Industrial de Macaé, por exemplo, aumentou a sua nota de 1,24 para 2,81, sendo o mais bem avaliado e melhorando a sua percepção de “ruim” para “regular”. O Distrito de Três Rios foi o segundo mais bem avaliado, também aumentando sua nota de 2,21 para 2,78, mantendo a percepção de “regular”. Já o Distrito de São João da Barra, apesar de ter uma pequena redução da sua nota, de 2,72 para 2,39, manteve sua percepção em “regular”, sendo o terceiro distrito melhor avaliado em 2020. Destaque também para o Distrito de Duque de Caxias, que aumentou sua nota de 1,68 para 2,27, saindo do range de “ruim” para “regular”. Já os Distritos de Queimados e Campo Grande tiveram as maiores reduções nas suas notas, passando de 2,06 para 1,60 e de 1,78 para 1,13, respectivamente. Queimados caiu na escala de percepção de “regular” para “ruim” e Campo Grande se manteve na sua avaliação de “ruim”.

Analisando o quesito número de empresas instaladas nos Distritos Industriais, é possível perceber que houve atração de empresas nos distritos de Campo Grande, Duque de Caxias, Santa Cruz e, principalmente, no Distrito Industrial de São João da Barra, corroborando a pesquisa científica de 2015, que mostrava o distrito com as melhores notas das condições dos fatores de

competitividade, isto é, o distrito apresentava as melhores condições para atração e desenvolvimento de novos empreendimentos. Já os Distritos de Macaé, Palmares e Queimados perderam empresas nesse período. Percebe-se, então, indícios de uma correlação positiva entre os fatores de competitividade e a atração de empresas nos Distritos Industriais da Codin, quando melhor avaliados, reforçando as evidências de que, quando mantidas (ou melhoradas) as condições dos fatores de competitividade, ocorre um aumento no número de empresas ali instaladas.

Considerando, agora, os novos fatores de competitividade introduzidos nesse trabalho nas dimensões política-governamental e inovativa, o fator “comprometimento da autoridade pública” apresentou média de 1,5; o fator “políticas públicas”, de 0,8; o fator “avaliação de políticas públicas”, de 0,4; e os fatores “compartilhamento de informações tecnológicas”, “desenvolvimento de novos produtos, processos e organização da produção” e “implementação de novos modelos comerciais ou negociais e criação de novas oportunidades de negócios”, ambos com média de 1,2. Traduzindo isso para percepção, no que tange aos fatores da dimensão política-governamental, os *stakeholders* tiveram uma impressão que varia de “ruim” a “muito ruim”, o que sinaliza a baixa percepção da existência de políticas públicas para o desenvolvimento desses Espaços Organizados. Já no que se refere à inovação, os fatores apresentaram uma percepção equivalente a “ruim”, o que indica um fraco transporte de ideias dentro dos distritos, sinalizando uma possibilidade de melhoria para esses espaços. Portanto, percebe-se que, de maneira geral, as partes interessadas na instalação e manutenção de empreendimentos nos distritos não identificam de forma positiva os novos quesitos estudados.

Para a dimensão política-governamental, os distritos melhores avaliados foram Macaé, Três Rios e São João da Barra e os piores foram Palmares, Paciência e Campo Grande. Já para a dimensão inovativa, os distritos de Macaé e São João da Barra continuam sendo melhor avaliados, com destaque também para o de Duque de Caxias. Os distritos de Palmares, Paciência e Campo Grande continuam ocupando as últimas posições. Verifica-se, dessa forma, que as médias mais altas das outras dimensões apresentam indícios de uma possível correlação com as notas mais altas para inovação e política-governamental, despertando interesse para

novas pesquisas com refinamento metodológico e aprofundamento científico. De tal forma, pode-se perceber que quando um Espaço Organizado tende a apresentar uma governança mais bem estruturada, melhores resultados são percebidos. Vale registrar parte da responsabilidade do setor público e os mecanismos de liderança, estratégia, planejamento, execução e controle, colocados em prática para avaliar, direcionar e monitorar os resultados da política pública, com vistas aos ajustes necessários para aumentar a probabilidade de entregas relevantes e de acordo com o interesse da sociedade. Podemos destacar o Distrito Industrial de São João da Barra, que foi muito bem avaliado para essas duas novas dimensões e houve uma significativa atração de empresas, enquanto os distritos de Campo Grande, Palmares e Paciência, os mais mal avaliados para essas duas novas dimensões, empresas foram perdidas.

Ressaltamos que existe uma percepção por parte dos respondentes de que instalar empresas nos Distritos Industriais de Macaé, Três Rios, São João da Barra e Duque de Caxias parece permitir um maior transporte de materiais, de pessoas e de ideias. Isso pode ser justificado por uma intensa atividade econômica baseada exploração de petróleo que ocorre principalmente na Bacia de Campos, que engloba as regiões de Macaé e São João da Barra, e pela vocação petroquímica da região de Duque de Caxias. Entendemos ser relevante aprofundar em futuros trabalhos o entendimento do setor do petróleo, enquanto indutor de competitividade. Tal questão poderá contribuir para a formatação de novas políticas públicas, estratégias e promoção do desenvolvimento para outros Espaços Industriais Organizados além do petróleo.

Cabe ao longo dessas considerações finais responder as três perguntas que nortearam o desenvolvimento deste trabalho.

1) De que forma os distritos industriais podem ser considerados como instrumentos de políticas públicas para promoção do desenvolvimento socioeconômico regional?

As vantagens competitivas desenvolvidas pelas empresas que se aglomeram em uma determinada localização são estudadas desde 1890, como se pode observar na obra “Princípios da Economia” escrita pelo economista inglês

Alfred Marshall. Além de Marshall, outros cientistas econômicos, tais como Porter, Becattini, Pyke e Sengenberger, entre outros, trazem contribuições significativas a respeito da promoção socioeconômico regional em virtude do que denominamos nessa tese como Espaços Organizados.

Esses Espaços Organizados podem promover o ganho de competitividade das empresas ali instaladas, por meio da redução do custo operacional por intermédio do compartilhamento de serviços de infraestrutura (por exemplo, telefonia, internet, gás, água, segurança etc.; redução do custo de implantação através da utilização de áreas concedidas; aumento da margem de lucro por intermédio da concessão de incentivos fiscais e tributários nos três níveis de governo (municipal, estadual e federal); maior facilidade na obtenção de mão de obra qualificada, uma vez que o sucesso desses Espaços Organizados é capaz de atrair pessoas mais qualificadas, que estão em busca de melhores salários e qualidade de vida; acelera o processo de inovação das empresas nesse complexo econômico, uma vez que as empresas dentro desses espaços além de cooperarem em alguns aspectos, elas são concorrentes em outros. Logo as empresas buscando constantemente se manterem competitivas e ganharem mercado necessitam estimular o seu processo de inovação.

Esse trabalho buscou na teoria diversos autores que tratam dos inúmeros Espaços Organizados existentes, trazendo como contribuição científica o Quadro 2, que consolida as principais características dos seguintes EOs: Arranjo Produtivo Local, *Cluster*, Condomínio Empresarial, Condomínio Industrial, Condomínio Logístico, Distrito Industrial, Parque Tecnológico, Polo Industrial, Zona Especial de Negócios, Zona Franca de Manaus e Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

A complexidade do tema e a limitação de fontes confiáveis de informação a respeito de como as empresas se desenvolvem nos diversos EOs, ficou estabelecido que este trabalho trataria dos distritos industriais, mais especificamente, delimitado aos distritos industriais do Estado do Rio de Janeiro sob a responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin), dando continuidade ao trabalho desenvolvido em Gurgel (2015). Esses distritos foram: DI Campo Grande, DI Campos dos Goytacazes, DI Duque de Caxias, DI Macaé, DI Paciência, DI Palmares, DI Queimados, DI Santa Cruz, DI São

João da Barra e DI Três Rios.

Os distritos industriais podem ter a sua origem de forma espontânea (Espaços Organizados Espontâneos), conforme observado pelos distritos ingleses na obra de Marshall e os distritos italianos na obra de Pyke, Becattini e Sengenberger. Como também, podem ser originados por intermédio de iniciativas públicas (Espaços Organizados Estimulados), que destinam áreas e concedem incentivos fiscais e tributários para a atração de empresas. Os distritos industriais analisados nesse trabalho são tipos de EOs Estimulados, como pode ser observado ao longo da análise (4 Resultados e discussão), por exemplo: O DI Campo Grande que foi estabelecido por meio de decreto (Decreto Nº7, de 15 de março de 1975); o DI de Duque de Caxias que foi instituído pelo Decreto Nº 77.634/1976; o DI de São João da Barra que teve como motivação para sua implantação os interesses do Grupo EBX e dos governos municipal, estadual e federal no Porto do Açú, em virtude da sua proximidade à bacia petrolífera de Campos.

Cada distrito industrial teve alguma motivação no momento da sua criação, por exemplo: o Distrito Industrial de Campo Grande, que foi implantado visando o deslocamento das indústrias dos bairros da Zona Norte e do Centro da cidade do Rio de Janeiro para a Zona Oeste; O DI de Palmares, que foi estabelecido para atração de pequenas e médias indústrias das áreas saturadas do município do Rio de Janeiro; O DI de Queimados, que foi implantado de forma a atrair indústrias para o município em virtude da sua posição estratégica com os maiores mercados consumidores do Brasil, cidade de São Paulo e cidade do Rio de Janeiro. No entanto, todos os distritos criados têm um ponto em comum, a atração de empresas e/ou indústrias.

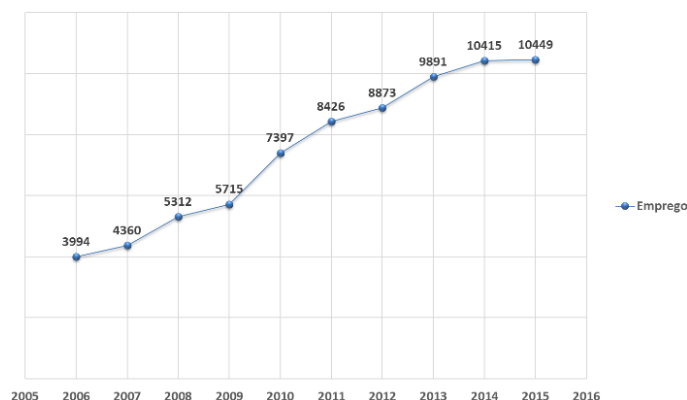
Uma vez que a riqueza é gerada por intermédio da iniciativa privada, o estímulo para a atração de empreendimentos resulta na criação de empregos, que conseqüentemente promove um aumento de renda na região de criação do distrito. Por conseqüência, proporciona o aparecimento de novos negócios, tais como hotéis, restaurantes, posto de combustíveis, condomínios residenciais, dentre outros. O aumento na receita dos municípios, nos estados e no país, pode proporcionar melhoria na infraestrutura, na saúde, na educação, segurança, transporte, energia etc.

Portanto, conforme verificado na literatura, o estímulo a criação de distritos industriais funciona como mecanismo de política pública para promoção do desenvolvimento socioeconômico regional, com evidências de que os fatores de competitividade, estudados em Gurgel (2015), tendo seu entendimento reforçado e ampliado no atual trabalho, apresentam indícios de maior probabilidade de sucesso para os distritos industriais da CODIN, quando suas notas são mais altas.

De acordo com Firjan (2020), o município de São João da Barra, como exemplo, foi melhorando o seu Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM) entre os anos de 2010 a 2012, gerando aumento de emprego e renda em virtude da fase de construção do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú (fase pré-operacional).

A evolução do estoque de empregos no município de São João da Barra é observada no trabalho de Tramont, Deodato e Santos (2019), conforme Figura 51. Em 2015, o distrito contava com 12 empresas em operação. Cinco anos depois, a sua infraestrutura passou a comportar 28 empresas. Por fim, ressaltamos que este foi o distrito industrial que apresentou as melhores notas nas suas condições dos fatores de competitividade, considerando a percepção dos respondentes. **Reforçando as evidências da importância dos fatores de competitividade como forma de utilização dos distritos industriais, enquanto instrumentos de políticas públicas para o desenvolvimento socioeconômico de uma região.**

Figura 51 - Estoques de emprego em São João da Barra (2006-2015)



Fonte: Tramont, Deodato e Santos (2019).

2) As condições dos fatores de competitividade dos Espaços Organizados influenciam na atração e instalação de novas empresas?

Com relação à condição dos fatores de competitividade dos Distritos Industriais do Estado do Rio de Janeiro, enquanto ferramentas de políticas públicas ou variáveis a serem consideradas nos investimentos de origem privada, quando correlacionados com o sucesso e o insucesso na implantação desses espaços através da análise da atração e retenção de empresas, foram observados os seguintes aspectos:

- Os Distritos Industriais melhores avaliados, no caso, Macaé, Três Rios, São João da Barra e Duque de Caxias, ou melhoraram a sua escala no range de percepção (como no caso de Macaé e de Duque de Caxias, que passaram de “ruim” para “regular”) ou mantiveram a mesma avaliação (como em Três Rios e São João da Barra, que mantiveram a percepção “regular”);
- Os Distritos Industriais piores avaliados, no caso, os Distritos de Palmares, Paciência, Queimados e Campo Grande, ou pioraram a sua escala no range de percepção (como no caso de Queimados, que passou de “regular” para “ruim”) ou mantiveram a mesma avaliação em “ruim” (como em Palmares, Paciência e Campo Grande);
- Houve atração de empresas nos distritos de Campo Grande, Duque de Caxias, Santa Cruz e, principalmente, no Distrito Industrial de São João da Barra. Já os Distritos de Palmares e Queimados foram os que mais perderam empresas nesse período.

Percebe-se, então, uma correlação positiva entre os fatores de competitividade e a atração de empresas nos Distritos Industriais da Codin mais bem avaliados, ficando evidente que, quando mantidas (ou melhoradas) as condições dos fatores de competitividade, ocorre um aumento no número de empresas ali instaladas. A recíproca também parece ser verdadeira - quando pioradas (ou mantidas ruins) as condições dos fatores de competitividade, ocorre uma diminuição

no número de empresas.

Esses resultados corroboram com os achados por Gurgel (2015), que demonstravam uma correlação entre as notas médias dos fatores e o crescimento do número de empresas, ou seja, quanto maior a pontuação do conjunto de fatores de competitividade, maior o crescimento do número de empresas no Distrito Industrial. Há evidências de que as condições dos fatores de competitividade dos Espaços Organizados influenciam na atração e instalação de novas empresas.

O entendimento dos fatores e a análise das suas condições apontam para a necessidade do levantamento das áreas com potenciais para atração e retenção de investimentos através de projetos públicos, privados ou parcerias público-privadas que identifiquem áreas com vocação industrial, contribuindo para políticas públicas e análises privadas para novos empreendimentos. Existe a necessidade da criação de um banco de áreas disponíveis para a atração de empreendimentos industriais e empresas do encadeamento produtivo da indústria, que atenda ao setor público e os investidores interessados no Estado do Rio de Janeiro. O governo do Estado do Rio de Janeiro, assim como os municípios que sediam espaços organizados, deve dar especial atenção ao mapeamento dos seus respectivos empreendimentos industriais, atentando às suas respectivas jurisdições, para que façam parte dos planos de desenvolvimento econômico e também dos Planos Diretores Urbanos (PDUs).

Novas devem ser empregadas para refinamento das bases de dados, número de empresas, número de empregos, faturamento e outras informações não consolidadas nas fontes públicas e privadas disponíveis. A falta de dados e informações tem comprometido o planejamento público, assim como prejudicado investimentos privados.

3) Existem evidências de que distritos industriais com governança mais bem estruturada e com ambientes inovativos apresentem melhores desempenhos?

Cabe destacar que a CODIN não apresenta atuação relevante na estruturação e administração da governança dos distritos industriais, em acordo com a percepção dos respondentes. No tocante aos distritos, esta empresa é responsável por realizar a atração de investimentos, apoiar as empresas em instalação na obtenção de incentivos tributários e realizar a venda de lotes dentro dos distritos para a implantação das empresas, como também, é responsável pela recuperação de área cujos projetos não saíram do papel ou tiveram suas obras interrompidas. Isso posto, o estabelecimento de uma gestão de governança, e que oportunize a criação de um ambiente inovador, pode ser viabilizada pela CODIN ou por outras instituições que atuam na promoção do desenvolvimento socioeconômico local, como Firjan e Sebrae. Ou as empresas instaladas no distrito, visando o desenvolvimento local, atração de novas empresas, manutenção da infraestrutura espacial, promoção do cooperativismo e estímulo ao desenvolvimento de um ambiente inovador, podem se reunir para estabelecer a criação e as diretrizes de uma estrutura de governança.

Ao longo da pesquisa de campo pudemos observar que nem todos os 10 distritos industriais analisados possui uma governança estruturada. Para ser mais preciso, os distritos onde foram identificados essa estrutura são: DI Campo Grande, DI Queimados, DI Santa Cruz e DI São João da Barra. Ou seja, menos da metade dos distritos analisados possui uma estrutura de governança. Destacamos que a existência por si só de uma estrutura de governança não garante que aquele Espaço Organizado será bem sucedido e que desenvolverá um ambiente inovativo, que estimule as empresas que a se instalarem em busca do pleno desenvolvimento. Esse fato pode ser observado quando comparamos o desempenho das notas obtidas pelos distritos industriais, com base na percepção dos respondentes da pesquisa qualitativa.

Os DIs de São João da Barra e Santa Cruz obtiveram melhores notas (2,39 e 2,06, respectivamente) quando comparados com os DIs de Queimados e Campos Grande (1,60 e 1,13, respectivamente). Como também, considerando a

nova escala, que correlacionada a escala numérica a um *status* que varia de “muito ruim” a “bom”, os DIs de São João da Barra e Santa Cruz são tidos como regular para atração e retenção de empreendimentos, enquanto os DIs de Queimados e Campo Grande apresentam uma situação “ruim”. Aprofundando a análise nesses distritos e observando o grau de satisfação dos entrevistados com relação as condições dos fatores de competitividade nas dimensões política-governamental e inovativa, percebemos que os DIs de Campo Grande (política-governamental – 0; inovativa – 0,67) e Queimados (política-governamental – 0,67; inovativa – 0,67) possuem notas das médias aritméticas menores do que as notas recebidas pelos DIs de Santa Cruz (política-governamental – 1; inovativa – 1,17) e São João da Barra (política-governamental – 1,67; inovativa –1,83), considerando os fatores de competitividade destas dimensões.

Entre os quatro distritos industriais que apresentam uma estrutura de governança organizada, a mais recente (criada em 2007) é aquela estabelecida para promover o desenvolvimento do DI de São João da Barra, que está sob responsabilidade da empresa Prumo Logística Global. As demais associações foram criadas por volta da década de 1980. É possível observar que os respondentes entendem que no DI de São João da Barra há um maior entendimento da existência de um ambiente inovador, ou seja, as interações entre os agentes econômicos proporcionam externalidades que geram inovação e possibilitam a convergência do aprendizado, procurando a otimização da gestão dos recursos. De fato, quando olhamos a atração de empreendimentos, percebemos que o DI de São João da Barra e de Santa Cruz foram capazes de estimular a implantação de um maior número de empresas que os DIs de Campo Grande e Queimados, onde este último teve uma significativa redução da quantidade de empresas em operação.

Ressaltamos que o sucesso ou insucesso das empresas e dos Espaços Organizados parece não residir na melhoria das condições de um único fator, mas sim no conjunto dos fatores de competitividade para que se aumente a possibilidade de sucesso das empresas que se instalam nesses espaços. Considerando a avaliação das estruturas de governança, na visão dos respondentes, é possível perceber que existe uma necessidade de atualização da forma de execução dos mecanismos voltados para o desenvolvimento desses

distritos industriais cuja criação remonta a década de 1980.

Teoria e Tese - O presente trabalho trouxe como resultado um reforço ao enfoque teórico, que não é meramente uma revisão bibliográfica, e sim uma nova forma para construir recortes para avaliação do sucesso ou insucesso dos distritos industriais do Estado do Rio de Janeiro. A teoria contribuiu para a tese na delimitação do conceito de Espaços Industriais Organizados, sejam eles espontâneos ou estimulados por políticas públicas, e na construção dos fatores de competitividade que serviram como base para a análise de competitividade desses espaços. Além disso, destaca-se como contribuição dessa tese para a teoria a própria metodologia empregada, ao estruturar e aplicar uma pesquisa qualitativa e comparar a condição dos fatores de competitividade em dois momentos distintos de tempo. Dois parâmetros novos – a inovação e a governança – também foram introduzidos e analisados dados a sua relevância. Por fim, os próprios resultados encontrados contribuem efetivamente na visão de promoção do desenvolvimento local através de políticas e estratégias em Espaços Organizados. Isto é, há evidências de uma correlação entre as condições dos fatores de competitividade e o desenvolvimento das empresas ali instaladas.

Por fim, o ineditismo da pesquisa encontrado na comparação entre as condições dos fatores de competitividade dos distritos industriais entre os anos de 2015 e 2020, assim como a inclusão das dimensões político-governamental e inovação, permitem considerar que a tese realizou uma avaliação do estudo realizado em 2005. Desta forma, podemos dizer que a tese realiza uma meta avaliação dos Distritos Industriais da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin). Trabalhos futuros poderão contribuir para ampliar o escopo metodológico através da inclusão de novas dimensões a serem exploradas nas pesquisas de campo e revisão teórica. Esta tese não explorou a dimensão cultural dos *stakeholders* entrevistados, o que teria sido adequado para a avaliação das políticas públicas, ficando aqui esta sugestão para trabalhos futuros que pretendam ampliar o esforço até aqui realizado.

