

# **Projeto BOULEVARD ILHA DO RETIRO**

---

## **Estudo de Impacto de Vizinhança/EIV**

**Recife, dezembro/2023**

A **ACLF Desenvolvimento Imobiliário e Participação LTDA** apresenta a Prefeitura da Cidade do Recife o Projeto de Empreendimento de Uso Misto – habitacional e comercial, denominado BOULEVARD ILHA DO RETIRO, localizado na Estrada dos Remédios, nº 1741, bairro da Ilha do Retiro. De acordo com o que determina a Lei Complementar nº 02, de 23/04/2021, o referido Projeto é considerado Empreendimento de Impacto, razão pela qual se apresenta este **Estudo de Impacto de Vizinhança**.

## **SUMÁRIO**

---

- 1. INFORMAÇÕES GERAIS**
- 2. O EMPREENDIMENTO PROJETADO**
  - 2.1. Enquadramento Legal**
  - 2.2. Descrição do Empreendimento**
- 3. CARACTERIZAÇÃO DA VIZINHANÇA**
  - 3.1 Área de Influência Indireta**
  - 3.2 Área de Influência Direta**
- 4. O PROJETO DE ARQUITETURA**
  - 4.1 Partido Arquitetônico**
  - 4.2 O Projeto de Arquitetura**
- 5. IMPACTOS POTENCIAIS**
  - 5.1. Uso e Ocupação do Solo**
  - 5.2. Meio Ambiente**
  - 5.3. Mobilidade – Transporte e Tráfego**
  - 5.4. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural**
  - 5.5. Aspectos Socioeconômicos**
  - 5.6. Valorização Imobiliária**
  - 5.7. Infraestrutura de Serviços**
- 6. MEDIDAS MITIGADORAS**
- 7. CONCLUSÃO**
- 8. ANEXOS**
  - I. Certidão RGI**
  - II. Planta de Locação**
  - III. Levantamento Planialtimétrico**
  - IV. Projeto de Arquitetura**
  - V. Estudo de Impacto sobre Trânsito e Transporte**
  - VI. Cartas consulta às Concessionárias**
  - VII. Pesquisa de Mercado**
  - VIII. Licença Prévia Ambiental**
  - IX. Relatório Ambiental Preliminar (RAP)**
  - X. Descrição das Fases da Obra**
  - XI. Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto – OPEI**

## **1. INFORMAÇÕES GERAIS**

---

### **1.1 O Empreendimento**

- Endereço: Estrada dos Remédios, nº 1741, bairro da Ilha do Retiro, Recife/PE
- Uso: Implantação de unidades de uso misto - residenciais e comerciais.
- Atividades: Empreendimento voltado para a moradia, a comercialização de produtos de consumo, serviços de apoio aos residentes nos apartamentos e na região, bem como estacionamento de veículos e lazer dos moradores.
- Objetivos: Ofertar habitação, comércio e serviços as famílias de renda média do Recife e Região Metropolitana.

### **1.2 O Empreendedor**

- Responsável Legal: Fernando Antonio Fink Neto
- Endereço: Rod. PE15, nº 242, Piso L3, Centro, Paulista-PE
- Informações para contato: Flavia Pontes Cunha
- Telefone 81-991619551

### **1.3 O Responsável pelo EIV: Arquiteto Paulo Roberto Barros e Silva – CAU-PE: A0574-6.**

- Componente de Urbanismo: Arquiteto Paulo Roberto Barros e Silva - CAU-PE A0574-6 e Arquiteta Ana Beatriz T. de Souza Beltrão CAU-PE 191279-8.
- Componente de Transporte / Mobilidade: Eduardo Claudio Coelho – CREA 30826D/MG  
Buarque nº 19.873/5-D, Cadastro Técnico Federal nº 332849.
- Componente de Infraestrutura: Eng. Civil Felipe Lucas Barros e Silva – CREA 23891 D/PE
- Componente de Arquitetura: Arquiteto Sandro Ricardo Nascimento Guedes – CAU A77660-2
- Componente Imobiliário: Corretora Valéria Barbosa de Araújo – CRECI 7347

### **1.4 Certidão do RGI – propriedade do imóvel**

Anexo I.

### **1.5 Planta de Locação**

Anexo II.

### **1.6 Levantamento Planialtimétrico**

Anexo III.

## 1.7 Projeto de Arquitetura

Anexo IV.

## 1.8 Descrição das Fases da Obra

Anexo IX –

### 1.8.1 Cronograma de Implantação

CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO - BOULEVARD DA ILHA	DURAÇÃO (MESES)	MÊS																																																				
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50			
<b>MÓDULO 01</b>																																																						
TERRAPLENAGEM	2																																																					
FUNDAÇÃO	3																																																					
ESTRUTURA	7																																																					
ACABAMENTOS	27																																																					
<b>MÓDULO 02</b>																																																						
TERRAPLENAGEM	2																																																					
FUNDAÇÃO	3																																																					
ESTRUTURA	7																																																					
ACABAMENTOS	20																																																					
<b>MÓDULO 03</b>																																																						
TERRAPLENAGEM	2																																																					
FUNDAÇÃO	3																																																					
ESTRUTURA	7																																																					
ACABAMENTOS	13																																																					

## 1.9 Investimentos Financeiros:

O valor previsto para esse empreendimento é de R\$ 160.000.000,00

## 2. O EMPREENDIMENTO PROJETADO

Trata-se de um complexo imobiliário de uso misto composto de três torres residenciais com 36 pavimentos tipos e 08 apartamentos de aproximadamente 74,00m<sup>2</sup> por andar, totalizando 864 unidades de 03 quartos, com respectivas áreas comuns, áreas de lazer, estacionamento e demais equipamentos de apoio necessários e 01 edifício garagem composto de centro comercial e de serviços locais, com 02 pavimentos comerciais, e 06 andares superiores de garagem para o residencial, além de cobertura com telhado verde e área de lazer, conforme implantação e imagens em anexo.

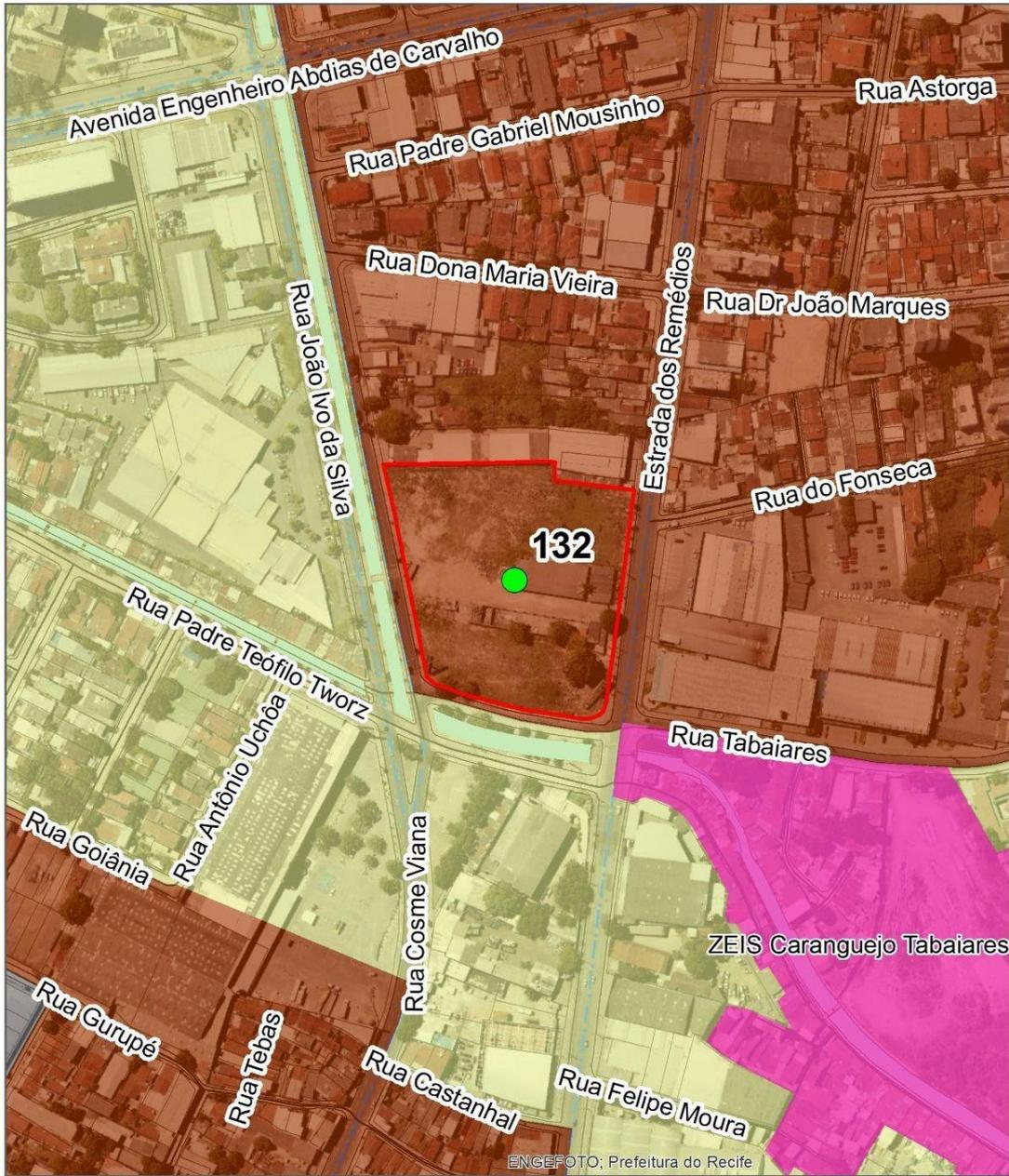
### 2.1 ENQUADRAMENTO LEGAL

De acordo com o Art. 61 da Lei Municipal Nº 16.176/96, Lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Recife, este empreendimento está enquadrado como Empreendimento de Impacto por exceder os 20.000,00m<sup>2</sup> de área construída previsto no parágrafo único do referido artigo. A Orientação Prévia para Projeto de Impacto (OPEI) levou em consideração as características do conjunto urbanístico e todas as premissas que serviram de referências para sua concepção, ressaltando que a implantação do empreendimento contempla as mais atuais diretrizes de integração urbana, como uso misto, fachada ativa, calçadas largas e com valorização

do pedestre, paredes verdes, telhado verde entre outras.

