



# MAPA DAS **DESIGUALDADES**

2019

# INTRODUÇÃO

Cá estamos com novidades: um novo Mapa das Desigualdades para melhor conhecermos o território onde vivemos, que não por “boniteza”, muito mais por “malvadeza” vem a ser o local mais desigual do Brasil. Aqui convivem os indicadores de renda que vão desde os 1% mais ricos, até a parcela mais pobre e numerosa do país.

A partir de inspirações vindas da Casa Fluminense, no Rio de Janeiro e da Rede Nossa São Paulo, o **Movimento Nossa Brasília** e o **Inesc**, com apoio da **Oxfam Brasil**, elaboraram a primeira versão do **Mapa das Desigualdades** no final de 2016, com dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios realizada pela **Codeplan/GDF**.

A iniciativa desenvolveu-se participativamente, em 3 cidades do Distrito Federal: Estrutural, Samambaia e São Sebastião, buscando desvelar as desigualdades das cidades e populações periféricas em relação ao Plano Piloto da capital, apresentando indicadores de forma acessível aos ativistas dessas regiões. A ideia inicial era disponibilizar base de dados e informações que fortalecessem e impulsionassem a incidência dos movimentos sociais, comunitários e sociedade civil organizada por melhores políticas públicas para suas cidades.

Em 2018 escolhemos entre as três cidades aquela com pior acesso às políticas públicas, a Estrutural,

para desenvolver um processo qualitativo. A proposta era “encarar os números”, ou seja, dialogar com moradores e moradoras locais, para entender o que significam os indicadores na vida real. Por exemplo, se não há vagas suficientes para a educação fundamental próximo a suas casas, como é ter as crianças estudando em outras regiões? Quais as implicações disso?

A partir de grupos focais com jovens, mulheres, moradoras(es) antigas(os) da cidade e ainda etnografias construídas em andanças pelo território, foi elaborado um livro de crônicas intitulado “**Uma Cidade em Crônicas: encarando números na Estrutural**”.

Então, em 2019, com a atualização da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD), revisitamos o mapa, agora em duas cidades diferentes, **Itapoã** e **Paranoá**, com atenção para gênero e mobilidade urbana. Realizamos nova pesquisa qualitativa com mulheres e pessoas LGBTQI+, residentes nas duas cidades, para dialogarmos sobre as formas de mobilidade, como as pessoas vivenciam a cidade e de que forma se deslocam, se sentem seguras nos espaços urbanos e no transporte público. Olhamos ainda para as condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, especialmente, deficientes e idosas(os). A abordagem qualitativa resultou em um livro de crônicas e poesias, o “764: da barragem para cá”, elaborado e editado por jovens LGBTQI+ moradoras de ambas cidades, provocadas em oficinas de escrita literária promovidas no âmbito do processo.

Na primeira experiência, quando visitamos as três cidades escolhidas – Samambaia, São Sebastião e Estrutural, em 2016, ativistas locais escolheram os temas de maior interesse. Chegamos aos seguintes: cultura, saúde, educação, trabalho e renda, segurança pública, mobilidade urbana, saneamento básico e meio ambiente. A partir daí elaboramos gráficos e cruzamentos comparativos com o Plano Piloto, para entendermos a desigualdade existente entre as regiões. Estabelecemos, desde então, diálogos com o poder público local sobre a importância de termos dados desagregados para que consigamos a verdadeira fotografia do território e possamos incidir por políticas baseadas nesses indicadores.

Nas duas outras edições continuamos trabalhando com os temas problematizados desde a primeira, para não perdermos o fio condutor. Agora, além das pesquisas qualitativas, estamos atualizando os números e elaborando gráficos para alimentar a série histórica. Com a inserção de Itapoã e Paranoá, elaboramos gráficos com indicadores de renda, segurança pública, mobilidade urbana e gênero, além de explicitar as desigualdades existentes em todo território do Distrito Federal, confirmando o que afirmamos desde a primeira edição.

Assim, apresentamos a vocês os gráficos relacionados a esta abordagem específica e depois damos sequência a estrutura do Mapa das Desigualdades anterior, com os dados de Samambaia, São Sebastião e Estrutural atualizados.

## DESIGUALDADE EM MAPA

Vejamos o mapa de renda e raça/cor do Distrito Federal. Fica tácito que a desigualdade de renda e a desigualdade racial se encontram, são quase irmãs gêmeas, pois são nas cidades de baixa renda que residem as populações mais negras.

A Estrutural e o Varjão seguem como territórios mais negros, o que coincide com os indicadores selecionados para a análise do Mapa das Desigualdades. Nestes locais faltam vagas nas escolas, postos de saúde, saneamento básico, segurança pública - que de fato atenda à população e não a reprima - calçadas, ciclovias, paradas de ônibus cobertas, etc.

De acordo com estudo do Inesc, as mulheres negras proporcionalmente pagam mais impostos, visto que a carga tributária é regressiva e indireta, ou seja, o impacto é maior no bolso de quem ganha menos. E ainda, além de terem carga tributária pesada, a população negra, de baixa renda, usufrui menos das políticas públicas tendo seus direitos violados cotidianamente.

Por outro lado estão Plano Piloto, Lagos Sul e Norte, Sudoeste, Park Way, com rendas médias mensais acima de 20 salários mínimos, onde a população é em sua maioria branca. Vale ressaltar que esses locais são os mais servidos de políticas públicas, de acordo com os indicadores da PDAD. Assim, com esse mapa conseguimos ver o porquê de o Distrito Federal ser o local mais desigual do Brasil. Prevalece para a maioria a ausência de Estado, ainda que as pessoas contribuam com pagamento de impostos proporcionalmente mais que as populações de alta renda.


### Legenda:


População negra  
(em %)

 24,1 - 44,0

 44,0 - 57,0

 57,0 - 65,6

 65,6 - 81,3

 Reserva  
Ambiental

### Salário Mínimo

 acima de 20

 de 10 a 20

 de 5 a 10

 de 2 a 5

 de 1 a 2

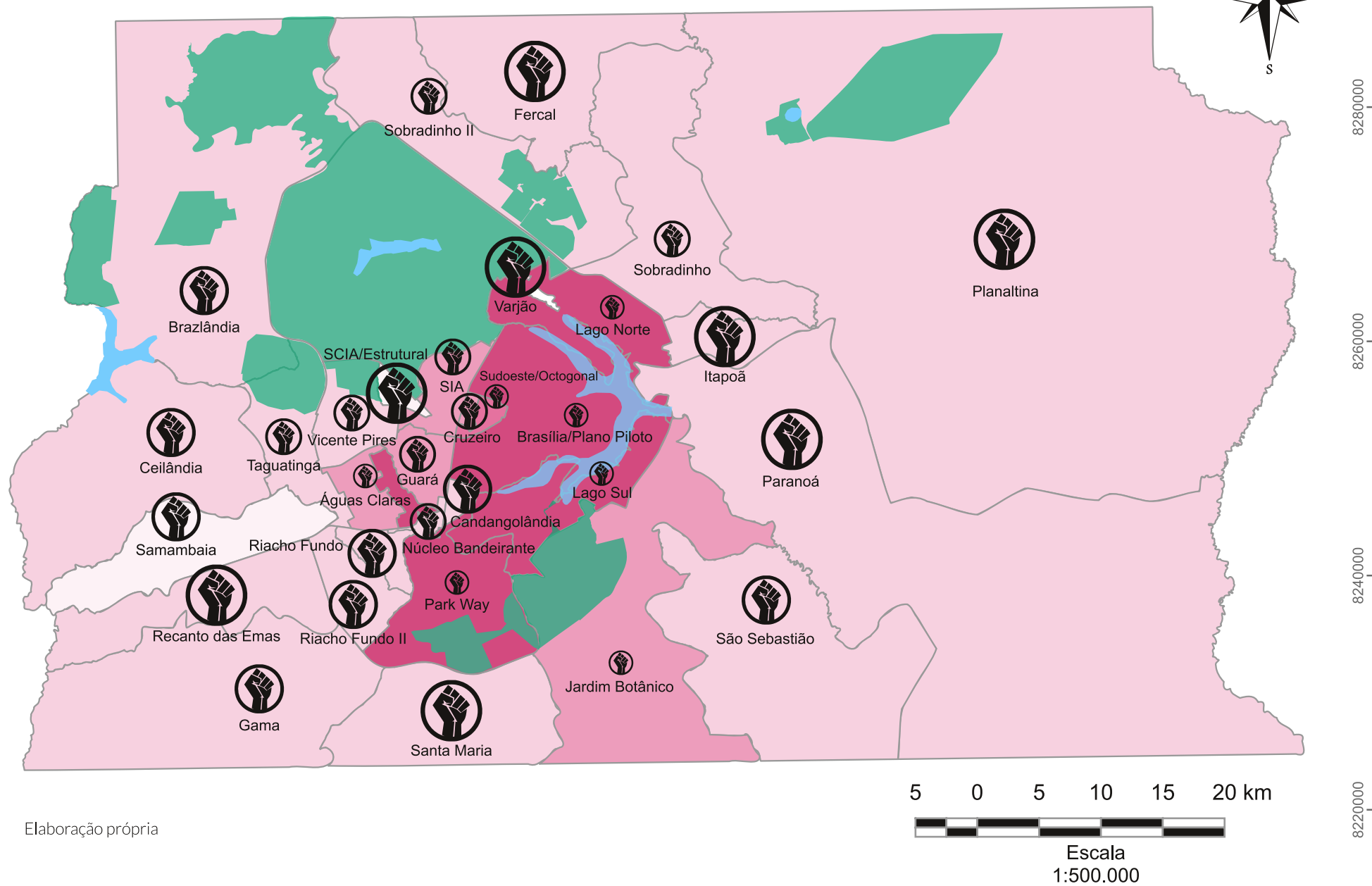
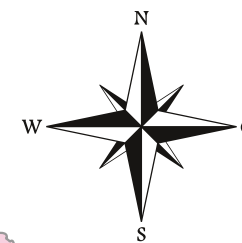
Fonte de Dados:

