ESPAÇO URBANO E ENVELHECIMENTO: ENTRE ILHAS DE ACESSIBILIDADE E O DIREITO À CIDADE

URBAN SPACE AND AGING: BETWEEN ISLANDS OF ACCESSIBILITY AND THE RIGHT TO THE CITY

Acácia Bezerra de Carvalho[1]; Suzann Flávia Cordeiro de Lima[2].

[1]Mestra em Dinâmicas Territoriais | acacia.bezerra2@gmail.com | UFAL | Maceió -AL, Brasil; [2] Doutora em Psicologia Cognitiva | suzann.cordeiro@fau.ufal.br | UFAL | Maceió -AL, Brasil.

Resumo:
Os centros urbanos contemporâneos enfrentam crescentes desafios associados ao aumento e envelhecimento da população, o que exige repensar o planejamento urbano sob uma perspectiva inclusiva. Esta investigação parte da compreensão da cidade como um espaço plural, composto por múltiplas camadas, evidenciando-se aqui, a cidade inclusiva para todas as idades. Nessa camada, o direito à cidade está diretamente relacionado à mobilidade sem barreiras, ao uso e apropriação dos espaços urbanos, e à participação social ativa. O estudo revela as ilhas de acessibilidade como estratégia adotada no planejamento urbano da cidade inclusiva, avaliando o seu potencial de garantir — ou, paradoxalmente, limitar — o direito à cidade da população idosa. A investigação, inserida na revisão de literatura de uma tese em andamento, utiliza uma abordagem qualitativa baseada em análise e síntese teórica. Embora as ilhas de acessibilidade representem um avanço na inclusão, podem também perpetuar a segregação ao restringir a acessibilidade a áreas pontuais e localizadas, em vez de integrá-la de forma ampla e contínua. Essa constatação reforça a necessidade de repensar políticas urbanas sob uma ótica universal e integradora, sugerindo para futuras pesquisas sobre acessibilidade e envelhecimento urbanos, uma análise aprofundada sobre os impactos da implantação dessa estratégia no contexto urbano e social.

Palavras-chave:
ilhas de acessibilidade; idosos; direito à cidade; planejamento urbano; cidades inclusivas.

Abstract:
Contemporary urban centers face increasing challenges associated with population growth and aging, which requires rethinking urban planning from an inclusive perspective. This research is based on the understanding of the city as a plural space, composed of multiple layers, highlighting here the inclusive city for all ages. In this layer, the right to the city is directly related to barrier-free mobility, the use and appropriation of urban spaces, and active social participation. The study reveals accessibility islands as a strategy adopted in the urban planning of the inclusive city, evaluating its potential to guarantee — or, paradoxically, limit — the right to the city of the elderly population. The research, inserted in the literature review of an ongoing thesis, uses a qualitative approach based on theoretical analysis and synthesis. Although accessibility islands represent a step forward in inclusion, they can also perpetuate segregation by restricting accessibility to specific and localized areas, instead of integrating it broadly and continuously. This finding reinforces the need to rethink urban policies from a universal and integrative perspective, suggesting for future research on urban accessibility and aging, an in-depth analysis of the impacts of implementing this strategy in the urban and social context.

Keywords:
accessibility islands; elderly people; right to the city; urban planning; inclusive cities

1. PLANEJAMENTO URBANO E O DIREITO À CIDADE NA VELHICE

O crescimento urbano desordenado e a ausência de uma distribuição efetiva dos espaços têm gerado cidades marcadas por desigualdades socioeconômicas e pela exclusão socioespacial de diversos grupos, dentre os quais estão inseridos os idosos (público-alvo deste trabalho). Conforme Vieira e Alves (2022), esse processo resulta numa urbanização deficitária e incompleta, que compromete o acesso justo ao solo urbano e mitiga direitos humanos fundamentais. Neste contexto, o planejamento urbano torna-se uma ferramenta essencial para enfrentar essas distorções, na medida em que se constitui como um conjunto de instrumentos técnicos e normativos destinados a ordenar o uso do solo e regular sua transformação e conservação.

A cidade é, portanto, mais do que uma estrutura física, é uma construção histórica e social. Segundo Lefebvre (2001), ela deve ser compreendida como uma obra em constante movimento, sendo o produto de ações, decisões e relações entre os sujeitos sociais que nela habitam e a produzem continuamente. Esta visão implica em reconhecer que o espaço urbano não é neutro e muito menos natural, mas, sim um espaço produzido e carregado de intencionalidade social e política. A distinção entre ação e resultado, entre agentes e produto urbano, não pode ser dissociada do planejamento urbano, pois é neste processo que se delineia quem são os incluídos e os excluídos no contexto da vida urbana.

