

Envelhecimento e acessibilidade: As desventuras de trabalhadoras domésticas idosas e envelhescentes pelos grandes centros urbanos



Amanda Lemos

Este artigo é fruto da pesquisa “A mobilidade urbana e os entroncamentos da vida: Os rebatimentos dos deslocamentos feitos por trabalhadoras domésticas, em grandes centros urbanos, no processo de envelhecimento e na vivência da velhice”, financiada pelo edital Acadêmico de Pesquisa 2021, organizado pelo Itaú Viver Mais e pelo Portal do Envelhecimento. O tema foi inspirado pelo trabalho, da pesquisadora Valentina Montoya Robledo¹. O trabalho doméstico nos aproxima – enquanto pesquisadoras – mas, acredito que é preciso ir além e pensar os rebatimentos desses deslocamentos pelas cidades sobre o envelhecimento/velhice dessas mulheres.

O financiamento conseguido através do edital, permitiu a realização de uma pesquisa qualitativa, com a realização de entrevistas semiestruturadas e aplicação de questionário junto a 41 mulheres, que exercem o trabalho doméstico remunerado e utilizam o transporte para se deslocarem por diferentes cidades do país para chegarem aos seus trabalhos. O objetivo foi, justamente, verificar como o uso contínuo do transporte público impacta no envelhecimento dessas mulheres, acreditando que as condições materiais de vida, atravessadas pelo uso prolongado do transporte público comprometem as possibilidades dessas mulheres vivenciarem uma velhice ativa, saudável e com qualidade. Paraphrasing Gilberto Velho (2002, p. 40), “os estudos desenvolvidos na cidade são, portanto, investigações sobre a sociedade brasileira”.

Dados apontam que o transporte público é precário em quase todo o território nacional e, também, não é novidade que o trabalho doméstico remunerado é cercado por pré-conceitos e estereótipos, que perduram na sociedade brasileira. A escolha por trabalhadoras domésticas não foi aleatória. Além dessa profissão ser exercida majoritariamente por mulheres – existem no Brasil cerca de 6,3

¹ [Linhas diretas podem beneficiar 17 milhões de trabalhadoras domésticas da América Latina | WRI Brasil.](#)

milhões de trabalhadores domésticos, desse total, 92% são mulheres – também é nesse segmento que se encontram as menores remunerações e grandes violações da legislação trabalhistas.

Esse binômio – trabalho doméstico remunerado x transporte público – parecia bombástico para o envelhecimento e a velhice dessas mulheres e, de fato, é. Dados publicados, em abril de 2021, pelo Departamento Intersindical de Estatística de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (DIESSE) dão conta que 47,8% – de um total de 5,7 milhões – das trabalhadoras domésticas brasileiras tem entre 45 a 60 anos ou mais, ou seja, são mulheres envelhescentes ou já envelhecidas quem seguem trabalhando e fazendo uso do transporte público.

A preocupação com a situação de trabalhadoras domésticas envelhescentes ou já idosas vem na esteira da promulgação da *Década do Envelhecimento Saudável nas Américas (2021-2031)*, que mobiliza “governos, sociedade civil, agencias internacionais, profissionais, academia, mídia e setor privado para melhorar a vida das pessoas idosas, de suas famílias e da comunidade²”, um movimento que chama atenção do Estado e da sociedade para a necessidade de pensarmos condições honradas e políticas públicas que garantam um envelhecimento digno e saudável para a população. Assim, nada mais justo, do que o transporte público estar incluído no hall das preocupações quanto as proteções e garantias para o envelhecimento saudável.

Outro marcador importante para pensarmos o uso do transporte público e seus rebatimentos no envelhecimento é a questão de gênero. Cerca de 97% das mulheres brasileiras já sofreram algum tipo de assédio sexual no transporte público³ e o fato de ser idosa não impede que as situações de assédio continuem acontecendo nos transportes. Isso é fruto da cultura patriarcal e machista em que vivemos, que ainda viola o corpo de mulheres e as deixa num lugar subalterno, a sombra de homens que são os responsáveis por pensar a acessibilidade e o planejamento urbano, minando a participação de mulheres na tomada de decisões ou mesmo que sejam ouvidas no processo.

