



ENVELHECIMENTO E DESENVOLVIMENTO URBANO: COMO AS CIDADES ACOLHEM PESSOAS IDOSAS

Amanda dos Santos Lemos ¹.

RESUMO

Há na atualidade uma discussão para que cidades brasileiras tornem-se Smart Cities, algumas, inclusive, já receberam esse título. Para o alcance de tal classificação a cidade deve desenvolver-se primando os seguintes pilares: mobilidade; urbanismo; meio ambiente; tecnologia e inovação; empreendedorismo; educação; saúde; segurança; energia; governança e economia. 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, já considerada uma Smart City, perceberemos claramente, que a cidade não está preparada para ofertar condições de deslocamento condizentes com as necessidades das pessoas mais velhas, especialmente, quando se trata de mulheres envelhecidas, que ainda trabalham e dependem do transporte coletivo, público, para se deslocarem pela cidade. Nesse sentido, este trabalho objetiva discutir a estrutura de grandes centros urbanos, no que diz respeito a oferta de meios de transportes que atendam com qualidade e dignidade trabalhadoras idosas. É importante marcar a questão classe e gênero, porque as mulheres usam mais o transporte público, porque também são elas que gastam mais tempo e recursos com deslocamentos pela cidade e porque no atual momento do país, muitas mulheres maiores de 60 anos de idade, se viram obrigadas a retornarem ou se manterem no mercado de trabalho. Por fim, deve-se ressaltar que cada indivíduo experimenta o espaço urbano de uma maneira e, é importante que pensemos como este espaço é experimentado e ocupado por mulheres idosas, visto que a velhice é uma realidade e feminina.

Palavras-chave: Envelhecimento, Smarts Cities, Mobilidade Urbana, Trabalhadoras.

¹ Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História Política e Bens Culturais da FGV CPDOC - RJ, amandadosslemos@gmail.com.



Introdução

Existe um problema crônico nos grandes centros urbanos, que historicamente aflige a classe trabalhadora e, especialmente, as mulheres, chama-se transporte público. Degradante, humilhante, insalubre, a degradação dos sistemas de transporte público país afora submetem trabalhadores diariamente ao estresse e situações de risco iminente. Nesse cenário os trabalhadores que ocupam os postos mais subalternos se veem reféns do transporte público para se deslocarem pela cidade, até seus trabalhos. As mulheres são ainda mais castigadas, já que os transportes e a cidade são projetados para as necessidades dos homens. A situação periclitante dos transportes públicos, além de comprometer a democracia, já que a cidade não está 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 intemperes dos transportes públicos.

Quando associado à análise, além do marcador gênero, o marcador geração a situação é ainda mais preocupante, pois, o espaço urbano não é pensando nem para mulheres e menos ainda para pessoas idosas.

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)².

Os meios de comunicação noticiam diariamente a precariedade em diferentes capitais brasileiras. Recentemente, os metroviários de Belo Horizonte paralisaram suas atividades por 40 dias, ressalta-se que o metrô na capital mineira ainda é administrado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, que em breve também será privatizada de acordo com o governo. 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”. Já no Rio de Janeiro classe trabalhadora sofre com os problemas na operação dos trens. Administrados pela Supervia³ a malha ferroviária do Rio de Janeiro sofre com a falta de manutenção e as ações criminosas que roubam peças fundamentais para operação, o resultado é a classe trabalhadora, mais uma vez, submetida a uma

² 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.

³ 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.)

série de situações aviltantes. “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.”

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

Além dos pontos já levantados, há o descumprimento da Constituição Federal de 1988, Art. 5º, termo XV, que diz: “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), visto todas as dificuldades que trabalhadores e trabalhadoras enfrentam para cruzarem as cidades até seus locais de trabalho.