Carlos (2003) reforça essa compreensão ao considerar a cidade como um trabalho social objetivado, resultante da articulação entre o construído e o não construído, bem como do movimento de mercadorias, pessoas e ideias. A partir desta ótica, o espaço urbano revela-se como campo de disputa simbólica e material.

Nesse sentido, instrumentos de planejamento urbano previstos no Estatuto das Cidades (Lei 10257/2001) como o Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, desempenham um papel central na configuração do território urbano. O Plano Diretor, enquanto instrumento básico da política urbana, estabelece as diretrizes gerais para o desenvolvimento municipal, orientando o ordenamento do solo e promovendo uma ocupação equilibrada, funcional e socialmente justa do espaço urbano. De acordo com Duarte (2012), as leis municipais de zoneamento que se referem ao uso e ocupação do solo, agem como um instrumento complementar, permitindo a definição de zonas da cidade com funções específicas, regulando as atividades no território urbano com o intuito de harmonizar as demandas sociais com os imperativos do desenvolvimento econômico. No entanto, quando esses instrumentos são concebidos e aplicados sem uma abordagem voltada para a justiça espacial e a inclusão intergeracional, correm o risco de perpetuar desigualdades estruturais e restringir o acesso de determinados grupos à espaços da cidade de forma plena e autônoma, comprometendo o direito à mobilidade urbana, à participação comunitária, à apropriação dos espaços, ou seja, o próprio direito à cidade.

O não cumprimento das diretrizes propostas nestes documentos, demonstram uma desvinculação muito sutil dos órgãos gestores dos municípios com o seu real desenvolvimento urbano, tem-se, portanto, uma supremacia da lógica capitalista de produção do espaço em detrimento da qualidade de vida da população e consequente efetividades dos direitos básicos e fundamentais.

Ao contrapor a lógica da cidade para os veículos automotivos, Gehl (2013) defende uma requalificação do espaço urbano com base na escala humana. Neste sentido, Jacobs (2011) nos apresenta exemplos na dimensão dos bairros, que nos faz pensar em estratégias aplicáveis no contexto urbano como um todo, que podem transformar cidades motorizadas em cidades para pessoas, a partir da criação por exemplo, de ambientes que incentivem a presença constante de pessoas nas ruas se relacionando entre si e uso misto do solo, de modo a reestabelecer a conexão emocional e de pertencimento entre o cidadão e o espaço que habita. Tal visão está intrinsecamente ligada à promoção do direito à cidade, uma vez que assegura às pessoas, de modo geral, com suas especificidades, não apenas a possibilidade de deslocar-se, mas de viver plenamente o espaço urbano — de forma segura, ativa e integrada.

À medida que o envelhecimento se aproxima, os espaços públicos passam a ser ressignificados por seus usuários idosos, transformando-se em lugares de convivência, lazer e bem-estar. No entanto, o acesso a esses locais está condicionado não apenas à sua existência, mas também à qualidade dos percursos que os conectam às residências e aos serviços urbanos. Estudos, como o de Alexander *et al.* (2013) demonstram que, para que esses espaços sejam efetivamente utilizados, é necessário que estejam próximos, acessíveis e integrados à dinâmica do cotidiano. Percursos longos, malconservados tornam-se barreiras silenciosas que desestimulam o uso e, consequentemente, comprometem a saúde e o direito à cidade dessa população.

É nesse contexto que a pesquisa ganha forma, pensar o envelhecimento nas cidades exige ir além da implantação pontual de praças ou equipamentos adaptados. É preciso cuidar da experiência do trajeto, dos detalhes do caminho, das calçadas que antecedem a chegada. Garantir a mobilidade inclusiva não é apenas cumprir normas técnicas, mas permitir que cada pessoa possa ocupar e caminhar pela cidade com dignidade, segurança e autonomia. Afinal de contas como nos lembre Lefebvre (2008) a cidade, deve ser espaço vivo de encontros e transformações, isso só é possível quando o percurso é tão acolhedor quanto o destino.

Desse modo, propõe-se conhecer e reconhecer o fenômeno paradoxal das ilhas de acessibilidade, buscando compreendê-lo não apenas como um recorte técnico, mas como expressão sensível de um planejamento urbano fragmentado — que oferece inclusão em pedaços, quando o que se precisa é de uma cidade inteira, entrelaçada e verdadeiramente acolhedora para todos que a habitam, especialmente aqueles que envelhecem.