(...) a situação que as mulheres enfrentam cotidianamente em cidades que não foram planejadas para dar conta de suas rotinas e suas necessidades é análoga à situação daquelas pessoas que escolhem se deslocar de bicicletas enfrentam cotidianamente ao circular por uma cidade feita para carros. (TRÓI apud HARKOT, 2021, p. 287)

Hoje vivemos uma feminização da população brasileira, que leva a termos muito mais mulheres que homens, conseqüentemente, temos mais mulheres idosas que homens idosos. “O favorecimento das mulheres quanto aos diferenciais de mortalidade por sexo levou a uma maior proporção de mulheres do que de

² Disponível em: [Década do Envelhecimento Saudável nas Américas \(2021-2030\) - OPAS/OMS | Organização Pan-Americana da Saúde \(paho.org\)](#). Acessado 04 de set. de 2022.

³ Disponível em: [Violência contra a mulher em dados | 97% das mulheres já foram vítimas de assédio em meios de transporte - Violência contra a mulher em dados \(agenciapatriciagalvao.org.br\)](#). Acessado em 04 de set. de 2022.

homens após a idade adulta. Essa diferença aumenta significativamente entre os grupos mais idosos”.⁴

Esses indicadores apontam, claramente, para a necessidade, do Estado e da sociedade, pensarem estratégias para atendimento das necessidades específicas desse segmento, o que incluiu a acessibilidade e os transportes públicos, que não são projetados para mulheres e pessoas idosas ou mesmo, mulheres idosas. É preciso que se tenha clareza que o envelhecimento acontecerá a todos, homens, mulheres, pessoas LGBTQIA+, negros, indígenas, pessoas com deficiência, a diversidade humana atravessará o envelhecimento e cabe aos legisladores e, aos diferentes atores sociais, que providenciem recursos para que as diversas velhices sejam vividas com dignidade.

Historicamente, o sistema de transportes públicos brasileiro, vive um processo de degradação e sucateamento, algumas iniciativas pontuais tentam modernizá-lo, integrá-lo, tornando-o mais ágil, mas, na maioria das vezes essas medidas não se sustentam. Não é leviano afirmar que o sistema de transporte público nacional é ruim, caótico, sofrível e que castiga diariamente a classe trabalhadora. O que devemos acrescentar aqui, é que, não bastasse todos os problemas estruturais, os transportes públicos coletivos também são cenário para práticas preconceituosas e discriminatórias contra grupos sociais considerados minoritários, como as pessoas idosas. O etarismo⁵ se materializa no transporte e no espaço público, seja quando as concessionárias/empresas de transporte não respeitam os direitos e as necessidades da população idosa, seja pelos outros usuários que criticam a presença de pessoas idosas no transporte público. “(...) a discriminação etária tem se ampliado muito no Brasil e no mundo, e é praticada principalmente contra mulheres, idosas ou não⁶”.

A discriminação etária prejudica a autoestima de quem é vítima, podendo causar uma série de distúrbios na saúde física e, principalmente, mental. A pessoa alvo de etarismo está mais sujeita a se sentir incapaz, desamparada e desenvolver quadros de ansiedade e depressão.

Em um cenário macro como a vida em sociedade, o etarismo retira oportunidades de trabalho da população idosa, que infelizmente é considerada por muitos gestores de empresas como pessoas incapazes e que a qualquer momento poderão ter problemas de saúde que podem prejudicar o andamento dos negócios.

⁴ Dados apresentados no curso “Informação e indicadores para a gestão de saúde do idoso no Rio de Janeiro”, desenvolvido pelo Instituto de Comunicação e Informação Científica e Tecnológica em Saúde (ICICT). Disponível em: [Aula 2 - 2.1 | Gestão de Saúde Idosos no Rio de Janeiro - Informação e Indicadores \(fiocruz.br\)](#). Acessado em 14 de ago. de 2022.

⁵ Quem nunca ouviu a frase “Você não tem mais idade para isso!”? Esse tipo de opinião pode ser classificada como etarismo ou ageísmo, que consiste no preconceito, na intolerância, na discriminação contra pessoas com idade avançada. Nos Estados Unidos, o termo é discutido desde a década de 60 e, na Europa, recentemente novas leis foram criadas contra a discriminação etária na esfera profissional. Infelizmente, no Brasil, o termo ainda é pouco conhecido. (Disponível em: [O que é etarismo e qual seu impacto na vida do idoso? - SBBG \(sbbg-sp.com.br\)](#). Acessado em 20 de set. de 2022.)

⁶ Disponível em: [O que é etarismo e por que precisamos falar sobre esse preconceito - Alimentas](#). Acessado em 19 de set. de 2022.