REFERÊNCIAS

ABRANTES, J. S. **(Des)envolvimento local em regiões periféricas do capitalismo: limites e perspectivas no caso do estado do Amapá (1966 a 2006)**. Belém: Universidade Federal do Pará, Tese de Doutorado, 2014.

ABREU, I. B. L. D.; VALE, F. D. S.; CAPANEMA, L. X. D. L.; GARCIA, R. C. B. Parques tecnológicos: panorama brasileiro e o desafio de seu financiamento. **Revista do BNDES**, nº 45, p. 99-154, jun. 2016.

AGÊNCIA GAÚCHA DE DESENVOLVIMENTO E PROMOÇÃO DO INVESTIMENTO – AGDI. Disponível em: <<http://www.sdect.rs.gov.br/programa-de-fortalecimento-das-cadeias-e-arranjos-produtivos-locais-apls>>. Acesso em: 19 dez. 2019.

AITH, F. **Políticas públicas de Estado e de governo: instrumentos de consolidação do estado democrático de direito e de promoção e proteção dos direitos humanos**. In: BUCCI, M. P. D. (Org.). Políticas Públicas – reflexões sobre o conceito jurídico. São Paulo: Saraiva, 2006.

ALBERTI, F. **The concept of industrial district: main contributions**. INSME International Network for SMEs, 2010. Disponível em: <<http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:The+concept+of+industrial+district:+main+contributions#2>>. Acesso em: 17 maio. 2014.

ALMEIDA, M. L. Análise de dados na pesquisa qualitativa: desafios ao pensamento criativo. **Arxius**, n. 31, p. 143-154, dez. 2014.

ÁLVAREZ, G. P. Amazônia brasileira e patagônia argentina: planos de desenvolvimento e soberania nacional. **Estudos Avançados**, v. 30, n. 88, p. 117-138, dez. 2016.

ANTONIALI, F.; ANTONIALI, L.; ANTONIALI, R. **Usos e abusos da escala de Likert: estudo bibliométrico nos anais do ENANPAD de 2010 a 2015**. In: Congresso de Administração, Sociedade e Inovação. **Anais...Juiz de Fora: CASI**, 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Fabio_Antonialli/publication/328027894_Usos_e_abusos_da_escala_likert_estudo_bibliometrico_nos_anais_do_EnANPAD_de_2010_a_2015/links/5bb3879ba6fdccd3cb819143/Usos-e-abusos-da-escala-likert-estudo-bibliometrico-nos-anais-do-EnANPAD-de-2010-a-2015.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2020.

ARROW, K. J. The economic implications of learning by doing. **The Review of Economic Studies**, v. 29, n. 3, p. 155-173, jun. 1962.

ASGHARIZADEH, E.; AJALLI, M.; MOMENI, M. Comparison of economic performance of three trade free zones in Iran (Kish, Gheshm, Chabahar). **European Journal of Economics and Business Studies**, v. 1, n. 3, p. 248-257, set./dez., 2015.

ASHEIM, B. T.; BOSCHMA, R.; COOKE, P. Constructing regional advantage: Platform policies based on related variety and differentiated knowledge bases. **Regional Studies**, v. 45, n. 7, p. 893-904. 2011.

ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DO DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPO GRANDE – ADEDI. 2020. Disponível em: < <http://www.adedi.org.br/index.php>>. Acesso em: 16 jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DO DISTRITO INDUSTRIAL DE QUEIMADOS – ASDINQ. 2020. Disponível em: <<http://asding.org.br/index.html>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DO DISTRITO INDUSTRIAL DE SANTA CRUZ E ADJACÊNCIAS – AEDIN. Disponível em: <<https://www.aedin.com.br/portal/>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL – ATLASBRASIL. 2020. Disponível em: <www.atlasbrasil.org.br>. Acesso em: 17 jul. 2020.

AUDY, J.; PIQUÉ, J. **Dos Parques Científicos e Tecnológicos aos Ecossistemas de Inovação**. Brasília. DF: ANPROTEC, Série Tendências, 2016.

AVRICHIR, I.; CALDAS, M. P. **Discussão da Validade da Teoria de Competitividade Nacional de Porter a Partir do Caso Embraer**. ANPAD, 2001. Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/admin/pdf/enanpad2001-eso-1164.pdf>>. Acesso em: 30 dez. 2019.

BAAS, L. Cleaner production and industrial ecosystems, a Dutch experience. **Journal of Cleaner Production**, v. 6, n. 3-4, p. 189-197, set./ 1998.

BARCHET, I. Aglomerações industriais e polos econômicos regionais: uma análise comparativa entre a região sul do Brasil e a Província do Québec/CA. Toledo: Universidade Estadual do Oeste Paraná, Tese de Doutorado, 2016.

BARETTA, L. Análise ambiental para implantação de distritos industriais com o uso do geoprocessamento no município de São Leopoldo – RS. São Leopoldo: Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS, Tese de Mestrado, 2007.

BARETTA, L.; VERONEZ, M. R.; REINHARD, A. O. Qualitative environmental analysis for industrial districts implantation using geoprocessing techniques. **International journal of environmental research and public health**, v. 5, n. 5, p. 457–63, dez. 2008.

BECATTINI, G. **Alfred Marshall e la Vecchia Scuola Economica di Cambridge**. In: BECATTINI, G. (ed.) *Il Pensiero Economico: temi, problemi e scuole*, Turin, UTET. 1990.

BELUSSI, F.; CALDARI, K. At the origin of the industrial district: Alfred Marshall and the Cambridge school. **Cambridge Journal of Economics**, v. 33, n. 2, p. 335-355, 2009.

BECKMANN, E.; DALLEMOLE, D. FARIA, A. M. M. Gestão e competitividade da agroindústria de arroz em Mato Grosso. **Revista Amazônia: Ciência & Desenvolvimento**, v. 7, n. 14, jan./jun. 2012.

BENCKE, F. F. **A experiência gaúcha de parques científicos e tecnológicos à luz da tríplice hélice**. Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, Tese de Doutorado, 2016.

BENTO, A. Como fazer uma revisão da literatura: considerações teóricas e práticas. **Revista JA** (Associação Acadêmica da Universidade da Madeira), v. 7, n. 65, p. 42-44, 2012.

BERMUDES, W. L.; SANTANA, B. T.; BRAGA, J. H. O.; SOUZA, P. H. Tipos de escalas utilizadas em pesquisas e suas aplicações. **Vértices**, v. 18, n. 2, p. 7-20, mai./ago. 2016.

BERTÉ, R.; SANTOS, V. L. P.; CHRISTO, D.; GARCIA, I. F.; RODRIGUES, I. C.G. Avaliação comparativa dos alunos egressos em cursos de pós-graduação lato sensu e suas expectativas. **Revista Intersaberes**, v. 11, n. 24, p. 566-575, set./dez. 2016.

BESSA, E. S.; TEIXEIRA, M. G. C. **Arranjos institucionais e participação social em experiências públicas locais**. In: XV Encontro Nacional da ANPUR. **Anais...Recife: ENANPUR, v.1, 2013.**

BIARDI, A. MENDES, J.; RAMOS, E. M.; PINTO, V. L.; SANTOS, R. A. **Cooperação e propensão ao empreendedorismo: vicissitudes no APL de piscicultura, região do Baixo São Francisco no Estado da Bahia**. In: XLVI Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural. **Anais...Rio Branco: SOBER, 2008.**

BIONDI, V.; IRALDO, F. Achieving sustainability through environmental innovation: the role of SMEs. **International Journal of Technology Management**, v. 24, n. 5-6, p. 612-626, 2002.

BITTENCOURT, B. A.; GALUCK, M. B.; DANIEL, V. M.; ZEN, A. C. **Capacidade de inovação de cluster: uma pesquisa sistemática**. In: XVI Congresso Latino-Iberoamericano de Gestão de Tecnologia. **Anais...Porto Alegre: ALTEC, 2015.**

BITTENCOURT, B. A. **Capacidade de inovação de clusters: um estudo no agronegócio**. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Tese de Mestrado, 2016.

BORIN, E. C. P.; ARRUDA, D. R.; MATOS, M. G. P. Arcabouço institucional e de serviços de apoio em arranjos e sistemas locais de produção e inovação. **Revista Espacios**, v. 36, n. 17, p. 1-15, 2-15.

BOSCHI, R. R.; GAITÁN, F. **A recuperação do papel do estado no capitalismo globalizado**. In: GOMIDE, A. A.; BOSCHI, R. R. Capacidades estatais em países emergentes: o Brasil em perspectiva comparada. Rio de Janeiro: Ipea, 2016.

BRASIL. Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967. Altera as disposições da **Lei número 3.173 de 6 de junho de 1957 e regula a Zona Franca de Manaus**. Brasília, DF, 28 fev. 1967. Disponível em: <http://www.suframa.gov.br/download/legislacao/linha_direta/legi_d_288.pdf>. Acesso em: 6 jan. 2020.

BRASIL. Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007. Dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e dá outras providências. Brasília, DF, 20 de jul. 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11508.htm#art28>. Acesso em: 6 jan. 2020.

BRITTO, J. Características estruturais dos clusters industriais na economia brasileira. **Nota técnica**, Rio de Janeiro, IE/UFRJ, n. 29, jun. 2000.

BRITTO, J. Arranjos produtivos locais: perfil das concentrações de atividades econômicas no Estado do Rio de Janeiro. **Série Estudos**. Rio de Janeiro: Sebrae/RJ, 2004.

BRUNO, L. F. C. Longitudinal assessment of the impact of leadership on organizational performance. **PM World Journal**, v. 3, n. 1, p. 1-14, jan. 2014.

BUCCI, M. P. D. Políticas públicas e direito administrativo. **Revista de Informação Legislativa**, ano 34, n. 133, p. 89-98, jan./mar. 1997.

CABETE, N. P. F. C.; DACOL, S. **Identificação das Características dos Arranjos Produtivos Locais**. In: XXVIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. **Anais...** Rio de Janeiro: ABEPRO, 2008 Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2008_tn_sto_075_534_11508.pdf>. Acesso em: 19 dez. 2019.

CAMAGNI, R. Afterthoughts on urban economic theory and its focus. **Journal of Regional Research Investigaciones Regionales**, n. 36, p. 87-105, 2016.

CÂMARA MUNICIPAL DE QUEIMADOS – QUEIMADOS. 2020. Disponível em: <<https://www.queimados.rj.leg.br/>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

CAMISÓN, C. Shared, competitive, and comparative advantages: a competence-based view of industrial-district competitiveness. **Environment and planning A**, v. 36, n. 12, p. 2227-2256, 2004.

CAMPOS, R. R.; STALLIVIERI, F.; BITTENCOURT, P.; MATOS, M.; RODRIGUES, M. Análise do mapeamento e das políticas para arranjos produtivos no estado do Rio de Janeiro. **Relatório de Pesquisa**, Rio de Janeiro, BNDES, n. 01, 2010.

CANELLO, J. Migrant entrepreneurs and local networks in industrial districts. **Research Policy**, v. 45, n. 10, p. 1953-1964, dez. 2016.

CARNEIRO, C. J. M.; COSTA, R. S.; JARDIM, L. S.; VIANA, A. L.; SANTOS, R. M. S. Proposta de uso do lean office na redução do tempo de atendimento na análise de projetos das indústrias do polo industrial de Manaus. **Revista Espacios**, v. 38, n.

19, p. 1-9, 2017.

CARDOSO, D. S. Reabilitação urbana e expansão comercial na era da cidade polinucleada: o re-ordenamento territorial no “bairro-região” de Campo Grande (RJ). **Revista Geo-Paisagem (on-line)**, ano. 8, v. 16, jul./dez. 2009.

CARDOSO, D.; SANTOS, L. D.; POLACINSKI, E. A estratégia como foco em um plano de desenvolvimento de um arranjo produtivo local da região das missões. **Revista de Administração da Universidade Federal de Santa Maria**, v. 9, ed. especial, p. 122-136, ago. 2016.

CARDOSO, U. C. **APL: Arranjo Produtivo Local**. Série Empreendimentos Coletivos. Brasília: Sebrae, 2014.

CARMO, E. A.; SOARES, J. B.; LOPES, M. A. **Estudo dos fatores de localização de abatedouros e centros de distribuição de agroindústrias de frango de corte**. In: XLVI Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural. **Anais...**Rio Branco: SOBER, 2008.

CARVALHO, D. T. **Entrada de multinacionais num cluster e efeitos na estratégia das empresas instaladas**. Braga: Universidade do Minho, Tese de Mestrado, 2016.

CARVALHO, T. S.; DOMINGUES, E. P. Projeção de um cenário econômico e de desmatamento para a Amazônia Legal brasileira entre 2006 e 2030. **Nova Economia**, v. 26, n. 2, p. 585-621, dez. 2016.

CASSIOLATO, J. E.; LASTRES, H. M. M. **Globalização e inovação localizada: experiências de sistemas locais no Mercosul**. Brasília: IBICT/MCT, 1999.

CASSIOLATO, J. E.; LASTRES, H. M.; STALLIVIERI, F. (Org.). **Arranjos produtivos locais: uma alternativa para o desenvolvimento – experiências de política**. E-Papers, Rio de Janeiro, v. 2, 2008.

CASSIOLATO, J. E.; SZAPIRO, M. **Arranjos e sistemas produtivos e inovativos locais no Brasil**. 2002.

CATAPAN, A. **Uma proposta de taxonomia para plataformas logísticas**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, Tese de Mestrado, 2016.

CAVALLARI, P. F. G. A estrutura funcional do distrito industrial de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, sob a ótica das redes de cooperação interempresarial. **Almanaque Multidisciplinar de Pesquisa**, v. 1, n. 2, p. 91-107, 2015.

CENTARO, A.; LAIMER, C. G. Relações de cooperação e a competitividade no setor supermercadista. **Revista Brasileira de Gestão de Negócios**, v. 19, n. 63, p. 65-81, jan./mar. 2017.

CHEN, P.; WANG, Q.; ZHANG, H.; LI, Z.; FANG, R. Evaluation of the economic development potential of harbor industrial district in Zhejiang Province. **Advances in Social Science, Education and Humanities Research**, v. 156, p.277-285, 2017.

CHISNALL, P. M. **Marketing research; analysis and measurement**. Nova Iorque: McGraw-Hill, 1973.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – CODIN. 2020. Disponível: < <https://www.codin.rj.gov.br/>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

COHEN, W.; NELSON, R.; WALSH, J. (2002). Links and impacts: the influence of public R&D on industrial research. **Management Science**, v. 48, n. 1, p. 1-23, 2002.

COOKE, P. N.; DE LAURENTIS, C.; TÖDTLING, F.; TRIPPL, M. **Regional knowledge economies: markets, clusters and innovation**. New Horizons in Regional Science, Cheltenham: Edward Elgar. 2007.

CORREA, M. P.; SILVA, J. A. F. Centro didático-pedagógico para o gerenciamento integrado de resíduos sólidos: estudo de caso para avaliação de viabilidade no Instituto Federal Fluminense – Campus Macaé, RJ-Brasil. **HOLOS**, v. 6, ano 31, p. 415-431, 2015.

COSTA, E. J. M. **Arranjos Produtivos Locais, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional**. Brasília: Mais Gráfica Editora, 2010.

COSTA, H. A.; COSTA, A. C.; MIRANDA JÚNIOR, N. S. Arranjos produtivos locais (APL) no turismo: estudo sobre a competitividade e o desenvolvimento local na Costa dos Corais – AL. **Revista Acadêmica: Observatório de Inovação do Turismo**, v. 7, n. 1, p. 1-5, 2012.

COSTA, L. I. S.; NONATO, R. C. **A zona especial de negócios em Quissamã/RJ: desenvolvimento para o período pós-royalties**. In: XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. **Anais...** Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2010 Disponível em: <<https://www.agb.org.br/>>. Acesso em: 2 jan. 2020.

CÔTÉ, R. P.; SMOLENAARS, T. Supporting pillars for industrial ecosystems. *Journal of Cleaner Production*, v. 15, n. 1-2, p. 67-74, 1997.

CRISTONI, I. Campinas conquista mais empresas. **Valor Econômico**, Rio de Janeiro, 26 mar. 2012.

CRUZ, C. Distrito Industrial de Queimados sofre com infraestrutura precária e aumento da violência. **Extra**, Rio de Janeiro, 09 ago. 2016.

DAMAS, E. T. **Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro: gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca**. Niterói: Universidade Federal Fluminense, Dissertação de Mestrado, 2008.

DE CONTO, S. M.; FEIL, A. A. A necessidade das relações interorganizacionais frente à atual estrutura de mercado. **Navus-Revista de Gestão e Tecnologia**, v. 7, n. 3, p. 34-45. 2017.

DIAS, R. Instituições e desenvolvimento territorial: um estudo a partir do caso do arranjo produtivo de petróleo e gás natural localizado em Macaé-Brasil. **EURE**, v. 39,

n. 116, p. 141-171, jan. 2013.

DÍEZ-VIAL, I.; MONTORO-SÁNCHEZ, A. How knowledge links with universities may foster innovation: The case of a science park. **Technovation**, v. 50, p. 41-52, 2016.

DÖRING, H.; SANTOS, R. S. P.; POCHER, E. New developmentalism in Brazil? The need for sectoral analysis. **Review of International Political Economy**, v. 24, n. 2, p. 332-362, jan. 2017.

DORZHIEVA, E. V.; DUGINA, E. L. The formation of agro-food clusters as a competitiveness growth factor. **International Journal of Economics and Financial Issues**, v. 5, n. especial, p. 238-247, 2015.

ESTEBAN, M. P. S. **Pesquisa qualitativa em educação: fundamentos e tradições**. Porto Alegre: AMGH, 2010.

EURADA. **Clusters, industrial districts, local productive systems**. Bruxelas: Eurada. 1999.

FARIA, C. A. P. A política da avaliação de políticas públicas. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 20, n. 59, p. 97-109, out. 2005.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - FIRJAN. 2015. Disponível em: <<http://firjan.org.br/>>. Acesso em: 19 dez. 2019.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FIRJAN. **Decisão Rio 2014-2016**. Disponível em: <<https://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/decisao-rio.htm>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

FERENHOF, H. A.; FERNANDES, R. F. Desmistificando a revisão de literatura como base para redação científica: método SSF. **Revista ACB**, v. 21, n. 3, p. 550-563, ago./nov., 2016.

FERRARI, C. **Curso de planejamento municipal integrado: Urbanismo**. 3. ed. São Paulo: Pioneira, 1982.

FERREIRA, S. M. P.; BOTELHO, L. O emprego industrial na Região Norte: o caso do polo industrial de Manaus. **Estudos Avançados**, v. 28, n. 81, p. 141-154, ago. 2014.

FINATTI, R. Business Condominiums and urban insecurity in Brazil. In: MOORE-CHERRY, N.; PIÑEIRA-MANTIÑAN, M. J. **Addressing complex urban challenges: social, economic and cultural transformations in the city**. Santiago de Compostela: IDEGA-USC, 2015a.

FINATTI, R. Condomínios empresariais: iniciativas de origem imobiliária e sua expansão no território paulista. In: SPOSITO, E S. **O nono mapa da indústria no início do século XXI diferentes paradigmas para a leitura das dinâmicas territoriais do estado de São Paulo**. São Paulo: Editora UNESP, 2015b.

FINATTI, R. **Aglomeramentos industriais no Brasil: uso do território e transformações recentes**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado, 2017.

FLEURY, P. Análise dos Condomínios Logísticos no Brasil – ILOS – Especialistas em Logística e Supply Chain, 2014. Disponível em: <<http://www.ilos.com.br/web/analise-dos-condominios-logisticos-no-brasil/>>. Acesso em: 23 dez. 2019.

FREITAS, C. C.; LA ROVERE, R. L. **Conhecimento e desenvolvimento de empresas do setor de turismo em Goiás**. In: I Seminário sobre Políticas Públicas e Aspectos das Mudanças Institucionais no Brasil e em Goiás. **Anais...** Rio de Janeiro: PPED/UFRJ/UEG, 2012. Disponível em: <<https://www.anais.ueg.br/index.php/ppub/article/view/693>>. Acesso em: 4 fev. 2020

FULGÊNCIO, V. A. A dinâmica da rede urbana nordestina: uma análise a partir da hierarquia urbana. **Revista Humanae**, v. 9, n. 2, p. 1-20, 2015.

G1 PARAÍBA. Crise faz empresas adiarem instalação de fábricas de cimento na Paraíba. 2016. Disponível em: <[http://glo.bo/1q6xyOp](http://globo.bo/1q6xyOp)>. Acesso em: 22 jan. 2020.

G1 REGIÃO SERRANA. Distrito Industrial em Petrópolis, RJ, terá estudo viabilizado pelo estado. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/regiao-serrana/noticia/2013/05/distrito-industrial-em-petropolis-rj-tera-estudo-viabilizado-pelo-estado.html>>. Acesso em: 02 jul. 2020.

GARBELINE, C. B. **Estudo dos vetores de expansão e análise de viabilidade do distrito industrial de Cuiabá – MT**. Cuiabá: Universidade Federal de Mato Grosso, Tese de Mestrado, 2014.

PARAÍBA. Crise faz empresas adiarem instalação de fábricas de cimento na Paraíba. 2016. Disponível em: <<http://glo.bo/1q6xyOp>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

GALINARI, R. et al. O efeito das economias de aglomeração sobre os salários industriais: uma aplicação ao caso brasileiro. **Rev. econ. contemp.**, v. 11, n. 3, p. 391-420, 2007.

GARCIA, R.; ROMERO, S. M. S.; ARAUJO, V. C. **Padrão de localização da indústria brasileira de transformado plástico: uma análise da especialização e diversificação**. In: XXX Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Anais... São Carlos: ENEGEP, 2010. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2010_tn_sto_119_777_15558.pdf>. Acesso em: 18 set. 2019.