A construção de cidades inclusivas não somente para a terceira idade, dessa forma, exige mais do que intervenções pontuais ou normativas genéricas. Requer uma abordagem crítica e comprometida com o reconhecimento da pessoa idosa como sujeito de direitos, com necessidades específicas à integração urbana. Gehl (2013), ao propor uma abordagem centrada no ser humano, destaca que o desenho urbano deve priorizar o caminhar, promovendo ambientes acessíveis, confortáveis e estimulantes. Ao pensar o espaço urbano para a terceira idade com todas as suas especificidades, estamos pensando em cidades para todos, que reconhecem e valorizam as necessidades específicas dos seus habitantes, independentemente da sua idade cronológica ou condição física-motora, assegurando-lhes uma mobilidade segura, convívio social e apropriação do espaço público com autonomia e dignidade.

2. OS CENTROS URBANOS EM “TONS DE CINZA”

Não é surpresa que a população mundial esteja envelhecendo, estudos apontam que nos últimos anos, as projeções se materializaram, houve uma inversão bastante expressiva na pirâmide etária, ou seja, a população de jovens, até 30 anos diminuiu enquanto verificou-se um aumento da faixa correspondente aos idosos. “Em 2020, o mundo teve, pela primeira vez na história, mais avós que netos” (Brasil, 2022, p. 4).

De acordo com projeções divulgadas pelo IBGE (2023) a população idosa brasileira vem aumentando de uma forma significativa nos últimos anos. Confirmando que o envelhecimento populacional, é de fato, um fenômeno global que vem ganhando destaque nos estudos voltados as dinâmicas urbanas contemporâneas e que se dá de diversas formas, a depender de questões culturais, sociais e econômicas de um determinado povo.

Zanutto e Ribeiro (2022) apontam que envelhecer é um processo inerente ao ser vivo, não podendo ser algo evitável, mas algo que deva ser esperado e celebrado. Nesse sentido faz-se necessário nos atermos a qualidade dos anos que sobrevém os 60, idade estipulada pelo Estatuto da Pessoa Idosa (Lei nº 10.741/2003) como início da velhice. Desse modo, podemos afirmar que o envelhecimento se inicia quando somos concebidos e velhice assim como os seus sintomas - e características marcantes, ainda que não considerados doença (Beauvoir, 2018) - se manifesta a partir de uma determinada idade (Zanutto, Ribeiro, 2022).

Na atualidade, a velhice vem se constituindo como uma experiencia diversificada, vivenciada de muitas formas, não mais relacionadas, necessariamente, a inatividade e à dependência como se supôs durante muito tempo, ainda que essas sejam também realidades vivenciadas por muitos(as) velhos(as) nesse tempo histórico em que envelhecer pode significar atingir idades avançadas (Ivo, Farias, 2023)

Segundo Berzins (2020) a velhice é uma questão social que deve ser estudada sob diversos aspectos, legitimando assim as suas singularidades. Brasileiro (2023) salienta que o envelhecimento se trata de um processo biológico individual e que a velhice por sua vez pertence a uma categoria histórica e sociocultural. Ainda de acordo com a autora esse fenômeno retrata o sucesso de políticas públicas sociais, pois está diretamente relacionado a fatores como a melhoria da qualidade de vida associada aos avanços tecnológicos nas áreas das ciências, aumento da perspectiva de vida e diminuição da taxa de natalidade.

Da mesma forma que a população está cada dia mais velha ela também está se tornando mais urbana, mesmo com os efeitos da pandemia de Covid 19 (2020-2022) as cidades estão cada vez mais populosas (Brasil, 2022), fenômeno que evidencia a necessidade de instrumentos normativos (leis, decretos, cartilhas, políticas, o próprio Estatuto da Pessoa Idosa) com vistas a melhorar a qualidade de vida dos anos que sobrevém aos 60. Nesse sentido podemos afirmar que “o Brasil, por meio dos seus munícipios, tem um marco legal bem avançado para atender ao cidadão idoso, mas na prática, age como se fosse ainda um país jovem” (Berzins, 2020), pois não se tem uma fiscalização atuante que valide a efetivação desses instrumentos. Vale a pena ressaltar que “os velhos não têm as mesmas necessidades nem os mesmos sentimentos que os outros homens” (Beauvoir, 2018) e que cada velhice é um processo único.