No entanto, é importante entender que a discriminação etária não ocorre apenas nas relações interpessoais. O etarismo está presente em diversas instituições e empresas no Brasil, inclusive nas que atuam no ramo da saúde. (...).⁷

Observe-se como nessas práticas nega-se a pessoa idosa a possibilidade de existir, desconsiderando-se, inclusive, que pode se tratar de um trabalhador, que necessita do transporte público para deslocar-se para seu trabalho e prover suas necessidades, visto que suas ínfimas aposentadorias e políticas sociais precárias não dão conta da manutenção de suas vidas.

Finalizando esta nota introdutória, demarcamos que a pesquisa se inicia focada na situação de trabalhadoras domésticas, preocupada em problematizar como os deslocamentos pela cidade pode impactar o envelhecimento e na vivência da velhice da referida categoria, infelizmente, a realidade que se descortinou é preocupante e desoladora, uma realidade que ignora a velhice, que desrespeita mulheres e um sistema, que justifica no seu sucateamento, a humilhação contínua da classe trabalhadora. Sigamos.

O ir e vir pelas cidades

Existe um problema crônico nos grandes centros urbanos brasileiros, que historicamente, aflige a população em geral, particularmente, às mulheres, chama-se transportes públicos. Não é de hoje que a mídia noticia os problemas recorrentes em trens, ônibus, metrô e barcas/barcos. São atrasos, veículos sucateados, linhas inexistentes e insuficientes, funcionários insatisfeitos e despreparados, essas são características comuns aos meios de transporte em nosso país. Paralelo a precariedade do sistema, tem as questões de acessibilidade e planejamento urbano, que não são muito melhores e que também, não preveem, comumente, o atendimento a necessidades específicas da população, como por exemplo, das pessoas idosas.

Há por parte do Estado uma preocupação em tornar os centros urbanos brasileiros em *smart Cities*, vide as iniciativas da Frente Nacional de Prefeitos (FNP⁸), que se dedica a tornar às cidades brasileiras, localizadas em diferentes regiões do país, em cidades inteligentes.

Segundo a união Europeia, *Smart Cities* são sistemas de pessoas interagindo e usando energia, materiais, serviços e financiamento para catalisar o desenvolvimento econômico e a melhoria da qualidade de vida. Esses fluxos de interação são considerados inteligentes por fazer uso estratégico de infraestrutura e serviços e de informação e comunicação com

⁷ Idem ao anterior.

⁸ A Frente Nacional de Prefeitos (FNP), criada em 1989, a partir da articulação política de um grupo de prefeitos de algumas capitais, foi institucionalizada em 1999. A entidade tem por finalidade zelar pelo princípio constitucional da autonomia municipal, visando garantir a participação plena e imprescindível dos municípios no pacto federativo, podendo adotar no âmbito dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, medidas coletivas em sua defesa. (Disponível em: [Portal FNP - Filie-se](#). Acessado em 20 de set. de 2022.)

planejamento e gestão urbana para dar resposta às necessidades sociais e econômicas da sociedade.⁹

Para que a cidade receba esse título, esta precisa desenvolver-se dentro dos seguintes pilares: mobilidade; urbanismo; meio ambiente; tecnologia e inovação; empreendedorismo; educação; saúde; segurança; energia; governança e economia. Atualmente, 10 cidades no Brasil, entraram no ranking *Connected Smart Cities* – CSC (uma plataforma multidimensional que acelera o processo de desenvolvimento das cidades inteligentes) de cidades inteligentes, a saber: 1. São Paulo (SP); 2. Florianópolis (SC); 3. Curitiba (PR); 4. Brasília (DF); 5. Vitória (ES); 6. São Caetano do Sul (SP); 7. Rio de Janeiro (RJ); 8. Campinas (SP); 9. Niterói (RJ); 10. Salvador (BA)¹⁰.

Pensando apenas o aspecto mobilidade – que diz respeito ao ir e vir das pessoas, de maneira individual ou coletiva, no espaço urbano – e tomando como referência a cidade do Rio de Janeiro, relacionada no referido ranking, acessamos diariamente notícias que dão conta da falência de transportes públicos na cidade, bem como, de sua engenharia de tráfego. Recentemente, as redes sociais foram tomadas por notícias que davam conta que o público participante de um importante festival de música realizado na cidade, levava cerca de 3h para chegar ao local onde aconteceriam os shows¹¹. Imagine viver isso diariamente?