GARCIA, R.; ROMERO, S. M. S.; ARAUJO, V. C. **Padrões de localização industrial e distribuição regional da atividade produtiva: uma análise empírica aplicada ao estado de São Paulo**. In: XXXVII Encontro Nacional de Economia. **Anais...**Foz

do Iguçu: ANPEC, 2009. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2009/inscricao.on/arquivos/000-487d5bdbabf08074d25c51f4b9570519.pdf>>. Acesso em: 19 set. 2019.

GARCIA, R. C. Geografia da Inovação. In: RAPINI, M.; SILVA, L. A.; ALBUQUERQUE, E. M. (Org.). **Economia da Ciência, Tecnologia e Inovação**. 1 ed. Curitiba: Prismas, 2017, v. 1, p. 241-286.

GASPAR, M. A.; SILVA, R. S.; ZUCHINI, V. D.; RENZO, G. SOUZA, J. V. M. Vantagens competitivas de um cluster comercial varejista: estudo de caso da rua Jurubatuba. **SINERGIA**, v. 19, n. 1, p. 9-20, 2015.

GERTLER, M. Being there: Proximity, organization, and culture in the development and adoption of advanced manufacturing technologies. **Economic Geography**, v. 71, p. 1-26. 1995.

GERTLER, M. Tacit knowledge and the economic geography of context, or the undefinable tacitness of being (there). **Journal of Economic Geography**, v. 3, n. 1, p. 75–99. 2003.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

GILLY, J.; TORRE, A. Proximity relations. Elements for an analytical framework. In: GREEN, M. B.; MCNAUGHTON, R. B. (Eds.). **Industrial Networks and Proximity**, Ashgate Publishing, Aldershot, 2000, p. 1-16.

GIANNOCCARO, I. Adaptive supply chains in industrial districts: a complexity Science approach focused on learning. **International Journal of Production Economics**, v. 170, p. 576-589, dez. 2015.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de Administração de Empresas**, v. 35, n. 2, p. 57–63, mar./abr. 1995.

GOMIDE, A. A.; PIRES, R. R. C. Capacidades estatais para o desenvolvimento no século XXI. **Boletim de Análise Político-Institucional**, Brasília, n. 2, p. 25-30, ago. 2012.

GONDIN, P. R. **Políticas públicas para arranjos produtivos locais: os casos dos APLs de móveis de Uberlândia e de biotecnologia de Uberaba**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, Tese de Mestrado, 2011.

GOOGLE MAPS. 2020. Disponível em: <www.google.com.br/maps>. Acesso em: 17 jul. 2020.

GUIMARÃES, V. T. **O licenciamento ambiental prévio e a localização de grandes empreendimentos: o caso da TKCSA em Santa Cruz, Rio de Janeiro, RJ**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Tese de Mestrado, 2011.

GURGEL, A. C. **Desenvolvimento industrial em espaços organizados**: uma análise dos fatores de competitividade nos distritos industriais do estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, Tese de Mestrado, 2015.

HASEGAWA, L. H.; VENANZI, D.; SILVA, O. R. Modular consortium (MC) and industrial condominium (IC) in Brazil's automotive industry. **Brazilian Journal of Operations & Production Management**, v. 12, n. 2, p. 360-367, 2015.

HENRIQUE, J. C. **Gestão pública na esfera municipal: análise do controle interno nas atividades administrativas na cidade de Três Rios**. Três Rios: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Tese de Graduação, 2015.

HERVÁS-OLIVER, J. L.; ALBORS-GARRIGOS, J.; ESTELLES-MIGUEL, S.; BORONAT-MOLL, C. Radical innovation in Marshallian industrial districts. **Journal Regional Studies**, v. 52, n. 10, p. 1388-1397, nov. 2017.

HOENICKE, N. F. **O Distrito Industrial de Joinville/SC (1975-2007): análise crítica e propositiva**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado, 2007.

HUBER, F. On the role and interrelationship of spatial, social and cognitive proximity: personal knowledge relationships of R&D workers in the Cambridge information technology cluster. **Regional Studies**, v. 46, n. 9, p. 1169-1182. 2012.

HUGGINS, R. The success and failure of policy-implanted inter-firm network initiatives: motivations, process and structure. **Journal Entrepreneurship & Regional Development**, v. 12, n. 2, p. 111-135, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. 2020 Disponível em: <<https://serieestatisticas.ibge.gov.br>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em: <<https://serieestatisticas.ibge.gov.br>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico**. 2010. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?=&t=resultados>>. Acesso em: 15 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. 2017. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?edicao=26360&t=resultados>>. Acesso em: 17 jul. 2020.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS – IPP. **Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) Municipal, por ordem de IDH, segundo os Bairros ou grupo de Bairros, no Município do Rio de Janeiro em 1991/2000**. 2000. Disponível em: <<http://www.data.rio/datasets/%C3%ADndice-de-desenvolvimento-humano-idh>>

municipal-por-ordem-de-idh-segundo-os-bairros-ou-grupo-de-bairros-no-munic%C3%ADpio-do-rio-de-janeiro-em-1991-2000->. Acesso: 15 jul. 2020.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS – IPP. **Projeção Populacional 2013-2020 para a cidade do Rio de Janeiro: uma aplicação do método AiBi**. 2013. Disponível em: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/3255_Proje%C3%A7%C3%A3oPopulacional2013-2020_CidadedoRiodeJaneiro_m%C3%A9todoAiBi.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2020.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS – IPP. **Bairros Cariocas**. 2018. Disponível em: <<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=7fe1b0d463e34b3b9ca2fafd50c3df76>>. Acesso em: 15 jul. 2020.

JANNUZZI, P. Eficiência econômica, eficácia procedural ou efetividade social: três valores em disputa na Avaliação de Programas e Políticas Sociais. **Revista Desenvolvimento em Debate**, v. 4, n. 1, p. 117-142, 2016.

JESUS, T. O. **Uma técnica baseada em eventos para rastreabilidade entre requisitos modelados com SysML**. São Cristóvão: Universidade Federal do Sergipe, Tese de Mestrado, 2017.

KARAEV, A.; LENNY KOH, S. C.; SZAMOSI, L. T. The cluster approach and SME competitiveness: a review. **Journal of Manufacturing Technology Management**, v. 18, n7, p. 818-835, 2007.

KLEVORICK, A.; LEVIN, R.; NELSON, R.; WINTER, S. On the sources and significance of inter-industry differences in technological opportunities. **Research Policy**, v. 24, p. 185-205, 1995.

KNOBEN, J.; OERLEMANS, L. A. Proximity and inter-organizational collaboration: A literature review. **International Journal of Management Reviews**, v. 8, n. 2, p. 71-89. 2006.

LAHORGUE, M. A. O. C.; GUIMARÃES, S. M. K. A promoção dos APLs, parques tecnológicos e incubadoras de empresas: construção de uma nova geração de política pública no Brasil. In: **Inovação, território, e arranjos cooperativos: experiências de geração de inovação no Brasil e na França**. Marseille: OpenEdition Press, p. 169-188, 2015.

LA ROVERE, R. L.; LIMA, A. P. Redes de inovação e dinâmica de coordenação. **Workshop**, Rio de Janeiro, 15 de junho, 2018. Disponível em: <[http://www.gesel.ie.ufrj.br/gesel/app/webroot/files/publications/37_Ppt0000009%20\[Somente%20leitura\].pdf](http://www.gesel.ie.ufrj.br/gesel/app/webroot/files/publications/37_Ppt0000009%20[Somente%20leitura].pdf)>. Acesso em: 4 fev. 2020.

LASTRES, H. M. M.; CASSIOLATO, J. E. Glossário de Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais. In: **Arranjos Produtivos Locais: Uma nova estratégia de ação para o SEBRAE**. Rio de Janeiro: SEBRAE, 2003.

LEITE, R. A.; SANTOS, M. T. L. F. Incongruências na criação de unidades de

conservação: um Estudo de Caso da “Flona de Açú”. **Revista do Direito Público**, v. 10, n. 3, p. 141-154, set./dez. 2015.

LIMA, A. C. C.; SIMÕES, R. F. Teoria clássicas do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica: o caso do Brasil. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, Ano XII, n. 21, p. 5-19, jul. 2010.

LIMA, A. P.; LA ROVERE, R. L.; SANTOS, G. Proposta de indicadores sistêmicos de inovação para avaliação do programa de pesquisa e desenvolvimento regulado pela Aneel. **Parcerias Estratégicas**, v. 23, n. 47, p. 103-118, jul./dez. 2018.

LIMA, M. O uso da entrevista na pesquisa empírica. In: ABDAL, A.; OLIVEIRA, M. C. V.; GHEZZI, D. R. **Método de pesquisa em ciências sociais: bloco qualitativo**. São Paulo: CEBRAP, 2016. p. 24-41.

LINKE, C.; SERRA, B.; GARREFA, F.; ARAÚJO, D. C.; VILLA, S. B.; NADALIN, V. G.; KRAUSE, C. Inserção urbana de habitação de interesse social: um olhar sobre mobilidade cotidiana e uso do solo. **2176 Texto Para Discussão**. Rio de Janeiro: IPEA, 2016.

LINS, H. N.; AMORIM, R. Zonas de processamento de exportação: problemática geral e a experiência de Imbituba (SC). **Perspectiva Econômica**, v. 12, n. 2, p. 72-89, jul./dez. 2016.

LOMBARDI, S.; SFORZI, F. Chinese manufacturing entrepreneurship capital: evidence from Italian industrial districts. **European Planning Studies**, v. 24, n. 6, p. 1118-1132, jun. 2016.

LOUREIRO, R. Para a OMS, coronavírus é “a pior emergência global de saúde”. **Exame**, 27 jul. 2020. Disponível em: <<https://exame.com/ciencia/para-a-oms-coronavirus-e-a-pior-emergencia-global-de-saude/>>. Acesso em: 26 ago. 2020.

LUNDEVALL, B.; JOHNSON, B. The learning economy. **Journal of Industry Studies**, v. 1, n. 2, p. 23-42, dez. 1994.

MAITAN FILHO, P. L.; SIMÕES, J. M. Estruturas organizacionais e indústria automobilística: os desafios e contradições de um setor em transformação. **Revista Uniabeu**, v. 8, n. 18, p. 114-128, jan./abr. 2015.

MAITAN FILHO, P. L.; SIMÕES, J. M. Reconfiguração estrutural em montadora francesa: implicações para o trabalho industrial. **Sociedade, Contabilidade e Gestão**, v. 12, n. 1, p. 93-110, jan./abr. 2017.

MALMBERG, A. Industrial geography: location and learning. **Progress in Human Geography**, v. 21, n. 4, p. 573-582, 1997.

MALHOTRA, N. K. **Pesquisa de marketing: uma orientação aplicada**. Tradução Laura Bocco. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

MANNARINO, R. P. **Distritos industriais: entre e o mito e a realidade: o caso do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro,

Tese de Mestrado, 1983.

MARSHALL, A. **Principles of Economics**. 1th Edition. 1890.

MARSHALL, A. **Princípios de economia: tratado introdutório/Alfred Marshall**; tradução revista de Rômulo Almeida e Ottolmy Strauch. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MARIANTE, E. **Uma proposta de critérios de implantação de condomínio logístico para a cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Tese de Mestrado, 2017.

MARODIN, G. A.; SAURIN, T. A.; TORTORELLA, G. L.; DENICOL, J. How context factors influence lean production practices in manufacturing cells. **The International Journal of Advanced Manufacturing Technology**, v. 77, n, 5-8, p. 1389-1399, 2015.

MATOS, P. M.; BRITTO, J. N. P. Construção de competências, Sustentabilidade e Competitividade no Sistema produtivo e inovativo do carnaval carioca. **Cadernos de Desenvolvimento Fluminense**, n. 4, p. 141-183, mai. 2014.

MATOS, P. M.; BORIN, E. C. P. Um panorama da política para os arranjos e sistemas produtivos inovativos locais no período de 2001 a 2010. **Polêmica**, v. 13, n. 4, p. 1699-1706, out./dez. 2014.

MARTELLO, A. Mercado financeiro melhora projeção para o PIB em 2020 e passa a prever tombo de 5,46%. **G1 Economia**, 24 ago. 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/08/24/mercado-financeiro-melhora-projecao-para-o-pib-em-2020-e-passa-a-prever-tombo-de-546percent.ghtml>>. Acesso em: 26 ago. 2020.

MARTINS, G. R. **Atores hegemônicos (velho e novos) e a organização do território fluminense: o Porto de Itaguaí e o Porto do Açu**. In: I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território. **Anais...** Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014. Disponível em: <<https://www.editora letra1.com.br/anais-congeo/arquivos/978-85-63800-17-6-p1172-1183.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

MATTE JÚNIOR, A. A.; ALVES, D. A teoria dos polos de crescimento de Perroux: uma revisão sistemática. **Revista de Administração e Negócios da Amazônia**, v. 9, n. 3, p. 103-115, mai./ago. 2017.

MCDONALD F.; VERTOVA, G. Geographical concentration and competitiveness in the European Union. **European Business Review**, v. 13, n. 3, p. 157-165, 2001.

MELLO, P. A. S. **A arquitetura jurídico-institucional de um ambiente de inovação brasileiro: o Parque Tecnológico de São José dos Campos**. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, Tese de Doutorado, 2015.

MENDES, A. A. Condomínios industriais e empresariais no Brasil. A indústria automobilística e os novos espaços produtivos em Campinas (SP). **Finisterra**, n. 97,

p. 119-134, 2014.

MENDES, A. A. Quando o espaço determina as indústrias e as empresas: condomínios industriais e empresariais em Campinas-SP. **Geosul**, v. 30, n. 60, p. 191-206, jul./dez. 2015.

MENEZES, J. O. R. **Produção regional de aço: responsabilidade corporativa e contribuições do capital social para o desenvolvimento regional**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Tese de Doutorado, 2008.

MENEZES, J. V. P.; PINTO, G. A. A terceirização no polo automotivo do aglomerado metropolitano de Curitiba. **Revista da ABET**, v. 15, n. 2, jul./dez. 2016.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Disponível em: <<http://trabalho.gov.br/>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

MONFARED, J. H.; JANNATIFAR, H.; MORADI, J. S. Utilizing an ANP framework for prioritizing effective criteria on industrial clusters' formation. **Management Science Letters**, v. 2, n. 2, p. 571-578, 2012.

MORA, M. J. C. **Sistema de certificação da qualidade de condomínios logísticos no Brasil**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Tese de Mestrado, 2016.

MORA, M. J. C.; LIMA JUNIOR, J. R.; ALENCAR, C. T. **Sistema de classificação de condomínios logísticos no Brasil**. In: 16ª Conferência Internacional da LARES. **Anais...** São Paulo: Latin American Real Estate Society, 2016. Disponível em: <https://lares.architexturez.net/system/files/MORA_SISTEMA_ARTIGO.pdf>. Acesso em: 23 dez. 2019.

MOROSINI, P. Industrial clusters, knowledge integration and performance. **World Development**, v. 32, n. 2, p. 305-326, 2004.

MOTOR DREAM. **Foton desiste do Rio de Janeiro e fábrica será no Rio Grande do Sul**. 2013. Disponível em: <<http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2013/08/14/foton-desiste-do-rio-de-janeiro-e-fabrica-sera-no-rio-grande-do-sul>>. Acesso em: 22 out. 2018.

MUSSO, F. Is industrial districts logistics suitable for industrial parks? **Acta Universitatis Danubius: Oeconomia**, v. 9, n. 4, p. 221-233, 2013.

NELSON, R. The Simple Economics of Basic Scientific Research. **The Journal of Political Economy**, v. 67, n. 3, p. 297-306, 1959.

NETO, J. A. **Redes de cooperação produtiva e clusters regionais: oportunidades para as pequenas e médias empresas**. São Paulo: Atlas, 2000.

NETO, J. R. N. **O Diamante de Porter em estudo exploratório multicaso no setor pesqueiro exportador de Santos**. São Paulo: Universidade Católica de Santos, Dissertação de Mestrado, 2006.

NOVAES, P. O correio ambulante no estado do Rio de Janeiro. In: ARRIBADA, B.

B.; MENDES, C. G.; PECCININI, D.; SALCEDO, D. A.; ALMEIDA, J. ROCHA, L. F. A.; MACHADO, L. G. G.; GUAPINDAIA, M.; NOVAES, P.; SALVINO, R. V.; CABRAL, S. G. E. **Postais: Revista do Museu Nacional dos Correios**. Brasília: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 2015. p. 11-33. O DIA. **Decisão da justiça mantém obras do porto de Maricá suspensas**. 2018. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/03/5526927-decisao-da-justica-mantem-obras-do-porto-de-marica-suspensas.html>>. Acesso em: 22 out. 2018.

OBERLAENDER, R. G. **Análise de desenvolvimento de sistemas de symbiose industrial: proposta de implementação a partir do complex petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ)**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Tese de Mestrado, 2016.

OKAMOTO, Y. The viability of industrial districts by flexible specialization: a comparison of Italy and Japan. **Journal of International Economic Studies**, v. 7, p. 89-105, 1993.

OLIVEIRA, D. N.; MILWARD-DE-AZEVEDO, J. A. Dinâmica do crescimento urbano-industrial do município de Três Rio/RJ: notas sobre os impactos ambientais e vulnerabilidade social. **Espacios**, v. 36, n. 20, p. 16, 2015.

OLIVEIRA, I. S.; PEREIRA, A. M. Identificando o modelo de gestão de uma empresa sob a perspectiva dos seus colaboradores. **Revista Eletrônica de Administração**, v. 17, n. 1, p. 116-131, jan./jun. 2018.

OLIVEIRA, L. E. G. Algumas considerações sobre a implantação de distritos industriais. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 38, n. 4, p. 22-69, out./dez. 1976.

OLIVEIRA, M. L.; RAMOS, V. D. A. Cluster – Arranjo Produtivo Local – Como instrumento para o desenvolvimento sustentável. **Quaestio Iuris**, v. 11, n. 4, p. 3352-3370, 2018.

OLIVEIRA, P. G.; CASTRO, C. C.; JOAQUIM, N. F. Aglomerados e estágios de desenvolvimento: uma comparação entre dois arranjos tradicionais. **Revista de Gestão e Desenvolvimento**, v. 8 n. 1, p. 23-34, 2011.

OLIVEIRA, T. M. V. Escalas de mensuração de atitudes: Thurstone, Osgood, Stapel, Likert, Guttman, Alpert. **Revista Administração On-line – FECAP**, v. 2, n. 2, p. 1-21, abr./mai./jun. 2001. Disponível em: <https://pesquisa-eaesp.fgv.br/sites/gvpesquisa.fgv.br/files/arquivos/veludo_-_escalas_de_mensuracao_de_atitudes_thurstone_osgood_stapel_likert_guttman_alpert.pdf>. Acesso em: 26 ago. 2020.

ORTEGA-COLOMER, F. J.; MOLINA-MORALES, F. X.; LUCIO, I. F. Discussing the concepts of cluster and industrial district. **Journal of Technology Management & Innovation**, v. 11, n. 2, p. 139-147, jun. 2016.

PACI, R.; USAI, S. Externalities, knowledge spillovers and the spatial distribution of innovation. **GeoJournal**, v. 49, n. 4, p. 381-390, 1999.

PAIVA, A. D.; LIMA, R. J. C. **O cluster automotivo sul fluminense (CASF): arranjo**

produtivo ou institucional? In: VII Congresso de Administração, Sociedade e Inovação. **Anais...Juiz de Fora: CASI, 2016.** Disponível em: <<https://even3.azureedge.net/anais/36275.pdf>>. Acesso em: 26 ago. 2020.

PEREIRA, C. E. C.; POLO, E. F.; SARTURI, G. Proposição de Métricas para Avaliação da Competitividade em Clusters: uma aplicação no grupamento têxtil e de confecções do Brás. **ENEO-ENCONTRO DE ESTUDOS EM ESTRATÉGIA DA ANPAD**, 6, 1-16, 2013.

PEREIRA, G. V. **O Porto do Açu e o município de São João da Barra - RJ: impactos na dinâmica socioeconômica – 2007 a 2017.** Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, Tese de Mestrado, 2018.

PEREIRA, M. J.; OLIVEIRA, E. A. A. Q.; DE OLIVEIRA, A. L. Origens dos Parques Tecnológicos e as Contribuições para o Desenvolvimento Regional Brasileiro. **Latin American Journal of Business Management**, v. 7, n. 1, 2016.

PEREIRA, V. J.; PEREIRA, J. A. Território, polo industrial e arranjo produtivo local: estudo no polo moveleiro do município de arapongas-PR. **Revista Perspectivas Contemporâneas**, v. 13, n. 2, p. 24-43, mai./ago. 2018.

PIETROBELLI, C. The socio-economic foundations of competitiveness: an econometric analysis of italian industrial districts. **Journal Industry and Innovation**, v. 5, n. 2, p. 139-155, 1998.

PIMENTEL, C. F. Localização das indústrias e sua organização. **Textos sobre planejamento de áreas industriais**, São Paulo, p. 26-65, 1966.

PINHEIRO, F. A. **Indústria, agricultura e serviços na economia catarinense: do desenvolvimento regional a formação de arranjos produtivos locais.** Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Tese de Mestrado, 2010.

PINTO, B. Desapropriação – Utilidade Pública – Interesse Social – Implantação de Distrito Industrial – Venda de Lotes Industriais. **Revista de Direito Administrativo**, v. 120, p. 348-364, 1974.

PLUHAR, C. **As relações comerciais no século XVIII e XIX entre Campos dos Goytacazes e Rio de Janeiro.** In: III Encontro de Geografia e VI Semana de Ciências Humanas. **Anais...Campos dos Goytacazes: Instituto Federal Fluminense**, 2010.

PORTER, M. E. Clusters and the new economics of competition. **Harvard Business Review**, p. 77–90, nov./dez. 1998.