O imóvel nº1741 da Estrada dos Remédios localiza-se **na Zona de Reestruturação Urbana ZRU1**, não estando enquadrado como Imóvel de Proteção de Área Verde (IPAV) nem Imóvel Especial de Preservação (IEP). Também não está inserido em perímetro de Zona Especial de Preservação Histórica (ZEPH).

De acordo com a OPEI 132, “o imóvel está inserido na Macrozona do Ambiente Construído - MAC, na Zona de Reestruturação Urbana - ZRU 1, que corresponde ao entorno imediato de trechos dos eixos de mobilidade urbana em transporte público com aptidão para o adensamento populacional em função de sua infraestrutura de saneamento e mobilidade.”



<b>Legenda</b> Localização do OPEI Lotes Quadras	<b>Logradouros</b> <b>Corredores de Transporte</b> Metropolitano Urbano Principal Urbano Secundário Outro	<b>Zoneamento</b> <b>MANC</b> ZAN ZDS Tejiópió ZDS Centro ZDS Capibaribe ZDS Beberibe	<b>MAC</b> ZC ZAC Orla ZAC Planície 1 ZAC Planície 2 ZAC Morro ZRU 1 ZRU 2/ZAC Orla	<b>Zonas Especiais</b> ZEIS ZEC UCN
	<b>MAPA DO ZONEAMENTO DO PLANO DIRETOR</b> 05/09/23 Localização do Empreendimento		PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE - PCR Secretária de Política Urbana e Licenciamento - SEPUL Instituto da Cidade Pelópidas Silveira   ICPS Núcleo de Geoprocessamento - NGeo	

Sistema Geodésico de Referência - SIRGAS 2000  
 Projeção UTM - Zona 25S  
 1:3.000

0 0,01 0,02 0,04

INSTITUTO DA CIDADE PELÓPIDAS SILVEIRA

O projeto para o empreendimento deverá considerar os objetivos e diretrizes da ZRU 1, conforme os artigos 54, 55 e 56 da Lei Complementar 02/2021, quais sejam:

**“Art. 54.** *A Zona de Reestruturação Urbana (ZRU) tem por objetivo promover o adensamento populacional e construtivo com o:*

*I - incentivo ao uso misto e à fachadas ativas; e*

*II - estímulo à mobilidade ativa, à qualificação e requalificação dos espaços públicos e da infraestrutura urbana e à interface entre os espaços públicos e privados.*

**Art. 55.** *São diretrizes definidas para a Zona de Reestruturação Urbana - ZRU:*

*I - adotar a estruturação do transporte público como principal vetor de estímulo ao adensamento construtivo associado ao adensamento populacional, priorizando a acessibilidade de pessoas com deficiência, doenças raras e/ou mobilidade reduzida;*

*II - retirar a obrigatoriedade do atendimento mínimo de vagas de garagem;*

*III - incentivar o uso da mobilidade ativa por meio da introdução de paraciclos, bicicletários e vestiários nos empreendimentos residenciais e não residenciais, ampliação de calçadas e priorização da implantação do Plano Cicloviário;*

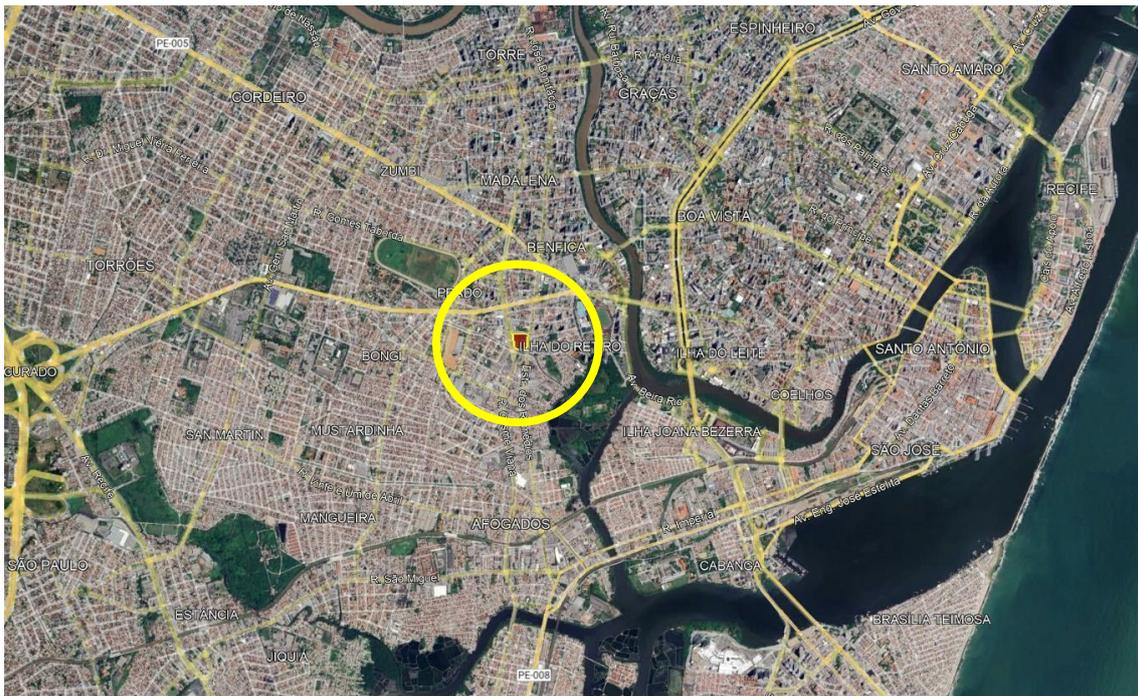
*IV - estimular o uso misto;*

*V - promover maior dinamização dos espaços públicos por meio de melhorias nas calçadas de modo a contemplar acessibilidade universal, intensificação da arborização e iluminação pública adequada ao pedestre;*

*VI - promover o convívio e tornar os espaços públicos mais seguros para as mulheres, idosos, crianças e pessoas com deficiência, doenças raras ou mobilidade reduzida.”*

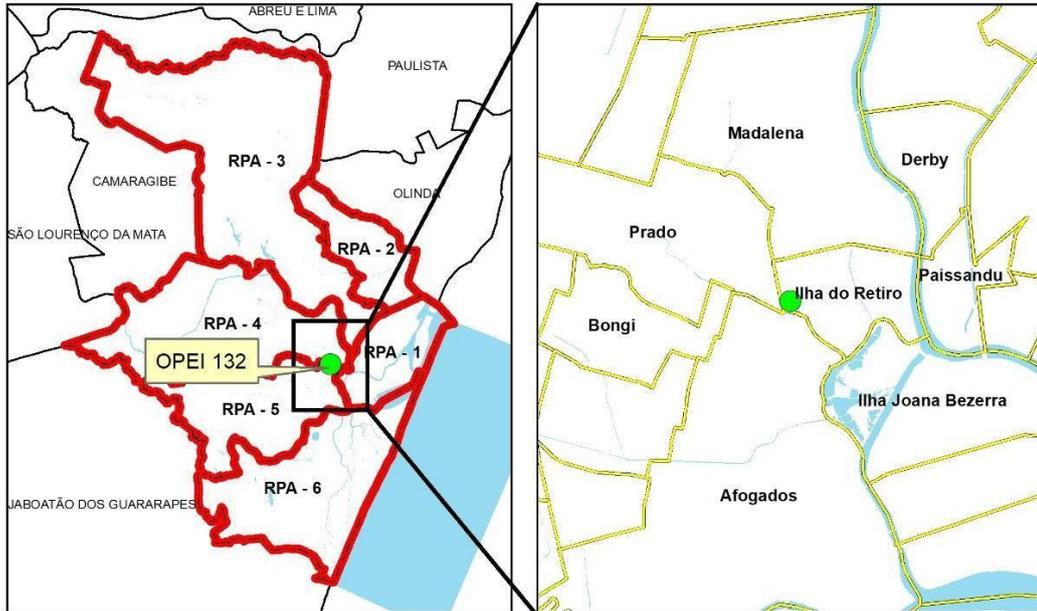
## 2.2 DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

A macrolocalização do Empreendimento no território do Recife apresenta uma das diretrizes de ocupação e uso do solo contempladas na Zona de Recuperação Urbana, em decorrência de situar-se na área central da cidade, na margem da II Perimetral, conforme indicado no **Mapa I**, a seguir.



**Mapa I**

A localização do imóvel nº 1741 da Estrada dos Remédios se apresenta no **Mapa II** contido na OPEI 132, de forma a posicionar o Empreendimento no binário da II Perimetral, trecho – Estrada dos Remédios/Rua João Ivo da Silva, destacando uma condição peculiar no tecido urbano, pelo fato da interseção com a Rua Padre Teófilo Tworz.