Com objetivo de entender um pouco melhor como a classe trabalhadora lida com os transtornos causados pelas dificuldades de deslocamento pelas cidades e como esses transtornos impactam no envelhecimento, realizamos entrevistas com XX trabalhadoras domésticas, na faixa etária de 34 a 69 anos, que dependem exclusivamente do transporte público para se deslocarem de suas casas para seus trabalhos e retornar. A escolha por trabalhadoras domésticas não foi aleatória. Além dessa profissão ser exercida majoritariamente por mulheres – existem no Brasil cerca de 6,3 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.

Não muito distante, a primeira vítima fatal do coronavírus no estado do Rio de Janeiro foi a trabalhadora doméstica Cleonice Pereira. 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 2ª a sábado, retornando para o domicílio neste dia e voltando para o trabalho já no domingo. Foi contaminada no exercício de suas funções.

A pandemia causada pelo novo coronavírus deve ser tratada com calma, pois, além de uma série de violações envolvendo as trabalhadoras domésticas e mortes, a situação do transporte no país, se agravou muito. Os empresários do setor alegam que a diminuição no número de passageiros e, conseqüentemente, diminuição da arrecadação por conta da pandemia, ocasionou uma crise no setor que levou a diminuição de frotas e sucateamento dos veículos. Na seqüência, sucessivos aumentos dos combustíveis e insumos piorou o que já beirava a calamidade.

O aumento consecutivo do combustível, do pneu e de peças de manutenção, o surgimento dos aplicativos de transporte de passageiros, além da queda no número de usuários do transporte público são protagonistas de uma crise no setor que se agrava a cada ano. Estes são pontos defendidos por especialistas que analisam a situação, não só das principais cidades gaúchas como também de todo o Brasil.⁴

⁴ LEITZKE, Vitória. Por que o Brasil vive uma crise no transporte público? Publicado em: 08 de mar. de 2022. Disponível em: [Por que o Brasil vive uma crise no transporte público? | Pioneiro \(clicrbs.com.br\)](https://pioneiro.clicrbs.com.br). Acessado em 18 de jun. de 2022.

A mobilidade urbana e, em especial, os sistemas de transporte público foram bastante afetados pela pandemia da covid-19 em todo o mundo. As políticas de isolamento social, fundamentais para a contenção do vírus e proteção da vida das pessoas, aliadas ao receio do contágio nos deslocamentos urbanos, forçaram a redução abrupta da demanda, que chegou a menos de 20% do número de passageiros verificado anteriormente.⁵

As reflexões desenvolvidas aqui, veem da oportunidade criada pelo “Edital Acadêmico de Pesquisa 2021: Envelhecer com Futuro”, promovido pelo Itaú Viver Mais em conjunto com o Portal do Envelhecimento⁶. O financiamento conseguido pelo edital, permitiu a realização de uma pesquisa qualitativa, com a realização de entrevistas semiestruturadas e aplicação de questionário junto a 40 mulheres, que exercem o trabalho doméstico remunerado e utilizam o transporte para se deslocarem por diferentes cidades para chegarem aos seus trabalhos. O objetivo é 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. Parafraseando Gilberto Velho (2002, p. 40), “os estudos desenvolvidos na cidade são, portanto, investigações sobre a sociedade brasileira”.

Sobre o trabalho doméstico remunerado

Alguns filmes, nacionais em especial, tratam a questão do trabalho doméstico remunerado, demarcando claramente as relações sociais que se estabelecem a partir dessa modalidade de trabalho. Chama atenção nesses filmes, as relações confusas, invasivas e expropriadoras mantidas entre patrões e empregados, a partir do momento em que relações trabalhistas e pessoais se materializam em um mesmo espaço, além disso, é possível observar como a existência daquelas mulheres (as trabalhadoras) torna-se um complexo exercício de sobrevivência, muitas são as dificuldades enfrentadas diariamente.