Ainda que o envelhecimento populacional seja um processo amplamente reconhecido e discutido em estudos sobre as dinâmicas urbanas e populacionais, torna-se evidente o despreparo das cidades frente a essa realidade — especialmente no que diz respeito à criação de espaços públicos que acolham, com dignidade, as múltiplas demandas de uma população que não apenas cresce, mas também se apresenta em toda a sua diversidade. Nesse cenário, reforça-se a urgência de um planejamento urbano que seja, ao mesmo tempo, integrado e inclusivo, capaz de pensar o envelhecimento como parte essencial da vida urbana, e não como exceção.

3. PLANEJAR PARA INCLUIR OU PARA ISOLAR? REFLEXÕES SOBRE AS ILHAS DE ACESSIBILIDADE NA EXPERIÊNCIA URBANA DA PESSOA IDOSA

Por se tratar de um fenômeno de proporções globais, o envelhecimento populacional, bem como a promoção dos direitos das pessoas idosas vem sendo debatidos há algum tempo. Em 1982 realizou-se na cidade de Viena a primeira Assembleia Mundial para a elaboração de um plano de ação[1] voltado para o envelhecimento, a fim de se entender e aprender a lidar com essa nova realidade etária, esse momento reverberou em diversas nações, não somente as que estavam passando por esse processo de forma direta, mas também as que ainda não tinham provado os sabores e dissabores da velhice.

No cenário nacional em 1988 a Constituição Federal Brasileira foi promulgada, nela a figura do idoso se apresenta em diversos artigos,

> “versando sobre irredutibilidade dos salários de aposentadoria e pensões, garantia do amparo pelos filhos, gratuidade nos transportes coletivos e benefício de um salário-mínimo para aqueles sem condições de sustento” (Veras, Oliveira, 2018).

Em 1994 foi publicada a Política Nacional do Idoso através da Lei nº 8.842, que tem como principal objetivo a garantia dos direitos sociais das pessoas idosas, através da criação de condições para a

[1] Link para acesso ao Plano de Ações para um envelhecimento ativo, produto da Assembleia realizada em Viena, Áustria. Disponível em <https://www.un.org/esa/socdev/ageing/documents/Resources/VIPEE-English.pdf> Acesso: 01.07.2025

promoção da sua autonomia bem como da participação efetiva na sociedade. No ano de 2003 foi publicado o Estatuto da Pessoa Idosa por meio da Lei nº 10.741, nele o direito à cidade surge em diversos artigos, mas como este trabalho aborda questões voltadas a experimentação da cidade, deu-se ênfase ao artigo art. 10º expressa o seguinte:

> É obrigação do Estado e da sociedade assegurar à pessoa idosa a liberdade, o respeito e a dignidade, como pessoa humana e sujeito de direitos civis, políticos, individuais e sociais, garantidos na Constituição e nas leis. § 1o O direito à liberdade compreende, entre outros, os seguintes aspectos: I – Faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais; [...] § 3º É dever de todos zelar pela dignidade da pessoa idosa, colocando-a a salvo de qualquer tratamento desumano, violento, aterrorizante, vexatório ou constrangedor (Brasil, 2013, p.15).

Junto com o desenvolvimento das leis mencionadas, também surgem no cenário nacional normas regulatórias, sendo a NBR 9050/2020[2] uma delas, dedicada à acessibilidade nos espaços construídos e mobiliário. Esta norma, cuja primeira versão foi lançada em 1985[3], inicialmente tratava de forma limitada das necessidades das pessoas com deficiências físicas. Atualmente, em sua quarta edição, a norma aborda de maneira mais ampla, mas ainda genérica, as demandas de uma sociedade cada vez mais diversa. Embora essas normas técnicas não tenham força de lei, elas são incorporadas aos textos das legislações, como o Estatuto da Pessoa Idosa e a Política Nacional do Idoso, que exigem acessibilidade em espaços públicos, como praças, parques e calçadas urbanas, transformando-as em dispositivos legais a serem seguidos.

É sabido que com a chegada da aposentadoria – no Brasil geralmente esse fato se dá aos 60 ou 65 anos, de mãos dadas com a chegada da terceira idade – a maior parte dos idosos encerra sua carreira no mercado de trabalho e vai experimentar a sua velhice, dessa forma eles passam a ter mais tempo livre para a prática do lazer. Brasileiro (2023) define o lazer como uma vivência lúdica, pois é através de práticas como a dança, música, teatro, brincadeiras que o ser humano se humaniza. Os ambientes onde normalmente essas experiências acontecem são os espaços públicos, lugares de encontro, expressão e pertencimento, que vão além da funcionalidade urbana e se tornam territórios de afeto, convivência e direito à cidade.