PORTER, M. E. **Competição.** Tradução: Afonso Celso da Cunha Serra. 9. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

PORTER, M. E. **The Competitive Advantage of Nations.** Free Press, New York.

1989.

PORTER, M.; RIVKIN, J. **Prosperity at risk: findings of Harvard Business School's survey on US competitiveness**. 2012. Disponível em: <www.hbs.edu/competitiveness/Documents/hbscompsurvey.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2020.

PREDIGER, R. P.; ALLEBRANDT, S. L. Uso de softwares em pesquisa qualitativa. In: XXI Jornada de Pesquisa – UNIJUÍ. **Anais...**Ijuí: Salão do Conhecimento, 2016. Disponível em: <<https://publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/salaokonhecimento/article/view/7379/6145>>. Acesso em: 13 jan. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARAPEBUS - PMC. Site da Prefeitura Municipal de Carapebus. Disponível em: <https://carapebus.rj.gov.br/site/pagina/sobre_a_zen/70/2>. Acesso em: 2 jan. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO DAS OSTRAS - PMRO. Site da Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Disponível em: <<https://www.riodasostras.rj.gov.br/zen/>>. Acesso em: 2 jan. 2020.

PRUMO LOGÍSTICA GLOBAL. 2020. Disponível: <<https://www.prumologistica.com.br/porto-do-acu/>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

PYKE, F.; SENGENBERGER, W. Introduction. In: PYKE, F.; BECATTINI, G.; SENGENBERGER, W. (Eds.). **Industrial Districts and Inter-firm Co-operation in Italy**. Geneva: International Institute for Labour Studies, 1990. p. 1–9.

PYKE, F.; BECATTINI, G.; SENGENBERGER, W. (Eds.). **Industrial Districts and Inter-firm Co-operation in Italy**. Genebra: International Institute for Labour Studies, 1990. p. 1–9.

QUINTO JUNIOR, L. P.; IWAKAMI, L. N. **Projeto Porto do Açú: nova frente urbana de um porto privado**. In: XIII Encontro Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano Regional. **Anais...**Florianópolis: ANPUR, 2009. Disponível em: <<http://anpur.org.br/inicio/images/anais/ena13>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

RAMALHO, A. Fornecedores para óleo e gás veem retomada em 2019. **Valor Econômico**, Rio de Janeiro, 30 jul. 2018.

RAMIRES, J. C. L. As grandes corporações e a dinâmica socioespacial: a ação da Petrobras em Macaé. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 53, n. 4, p. 115-151, out./dez. 1991.

RAMOS, M. P.; SCHABBACH, L. M. O estado da arte da avaliação de políticas públicas: conceituação e exemplos de avaliação no Brasil. **Revista de Administração Pública**, v. 46, n. 5, p. 1272-1294, set./out. 2012.

REAY, T. Publishing Qualitative Research. **Family Business Review**, v. 27, n. 2, p. 95-102, 2014.

REDESIST. Glossário, 2003. Disponível em: <<http://www.redesist.ie.ufrj.br/>>. Acesso em: 16 jul. 2020.

RIDLEY, D. **The Literature Review: a step-by-step guide for students**. Londres: Sage, 2012.

RIO DE JANEIRO. Lei nº 466, de 21 de outubro de 1981. Dispõe sobre o zoneamento industrial na região metropolitana no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, 21 de out. 1981. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/0/546d593d3c9dcf040325657d005cec82?OpenDocument&Start=1&Count=1000&Expand=1>>. Acesso em: 15 jul. 2020.

RIO DE JANEIRO. Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. Delimita e classifica Zonas de Uso Estritamente Industrial – ZEIS, Zonas de Uso Predominantemente Industrial – ZUPIIS, e estabelece tipologia industrial para a região metropolitana do Rio de Janeiro, de acordo com a Lei Complementar nº 14, de 08/06/73, com o Art. 10, incisos I e II, Parágrafo 1º, da Lei Federal nº 6.803, de 02/07/80, e Arts. 2º e 5º da Lei Estadual nº 466, de 21/10/81, e dá outras providências. Portaria nº 176, de 01 de janeiro de 1991. **FEEMA**, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/decest.nsf/32a5cefd2d0d0f39802569000067bb00/e9bb38e81a9f245b03256914007fdd85?OpenDocument>>. Acesso em: 15 jul. 2020.

RIPPEL, R.; LIMA, J. F. Polos de crescimento econômico: notas sobre o caso do estado do Paraná. **REDES**, v. 14, n. 1, p. 136-149, jan./abr. 2009.

ROCHA, A. G. M.; RAMOS, C. T.; FEITOSA, R. A. A pesquisa qualitativa no campo do ensino enquanto estratégia de formação: onde técnicas e políticas se encontram. **Encontros Universitários da UFC**, v. 3, n. 1, p. 5459, 2018.

RODRIGUES, A. L. T. Duque de Caxias e Rodovia Washington Luís (BR-040): uma perspectiva dual sobre a temática econômica, histórica e política do município. **Revista Brasileira de Geografia Econômica**, n. 15, p. 1-17, 2019.

ROMER, P. M. Increasing returns and long-run growth. **Journal of Political Economy**, v. 94, n. 5, p. 1002-1037, 1986.

ROQUE, G. O. B. Redes de conhecimento e a formação a distância. **Senac Journal of Education and Work**, v. 36, n. 3, p. 35-41, set./dez. 2010.

RUIZ-ORTEGA, M. J.; PARRA-REQUENA, G.; GARCÍA-VILLAVARDE, P. M. Do territorial agglomerations still provide competitive advantages? A study of social capital, innovation, and knowledge. **International Regional Science Review**, v. 39, n. 3, p. 259-290, 2013.

RUSSO, M.; BÖRKEY, P.; CUBEL, E. LÉVÊQUE, F.; MAS, F. Local sustainability and competitiveness: the case of the ceramic tile industry. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions. Luxemburgo: Office for the Official Publications of the European Communities, 1996.

SABEL, C. F. Diversity, not specialization: the ties that bind the (new) industrial

district. In: CURZIO, A. Q.; FORTIS, M. (eds) **Complexity and Industrial Clusters: dynamics and models in theory and practice**. Nova Iorque: Physica-Verlag Heidelberg, 2002.

SANTOLIN, R. B. **Aglomerações industriais sob a ótica da sustentabilidade**. Porto Alegre: Universidade do Rio Grande do Sul, Tese de Mestrado, 2014.

SANTOS, A. C. F.; SILVA, B. C. O papel das políticas públicas na promoção de infraestrutura a distrito industriais para geração de empregos. **ID on-line Revista Multidisciplinar e de Psicologia**, v. 13, n. 45, p. 522-531, 2019.

SANTOS, A. H. S. **Resíduos industriais: efetividade e adequação das práticas de gerenciamento de resíduos gerados no distrito industrial Antonio Crepaldi no município de Presidente Prudente/SP**. Presidente Prudente: Universidade do Oeste Paulista, Tese de Mestrado, 2018.

SANTOS, F.; CROCCO, M.; LEMOS, M. B. **Arranjos e Sistemas Produtivos Locais em “Espaços Industriais” Periféricos: estudo comparativo de dois casos brasileiros**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2002.

SCARPETTA, J.; GONÇALVES, O. O. Incentivos fiscais e o aumento de custos da saúde pública: o caso da “epidemia” de motocicletas no Brasil. **Veredas do Direito**, v. 12, n. 24, p. 227-255, jul./dez. 2015.

SANTOS, G. A. G.; DINIZ, E. J.; BARBOSA, E. K. Aglomerações, arranjos produtivos locais e vantagens competitivas locais. **Revista do BNDES**, v. 11, n. 22, p. 151–179, dez. 2004.

SCHERER, C.; MONTAGNER, E.; ROSSATO, M. V.; ALVES, J. K. Como a contabilidade das indústrias do distrito industrial de Santa Maria/RS desempenha suas funções em relação ao meio ambiente? **Revista Metropolitana de Governança Corporativa**, v. 4, n. 1, p. 50-74, 2019.

SCHMITZ, H. **Flexible specialization: a new paradigm of small-scale industrialization?** University of Sussex / Institute of Development Studies. (IDS discussion paper, n.261). 1989.

SCHMITZ, H. On the clustering of small firms. **IDS Bulletin**, v. 23, n. 3. 1992.

SCHMIDT, V. K.; ZEN, A. C. Desenvolvimento regional e resiliência de *cluster*: uma proposta teórica. **Revista Pensamento Contemporâneo em Administração**, v. 13, n. 1, p. 31-45, jan./mar. 2019.

SCHUMPETER, J. A. **The theory of economic development**. New York: Oxford University. 1934.

SEIVEWRIGHT, S. **Pesquisa e Design**. Porto Alegre: Bookman Editora, 2015.

SERRA, F. A. R. Comentário editorial a construção da revisão de literatura. **Revista Ibero-Americana de Estratégia**, v. 14, n. 3, p. 1-5, jul./set. 2015.

SFORZI, F. The industrial district and the 'new' italian economic geography. **European Planning Studies**, v. 10, n. 4, p. 439-447, 2002.

SFORZI, F. Rethink the industrial district: 35 years later. **Investigaciones Regionales – Journal of Regional Research**, n. 32, p. 11-29, 2015.

SFORZI, F.; BOIX, R. What about industrial district(s) in regional science? **Investigaciones Regionales – Journal of Regional Research**, n. 32, p. 61-73, 2015.

SILVA, C. A.; SUIAMA, S. G. **Baía de Sepetiba: riscos à natureza e aos coletivos humanos na metrópole do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2018.

SILVA, J. E. M. **O desenvolvimento econômico do município de Campos de Goytacazes – 1998/2004**. Rio de Janeiro: Universidade Candido Mendes, Tese de Mestrado, 2011

SILVA JÚNIOR, S. D.; COSTA, F. J. Mensuração e escalas de verificação: uma análise comparativa das escalas de Likert e Phrase Completion. **PMKT – Revista Brasileira de Pesquisas de Marketing, Opinião e Mídias**, v. 15, p. 1-16, out. 2014.

SILVA, N. G. A; MAIA, A. C. L. **Desenvolvimento local e produção agrícola**. In: 46º Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural. **Anais...**Rio Branco: SOBER, 2008. Disponível em: <<http://ageconsearch.umn.edu/record/133288/files/340.pdf>>. Acesso em: 19 dez. 2019.

SILVA NETO, R.; OLIVEIRA, F. G.; QUINTO JÚNIOR, L. P. GOMES FILHO, H. Impactos socioeconômicos das atividades do petróleo e de suas rendas nos municípios do circuito espacial do petróleo do estado do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 14, n. 3, p. 293-316, mai./ago. 2018.

SILVA, R. M; VERONEZ, M. R.; THUM, A.B.; CARMO, C. F. **Analysis from viability for industrial district implantation inside the environmental protection area using GIS**. In: XX International Symposium. **Anais...**Torino: CIPA, 2005 Disponível em: <<http://cipa.icomos.org/fileadmin/template/doc/TURIN/742.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2014.

SILVA, V. R. J. O bairro de Santa Cruz, RJ: uma configuração socioespacial construída no decorrer do tempo. In: MARAFON, G.J.; RIBEIRO, M. A. (Orgs.) **Revisitando o território fluminense, VI**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2017, p. 167-188.

SIQUEIRA, J. P.; GERTH, F. M.; BOAVENTURA, J. M. G. Análise da competitividade dos clusters industriais de calçados de Franca e Birigui. **Revista Gestão Organizacional** (Online), v. 4, p. 197-216. 2011. Disponível em: <http://http://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rgo/article/view/889>. Acesso em: 01 jul. 2020.

SOBRAL, B. L. B. O necessário, o possível e o impossível: uma leitura do papel das políticas públicas diante dos limites à coordenação de grandes investimentos na periferia metropolitana fluminense. **Texto para Discussão**, Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), n. 2154, nov., 2015.

SOUZA, G. M. **Análise do padrão locacional dos distritos industriais cariocas**. Niterói: Universidade Federal Fluminense, Monografia de Conclusão de Curso, 2004.

SOBRAL, B. L. B. O necessário, o possível e o impossível: uma leitura do papel das políticas públicas diante dos limites à coordenação de grandes investimentos na periferia metropolitana fluminense. **Texto para Discussão**, Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), n. 2154, nov., 2015.

SOUZA, A. R.; BRITO, M. J.; SILVA, P. J.; ARAÚJO, U. P. Cooperação no APL de Santa Rita do Sapucaí. **Revista de Administração Mackenzie**, v. 16, n. 1, p. 157-187, jan./fev. 2015.

SOUZA, J.; TERRA, D. C. T. Indústria petrolífera, mercado de trabalho e nível de dependência da mão de obra exógena nos municípios produtores de petróleo da Bacia de Campos, RJ. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 17, n. 1, p. 123-143, abr. 2015.

SPINK, P. **Avaliação democrática: propostas e práticas**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira Interdisciplinar de AIDS, 2001. (Coleção ABIA, Fundamentos de Avaliação Nº 3).

STABER, U.; SAUTTER, B. Who are we, and do we need to change? Cluster identity and life cycle. **Regional Studies**, v. 45, n. 10, p. 1349-1361, nov. 2011.

STAKE, R. E. **Pesquisa qualitativa: estudando como as coisas funcionam**. Porto Alegre: Penso Editora, 2016.

STRAUCH, O. Introdução (ensaio biobibliográfico sobre Alfred Marshall). In: MARSHALL, A. **Princípios de economia: tratado introdutório/Alfred Marshall**; tradução revista de Rômulo Almeida e Ottolmy Strauch. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

TAKIGAWA, M. Y.; LOMBARDI, M. K.; NASCIMENTO, B. S. Planejamento estratégico de um distrito industrial não poluente e residencial no município de Presidente Prudente – SP. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 4, n. 25, p. 69-84, 2016.

TAMAKI, S. T.; MENDES, A. A. Distritos industriais e vantagens locacionais em Piracicaba (SP). **Geografia**, v. 41, n. 1, p. 47-61, jan./abr. 2016.

TERRA, D. C. T.; OLIVEIRA, E. L.; GIVISIEZ, G. H. Mercado de trabalho formal no norte do Rio de Janeiro: impacto da implantação do complexo portuário do açu. **Vértices**, v. 14, n. especial 1, p. 63-82, 2012.

TINOCO, A. Das economias de aglomeração às externalidades dinâmicas de conhecimento. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 5, n. 1, p.

47-61, mai. 2003.

TOGNETTI, G. C. **Proposta de aplicação da teoria de opções reais na avaliação da implantação de condomínios de galpões industriais e logísticos**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Tese de Mestrado, 2018.

TONDOLO, V. A. G.; TONDOLO, R. D. R. P.; PUFFAL, D. P.; BITENCOURT, C. C. Capacidades dinâmicas e capital social organizacional: um estudo exploratório em ambiente de incubadora e parque tecnológico. **Revista de Administração da UFSM**, v. 8, n. 4, p. 666-684, 2015.

TRAMA, C. P. **Proposta de transformação de um distrito industrial em parque industrial ecológico: um estudo de caso em Minas Gerais**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Tese de Mestrado, 2016.

TRAMONT, G. A. G.; DEODATO, I. A. N. S.; SANTOS, V. J. **Complexo Portuário do Açú: As alterações na configuração social do município de São João da Barra**. In: III Congresso Internacional de Política Social e Serviço Social: Desafios Contemporâneos, IV Seminário Nacional de Território e Gestão de Políticas Sociais, III Congresso de Direito à Cidade e Justiça Ambiental. **Anais...**Londrina: UEL, 2019. Disponível em: <
[https://www.congressoservicosocialuel.com.br/trabalhos2019/assets/4604-229278-35468-2019-03-25-artigo-sobre-s%C3%A3o-jo%C3%A3o-da-barra-\(recuperado\).pdf](https://www.congressoservicosocialuel.com.br/trabalhos2019/assets/4604-229278-35468-2019-03-25-artigo-sobre-s%C3%A3o-jo%C3%A3o-da-barra-(recuperado).pdf)>. Acesso em: 24 jul. 2020.

TROJAN, R. M.; SIPRAKI, R. Perspectivas de estudos comparados a partir da aplicação da escala Likert de 4 pontos: um estudo metodológico da pesquisa TALIS. **Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação**, v. 10, n. 2, p. 275-300, 2015.

TULLA, A. F.; VERA, A.; PALLARES-BARBERA, M. Local development, socioeconomic and natural externalities in mountain areas. In: VAISHAR, A. ZAPLETALOVA, J.; MUNZAR, J. (eds). **Regional geography and its applications**. Brun: Academia de Ciências da República Checa, 2003.

TUZZO, S. A.; BRAGA, C. F. O processo de triangulação da pesquisa qualitativa: o metafenômeno como gênese. **Revista Pesquisa Qualitativa**, v. 4, n. 5, p. 140-158, ago. 2016.

VEIGA, L. B. E. **Diretrizes para a implantação de um parque industrial ecológico: uma proposta para o PIE de Paracambi, RJ**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Tese de Doutorado, 2007.

VERDÚ, F. M.; TIerno, N. R. Special issue: clustering and innovation: firm-level strategizing and policy. **Journal Entrepreneurship & Regional Development**, v. 31, n. 1-2, p. 1-6, 2019.

VIASSONE, M. CASALEGNO, C. Does a correlation between provincial and district competitiveness exist? The study of italian areas. **World Journal of Social Sciences**, v. 1, n. 5, p. 36-53, nov. 2011.

WANDERLEY, F. **Reciprocity without cooperation: small producer networks and political identities in Bolivia**. Nova Iorque: Columbia University Graduate School of Arts and Sciences, Tese de Doutorado, 2004.

WANG, Z.; WEI, Y. D. **Spatial Evolution and restructuring of the electrical equipment industrial district in Wenzhou, China**. In: 19th International Conference on Geoinformatics. **Anais...**Shanghai: IEEE, 2011.

WILTGEN, R. S. Notas sobre polarização e desigualdades regionais. **Ensaio FEE**, v. 12, n. 2, p. 532-539, 1991.

WÓJTOWICZ, M. The relocation of the automotive industry in Brazil and Mexico: between Corporate strategies and industrial policies. In: CAPIK, P.; DEJ, M. (eds) **Relocation of Economic Activity**. Cham: Springer International, 2019.

WOLFF, S.; SILVA, C. X.; FERREIRA, L. A. S. Delineamento de um percurso metodológico para análise de políticas públicas de desenvolvimento: os arranjos produtivos locais em questão. **Revista Espaço de Diálogo e Desconexão**, v. 6, n. 2, jan./jun. 2013.

WORLD HEALTH ORGANIZATION – WHO. **Timeline: WHO's COVID-19 response**. 2020. Disponível em: <<https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/interactive-timeline#event-71>>. Acesso em: 26 ago. 2020.

ZACCARELLI, S.; TELLES, R.; SIQUEIRA, J.; BOAVENTURA, J.; DONAIRE, D. **Clusters e Redes de Negócios. Uma nova visão para a gestão dos negócios**. São Paulo: Atlas. 2008.

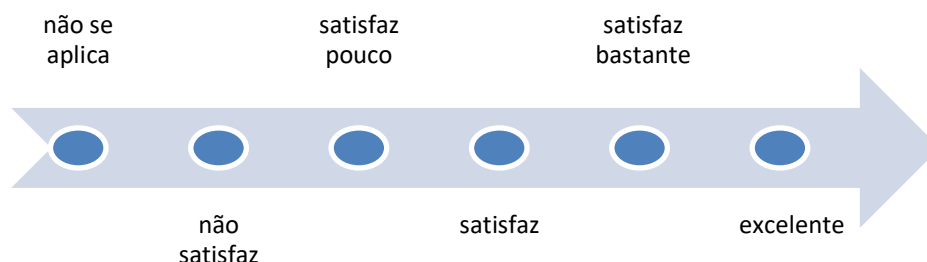
ZACCHI, E.; RIBEIROS, V.; SANTOS, P. P.; LEITE, A. A. V. Plano de negociação para uma empresa do segmento de móveis. **ANAIS – Ciências Sociais Aplicadas**, v. 4, n. 2, p. 118-137, 2017.

ZHU, J. The impact of industrial land use policy on industrial change. **Land Use Policy**, v. 17, n. 1, p. 21-28, jan. 2000.

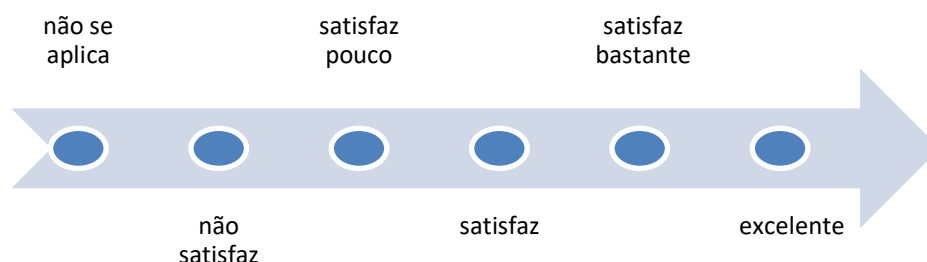
APÊNDICE A – ASSERTIVAS DA PESQUISA QUALITATIVA SOBRE A CONDIÇÕES DOS FATORES DE COMPETITIVIDADE NOS DISTRITOS INDUSTRIAIS DA CODIN

1 – Fator econômico: Considerando as condições favoráveis do Distrito Industrial em uma média dos últimos 10 anos.

