



Qualis A4 ISSN: 2675-0236

ARTIGO

Listas de conteúdos disponíveis em [DOAJ](#)

Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social



Desigualdades e vocação econômica na região integrada de desenvolvimento do Distrito Federal e entorno: uma análise estrutural de população, PIB e emprego

Inequalities and economic potential in the integrated development region of the Federal District and surrounding areas: a structural analysis of population, GDP, and employment

ARK: 69772/ppds.v8i15.1792

Recebido: 15/04/2026 | Aceito: 18/06/2026 | Publicado on-line: 25/06/2026

Sirlei Salete Boff¹

<https://orcid.org/0000-0002-1760-7074>

<http://lattes.cnpq.br/2095140882676947>

Fundação Getulio Vargas (FGV), Brasil

E-mail: sirleiboff@gmail.com



Resumo

Este artigo analisa a dinâmica socioeconômica da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE/DF), evidenciando as profundas assimetrias estruturais entre o núcleo central (Distrito Federal) e os municípios periféricos dos estados de Goiás e Minas Gerais. Sob abordagem quantitativa e descritiva, complementada por análise estrutural fundamentada na teoria da causação circular cumulativa, a pesquisa utiliza dados consolidados do Censo Demográfico de 2022, das Contas Regionais de 2023 e da RAIS 2024, empregando estatística descritiva e o Quociente Locacional (QL) para avaliar a vocação econômica regional em perspectiva multiescalar. Os resultados demonstram uma hiperconcentração econômica no DF, cujo Produto Interno Bruto (PIB) per capita (R\$ 129.790,44) corresponde a aproximadamente 2,5 vezes a média nacional, enquanto os municípios do entorno apresentam ICER de 0,33 e PIB per capita equivalente a 59% da média brasileira. Contudo, a aplicação do QL revela elevada heterogeneidade produtiva no entorno, com especializações relativas em atividades logísticas, agroindustriais, extrativas e de fabricação, que coexistem com a concentração do núcleo. O estudo conclui que a RIDE/DF opera sob uma lógica de "integração assimétrica", configurando um sistema centro-periferia altamente desigual, e reforça a urgência de mecanismos robustos de governança interfederativa e compensação fiscal que promovam o desenvolvimento regional a partir da valorização das complementaridades territoriais identificadas.

Palavras-chave: RIDE/DF; desenvolvimento regional; Quociente Locacional; desigualdades socioespaciais; governança interfederativa; integração assimétrica.

¹ Doutora e Mestre em Economia pela Fundação Getulio Vargas (FGV); MBA em Controladoria pela FGV; Especialista em Planejamento Tributário pela Universidade de Brasília (UnB); Advogada, Auditora Independente, Contadora, Professora e Conciliadora no TRF-1/DF.



Abstract

This article analyzes the socioeconomic dynamics of the Integrated Development Region of the Federal District and Surrounding Areas (RIDE/DF), highlighting the profound structural disparities between the central core (Federal District) and the outlying municipalities in the states of Goiás and Minas Gerais. Using a quantitative and descriptive approach, complemented by structural analysis grounded in the theory of cumulative circular causation, the study employs consolidated data from the 2022 Demographic Census, 2023 Regional Accounts, and 2024 RAIS, utilizing descriptive statistics and the Location Quotient (LQ) to assess regional economic potential from a multiscalar perspective. The results demonstrate economic hyperconcentration in the Federal District, whose per capita GDP (R\$ 129,790.44) is approximately 2.5 times the national average, while the surrounding municipalities exhibit an Economic Concentration Relative Index (ECRI) of 0.33 and per capita GDP equivalent to 59% of the Brazilian average. However, the application of the LQ reveals high productive heterogeneity in the surrounding areas, with relative specializations in logistics, agroindustrial, extractive, and manufacturing activities that coexist with the core's concentration. The study concludes that the RIDE/DF operates under a logic of "asymmetric integration," configuring a highly unequal center-periphery system, and reinforces the urgent need for robust inter-federative governance mechanisms and fiscal equalization measures that promote regional development by leveraging the identified territorial complementarities.

Keywords: RIDE/DF; Regional development; Location Quotient; Socio-spatial inequalities; Inter-federative Governance; Asymmetric Integration.

1 Introdução

A organização do território brasileiro é historicamente marcada por profundas disparidades regionais, cuja gênese remonta aos processos coloniais de ocupação do espaço e à concentração de investimentos públicos e privados em determinados centros econômicos e políticos. Conforme demonstram Diniz e Crocco (2006), essas desigualdades não constituem meros desequilíbrios conjunturais, mas, sim, expressões estruturais de um modelo de desenvolvimento que produz e reproduz assimetrias entre regiões centrais e periféricas. No cenário contemporâneo, as manifestações mais agudas dessas disparidades são observadas nas interfaces interestaduais que abrigam grandes núcleos urbanos, onde a dinâmica metropolitana transcende os limites administrativos municipais e estaduais, exigindo arranjos institucionais inovadores de governança.

É nesse contexto que se insere a RIDE/DF. Trata-se de um arranjo interestadual singular no federativismo brasileiro, cuja complexidade institucional será detalhada na Seção 2 deste trabalho.

A criação da RIDE/DF responde a uma demanda histórica por mecanismos de integração regional que superem os limites jurisdicionais, reconhecendo que os processos de metropolização geram externalidades que não podem ser geridas isoladamente. Conforme apontam Maricato (2015) e Paviani (2007), a metropolização brasileira produziu arranjos territoriais funcionais que demandam respostas institucionais adequadas. No caso do entorno do DF, a expansão urbana desordenada, os fluxos pendulares de magnitude significativa, a degradação ambiental do bioma Cerrado e os déficits crônicos de infraestrutura constituem problemas que transcendem as fronteiras administrativas.

Contudo, a singularidade interestadual da RIDE/DF impõe desafios adicionais de coordenação entre diferentes unidades federativas, competências administrativas e

capacidades fiscais, configurando um cenário de governança que, como se verá, ainda luta para superar o estágio de formalidade jurídica e alcançar a efetividade prática (Sampaio *et al.*, 2013).

O problema de pesquisa consiste em compreender como a distribuição territorial da população, do PIB e dos vínculos formais de emprego evidencia as assimetrias econômicas entre o DF e os municípios integrantes da RIDE/DF. Parte-se do pressuposto de que a integração funcional entre esses territórios ocorre em contexto de concentração econômica no DF, mas não necessariamente se traduz em distribuição proporcional da renda e da capacidade produtiva.

Enquanto a Capital Federal consolida-se como um polo de alta renda, concentrando funções de comando da economia nacional, serviços públicos qualificados e atividades de alto valor agregado – com um Produto Interno Bruto (PIB) per capita de R\$ 129.790,44 em 2023, correspondendo a aproximadamente 2,5 vezes a média nacional (IBGE, 2025) – a periferia imediata enfrenta processos de conurbação desordenada, déficit crônico de infraestrutura, precarização dos serviços públicos e subordinação econômica. Os municípios goianos e mineiros da RIDE/DF, conforme demonstram estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2021), apresentam estruturas produtivas heterogêneas, com vocações logísticas, agroindustriais e extrativas que, embora inseridas em um arranjo de forte assimetria de renda, demonstram complementaridade funcional em relação ao núcleo.