MAPA DE LOCALIZAÇÃO -  
OPEI 132

05/09/23

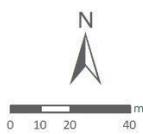
Prancha 01/01

Localização do Empreendimento

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE - PCR

Secretaria de Política Urbana e Licenciamento - SEPUL  
Instituto da Cidade Pelópidas Silveira | ICPS  
Núcleo de Geoprocessamento - NGeo

ICPS  
RECIFE  
INSTITUTO DA CIDADE  
PELÓPIDAS SILVEIRA



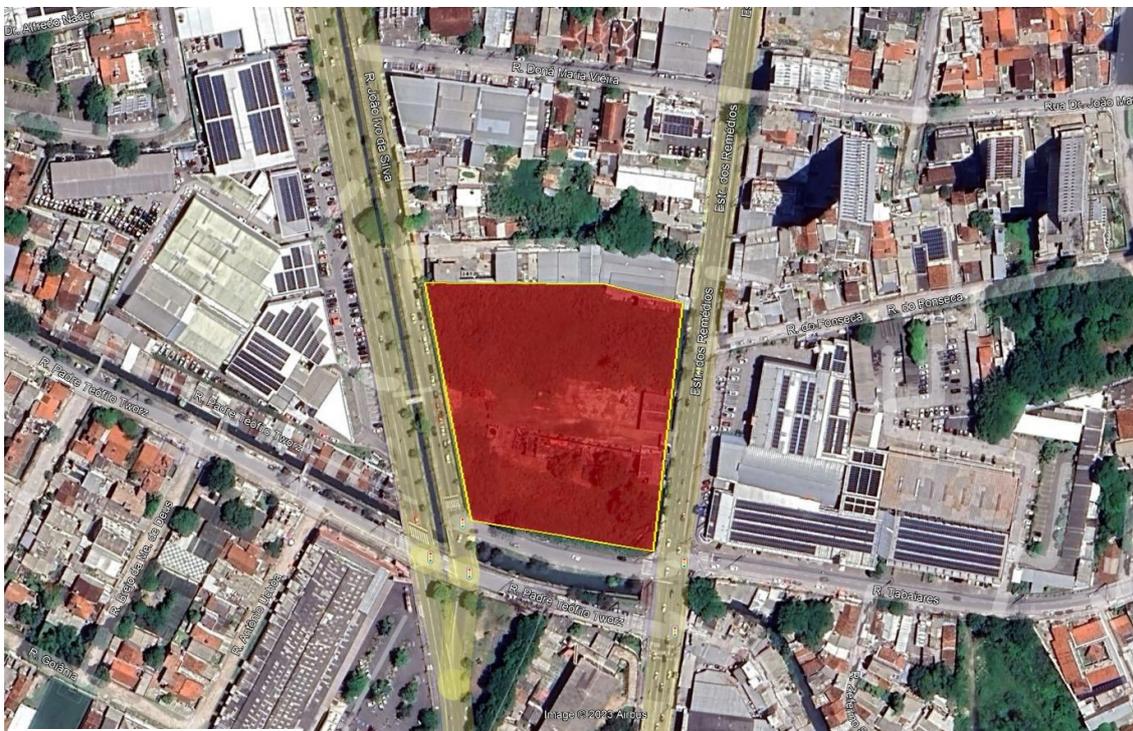
Sistema Geodésico de Referência - SIRGAS 2000  
Projeção UTM - Zona 21S

1:2.000

A Gleba configurada no **Mapa II**, demonstra uma escala diferenciada do padrão de repartição de lotes no Recife, posto que corresponde a 13.441,70 m<sup>2</sup>, como demonstrado a seguir.



A Planta de Situação do Empreendimento (planta de situação/ poligonal georreferenciada no Sistemade Coordenadas UTM e Sistema Geodésico Sirgas 2000 do empreendimento) no MAPA III, a seguir, posiciona o imóvel e o sistema viário do entorno, bem como a relevância dos canais do Prado e Zumbi que se juntam até encontrar o Braço Morto do Rio Capibaribe.



**MAPA III**

A descrição dos usos e funcionamento do Empreendimento, correspondem ao conjunto de componentes relevantes descritos abaixo:

#### **ACESSOS DE PEDESTRES E DE VEÍCULOS**

O Acesso de pedestres e ciclistas para o residencial se dará pela Rua Padre Teófilo Tworz e também pela Rua João Ivo da Silva e Estrada dos Remédios, permitindo fácil circulação aos moradores do futuro empreendimento.

O acesso dos veículos das unidades residenciais será pela Rua João Ivo da Silva, com área de retenção interna e externa para o portão de acesso. O acesso de veículos para o centro comercial se dará pela Estrada dos Remédios, com cancela de controle recuada, possibilitando ampla área de retenção.

#### **CARGA E DESCARGA**

A carga e descarga de eventuais mudanças ou entregas de maior porte se fará através de acesso à vaga interna exclusiva para esse fim, evitando impacto às vias do entorno.

### **REGIME DE FUNCIONAMENTO (DIA E NOITE)**

O empreendimento funcionará em horário comercial com previsão de funcionamento até às 22h, visto que pela diversidade de usos, comercial e habitacional, pretende-se que haja vitalidade urbana ao longo de todo o dia.

### **SERVIÇOS E COMÉRCIO VAREJISTA**

Seguindo o preceito de fachada ativa, está previsto no empreendimento a implantação de atividade comercial, serviço ou alimentação no pavimento térreo, de atratividade primária e alcance local.

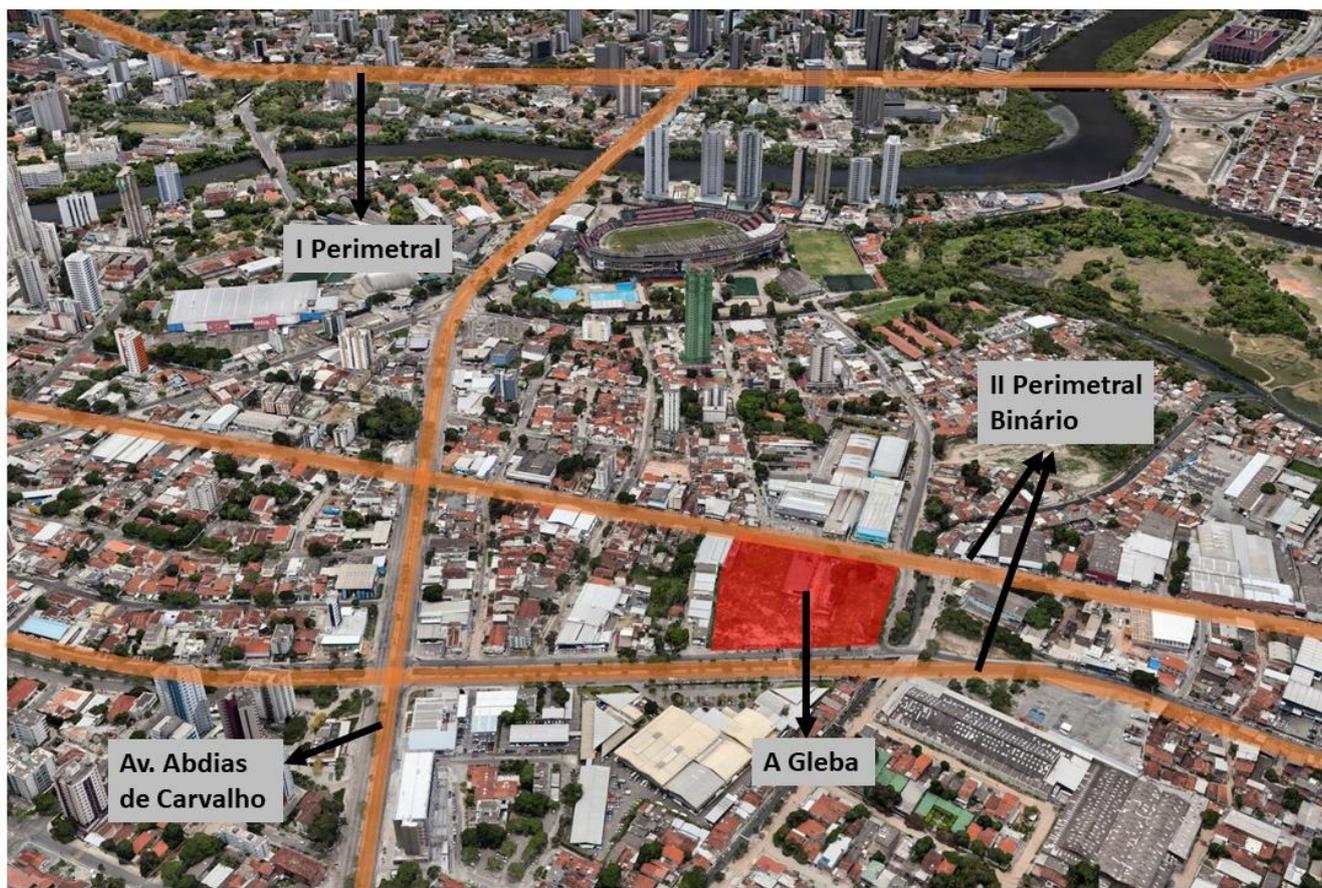
## **3. CARACTERIZAÇÃO DA VIZINHANÇA**

---

O território onde se insere o Empreendimento apresenta a sua localização numa zona em processo de mudança – a chegada do uso habitacional em áreas voltadas para, predominantemente, ocupação por atividades de comércio e serviços automobilísticos e, ou, de logística. O grande eixo viário estrutural no sentido oeste – a Avenida Engenheiro Abdias de Carvalho que se confunde com a BR-232 na interseção com a BR-101, se coloca como atraente foco de mudança de usos em andamento.

A imagem a seguir, **Mapa IV**, expõe a relevância desse eixo viário, ao tempo em que demonstra a presença do Binário correspondente a II Perimetral (Estrada dos Remédios/Rua João Ivo da Silva), cuja proximidade com o imóvel e com as evidências de mutação dos usos atuais, seja pela indução decorrente da criação do incentivo pelo adensamento – **coeficiente 5 para os corredores viários de transporte público**, seja pelo esvaziamento das edificações de grandes áreas em processo de baixa ocupação, resultando no surgimento da verticalização e uso misto – habitacional e comercial.