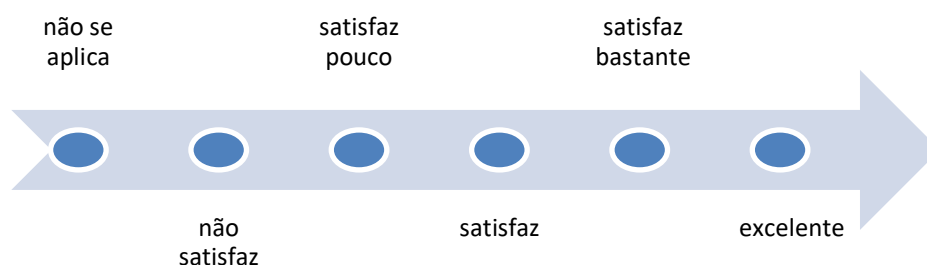
1.1 – Demanda por produtos e serviços originados no Distrito Industrial.



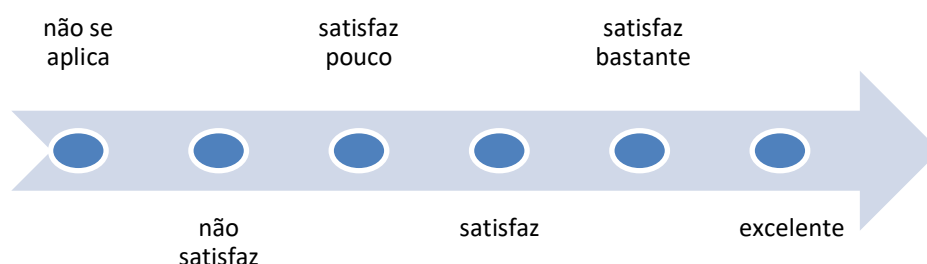
1.2 – Aumento do número de empresas instaladas no Distrito Industrial.



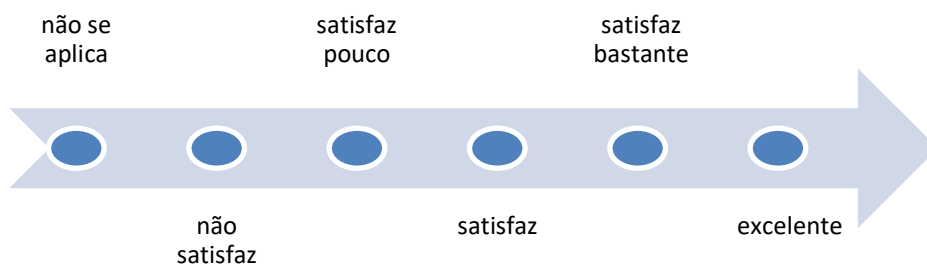
1.3 – Geração de emprego e renda no Distrito Industrial.



2 – Fator licenciamento ambiental: condições favoráveis ao licenciamento da área do Distrito Industrial e das empresas, considerando a existência de regras claras para a emissão das licenças ambientais, ausência de impeditivos naturais ou elementos complicadores das etapas de licenciamento.

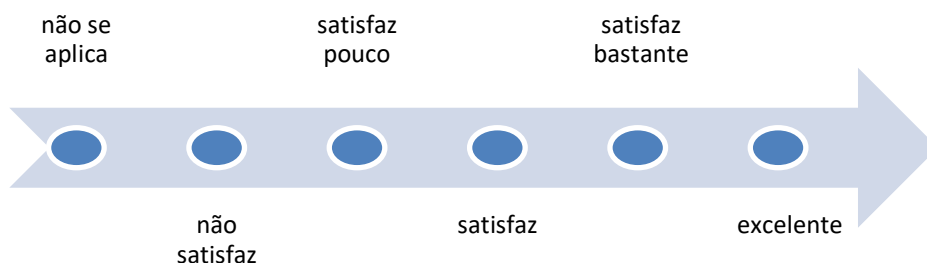


3 – Fator impacto social: condições favoráveis e de baixo impacto social na área do Distrito Industrial e no seu entorno, considerando a favelização e/ou a necessidade de desapropriação

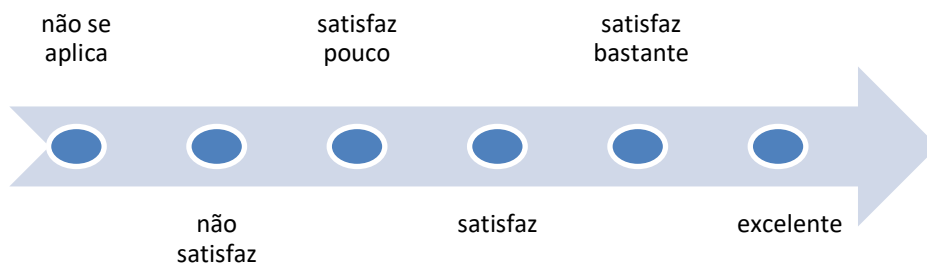


4 – Fator infraestrutura e logística: condições favoráveis ao Distrito Industrial, considerando disponibilidade dos seguintes elementos de infraestrutura e logística:

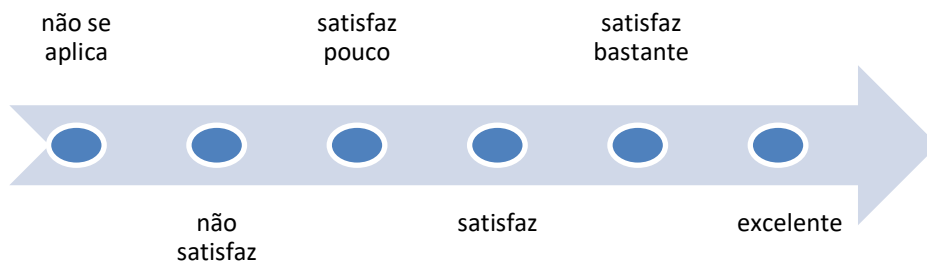
4.1 – Item do fator: água



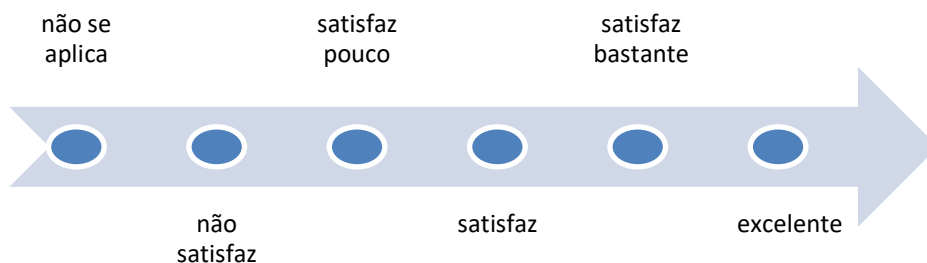
4.2 – Item do fator: energia



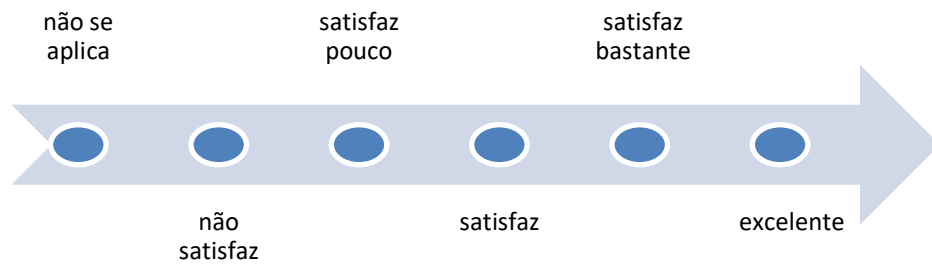
4.3 – Item do fator: telecomunicações



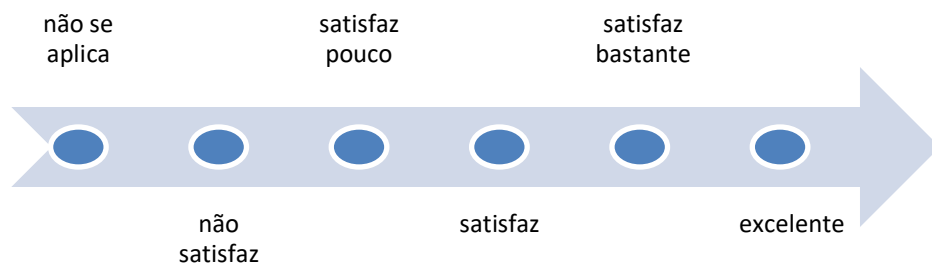
4.4 – Item do fator: saneamento



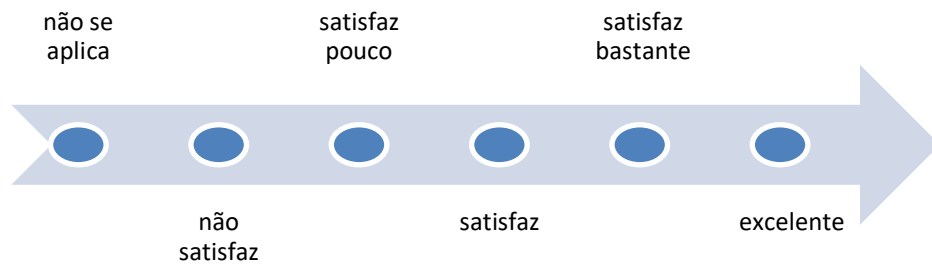
4.5 – Item do fator: acesso



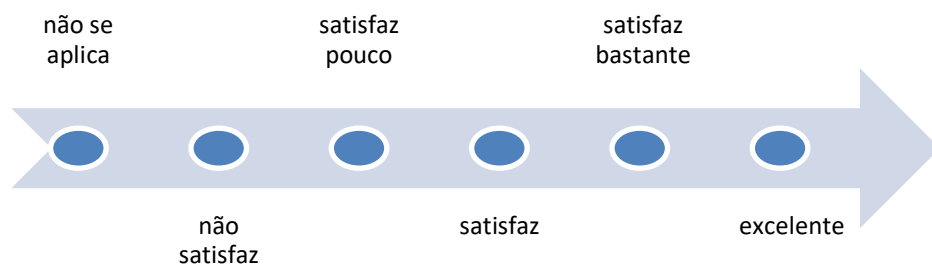
4.6 – Item do fator: rodovia



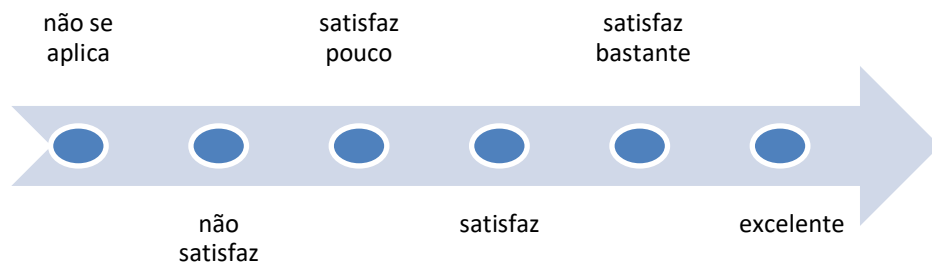
4.7 – Item do fator: ferrovia



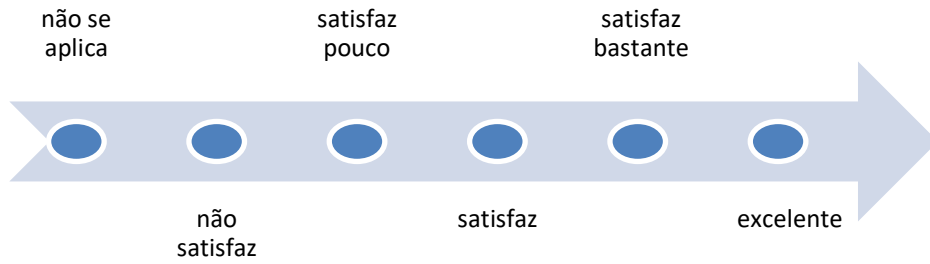
4.8 – Item do fator: aeroporto



4.9 – Item do fator: porto

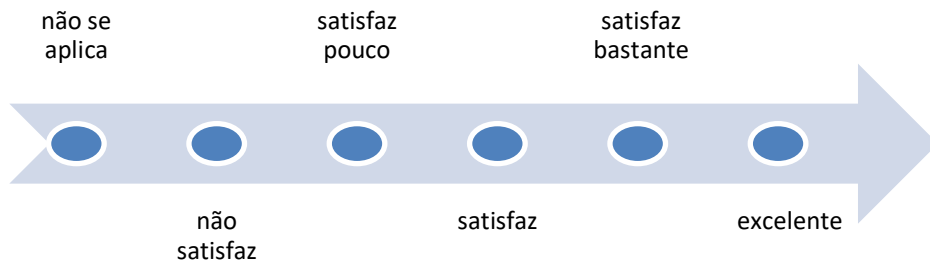


4.10 – Item do fator: serviços de Apoio

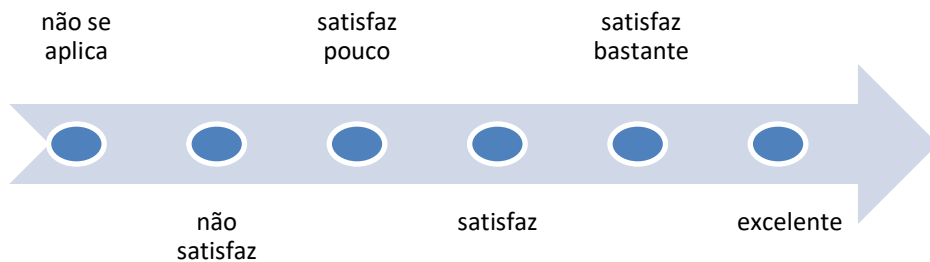


5 – Fator serviços públicos: condições favoráveis ao Distrito Industrial, considerando a oferta dos seguintes serviços:

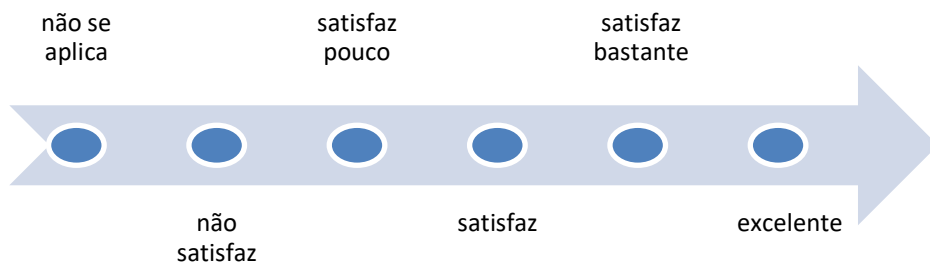
5.1 – Item do fator: iluminação



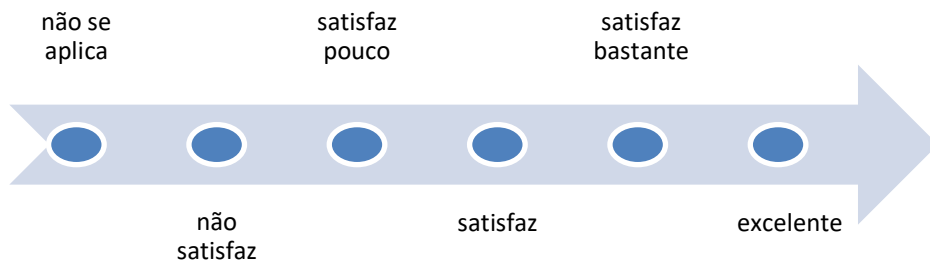
5.2 – Item do fator: transporte



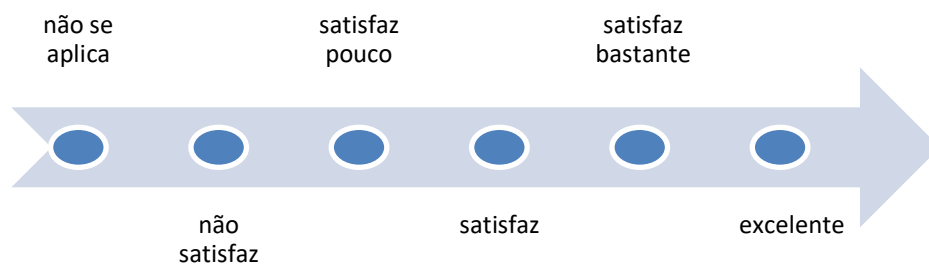
5.3 – Item do fator: coleta de lixo



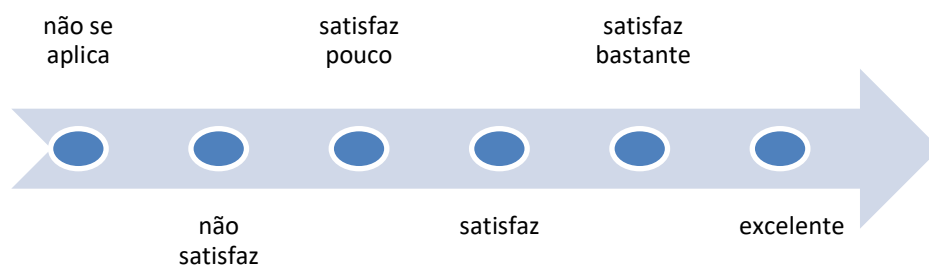
5.4 – Item do fator: posto de saúde



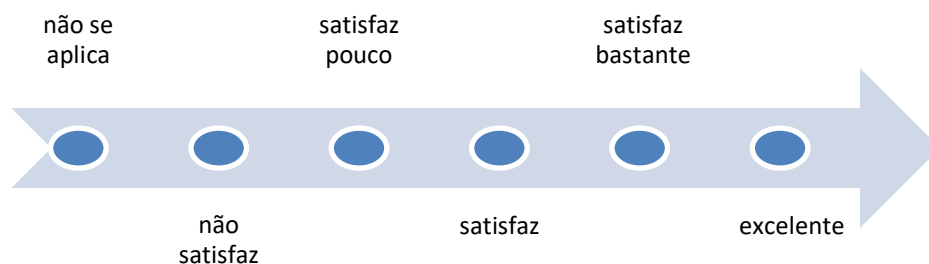
5.5 – Item do fator: creche



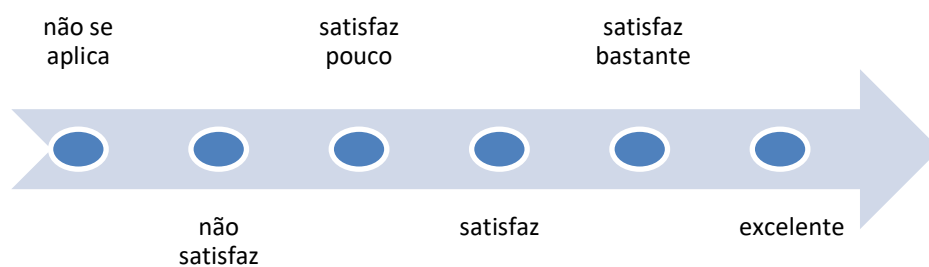
5.6 – Item do fator: ensino fundamental



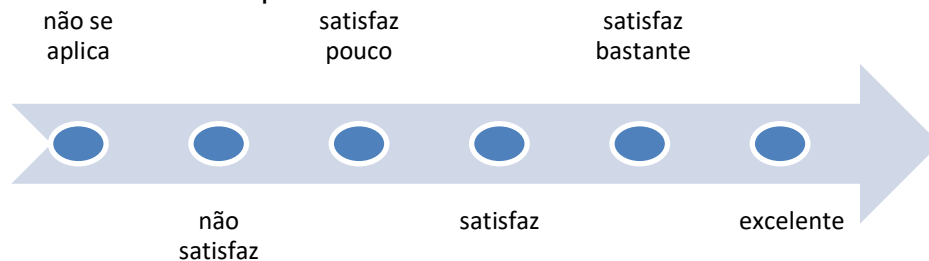
5.7 – Item do fator: ensino médio



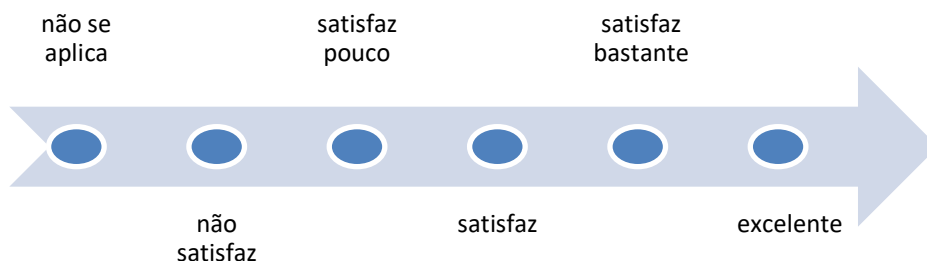
5.8 – Item do fator: ensino técnico



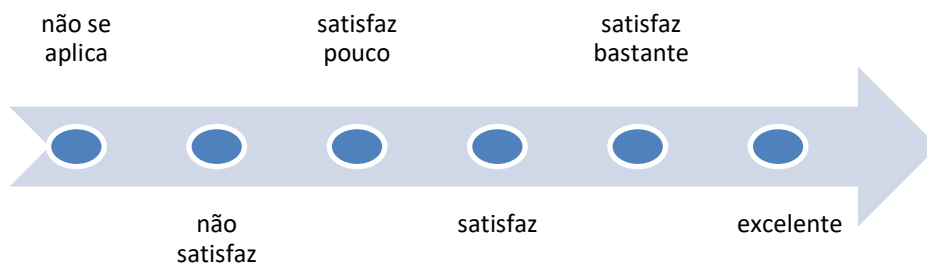
5.9 – Item do fator: ensino superior



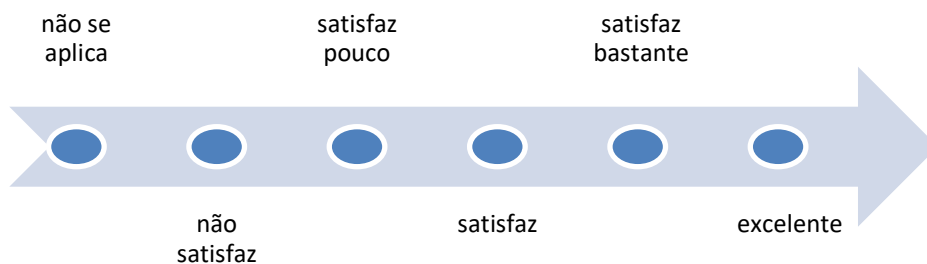
5.10 – Item do fator: segurança



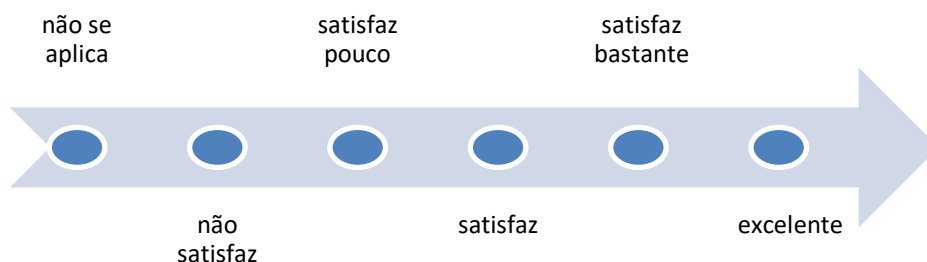
6 – Fator incentivos financeiros: condições favoráveis à obtenção de recursos financeiros, considerando a existência de linhas de financiamento específicas para as atividades empresariais destinadas ao Distrito Industrial, em bancos públicos, bancos privados, fundos e agências de fomento.