Ao longo dos anos, a concepção desses equipamentos urbanos – praças e parques públicos - nem sempre levou em conta os diferentes tipos de usuários, mas recentemente tem sido evidente o que pode ser chamado de *"acessibilização dos espaços públicos*". Isso envolve não apenas a conformidade com as normas de acessibilidade existentes, mas também a incorporação de elementos que podemos considerar como humanizantes e sensoriais, a fim de adequar tais espaços ao discurso de que a qualidade dos espaços públicos está diretamente relacionada com a promoção da qualidade de vida da população e, portanto, no envelhecimento ativo e saudável. Surge então uma estratégia no planejamento urbano, a implantação das "*Ilhas de acessibilidade*" que não se refere apenas à criação de espaços públicos com infraestrutura física adequada, mas que envolve praças e parques onde o direito à cidade se concretiza na união entre acessibilidade física e simbólica[4]. Contudo, essas ilhas permanecem isoladas, sem conexão entre si, cercadas por barreiras como calçadas hostis e trajetos inseguros. Assim, ainda que apresentem acessibilidade plena[5] em seu interior, na prática não são verdadeiramente acessíveis, pois permanecem ilhadas em meio a um tecido urbano que não as integra. Definindo, desse modo quem serão seus usuários e de que forma esse espaço será apropriado. O que corrobora com Maricato (Arantes, 2011) quando a autora aponta que a urbanização brasileira não tem sido uniforme em toda a malha urbana.

Dessa relação emerge um paradoxo urbano contemporâneo das cidades médias brasileiras, formado pelas ilhas de acessibilidade e seus entornos. Com o objetivo de compreender a conexão

[2] NBR 9050/2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

[3] NBR 9050/1985 – Adequação das edificações e do mobiliário urbano á pessoa deficiente.

[4] [...] o simbólico está presente na afetividade com o lugar [...] Nessa perspectiva, os habitantes constituem-se também a partir das experiencias com os lugares que frequentam, os quais passam a fazer parte da sua subjetividade. (CAVALCANTE, ELALI; 2018; pg.65)

[5] Acessibilidade plena = acessibilidade física + acessibilidade simbólica

entre essa estratégia de planejamento urbano e seu impacto na efetivação do direito à cidade, buscou-se construir uma matriz analítica (Figura 01) capaz de indicar os critérios pelos quais se pode avaliar se uma determinada praça ou parque urbano configura-se como uma “ilha de acessibilidade”.

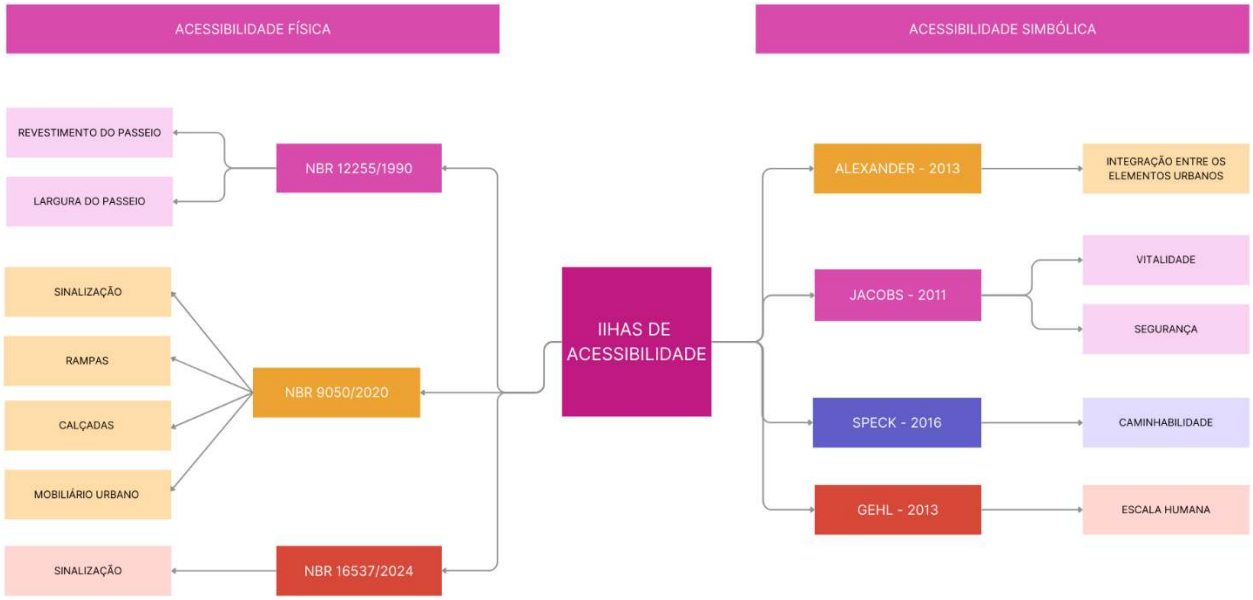

Figura 01: Composição teórica – Ilhas de acessibilidade.
Fonte: Produzido pelas autoras, 2025.