Entendemos o trabalho doméstico remunerado a partir da seguinte definição:

Considera-se empregado(a) doméstico(a) aquele(a) maior de 18 anos que presta serviços de natureza contínua (frequente, constante) e de finalidade não-lucrativa à pessoa ou à família, no âmbito residencial destas. Assim, o traço diferenciador do emprego doméstico é o caráter não-econômico da atividade exercida no âmbito residencial do(a) empregador(a). Nesses termos, integram a categoria os(as) seguintes trabalhadores(as): cozinheiro(a), governanta, babá, lavadeira, faxineiro(a), vigia, motorista particular, jardineiro(a), acompanhante de idosos(as), entre outras. O(a) caseiro(a) também é considerado(a) empregado(a) doméstico(a), quando o sítio ou local onde exerce a sua atividade não possui finalidade lucrativa. (BRASIL, 2015).

Trabalho doméstico: aquele realizado em/ou para domicílio(s). Trabalhador doméstico: (sexo feminino ou masculino) quem realiza o trabalho doméstico no âmbito de uma relação de

⁵ Disponível em: [Multimídia FNP - Saiba mais - Projeto AcessoCidades](#). Acessado em 07 de ago. de 2022.

⁶ Maiores informações consultar: [Edital Acadêmico de Pesquisa 2021: Envelhecer com Futuro \(longeviver.com\)](#). Acessado em 28 de mai. de 2022.

trabalho, estando excluídos aqueles(as) que o fazem de maneira ocasional e sem que seja um meio de subsistência.⁷

As obras cinematográficas reproduzem a vida de mulheres, pobres, com baixo nível de escolarização, que deixam seus filhos, mães, maridos, em resumo, suas próprias vidas, para se dedicarem a outra família, sempre na expectativa de proporcionarem melhores condições de subsistência para os seus, entretanto, muitas vezes ao fazerem isso, renunciam as suas necessidades, a construção e consolidação de laços afetivos, importantes para seus futuros.

Embora não seja o principal objeto da abordagem desses filmes (parece que o debate fica mais centrado nas relações de poder e sociais, organizadas a partir do estabelecimento do contrato de trabalho, formal ou informal), não é possível não associar o trabalho doméstico a questão de gênero e, especialmente, a questão racial. Em cartilha educativa, lançada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) no ano de 2018, tivemos acesso aos seguintes dados:

Em 2016, existiam no Brasil mais de 6 milhões de trabalhadores domésticos, sendo 92% mulheres. As mulheres negras representam mais de 60% do total da categoria. Em 2015, 88,7% das(os) trabalhadoras(es) domésticas(os) entre 10 e 17 anos no Brasil eram meninas e 71% eram negras(os). Menos da metade (42%) delas contribuiu para a Previdência Social. Isso quer dizer que a maioria delas não terá direito à aposentadoria no futuro, assim como a auxílio-doença e licença-maternidade, entre outros benefícios. Além disso, só 3 em cada 10 possuem carteira de trabalho assinada. O restante não tem garantia de acesso à proteção social e aos demais direitos trabalhistas.

Ao discutirmos o trabalho doméstico remunerado no Brasil, não podemos deixar de observar que este é um trabalho exercido majoritariamente por mulheres negras; que só foi regulamentado no ano de 2015, com a promulgação da Lei Complementar No 150, de 1º de junho de 2015⁸; e, que apenas em 2015 o Brasil se tornou signatário da *Convenção 189* e da *Resolução 201*, que estabelecem que os trabalhadores domésticos deverão ter os mesmos direitos dos demais trabalhadores, ambos os documentos foram promulgados pela OIT.

Jessé Souza (2009), em seu livro “A ralé brasileira”, faz uma análise sobre a vida de trabalhadores domésticos no país. O autor faz uma importante análise sobre as condições de vida desse segmento, identificando que a miséria que assola parte da população brasileira, não é apenas material, se estende para a maneira como essas pessoas se relacionam entre si e com o mundo. Obviamente, essas condições de vida e reprodução serão agravadas pelo pertencimento etário, de gênero, étnico racial:

⁷ Texto extraído da *Convenção sobre Trabalho Decente para as Trabalhadoras e Trabalhadores Domésticos* (nº 189), elaborada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT).