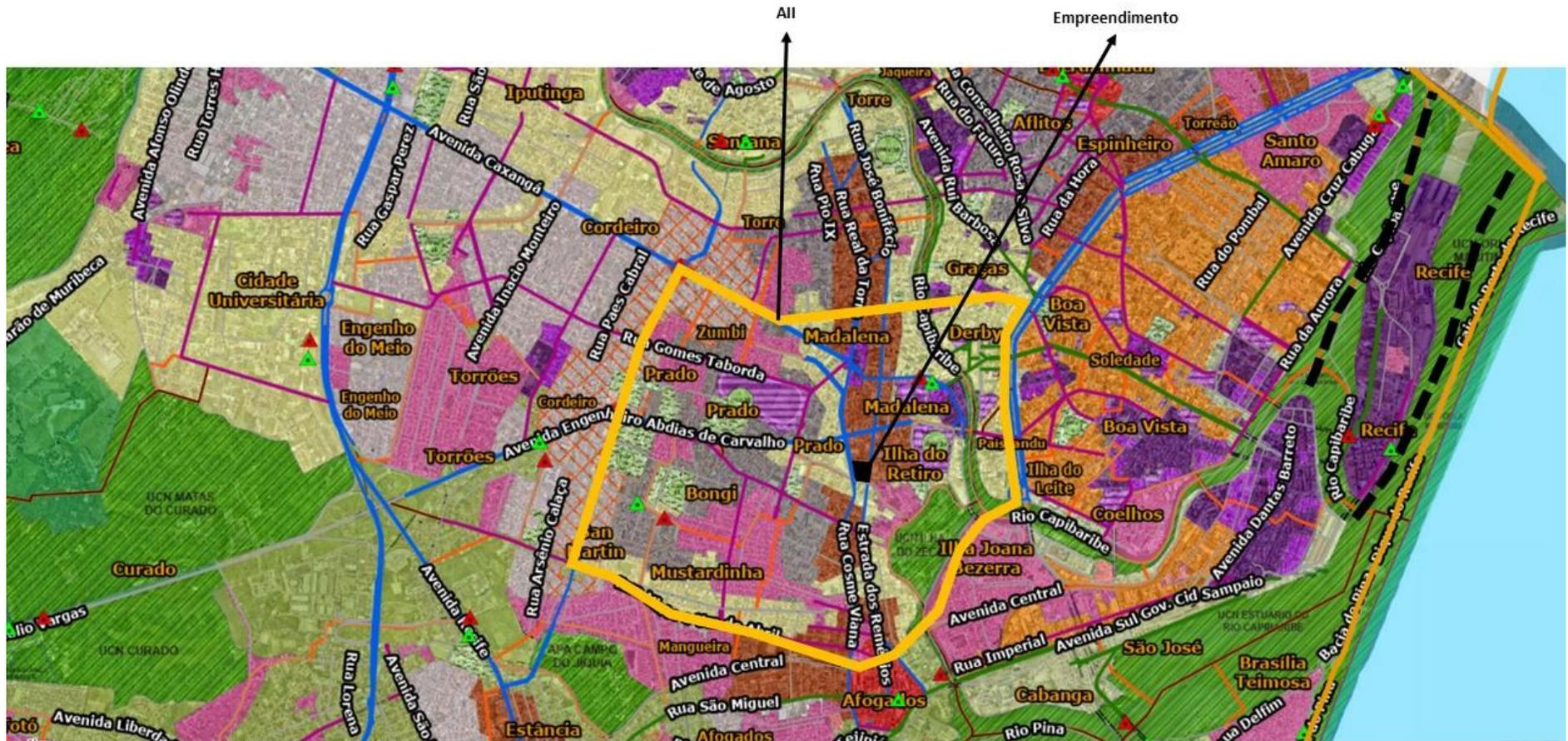


**MAPA V**

### **3.1 Área de Influência Indireta - AII**

A identificação do território da Área de Influência Indireta se apresenta a partir da análise do tecido urbano – usos, sistema viário e equipamentos relevantes. Neste sentido, percebe-se na região onde se localiza o Empreendimento, no lado leste, bairros que compõem uma semelhança – a Ilha do Retiro, Paissandú, Madalena e Derby. No lado oeste, identifica-se um padrão de múltiplos usos, como Zumbi, Prado, San Martin, Bongi e Mustardinha, onde a presença de comunidades de baixa renda é predominante, associada a atividades comerciais de logística, de pequenas e médias indústrias.

Deve-se observar a inclusão do Rio Capibaribe e da Ilha do Zeca em decorrência da expressiva presença ambiental, conforme demonstrado no **MAPA VI**, a seguir.



MAPA VI

### 3.2 Área de Influência Direta – AID

A Área de Influência Direta – AID, para o presente Estudo de Impacto de Vizinhança corresponde ao que foi indicado na OPEI, tendo como perímetro o Rio Capibaribe, a Estrada do Bongí Armando da Fonte, a Rua Santa Edwiges e a Avenida Engenheiro Abdias de Carvalho, como apresentado no **Mapa VII**.

A caracterização da AID reflete, numa análise de potenciais impactos, o sistema viário estrutural composto pelo Binário da II Perimetral, realçando a relevância da mobilidade no tecido urbano, em especial, a Rua Cosme Viana/João Ivo e na sequência o conjunto de vias complementares que dão forma ao binário.

De acordo com a OPEI, a AID apresenta uma configuração descrita acima, observando eixos viários conectados com a malha existente, a exceção do trecho do Braço Morto do Rio Capibaribe, na borda da Ilha do Zeca.

**MAPA VII**





Fatores como conexão com a rua, valorização do pedestre, diversidade de uso, permeabilidade visual do lote, dinamização econômica e responsabilidade sócio ambiental nortearam todo o trabalho de concepção do Empreendimento, servindo de base para a criação de um referencial para o Bairro, que tem o potencial de contribuir para uma renovação espacial pretendida para as Zonas de Reestruturação Urbana e os Corredores de Transporte.

A implantação de um equipamento de uso misto com comércio de abrangência primária e local, tem como principal objetivo propiciar à futura população do Empreendimento, bem como a população do entorno, uma renovada dinamização e vivacidade no nível da rua, com sua calçada ampliada e arborizada valorizando e protegendo o pedestre.

Ao promover a oferta de usos – habitacional e comercial, o Empreendimento se apresenta como indutor do processo de mutação em curso no território do Recife, com destaque para as condições objetivas decorrentes da ampliação do coeficiente de utilização, podendo atingir até o CUT 5, e ainda, inserir no programa de uso misto, os requisitos de sustentabilidade atualmente demandados pela população.

## **4.2 O PROGRAMA**

O programa proposto para o desenvolvimento do Projeto de Arquitetura responde a dimensão da gleba e dos seus mais de 13.000 m<sup>2</sup>, dispondo de três frentes para vias que são plenamente utilizadas, bem como a oferta de um conjunto de atividades distribuídas no Imóvel nº 1741 no bairro da Ilha do Retiro.

Neste sentido, a distribuição do Programa está contida em quatro blocos, sendo três habitacionais e um comercial, totalizando cerca de 100.000 m<sup>2</sup> de área total de construção, e ainda, 3.500 m<sup>2</sup> de área útil para uso comercial/serviços. As unidades habitacionais apresentam dois tipos de apartamentos, ambos com três quartos com 73,95 m<sup>2</sup> e 73,47m<sup>2</sup>, totalizando 864 unidades que correspondem a 63.685,44 m<sup>2</sup> de área privativa.

O quadro de Áreas a seguir apresenta o detalhamento dos usos de acordo com a quantidade por cada componente para a incorporação aos Estudos de Impacto de Vizinhança.

QUADRO DE ÁREAS	
TERRENO TOTAL	13.441,70m <sup>2</sup>
SOLO NATURAL	(27,65%) 3.715,52m <sup>2</sup>
RUA PADRE TEÓFILO TWORZ: ÁREA RECUO FRONTAL INICIAL = 462,55m <sup>2</sup> ÁREA AJARDINAMENTO FRONTAL = 636,04m <sup>2</sup> (137,51%)	
RUA JOÃO IVO DA SILVA: ÁREA RECUO FRONTAL INICIAL = 576,78m <sup>2</sup> ÁREA AJARDINAMENTO FRONTAL = 520,76m <sup>2</sup> (90,28%)	
ESTRADA DOS REMÉDIOS: AJARDINAMENTO FRONTAL Art. 206 - § 4º Ficam desobrigadas da apresentação de ajardinamento frontal a área equivalente aos trechos das testadas em que o pavimento térreo da edificação apresentar fachada ativa, ou seja, uso não habitacional de comércio ou serviços com acesso público direto a partir do logradouro.	

	TOTAL ÁRVORES A SEREM PLANTADAS
	32

VAGAS AUTOMÓVEIS MALL	99
VAGAS AUTOMÓVEIS RESIDENCIAIS	868
VAGAS BICICETAS RESIDENCIAIS	174
VAGAS BICICETAS FUNCIONÁRIOS MALL	12
VAGAS PARA CICLO EXTERNAS	18

CUT	5,00
ÁREA MÁXIMA PRIVATIVA	67.208,50m <sup>2</sup>
ÁREA MÁXIMA DE CONSTRUÇÃO	100.812,75m <sup>2</sup>
ÁREA DA LÂMINA	688,11m <sup>2</sup>
TOTAL DE BLOCOS	3
TOTAL DE PAVIMENTOS	37
BLOCO A	25.468,91m <sup>2</sup>
TÉRREO	696,95m <sup>2</sup>
TIPOS 688,11m <sup>2</sup> x 36PAVTOS	24.771,96m <sup>2</sup>
BLOCO B	25.468,91m <sup>2</sup>
TÉRREO	696,95m <sup>2</sup>
TIPOS 688,11m <sup>2</sup> x 36PAVTOS	24.771,96m <sup>2</sup>
BLOCO C	25.468,91m <sup>2</sup>
TÉRREO	696,95m <sup>2</sup>
TIPOS 688,11m <sup>2</sup> x 36PAVTOS	24.771,96m <sup>2</sup>
TOTAL DE ÁREA DAS TORRES	76.406,73m <sup>2</sup>
ÁREA LAZER TELHADO VERDE	356,96m <sup>2</sup>
ÁREA DO TÉRREO COMERCIAL	2.802,08m <sup>2</sup>
ÁREA DO MEZANINO COMERCIAL	318,69m <sup>2</sup>
ÁREA DO 1º PAVIMENTO DE GARAGEM	2.773,70m <sup>2</sup>
ÁREA DO 2º PAVIMENTO DE GARAGEM	2.773,70m <sup>2</sup>
ÁREA DO 3º PAVIMENTO DE GARAGEM	2.773,70m <sup>2</sup>
ÁREA DO 4º PAVIMENTO DE GARAGEM	2.445,51m <sup>2</sup>
ÁREA DO 5º AO 7º PAVIMENTOS DE GARAGEM	7.336,53m <sup>2</sup>
TOTAL DE BLOCOS DE GARAGEM	1
TOTAL PAVIMENTOS DE GARAGEM (COMPUTÁVEL)	7
ÁREA TOTAL DAS GARAGEM	21.580,87m <sup>2</sup>
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO	97.987,60m <sup>2</sup>
ÁREAS -- NBR nº 12.721 da ABNT	
ÁREA TOTAL REAL PRIVATIVA RESIDENCIAL	63.210,24m <sup>2</sup>
ÁREA TOTAL REAL PRIVATIVA COMERCIAL	2.708,50m <sup>2</sup>
ÁREA TOTAL REAL PRIVATIVA	65.918,74m <sup>2</sup>
ÁREA TOTAL REAL DE USO COMUM	32.068,86m <sup>2</sup>