CODEPLAN - PDAD 2018

SRC:

SIRGAS 2000 - UTM 23 Sul

# Rendimento médio domiciliar X População negra - Distrito Federal / 2018.



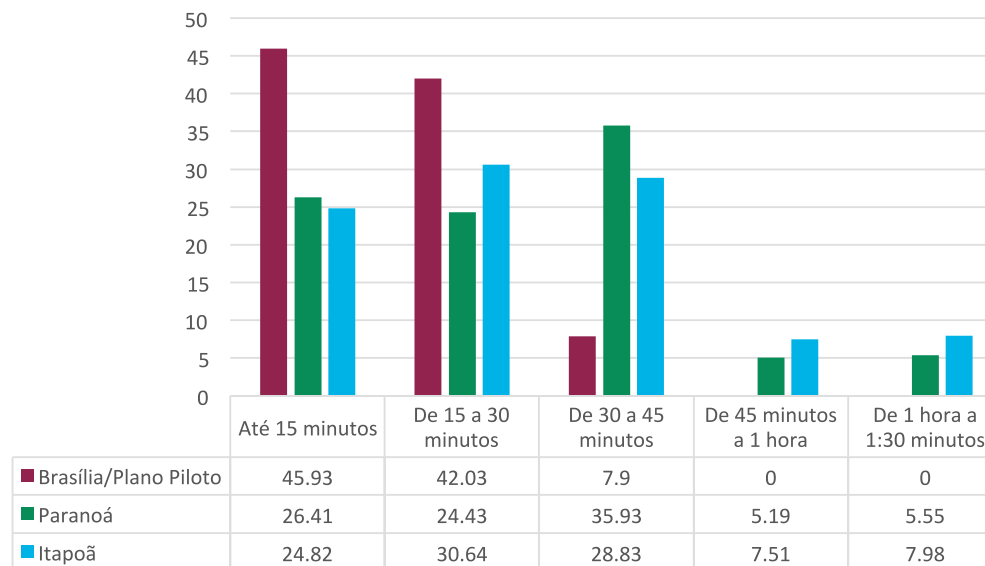


## Itapoã e Paranoá, um olhar a partir da mobilidade urbana

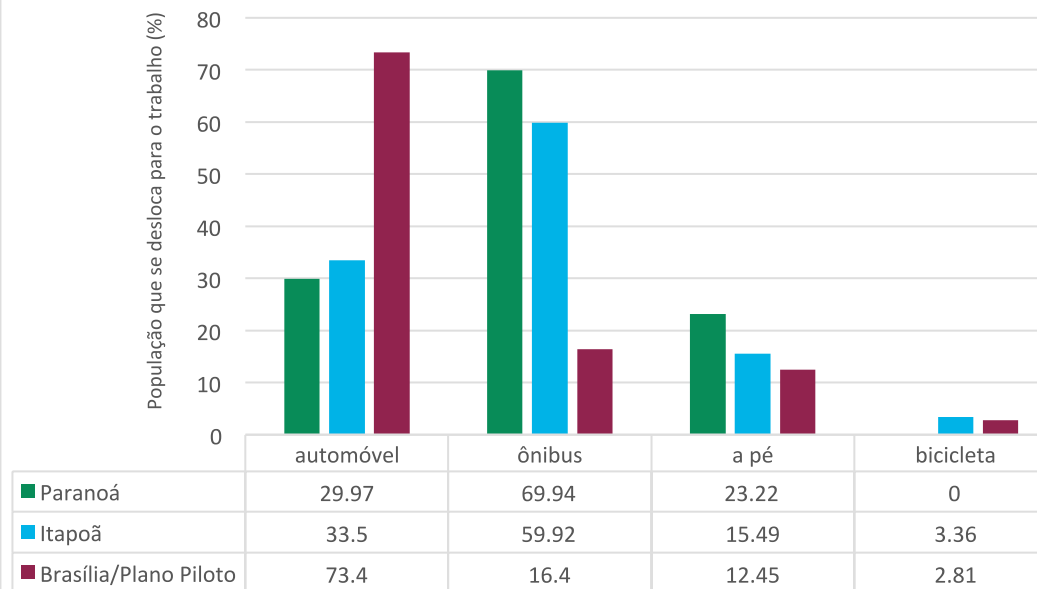
Aqui temos os números que comprovam que a maior parte das ocupações se encontram no Plano Piloto, cujos habitantes, em geral, tem o menor tempo de deslocamento casa/trabalho: 45,9% gastam até 15 minutos de deslocamento e outros 42% até 30 minutos, enquanto no Itapoã, apenas 24,8% gastam até 15 minutos. No Paranoá, 35,9% das pessoas que se deslocam para o trabalho gastam até 45 minutos. No Plano Piloto ninguém gasta mais de uma hora se deslocando, no Paranoá 5,5% e no Itapoã 7,9% das pessoas gastam até 1h30.

Como as pessoas se deslocam? No Plano Piloto, 73% vão de automóvel individual motorizado, no Paranoá 70% vão de ônibus e no Itapoã 60% também vão de ônibus. Vale destacar que no Paranoá 23% da população desloca-se a pé.

### Tempo de deslocamento até o trabalho principal



### Principal meio de transporte utilizado para ir ao trabalho



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria



ENTRADA-ENTRANCE

222046

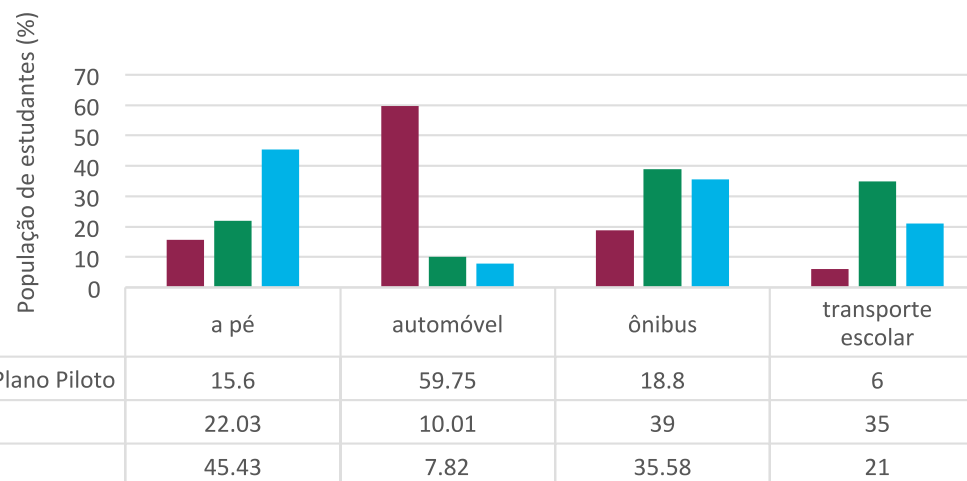


## Itapoã e Paranoá

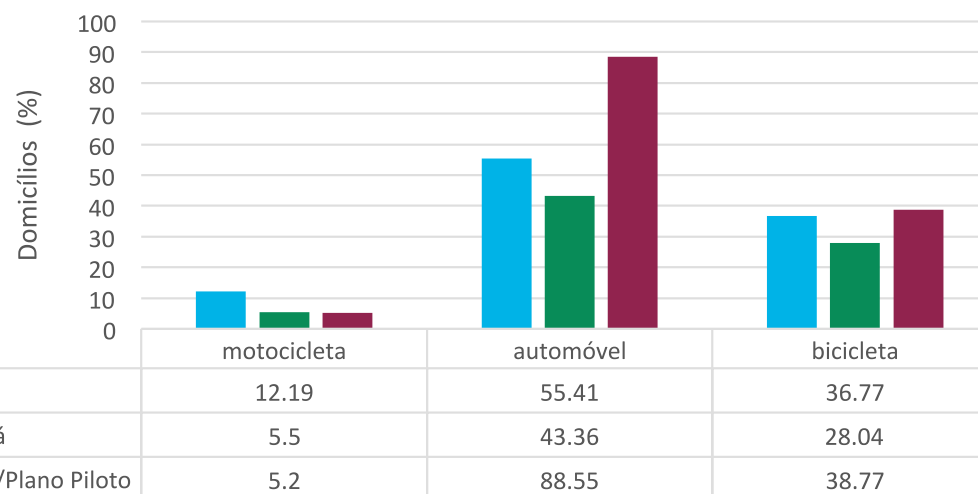
Complementando as informações de como as pessoas se deslocam para o trabalho e quanto tempo gastam nesse deslocamento, temos a distribuição por modais de como as(os) estudantes seguem para as escolas. Novamente no Plano Piloto a maioria vai de automóvel (59%), Paranoá e Itapoã a vai à pé ou de ônibus.

88% dos domicílios do Plano Piloto possuem automóvel, Paranoá 43% e Itapoã 55%. O número maior no Itapoã que no Paranoá, talvez se justifique porque o condomínio Entre Lagos, de classe média, é considerado parte da Região Administrativa.