Essa dinâmica de integração assimétrica, na conceituação de Paviani (2007), produz um arranjo territorial funcionalmente integrado sob a ótica do mercado de trabalho e dos fluxos econômicos, mas radicalmente segregado sob a ótica da provisão de direitos e da qualidade de vida.

A riqueza gerada no DF parece produzir efeitos limitados de transbordamento econômico sobre os municípios do entorno, hipótese que será examinada por meio da distribuição territorial do PIB, da população e do emprego formal. As relações com mobilidade, passivos ambientais e capacidade fiscal não serão diretamente estimadas neste artigo e, portanto, devem ser tratadas como dimensões contextuais, não como resultados causais da análise.

O objetivo geral é analisar a distribuição populacional, econômica e setorial do emprego formal na RIDE/DF, identificando diferenças entre o DF e os municípios do entorno. Especificamente, busca-se: 1) comparar a participação do DF e do entorno na população e no PIB regional; 2) calcular indicadores relativos de concentração econômica; 3) identificar padrões de especialização do emprego formal por meio do Quociente Locacional (QL); e 4) discutir as implicações dos resultados para a coordenação interfederativa e o desenvolvimento regional.

A pesquisa possui natureza quantitativa e delineamento descritivo, com interpretação fundamentada na literatura de economia regional, geografia econômica e governança interfederativa. São utilizados dados populacionais do Censo Demográfico de 2022, dados econômicos do PIB dos Municípios de 2023 e dados de vínculos formais da RAIS de 2024. Tendo em vista que os anos de referência são distintos, os resultados são interpretados como evidências estruturais aproximadas, e não como observações simultâneas de um único período.

2 Regime Jurídico e Governança da RIDE/DF: Arcabouço Institucional e Desafios Federativos

A compreensão das assimetrias socioeconômicas da RIDE/DF exige, preliminarmente, o desvendamento de seu arcabouço institucional, marcado por complexidade federativa singular no contexto brasileiro. A base constitucional das regiões metropolitanas e das Regiões Integradas de Desenvolvimento encontra-se em dispositivos distintos da Constituição Federal de 1988: no art. 25, § 3º, quanto às regiões metropolitanas, e nos arts. 21, IX, 43 e 48, IV, quanto às Regiões Integradas de Desenvolvimento (Brasil, 1988). Diferentemente das Regiões Metropolitanas (RMs), cuja instituição é de competência das Assembleias Legislativas estaduais para agrupar municípios de um mesmo estado, a RIDE é instituída por Lei Complementar federal, justamente por sua natureza interestadual, transcendendo os limites de uma única unidade da Federação.

Nesse contexto, a Lei Complementar (LC) n.º 94 (Brasil, 1998) instituiu formalmente a RIDE/DF. O seu objetivo primordial era integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, reconhecendo que a dinâmica metropolitana do DF extrapolava suas fronteiras administrativas, gerando externalidades que demandavam gestão compartilhada com os municípios limítrofes de Goiás e de Minas Gerais.

A Lei Complementar n.º 163 (Brasil, 2018) promoveu a ampliação territorial da RIDE/DF, que passou a abranger o Distrito Federal e 33 municípios, sendo 29 do Estado de Goiás e quatro de Minas Gerais, totalizando 34 unidades territoriais. A estrutura de governança, contudo, já possuía fundamento na Lei Complementar n.º 94 (Brasil, 1998), que autorizou a criação do Conselho Administrativo da RIDE/DF, posteriormente regulamentado pelo Decreto n.º 7.469 (Brasil, 2011), conforme se observa no Quadro 1.

Apesar desse avanço normativo, a avaliação da estrutura de governança revela fragilidades operacionais persistentes, corroborando a compreensão de que a criação de marcos legais não garante, por si só, a eficácia da ação coletiva interfederativa (Souza, 2001; Abrucio; Franzese; Sano, 2010). A distinção fundamental entre a RIDE e uma Região Metropolitana (RM) tradicional reside na ausência de uma instância coordenadora – tipicamente o governo estadual – que exerça a coordenação supramunicipal. Na RIDE/DF, a governança depende de um complexo alinhamento político e administrativo entre o Governo do DF, os governos estaduais de Goiás e de Minas Gerais, e dezenas de prefeituras marcadas por severas assimetrias fiscais e técnicas. Conforme aponta a literatura oficial sobre o pacto metropolitano (Marguti; Costa; Favarão, 2018), essa arquitetura institucional fragmentada tende a reproduzir as desigualdades regionais em vez de mitigá-las, esbarrando na própria lógica da federação brasileira (Arretche, 2015).

Na prática, o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (COARIDE) tem enfrentado dificuldades crônicas de operacionalização, caracterizadas por reuniões irregulares, baixa capacidade de indução política e deliberações com limitado poder vinculante. Esse cenário configura o que a literatura especializada denomina 'desafios da governança interfederativa' (Silva, 2023). A ausência de mecanismos coercitivos e de incentivos financeiros adequados resulta em falhas de coordenação e no predomínio de interesses locais sobre o planejamento regional integrado, um problema clássico de ação coletiva em arranjos policêntricos (Ostrom, 2010; Santos Júnior; Azevedo, 2013).

Essa fragilidade institucional possui reflexos diretos na tríade governança, planejamento e financiamento. Sem uma estrutura de governança robusta e com poder de articulação interfederativa, o planejamento regional torna-se fragmentado e ineficaz. Por



consequência, o financiamento de políticas públicas integradas permanece como o elo mais fraco; não há um fundo metropolitano consolidado ou mecanismos automáticos de compensação fiscal que redistribuam os recursos gerados pela aglomeração econômica do DF para os municípios do entorno que arcam com os custos da expansão urbana (como saneamento, mobilidade e saúde). Assim, o arcabouço jurídico, embora existente, ainda não se traduziu em um arranjo de governança capaz de mitigar as assimetrias estruturais que este artigo se propõe a analisar.

Quadro 1 – Composição Territorial da RIDE/DF

Unidade Federativa	Quantidade	Municípios Integrantes
Distrito Federal	1	Brasília (DF)
Goiás	29	Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cabeceiras, Cavalcante, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Flores de Goiás, Formosa, Goianésia, Luziânia, Mimoso de Goiás, Niquelândia, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, São João d'Aliança, Simolândia, Valparaíso de Goiás, Vila Boa e Vila Propício.
Minas Gerais	4	Arinos, Buritis, Cabeceira Grande e Unaí.
Total RIDE/DF	34	(1 DF + 33 Municípios do Entorno)

Fonte: elaboração própria com base na Lei Complementar n.º 163 (Brasil, 2018).

3 Referencial Teórico

3.1 Integração Regional, Assimetrias e a Questão Metropolitana

A compreensão da dinâmica socioespacial da RIDE/DF exige o afastamento de visões ingênuas sobre a difusão homogênea do progresso, ancorando-se, em contrapartida, nas teorias que explicam a produção e a reprodução do espaço geográfico sob a ótica da desigualdade. A teoria dos polos de crescimento, associada originalmente a François Perroux, foi difundida e aplicada ao planejamento regional brasileiro por diferentes autores, entre eles, Tolosa (1972).