	TOTAL DE UNIDADES	A. PRIV.	TOTAL	A. PRIV. RESD.
APTO TIPO 01	432	73,79	31.877,28	63.210,24
APTO TIPO 02	432	72,53	31.332,96	

	TOTAL DE UNIDADES	A. PRIV.	TOTAL	A. PRIV. COMERCIAL
LOJAS	25	VARIADAS		2.708,50

<b>ÁREA PRIVATIVA TOTAL</b>			<b>65.918,74</b>
-----------------------------	--	--	------------------

### 4.3 O PROJETO DE ARQUITETURA

O Projeto de Arquitetura do BOULEVARD ILHA DO RETIRO está modelado de acordo com os indicadores de uso do solo, as condições de acessibilidade, a distribuição em quatro blocos do programa, bem como a escala do Empreendimento, posto que dispõe de 13.441,70 m<sup>2</sup>.

Tendo em vista tratar-se de imóvel inserido na **Zona de Reestruturação Urbana – ZRU1**, o Empreendimento dispõe de um coeficiente de utilização de 100.812,75m<sup>2</sup>.

Com efeito, a repartição do partido arquitetônico em quatro blocos – três residenciais e um comercial/serviços, buscando uma qualidade ambiental que assegure afastamentos expansivos entre eles e, ao mesmo tempo, adotando parte do terreno para 3.715,52m<sup>2</sup> de área de solo natural, complementarmente foram utilizadas áreas para estacionamento no térreo, adotando piso drenante e arborização.

A implantação dos blocos residenciais adotando a orientação norte/sul para as fachadas de uso permanente é parte dos componentes ambientais que refletem positivamente no conjunto a ser implantado. E ainda, a adoção do telhado verde incorporado aos conceitos e diretrizes do regramento vigente.

O Projeto de Arquitetura contido no **ANEXO IV** apresenta o Empreendimento e os múltiplos arranjos que foram inseridos em decorrência do Partido Arquitetônico.

Os **MAPAS IX e X** a seguir, sinalizam os elementos que compõe o Projeto – as plantas de arquitetura dos pavimentos térreo e coberta.



**MAPA IX**



**MAPA X**

## 5. IMPACTOS POTENCIAIS

### 5.1 Uso e Ocupação do Solo

A criação da Zona de Reestruturação Urbana – ZRU, pela atual Lei Complementar nº 02 incentiva o adensamento de áreas estratégicas onde a infraestrutura urbana está implantada e os usos não são compatíveis com a função social da propriedade. Este aspecto da análise de impactos do Empreendimento é relevante pelas consequências decorrentes da aplicação do Coeficiente de Utilização 5 e do atendimento ao uso misto, especialmente nos Corredores Estruturais de Transporte.

Esse impacto é percebido também pela identificação de grandes áreas subocupadas e até vazias, como é o caso do imóvel onde se propõe implantar o Empreendimento. Pela escala, os mais de treze mil metros quadrados do terreno, pode-se perceber que os 3 blocos residenciais e o bloco comercial se adequam de forma a assegurar condições de afastamento confortáveis para os usuários e a vizinhança, como demonstrado na **Figura 1** a seguir.



Figura 1

O posicionamento do conjunto dos quatro blocos permite afastamentos de mais de 25 metros entre os blocos residenciais e ainda, a orientação norte/sul para as fachadas das unidades habitacionais, bem como os afastamentos frontais para as três vias que envolvem o Empreendimento, contemplando recuos médios de mais de 10,00 metros para a Rua Padre Teófilo Twofz, mais 13,00 metros para a Rua João Ivo da Silva e mais de 7,00 metros para o bloco comercial/serviços para a Estrada dos Remédios. Ao Lote vizinho, o recuo médio é de mais de 12,00 metros.

Portanto, os impactos identificados no tocante ao uso do solo são benéficos para usuários do Empreendimento e para a sua vizinhança.

## **5.2 MEIO AMBIENTE**

A identificação, classificação e quantificação dos impactos ambientais estão contidas no **ANEXO VIII**, cujos destaques serão apresentados a seguir, a partir do Diagnostico Ambiental que contempla uma análise pertinente as medidas mitigadoras e ainda, impactos positivos decorrentes da implantação/operação do Empreendimento.

### **a) Impactos na fase de implantação**

- a partir da Matriz de apontamento de medidas de mitigação e compensação, foram grupados aqueles referentes a construção, cujos efeitos possuem duração, magnitude e natureza distintas.
- assim, foram identificados 13 impactos, sendo 12 negativos e 1 positivo, todos de natureza direta. Importa reconhecer que os impactos negativos são de duração temporárias e magnitude baixa.
- no aspecto positivo se relaciona á geração de empregos, cuja abrangência é regional, de magnitude alta e de duração permanente.

### **b) Impactos na fase de operação**

- a matriz de apontamentos dos impactos e medidas mitigadoras e ou compensatórias apresenta 8 impactos, sendo 4 negativos e 4 positivos.
- os negativos são de baixa magnitude, que poderão ser minimizados com medidas mitigadoras.
- no que se refere aos impactos positivos, pode-se afirmar que na fase e operação o Empreendimento apresenta efeitos socioeconômicos relevantes.

### **c) Supressão de Indivíduos arbóreos**

- de acordo com o Diagnostico Ambiental contido no Relatório Ambiental Preliminar (RAP), o inventário realizado indica a supressão de oito indivíduos arbóreos, dos quais três são espécies nativas e cinco são exóticas, demonstrando no diagnostico que o terreno é antropizado, não apresentando espécies ameaçadas ou indicadores de qualidade ambiental.

Considerando a caracterização do terreno e os impactos decorrentes da implantação/operação do Empreendimento, pode-se reconhecer que o potencial negativo é limitado, mitigável e compensável. Para tanto sugere-se os programas e plano elencados abaixo:

- Programa de Educação e Controle Ambiental.
- Programa de Compensação e Monitoramento de Flora (contemplando a reposição da supressão dos indivíduos arbóreos – em arvores isoladas), contemplando dois indivíduos nativos para cada arvore suprimida.
- Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações.
- Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da Construtora Civil (PGRCC).

## **5.3 MOBILIDADE – TRANSPORTE E TRÁFEGO**

Inicialmente, foi realizado um extenso levantamento de informações dos aspectos físicos e operacionais do sistema viário e de transporte na região, para caracterização da situação existente. Paralelamente, foram coletados dados acerca das características do Empreendimento para subsídio do cálculo do número de viagens geradas pelo empreendimento, divisão modal, perfil horário do tráfego, distribuição das viagens na rede, entre outros.

Também foram usados dados coletados em campo, em base secundária, objetivando garantir que o modelo computacional reproduzisse de forma fidedigna as condições operacionais atuais do sistema viário, obedecendo aos parâmetros próprios da área de estudo.

Uma vez calibrado o modelo de microssimulação para a situação atual, foram adicionadas às matrizes O/D dos picos da manhã e da tarde as viagens atraídas e produzidas pelo empreendimento, calculadas a partir do modelo de geração de viagens apresentado.

Os volumes de tráfego gerados pelo empreendimento são residuais. Em ambos os picos estão previstos 183 automóveis. Se de modo geral estes volumes podem ser considerados como pequenos, na região onde o empreendimento está inserido eles são desprezíveis.

Embora se tenha usado microsimulação nesse estudo, vimos que as alterações dos parâmetros foram desprezíveis, não se transformaram em modificações de performance dos indicadores de desempenho. O volume de veículos gerado pelo empreendimento não alcança valores que alterem qualquer dos indicadores trabalhados.

Ainda durante a fase de análise de dados de bases secundárias, foram levantados:

- Linhas de transporte coletivo que atendem à região, identificadas e agregadas individualmente (itinerários, respectivos pontos de embarque e desembarque de passageiros – PED - e quadros de horário);
- Contagens de tráfego indicadas pela CTTU (Anexo I).
- Intervenções em execução ou planejadas para o sistema viário da região que impactarão na dinâmica do tráfego na área de estudo;
- Projeto arquitetônico do empreendimento;
- Condições operacionais do sistema viário ao longo do dia (extraídas do sistema de monitoramento por satélite).