As notas produzidas pelo escritório da OIT no Brasil sobre a discussão do trabalho doméstico nas Conferências Internacionais do Trabalho de 2010 e 2011 foram realizadas no âmbito do projeto “Gender equality within the world of work”, financiado pelo Governo norueguês. Disponível em: http://www.onumulheres.org.br/wpcontent/uploads/2017/05/convecao_189.pdf. Acessado em out. de 2018.

⁸ Dispõe sobre o contrato de trabalho doméstico; altera as Leis nº 8.212, de 24 de julho de 1991, nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e nº 11.196, de 21 de novembro de 2005; revoga o inciso I do art.º 3º da Lei nº 8.009, de 29 de março de 1990, o art.º 36 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, a Lei nº 5.859, de 11 de dezembro de 1972, e o inciso VII do art.º 12 da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro 1995; e dá outras providências. (BRASIL, 2015. Disponível em: [Lcp 150 \(planalto.gov.br\)](http://www.planalto.gov.br/lcp/150). Acessado em 25 de jul. de 2022).

Essa miséria de todo um modo de vida, miséria que inclui, mas não se esgota na falta de dinheiro, equivale muitas vezes também à ausência de critérios de reconhecimento social que erigem a dignidade humana das crianças e dos mais frágeis em geral, para além da sua utilidade (ou inutilidade) mais imediata para o trabalho e, especialmente, no caso das mulheres, mas muitas vezes também para os meninos, para a satisfação de pulsões sexuais por parte de homens adultos. Assim, nos melhores dos casos, tão logo essas meninas sejam julgadas aptas a contribuir, o que acontece muito precocemente pela idade de 8 anos, elas serão responsabilizadas pelos serviços domésticos, o cuidado com os mais novos, o preparo dos alimentos e mesmo a lida na lavoura (...). (SOUZA, 2009, p.129)

Observamos, não apenas uma desvalorização institucional em relação ao trabalho doméstico, mas, também monetária e moral, ao ser visto como um trabalho de menor valor. Há uma frase, de autoria desconhecida, que exemplifica bem a condição das trabalhadoras domésticas no Brasil: “no meio da nossa sociedade existe um Brasil notado por poucos. Um Brasil formado por pessoas que, apesar de morar dentro de sua casa e fazer parte de seu dia a dia, vivem como se não estivessem lá”.

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*⁹ 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 dessas mulheres.

As idas e vindas pelas cidades

Quando eu era menina, desenhos animados, davam conta de um futuro distante – lá pelos anos 2000 – que os prédios flutuavam no ar, assim como os carros e ônibus, que se deslocavam pelos ares e ao chegarem a seus destinos transformavam-se em maletas, sendo comodamente levados para os escritórios e repartições. Esse era o futuro, o futuro projetado em minha (não tão distante) infância.

Hoje, 2022 não temos carros flutuantes, estamos longe disso na verdade. As cidades de países desenvolvidos já alcançaram o status de Smart Cities, ou seja, cidades inteligentes, acessíveis, integradas, possíveis para **todos**.

As Cidades Inteligentes são espaços urbanos caracterizados pela utilização generalizada de Tecnologias da Informação e da Comunicação (TIC's), com o objetivo de melhorar a eficiência político-econômica e amparar o desenvolvimento humano e social, promovendo assim, a qualidade de vida de seus cidadãos.

Sensores, dispositivos e sistemas são responsáveis pela inteligência das cidades. Com eles, é possível capturar e integrar um espaço que traga eficiência e tecnologia¹⁰.

⁹ “*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.)

¹⁰ Disponível: [Cidades Inteligentes: saiba o que é e quais suas características EOS Consultores](#). Acessado em 07 de ago. de 2022.

Ser uma cidade inteligente é uma exigência da contemporaneidade, uma cidade inteligente é uma cidade sustentável, tecnológica, preservada. Garantir segurança, acessibilidade, mobilidade é o futuro. A Frente Nacional de Prefeitos (FNP), trabalha para que as cidades brasileiras alcancem esse título, especialmente, no que diz respeito a “mobilidade e acessibilidade urbana e à implementação de ações técnicas e políticas que promovam o desenvolvimento urbano sustentável”. Entretanto, em muitas localidades não vêm alcançando êxito e isso pode ser sentido diariamente pela classe trabalhadora.