No que se refere aos aspectos relacionados à Acessibilidade Física tem-se a adequação ainda que minimamente (acima de 60%) das seguintes NBR’s:

- NBR 12255-1990: Execução e Utilização de passeios públicos;
- NBR 9050-2020: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;
- NBR 16537-2024: Acessibilidade – sinalização tátil no piso – Diretrizes para a elaboração de projetos e execução.

No que diz respeito à dimensão da humanização das Ilhas de acessibilidade, diversos autores fornecem importantes aportes teóricos que ajudam a problematizar o conceito dessa estratégia de planejamento urbano, como dispositivos isolados que, muitas vezes, falham em promover a vida urbana plena. Alexander (2013), por meio de seus padrões de humanização — como o 26 (Ciclo da Vida), 30 (Nós de Atividade), 52 (Rede harmônica de vias de veículos e pedestres), 54 (Faixas de pedestres em vias movimentadas) e 60 (Praças acessíveis) — chama a atenção para a importância da integração entre os elementos urbanos e os diversos sujeitos que fazem desses espaços. Ele argumenta que equipamentos comunitários dispersos, quando não articulados com o tecido urbano e os fluxos de vida cotidiana, não contribuem de forma efetiva para a promoção da vitalidade urbana.

Jacobs (2011), por sua vez, parte de uma leitura sensível da cidade enquanto espaço vivido e experimentado cotidianamente, evidenciando que a vitalidade dos espaços urbanos está diretamente ligada à presença ativa das pessoas. A autora demonstra que ruas movimentadas promovem segurança natural, enquanto espaços desérticos — como alguns parques urbanos mal localizados ou mal conectados — falham em atrair e manter a presença constante dos cidadãos. Assim, reforça-se a ideia de que a simples presença de infraestrutura não garante a apropriação do espaço, sendo fundamental o estímulo ao convívio e à diversidade de usos nas vizinhanças.

Speck (2016) aprofunda essa discussão ao introduzir a noção de caminhabilidade como um dos pilares para a humanização da cidade. Para o autor, caminhar é uma das expressões mais humanas na relação do sujeito com a cidade, e, por isso, os ambientes urbanos devem oferecer não apenas

segurança e conforto, mas também atratividade e estímulo sensorial, que o permitam caminhar. Ele alerta que, sem esses elementos, os pedestres tendem a optar pelo automóvel, comprometendo a vivacidade urbana e a convivência entre os cidadãos.

Para finalizar, Gehl (2013) propõe um urbanismo centrado no ser humano, defendendo que os espaços públicos devem ser concebidos como convites abertos à permanência, à interação social e à saúde física e emocional dos seus usuários. A sua abordagem enfatiza a importância de um ambiente construído que estimule os sentidos e favoreça as relações interpessoais, reafirmando a cidade como espaço de encontro e experiência partilhada.

> "quando você constrói uma coisa não pode meramente construi-la de forma isolada, mas deve consertar o mundo ao seu redor assim como seu interior, de modo que o mundo ao qual aquele lugar pertence se torne mais coerente, mais completo, e que aquilo que você fizer assuma seu lugar na rede da natureza, enquanto você a faz." (Alexander, 2013, p. xvi)

Esse processo contribuiu para uma compreensão mais aprofundada das interações entre o espaço urbano e os sujeitos que o habitam, especialmente a população idosa, possibilitando um olhar sensível e fundamentado sobre os desafios e possibilidades de construção de cidades mais inclusivas e humanas.

A existência das ilhas de acessibilidade nos centros urbanos contemporâneos se traduz como início de uma longa e lenta caminhada no que se refere a efetivação dos direitos dos cidadãos, principalmente dos que possuem alguma deficiência ou mobilidade reduzida, como é o caso dos idosos. Estes espaços possuem tanto aspectos positivos quanto negativos nas dinâmicas urbanas atuais pois de uma maneira localizada proporcionam experimentações do viver a cidade, ao mesmo tempo que evidenciam segregações socioespaciais no seu entorno principalmente nos seus trajetos.