Está claro os problemas estruturais que compromete a ascensão de cidades brasileiras ao título de para *Smart Cities*, pois, além dos problemas de acessibilidade e urbanismo, não há uma preocupação com necessidades pontuais de segmentos específicos da população. Voltando ao site da FNP, em uma busca rápida sobre a categoria envelhecimento, foram encontrados, apenas dois resultados para o termo, notícias publicadas nos anos de 2015 e 2016¹², respectivamente, que davam conta de uma preocupação com o envelhecimento populacional, mas, que não converteram, necessariamente, em medidas para garantir o acesso de pessoas idosas às cidades.

Ainda pensando a acessibilidade, para que esta seja possível, é preciso que haja transportes públicos de qualidade e acessíveis às pessoas idosas, trabalhadoras ou não. O Art. 5º, da Constituição Federal de 1988, em seu termo XV, estabelece que: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.” (BRASIL, 1988). Já o Estatuto do Idoso (Lei 10.741/2003), prevê no Art. 39, a gratuidade em transportes públicos coletivos para maiores de 65 anos de idade, mediante comprovação com a apresentação de documento de

⁹ Disponível em: [O que é uma cidade inteligente? | FGV Projetos](#). Acessado em 20 de set. de 2022.

¹⁰ Disponível em: [quais-sao-as-cidades-mais-inteligentes-do-brasil \(connectedsmartcities.com.br\)](#). Acessado em 20 de set. de 2022.

¹¹ Disponível em: [Trânsito caótico no Rio faz público levar até 3 horas para chegar ao Rock in Rio | Rock in Rio 2022 | G1 \(globo.com\)](#). Acessado em 20 de set. de 2022.

¹² Conteúdos disponíveis em: [Portal FNP - Governador de São Paulo participa de Plenária de Prefeitos eleitos e reeleitos](#) e [Portal FNP - Em abertura, Encontro do Fórum do RS reúne mais de 150 representantes municipais](#).

identificação. A mesma legislação prevê ainda a reserva de 10% dos assentos dos coletivos, para uso preferencial de pessoas idosas. (BRASIL, 2003). Essa última medida, foi atualizada em algumas cidades, como o Rio de Janeiro, que decretaram que todos os assentos dos coletivos são considerados prioritários para pessoas idosas, pessoas com criança de colo, com limitação temporária de locomoção ou com deficiência, gestantes e obesos.

Sem dúvidas, essas são políticas públicas que facilitariam o deslocamento das trabalhadoras domésticas envelhescentes e idosas pelas cidades, entretanto, não as vemos sendo cumpridas com facilidade.

Os meios de comunicação noticiam, diariamente, a precariedade dos transportes coletivos em diferentes capitais brasileiras. Recentemente, os metroviários de Belo Horizonte paralisaram suas atividades por 40 dias, 40 longos dias. Os metroviários decidiram retornar o trabalho, justamente, “em consideração o quanto a população da grande Belo Horizonte está sendo penalizada e sacrificada pela atitude irresponsável do governo”. Ressalta-se que o metrô na capital mineira ainda é administrado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, e que em breve será privatizada de acordo com o próprio governo, o que não garante melhorias para a prestação dos serviços, ao contrário. No Rio de Janeiro, a malha ferroviária, já terceirizada e responsável pelo transporte da grande maioria dos trabalhadores, moradores do subúrbio e da baixada fluminense, apresenta uma série de problemas, que vão desde os atrasos constantes nas viagens até o não atendimento das diretrizes estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que asseguram o acesso em segurança, às plataformas e trens. Administrados pela Supervia¹³ a malha ferroviária do Rio de Janeiro sofre com a falta de manutenção e as ações criminosas, onde são roubadas peças fundamentais para a realização da operação:

O Procon-RJ multou a SuperVia em cerca de R\$ 1,15 milhão por falha na prestação de serviços. Em fiscalizações realizadas nas estações de Bonsucesso, Olaria e Ramos, foram confirmadas denúncias de **superlotação, atraso dos trens e ausência de acessibilidade**. De acordo com o órgão, os problemas afetam a garantia do direito do consumidor.

Já em São Paulo, no mês de setembro do ano corrente, notícias davam conta de um curto-circuito, que teria levado a um incêndio na malha ferroviária levou caos aos usuários dos serviços, que sem possibilidade de embarcar nos trens, buscavam ônibus que pudessem seguir seu destino, sem sucesso.