7 – Fator incentivos tributários: condições favoráveis a obtenção de incentivos tributários, considerando reduções e isenções de impostos para as empresas destinadas ao Distrito Industrial, nos níveis federal, estadual e municipal.

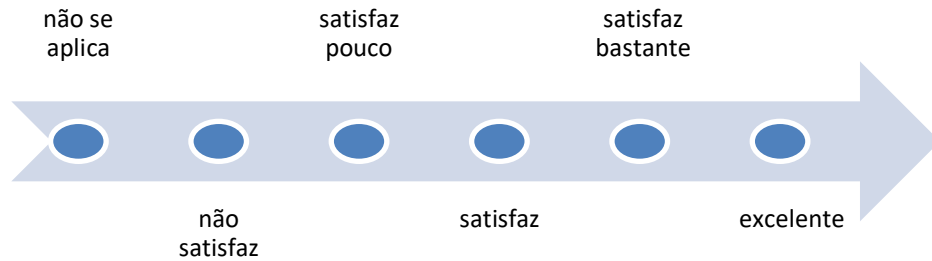


8 – Fator mão de obra qualificada: condições favoráveis a oferta de mão de obra qualificada, considerando disponibilidade, qualidade e custo na região do Distrito Industrial.

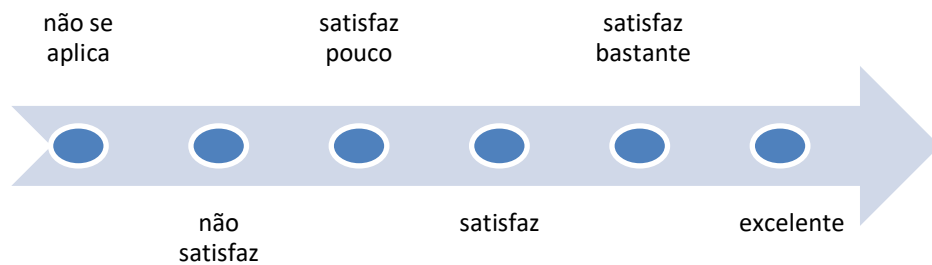


9 – Fator condição fundiária: condições favoráveis ao Distrito Industrial, considerando os seguintes elementos:

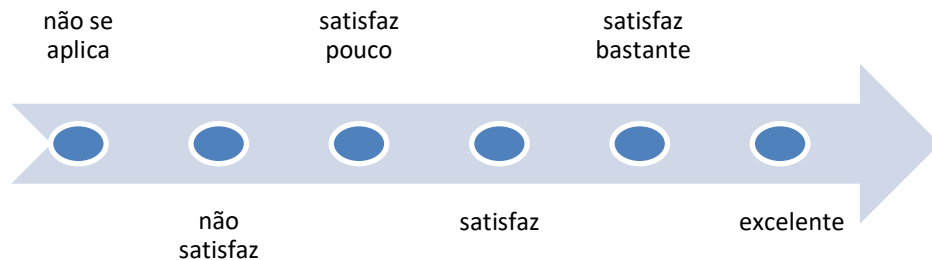
9.1 – Item do fator: regularidade cartorial



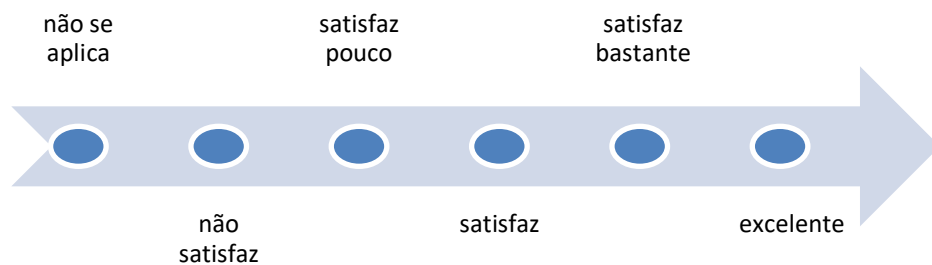
9.2 – Item do fator: topografia



10 – Fator zoneamento urbano adequado: condições favoráveis ao desenvolvimento do Distrito Industrial, considerando o Plano de Desenvolvimento Urbano (PDU) aprovado em lei e contemplando as atividades desenvolvidas na área.

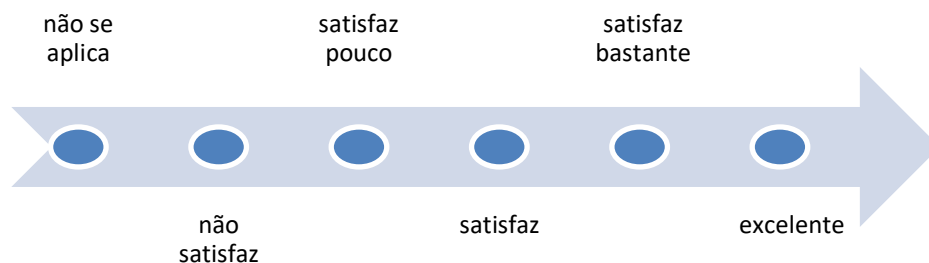


11 – Fator empresa âncora: condições favoráveis ao desenvolvimento do Distrito Industrial, considerando a existência de uma ou mais empresas âncora instaladas na área.

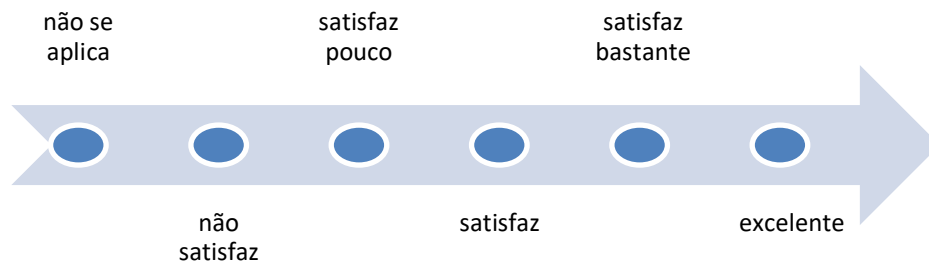


12 – Fatores governamentais: condições favoráveis ao desenvolvimento do Distrito Industrial considerando os seguintes elementos:

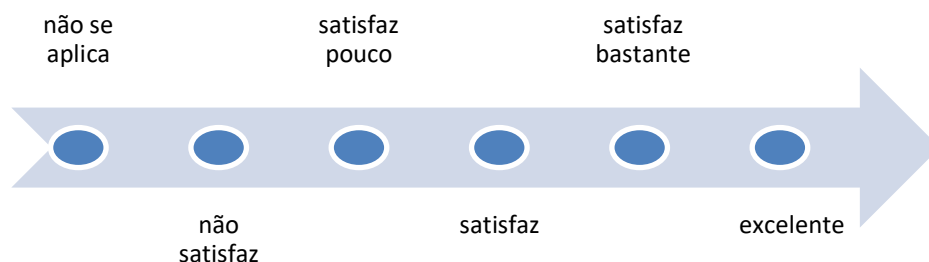
12.1 – Comprometimento da autoridade pública e seus representantes no desenvolvimento do Distrito Industrial.



12.2 – Aplicação de uma metodologia de gestão de políticas públicas, contemplando a organização de uma estrutura de governança, visando o desenvolvimento do Distrito Industrial e o seu papel na manutenção, operação, atração e retenção de investimentos.

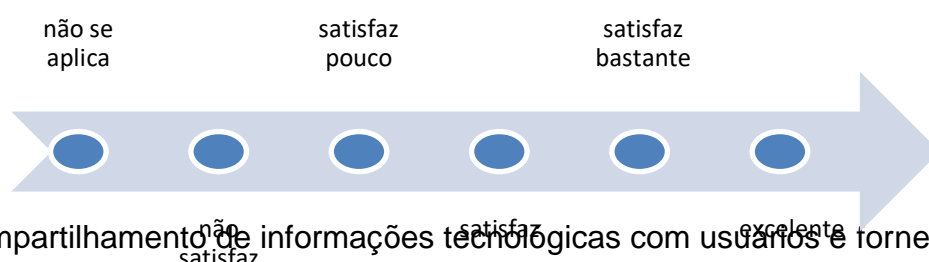


12.3 – Aplicação de uma metodologia de avaliação de políticas públicas, incluindo indicadores que garantam a melhor performance no desenvolvimento socioeconômico dos Distritos Industriais.

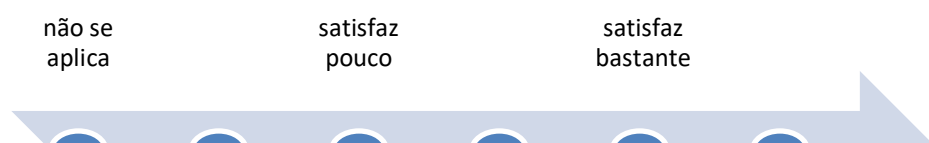


13 – Fatores inovativos: condições favoráveis ao desenvolvimento inovativo do Distrito Industrial considerando os seguintes elementos

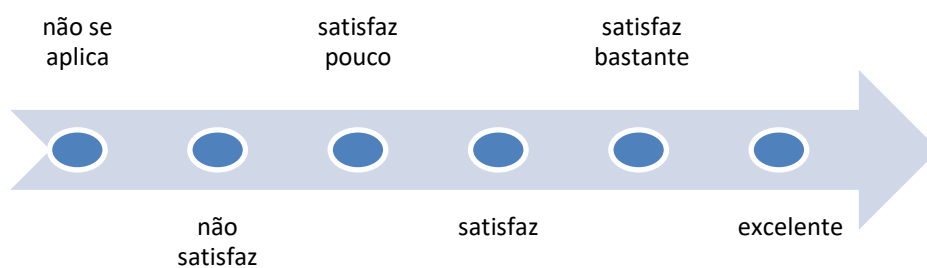
13.1 – Compartilhamento de informações tecnológicas com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa.



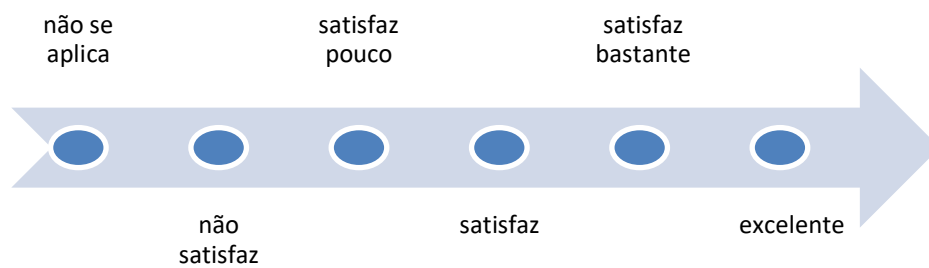
13.2 – Compartilhamento de informações tecnológicas com usuários e fornecedores.



13.3 – Desenvolvimento de novos produtos, novos processos, novas formas de organização da produção.



13.4 – Implementação de novos modelos comerciais ou negociais e criação de novas oportunidades de negócios através da identificação de demandas inexploradas.



APÊNDICE B – MODELO DE PLANILHA PARA CONSOLIDAÇÃO DA ENTREVISTA QUALITATIVA

Condição dos fatores de competitividade dos Distritos Industriais									
Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes					Média Geral	
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	0,0
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	0,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	0,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	0,0
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	0,0
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	0,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	0,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	0,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	0,0
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	0,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	0,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	0,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	0,0
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	0,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	0,0
Total			0					0,0	
Média								0,0	

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

APÊNDICE C – PLANILHA DE CONSOLIDAÇÃO DOS RESULTADOS DA PESQUISA QUALITATIVA POR DISTRITO INDUSTRIAL

Distrito Industrial de Campo Grande

Condição dos fatores de competitividade do DI de Campo Grande							Média Geral		
Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes				Média Geral		
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	2,0
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	1,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	1,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	1,2
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	1,3
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	1,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	1,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	1,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	2,0
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	1,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	1,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	0,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	0,0
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	0,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	1,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes

Condição dos fatores de competitividade do DI de Campos

Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes						Média Geral
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	2,0
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	1,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	3,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	2,1
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	2,4
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	2,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	1,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	1,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	2,5
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	2,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	2,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	2,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	1,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	1,5
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	2,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	2,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de Duque de Caxias

Condição dos fatores de competitividade do DI de Caxias

Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes						Média Geral
			-	0	1	2	3	4	
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	3,3
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	2,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	3,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	2,0
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	1,9
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	2,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	2,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	3,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	2,0
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	1,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	4,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	1,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	1,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	2,5
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	2,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	2,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de Macaé

Condição dos fatores de competitividade do DI de Macaé

Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes					Média Geral	
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	3,0
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	2,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	4,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	2,3
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	2,4
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	3,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	3,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	3,0
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	2,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	4,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	3,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	2,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	1,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	3,0
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	2,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	2,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de Paciência

Condição dos fatores de competitividade do DI de Paciência

Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes					Média Geral	
			-	0	1	2	3		4
1	Cenário Económico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	1,3
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	3,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	3,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	1,6
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	1,4
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	2,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	1,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	3,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	2,0
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	1,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	0,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	0,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	0,0
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	0,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	0,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de Palmares

Condição dos fatores de competitividade do DI de Palmares									
Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes						Média Geral
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	1,7
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	3,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	3,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	1,8
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	1,0
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	1,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	1,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	2,0
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zonamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	1,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	1,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	1,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	0,0
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	0,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	0,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de Queimados

Condição dos fatores de competitividade do DI de Queimados

Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes					Média Geral	
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	2,3
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	3,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	2,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	2,0
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	0,9
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	1,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	2,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	2,0
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	0,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	1,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	1,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	1,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	0,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	0,0
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	1,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	1,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de Santa Cruz

Condição dos fatores de competitividade do DI de Santa Cruz

Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes					Média Geral	
			-	0	1	2	3		4
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	3,0
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	1,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	3,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	2,7
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	1,5
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	2,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	2,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	1,5
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	1,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	4,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	1,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	1,0
14	Ávaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	1,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	1,5
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	1,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	1,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de São João da Barra

Condição dos fatores de competitividade do DI de São João da Barra

Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes					Média Geral
			-	0	1	2	3	
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4
14	Ávaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

Distrito Industrial de Três Rios

Condição dos fatores de competitividade do DI de Três Rios

Nº	Fator	Item	Média das notas dos respondentes						Média Geral
			-	0	1	2	3	4	
1	Cenário Econômico	1.1 Produtos e Serviços	-	0	1	2	3	4	3,3
		1.2 Empresas Instaladas	-	0	1	2	3	4	
		1.3 Emprego e Renda	-	0	1	2	3	4	
2	Licenciamento Ambiental		-	0	1	2	3	4	3,0
3	Impacto Social		-	0	1	2	3	4	3,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	-	0	1	2	3	4	2,2
		4.2 Energia	-	0	1	2	3	4	
		4.3 Telecomunicações	-	0	1	2	3	4	
		4.4 Saneamento	-	0	1	2	3	4	
		4.5 Acesso	-	0	1	2	3	4	
		4.6 Rodovia	-	0	1	2	3	4	
		4.7 Ferrovia	-	0	1	2	3	4	
		4.8 Aeroporto	-	0	1	2	3	4	
		4.9 Porto	-	0	1	2	3	4	
		4.10 Serviços de apoio	-	0	1	2	3	4	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	-	0	1	2	3	4	1,8
		5.2 Transporte	-	0	1	2	3	4	
		5.3 Coleta de lixo	-	0	1	2	3	4	
		5.4 Posto de saúde	-	0	1	2	3	4	
		5.5 Creche	-	0	1	2	3	4	
		5.6 Ensino fundamental	-	0	1	2	3	4	
		5.7 Ensino médio	-	0	1	2	3	4	
		5.8 Ensino técnico	-	0	1	2	3	4	
		5.9 Ensino superior	-	0	1	2	3	4	
		5.10 Segurança	-	0	1	2	3	4	
6	Incentivos Financeiros		-	0	1	2	3	4	3,0
7	Incentivos Tributários		-	0	1	2	3	4	4,0
8	Mão de obra qualificada		-	0	1	2	3	4	2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	-	0	1	2	3	4	3,0
		9.2 Topografia	-	0	1	2	3	4	
10	Zoneamento Urbano Adequado		-	0	1	2	3	4	2,0
11	Empresa âncora		-	0	1	2	3	4	3,0
12	Comprometimento da autoridade pública		-	0	1	2	3	4	3,0
13	Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	1,0
14	Avaliação de Políticas Públicas		-	0	1	2	3	4	1,0
15	Compartilhamento de informações tecnológicas	15.1 Com outras empresas e/ou universidades e institutos de pesquisa	-	0	1	2	3	4	2,0
		15.2 Com usuários e fornecedores	-	0	1	2	3	4	
16	Desenvolvimento de Novos Produtos, Processos e Organização da Produção		-	0	1	2	3	4	2,0
17	Implementação de Novos Modelos Comerciais ou Negociais e Criação de Novas Oportunidades de Negócios		-	0	1	2	3	4	1,0

Legenda

Condição	Resultado
-	Não se aplica
0	Não satisfaz
1	Satisfaz pouco
2	Satisfaz
3	Satisfaz bastante
4	Excelente

ANEXO A – ROTEIRO DE ENTREVISTA DA PESQUISA QUALITATIVA DE GURGEL (2015)

1. DADOS DO ENTREVISTADO

Nome do entrevistado:	
Idade:	Sexo: () Masculino () Feminino
Telefones (trabalho e celular):	
E-mail:	
Número da entrevista:	Data da entrevista:
Escolaridade:	
Formação Profissional:	
Nome da instituição em que trabalha:	
Ramo/Porte da instituição:	
Localização da instituição:	
Cargo na instituição:	
Quanto tempo trabalha na atual função (anos):	

2. PERGUNTAS DA ENTREVISTA

- 1- Cite uma experiência bem-sucedida de implantação de um distrito ou condomínio industrial?
- 2- Quais foram os fatores que levaram ao sucesso do empreendimento?
- 3- Cite uma experiência malsucedida de implantação de um distrito ou condomínio industrial?
- 4- Quais foram os fatores que levaram ao fracasso do empreendimento?
- 5- Quais são as condições dos fatores para o sucesso na implantação de um distrito ou condomínio industrial em ordem de importância?

**ANEXO B – FATORES DE COMPETITIVIDADE DETERMINADOS EM GURGEL
(2015)**

Fator		Item	
Cenário Económico	Considerando as condições favoráveis do Distrito Industrial em uma média dos últimos 10 anos	1.1	Produtos e Serviços
		1.2	Empresas Instaladas
		1.3	Emprego e Renda
Licenciamento Ambiental	Considerando a existência de regras claras para a emissão das licenças ambientais, ausência de impeditivos naturais ou elementos complicadores das etapas de licenciamento.		
Impacto Social	Considerando a favelização e/ou a necessidade de desapropriação.		
Infraestrutura e Logística	Considerando a disponibilidade dos seguintes elementos de infraestrutura e logística.	4.1	Água
		4.2	Energia
		4.3	Telecomunicações
		4.4	Saneamento
		4.5	Acesso
		4.6	Rodovia
		4.7	Ferrovia
		4.8	Aeroporto
		4.9	Porto
		4.10	Serviços de apoio
Serviços Públicos	Considerando a oferta de cada serviço.	5.1	Iluminação
		5.2	Transporte
		5.3	Coleta de Lixo
		5.4	Posto de saúde
		5.5	Creche
		5.6	Ensino fundamental
		5.7	Ensino médio
		5.8	Ensino técnico
		5.9	Ensino superior
		5.10	Segurança
Incentivos Financeiros	Considerando a existência de linhas de financiamento específicas para as atividades empresariais destinadas ao Distrito Industrial, em bancos públicos, privados, fundos e agências de fomento.		
Incentivos Tributários	Considerando reduções e isenções de impostos para as empresas destinadas ao Distrito Industrial, nos níveis federal, estadual e municipal.		
Mão de obra qualificada	Considerando disponibilidade, qualidade e custo na região do Distrito Industrial		
Condição Fundiária	condições favoráveis do DI, considerando todos os elementos ao lado.	9.1	Regularidade Cartorial
		9.2	Topografia
Zoneamento Urbano Adequado	Considerando o plano de Desenvolvimento Urbano (PDU) aprovado em lei e contemplando as atividades desenvolvidas na área.		
Empresa Âncora	Considerando a existência de uma ou mais empresas âncora instaladas na área.		
Comprometimento da Autoridade Pública	Considerando o apoio da autoridade pública e seus representantes ao empreendimento.		