A mobilidade urbana é um drama experimentado pelos trabalhadores das grandes cidades brasileiras, no caso das trabalhadoras, a situação torna-se um pouco mais complexa, o uso, acesso, apropriação do espaço, da cidade por homens, mulheres, adultos, jovens, pessoas com necessidades especiais ou LGBTQIA+¹¹ é diferente, assim como é diferente também as (Inter) relações e encontros.

É preciso entender a mobilidade e reconhecer as diferentes maneiras de transitar pelas áreas urbanas, de maneira a garantir a todos o direito à cidade. “(...) a mobilidade urbana deve ser entendida como a capacidade de dar suporte aos deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades diárias”. (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020, p.45)

Salvo raras exceções, o sistema de transporte público brasileiro é caótico, arcaico, pouco funcional. Os noticiários diários dão conta das situações de violação vivenciadas pela classe trabalhadora no sistema de transporte público. Vejam, as situações degradantes acontecem, simultaneamente, no sistema metroviário, rodoviário e ferroviário, são atrasos, superlotação, falta de integração, ausência de veículos, ferindo a Constituição Federal, em seu Art. 5º.

Um dos principais desafios, é a enorme quantidade de tempo que trabalhadoras domésticas levam em seus deslocamentos, de casa para o trabalho e do trabalho para casa. Parte disso, deve-se a distância entre essas localidades, essas mulheres moram nas áreas mais pobres e afastadas da cidade e seus locais de trabalho ficam nas regiões mais nobres, afastadas e de difícil acesso.

Em Brancos e pretos na Bahia, publicado em 1942, o norte-americano Donald Pierson descreve da seguinte maneira a dinâmica da ‘ecologia humana’ urbana de Salvador e o modo como questões raciais e de classe influenciam a distribuição da população pelos espaços da cidade: ‘Ao longo das elevações, acompanhando os acidentes do terreno, encontram-se em geral as ruas principais, com as mais importantes linhas de transporte, isto é, bondes, ônibus e automóveis. [...] Não encontrando obstáculos, a refrescante brisa marítima torna estas elevações mais confortáveis, mais saudáveis, e por consequência mais desejáveis, como lugar de moradia. Ali se encontram, em geral, os edifícios mais modernos e mais ricos, as casas das classes ‘superiores’. [...] Os vales, em contraste, oferecem lugares e residências menos confortáveis, menos saudáveis e menos convenientes, por consequência’. [...]. (PIERSON apud MONNERAT; BISPO, 2022, p. 201)

¹¹ O termo LGBTQIA+ significa “um acrônimo para lésbicas, gays, bissexuais, transgêneros e queer, com um sinal ‘+’ para reconhecer as orientações sexuais ilimitadas e identidades de gênero usadas pelos membros dessa comunidade”. Disponível em: [Saiba o que significa a sigla LGBTQIA+ e a importância do termo na inclusão social | CNN Brasil](#). Acessado em 31 de jul. de 2022.

Outro fator importante, que devemos considerar, é a ausência de linhas e vias integradas que interliguem todas as regiões da cidade. Se tomarmos Rio de Janeiro, Paris e seus sistemas metroviários como exemplo, veremos como a nossa situação é dramática. Paris hoje tem “**14 linhas** que atendem à cidade e sua área urbana, de norte a sul e de leste a oeste”¹², já o Rio de Janeiro tem “**2 linhas** (...) e 41 estações de Metrô. As linhas de metrô cobrem uma área ao norte (...) até uma área ao sul (...)”¹³. Esse é um exemplo, do quanto o sistema de transporte público em cidades brasileiras, precisa ser melhorado, não ter transporte direto ligando a cidade, torna a vida do trabalhador mais cansativa e cara, o caminho entre casa e trabalho fica mais longe, os gastos com esses deslocamentos encarece.