É nesse sentido que a contribuição de Myrdal (1968) se torna central ao introduzir o conceito de "causação circular cumulativa". O autor sueco demonstra que as forças de mercado, em vez de promoverem a convergência regional, tendem a ampliar as disparidades iniciais. Em estágios avançados de concentração, os "efeitos de retorno" (*backwash effects*) – caracterizados pela migração de capitais e mão de obra qualificada das áreas periféricas para o núcleo dinâmico – sobrepõem os "efeitos de irradiação" (*spread effects*). No arranjo da RIDE/DF, essa lógica é exacerbada: o núcleo central atua como um polo de concentração de recursos, extraindo da periferia a sua força de trabalho e recursos ambientais, sem que haja a contrapartida de transbordamentos tecnológicos ou de bem-estar.

No contexto brasileiro, a literatura de Geografia Econômica e Economia Regional avança ao demonstrar que essa assimetria não é um mero acidente de planejamento, mas uma característica estrutural do modelo de urbanização nacional. Santos (2005) e Santos e Silveira (2001) elucidam que a metropolização no Brasil, com frequência, opera sob a lógica do "meio técnico-científico-informacional". O núcleo central (no caso, o DF) concentra as funções de comando, a infraestrutura de ponta e a tomada de decisões, enquanto a franja urbana e os municípios conurbados são relegados a um espaço obsoleto,

marcado pela precariedade dos serviços e pela reprodução expandida da força de trabalho de baixa qualificação. Cria-se, assim, uma região funcionalmente integrada sob a ótica do mercado de trabalho e dos fluxos pendulares, mas radicalmente segregada sob a ótica da provisão de direitos e da infraestrutura urbana.

A dinâmica da divisão espacial do trabalho no Brasil, analisada por Diniz e Crocco (2006), reforça que a periferação não se restringe a um fenômeno urbano; é também um processo econômico que subordina territórios inteiros. Os municípios do entorno goiano e mineiro da RIDE/DF não sofrem um "atraso" natural; estão inseridos em uma divisão territorial do trabalho que impõe desafios de governança e de captura de valor. Conforme aponta Corrêa (2004), a rede urbana brasileira é marcada por uma macrocefalia, na qual as metrópoles ou capitais de alto escalão hierárquico esvaziam as funções de cidades médias vizinhas, impedindo a consolidação de arranjos regionais policêntricos e autônomos.

Portanto, a singularidade da RIDE/DF impõe o debate sobre a governança multinível e a coordenação interfederativa no Brasil. A RIDE/DF não deve ser conceitualmente equiparada a uma Região Metropolitana, pois constitui instrumento de cooperação entre entes federativos distintos, com fundamento constitucional e legal próprio.

Conforme detalhado no arcabouço jurídico da região, a natureza interestadual da RIDE/DF a distingue das RMs tradicionais, criando um vácuo de governança e uma severa assimetria federativa. Maricato (2015) alerta que a ausência de mecanismos institucionais de compensação fiscal e planejamento integrado resulta na "externalização dos custos urbanos". O DF, ao restringir o acesso à terra e à moradia formal, exporta para os municípios limítrofes os passivos da urbanização desordenada, da favelização e do colapso da mobilidade, sem que os governos locais do entorno possuam a base tributária necessária para enfrentar tais desafios.

Ao analisar a dinâmica socioespacial da RIDE/DF, a literatura crítica aponta que a integração regional não se consolidou como um processo de desenvolvimento compartilhado, configurando-se, na realidade, como uma "integração assimétrica" que acentua as desigualdades entre a capital e os municípios periféricos (Paviani, 2007). A literatura apresentada permite formular a integração assimétrica como categoria analítica deste estudo, a ser confrontada com os indicadores de população, PIB e emprego formal.

3.2 Indicadores Socioeconômicos como Variáveis Estruturantes da Análise Regional

A compreensão da dinâmica socioeconômica e espacial de arranjos territoriais complexos, como a RIDE/DF, demanda o emprego de um conjunto articulado de indicadores que transcendam a mera mensuração de grandezas absolutas. O PIB regional, a distribuição populacional e a estrutura do emprego formal constituem, nesse sentido, variáveis estruturantes que, quando analisadas de forma integrada, permitem examinar a distribuição territorial da atividade econômica, a concentração demográfica e os padrões de especialização produtiva, considerando a inserção dos territórios na divisão espacial do trabalho nacional.

3.2.1 O PIB Regional e a intensidade econômica como indicadores de desenvolvimento

O PIB, enquanto expressão monetária da soma de todos os bens e serviços finais produzidos em determinado território, é o indicador mais amplamente utilizado para aferir o crescimento e o desempenho econômico de uma região. Contudo,

conforme alertam Haddad (2009) e Diniz e Crocco (2006), a análise isolada do PIB total pode ocultar profundas disparidades internas, especialmente em arranjos metropolitanos marcados pela primazia econômica e concentração espacial da riqueza. É por essa razão que o PIB per capita assume papel central na análise regional; ao relacionar a riqueza gerada com o contingente populacional, o indicador opera como um indicador de intensidade econômica territorial e da capacidade de geração de renda, permitindo comparações intertemporais e interesaciais mais fidedignas.

No contexto brasileiro, o Sistema de Contas Regionais (SCR), coordenado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2024), tem permitido avanços significativos na desagregação territorial do PIB, viabilizando estudos que comparam o desempenho econômico e o PIB per capita de unidades da Federação e de municípios específicos. Conforme demonstram estudos do IPEA (2021), as disparidades de PIB per capita entre regiões brasileiras refletem, em grande medida, diferenças estruturais na composição setorial da economia, na qualificação da força de trabalho e na presença de atividades de alto valor agregado. Na RIDE/DF, essa lógica se manifesta na elevada intensidade econômica territorial do núcleo central, em contraste com os menores valores de PIB per capita observados no entorno o que evidencia a necessidade de cruzar este indicador econômico com as variáveis sociais e demográficas abordadas nas seções subsequentes.

3.2.2 Dinâmica demográfica, condição social e pressão sobre o território

A variável populacional, quando analisada por meio do Censo Demográfico, não deve ser compreendida apenas como um dado quantitativo; trata-se de expressão de processos socioespaciais de longo prazo. A densidade demográfica e a taxa de crescimento populacional revelam, conforme Santos (2005) e Maricato (2015), os mecanismos de expulsão e atração que moldam a ocupação do território. Em regiões metropolitanas e arranjos integrados, a concentração populacional em determinados núcleos – e a concomitante expansão demográfica em municípios periféricos – é frequentemente sintoma de segregação socioespacial e de um mercado imobiliário excludente.

Henderson (2003), ao analisar os padrões de urbanização em economias em desenvolvimento, destaca que o crescimento desordenado das franjas urbanas tende a gerar externalidades negativas, como déficits crônicos de infraestrutura, sobrecarga dos sistemas de mobilidade e degradação ambiental. Na RIDE/DF, esse fenômeno é particularmente visível; o DF, ao adotar políticas restritivas de uso e ocupação do solo, exporta para os municípios goianos e mineiros limítrofes os passivos da urbanização informal, criando uma assimetria onde a explosão demográfica do Entorno e sua crescente vulnerabilidade socioeconômica não se traduz proporcionalmente em arrecadação tributária ou em capacidade de provisão de serviços públicos pelos municípios receptores.