Usuários do transporte sobre trilhos enfrentaram uma manhã de caos na Linha 7 – Rubi. Uma multidão esperou mais de cinco

¹³ SuperVia é o nome da empresa criada pelo consórcio vencedor da licitação (Consórcio Bolsa 2000) que deu a concessão por 25 anos renováveis por mais 25 anos para operação comercial e manutenção da [malha ferroviária urbana de passageiros da região metropolitana do Rio de Janeiro](#), no dia [1 de novembro de 1998](#). (Disponível em: [Supervia: definição de Supervia e sinônimos de Supervia \(português\) \(sensagent.com\)](#)). Acessado em 15 de mai. de 2022.)

horas pela normalização dos serviços na estação Perus, na manhã desta terça-feira (20).

Por volta das 8h, os usuários tentavam embarcar nos poucos trens que circulavam após uma falha de energia comprometer a operação entre as estações Palmeiras-Barra Funda e Piqueri.

Os trens circulam apenas até a estação Vila Aurora, o que é insuficiente para a maioria dos passageiros que precisam chegar até a Barra Funda.

Segundo a SPTrans, 57 ônibus da operação Paese foram colocados nas ruas. O número, entretanto, não deu conta da demanda de passageiros.¹⁴

A lógica que estrutura o sistema de transporte público afeta a acessibilidade e mobilidade, segmenta os indivíduos, priva-os da cidade, submete-os a situações de desgaste físico e emocional e desmobiliza-os enquanto classe social.

A questão de gênero é outra necessidade a ser enfrentada nas discussões sobre o transporte público coletivo no Brasil. As mulheres são ainda mais castigadas no uso dos transportes, já que tanto os veículos e embarcações e, também, as cidades são pensadas e projetadas para o atendimento das necessidades dos homens. A associação dos marcadores gênero e geração, mostra que o espaço urbano e os meios de transportes não são pensados para mulheres idosas, nem mesmo, para mulheres envelhecidas, resguardando um envelhecimento saudável.

Um dos principais desafios é a enorme quantidade de tempo que trabalhadoras domésticas levam em seus deslocamentos, em parte porque geralmente têm padrões de viagem diferentes dos outros passageiros. Planejado principalmente para os padrões de deslocamento dos homens, o transporte coletivo em ambas as cidades conecta os trabalhadores entre periferias de baixa renda e áreas comerciais centrais, onde estão localizados o maior número e concentração de empregos formais. No entanto, muitas trabalhadoras domésticas encontram emprego em áreas residenciais de alta renda que não estão bem conectadas às redes de transporte coletivo. (ROBLEDO, 2020)¹⁵.

Ao serem questionadas sobre as condições do transporte público, as trabalhadoras domésticas denunciam toda a sorte de situações, como tentamos demonstrar até aqui. Em média, as mulheres entrevistadas na pesquisa levam de 2 a 3 horas no deslocamento, por trecho, para seus trabalhos, o que totaliza um gasto de 4 a 6 horas por dia, dentro do transporte público. Muitas usam trem, ônibus e metrô para chegarem a seus destinos, esses mesmos ônibus, trens e metrôs noticiados nas reportagens, que para elas são “*horrível, venho sentada no chão*”. Parece, uma situação extremamente desgastante, especialmente se

¹⁴ Disponível em: [Estação Perus, da Linha 7 - Rubi da CPTM, tem lotação e aglomeração após falha interromper circulação de trens | São Paulo | G1 \(globo.com\)](#). Acessado em 20 de set. de 2022.

¹⁵ ROBLEDO, Valentina Montoya. Linhas diretas podem beneficiar 17 milhões de trabalhadoras domésticas da América Latina. In.: WRI Brasil. Publicado em jul. de 2020. Disponível em: [Linhas diretas podem beneficiar 17 milhões de trabalhadoras domésticas da América Latina | WRI Brasil](#). Acessado em 30 de mai. de 2020.

considerarmos a infinidade de tarefas que cercam o trabalho doméstico remunerado.

Quanto a qualidade de vida e ao envelhecimento elas são categóricas ao afirmar que estão perdendo a saúde, por conta do desgaste e estresse causados pelo uso do transporte público, *“sinto que estou envelhecendo mais rápido e a saúde não é mais a mesma”*; *“dependemos de como envelhecemos. Se tivermos uma boa saúde, amém, senão...”*. É importante destacar que cerca de 85% das entrevistadas, tem entre 45 e 69 anos de idade, ou seja, temos muitas idosas no grupo, que tem a velhice afetada por conta da necessidade de continuar trabalhando e pelo uso diário dos transportes públicos.