### Meio de transporte utilizado para ir a escola/curso



### Domicílios em que há posse de bens/modais de transporte



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria



ROD.P.PILOTO



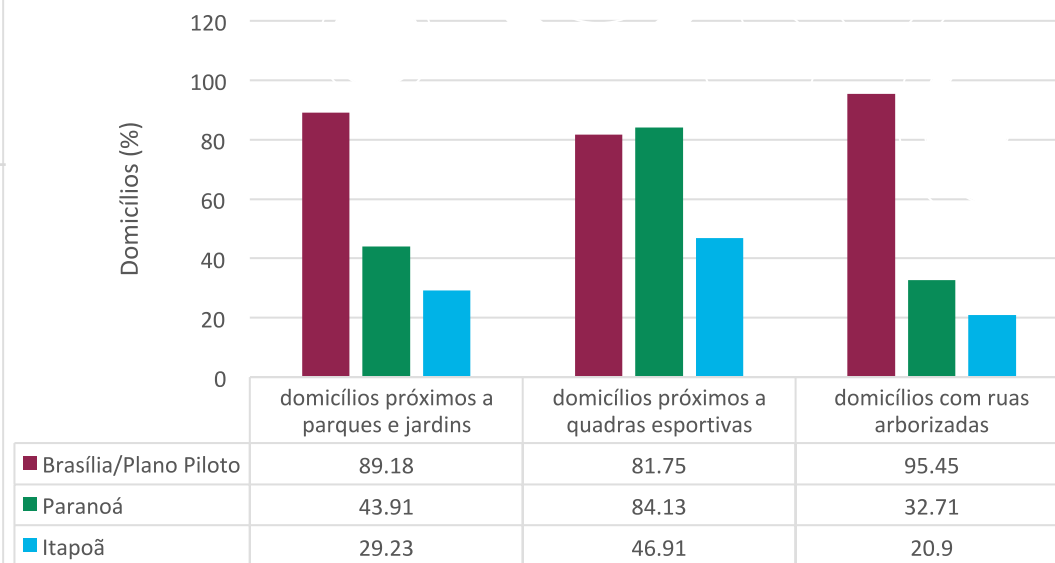


## Itapoã e Paranoá

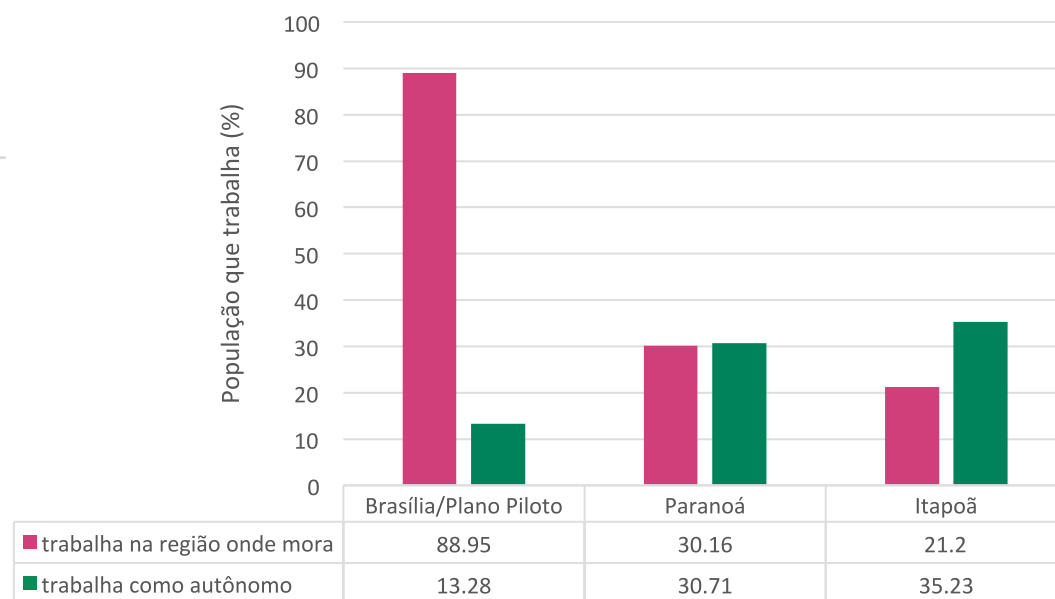
Aqui temos indicadores de bem-viver, lazer (parques, jardins e quadras esportivas) e arborização. Fica visível a desigualdade, pois o Plano Piloto é abastecido de todos eles, de árvores a parques e quadras, enquanto o Itapoã tem apenas 20% dos seus domicílios em ruas arborizadas. O único quesito que o Paranoá é próximo do Plano é quanto às quadras esportivas, ainda assim, no Itapoã é insuficiente. É sempre bom lembrar uma reflexão de uma criança da Estrutural, participante do projeto Observatório da Criança e do Adolescente, em visita ao Plano, fazendo uma comparação entre os dois locais. Para ela, no Plano tinha tudo, quadra, árvore, praça, parque e na Estrutural não tinha nada disso, a diferença é que tinha gente na rua e no Plano não.

Aqui um reforço na constatação de que os postos de trabalho se concentram no Plano Piloto, pois 88,9% da sua população economicamente ativa (PEA) trabalha na mesma região de moradia, enquanto isso, na outra ponta temos a PEA do Itapoã, onde apenas 21% trabalha onde mora. Há indícios de que um maior percentual de autônomos no Paranoá e Itapoã, ambos com cerca de um terço da PEA, seja trabalho precarizado.

### Domicílios próximos a área de recreação, lazer e áreas verdes <sup>5</sup>



### Condição de trabalho <sup>6</sup>

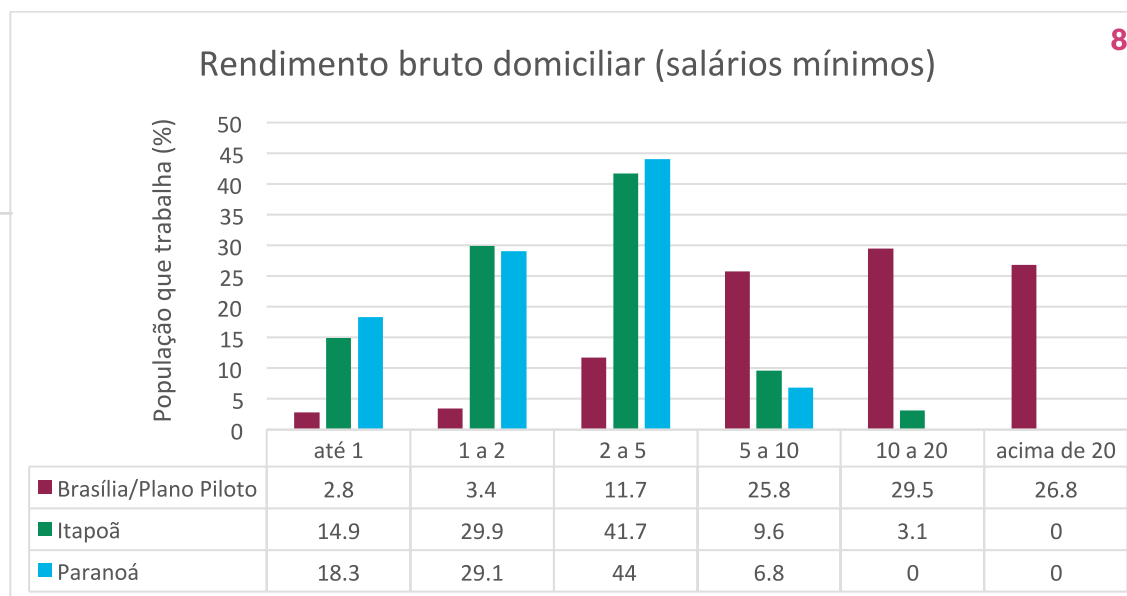
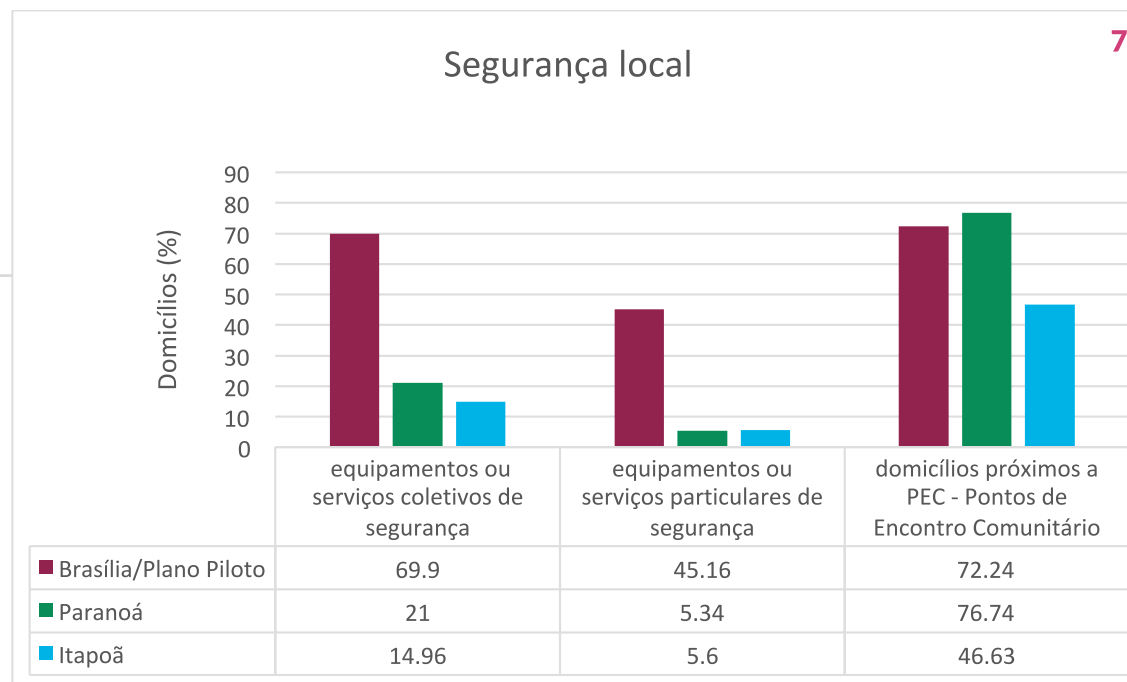




## Itapoã e Paranoá

Com relação à segurança pública é possível verificar que o Plano Piloto é o mais abastecido de equipamentos. No Itapoã apenas 14% da população está próxima desses equipamentos. No entanto, se perguntarmos quem sente mais fortemente a presença da polícia certamente os moradores do Itapoã dirão que são eles, pois sempre aparecem para reprimir. Há relatos de estudantes sobre abordagens violentas da polícia apenas por estarem conversando em locais públicos. O ponto positivo é a existência de Pontos de Encontro Comunitários, espaços de socialização. Ainda assim, no Itapoã encontramos apenas 46% da população atendida em contraponto ao Plano, onde 76% os têm próximos de casa.