3.2.3 Estrutura do emprego formal e vocação econômica

A análise setorial do emprego formal, por sua vez, oferece uma janela privilegiada para a compreensão da vocação econômica de um território. De maneira diferente do PIB, que captura o valor monetário da produção, a distribuição dos vínculos formais ativos por setores da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) revela a anatomia produtiva da região, sua dependência de atividades específicas e seu grau de diversificação econômica.

É nesse contexto que o QL emerge como instrumento metodológico indispensável. Conforme detalham Haddad *et al.* (1989), o QL permite identificar se determinado setor econômico apresenta, em uma região, uma concentração relativa superior à da região de referência (nacional, no caso deste estudo). Um QL superior a 1 indica concentração relativa da atividade, constituindo evidência de especialização relativa em relação à economia de referência. Por outro lado, valores inferiores a 1 indicam que a participação do setor é menor do que a observada na região de referência.

A aplicação do QL à RIDE/DF permite desvelar a divisão espacial do trabalho no interior do arranjo; enquanto o DF apresenta especialização em serviços de alto valor agregado, administração pública e atividades financeiras, os municípios do entorno revelam vocações vinculadas à agricultura extensiva, ao comércio varejista de subsistência e à construção civil de baixa complexidade evidenciando uma divisão funcional do trabalho na qual a periferia assume especializações distintas.

3.2.4 A integração dos indicadores como abordagem analítica

A inovação metodológica deste estudo reside, portanto, na articulação sistêmica desses três eixos analíticos: 1) o PIB per capita evidencia a intensidade econômica territorial e a capacidade de geração de riqueza; 2) a dinâmica demográfica expõe os fluxos populacionais e a pressão sobre o território; e 3) a estrutura do emprego formal, mediada pelo QL, desvenda a vocação econômica e o grau de especialização produtiva. Quando analisados em conjunto, esses indicadores permitem construir uma interpretação integrada das dimensões populacional, econômica e produtiva da RIDE/DF, cujos padrões observados podem ser analisados à luz da teoria da causação circular cumulativa.

Como bem demonstra Paviani (2007), a análise da periferização e do espraiamento urbano na capital exige o abandono de visões setoriais fragmentadas em favor de abordagens que capturem a totalidade concreta do território da RIDE/DF. É a partir dessa ótica que os indicadores socioeconômicos deixam de ser meros números para se tornarem categorias de análise capazes de iluminar as contradições e os desafios do desenvolvimento regional na região.

4 Metodologia

Este estudo adota um delineamento metodológico de natureza quantitativa e descritiva, complementado por uma abordagem analítica estrutural, conforme detalhado a seguir.

Sob a ótica da natureza quantitativa, fundamenta-se na mensuração objetiva de variáveis socioeconômicas por meio de tratamento estatístico de dados secundários de larga escala. De acordo com Lakatos e Marconi (2017), a pesquisa quantitativa privilegia a coleta e a análise de dados numéricos. Neste estudo, o desenho é predominantemente descritivo e não permite estabelecer relações causais; permite, contudo, comparar distribuições, proporções e padrões de especialização setorial.

No que tange ao caráter descritivo, a pesquisa objetiva retratar com precisão as características atuais da RIDE/DF. Segundo Gil (2019), os estudos descritivos visam a descrever as propriedades e as relações existentes entre as variáveis analisadas, sem, contudo, manipular o ambiente de observação. Neste contexto, a fase descritiva materializa-se na compilação de participações relativas, na estratificação setorial do emprego e na composição da riqueza regional, fornecendo um diagnóstico empírico fidedigno da macrocefalia do DF e da periferização dos municípios limítrofes.

No entanto, para evitar que a análise se restrinja a um mero inventário estatístico, o estudo incorpora uma abordagem analítica estrutural. Essa perspectiva, alicerçada na

Geografia Econômica e na Economia Regional, amplia a interpretação dos dados ao examinar as relações sistêmicas e os padrões estruturais que caracterizam o território. Inspirando-se na teoria dos circuitos da economia e da divisão espacial do trabalho de Santos (2005) e nos modelos de assimetria regional de Diniz e Crocco (2006), a abordagem estrutural busca interpretar a concentração econômica no núcleo (DF) à luz do conceito de causação circular cumulativa, focando na interpretação das dinâmicas espaciais e estruturais, em detrimento de inferências causais de natureza estritamente econométrica.

Portanto, a articulação dessas três dimensões metodológicas – a precisão do quantitativo, o mapeamento do descritivo e a crítica do estrutural – permite que os dados do Censo, das Contas Regionais e da RAIS não sejam apenas apresentados, mas interpretados como expressões de uma profunda segregação socioespacial e de uma integração econômica assimétrica. Para operacionalizar essa proposta, a seção estrutura-se em três partes: a subseção 4.1 detalha as bases de dados e fontes de informação; a 4.2 descreve os procedimentos analíticos; e a 4.3 apresenta os critérios de análise, com foco na abordagem multiescalar e tridimensional.

4.1 Base de dados e fontes de informação

A robustez empírica desta investigação ancora-se na utilização exclusiva de bases de dados oficiais, governamentais e de abrangência nacional, assegurando a fidedignidade, a rastreabilidade e a reprodutibilidade dos achados. A seleção das fontes obedeceu ao critério de recência e de compatibilidade metodológica com a escala de análise proposta (municipal e regional), permitindo o cruzamento sistêmico de variáveis demográficas, econômicas e laborais.

Para a composição das variáveis populacionais e de distribuição territorial, utilizou-se o Censo Demográfico de 2022 (IBGE, 2024). Trata-se do mais recente levantamento censitário do País, fundamental para capturar os efeitos da reorganização espacial e as novas dinâmicas migratórias intra e intermunicipais. Os dados do Censo fornecem o denominador demográfico para o cálculo de indicadores de densidade e per capita, além de mapear com precisão a macrocefalia populacional do DF em detrimento dos municípios conurbados da RIDE/DF.

No que tange às variáveis econômicas estruturantes, a pesquisa valeu-se das Contas Regionais e do PIB dos Municípios, com ano-base de 2023 consolidada (IBGE, 2025). Esta base é imprescindível para mensurar o valor adicionado pela produção de bens e serviços em cada unidade territorial, permitindo a estratificação do PIB total e do PIB per capita. A escolha do ano de 2023 justifica-se por representar o ciclo econômico mais recente consolidado pelo Sistema de Contas Nacionais, oferecendo um retrato fiel da hiperconcentração de riqueza no núcleo central e da fragilidade produtiva da periferia goiana e mineira.

Para a análise da estrutura do mercado de trabalho formal e o cálculo do QL, foram extraídos os microdados da RAIS, referentes ao exercício de 2024, disponibilizados pelo Ministério do Trabalho e Emprego (Brasil, 2024). A RAIS é privilegiada para a análise de estoque de vínculos formais ativos, classificados segundo a CNAE, o que viabiliza a identificação das vocações econômicas setoriais e a aplicação da metodologia do QL na escala da RIDE/DF, superando as limitações de amostragem de pesquisas domiciliares como a PNAD Contínua.

A articulação dessas três bases de dados – Censo (população), Contas Regionais (riqueza) e RAIS (Brasil, 2024) (trabalho) – constitui o alicerce empírico que permite a análise tríplice e integrada, superando as limitações de estudos setoriais isolados e



conferindo densidade analítica² à compreensão das assimetrias estruturais do arranjo espacial estudado.