### 5.3.1 Os Acessos

Os acessos propostos ao empreendimento serão da seguinte forma:

- Pedestres: Rua Padre Teófilo Tworz, Rua João Ivo da Silva e Estrada dos Remédios
- Veículos: entrada para o habitacional: Rua João Ivo da Silva  
entrada para o comercial: Estrada dos Remédios
- Lixo e Gás: Rua João Ivo da Silva
- Carga e Descarga: Estrada dos Remédios



Figura 4: Acessos ao empreendimento. Veículos em vermelho, pedestres em amarelo e carga e descarga em azul

### 5.3.2 Caracterização do Sistema Viário e da Circulação

Na área de estudo, a Av. Eng. Abdias de Carvalho se destaca como a principal artéria, estabelecendo conexões vitais alimentadas pelas rodovias BR 101 e BR 232, que se estendem até o centro de Recife. Esta via não apenas desempenha um papel crucial na conectividade, mas também serve como um corredor vital para o transporte coletivo. Nas proximidades do centro, a Av. Eng. Abdias de Carvalho se interliga com a Av. José Gonçalves de Medeiros, que é a continuação da Av. Caxangá, e se estende até a Av. Sport Club do Recife. Esta última via, por sua vez, conecta-se à Av. Gov. Agamenon Magalhães, incorporando-se à Primeira

Perimetral Metropolitana. Configurada em sentido duplo, com três faixas em cada direção, as quais são separadas por um canteiro central, a Eng. Abdias de Carvalho mantém esta configuração inalterada ao longo de toda a sua extensão, desde o ponto de origem na interseção com as rodovias BR 101 e BR 232 até o ponto onde assume a denominação de Av. Sport Club do Recife. É importante ressaltar também que não há uma faixa exclusiva designada para ônibus, o que resulta no corredor operando na capacidade máxima durante os períodos de maior movimento ao longo do dia.



Figura 5: Av. Eng. Abdias de Carvalho

É relevante mencionar também a Estrada dos Remédios e a Rua Cosme Viana, corredores essenciais para o transporte coletivo, que operam em um sistema binário ao longo do eixo Norte-Sul, configuram trecho da Segunda Perimetral Metropolitana. Estas vias conectam a região do Bairro Torre à movimentada Av. Mal. Mascarenhas de Moraes. Ao longo de seu percurso elas mudam de denominação, transformando-se em Visconde de Albuquerque e Rua 13 José Bonifácio, como continuação da Estrada dos Remédios no sentido Sul-Norte, e em Rua Real de Torre e Rua João Ivo da Silva, marcando o início da Rua Cosme Viana no sentido Norte-Sul. Compondo o sentido Norte-Sul do sistema binário, a Rua Cosme Viana tem em sua origem na Rua João Ivo da Silva - separada por um largo canteiro central responsável pelo abrigo de um córrego que acompanha a extensão da via. Sua pista direita é composta por três faixas sendo uma exclusiva para transporte coletivo e a da esquerda opera com duas faixas sem exclusividade. Em seu trecho final há a união das suas cinco faixas em uma pista única, dando origem a Rua Cosme Viana que se apresenta com quatro faixas de circulação das quais uma é exclusiva para transporte coletivo - dando continuidade à faixa vinda da Rua João Ivo da Silva.



Figura 6: Rua João Ivo da Silva



Figura 7: Rua Cosme Viana

Já a Estrada dos Remédios, responsável pelo sentido Sul-Norte do sistema, opera com quatro faixas, sendo uma delas exclusiva para transporte coletivo e a sua esquerda (sentido da via) com diversos trechos permissivos a paradas e estacionamentos de veículos. Essa configuração acaba por comprometer a sua capacidade no atendimento das demandas de veículos ao longo do dia.



Figura 8: Estrada dos Remédios

Entre as outras vias cruciais para a mobilidade na área de estudo estão a Estrada do Bongü e as ruas Rua Carlos Gomes e Santa Edwírges. Essas duas últimas operam em um sistema binário no sentido Norte-Sul, conectando a Estrada do Bongü à Av. Eng. Abdias de Carvalho e estendendo-se até a Rua Gomes Taborda. Por sua vez, a Estrada do Bongü desempenha um papel estruturador como uma via coletora no bairro do Bongü no sentido Leste-Oeste, estabelecendo conexões vitais com as principais vias transversais mencionadas anteriormente: Rua Carlos Gomes, Rua Santa Edwírges, Estrada dos Remédios e Rua Cosme Viana.

Responsável pelo sentido Norte-Sul, a Rua Carlos Gomes contempla quatro faixas de circulação sendo uma delas exclusiva para transporte coletivo. Ela opera como uma via coletora, originando-se na Av. Caxangá, passando pela Eng. Abdias de Carvalho e confluindo com a Estrada do Bongü. Esta última, por sua vez, compreende duas faixas em cada sentido, desde sua interseção com a Rua Carlos Gomes até seu encontro com a Rua Santa Edwírges, onde passa a operar com uma faixa para cada sentido devido permissão de estacionamento de veículos na via em ambos os lados, fator proporcionado pela configuração comercial do local.

### 5.3.3 Condições de Acesso para o Transporte Público de Passageiros

O Empreendimento situa-se numa região bastante privilegiada em relação aos serviços proporcionados pelo Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP. Pela Estrada de Belém e pela r. Odorico Mendes passam inúmeras linhas de ônibus, com origem e destinos nos mais variados recantos da RMR.

A figura a seguir mostra as linhas de transporte público que passam nos pontos mais próximos ao empreendimento:

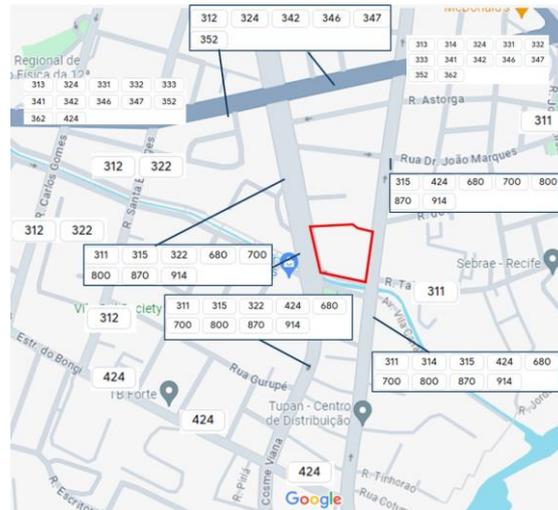


Figura 9: Linhas de transporte público no entorno do empreendimento

A implantação do empreendimento no local desejado não exige o remanejamento de linhas existentes ou criação de linhas de ônibus, alterações de itinerários, nem operações que justifiquem a alteração da geometria de vias para fins de atendimento ao transporte coletivo.

### 5.3.4 Infraestrutura Ciclovária

Na área de influência do empreendimento verificam-se duas vias com estrutura de atendimento ao ciclista: a R. Carlos Gomes e a Estrada do Bongü. A CTTU desenvolveu projeto para implantar ciclovía (possivelmente em 2024) em ambos os sentidos da Av. Abdias de Carvalho, fazendo a interligação à existente em operação na Av. Agamenon Magalhães.

As intervenções previstas na R. Teófilo Twroz – liberação da margem norte e introdução da conexão com a Av. Abdias de Carvalho em mão dupla, uma pista para cada sentido, bem como as alterações viárias complementares, permitirão o estabelecimento de novas possibilidades de ampliação do atendimento ciclovário em futuro próximo.



Figura 10: Ciclovía no entorno do empreendimento

### 5.3.5 Alocação do Tráfego Gerado pelo Empreendimento

Com base nos modelos de geração de tráfego empregados, prevê-se que o empreendimento venha a atrair e produzir um fluxo de 617 veículos no período de pico durante a manhã e tarde. Importante destacar que esse cálculo se baseia em critérios de segurança e conformidade com as diretrizes estabelecidas pelas autoridades públicas, conforme mencionado anteriormente. Os clientes que utilizarão o empreendimento são, na verdade, em sua maioria, residentes ou usuários frequentes da rede viária adjacente.

Abaixo, apresentamos as porcentagens adotadas para a distribuição das viagens.

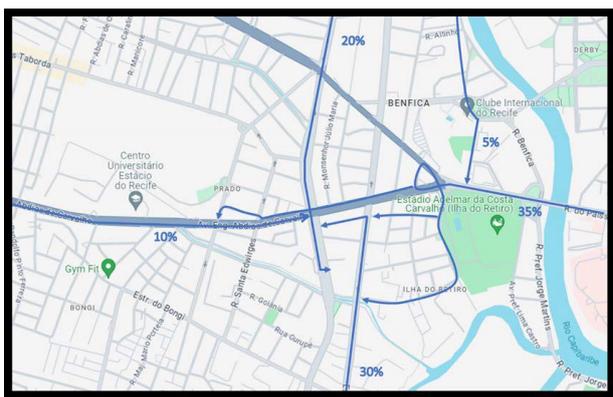


Figura 13: Fluxo de chegada do residencial.

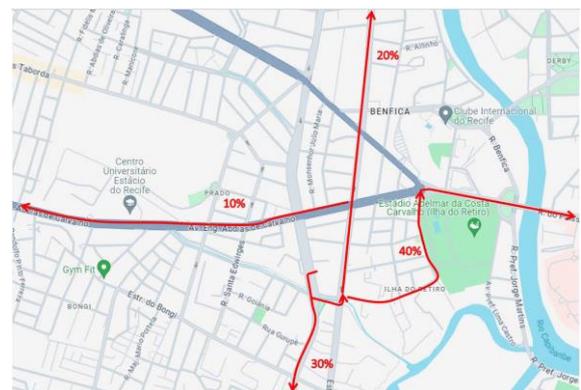


Figura 14: Fluxo de saída do residencial

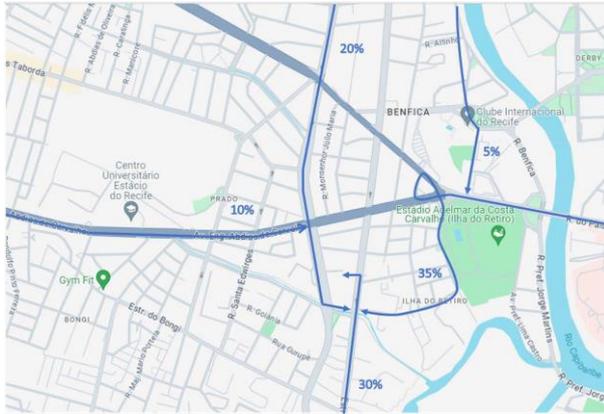


Figura 15: Fluxo de chegada do comercial.