Com relação à renda, é visível no gráfico que a população do Plano Piloto possui as maiores rendas, visto que a maior parte das trabalhadoras(es) tem rendimento acima de 10 e 20 salários mínimos, enquanto que no Paranoá e Itapoã a maior parte tem entre 1 a 5 salários mínimos. Se formos ao mapa que cruza renda com raça/cor (pág. 3) veremos que nos dois locais, além de baixas rendas, temos a maioria da população negra. É visível como esses dois quesitos se juntam e expõem desigualdades.



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria









## SÉRIE HISTÓRICA

### Agora com acréscimo de Itapoã e Paranoá

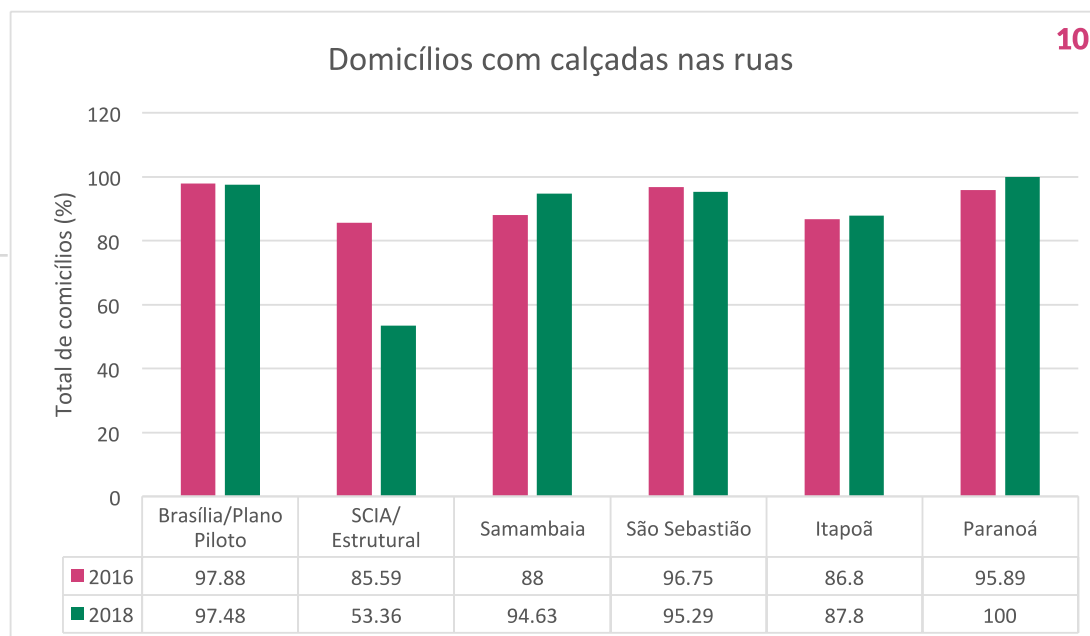
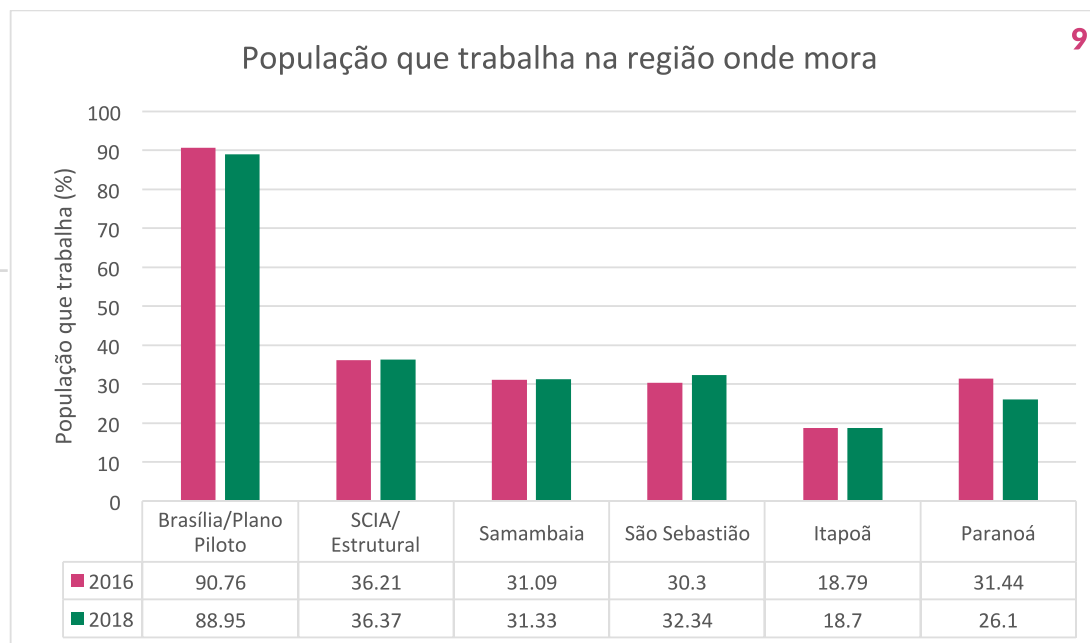
Conforme relatamos na introdução, no final de 2016 lançamos a primeira edição do Mapa das Desigualdades, com indicadores selecionados de forma participativa em três regiões: Estrutural, São Sebastião e Samambaia. Em 2018, fizemos uma versão qualitativa na Estrutural, reverberando as vozes de moradores e moradoras locais. Agora, em 2019, fomos para Paranoá e Itapoã, ouvir as vozes das mulheres e pessoas LGBTI+ sobre suas formas de vivenciarem as cidades e se locomoverem por elas. Além disso, com a divulgação da nova Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios, realizada pela Codeplan/DF, atualizamos os indicadores do mapa e ainda acrescentamos na comparação essas duas cidades. Vejam os gráficos a seguir.



## MOBILIDADE

Acerca da política de Mobilidade Urbana e sobre esse território desigual, os dados de 2018 corroboram os de 2016 sobre postos de trabalho no lugar onde vivem. Isso só acontece, de fato, no Plano Piloto, onde cerca de 90% da população economicamente ativa (PEA) reside e trabalha, com pequena variação para baixo em 2018, mas dentro da margem de erro, nada significativo. Em contraposição a isso temos Itapoã, onde apenas 18% da PEA reside e trabalha, Paranoá com 26% e as outras três cidades com cerca de um terço. O que se vê é que a maior parte das pessoas que residem fora do Plano Piloto precisam se deslocar para trabalhar e para ter acesso a várias políticas públicas.

Aqui um olhar mais próximo nos faz ver como o dado é bastante relativo Paranoá onde se diz ter 100% de calçadas, infelizmente, a pesquisa não analisa sua qualidade e acessibilidade. Na pesquisa qualitativa que realizamos e no vídeo que gravamos com uma senhora idosa, ficou evidente que o que se tem é muito precário. Mais uma vez, a Estrutural, cidade com piores indicadores é a menos atendida. Com apenas 53% de calçadas, lá há lugares onde a rua é disputada por carros, ônibus, caminhões, pedestres, ciclistas, poste de luz, parada de ônibus.



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria





WALLA WALLA

ARTO PLEU  
DUMER  
394-8812



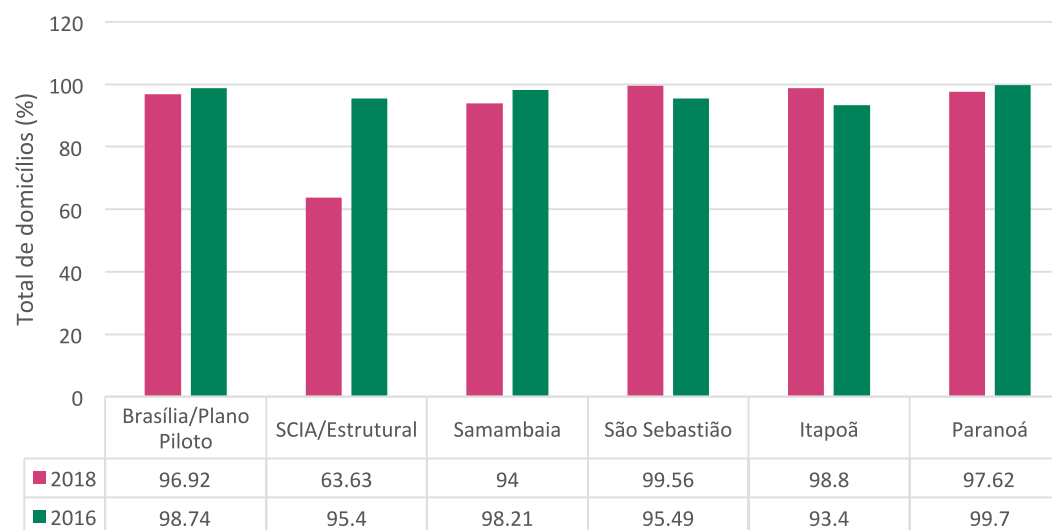
## MOBILIDADE

Uma questão que deveria constar nas pesquisas é o que chamam de iluminação pública, pois na maior parte das vezes, o que se vê são ruas iluminadas e calçadas escuras. Ou seja, só há iluminação para os carros, mas não para as pessoas que transitam a pé.