Quanto mais equilibrada for a relação entre a demanda por deslocamentos e a capacidade para lhe dar suporte, tanto em termos de volume como dos padrões associados a esses deslocamentos, melhores serão as condições de mobilidade. Assim com boas condições de mobilidade urbana os cidadãos conseguem deslocar-se com facilidade de casa para o trabalho, do trabalho para o lazer e para qualquer outro lugar que tenha vontade ou necessidade de estar, independentemente do tipo de veículo utilizado. (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020, p.45-46)

Ainda sobre o sistema de transporte público, precisamos pontuar que este é planejado, especialmente, para os padrões de deslocamento dos homens, embora, já seja sabido que são as mulheres que mais se deslocam pelo espaço urbano e, conseqüentemente, usam transporte público, além disso, as mulheres não participam dos processos de planejamento e organização dos sistemas de transporte.

Seja nos casos de assédio e violência sofridos no dia a dia, ao se deslocar pela cidade, ou na pouca participação nos processos de tomada de decisão, as mulheres ainda enfrentam desafios significativos quando o assunto é mobilidade. Um ambiente urbano mais seguro e equitativo para as mulheres depende da compreensão de que a violência não é apenas física – tem entre suas causas não apenas agressões diretas, mas também a maneira como a própria cidade é planejada e construída.

A voz das mulheres precisa ser ouvida.¹⁴

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.

¹² Disponível em: [Metrô de Paris: linhas, itinerários, estações - PARISCityVISION](#). Acessado em 07 de ago. de 2022.

¹³ Disponível em: [MetrôRio, Rio de Janeiro e Região – metrô Horários, Rotas e Atualizações \(moovitapp.com\)](#). Acessado em 07 de ago. de 2022.

¹⁴ “Para ser segura e inclusiva, a mobilidade precisa da participação das mulheres”. Disponível em: [Para ser segura e inclusiva, a mobilidade precisa da participação das mulheres | WRI Brasil](#). Acessado em 22 de jul. de 2022.

Considerações Finais

Os apontamentos feitos aqui, indicam as considerações iniciais de um processo intenso de pesquisa. Mesmo assim, é possível afirmar que a grande maioria das cidades brasileiras, inclusive aquelas que já alcançaram um lugar no ranking, não podem ser consideradas cidades inteligentes. Não como esse sistema de transporte público deficitário que apresentam. A mobilidade urbana parece uma meta ainda muito distante a ser alcançada, a precariedade está presente em ônibus, trens, metrô, na conservação, no atendimento, nos itinerários. O transporte público é ruim, incompatível com qualquer parâmetro de bem viver ou de envelhecimento com qualidade.

Para uma cidade ser realmente inteligente é preciso incorporar as questões de gênero ao debate. Ouvir mulheres e pessoas LGBTQIA+, incorporar suas necessidades específicas ao debate e buscar recursos para atendê-las. O machismo é tão entranhado em nossa sociedade que mesmo no espaço das cidades é possível senti-lo, percebê-lo em detalhes, como na altura dos ferros disponíveis em ônibus e trens para nos segurarmos, já percebeu como são altos?

Quanto aos velhos, a cidade não é para eles. Os transportes não facilitam seu acesso e os indivíduos também não. Muitas pessoas idosas precisam se deslocar diariamente por questão de sobrevivência, para trabalharem, mas, além de precisarem lidar com as adversidades já mencionadas anteriormente – como os sistemas de transportes públicos não são pensados para mulheres não são pensados para pessoas idosas – também precisam lidar com a falta de empatia do outro, que não respeitam seus direitos,

Por último, mais não menos importante, as trabalhadoras domésticas, que motivaram a realização desse estudo tem seu envelhecimento afetado pelo uso contínuo dos transportes da lotação ao assédio, essas mulheres relatam uma série de aviltamentos vivenciados no seu deslocamento pela cidade que revertem no seu envelhecimento ou na vivência da velhice, pois, muitas maiores de 60 anos continuam trabalhando e encarando longas e cansativas viagens que restringem o seu tempo de vida em casa, com suas famílias significativamente.



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.