**ANEXO C– RESULTADOS DA PESQUISA QUALITATIVA SOBRE AS
CONDIÇÕES DE FATORES DE COMPETITIVIDADE POR DISTRITO
INDUSTRIAL EM GURGEL (2015)**

Distrito Industrial de Campo Grande

Condição dos fatores de competitividade do DI de Campo Grande										
Nº	Fator	Item	Condição					Observações	Média	
1	Cenário Econômico		0	1	2	3	4	5		4,0
2	Licenciamento Ambiental		0	1	2	3	4	5		2,0
3	Impacto Social		0	1	2	3	4	5		5,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0	1	2	3	4	5		2,0
		4.2 Energia	0	1	2	3	4	5		
		4.3 Telecomunicações	0	1	2	3	4	5		
		4.4 Saneamento	0	1	2	3	4	5		
		4.5 Acesso	0	1	2	3	4	5		
		4.6 Rodovia	0	1	2	3	4	5		
		4.7 Ferrovia	0	1	2	3	4	5		
		4.8 Aeroporto	0	1	2	3	4	5		
		4.9 Porto	0	1	2	3	4	5		
		4.10 Serviços de apoio	0	1	2	3	4	5		
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0	1	2	3	4	5		1,9
		5.2 Transporte	0	1	2	3	4	5		
		5.3 Coleta de lixo	0	1	2	3	4	5		
		5.4 Posto de saúde	0	1	2	3	4	5		
		5.5 Creche	0	1	2	3	4	5		
		5.6 Ensino fundamental	0	1	2	3	4	5		
		5.7 Ensino médio	0	1	2	3	4	5		
		5.8 Ensino técnico	0	1	2	3	4	5		
		5.9 Ensino superior	0	1	2	3	4	5		
		5.10 Segurança	0	1	2	3	4	5		
6	Incentivos Financeiros		0	1	2	3	4	5		3,0
7	Incentivos Tributários		0	1	2	3	4	5		1,0
8	Mão de obra qualificada		0	1	2	3	4	5		1,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0	1	2	3	4	5		2,0
		9.2 Topografia	0	1	2	3	4	5		
10	Zoneamento Urbano Adequado		0	1	2	3	4	5		5,0
11	Empresa âncora		0	1	2	3	4	5		0,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0	1	2	3	4	5		1,0
Total										27,9













Legenda	
Condição	Resultado
	Não se aplica
	Não satisfaz
	Satisfaz pouco
	Satisfaz
	Satisfaz bastante
	Excelente







Distrito Industrial de Campos dos Goytacazes

Condição dos fatores de competitividade do DI de Campos dos Goytacazes					
Nº	Fator	Item	Condição	Observações	Média
1	Cenário Econômico		0 1 2 3 4 5		3,0
2	Licenciamento Ambiental		0 1 2 3 4 5		3,0
3	Impacto Social		0 1 2 3 4 5		1,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0 1 2 3 4 5		3,0
		4.2 Energia	0 1 2 3 4 5		
		4.3 Telecomunicações	0 1 2 3 4 5		
		4.4 Saneamento	0 1 2 3 4 5		
		4.5 Acesso	0 1 2 3 4 5		
		4.6 Rodovia	0 1 2 3 4 5		
		4.7 Ferrovia	0 1 2 3 4 5		
		4.8 Aeroporto	0 1 2 3 4 5		
		4.9 Porto	0 1 2 3 4 5		
		4.10 Serviços de apoio	0 1 2 3 4 5		
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0 1 2 3 4 5		2,6
		5.2 Transporte	0 1 2 3 4 5		
		5.3 Coleta de lixo	0 1 2 3 4 5		
		5.4 Posto de saúde	0 1 2 3 4 5		
		5.5 Creche	0 1 2 3 4 5		
		5.6 Ensino fundamental	0 1 2 3 4 5		
		5.7 Ensino médio	0 1 2 3 4 5		
		5.8 Ensino técnico	0 1 2 3 4 5		
		5.9 Ensino superior	0 1 2 3 4 5		
		5.10 Segurança	0 1 2 3 4 5		
6	Incentivos Financeiros		0 1 2 3 4 5		3,0
7	Incentivos Tributários		0 1 2 3 4 5		4,0
8	Mão de obra qualificada		0 1 2 3 4 5		4,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0 1 2 3 4 5		3,0
		9.2 Topografia	0 1 2 3 4 5		
10	Zoneamento Urbano Adequado		0 1 2 3 4 5		5,0
11	Empresa âncora		0 1 2 3 4 5		2,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0 1 2 3 4 5		2,0
Total					35,6

Legenda	
Condição	Resultado
0	Não se aplica
1	Não satisfaz
2	Satisfaz pouco
3	Satisfaz
4	Satisfaz bastante
5	Excelente

Distrito Industrial de Duque de Caxias

Condição dos fatores de competitividade do DI de Duque de Caxias									
Nº	Fator	Item	Condição					Observações	Média
1	Cenário Econômico		0	1	2	3	4	5	 3,0
2	Licenciamento Ambiental		0	1	2	3	4	5	 3,0
3	Impacto Social		0	1	2	3	4	5	 3,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0	1	2	3	4	5	 2,6
		4.2 Energia	0	1	2	3	4	5	
		4.3 Telecomunicações	0	1	2	3	4	5	
		4.4 Saneamento	0	1	2	3	4	5	
		4.5 Acesso	0	1	2	3	4	5	
		4.6 Rodovia	0	1	2	3	4	5	
		4.7 Ferrovia	0	1	2	3	4	5	
		4.8 Aeroporto	0	1	2	3	4	5	
		4.9 Porto	0	1	2	3	4	5	
		4.10 Serviços de apoio	0	1	2	3	4	5	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0	1	2	3	4	5	 2,1
		5.2 Transporte	0	1	2	3	4	5	
		5.3 Coleta de lixo	0	1	2	3	4	5	
		5.4 Posto de saúde	0	1	2	3	4	5	
		5.5 Creche	0	1	2	3	4	5	
		5.6 Ensino fundamental	0	1	2	3	4	5	
		5.7 Ensino médio	0	1	2	3	4	5	
		5.8 Ensino técnico	0	1	2	3	4	5	
		5.9 Ensino superior	0	1	2	3	4	5	
		5.10 Segurança	0	1	2	3	4	5	
6	Incentivos Financeiros		0	1	2	3	4	5	 3,0
7	Incentivos Tributários		0	1	2	3	4	5	 2,0
8	Mão de obra qualificada		0	1	2	3	4	5	 2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0	1	2	3	4	5	 3,0
		9.2 Topografia	0	1	2	3	4	5	
10	Zoneamento Urbano Adequado		0	1	2	3	4	5	 3,0
11	Empresa âncora		0	1	2	3	4	5	 3,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0	1	2	3	4	5	 1,0
Total									30,7

Legenda	
Condição	Resultado
 0	Não se aplica
 1	Não satisfaz
 2	Satisfaz pouco
 3	Satisfaz
 4	Satisfaz bastante
 5	Excelente

Distrito Industrial de Duque de Caxias

Condição dos fatores de competitividade do DI de Macaé					
Nº	Fator	Item	Condição	Observações	Média
1	Cenário Econômico		0 1 2 3 4 5		5,0
2	Licenciamento Ambiental		0 1 2 3 4 5		2,0
3	Impacto Social		0 1 2 3 4 5		2,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0 1 2 3 4 5		1,8
		4.2 Energia	0 1 2 3 4 5		
		4.3 Telecomunicações	0 1 2 3 4 5		
		4.4 Saneamento	0 1 2 3 4 5		
		4.5 Acesso	0 1 2 3 4 5		
		4.6 Rodovia	0 1 2 3 4 5		
		4.7 Ferrovia	0 1 2 3 4 5		
		4.8 Aeroporto	0 1 2 3 4 5		
		4.9 Porto	0 1 2 3 4 5		
		4.10 Serviços de apoio	0 1 2 3 4 5		
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0 1 2 3 4 5		2,5
		5.2 Transporte	0 1 2 3 4 5		
		5.3 Coleta de lixo	0 1 2 3 4 5		
		5.4 Posto de saúde	0 1 2 3 4 5		
		5.5 Creche	0 1 2 3 4 5		
		5.6 Ensino fundamental	0 1 2 3 4 5		
		5.7 Ensino médio	0 1 2 3 4 5		
		5.8 Ensino técnico	0 1 2 3 4 5		
		5.9 Ensino superior	0 1 2 3 4 5		
		5.10 Segurança	0 1 2 3 4 5		
6	Incentivos Financeiros		0 1 2 3 4 5		3,0
7	Incentivos Tributários		0 1 2 3 4 5		1,0
8	Mão de obra qualificada		0 1 2 3 4 5		2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0 1 2 3 4 5		2,5
		9.2 Topografia	0 1 2 3 4 5		
10	Zoneamento Urbano Adequado		0 1 2 3 4 5		2,0
11	Empresa âncora		0 1 2 3 4 5		4,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0 1 2 3 4 5		2,0
Total					29,8

Legenda	
Condição	Resultado
0	Não se aplica
1	Não satisfaz
2	Satisfaz pouco
3	Satisfaz
4	Satisfaz bastante
5	Excelente

Distrito Industrial de Paciência

Condição dos fatores de competitividade do DI de Paciência									
Nº	Fator	Item	Condição					Observações	Média
1	Cenário Econômico		0	1	2	3	4	5	2,0
2	Licenciamento Ambiental		0	1	2	3	4	5	3,0
3	Impacto Social		0	1	2	3	4	5	1,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0	1	2	3	4	5	2,2
		4.2 Energia	0	1	2	3	4	5	
		4.3 Telecomunicações	0	1	2	3	4	5	
		4.4 Saneamento	0	1	2	3	4	5	
		4.5 Acesso	0	1	2	3	4	5	
		4.6 Rodovia	0	1	2	3	4	5	
		4.7 Ferrovia	0	1	2	3	4	5	
		4.8 Aeroporto	0	1	2	3	4	5	
		4.9 Porto	0	1	2	3	4	5	
		4.10 Serviços de apoio	0	1	2	3	4	5	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0	1	2	3	4	5	2,6
		5.2 Transporte	0	1	2	3	4	5	
		5.3 Coleta de lixo	0	1	2	3	4	5	
		5.4 Posto de saúde	0	1	2	3	4	5	
		5.5 Creche	0	1	2	3	4	5	
		5.6 Ensino fundamental	0	1	2	3	4	5	
		5.7 Ensino médio	0	1	2	3	4	5	
		5.8 Ensino técnico	0	1	2	3	4	5	
		5.9 Ensino superior	0	1	2	3	4	5	
		5.10 Segurança	0	1	2	3	4	5	
6	Incentivos Financeiros		0	1	2	3	4	5	3,0
7	Incentivos Tributários		0	1	2	3	4	5	3,0
8	Mão de obra qualificada		0	1	2	3	4	5	2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0	1	2	3	4	5	2,5
		9.2 Topografia	0	1	2	3	4	5	
10	Zoneamento Urbano Adequado		0	1	2	3	4	5	2,0
11	Empresa âncora		0	1	2	3	4	5	3,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0	1	2	3	4	5	1,0
Total									27,3

Legenda	
Condição	Resultado
0	Não se aplica
1	Não satisfaz
2	Satisfaz pouco
3	Satisfaz
4	Satisfaz bastante
5	Excelente

Distrito Industrial de Palmares

Condição dos fatores de competitividade do DI de Palmares					
Nº	Fator	Item	Condição	Observações	Média
1	Cenário Econômico		0 1 2 3 4 5		3,0
2	Licenciamento Ambiental		0 1 2 3 4 5		3,0
3	Impacto Social		0 1 2 3 4 5		3,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0 1 2 3 4 5		2,8
		4.2 Energia	0 1 2 3 4 5		
		4.3 Telecomunicações	0 1 2 3 4 5		
		4.4 Saneamento	0 1 2 3 4 5		
		4.5 Acesso	0 1 2 3 4 5		
		4.6 Rodovia	0 1 2 3 4 5		
		4.7 Ferrovia	0 1 2 3 4 5		
		4.8 Aeroporto	0 1 2 3 4 5		
		4.9 Porto	0 1 2 3 4 5		
		4.10 Serviços de apoio	0 1 2 3 4 5		
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0 1 2 3 4 5		2,5
		5.2 Transporte	0 1 2 3 4 5		
		5.3 Coleta de lixo	0 1 2 3 4 5		
		5.4 Posto de saúde	0 1 2 3 4 5		
		5.5 Creche	0 1 2 3 4 5		
		5.6 Ensino fundamental	0 1 2 3 4 5		
		5.7 Ensino médio	0 1 2 3 4 5		
		5.8 Ensino técnico	0 1 2 3 4 5		
		5.9 Ensino superior	0 1 2 3 4 5		
		5.10 Segurança	0 1 2 3 4 5		
6	Incentivos Financeiros		0 1 2 3 4 5		3,0
7	Incentivos Tributários		0 1 2 3 4 5		3,0
8	Mão de obra qualificada		0 1 2 3 4 5		2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0 1 2 3 4 5		2,5
		9.2 Topografia	0 1 2 3 4 5		
10	Zoneamento Urbano Adequado		0 1 2 3 4 5		3,0
11	Empresa âncora		0 1 2 3 4 5		3,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0 1 2 3 4 5		1,0
Total					31,8

Legenda	
Condição	Resultado
0	Não se aplica
1	Não satisfaz
2	Satisfaz pouco
3	Satisfaz
4	Satisfaz bastante
5	Excelente

Distrito Industrial de Queimados

Condição dos fatores de competitividade do DI de Queimados					
Nº	Fator	Item	Condição	Observações	Média
1	Cenário Econômico		0 1 2 3 4 5		3,0
2	Licenciamento Ambiental		0 1 2 3 4 5		2,0
3	Impacto Social		0 1 2 3 4 5		4,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0 1 2 3 4 5		2,4
		4.2 Energia	0 1 2 3 4 5		
		4.3 Telecomunicações	0 1 2 3 4 5		
		4.4 Saneamento	0 1 2 3 4 5		
		4.5 Acesso	0 1 2 3 4 5		
		4.6 Rodovia	0 1 2 3 4 5		
		4.7 Ferrovia	0 1 2 3 4 5		
		4.8 Aeroporto	0 1 2 3 4 5		
		4.9 Porto	0 1 2 3 4 5		
		4.10 Serviços de apoio	0 1 2 3 4 5		
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0 1 2 3 4 5		2,3
		5.2 Transporte	0 1 2 3 4 5		
		5.3 Coleta de lixo	0 1 2 3 4 5		
		5.4 Posto de saúde	0 1 2 3 4 5		
		5.5 Creche	0 1 2 3 4 5		
		5.6 Ensino fundamental	0 1 2 3 4 5		
		5.7 Ensino médio	0 1 2 3 4 5		
		5.8 Ensino técnico	0 1 2 3 4 5		
		5.9 Ensino superior	0 1 2 3 4 5		
		5.10 Segurança	0 1 2 3 4 5		
6	Incentivos Financeiros		0 1 2 3 4 5		3,0
7	Incentivos Tributários		0 1 2 3 4 5		4,0
8	Mão de obra qualificada		0 1 2 3 4 5		2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0 1 2 3 4 5		3,5
		9.2 Topografia	0 1 2 3 4 5		
10	Zoneamento Urbano Adequado		0 1 2 3 4 5		4,0
11	Empresa âncora		0 1 2 3 4 5		2,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0 1 2 3 4 5		4,0
Total					36,2













Legenda	
Condição	Resultado
0	Não se aplica
1	Não satisfaz
2	Satisfaz pouco
3	Satisfaz
4	Satisfaz bastante
5	Excelente






Distrito Industrial de Santa Cruz

Condição dos fatores de competitividade do DI de Santa Cruz									
Nº	Fator	Item	Condição					Observações	Média
1	Cenário Econômico		0	1	2	3	4	5	4,0
2	Licenciamento Ambiental		0	1	2	3	4	5	4,0
3	Impacto Social		0	1	2	3	4	5	4,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0	1	2	3	4	5	2,3
		4.2 Energia	0	1	2	3	4	5	
		4.3 Telecomunicações	0	1	2	3	4	5	
		4.4 Saneamento	0	1	2	3	4	5	
		4.5 Acesso	0	1	2	3	4	5	
		4.6 Rodovia	0	1	2	3	4	5	
		4.7 Ferrovia	0	1	2	3	4	5	
		4.8 Aeroporto	0	1	2	3	4	5	
		4.9 Porto	0	1	2	3	4	5	
		4.10 Serviços de apoio	0	1	2	3	4	5	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0	1	2	3	4	5	2,4
		5.2 Transporte	0	1	2	3	4	5	
		5.3 Coleta de lixo	0	1	2	3	4	5	
		5.4 Posto de saúde	0	1	2	3	4	5	
		5.5 Creche	0	1	2	3	4	5	
		5.6 Ensino fundamental	0	1	2	3	4	5	
		5.7 Ensino médio	0	1	2	3	4	5	
		5.8 Ensino técnico	0	1	2	3	4	5	
		5.9 Ensino superior	0	1	2	3	4	5	
		5.10 Segurança	0	1	2	3	4	5	
6	Incentivos Financeiros		0	1	2	3	4	5	3,0
7	Incentivos Tributários		0	1	2	3	4	5	2,0
8	Mão de obra qualificada		0	1	2	3	4	5	2,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0	1	2	3	4	5	3,5
		9.2 Topografia	0	1	2	3	4	5	
10	Zoneamento Urbano Adequado		0	1	2	3	4	5	5,0
11	Empresa âncora		0	1	2	3	4	5	0,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0	1	2	3	4	5	2,0
Total									34,2

Legenda	
Condição	Resultado
0	Não se aplica
1	Não satisfaz
2	Satisfaz pouco
3	Satisfaz
4	Satisfaz bastante
5	Excelente

Distrito Industrial de São João da Barra

Condições dos fatores de competitividade do DI de São João da Barra									
Nº	Fator	Item	Condição					Observações	Média
1	Cenário Econômico		0	1	2	3	4	5	 4,0
2	Licenciamento Ambiental		0	1	2	3	4	5	 3,0
3	Impacto Social		0	1	2	3	4	5	 4,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0	1	2	3	4	5	 3,0
		4.2 Energia	0	1	2	3	4	5	
		4.3 Telecomunicações	0	1	2	3	4	5	
		4.4 Saneamento	0	1	2	3	4	5	
		4.5 Acesso	0	1	2	3	4	5	
		4.6 Rodovia	0	1	2	3	4	5	
		4.7 Ferrovia	0	1	2	3	4	5	
		4.8 Aeroporto	0	1	2	3	4	5	
		4.9 Porto	0	1	2	3	4	5	
		4.10 Serviços de apoio	0	1	2	3	4	5	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0	1	2	3	4	5	 2,4
		5.2 Transporte	0	1	2	3	4	5	
		5.3 Coleta de lixo	0	1	2	3	4	5	
		5.4 Posto de saúde	0	1	2	3	4	5	
		5.5 Creche	0	1	2	3	4	5	
		5.6 Ensino fundamental	0	1	2	3	4	5	
		5.7 Ensino médio	0	1	2	3	4	5	
		5.8 Ensino técnico	0	1	2	3	4	5	
		5.9 Ensino superior	0	1	2	3	4	5	
		5.10 Segurança	0	1	2	3	4	5	
6	Incentivos Financeiros		0	1	2	3	4	5	 4,0
7	Incentivos Tributários		0	1	2	3	4	5	 3,0
8	Mão de obra qualificada		0	1	2	3	4	5	 4,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0	1	2	3	4	5	 4,5
		9.2 Topografia	0	1	2	3	4	5	
10	Zoneamento Urbano Adequado		0	1	2	3	4	5	 4,0
11	Empresa âncora		0	1	2	3	4	5	 3,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0	1	2	3	4	5	 4,0
Total									42,9

Legenda	
Condição	Resultado
 0	Não se aplica
 1	Não satisfaz
 2	Satisfaz pouco
 3	Satisfaz
 4	Satisfaz bastante