A situação periclitante dos transportes públicos, além de comprometer a democracia, uma que a cidade não estará acessível para todos, também cria um abismo entre a classes trabalhadora, já que parte dos trabalhadores tem a possibilidade de deslocar-se individualmente pelas cidades, por meio de transportes individuais e, uma maioria subalternizada está sujeita as intemperies dos transportes públicos, isso precariza a luta pela criação de condições dignas e efetivação de direitos já adquiridos. Pensar nas melhorias para o sistema público e coletivo de transporte é urgente e representa um aumento significativo na qualidade de vida da classe trabalhadora, privilegiar questões específicas que contemplem as necessidades de mulheres, pessoas idosas trabalhadoras, significa entender “a cidade como um organismo dinâmico e vivo, onde todas as partes são conectadas por meio de sistemas de transporte coletivo”, significa dar dignidade, garantir a cidadania e pensar na velhice não como dádiva, mas, como expectativa de vida para todos.

Considerações Finais

A partir do processo de pesquisa e dos apontamentos levantados, é possível afirmar que o transporte público é ruim, incompatível com qualquer parâmetro de bem viver ou de envelhecimento com qualidade. Quando associamos as vivências das trabalhadoras domésticas precisamos reviver o caso de D. Cleonice Pereira, trabalhadora doméstica, de 63 anos de idade, que se tornou a primeira vítima fatal do coronavírus no estado do Rio de Janeiro. D. Cleonice trabalhava no Leblon e morava em Miguel Pereira, um município que fica a cerca de 155Km de distância do seu local de trabalho. Segundo relatos, por conta da distância D. Cleonice ficava no trabalho de 2^a a sábado, retornando para o domicílio neste dia e voltando para o trabalho já no domingo. Foi contaminada no exercício de suas funções.

O caso de D. Cleonice só retrata o que mulheres idosas, que ainda trabalham vivenciam cotidianamente por conta dos transportes públicos. Diante de histórias como essa e de todos os registros que detalham a precariedade dos sistemas de transportes, parece prematura a discussão sobre Smart Cities em território nacional e ameaçadas as proposições da Década do Envelhecimento Saudável nas Américas, projetos que só serão possíveis lograr êxito quando acessibilidade e mobilidade forem pensadas de forma inclusivas e de fato prioridade para governantes e para a sociedade civil.

Está claro que a vida de trabalhadoras domésticas é atravessada por uma série de dificuldades materiais e imateriais, que já podem comprometer seu *bem viver*¹⁶ e, automaticamente, seu envelhecimento. Pensar as condições de vida e, especialmente, as condições de trabalho – direitos trabalhistas, EPIs e seus deslocamentos pelas cidades – é fundamental para que, enquanto sociedade, reconheçamos a relevância do trabalho doméstico remunerado e prezemos pela vida e velhice dessas mulheres.

Referências

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

LOPES, Dario Rais; MARTORELLI, Marta; COSTA, Aguiar G. V. da. *Mobilidade urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro*. Curitiba: Appris, 2020.

MONNERAT, Sílvia; BISPO, Raphael. Cidades nas ciências sociais brasileiras. Editorial. *Revista Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol 35, nº 76, p.201-207, Maio-Agosto 2022. Disponível em: [v. 35 n. 76 \(2022\): Cidades nas Ciências Sociais brasileiras | Revista Estudos Históricos \(fgv.br\)](#). Acessado em 15 de jul. de 2022.

SOUZA, Jessé. *A ralé brasileira*. Quem é e como vive. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2009. VELHO, G. Antropologia e cidade. In: OLIVEIRA, L. L. (org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002a. p. 37-41.

Data de recebimento: 20/09/2022; Data de aceite: 20/09/2022

Amanda Lemos - Professora do curso de Serviço Social da Universidade Cândido Mendes (UCAM/RJ). Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais, da FGV/CPDOC; Mestre em Serviço Social, pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro; Bacharel em Serviço Social, pela Universidade Castelo Branco. Pesquisa trabalho doméstico remunerado, relações étnico-raciais e de gênero, envelhecimento humano e institucionalização de pessoas idosas e a prática profissional de assistentes sociais. E-mail: amandadosslemos@gmail.com

¹⁶ “‘Bem Viver’ é um nome novo usado para conceitualizar a cosmovisão de comunidades tradicionais que se organizavam a partir do coletivo. É um modo de vida que abarca a relação entre as pessoas, a natureza e o modelo econômico em sociedades que não tinham no capitalismo o modo possível de se organizar.” (Usina de Valores, out. de 2018. Disponível em: [Homepage - Usina de Valores](#). Acessado em 31 de jul. de 2022.)