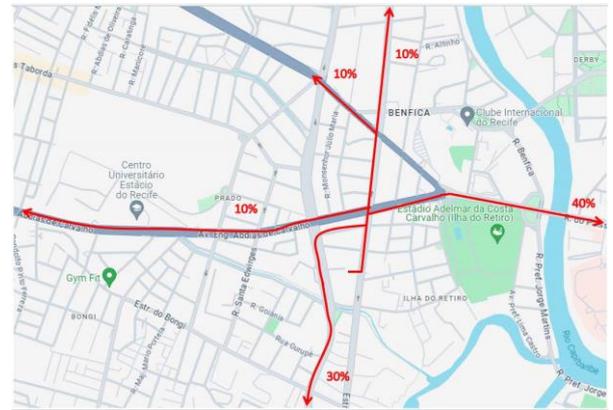


Figura 16: Fluxo de saída do comercial.

### 5.3.6 Intervenções Propostas

Com o objetivo de identificar os impactos gerados no entorno do empreendimento, foram simulados os cenários Atual e o que considera o acréscimo das viagens geradas pela implantação do empreendimento.

O foco dos problemas e, portanto, da proposta é o conjunto formado pela interseção da Estrada dos Remédios com a R. Tabaiães / ponte da R. Padre Teófilo Twortz e o dessa última rua com a Av. João Ivo da Silva, ambas no entorno imediato do Boulevard. que pela sua conformação opera de modo conturbado, sendo um dos problemas de destaque da Estrada dos Remédios.

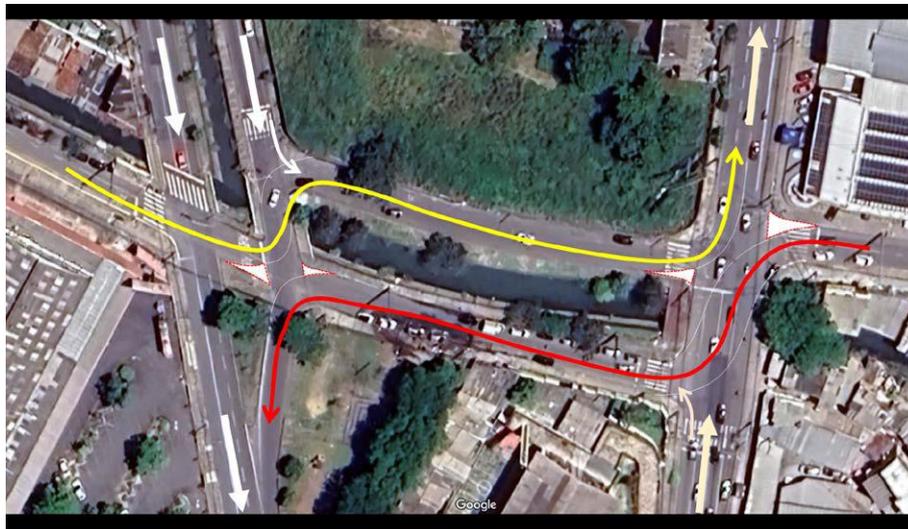
Embora a primeira interseção opere apenas com dois estágios – um para a Estrada dos Remédios e outro para a entrada em conjunto da R. Padre Teófilo Tworz e da R. Tabaiães, momento no qual os veículos que vêm da ponte ficam retidos dentro da interseção, verificando-se uma perturbação quando da abertura do estágio da Estrada dos Remédios que resulta em um ponto crítico que dá início a uma onda de choque que acaba por se espalhar pelos trechos à montante da Estrada dos Remédios. Esse é uma perturbação contínua que em determinados momentos cria problemas que se espalham em ambas as vias.



Nessa situação o atendimento ao pedestre com foco específico só acontece no acesso da Estrada dos Remédios, forçando aos pedestres que realmente precisam desse aparato de segurança a percorrer extensões muito maiores do que as desejáveis.

A proposta consiste em inverter a circulação das duas pontes, colocar mão única no último quarteirão da R. dos Tabaiães e reconfigurar a programação dos semáforos de modo a aumentar a capacidade e a segurança do trecho.

As alterações propostas compõem um arsenal próprio de um PAITT (Projeto de Ação Imediata de Transporte e Tráfego): pequenas mudanças de circulação viária, reorganização interna das interseções, adequações da geometria viária para melhorar as condições de segurança e conforto dos caminhamentos dos pedestres e, também com esse objetivo, a redução, quando possível, dos ciclos dos semáforos aumentando o número de oportunidades por hora de travessias.



Conforme pode ser visto no layout, embora continuemos com a mesma estrutura de estágios, não há o represamento dos veículos sobre a ponte. A nova travessia de pedestre na Estrada dos Remédios, em frente ao Boulevard, opera em conformidade com o restante da interseção não se configurando como um atraso adicional para os veículos. A R. Tabaiães, agora com três faixas, teve a sua capacidade mais do que duplicada e passa a atender em um melhor nível de serviço o fluxo que a demanda.



Nesse novo esquema de circulação o acesso da estrada dos Remédios ao primeiro quarteirão da R. Tabaiars ocorre pela R. Fonseca e R. Mauro Borrione, essa última com recomendação de uma nova pavimentação.



Esse pequeno conjunto de intervenções, além de melhorar muito o fluxo de veículos, dá ao pedestre – muitos na região – condições adequadas de caminhamento, com segurança e conforto.

### 5.3.7 Níveis de Serviço

seguir, apresentamos imagens que ilustram os níveis de serviço (HCM) nos cenários atual e futuro, levando em consideração a implementação do Empreendimento, nos picos de tráfego da manhã e da tarde, nas interseções adjacentes ao empreendimento. Os resultados indicam que com as mudanças sugeridas decorrentes da implantação do

empreendimento houve uma melhoria significativa nos Níveis de Serviço em ambos os picos.

Circulação atual, sem Empreendimento

Circulação proposta, com Empreendimento



Figura 17: Níveis de Serviço das interseções do entorno do empreendimento (Pico da Manhã).

Circulação atual, sem Empreendimento

Circulação proposta, com Empreendimento

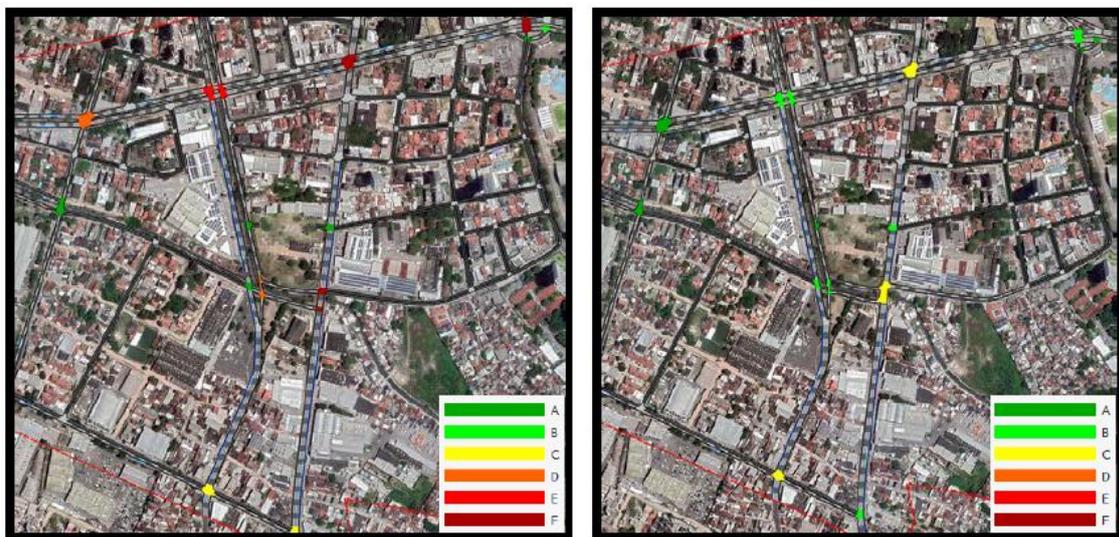


Figura 18: Níveis de Serviço das interseções do entorno do empreendimento (Pico da Tarde)

### 5.3.8 Considerações Finais do Relatório sobre Mobilidade

Este relatório teve como objetivo avaliar os potenciais impactos na circulação decorrentes da instalação do empreendimento Boulevard Ilha do Retiro, no Bongü. Como previamente mencionado e detalhado ao longo deste documento, é importante

ressaltar que a demanda gerada pelo empreendimento em questão, embora não desprezível, não resultou em acréscimos significativos de viagens.

Primeiramente, foi realizado um extenso levantamento de informações dos aspectos físicos e operacionais do sistema viário e de transporte na região, para caracterização da situação existente. Paralelamente, foram coletados dados acerca das características do empreendimento para subsídio do cálculo do número de viagens geradas pelo empreendimento, divisão modal, perfil horário do tráfego, distribuição das viagens na rede, entre outros.

Também foram usados dados coletados em campo, nos pontos de pesquisa de contagem classificadas de veículos indicados pela CTTU, objetivando garantir que o modelo computacional reproduzisse de forma fidedigna as condições operacionais atuais do sistema viário, obedecendo aos parâmetros próprios da área de estudo.

Uma vez calibrado o modelo de microssimulação para a situação atual, foram adicionadas às matrizes O/D dos picos da manhã e da tarde as viagens atraídas e produzidas pelo empreendimento, calculadas a partir do modelo de geração de viagens apresentado.

Os volumes de tráfego gerados pelo empreendimento durante o horário de pico da manhã são mínimos quando comparados ao volume de tráfego que circula pela região, totalizando 617 veículos em cada pico. Embora, esses volumes possam ser considerados baixos, mostrou-se que na área em que o empreendimento está situado, eles são praticamente insignificantes.

Entretanto, em função da situação atual do tráfego na região optou-se por intervir em duas interseções – Estrada dos Remédios com R. Tabaiães / R. Padre Teófilo Tworz e R. Padre Teófilo Tworz com R. João Ivo da Silva – e refazer a programação dos semáforos do conjunto de interseções da área de estudo.