Mais uma vez percebemos o quanto o Estado é ausente da Cidade Estrutural: além de poucas calçadas, há pouco meio fio.

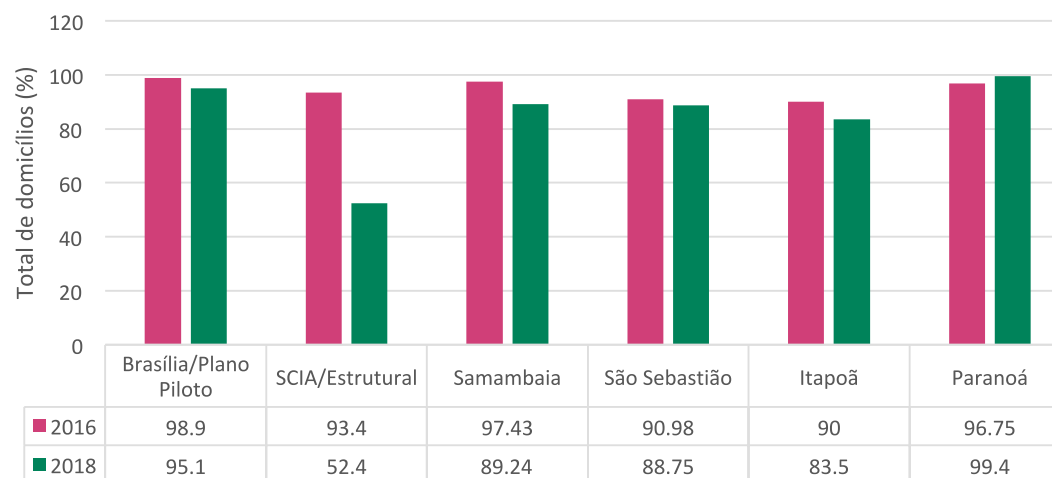
### Domicílios com iluminação pública

11



### Domicílios com meio fio na rua

12



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria

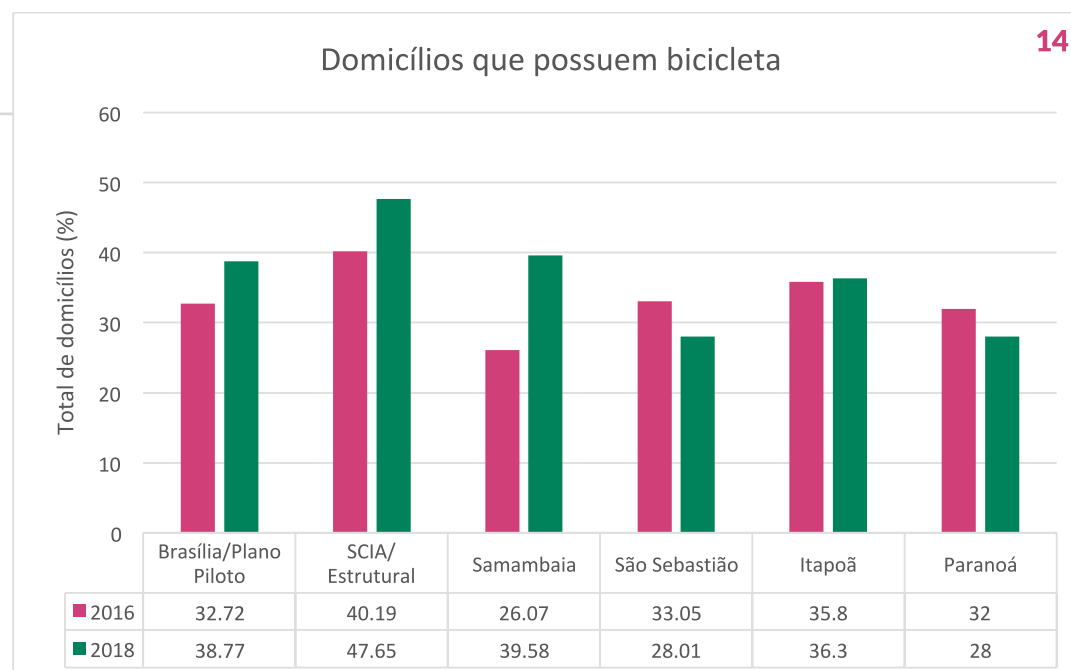
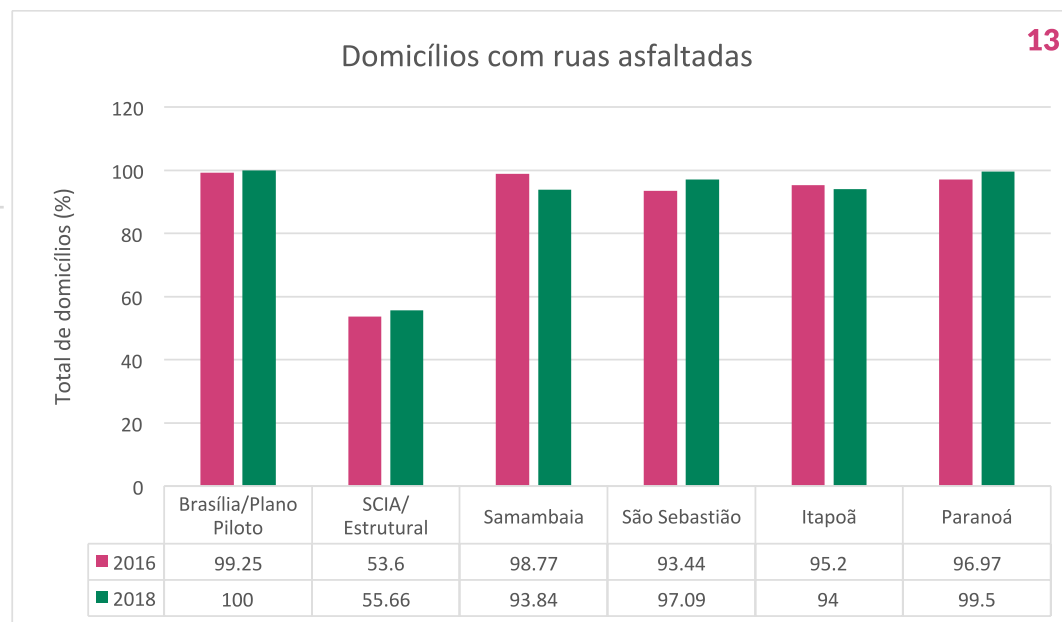




## MOBILIDADE

Poucas ruas asfaltadas também na Estrutural.

Sempre percebemos em nossas andanças, que a Estrutural é a cidade das bicicletas, isso se reforça aqui, por ser o local com mais domicílios com bicicletas. No entanto, quando olhamos para a infraestrutura para esse modal, o que se tem é um dado invertido, pois não há ciclovias ou ciclofaixas, ao contrário do Plano Piloto, que é o local com mais quilômetros quadrados de estrutura ciclável.



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria





## MOBILIDADE

Percebemos um aumento, mesmo que pequeno, da população que usa ônibus nas diferentes regiões, até mesmo no Plano Piloto, de 2016 para 2018, o que pode ser resultado do agravamento da crise econômica. Independente disso, fica nítido que em todas as regiões esse modal é muito mais utilizado que no Plano Piloto, onde é apenas residual, apesar do crescimento de 90% na demanda de uma pesquisa para outra.

O mais intrigante neste gráfico é que nas regiões onde há mais pessoas que precisam acessar outras regiões para trabalhar é onde há mais pedestres, diferente do Plano, onde este número é menor, apesar de a maioria trabalhar e residir na mesma região. Paranoá e Estrutural tem respectivamente 20% e 24% de pessoas que se deslocam à pé, que tanto pode ser por trabalharem próximas e onde moram, ou por falta de recursos para o transporte coletivo.

Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria

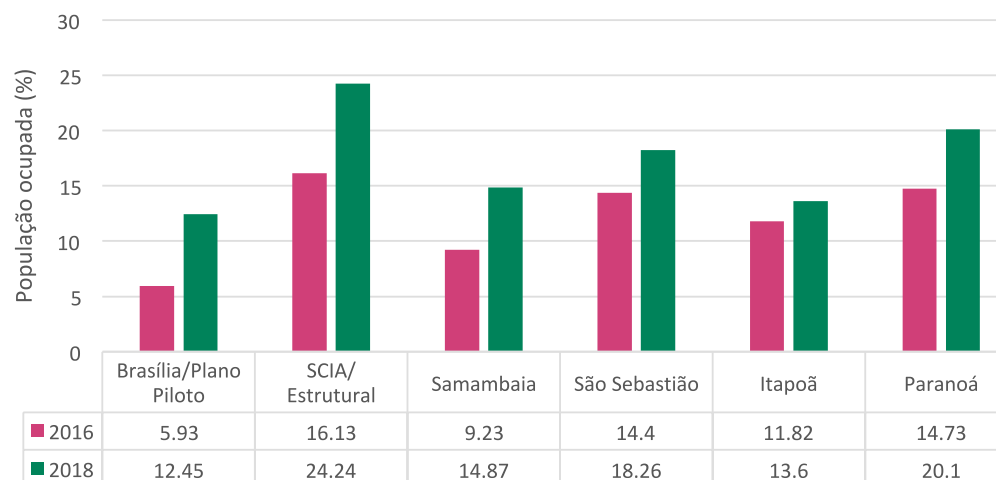
### População que utiliza ônibus como meio de transporte para ir ao trabalho

15



### População que se locomove a pé para o trabalho

16







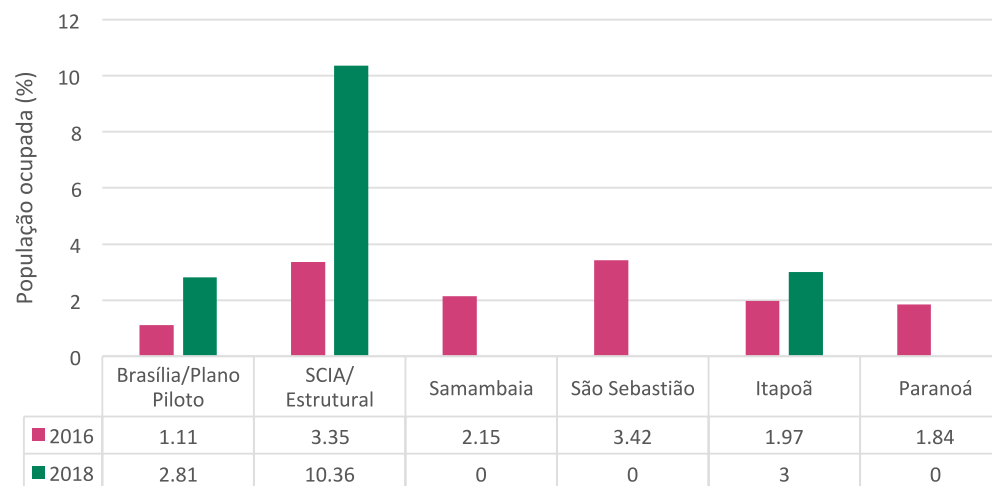
## MOBILIDADE

Estrutural, a cidade das bicicletas, é a campeã neste modal, mais uma vez, com 10% da população ocupada se deslocando com bicicleta.

Neste gráfico a diferença entre Plano Piloto e as demais regiões é abissal, pois enquanto 73% da PEA do Plano vai ao trabalho de automóvel, nas demais regiões a PEA que utiliza carro não passa de 34% em Samambaia, ou 21% na Estrutural.

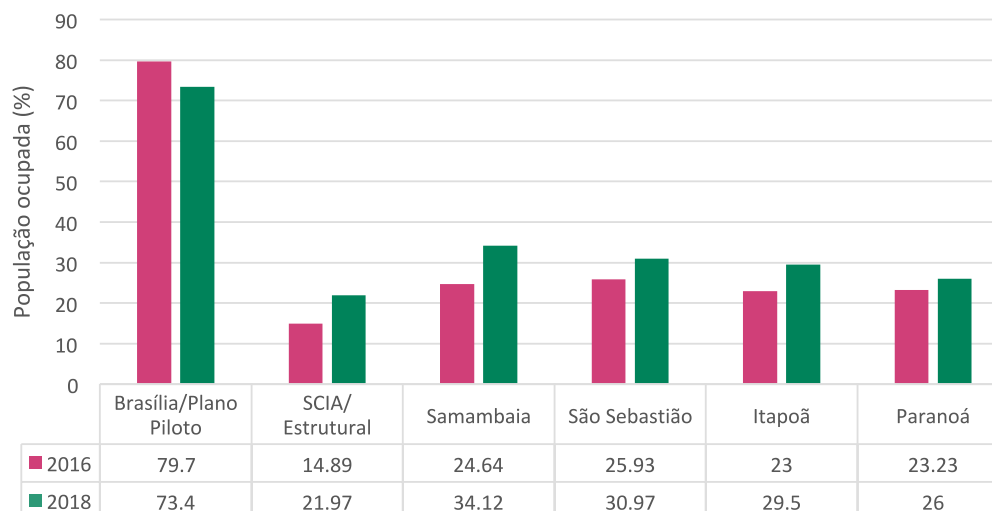
População que utiliza bicicleta como meio de transporte para ir ao trabalho

17



População que utiliza automóvel para ir ao trabalho

18



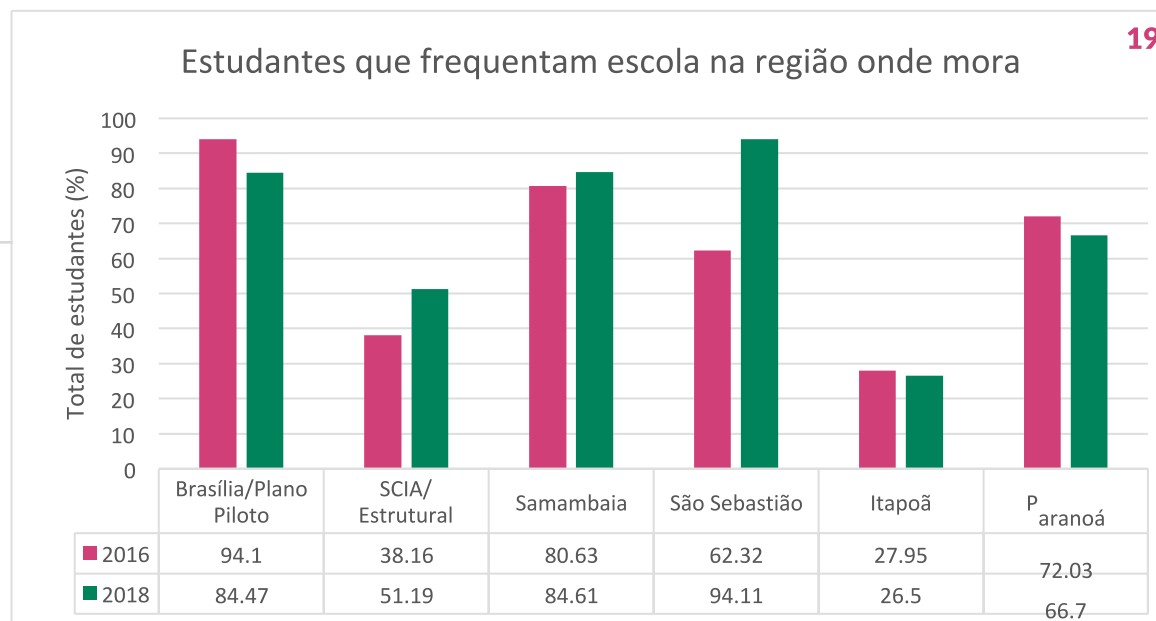
Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria





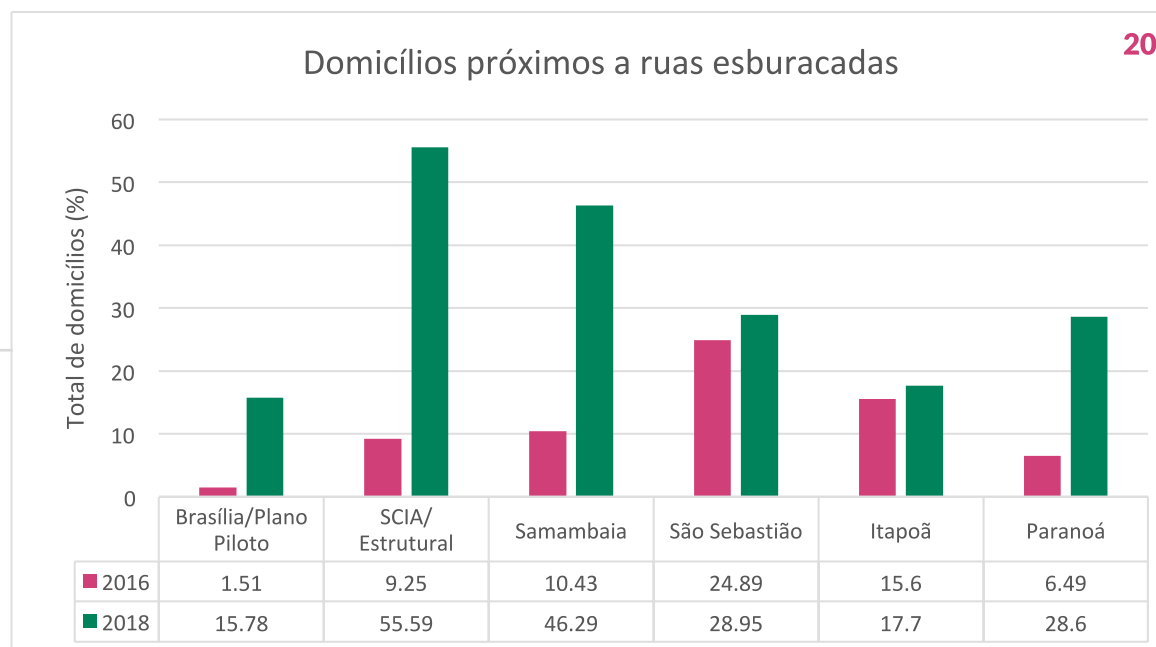
## EDUCAÇÃO

Há muitas crianças e adolescentes frequentando escolas fora de suas regiões, principalmente por falta de vagas próximas de suas residências. Isso se verifica nos territórios com mais baixa renda, como Estrutural e Itapoã. Na Estrutural, houve uma pequena melhora entre 2016 e 2018, indo de 38% para 51% aquelas(es) que conseguem estudar próximos de casa. No Itapoã esse número fica em 26% apenas. Plano Piloto, Samambaia estão com melhor oferta, ficando acima de 80%, São Sebastião em 94%.