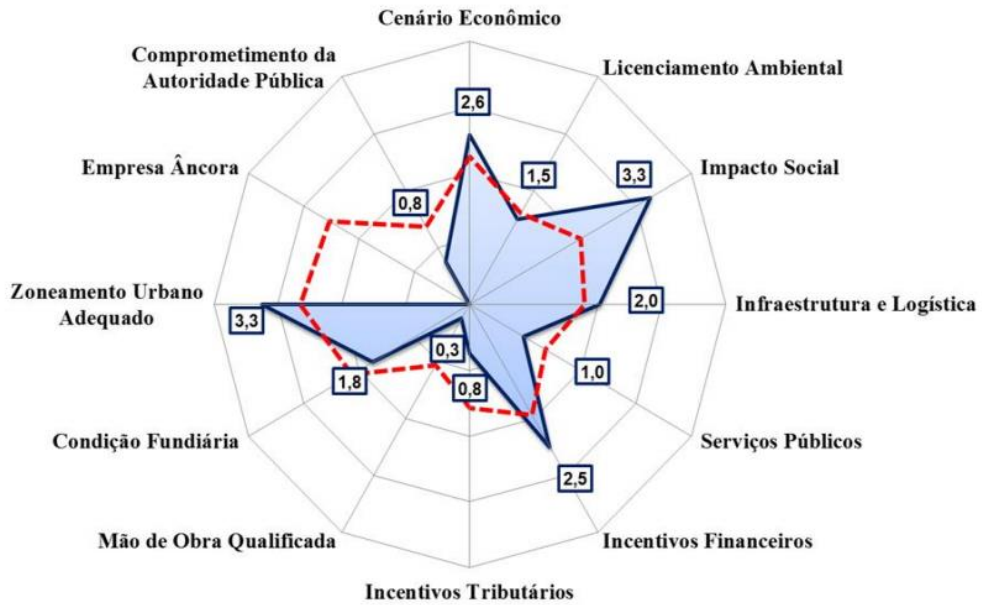
Distrito Industrial de Três Rios

Condição dos fatores de competitividade do DI de Três Rios									
Nº	Fator	Item	Condição					Observações	Média
1	Cenário Econômico		0	1	2	3	4	5	3,0
2	Licenciamento Ambiental		0	1	2	3	4	5	3,0
3	Impacto Social		0	1	2	3	4	5	4,0
4	Infraestrutura e Logística	4.1 Água	0	1	2	3	4	5	2,1
		4.2 Energia	0	1	2	3	4	5	
		4.3 Telecomunicações	0	1	2	3	4	5	
		4.4 Saneamento	0	1	2	3	4	5	
		4.5 Acesso	0	1	2	3	4	5	
		4.6 Rodovia	0	1	2	3	4	5	
		4.7 Ferrovia	0	1	2	3	4	5	
		4.8 Aeroporto	0	1	2	3	4	5	
		4.9 Porto	0	1	2	3	4	5	
		4.10 Serviços de apoio	0	1	2	3	4	5	
5	Serviços Públicos	5.1 Iluminação	0	1	2	3	4	5	2,6
		5.2 Transporte	0	1	2	3	4	5	
		5.3 Coleta de lixo	0	1	2	3	4	5	
		5.4 Posto de saúde	0	1	2	3	4	5	
		5.5 Creche	0	1	2	3	4	5	
		5.6 Ensino fundamental	0	1	2	3	4	5	
		5.7 Ensino médio	0	1	2	3	4	5	
		5.8 Ensino técnico	0	1	2	3	4	5	
		5.9 Ensino superior	0	1	2	3	4	5	
		5.10 Segurança	0	1	2	3	4	5	
6	Incentivos Financeiros		0	1	2	3	4	5	3,0
7	Incentivos Tributários		0	1	2	3	4	5	3,0
8	Mão de obra qualificada		0	1	2	3	4	5	1,0
9	Condição Fundiária	9.1 Regularidade cartorial	0	1	2	3	4	5	3,5
		9.2 Topografia	0	1	2	3	4	5	
10	Zoneamento Urbano Adequado		0	1	2	3	4	5	5,0
11	Empresa âncora		0	1	2	3	4	5	3,0
12	Comprometimento da Autoridade Pública		0	1	2	3	4	5	3,0
Total									36,2

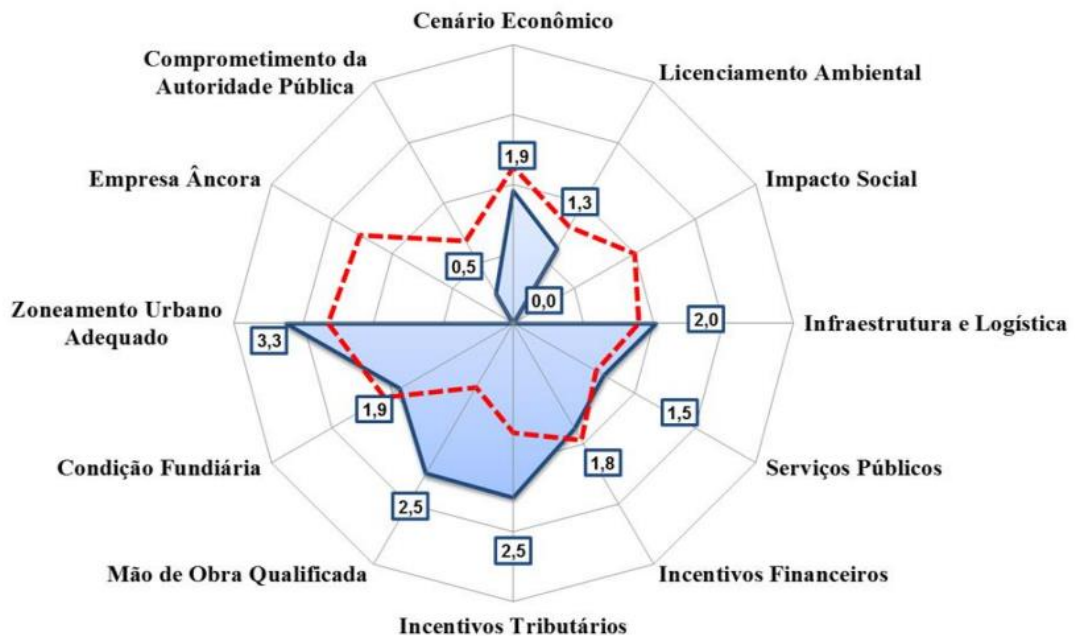
Legenda	
Condição	Resultado
0	Não se aplica
1	Não satisfaz
2	Satisfaz pouco
3	Satisfaz
4	Satisfaz bastante
5	Excelente

ANEXO D- RESULTADOS DA PESQUISA QUALITATIVA SOBRE AS CONDIÇÕES DE FATORES DE COMPETITIVIDADE POR DISTRITO INDUSTRIAL EM GURGEL (2015) NA FORMA DE GRÁFICO DE RADAR

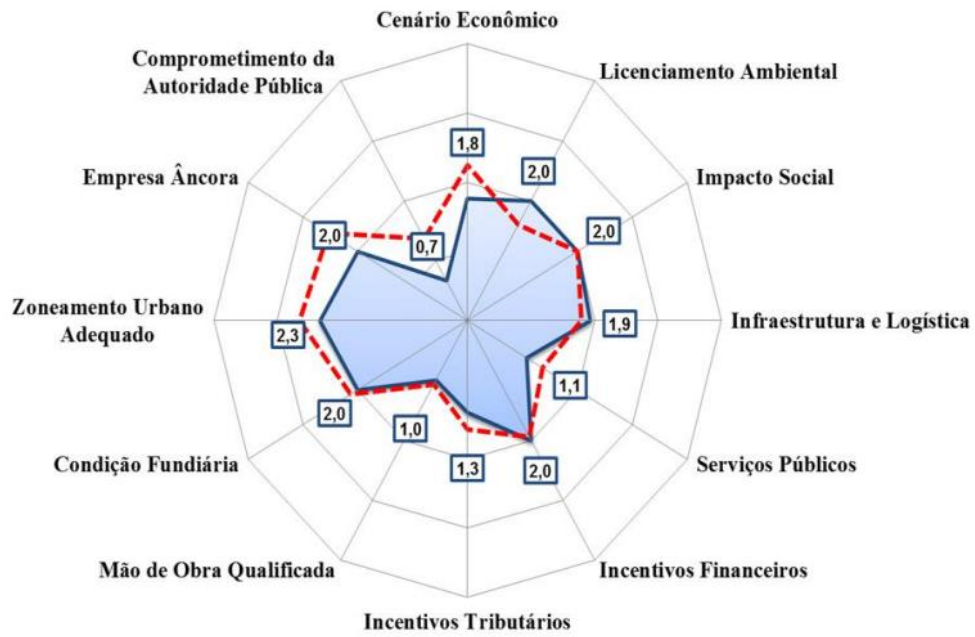
Distrito Industrial de Campo Grande



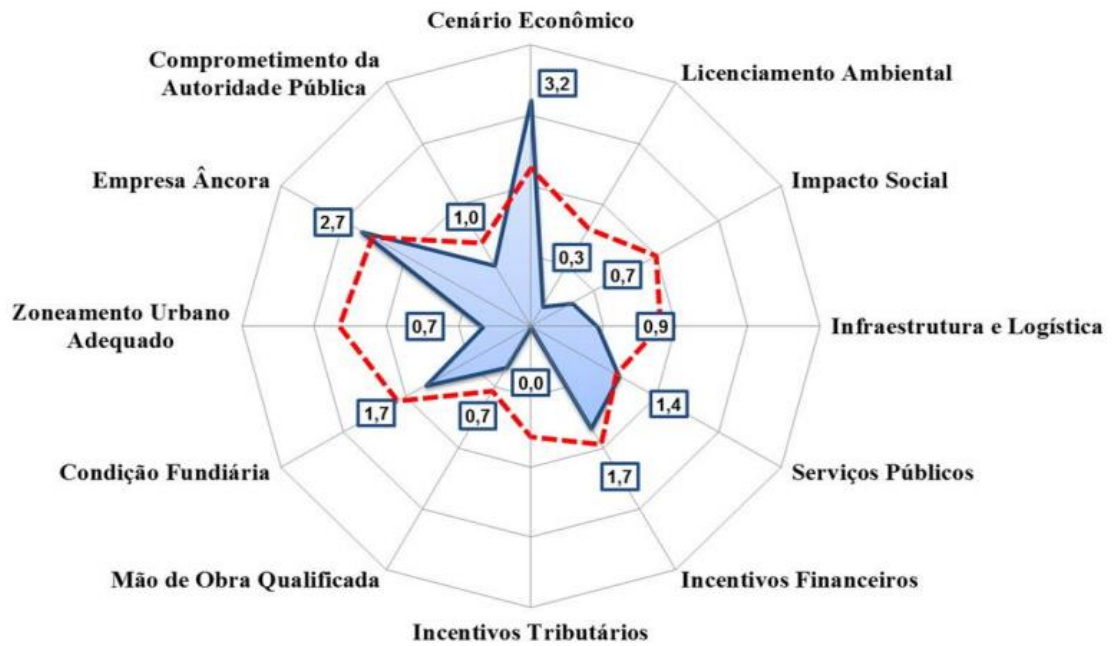
Distrito Industrial de Campos do Goytacazes



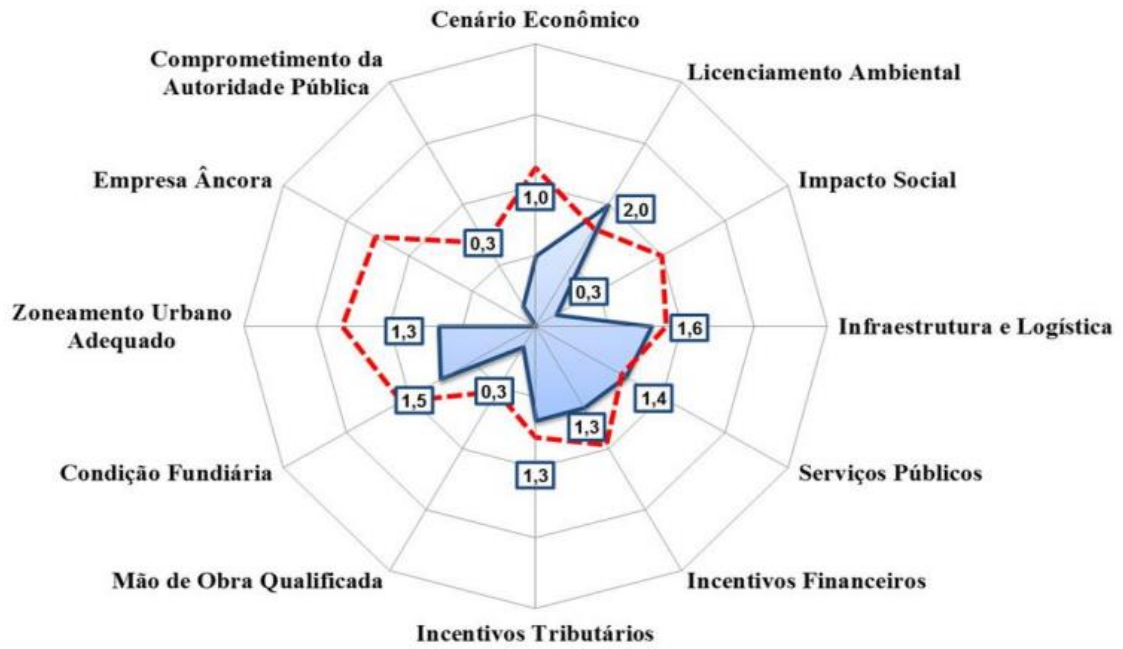
Distrito Industrial de Duque de Caxias



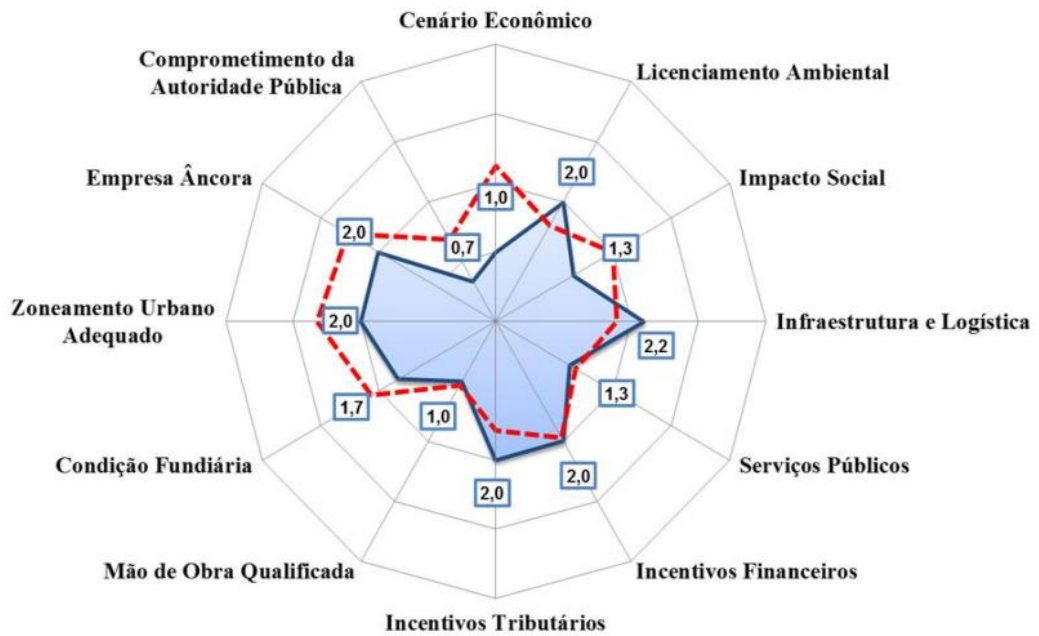
Distrito Industrial de Macaé



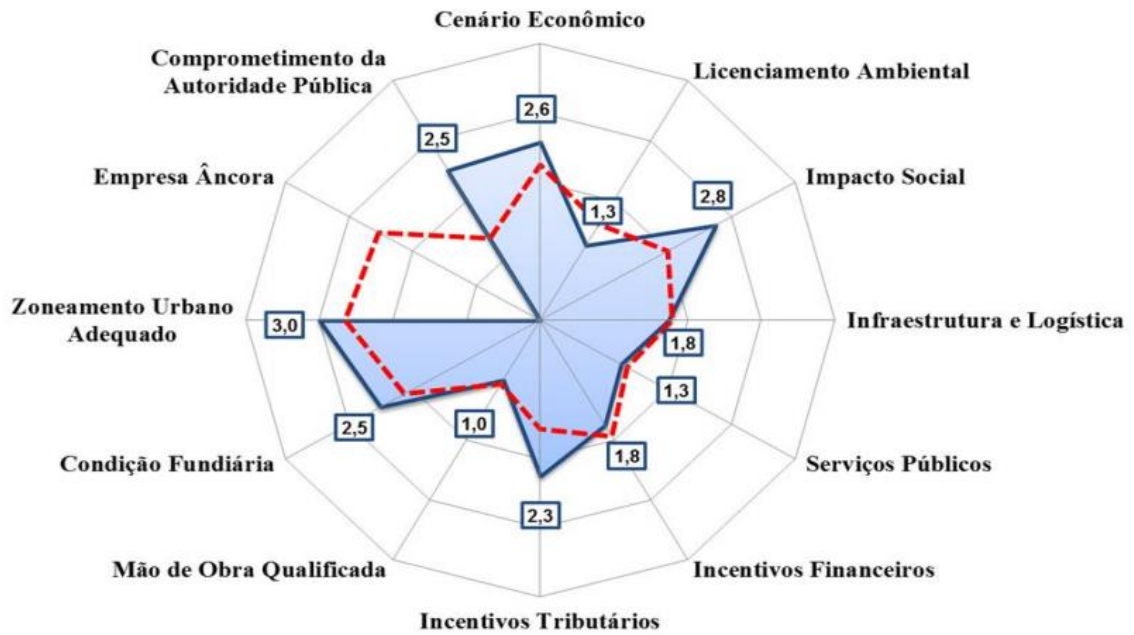
Distrito Industrial de Paciência



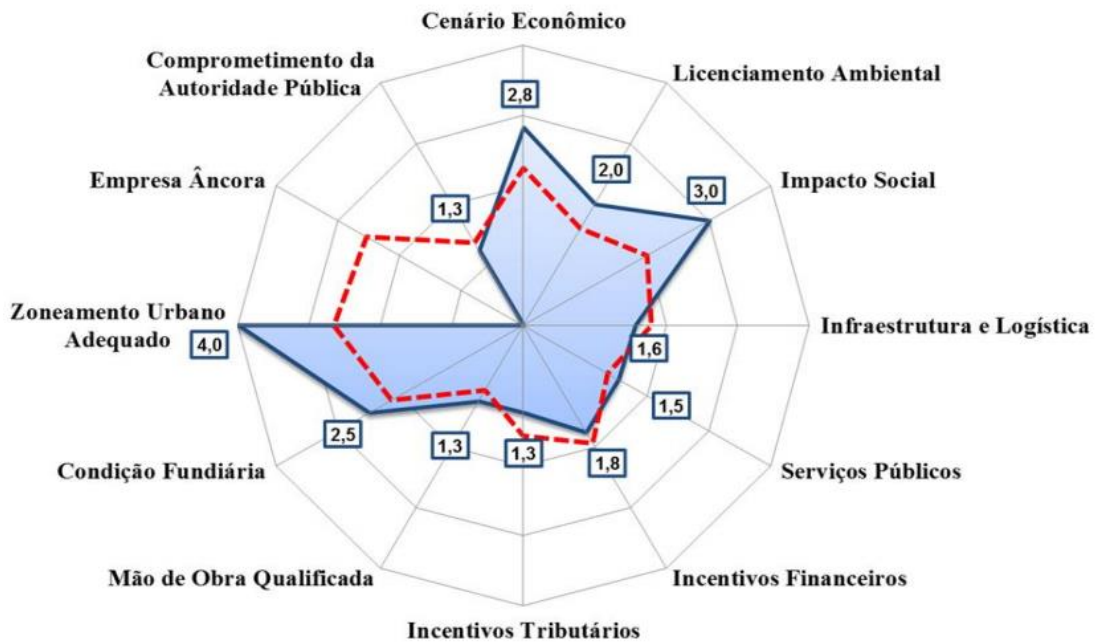
Distrito Industrial de Palmares



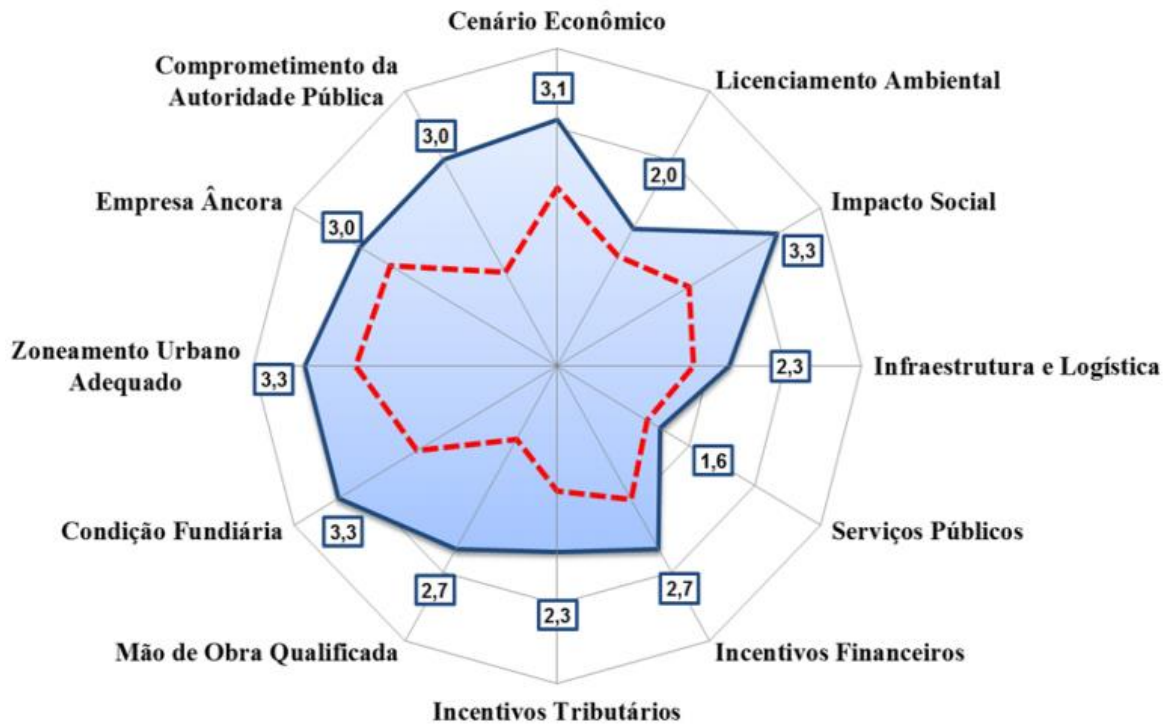
Distrito Industrial de Queimados



Distrito Industrial de Santa Cruz



Distrito Industrial de São João da Barra



Distrito Industrial de Três Rios