4. CAMINHO PERCORRIDO

A proposta deste estudo surgiu a partir da observação das dinâmicas urbanas nas cidades contemporâneas e das transformações evidenciadas pela pirâmide etária, que apontam para um envelhecimento populacional crescente. Este artigo constitui-se como produto de uma das etapas da tese de doutoramento em andamento, dedicada à construção de um arcabouço teórico que fundamenta a análise sobre acessibilidade urbana e o direito à cidade da população idosa. Para tal, foi realizada uma pesquisa bibliográfica e documental, com foco em textos que abordam temas como envelhecimento, mobilidade urbana, acessibilidade, direitos humanos e os direitos das pessoas idosas. Na sequência, adotou-se uma abordagem qualitativa para a leitura e análise crítica do material reunido. Os textos foram sistematizados conforme os eixos temáticos definidos na estrutura da tese, o que permitiu organizar os dados e conceitos em uma matriz de síntese, de maneira coerente com os objetivos da investigação.

A fim de se definir o que poderiam ser consideradas ilhas de acessibilidade, objeto da análise do estudo, fez-se uso de um *checklist* com foco no atendimento as seguintes normas técnicas: NBR 12255-1990; NBR 9050-2020; NBR 16537-2024. Para avaliação dos espaços, estabeleceu-se uma média de aprovação calculada com base na quantidade de itens atendidos no *checklist* elaborado. Os espaços que alcançaram uma pontuação superior a 60% foram classificados como aptos a seguir para a próxima etapa do estudo. Que correspondia à análise daquilo que se convencionou chamar de acessibilidade simbólica. A partir da literatura utilizada na matriz analítica (Figura 01), procedeu-se a avaliação qualitativa dos espaços, com o intuito de identificar se atendiam aos requisitos simbólicos definidos: Integração entre os espaços urbanos; Vitalidade; Segurança; Caminhabilidade; Escala Humana. A partir desta etapa, torna-se possível identificar as ilhas de acessibilidade inseridas na malha urbana das cidades de médio porte. Tal mapeamento permitirá, na tese em andamento, dar continuidade à análise da efetividade desse instrumento de planejamento urbano, sobretudo no que se refere à concretização do direito à cidade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As discussões apresentadas ao longo deste trabalho evidenciam que o envelhecimento populacional, aliado à urbanização crescente e desigual, impõe desafios urgentes ao planejamento urbano, sobretudo no que se refere à promoção do direito à cidade para a população idosa. A cidade, enquanto espaço construído e vivido, não pode ser pensada unicamente sob a lógica de mercado, mas precisa considerar as múltiplas dimensões da vida humana — especialmente as necessidades específicas da terceira idade. O planejamento urbano, quando pautado no cumprimento dos direitos humanos e na inclusão intergeracional, torna-se ferramenta fundamental para garantir a mobilidade, o convívio, a segurança e a apropriação plena dos espaços públicos.

Ao longo da pesquisa, foi possível perceber que, embora o Brasil disponha de um arcabouço legal relativamente robusto para a garantia dos direitos da pessoa idosa, ainda há um descompasso entre o que está previsto na legislação e a realidade das cidades. As chamadas "ilhas de acessibilidade", apesar de representarem um avanço em termos de adaptação pontual do espaço urbano, revelam-se muitas vezes como estratégias fragmentadas e insuficientes, pois não se articulam de forma eficaz com o tecido urbano nem promovem a verdadeira integração social. Para além da acessibilidade técnica, é se faz necessário pensar na humanização dos espaços e na vitalidade urbana, permitindo que os idosos vivam a cidade com autonomia, dignidade e pertencimento. Isso exige um olhar atento para o entorno dessas ilhas — seus acessos, calçadas, travessias e conexões com outros pontos da cidade —, de modo que deixem de ser exceções isoladas e passem a compor uma malha urbana contínua, sensível e inclusiva.

Portanto, construir cidades inclusivas e sensíveis ao envelhecimento requer um compromisso contínuo e colaborativo entre Estado e sociedade no que se refere ao planejamento urbano. As experiências de velhice são diversas, e é justamente essa pluralidade que deve orientar o desenho de políticas públicas e espaços urbanos mais empáticos e acolhedores. Ao planejar cidades para os idosos, estamos, na verdade, construindo cidades melhores para todos — mais acessíveis, mais humanas e mais justas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. **NBR 9050/1985 – Adequação das edificações e do Mobiliário urbano à pessoa deficiente.** Rio de Janeiro - RJ.