Tabela 1 – Dados absolutos: população, PIB e PIB per capita por Unidade da Federação e RIDE/DF (2022–2023)

Unidade da Federação / Arranjo Regional	População (2022) (hab.)	PIB a Preços Correntes (2023) (R\$)	PIB <i>per capita</i> (2023) (R\$)
Brasil	203.080.756	10.900.000.000.000,00	51.693,92
Minas Gerais	20.539.989	972.000.000.000,00	47.328,00(*)
Goiás	7.056.495	336.700.000.000,00	47.721,00(*)
Distrito Federal	2.817.381	365.669.107.906,00	129.790,44
Entorno GO/MG (RIDE/DF)(**)	1.662.752	50.930.892.094,00	30.630,48
RIDE/DF (Total)	4.480.133	416.600.000.000,00	92.988,00

Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2024; 2025).

Notas: (*) PIB per capita de MG e GO conforme dados oficiais do IBGE, apresentando leve divergência em relação à divisão exata do PIB total pela população censitária devido a ajustes metodológicos da fonte. (**) Valores do Entorno obtidos por diferença aritmética entre o total da RIDE/DF e o Distrito Federal.

Para garantir a transparência metodológica e a reprodutibilidade dos achados, a Tabela 1 consolida os dados brutos absolutos de população, PIB e PIB per capita extraídos das fontes oficiais. Esta tabela permite ao leitor acompanhar a gênese dos cálculos e compreender a escala das grandezas envolvidas na análise, desde o nível nacional até o recorte específico da RIDE/DF.

É importante destacar que os valores referentes ao 'Entorno GO/MG' foram obtidos por diferença aritmética entre o total da RIDE/DF e o DF, procedimento metodológico comum em análises regionais quando não há desagregação oficial consolidada para o conjunto dos 33 municípios do entorno. Essa abordagem, embora aproximada, permite capturar a magnitude do desequilíbrio estrutural que caracteriza o arranjo.

4.2 Procedimentos analíticos

A estratégia metodológica fundamentou-se em duas frentes complementares de investigação. De início, aplicou-se a estatística descritiva para a composição de participações relativas, permitindo mapear a distribuição da população, do PIB e do estoque de empregos formais entre o DF e os municípios do entorno, evidenciando os pesos relativos de cada unidade territorial no arranjo regional.

Em um segundo momento, para a análise de vocação econômica e da estrutura produtiva, empregou-se o QL. Este indicador, amplamente consagrado na literatura de economia regional e geografia econômica, mensura o grau de especialização de determinado setor econômico em uma região específica, em comparação a uma região de referência. A expressão matemática do QL é definida pela seguinte razão:

² Nota metodológica: Considerando a disponibilidade das bases oficiais, este estudo utiliza os dados populacionais do Censo Demográfico de 2022 e os dados econômicos referentes ao PIB de 2023. A combinação desses períodos permite examinar a distribuição territorial da população e da atividade econômica, devendo os indicadores derivados ser interpretados como aproximações estruturais, e não como medidas referentes a um mesmo ano. Para a RIDE/DF e seu entorno, o PIB per capita estimado corresponde à razão entre o PIB de 2023 e a população censitária de 2022.



$$QL_{ij} = \frac{E_{ij}/E_i}{E_{nj}/E_n}$$

Onde:

- QL_{ij} : Quociente Locacional do setor econômico j na região de análise i ;
- E_{ij} : é o emprego do setor j na região i ;
- E_i : é o emprego total da região i ;
- E_{nj} : é o emprego do setor j na região de referência n (nacional);
- E_n : é o emprego total na região de referência n .

A interpretação do indicador obedece a um limiar crítico unitário. Se $QL > 1$, infere-se que a região i possui uma concentração relativa do setor j superior à média nacional, indicando evidência de especialização relativa em relação à economia de referência. Por outro lado, valores inferiores a 1 indicam que a participação do setor é menor do que a observada na região de referência. Por fim, se $QL = 1$, a estrutura produtiva local assemelha-se proporcionalmente à nacional.

No contexto desta pesquisa, o QL foi calculado tendo como variável o estoque de vínculos formais ativos por seção e divisão da CNAE, tendo o Brasil como região de referência (n). Essa abordagem permite identificar padrões de especialização relativa do emprego formal nos municípios da RIDE/DF, evidenciando os setores cuja participação na estrutura ocupacional local é superior ou inferior à observada na economia nacional.

4.3 Critérios de análise: a abordagem multiescalar e tridimensional

A construção do arcabouço analítico desta pesquisa exigiu a definição de critérios rigorosos que permitissem transcender a mera descrição estatística, avançando para a análise das relações estruturais que configuram a RIDE/DF. Para tanto, a análise foi estruturada em três eixos interdependentes: 1) demográfico; 2) econômico; e 3) produtivo, cruzados em uma perspectiva multiescalar que confronta os dados do DF (núcleo), dos estados de Goiás e Minas Gerais (*hinterland* imediato) e do Brasil (referência macroeconômica).

A operacionalização desses critérios deu-se da seguinte forma:

- I Concentração Populacional e Segregação Socioespacial – avaliou a distribuição demográfica como um dado de volume e como um indicador de pressão sobre o território e de segregação espacial. Ao utilizar os dados do Censo Demográfico de 2022 (IBGE, 2024) – que apontam população nacional de 203.080.756 habitantes e uma população do DF de 2.817.381 habitantes – o critério buscou mensurar o peso relativo do núcleo central no arranjo regional. A análise focou na dicotomia entre a retenção populacional no DF e a expansão vegetativa e migratória dos municípios do entorno goiano e mineiro. Este critério permitiu identificar a "macrocefalia urbana" do DF, onde o mercado imobiliário restritivo atua como um mecanismo de expulsão de classes de menor renda para a periferia, gerando um passivo de infraestrutura e mobilidade que desproporcionalmente recai sobre os municípios limítrofes;
- II Participação Relativa no PIB e Assimetria Econômica – deslocou o foco da dimensão populacional para a capacidade de geração de riqueza. A comparação entre o PIB do DF (R\$ 365,6 bilhões em 2023), o PIB total da RIDE/DF e o PIB nacional (R\$ 10,9 trilhões) buscou dimensionar a expressiva assimetria econômica que caracteriza o arranjo regional.



A métrica central deste eixo foi o confronto entre a participação populacional e a participação econômica. Ao demonstrar que o DF abriga pouco mais de 60% da população da RIDE/DF, mas responde por quase 88% do seu PIB, o critério evidencia a elevada concentração econômica no núcleo. O PIB per capita do DF (R\$ 129.790,44), comparado à média nacional (R\$ 51.693,92) e à média de Goiás (R\$ 47.721,00), evidencia uma intensidade econômica territorial por habitante significativamente superior, reforçando a magnitude das assimetrias econômicas existentes no espaço regional;

- III Distribuição Setorial do Emprego e Vocação Econômica – decompôs a força de trabalho formal para revelar a anatomia produtiva da região. Utilizando os microdados da RAIS de 2024, estratificados conforme a CNAE, a análise não se limitou ao volume total de empregos; também investigou a qualidade e a especialização dos vínculos.

Este critério foi fundamental para aplicar o QL, permitindo classificar os municípios da RIDE de acordo com suas vocações econômicas reais. Enquanto no DF a análise buscou identificar a concentração relativa do emprego na Administração Pública e em atividades de serviços, nos municípios de Goiás e Minas Gerais o critério buscou mapear especializações relativas em setores agropecuários, industriais, extrativos, comerciais e logísticos. O objetivo foi evidenciar a heterogeneidade da estrutura produtiva regional e as distintas especializações econômicas presentes nos municípios da RIDE/DF, sem atribuir, a partir do QL isoladamente, diferenças de produtividade, complexidade econômica ou efeitos multiplicadores;

- IV Cruzamento Multiescalar (DF, GO, MG e Brasil) – a contribuição analítica deste estudo reside no cruzamento sistêmico dessas três dimensões em quatro escalas geográficas distintas:

- a) Escala Local (Municípios da RIDE) – para identificar as microdesigualdades intrarregionais;
- b) Escala do Núcleo (DF) – para dimensionar a força gravitacional da capital federal;
- c) Escala Estadual (Goiás e Minas Gerais) – para contextualizar a posição econômica do DF em relação às economias estaduais e examinar diferenças de escala e concentração econômica, inclusive mediante a comparação entre o PIB do DF e o PIB do Estado de Goiás;
- d) Escala Nacional (Brasil) – para estabelecer o *benchmark* de referência (no cálculo do QL e do PIB per capita), permitindo afirmar se a especialização econômica da RIDE é uma vocação autônoma ou apenas um reflexo das macroestruturas da economia brasileira.

Portanto, a adoção desses critérios analíticos integrados permite demonstrar que a RIDE/DF não opera apenas como uma região econômica coesa e harmônica, mas também como um sistema centro-periferia altamente assimétrico, onde a integração do mercado de trabalho não se traduz em integração do bem-estar social ou em transbordamentos positivos de desenvolvimento para os municípios do entorno.

5 Resultados e Discussão

5.1 População: a demografia da segregação espacial

Os dados do Censo de 2022 revelam que a RIDE/DF abriga uma população total de 4,48 milhões de habitantes. O DF concentra 2.817.381 indivíduos, correspondendo a 62,89% do total da região, enquanto os municípios do entorno (Goiás e Minas Gerais) abrigam os 37,11% restantes (aproximadamente 1,66 milhão de pessoas).

Essa distribuição evidencia uma forte concentração demográfica no núcleo, acompanhada por intensos processos de expansão populacional nos municípios limítrofes. À luz de Maricato (2015) e Santos (2005), esse padrão é compatível com os processos de expansão urbana e segregação socioespacial característicos de grandes aglomerações brasileiras, onde o núcleo retém a infraestrutura e os serviços, enquanto a periferia absorve o contingente populacional expulso pelo mercado imobiliário restritivo. A dinâmica demográfica da RIDE/DF, portanto, não reflete apenas crescimento vegetativo, mas materializa a pressão territorial e a assimetria na provisão de direitos urbanos que serão detalhadas na análise econômica a seguir.

5.2 PIB: a hiperconcentração econômica e a assimetria do PIB per capita

A análise do PIB de 2023 expõe uma assimetria ainda mais elevada do que a demográfica. O PIB total da RIDE/DF alcançou R\$ 416,6 bilhões. O DF, isoladamente, foi responsável por R\$ 365,6 bilhões, detendo 87,77% de toda a riqueza gerada na região. Os municípios do entorno participam com apenas 12,23% (aproximadamente R\$ 51,0 bilhões).

Para dimensionar a densidade econômica do núcleo, compara-se o PIB do DF (R\$ 365,6 bi) com o do estado de Goiás (R\$ 336,7 bi). O DF, com população de aproximadamente 2,81 milhões de habitantes, apresentou PIB nominal superior ao de Goiás em 2023, embora essa comparação entre uma Unidade Federativa de natureza singular e um estado de maior extensão territorial deva ser interpretada com cautela.

A Tabela 2 apresenta indicadores derivativos que apreendem a intensidade dessas assimetrias. Destacam-se o Índice de Concentração Econômica Relativa (ICER) e a razão de PIB per capita. O DF apresenta ICER de 1,40, indicando que sua representação econômica é 40% superior ao seu peso demográfico. Em contraste, o entorno registra ICER de 0,33, revelando uma sub-representação econômica de 67%. A razão de PIB per capita DF/Entorno atinge o valor de 4,24, demonstrando que a intensidade econômica por habitante no núcleo é mais de quatro vezes superior à do entorno.

Tabela 2 – Indicadores Relativos e Índices de Concentração: RIDE/DF em Perspectiva Comparada (2022–2023)

Indicador	Distrito Federal	Entorno GO/MG	RIDE/DF (Total)
Participação na População da RIDE/DF (%)	62,89	37,11	100,00
Participação no PIB da RIDE/DF (%)	87,77	12,23	100,00
Participação na População do Brasil (%)	1,39	0,82	2,21
Participação no PIB do Brasil (%)	3,35	0,47	3,82
Índice de PIB per capita (Base Brasil = 100)	251,07	59,25	179,88
Índice de Concentração Econômica Relativa (ICER)*	1,40	0,33	1,00
Razão PIB per capita DF/Entorno	4,24	–	–

Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2024; 2025).

Nota: * ICER calculado pela razão entre a participação do território no PIB e a participação do território na população. Valores superiores a 1 indicam super-representação econômica; valores inferiores a 1 indicam sub-representação.

A perspectiva multiescalar consolidada na Tabela 3 e ilustrada na Figura 1 torna o descompasso ainda mais evidente. Enquanto o DF, com apenas 1,39% da população brasileira, apropria-se de 3,35% do PIB nacional (índice de PIB per capita de 251,1 em relação à média nacional), o entorno, com 0,82% da população, participa com apenas 0,47% da riqueza nacional (índice de 59,2).

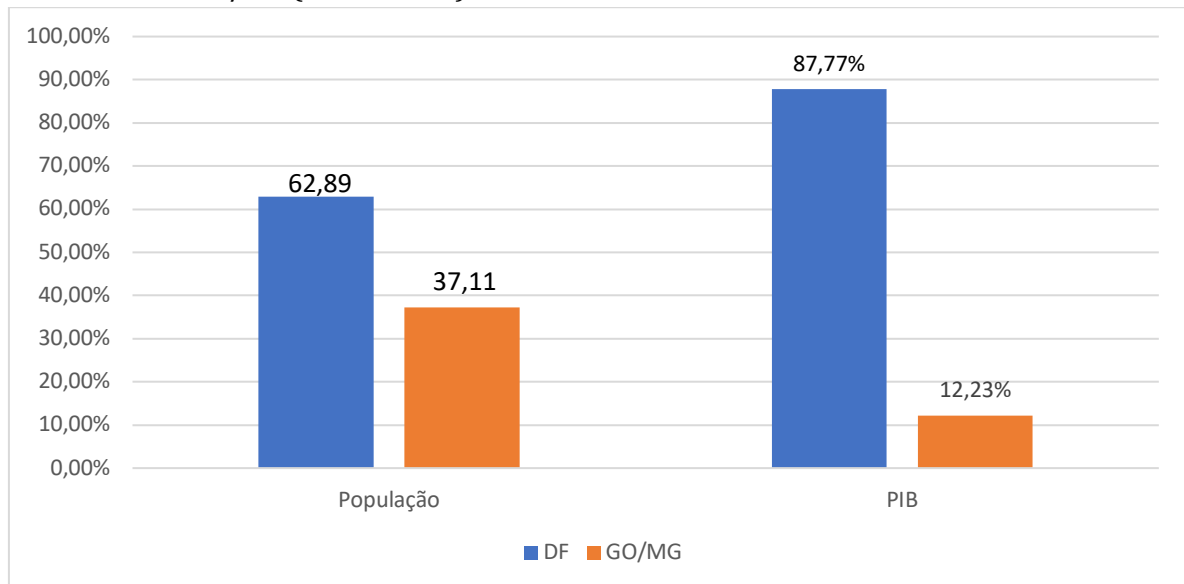
Tabela 3 – Indicadores Socioeconômicos Comparados: Brasil, Estados do Entorno, Distrito Federal e RIDE/DF (2022–2023)

Unidade Federativa / Arranjo Regional	População (2022) (hab.)	PIB a preços correntes (2023) (R\$ bi)	PIB per capita (2023) (R\$)	Participação na População da RIDE/DF (%)	Participação no PIB da RIDE/DF (%)	Índice de PIB per capita (Base Brasil = 100)
Brasil	203.080.756	10.900,0	51.693,92	–	–	100,0
Minas Gerais	20.539.989	972,0	47.328,00*	–	–	91,6
Goiás	7.056.495	336,7	47.721,00	–	–	92,3
Distrito Federal (DF)	2.817.381	365,7	129.790,44	62,89	87,77	251,1
Entorno GO/MG (RIDE/DF)	1.662.752**	50,9**	30.612,00**	37,11	12,23	59,2
RIDE/DF (Total)	4.480.133	416,6	92.988,00	100,00	100,00	179,9

Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2024; 2025).

Nota: * PIB per capita de MG estimado a partir do PIB total (R\$ 972 bi) e da população censitária (20.539.989 hab.). (**) Valores do Entorno calculados por diferença entre o total da RIDE/DF e o Distrito Federal.

Figura 1 – Distribuição comparativa da População e do PIB entre o DF e o Entorno na RIDE/DF (2022–2023).



Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2024; 2025).

Esses resultados mostram-se consistentes com a interpretação da causalção circular cumulativa de Myrdal (1968), ao evidenciarem elevada concentração econômica no núcleo em relação ao seu peso demográfico. A configuração observada também pode ser interpretada à luz das contribuições de Diniz e Crocco (2006) e Corrêa (2004) sobre concentração econômica e divisão espacial do trabalho, sem que os indicadores utilizados

permitam estabelecer relações causais entre os fluxos de capital e trabalho e as assimetrias identificadas.

5.3 Emprego formal e vocação econômica (análise via QL)

A distribuição setorial do emprego formal e o cálculo do QL revelam as vocações econômicas e as assimetrias regionais. O DF possui uma estrutura hiperterciarizada, com forte especialização em Serviços e Administração Pública.

A aplicação do QL desvela nuances importantes da divisão espacial do trabalho. No DF, até mesmo a Agricultura, que representa uma fração ínfima do seu emprego, apresenta um QL ligeiramente superior a 1 em relação ao Brasil, indicando uma especialização relativa de nicho. Contudo, é na análise dos municípios goianos e mineiros que a diversidade produtiva se manifesta. Conforme a Tabela 4, a configuração produtiva do entorno é marcada pela heterogeneidade: enquanto Barro Alto se sobressai na extração mineral, localidades como Cristalina, Luziânia e Formosa revelam especializações em agroindústria, produtos químicos, bebidas e logística.

Tabela 4 – Exemplos de especialização relativa (QL) em municípios selecionados da RIDE/DF (2024)

Município	Setor (CNAE)	Descrição	QL (*)
Barro Alto (GO)	B-07	Extração de minerais metálicos	> 1,0
Cristalina (GO)	A-01	Agricultura, pecuária e serviços relacionados	> 1,0
Luziânia (GO)	C-20	Fabricação de produtos químicos	> 1,0
Formosa (GO)	C-11	Fabricação de bebidas	> 1,0
Formosa (GO)	H-52	Armazenagem e atividades auxiliares aos transportes	> 1,0

Fonte: elaboração própria com base em RAIS (Brasil, 2024).

Nota: (*) Brasil, como região de referência, igual a 1.

Esse mosaico de especializações demonstra que os municípios do entorno não são um bloco homogêneo de atraso, mas possuem uma estrutura produtiva heterogênea, com presença relativa de atividades extrativas, agroindustriais e logísticas. Os QLS superiores a 1,0 evidenciam que determinados setores possuem participação relativa no emprego formal municipal superior à média nacional. A coexistência dessas atividades reforça a existência de uma complementaridade econômica funcional, ainda que assimétrica, entre o núcleo e o entorno, onde a periferia assume especializações distintas na divisão territorial do trabalho.

5.4 Síntese Comparativa: a integração assimétrica

A análise conjunta dos dados de população, PIB e emprego formal evidencia uma configuração regional marcada pela elevada concentração econômica no Distrito Federal e pela heterogeneidade das especializações produtivas dos municípios do entorno. À luz de Paviani (2007) e Myrdal (1968), esses resultados são compatíveis com a interpretação da RIDE/DF como um arranjo de integração regional assimétrica. A coexistência de diferentes especializações permite discutir possíveis complementaridades econômicas entre o núcleo e o entorno.



Contudo, este estudo não estima diretamente os fluxos pendulares, os transbordamentos de renda ou tecnologia, a capacidade fiscal municipal, os impactos ambientais ou os indicadores de bem-estar. Consequentemente, os resultados não permitem estabelecer relações causais nem determinar os efeitos da integração regional sobre essas dimensões, que permanecem como elementos contextuais da análise e possibilidades para investigações futuras.

Considerações Finais

O estudo evidenciou que a RIDE/DF configura um território marcado por profundas assimetrias estruturais, cuja configuração é compatível com a interpretação de integração regional assimétrica. A análise conjunta dos indicadores de população, PIB e emprego formal demonstrou uma elevada concentração econômica no Distrito Federal, cujo PIB per capita corresponde a aproximadamente 2,5 vezes a média nacional. Em contrapartida, os municípios do entorno apresentam menor intensidade econômica territorial e especializações produtivas heterogêneas, evidenciando diferenças estruturais entre o núcleo e os demais territórios integrantes da região.

Para além da clássica dicotomia centro-periferia, a aplicação do QL revelou que o entorno não constitui um bloco homogêneo de atraso. A heterogeneidade produtiva observada nos municípios goianos e mineiros – com especializações em logística, agroindústria, extração mineral e fabricação de bebidas – indica a existência de vocações econômicas distintas e de um potencial de complementaridade funcional ainda pouco explorado. A RIDE/DF, portanto, não é apenas um espaço de desigualdades; trata-se de um arranjo territorial complexo onde a riqueza do núcleo e as vocações da periferia coexistem. O desafio, contudo, reside no fato de que os mecanismos atuais de governança não têm sido capazes de transformar essa complementaridade em desenvolvimento regional compartilhado, corroborando a tese da causalção circular cumulativa de Myrdal (1968).

Sob a ótica metodológica, impõem-se algumas ressalvas que delimitam o escopo da pesquisa e apontam caminhos para a continuidade do debate. O desenho transversal do estudo, aliado à utilização de bases de dados com anos de referência distintos (Censo 2022, Contas Regionais 2023 e RAIS 2024), reflete a sincronicidade imperfeita inerente aos ciclos estatísticos oficiais, interpretados aqui como evidências estruturais aproximadas. A obtenção dos dados do entorno por diferença aritmética e a não estimação direta de variáveis como fluxos pendulares, passivos ambientais e capacidade fiscal municipal restringem a análise às dimensões econômicas e demográficas consolidadas, tratando as demais como pano de fundo contextual. Tais limitações, longe de invalidar os achados, reforçam a necessidade de aprofundamento empírico em investigações futuras.

No plano das políticas públicas, os resultados reforçam a urgência já discutida neste artigo: a necessidade de superar a fragilidade operacional do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (COARIDE) e instituir mecanismos robustos de governança interfederativa e compensação fiscal. A integração tarifária, o planejamento metropolitano do uso e ocupação do solo e a criação de fundos de desenvolvimento regional são passos inegociáveis para mitigar a externalização dos custos urbanos e promover a convergência de bem-estar social.

Como sugestões para estudos futuros, recomenda-se a análise aprofundada dos fluxos migratórios diários (mobilidade pendular) e seus impactos na saúde pública e na degradação ambiental do bioma Cerrado. De forma complementar, estudos



comparativos com outras RIDEs brasileiras – como a RIDE do Polo Petrolina e Juazeiro – são fundamentais para a construção de um arcabouço teórico e normativo nacional capaz de endereçar as especificidades das regiões integradas transfronteiriças no Brasil.

Referências

- ABRUCIO, Fernando Luiz; FRANZESE, Cibele; SANO, Hironobu. Coordenação e cooperação no federalismo brasileiro: avanços e desafios. In: ALMEIDA, Maria Hermínia Tavares de; CARDOSO, Jose Celso (Org.). **Estado, instituições e democracia: república**. Brasília: Ipea, 2010. v. 1, p. 113-128. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/267685617_Coordenacao_e_cooperacao_no_federalismo_brasileiro_avancos_e_desafios. Acesso em: 22 set. 2026.
- ARRETCHE, Marta, T. S. (org.). **Trajetórias das desigualdades: como o Brasil mudou nos últimos cinquenta anos**. São Paulo: Editora Unesp; 1ª ed. CEM, 2015. 482 p.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 30 ago. 2026.
- BRASIL. **Decreto n.º 7.469**, de 4 de maio de 2011. Regulamenta a Lei Complementar n.º 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal. 2011. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/d7469.htm. Acesso em: 21 set. 2026.
- BRASIL. **Lei Complementar n.º 163**, de 14 de junho de 2018. Dá nova redação ao § 1º do art. 1º da Lei Complementar n.º 94, de 19 de fevereiro de 1998. 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp163.htm. Acesso em: 2 set. 2026.
- BRASIL. **Lei Complementar n.º 94**, de 19 de fevereiro de 1998. Institui a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE, e dá outras providências. 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp94.htm. Acesso em: 2 set. 2026.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). **RAIS – Relação Anual de Informações Sociais: microdados 2024**. Brasília, DF: MTE, 2024. Disponível em: <https://rais.gov.br>. Acesso em: 28 ago. 2026.
- CORRÊA, R. L. Rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. **Revista Cidades**, v. 1, n. 1, 2004. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12530>. Acesso em: 29 ago. 2026.
- DINIZ, Clélio Campolina; CROCCO, Marco. **Economia Regional e Urbana no Brasil**. Contribuições recentes. 2006. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/227383091_Economia_regional_e_urbana_contribuicoes_teoricas_recentes. Acesso em: 25 ago. 2026.



- GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019.
- HADDAD, Paulo R. Capitais intangíveis e desenvolvimento regional. **Revista de Economia**, v. 35, n. 3 (ano 33), p. 119-146, set./dez. 2009. Editora UFPR 2009.
- HADDAD, Paulo R. *et al.* **Economia regional: teorias e métodos de análise**. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1989.
- HENDERSON, J. Vernon **Urbanization and Growth**. Anais de Economia e Finanças, v. 4, n. 2, p. 275-341, 2003. Disponível em: https://econpapers.repec.org/article/cufjournl/y_3a2003_3av_3a4_3ai_3a2_3ap_3a275-341.htm. Acesso em: 27 ago. 2026.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022: resultados definitivos da amostra**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/>. Acesso em: 28 ago. 2026.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Contas Regionais do Brasil 2023**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9054-contas-regionais-do-brasil.html>. Acesso em: 28 ago. 2026.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **O Problema do Distrito Federal é o entorno: dinâmicas de ocupação territorial urbana e políticas de segurança pública**. Brasília: Ipea, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/items/697971b6-0bc7-45ba-8743-b1da59c56742>. Acesso em: 29 ago. 2026.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.
- MARGUTI, Bárbara Oliveira; COSTA, Marco Aurélio; FAVARÃO, César Bruno. Brasil metropolitano em foco: desafios à implementação do Estatuto da Metrôpole. IPEA. Repositório do Conhecimento. 2018. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/entities/book/0226d0ea-7539-442e-bec9-d687686968d9>. Acesso em: 21 set. 2026.
- MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.
- MYRDAL, Gunnar. **Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Saga, 1968.
- OSTROM, Elinor. Além dos Mercados e dos Estados: Governança Policêntrica de Sistemas Econômicos Complexos. *Revista Econômica Americana*, v. 100, n. 3, p. 641-672, 2010. Disponível em: <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.100.3.641>. Acesso em: 23 set. 2026.
- PAVIANI, Aldo. Geografia urbana do Distrito Federal: evolução e tendências. **Espaço e Geografia**, Brasília, v. 10, n. 1, p. 1-22, 2007.



SAMPAIO, Cárta da Silva *et al.* Arranjos institucionais de gestão metropolitana: o caso da Ride-DF. In: COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos (org.). **40 anos de regiões metropolitanas no Brasil**. Brasília: Ipea, cap. 11, p. 247-272. 2013. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/entities/book/868aafd5-d9c9-4eab-9cb6-1ae24c2b940c/full>. Acesso em: 6 set. 2026.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; AZEVEDO, Sergio de (Org.). **Governança metropolitana no Brasil**: desafios e perspectivas. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2013. 384 p.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Gerardo. Desafios da Governança Interfederativa para a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. In: COSTA, Marco Aurélio. **Desafios do financiamento urbano e da governança interfederativa**. IPEA. V. 2. 2023. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/92776662-80b9-4f42-a32d-28ddc5607aab/content>. Acesso em: 23 set. 2026.

SOUZA, Celina. Federalismo e descentralização na Constituição de 1988. **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, Vol. 44, n.º 3, 2001, pp. 513 a 560. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/dados/a/nvcyk7p5tSLrVXVSNLNRdVb/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 22 set. 2026.

TOLOSA, Hamilton C. Polos de crescimento: teoria e política econômica. In: HADDAD, P. R. (ed.). **Planejamento regional**: métodos e aplicação ao caso brasileiro. Rio de Janeiro: Ipea/INPES, 1972. Disponível em: <https://www.periodicos.ufpi.br/index.php/ie/article/view/8191>. Acesso em: 27 ago. 2026.