Essas ações não só atenderam aos possíveis impactos gerados pelo empreendimento como levaram o tráfego a um patamar operacional superior ao apresentado hoje.

Acreditamos ter ido além das obrigações associadas a esse tipo de estudo e contribuído para a melhoria das condições operacionais da região.

## **5.4 PAISAGEM URBANA E PATRIMONIO NATURAL E CULTURAL**

O redesenho urbano decorrente da demanda pela moradia no centro da Metrópole, o Recife, está em processo verificando-se o surgimento de uma nova paisagem, o que resultou no adensamento e na verticalização. A descoberta do Centro Expandido, em especial os bairros da Boa Vista e de Santo Amaro, se faz presente em Corredores Viários Estruturais como é o caso da II Perimetral.

No que concerne ao Empreendimento em análise, pode-se identificar quatro componentes que se destacam: o Complexo Esportivo do Sport Clube do Recife, a

Ilha do Zeca, as revendas de automóveis e a ZEIS Caranguejo/Tabaiães. Além destes, percebe-se no trecho desde a Avenida Abdias de Carvalho até Afogados, a predominância de atividades de comércio e serviços – lojas de múltiplas ofertas e dimensões variadas.

Com efeito, os MAPAS IX e X, demonstram uma paisagem cuja leitura é de evidente transição, de maneira que se verifica nas residências nos loteamentos do século passado a ocupação por outras atividades – saúde, comércio e serviços. Percebe-se ainda o surgimento de estacionamentos nas esquinas das antigas residências.

No campo do Patrimônio Natural e Cultural, na Área de Influência Direta, não há impactos sobre edificações e ou destaques relevantes que contribuam negativamente. Inclusive no se refere ao local da atual Igreja Matriz Nossa Senhora dos Remédios, cujo afastamento para o edifício comercial é de cerca de 50,00 metros.



MAPA IX



### MAPA X

Dessa forma, a proposta contida no Projeto Arquitetônico responde ao que estabelece o atual Plano Diretor, incorpora as recomendações da OPEI com base nos atributos identificados, em especial os afastamentos entre blocos e a permeabilidade visual com os logradouros.

O **MAPA XI** a seguir, posiciona o Empreendimento e sua “relação com os destaques marcantes”, a seguir: IEPs e ZEIS nomeadas no **item 6** da OPEI.



## **5.5 APECTOS SOCIOECONOMICOS**

A localização do Empreendimento na II Perimetral Metropolitana, trecho onde encontra-se o imóvel – região contemplada na Área de Influência Indireta, componente deste Estudo de Impacto de Vizinhança responde ao levantamento contido na OPEI, enquanto sua caracterização.

Entretanto, na leitura do território, ao identificar recentes imagens aéreas do entorno do imóvel nº 1741, da Estrada dos Remédios, percebe-se a multiplicidade de setores edificados, onde, Sítios Históricos, ZEIS, CIS, Corpos d'água, Habitação diversificada (baixa de renda) e Atividades Terciárias de padrões variados se apresentam a um só tempo, de maneira que não há uma predominância de padrão – seja da edificação, seja dos usos na ocupação do solo.

Por outro lado, considerando a inexistência da divulgação do Censo 2022, caracterizado por bairros, adota-se neste Estudo de Impacto, o Censo 2010, cuja população para o Bairro da Ilha do Retiro é de apenas 3.740 habitantes em uma área de 54 hectares, o que significa 69 pessoas por hectare – um padrão que demonstra a baixa ocupação familiar, onde, provavelmente áreas adensadas da Zeis Caranguejo/Tabaiars e CIS não foram plenamente contempladas.

## Quadro Síntese dos Aspectos Socioeconômicos

**Localização:** RPA 4, Microrregião: 4.1, Distância do Marco Zero (km): 3,76

**Área Territorial** (hectare): 54

**População Residente:** 3.740 habitantes

<b>População por sexo</b>		<b>%</b>	
Masculina	1.790	47,86	
Feminina	1.950	52,14	
<b>População por faixa etária</b>		<b>hab</b>	<b>%</b>
0 – 4 anos	242	6,47	
5 – 14 anos	647	17,3	
15 – 17 anos	193	5,16	
18 – 24 anos	429	11,47	
25 – 59 anos	1.846	49,36	
60 anos e mais	383	10,24	

**Taxa de Alfabetização da População de 10 anos e mais (%)**<sup>4</sup>: 89,2

**Taxa Média Geométrica de Crescimento Anual da População (2000/2010):** 0,43 %

**Densidade Demográfica (habitante/hectare):** 68,75

**Domicílios (nº)**<sup>5</sup>: 1.124

- Média de moradores por domicílio (habitante/domicílio): 3,3
- Proporção de Mulheres Responsáveis pelo Domicílio (%): 45,16
- Valor do Rendimento Nominal Médio Mensal dos Domicílios<sup>6</sup>: R\$ 4.771,70

**Zonas Especiais de Interesse Social no bairro (Zeis):** Caranguejo/Campo Tabaiaras (parte)

### EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

- Unidade de Ensino:  
Escolas Estadual Maria Goretti e Municipal Mercia de Albuquerque  
Escolas Privadas Integral e Coração de Estudantes
- Unidade de Saúde:  
Unidade e Saúde da Família/Caranguejo
- Unidade de Segurança Pública  
Delegacia do Bongí (na Estrada do Bongí)

## 5.6 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

O processo de adensamento/verticalização em curso apresenta dois perfis pertinentes a questão da Valorização Imobiliária, a saber.

- primeiro em regiões já adensadas e atraentes pelas famílias, como a zona sul (Boa Viagem e Pina e Piedade), onde o valor do metro quadrado está precificado, cujos efeitos não alteram a demanda para novos empreendimentos.
- o segundo perfil contempla uma valorização do entorno de grandes empreendimentos, principalmente de usos múltiplos (habitação, comércio e serviços), fato recorrente em bairros como o Hipódromo, Santo Amaro, Imbiribeira e agora, parte da Ilha do Retiro/Bongi.

Portanto, o Empreendimento em análise deverá valorizar o território nas áreas de influência Indireta e Direta posto que, na diretriz do atual Plano Diretor, os eixos viários e zonas de reordenamento começam a seguir nestes bairros de bixa ocupação de moradia atreladas ao comércio e serviços de conveniência.

No **ANEXO VII** encontra-se a Pesquisa do Mercado contemplando o valor da venda de apartamentos e lojas comerciais para posicionar a componente imobiliária nos bairros limieiros do Empreendimento. Para tanto, foram pesquisados os bairros da Ilha do Retiro, Prado, Afogados, Madalena e Bongi objetivando identificar a área média e preço de metro quadrado para venda de apartamentos, de salas de escritórios e de lojas (comerciais/serviços).

## 5.7 INFRAESTRUTURA DE SERVIÇOS

Este componente do Estudo de Impacto é objeto de Consulta formal as concessionárias de serviços públicos, a saber: COMPESA (água e esgotamento sanitário); NEOENERGIA (eletricidade); EMLURB (limpeza urbana e manutenção de ruas e calçadas); COPERGAS (fornecimento de gás); e, OI (telecomunicações).

As concessionárias responderam positivamente a nova demanda, como indicado no **ANEXO VI** – Cartas Consulta as concessionárias.

## 6. MEDIDAS MITIGADORAS

---

### 6.1 Componente Ambiental

Foram sugeridas pelo Relatório de Impacto Ambiental (RAP) apresentado no **Anexo VIII** – Licença Previa Ambiental, as seguintes medidas:

- Programa de Educação e Controle Ambiental – traça ações educativas que visem à efetividade do controle ambiental, a partir da capacitação de técnicos, trabalhadores para que possam agir de forma ambientalmente correta e socialmente aceitável;
- Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da Construção Civil (PGRCC) - é um instrumento de planejamento, diagnóstico e proposições ambientais para o gerenciamento dos resíduos gerados na fase de construção;
- Programa de Compensação e Monitoramento de Flora (supressão dos indivíduos arbóreos) - fornece os subsídios e as diretrizes necessárias à compensação da vegetação no terreno objeto do empreendimento. Visa mitigar os impactos no sítio, no seu entorno e na biodiversidade local;
- Programa de monitoramento de ruído e vibrações – elenca iniciativas de monitoramento dos níveis de ruído durante a obra. O objetivo é controlar e prevenir impactos socioambientais sobre a população vizinha, evitando assim atritos com a comunidade e possíveis multas referentes ao comprometimento do sossego público.
- Aplicar o disposto no Decreto Nº 35.417/2022, “considerando o dobro da área do terreno para ser revitalizada, adotando o valor de conversão de r\$ 13,64 por metro quadrado,” tem-se que o PRAV terá o valor equivalente a R\$ 366.689,57.

### 6.2 Componente Mobilidade

- Inverter a circulação de veículos das duas partes, colocando mão única no último quarteirão da Rua Tabaiães e reconfigurar a Programação dos Semáforos de modo a aumentar a capacidade e a segurança do trecho. A nova travessia de pedestre na Estrada dos Remédios, em frente ao Empreendimento, opera em conformidade com o restante da interseção.

### 6.3 Componente Social

- Prioridade de contratação da mão de obra residente nas Zeis Tabaiares e Carangueijo.

## 7. CONCLUSÃO

---

O presente Estudo de Impacto de Vizinhança para o Empreendimento BOULEVARD ILHA DO RETIRO, permite identificar os aspectos referentes aos objetivos da legislação e suas múltiplas componentes, inclusive com indicação de medidas mitigadoras e compensatórias.

Diante dos estudos realizados fica evidenciado que o Empreendimento é positivo para o território de sua vizinhança bem como para a região central do Recife, por consequência, assegurando os benefícios para o recifense.

Portanto somos de **Parecer Favorável** a sua aprovação bem como a implementação das medidas de continuidade do processo de licenciamento.

---

PAULO ROBERTO BARROS E SILVA  
ARQUITETO CAU-PE A0574-6

## 8. ANEXOS

---

### I. Certidão RGI