## INFRAESTRUTURA

A Estrutural também é a região com maior número de ruas esburacadas, cerca de 55% em contraponto ao Plano com 15%.



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria





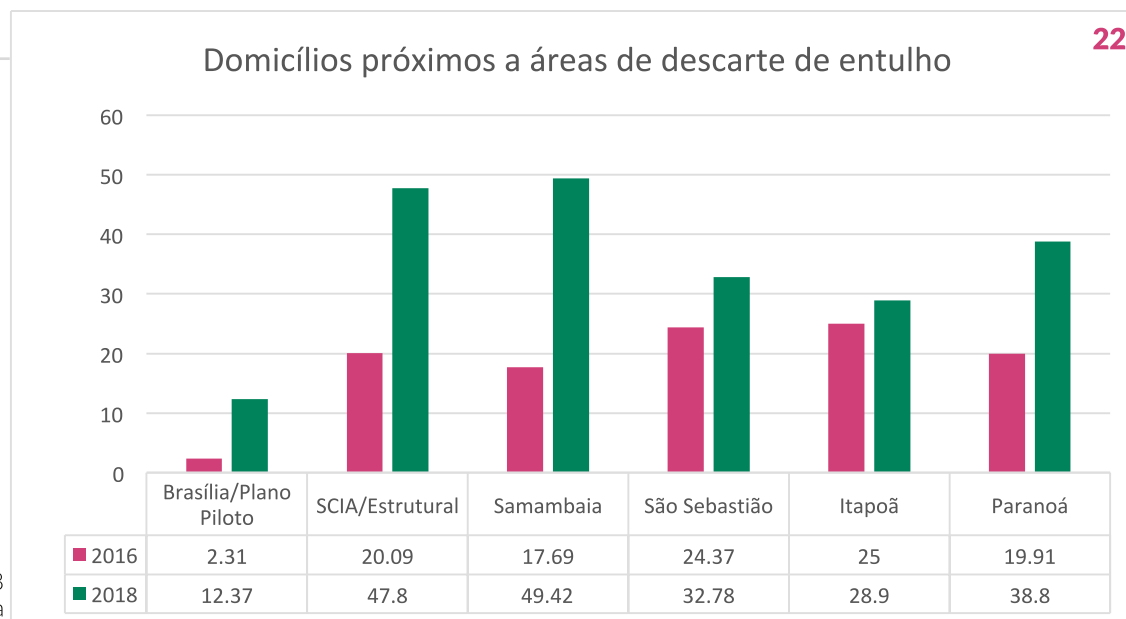
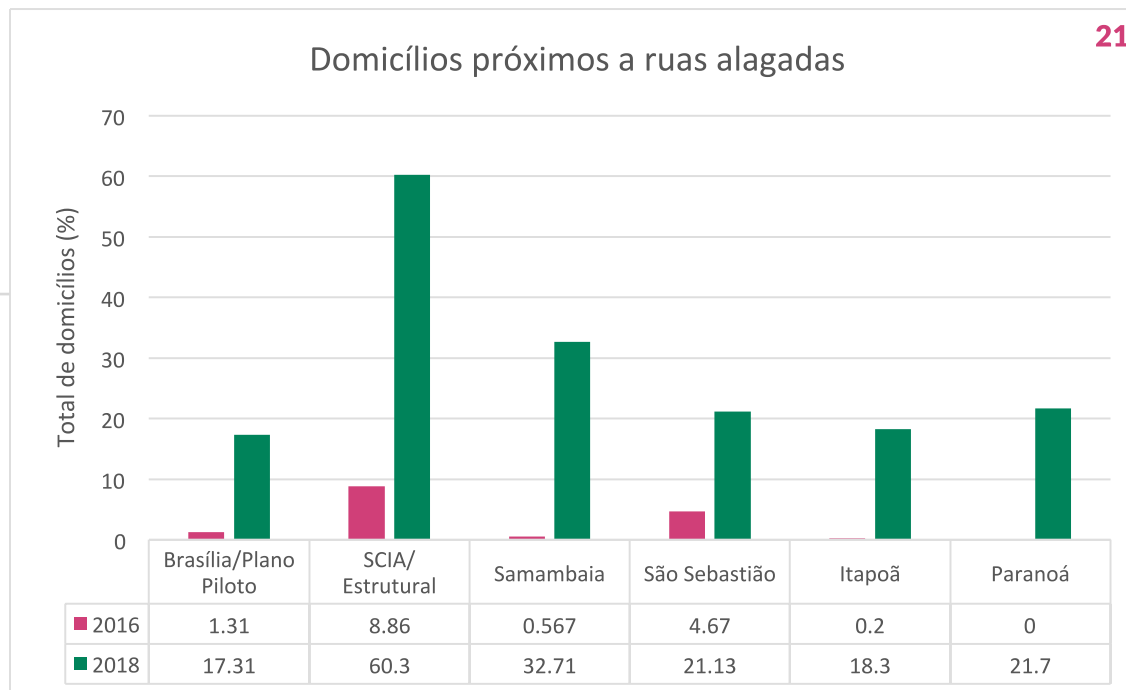
BARBE  
99106  
99571

Ping

## SANEAMENTO BÁSICO E MEIO AMBIENTE

A Estrutural aqui também se mostra o local com mais ruas alagadas, seguida de Samambaia, Paranoá, São Sebastião, Itapoã e por último, Plano Piloto. Não é preciso repetir o quanto há falta de políticas públicas nas periferias.

Pode ser apenas coincidência, mas o local onde o lixão foi fechado em 2016, Estrutural, e o local onde foi construído o aterro, Samambaia, são os locais com mais descarte de entulho.



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria

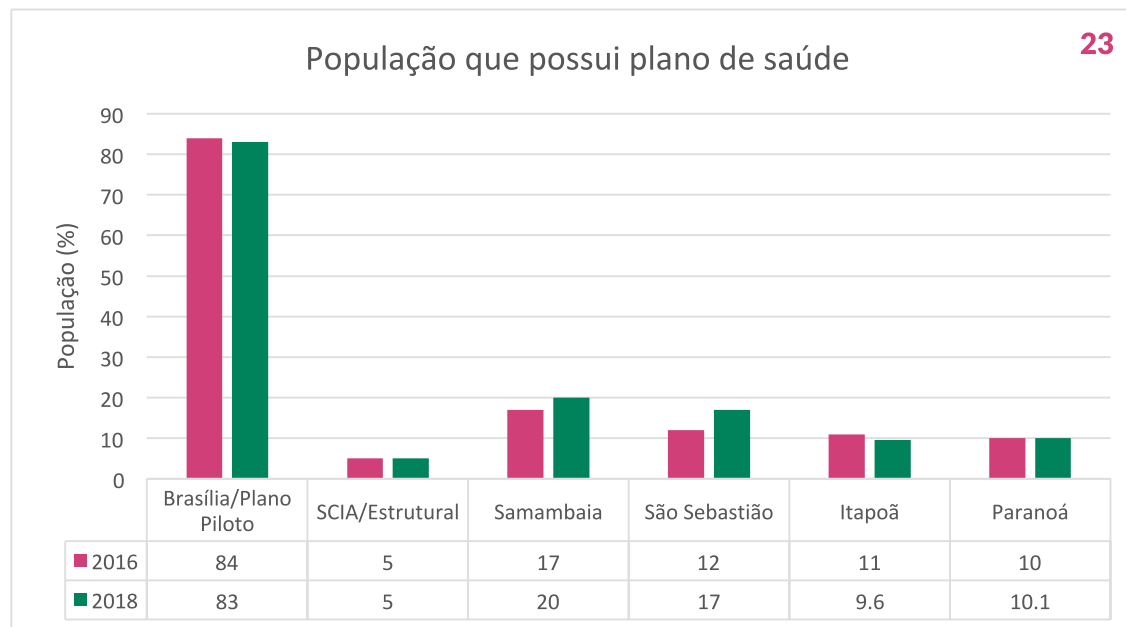






## SAÚDE

Com relação a planos de saúde, o abismo é ainda maior, visto que 83% da população do Plano Piloto possui plano de saúde, enquanto que nas demais regiões não passa de 20% em Samambaia, 17% em São Sebastião e, na outra ponta, a Estrutural com apenas 5%. Se olharmos onde há menos equipamentos de saúde pública, veremos que coincide com o local onde há menos pessoas usuárias de planos de saúde, em contrapartida, no Plano, estão a maior parte dos equipamentos, mesmo com a população quase que integralmente usuária de planos de saúde privados.



Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria

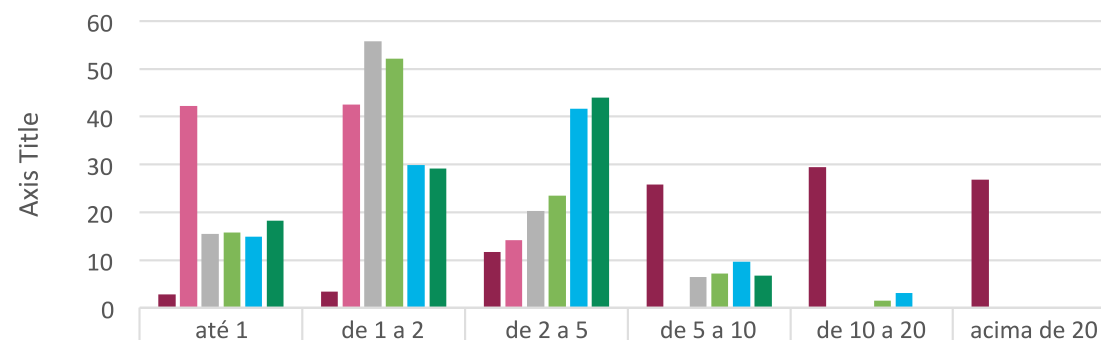


## RENDA

Este gráfico traz a síntese da nossa desigualdade territorial, já observada no mapa que cruza renda e raça/cor. Percebe-se que apenas no Plano Piloto há pessoas que recebem acima de 20 salários mínimos, ou 26%, e entre 10 e 20 salários o campeão também é o Plano, com 29% e apenas 1% em São Sebastião ou 3% no Itapoã. No entanto, se olharmos a outra ponta, até 1 salário mínimo, veremos 42% da população da Estrutural, e 18% do Paranoá. Entre 1 e 2 salários mais 42% da Estrutural e 55% de Samambaia, 52% de São Sebastião, 29% do Paranoá e os mesmos 29% do Itapoã. Percebemos nitidamente o quanto esse território é desigual, pois além da mais baixa renda, a Estrutural também é a mais negra e a cidade mais desprovida de políticas públicas.

Renda mensal domiciliar em salários mínimos

24



	até 1	de 1 a 2	de 2 a 5	de 5 a 10	de 10 a 20	acima de 20
■ Brasília/Plano Piloto	2.8	3.4	11.7	25.8	29.5	26.8
■ SCIA/Estrutural	42.2	42.5	14.2	0	0	0
■ Samambaia	15.5	55.8	20.3	6.5	0	0
■ São Sebastião	15.7	52.1	23.4	7.1	1.5	0
■ Itapoã	14.9	29.9	41.7	9.6	3.1	0
■ Paranoá	18.3	29.1	44	6.8	0	0

Fonte: PDAD/Codeplan 2018  
Elaboração própria









## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tanto nos 8 primeiros gráficos que tratam apenas do Paranoá e Itapoã em comparação ao Plano Piloto, como nos 16 finais, sobre a série histórica, a desigualdade territorial, de renda, de raça/cor ficam nítidas. Não é sem motivo que o DF é considerado o território mais desigual do país. Entre as regiões com maior número de pessoas negras, as rendas médias são muito baixas, como podemos ver no gráfico 24 e corroborado com o mapa que cruza renda e raça/cor nos territórios. Além disso, é explícito, também, como o Estado vai ficando ausente na medida que afastamos dos centros onde residem as populações mais abastadas, que no caso de Brasília são Plano Piloto, Lagos, Sudoeste, Noroeste, Park Way. Os equipamentos e serviços públicos vão reduzindo e se precarizando, não há isonomia no tratamento, apesar de estas pessoas pagarem proporcionalmente mais impostos que os mais ricos, conforme estudo citado na introdução.

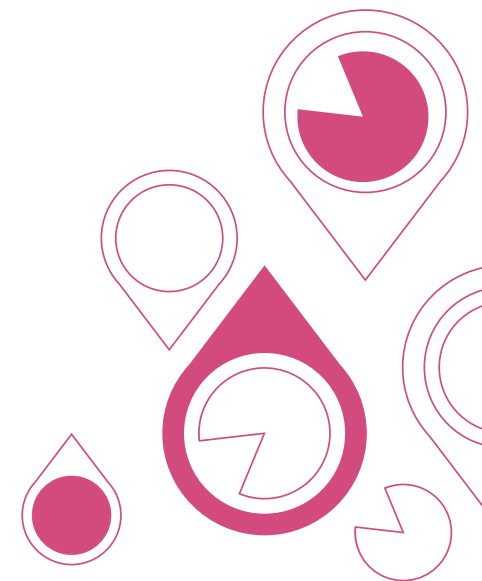
O mais perverso é que o restante do país vê o Distrito Federal como uma ilha da fantasia, onde a população vive com as maiores rendas. No entanto, isso não é sequer uma meia verdade, digamos que é menos que um quarto de verdade, visto que a parcela que vive de acordo com esta visão é minoria. A maioria convive com ausências e com a própria invisibilidade.

Aqui a desigualdade é maior do que o resto do país e da região Centro-Oeste. O Índice de Gini – medida de desigualdade que varia de 0 a 1 (0 é o ideal de igualdade e 1 é o pior grau de desigualdade) – foi 0,602 em 2017, enquanto no país o índice foi 0,549 e no Centro-Oeste, 0,536.

A desigualdade também é mais acentuada entre as mulheres, visto que a dificuldade de reinserção no mundo do trabalho é maior para elas. Mais de 21% da população feminina economicamente ativa do DF está desempregada. No caso dos homens, são 17,9%, como indica a última Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) do DF, divulgada em junho/2019 pela Secretaria do Trabalho, Companhia de Planejamento (Codeplan) e pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese).

E uma das políticas que as mulheres mais necessitam para estarem no mundo do trabalho é a educação infantil, ou creches, no entanto, a situação do DF é a seguinte: de acordo com os dados da Codeplan, de 2017, a cidade necessita de 70,5 mil novas creches para atender a demanda das crianças de 0 a 3 anos até 2024 e atingir metas nacionais de educação e para pré-escola (4 e 5 anos) serão necessárias 16,5 mil vagas.

O quadro então é muito grave, em todas as direções que olhamos no território nos deparamos com ausências e violações de direitos, além de reforços constantes de estigmatização daquelas(es) já vulneráveis e às margens das políticas públicas. Os diferentes governos que vêm e vão precisam ter a redução de desigualdades como prioridade absoluta.



# EXPEDIENTE

## EQUIPE INESC

### Conselho Diretor

Enid Rocha Andrade da Silva  
Júlia Alves Marinho Rodrigues  
Luiz Gonzaga de Araújo  
Márcia Anita Sprandel  
Pedro de Carvalho Pontual

### Conselho Fiscal

Ervino Schmidt  
Iliana Alves Canoff  
Romi Márcia Bencke  
Suplente: Lucas de Alencar oliveira

### Colegiado de Gestão

Iara Pietricovsky de Oliveira  
José Antonio Moroni

### Coordenadora da Assessoria Política

Nathalie Beghin

### Gerente Financeiro, Administrativo e de Pessoal

Maria Lúcia Jaime

### Assistente da Direção

Ana Carolina Soares  
Ana Paula Felipe  
Marcela Coelho M. Esteves  
Thaís Vivas

### Assessoria Política

Alessandra Cardoso  
Carmela Zigoni  
Cleo Manhas  
Leila Saraiva Pantoja  
Livi Gerbase  
Luiza Pinheiro  
Márcia Hora Acioli  
Tatiana Oliveira

### Assessoria de Planejamento, Monitoramento, Avaliação e Sistematização

Andreia Crispim Rodrigues

### Assessoria Técnica

Dyarley Viana de Oliveira

### Assessoria de Comunicação

Silvia Alvarez

### Educadora Social

Thallita de Oliveira  
Marcus Aurélio Dantas da Silva

### Contadora

Rosa Diná Gomes Ferreira

### Assistente de Contabilidade

Ricardo Santana da Silva

### Técnico de Informática

Cristóvão de Lima Frinhoni

### Auxiliares Administrativos

Adalberto Vieira dos Santos  
Eugênia Christina Alves Ferreira  
Isabela Mara dos Santos da Silva  
Josemar Vieira dos Santos

### Auxiliar de Serviços Gerais

Roni Ferreira Chagas

### Estagiários/as

Gabriele Cristina Alves Inocêncio  
Lucas Daniel Rodrigues de Souza  
Wallisson Braga da Costa

### APOIO INSTITUCIONAL

Charles Stewart Mott Foundation  
Christian Aid  
Fastenopfer  
Fundação Avina  
Fundação Ford  
Fundação Heinrich Böll  
GDF – CDCA/Secretaria da Criança  
IBP – International Budget Partnership  
ICS - Instituto Clima e Sociedade  
Kindernothilfe - KNHOCDE  
Open Society Foundations  
Oxfam Brasil  
P&D: OGU- Orçamento geral da União  
Pão para o Mundo  
Prêmio Itaú-Unicef  
União Europeia  
Metodologia  
Equipe Inesc

### Sistematização

Cleo Manhas  
Leila Saraiva  
Nathalie Beghin  
Tâmara Jacinto

### Levantamento de indicadores

Julio Campos

### Fotografias

Thiago Soares Araújo e Arthur Menescal

### Projeto Gráfico

Nara Oliveira (Estúdio Gunga)

Inesc – Instituto de Estudos Socioeconômicos

Endereço: SCS Quadra 01 - Bloco L, nº 17, 13º

Andar Cobertura - Edifício Márcia

CEP 70. 3037-900 - Brasília/DF

Telefone: + 55 61 3212-0200

E-mail: [inesc@inesc.org.br](mailto:inesc@inesc.org.br)

Página Eletrônica: [www.inesc.org.br](http://www.inesc.org.br)