____.**NBR 9050/2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.** Rio de Janeiro – RJ.

____.**NBR 12255/1990 – Execução e Utilização de Passeios públicos**. Rio de Janeiro – RJ.

____.**NBR 16537/ 2024 - Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.** Rio de Janeiro – RJ.

ALEXANDER, C.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M. **Uma linguagem de Padrões**. Porto Alegre: Bookman, 2013. ISBN 978-85-65837-17-0.

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** 6ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011. ISBN 978 85 326 2384 3.

BEAUVOIR, S. **A velhice**. 3 ed. – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2018. ISBN: 9788520943618.

BERZINS, M. V. **Gestão das velhices: políticas públicas e serviços**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2020. ISBN: 978-65-5536-091-2.

BRASIL. **Estatuto da Cidade: Lei nº 10257, de 10 de julho de 2001**. Brasília, 2001.

_____. **Estatuto do Idoso: Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003**. 3. ed., Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação 84 Edições Câmara, 2013.

_____. **Política Nacional do Idoso: Lei nº 8842, de 04 de janeiro de 1994**. Brasília, 1994.

BRASIL. Nações Unidas Brasil. **ONU-Habitat: população mundial será 68% urbana até 2050.** Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-popula%C3%A7%C3%A3o-mundial-ser%C3%A1-68-urbana-at%C3%A9-2050> Acesso em: 02 de agosto de 2025.

BRASIL. **Guia para Implementação de Boas Práticas e Programas Intergeracionais / Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos**. 1ª. ed., Brasília: Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, 2022.

BRASILEIRO, D. **Os tempos dos envelhecentes e idosos: ressignificando o trabalho, o lazer, e a saúde**. João Pessoa: EDUEPB, 2023. ISBN: 978-65-81366-06-3.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 7ª ed., São Paulo: Contexto, 2003. ISBN: 85-7244-015-1.

CAVALCANTE, S.; ELALI, G. (org.). **Psicologia ambiental: conceitos para a leitura da relação pessoa-ambiente.** Petrópolis, RJ. Vozes, 2018. ISBN: 978-85-26-5679-7.

COSTA, A. D. L.; SARMENTO, B. R. (org.). **Tecendo Pontes: interfaces e lugares de acessibilidade.** João Pessoa: Editora UFPB, 2020. ISBN: 978-85-237-1523-6.

DUARTE, F. **Introdução a Mobilidade Urbana**. 3ª reimpressão. Curitiba: Juruá, 2012. ISBN 978-85-362-1673-7

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. ISBN: 978-85-273-0980-6

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **População do município de Arapiraca-AL. Dados do último censo, realizado em 2022**. 2022. Disponível em https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/arapiraca/panorama Acesso em: 04.04.2025

IVO, A. B. L.; FARIAS, P. M. **Cidade para todas as idades: pensar o urbano para o bom envelhecimento.** Salvador-BA: EDUFBA, 2023. ISBN: 978-65-5630-496-0

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3ª ed., São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. ISBN 978-85-7827-421-4.

LEFEBVRE, H. **O direito a cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

VIEIRA, A. H.; ALVES, L. S. F. O planejamento urbano na produção científica brasileira: revisão integrativa de literatura. **Qualitas Revista Eletrônica**, v. 23, n. 1, p.102-117, 2022.

RUST, R. N.; BARROS, A. A.; VASCONCELOS, A. B. C.; SILVA, P. M. O espaço urbano de Arapiraca-AL: formação histórica, evolução urbana e tendências recentes. **Revista Caderno Pedagógico – Studies Publicações e Editora Ltda**, v. 22, n. 4, p. 01-33, 2025.

SPECK, J. **Cidade Caminhável**. 1ed., São Paulo: Editora Perspectiva, 2016. ISBN: 978-85-273-1053-6.

ZANUTTO, D. M. L.; RIBEIRO, D. M. G. **Ageísmo e estereótipos da velhice: a proteção à imagem na Convenção Interamericana sobre a Proteção dos Direitos Humanos dos Idosos e os reflexos no Direito Brasileiro**. São Paulo: Editora Dialética, 2022. ISBN: 978-65-252-2279-0.

AGRADECIMENTOS

Chegar neste ponto da caminhada não seria possível sem o apoio de vários sujeitos, o primeiro deles é o Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU (FAU UFAL) que proporcionou o meu ingresso no NUPPES (Núcleo de Pesquisa em Projetos Especiais) onde temos a oportunidade de discutir uma cidade mais democrática e humana em todos os seus espaços. O presente trabalho foi realizado com apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES).