



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 368ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos 21 (vinte e um) dias do mês de fevereiro de 2017 (dois mil e dezessete), às 9h30min, na Sala de Reuniões da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, realizou-se a 368ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, sob a Presidência da Arquiteta Dra. Taciana Maria Sotto-Mayor, Secretária de Licenciamento Urbano da PCR e Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Vivian Maria Oliveira da Costa, suplente da representante da CTTU; Luciana de Azevedo Andrade, suplente da representante da URB/RECIFE, Gustavo Marques Lins, suplente da representante da SMAS; João Domingos Petribú, representante da SEPLAN/ICPS, Fábíola Valença de lemos, suplente do representante da CPRH e Paula Cristina Fernandes Peixoto, representante do CAU/PE. Os Engenheiros: José Antônio A. de Lucas Simón, suplente do representante da FIEPE e Genildo Mota Valença Filho, representante da ADEMI/PE. Além da Procuradora Andréa Galiza, representante da PGM; do Engenheiro Florestal Jair João dos Santos Silva, representante do SENGE/PE e de Edvaldo Santos Pereira, representante do PREZEIS. Constatado o número regimental para deliberar, a **Presidente** deu início à reunião com a leitura e assinatura das Atas dos dias: 17/11/2016; 29/11/2016 e 13/12/2016. Continuando, **Dra. Taciana** falou: “Estamos começando a reunião com dez minutos de atraso, às 9h40m, com apenas quatro membros presentes, representantes do CAU, SAJ, ICPS e PREZEIS. Na última reunião foi acordado que nós começaríamos pontualmente às 9h30m, sempre com uma apresentação de interesse da Comissão. O interesse maior no momento é o Plano de Mobilidade, mas o Instituto pediu para não apresentar hoje, porque está sofrendo alguns ajustes, ficando para a próxima reunião da CCU.” Pedindo a palavra, o presidente do ICPS, **Dr. João Domingos** disse: “Na verdade nós estamos com algumas demandas nesta semana, em paralelo com a equipe de mobilidade, e solicitamos para apresentar na próxima reunião.” A **Presidente**, Dra. Taciana Maria Sotto-Mayor, continuou: “Então, nós achamos que seria importante já apresentar na CCU a **PROPOSTA DE LEI DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL – HIS**, pois apresentamos no CDU na 6ª. feira passada. É uma lei que já está sendo discutida no Município desde 2011, criando parâmetros específicos.” A Presidente começou a fazer a apresentação e disse: “1. **TRAJETÓRIA**: 2008 - PLANO DIRETOR (art. 109) – prevê lei específica para definir padrões técnicos para HIS. Em 2011 foi editada a Portaria 357/2011 que cria grupo de trabalho para elaboração de lei específica. Foi elaborada, mas ficou um tempo parado, e em 2017, o Secretário João Braga, entendeu que estava na hora de nós colocarmos essa lei na discussão com a sociedade e fazer sua divulgação, porque vários empresários tem reclamado que é muito difícil construir habitação popular no Recife, nós temos parâmetros muito elitistas: 2. **OBJETIVOS**: 1. Viabilizar a construção de HIS em Recife definindo parâmetros específicos para este tipo de construção; 2. Possibilitar a reabilitação de edificações existentes para instalação de HIS; 3. Reunir em um único instrumento legal todas as regras urbanísticas aplicáveis para construção de HIS. Ao invés de ter que pegar o Plano Diretor, a LUOS, a Lei de Edificações, Portarias, Leis de Meio Ambiente, etc, se juntou tudo aqui, mesmo que não esteja sendo alterado lá na lei original, para que o HIS na cidade, tivesse um único instrumento para se guiar. 3. **ABRANGÊNCIA**: Aplica-se aos empreendimentos públicos ou privados, iniciais ou reabilitação de edificações existentes, destinados a habitações de interesse social – HIS, independente da zona onde esteja situado o imóvel. Estou chamando a atenção para esse “independente da zona” porque não é a regra normal em que trabalhamos no Recife. De acordo com a zona nós temos os parâmetros, mas o grupo entendeu que habitação de interesse social é interesse social em qualquer área do Recife, então os parâmetros



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

foram visando à edificação e não o local. Nas unidades protegidas ZEPE'S e ZEA'S deverão ainda, atender à legislação específica. Vão seguir os parâmetros dessa Lei, mas vai ter que atender no que couber, a lei específica, pois são zonas muito especiais. A legalização das HIS existentes será objeto de análise especial pelo órgão de licenciamento do município. O grupo entendeu que não tinha regra para legalizar as HIS já construídas. Tem habitações construídas em todas as épocas, as leis foram mudando e eles foram se adequando às leis lá de trás, tem que ser visto caso a caso mesmo. Não tem como criar uma lei, pois assim não vamos poder legalizar, porque o Município não vai demolir nenhuma HIS existente para se enquadrar numa lei específica. Então, é melhor buscar uma alternativa de compensação, que foi o caso. Para a SEMOC só está legalizado o imóvel que tem Projeto, Licença, Habite-se e Registro em Cartório e nenhuma dessas HIS existentes têm, em geral, o problema é de propriedade. Na minuta de Lei que vocês receberam, tem o glossário com várias definições, nós só trouxemos para a apresentação a definição do que é HIS. 4. **DEFINIÇÃO:** HIS1 - É toda moradia com condições adequadas de habitabilidade, destinada a população com renda mensal até dois salários mínimos, isolada ou em conjunto, com até cinco pavimentos. HIS1.5 - É toda moradia com condições adequadas de habitabilidade, destinada a população com renda mensal até 3 salários mínimos, isolada ou em conjunto, com até oito pavimentos. Depois da apresentação no CDU, houve uma solicitação para que fosse ampliada para o mesmo percentual do Programa Minha Casa, Minha Vida - 2, que é até R\$ 4.000,00 mais ou menos 4,2 salários mínimos. Ficou ainda um ponto de discussão sobre o que é baixa renda, senão daqui a pouco vamos cobrir todos os níveis do Minha Casa, Minha Vida, e não sei se vai corresponder à intenção do Município, mas ficou para ser discutido no CDU. 5. **O QUE MUDA ?** 1. *Parâmetros de Acessibilidade:* Critérios específicos e mais claros para construção de HIS, em especial no que se refere a vagas de veículos, calçadas, travessia de pedestres e parâmetros construtivos, respeitado o que está previsto na NBR específica que é a 9050. O que foi feito na Lei foi trazer, de forma mais clara, as regras para HIS. Exige que 3% das UH sejam adaptadas para pessoas com deficiência e estejam localizadas no pavimento térreo. 2. *Parâmetros Urbanísticos:* a) Prevê a reabilitação de edifício existente com a utilização dos mesmos parâmetros urbanísticos existentes. b) Define coeficiente de construção máximo igual a 2,0 em ZEIS. Também pediram no CDU, para deixar igual a 3,0 como toda cidade, mas nós entendemos que 2,0 já é muito para uma ZEIS, não se aceita 3. c) Define critérios para criação de ZEIS II. O Plano Diretor permite a criação de ZEIS II, mas nós entendemos que precisamos restringir algumas áreas insalubres não deveriam ser classificadas como ZEIS II. d) Permite a instalação de 5 pav^o. (T+4) sem elevador. A Lei hoje só permite térreo mais três. e) Permite a instalação de 8 pav^o. (T+7) com 1 elevador. A Lei hoje só permite térreo mais seis. f) Exigência de instalação de bicicletário na proporção de uma bicicleta para quatro subunidades e reserva de vagas para motos na proporção de uma vaga para seis subunidades. 6. g) Redução do número de vagas de veículos exigidas por UH (1/8 - até 5 pav^o. e 1/4 - de 5 a 8 pav^o.). h) Exigência de oferta de vagas para pessoas com necessidades especiais correspondentes ao acréscimo de 1% das vagas exigidas. i) Para as HIS a serem edificadas em corredores de transporte o afastamento frontal mínimo deverá ser de 5,00m independente da zona em que se encontrem. Então é o afastamento inicial, não vai entrar na fórmula, por isso tem que limitar o gabarito. Se não limitar o gabarito tenho que definir o recuo ou então, volta para a fórmula de afastamento. j) Para as HIS a serem edificadas nas demais vias o afastamento frontal mínimo, independente da zona em que se encontrem, deverá ser: 1. Nulo para edificações até 2 pavimentos. É a melhor coisa para essas áreas, porque se deixar vão fazer um puxadinho, vai ficar no paramento e fica desagradável, de não tão boa qualidade, se tiver de puxar pode ser para trás, foi essa a lógica. 2. 3,00m para as edificações com mais de 2 pavimentos e até 5; 3. 5,00m para as



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

edificações com mais de 5 e até 8 pavimentos. l) Dispensadas de apresentar guarita, portaria, central de gás, zeladoria. Nada impede de colocar, mas para essa faixa econômica, normalmente não tem porteiro nem zelador, e essas áreas viram um entulho. m) Dispensa de apresentar reservatório superior quando o empreendimento for dotado de sistema pressurizado. É uma coisa que nós já aprovamos aqui na CCU, mas como não tem legislação, entendemos que deveríamos colocar. n) Previsão de caixa de correspondência para cada unidade habitacional em área específica, caso não tenha portaria. o) Uso habitacional e misto na mesma unidade desde que com acessos independentes. Hoje teremos uma discussão sobre se vale a pena ter acessos independentes, pois, por uma questão de fiscalização se precisar fechar uma empresa não tem como chegar lá. 3. *Parâmetros Ambientais:* a) Exigência da faixa "non aedificandi" de 15m, conforme Lei Federal 6766 e suas atualizações. b) Inexigibilidade de faixa "non aedificandi" para canais cobertos, canais revestidos ou com sistema viário implantado em suas margens. c) Exigência de 30% de solo natural na ZAN e 20% nas demais zonas. Na ZAN hoje é 50% e demais zonas 25%. Isso foi muito discutido com o pessoal de Meio Ambiente e chegou-se a esse consenso. d) Dispensa de telhado verde e reservatório de acúmulo ou de retardo de águas pluviais. e) Exigência do plantio de uma árvore a cada 04 vagas de veículos. 4. *Projetos Viários:* a) Possibilidade de cadastramento das vias internas do conjunto permitindo a geração de CEP. O que acontece hoje nas HIS do Município é que ele não tem CEP, pois é uma concessão do direito real de uso, então é público. A única diferença é, vou fechar com muro ou vou integrar à malha viária? Os técnicos de habitação popular do Município entenderam que seria melhor reintegrar à malha, ter a via com o nome, porque eles não teriam condições de manter como condomínio, mas não estou loteando, é um condomínio onde estou abrindo as ruas internas e integrando à malha viária da cidade. A Lei está bem explícita quanto ao sistema viário, se for abrir para a malha da cidade, tem lá as regras. O que acontece hoje é que a Prefeitura faz esses conjuntos, abre essas vias, não cria condomínios fechados, pois as pessoas não tem como manter e, o Município precisa entrar para fazer a limpeza gerando discussão e dificuldade para isso. Nós não podemos cadastrar a via como via pública, para gerar CEP, e as pessoas ficam cobrando aqui na Prefeitura, pois não recebem correspondência em casa e precisam do endereço. b) Possibilidade de criação de vias de pedestres com largura mínima de 3 metros, extensão máxima de 50 metros, interligadas a malha viária existente, e revestimento diferenciado. Para o caso de pânico, incêndio, numa situação de emergência. c) Integração das vias internas à malha viária existente. 5. *Exigências Especiais:* a) As HIS classificadas como empreendimentos de impacto ficam dispensadas de executar medidas mitigadoras, salvo as ambientais. Acho que não caberia classificar as HIS como impacto e dispensar a mitigação realmente vai baratear a construção. b) As HIS com mais de 400 unidades deverão prever área de lazer ou equipamento comunitário na proporção de 1m² para cada 6 habitantes. OBS : Existindo equipamento comunitário no entorno da HIS, esta exigência não se aplica. 6. *Da Gestão Social do HIS:* A gestão social do HIS1, após a entrega da unidade, se dará através de ações integradas das diversas secretarias envolvidas na execução, por área de interesse, por um período de 12 meses. Até que se adequem àquela convivência. 7. *Da Fiscalização do uso do HIS1:* a) A fiscalização do uso da HIS, quanto ao projeto arquitetônico, caberá a SEMOC, mesmo quando em ZEIS. Existe uma grande discussão que é um condomínio e a SEMOC não vai lá fiscalizar, um reclama do outro vizinho, mas na hora em que estamos abrindo à via para a malha viária, a fiscalização vai entrar sim, para tentar manter um mínimo de ordem. b) A fiscalização referente às condições estabelecidas na CDRU e CUEM caberá ao órgão responsável por habitação no município. Isso hoje não é fiscalizado porque não estava definido quem deveria fazer essa fiscalização. 8. *Disposições Finais:* a) Os empreendimentos habitacionais já edificados serão objeto



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

de aprovação e licenciamento para fins de regularização através de análise especial pelo órgão de licenciamento. b) Para fins de aplicação desta lei revogam-se as disposições em contrário contidas nas Leis 16.176/96 (LUOS), Lei 16.292/96 (EDIFICAÇÕES) e Lei 16.719/01 (ARU).” Pedindo a palavra, o Arquiteto **Dr. Marcílio Aguiar** Coutinho de Oliveira disse: “ Como Taciana falou que a Lei é autossuficiente, ou seja, ela tenta resumir tudo num ponto só, como ficam algumas questões como dimensões mínimas de ambientes, afastamentos entre blocos etc ?” **Dra. Taciana** respondeu: “A Lei tem todos esses dados, só apresentei aqui um resumo, pois a minuta foi enviada para os representantes. Pedindo a palavra, a representante do CAU, **Dra. Paula Cristina** Fernandes Peixoto falou: “Queremos parabenizar essa gestão e todos os envolvidos pela criação de um instrumento mais contemporâneo, e que venha atender a demandas da sociedade e as construtoras, enfim clarificar o tema.” Pedindo a palavra, **Dr. João Domingos Petribú**, representante da SEPLAN/ICPS, falou: “Já tinha feito algumas considerações na reunião do CDU, mas um ponto que me ocorreu foi em relação à questão de acessibilidade das unidades acessíveis, elas obrigatoriamente estariam no térreo, temos acompanhado algumas experiências fora, em empreendimentos em áreas de morro, em que você empilha, por assim dizer, dois edifícios de cinco pavimentos com o acesso pelo térreo, no ponto mais baixo, subo quatro pavimentos tipo, tenho como se fosse em outro pavimento com o acesso para uma outra rua, mais alta e subo mais algumas outras. É uma solução inteligente para você utilizar o espaço, não precisa utilizar o elevador, ter uma verticalização maior para garantir todas as questões de acessibilidade, inclusive para circular até por dentro do edifício. Também existem experiências onde você tem acessibilidade via rampa, em terreno com declive. A meu ver o mais importante não é que a unidade acessível esteja necessariamente no térreo, mas que seja acessível por meio de rampas desse tipo, ou numa rua mais elevada. Enfim, deve garantir o interesse da Lei, mas ao mesmo tempo, não deveria restringir boas soluções.” Prosseguindo, foi analisado o **Processo nº 07.10842.7.14 da NE 1000 Investimento Imobiliário S.A.**, referente ao Projeto Inicial, para uma edificação de uso misto (Edifício Comercial e Residencial Tacaruna), a se localiza na Praça General Carlos Pinto, s/n – Santo Amaro. (ZAC Moderada/ SSA-2) **Encaminhado à CCU: face a Lei nº. 16.176/96, Art. 110, § IV (LUOS – Empreendimento de Impacto).** Usando a palavra, a **Presidente** falou: “Gostaria de esclarecer o seguinte, todo projeto de impacto tem que passar pelo Instituto para fazer a Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto-OPEI, esse processo entrou pouco depois do Decreto da OPEI, o analista não estava ainda muito familiarizado com essa norma e não exigiu isso. Então, o processo foi analisado e chegou para ser encaminhado à CCU. A técnica da SELURB estava fazendo o relato para à CCU e sentiu falta da OPEI. Esse empreendimento é em Santo Amaro, mas fica numa região que não entrou na área do congelamento. Está na área vizinha: ao congelamento, a uma área de preservação rigorosa e a uma ZEIS. Foi isso que chamou a atenção da técnica, Dra. Claudia Câmara, quando estava analisando o processo, então ela entrou em contato com o Instituto, que entrou em contato com os empresários e solicitou uma nova proposta. O que vamos analisar hoje é esta nova proposta que precisa ser validada, é uma Análise Especial de Impacto.” Pedindo a palavra, **Dr. João Domingos Petribú**, representante do ICPS, e relator do processo falou: “Como Taciana já colocou, o processo chegou para o Instituto no momento final de análise para aprovação, viria à CCU, iria ao CDU e voltaria à Regional para ser concluída a aprovação. Foi iniciado em 2014, quando nós chegou, independente de uma situação processual, em função das características de localização e de outras ações que o Município, através do Instituto, venha trabalhando para a área, sentimos a necessidade de fazer uma provocação ao interessado, ao empreendedor, no sentido de avaliar a possibilidade de rever alguns parâmetros que estavam sendo utilizados no projeto. A OPEI é uma orientação prévia, é um entendimento que num



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

dado momento se faz em relação ao projeto, mas se eventualmente, tem alguma coisa que não está prevista em Lei, não é uma obrigação, é uma orientação que o Município coloca e que você pode contestar ou não, mas já parte de um entendimento que aquela é uma visão dos órgãos ali envolvidos na elaboração da OPEI. Então, nós colocamos alguns pontos para o interessado, para a equipe de arquitetos e para o empreendedor, e eles entenderam as questões e se colocaram a disposição, no sentido de rever o projeto. Marcílio vai fazer uma breve comparação do que era o projeto anterior e do foi alterado. Depois vou fazer uma pontuada nos pontos principais que nós tínhamos levantado e vou historiar o nosso parecer, que fez com que o projeto sofresse essas alterações. Nós levantamos, do ponto de vista do processo, a penalização do empreendedor, pois ele já tinha elaborado o Estudo de Impacto de Vizinhança para o que seria a versão original, mas consideramos que havia algumas questões importantes, principalmente em relação ao processo de discussão que já acontecia há algum tempo, com relação à Vila Naval, que chegou inclusive a ter uma audiência pública, num determinado momento, e o Município retirou a proposta de regulamentação da Vila Naval posteriormente, pela necessidade de elaboração de um plano mais amplo, um plano específico para o que nós estamos denominando do território de Santo Amaro, que compreende a ZEIS Santo Amaro, Vila Naval e Tacaruna. Esse é um processo que está sendo finalizado agora, dentro também do âmbito do Centro Cidadão, que trabalhou esse território de forma mais ampla e que agora em março – abril nós estaremos retornando essa discussão, não obstante, não interfere no processo em questão”. A Presidente passou a palavra ao Arquiteto **Marcílio Aguiar Coutinho de Oliveira**, autor do projeto. Maurício iniciou cumprimentando a todos e disse: “O projeto inicial que nós fizemos, quando Dr. João Domingos veio com essa notícia bombástica no momento que recebeu o processo no Instituto, foi que o item do projeto que fez com que fosse solicitada a mudança, foi à questão do gabarito. Porque como estavam fazendo o estudo de toda a Vila Naval, o gabarito foi o único ponto que realmente fugia em relação ao plano. É lógico que a partir do momento em que o empreendedor aceitou rever a proposta, nós reestudamos também todas as outras sugestões que foram orientadas pelo Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, com base no que realmente levou a modificação no primeiro momento, que foi o gabarito em relação à Vila Naval que tem medidas variadas e o gabarito que ele colocou para o nosso projeto não é o máximo que está no plano da Vila Naval, mas sim a média. O outro projeto extrapolava esse gabarito em cerca de 35m. Nós incorporamos algumas outras diretrizes no projeto, em função de ter aceitado essa condição de reestudar tudo. O primeiro projeto se fizer uma comparação com esse, muito dos benefícios urbanísticos que nós incorporamos e até exacerbou mais ainda nessa segunda proposta, já existiam de certa forma no projeto original, quer dizer, as áreas verdes eram todas voltadas para a rua, o empreendimento não tinha muro, ele era aberto, essas áreas verdes eram superiores às áreas verdes que normalmente são entregues ao espaço urbano comum. Colocamos como proposta, mesmo dentro do relatório do Instituto, falando sobre a Travessa dos Casados que é uma rua que passa atrás e que divide o limite do terreno com o limite da ZEIS Santo Amaro. No projeto nós já usávamos aquele recuo frontal como uma área de benefício paisagístico e urbanístico, para o espaço da ZEIS. Enfim, diversos pontos que eram valorizados, mas é claro que não posso esconder e até falo com certo entusiasmo, que estamos fazendo essa nova proposta, evidenciando mais ainda esses valores que o outro projeto já contemplava. Então, acho que o gabarito foi o que pegou se analisarmos o outro projeto como benefício para a cidade, e diria que praticamente não existe mudança, mas se analisarmos somente como aquele fragmento de cidade, realmente não dá para esconder que tivemos alguns ganhos, aí destaco que voltamos um projeto de três anos atrás, para ser novamente colocado. Vou fazer a apresentação da primeira proposta por meio digital. (EM ANEXO). Vou mostrar agora o novo projeto, aquilo que João falou sobre o



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

entorno, que é uma ilha, dentro de uma área que tem diversas limitações, tem a SPR do Hospital do Câncer de Pernambuco, tem toda parte de SPA que corresponde à área da Vila Naval, tem a ZEIS de Santo Amaro e o Shopping Tacaruna. Então, é realmente um terreno único dentro dessas áreas de limitações diferentes.” O expositor continuou mostrando as imagens com a locação e enfatizou que as vagas de estacionamento da garagem serão rotativas, não tem nenhuma cativa de alguma subunidade. Continuando, o Arquiteto disse: “As lojas são voltadas para a Praça da Cruz Cabugá onde existe um maior movimento. O acesso preferencial de quem vem de Olinda será pela Av. Cruz Cabugá entrando pela rua lateral. Quem vem do Recife tem a opção de entrar logo ou fazer o retorno junto ao Shopping, pegando o mesmo caminho de quem vem de Olinda. A saída se dá do lado oposto, onde sai na direção de Recife ou Olinda. Na área de trás do recuo frontal, onde nós fazemos essa proposição, que apesar de a OPEI ter colocado como sugestão, já fazia parte desde a primeira versão do estudo preliminar do primeiro projeto, acho ótima essa coincidência de pensamento. Por fim, na área do Teto Jardim das Garagens, nessa parte mais sujeita à insolação, nós estamos propondo uma área com uma Usina Solar para geração de energia e redução do consumo total no empreendimento. O empreendimento tem um gabarito de sessenta e cinco metros até o teto do último pavimento útil, por exemplo, está torre tem esses sessenta e dois metros, são vinte pisos, sendo o térreo com o pé direito um pouco mais alto para as lojas. A Marquise das Lojas é voltada para a Praça e o Edifício Garagem que tem os pisos defasados fazendo com que nós tenhamos uma circulação sempre em mão única, tanto subindo como descendo, o que facilita o fluxo interno. Estamos trabalhando toda essa frente do Edifício Garagem, com esse fundo de elementos vazados permitindo cem por cento de passagem da ventilação, nesse sentido entre os afastamentos dos prédios. Aqui atrás é uma Área de Serviço um pouco semienterrada, com setenta centímetros. Essa área de seis metros que corresponde ao recuo frontal oeste, nós estamos incorporando à área da Travessa dos Casados e dando esse enriquecimento paisagístico, apesar de que os cinco metros só sobem mais ou menos dois metros, o resto do prédio está subindo quase onze a doze metros além do limite do terreno, emprestando mais amplitude a esse tratamento paisagístico que estamos dando a essa parte posterior. A torre empresarial, ora tem o pé direito duplo ora o mezanino é usado como Área de Convenções, e mais dezoito pavimentos tipo. Essa torre chega perto dos sessenta e cinco metros que foi o gabarito limitado pelo Instituto. O Edifício Garagem se acopla às três torres. Temos o Edifício Residencial com um quarto que tem uma característica inusitada, o pé direito duplo no térreo onde temos a Área de Lazer e os quatro primeiros pavimentos que coincidem com a Garagem, ele só tem apartamentos voltados para a área sul. A partir do quinto pavimento, passa a ter apartamentos nos dois lados. A torre central é onde estão os apartamentos de dois quartos. A terceira torre é o Empresarial, com quinze salas por andar, encaixada no bloco do Edifício Garagem. A parte de comércio fica voltada para essa área de maior movimento, de maior apelo comercial. As três torres estão ligadas por uma Marquise. Esse projeto é um estudo preliminar, não tem nenhum detalhamento ainda, e as imagens que estou mostrando são apenas ilustrativas. No térreo do Edifício Empresarial, temos um pequeno Auditório. A torre residencial de dois quartos tem o Hall específico dela e a torre de apartamentos de um quarto tem sua Área de Lazer no térreo. Na torre de apartamentos de dois quartos, o lazer foi colocado encima para permitir a interligação com a Garagem e as Lojas no térreo. O Edifício Garagem só se comunica com os blocos através do pavimento térreo, não tem comunicação a partir dos demais pavimentos. No fundo temos uma bateria de serviços comuns aos três edifícios, e incorporado a cada um dos edifícios nós temos também uma bateria dos serviços que são inerentes a cada bloco. Existe um estacionamento de moto e um bicicletário para funcionários, com vestiários. Enfim, pode passar numa Cafeteria e usufruir do



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

trabalho. As duas torres residenciais têm circulação vertical com elevadores que interligam os diversos pavimentos com a garagem no térreo, através desses elevadores se comunicam com o Hall de cada um dos empreendimentos. Os acessos dos carros como já disse, se dá pela Rua do Hospital do Câncer, e a saída pela rua que interliga a Avenida Agamenon Magalhães com a Avenida Cruz Cabugá. Fizemos um remanso para que os carros possam parar para desembarque, caso dos táxis ou quem vier com motorista precisar parar mais próximo ao local. Propusemos pontos de travessia para o Shopping, para a Praça e um ponto de travessia para a calçada do Hospital. Digo isso porque trabalhamos com um conceito proposto pelo Instituto, de tentar se desvincular da calçada no lugar original dela, ou seja, em alguns momentos nós estamos mantendo no lugar original, como no Hospital. Na área frontal, a calçada que originalmente estava em outro lugar, nós jogamos para dentro, ficando mais próxima dos acessos dos edifícios, passando na frente das Lojas com sua vitrine. Enfim, se comunicando e deixando um jardim separando o carro do pedestre que está passando. O percurso entre o Hall de um prédio e outro, passou a ser coberto, fazendo com que nós tenhamos uma Galeria Coberta, que em alguns planos setorizados da cidade, já funcionaram até como incentivo, como era na Rua da Aurora e como, no passado, existiu na Av. Guararapes, como também no centro de Casa Amarela, de você ter passeios cobertos. Então, incorporamos essa ideia que o Instituto liberou de se desvincular da calçada e joga-la para onde fosse melhor para a cidade e para o empreendimento. Em outros trechos, passamos a fazer um desenho sinuoso, nem tanto a borda nem tanto dentro, incorporando esse passeio ao tratamento paisagístico dessa área para onde está voltada a ZEIS. Cada um dos edifícios tem um acesso social e de serviço que se dá para dentro dos espaços das garagens. Temos uma Doca de carga e descarga que entra pela Área de Serviço e que através da Garagem, se comunica com os diversos edifícios. Era nossa preocupação fazer com que as Lojas não sofressem uma concorrência do Shopping, é muito difícil se colocar comércio institucionalizado numa área vizinha ao Shopping, que passa a ser muito polarizador. Então, propusemos Lojas com alguns usos, que de certa forma não são necessariamente o que vai ser, mas vai trazer esse “briefing” para que essas lojas também deem certo suporte aos edifícios e possa ter uma vida própria. Para evitar aquela coisa de chegar num prédio de apartamentos de um quarto, com um restaurante dentro que não se sustenta que passa a ser subutilizado. Imaginamos aqui em baixo: um Café, porque passa a ter uma polarização em relação aos três empreendimentos, uma coisa que realmente pode ser usada; uma Farmácia, porque normalmente não se entra em o Shopping Center para ir a uma farmácia, a não ser que esteja dentro de Shopping, ela tem vida própria; uma Lavanderia, tipo as compactas que se tem pela cidade, que poderia também atender às pessoas da Vila Naval e do Hospital; e também um Salão de Beleza, nós vimos que na rua junto ao Shopping Center Recife tem quinze Salões. Então, você termina tendo alguns usos que atendem aos prédios atendem a quem passa, e não sofrem uma concorrência tão grande do Shopping. Logicamente, ninguém vai colocar Loja de Roupas, estamos buscando propor esses usos, tentando fazer esse “briefing” que obviamente não é obrigatório. Toda a área verde do empreendimento passou a ficar de domínio público, com exceção dessa área privada onde está locada a piscina do Residencial que tem a Área de Lazer no térreo, o bloco que tem os apartamentos de um quarto. Apesar de ter um bicicletário interno, temos também um externo solicitado pelo Instituto.” O arquiteto passou a apresentar as imagens das plantas provisórias. Usando a palavra, a **Presidente** disse: “ Vou passar a palavra ao Instituto que é o relator do processo.” **Dr. João Domingos**, representante do ICPS disse: “É importante frisar o que Marcílio já falou, tudo isso começou com a questão do gabarito, temos uma situação ali de um território, acho que todo mundo consegue imaginar mais ou menos aquela região, onde basicamente da Av. Norte, no sentido Olinda, você tem muito poucas edificações de



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

maior porte, mas acho que um outro ponto a ser destacado nesse processo como um todo, é que estamos diante de um projeto “sui generis” que é uma Plano de Quadra, normalmente nos encaramos projetos que são em um lote. A Legislação é feita muito no sentido da dúvida que você tem com o vizinho: o que eu vou fazer que pode de alguma forma afetar o meu vizinho? Para isso a Legislação cria uma situação, por exemplo, do recuo lateral, e por aí vai. Então, a oportunidade que estamos tendo aqui hoje, é analisar um projeto de um Plano de Quadra. Neste sentido, enxergamos que estamos vendo como proposta do projeto, uma série de aspectos que têm pautado uma série de discussões recentes, sobre a questão da fachada ativa, de uma relação mais próxima da rua, do uso misto. O uso misto que proporciona uma fachada ativa, mas ao mesmo tempo nós saímos basicamente de três pontos de contato de relação com a rua, que era a entrada e a saída de pedestres do Empresarial e uma entrada e uma saída de carros. Nós mantivemos todos esses, criamos outros pontos de relação com a rua que são os acessos do Edifício Garagem e de quatro Lojas com acesso para rua, e mais dois Halls dos residenciais. Quanto mais portas nós temos maior a sensação de atividade, proporcionando uma situação de insegurança e tudo o mais. Neste sentido, um dilema que sempre temos enfrentando em alguns debates, é justamente a partir do momento em que todo mundo tem defendido essa questão do uso misto, da fachada viva, e as próprias questões que temos em relação à Legislação, que coloca, por exemplo, um recuo frontal em que a Loja se afasta da calçada se afastando do transeunte, do pedestre, do consumidor, e que numa oportunidade feito essa, nós entendemos que não há nenhum prejuízo para a cidade, muito pelo contrário, em aproximar a calçada e ainda mais uma calçada abrigada, próxima do comércio, e ao mesmo tempo possibilitando uma área mais ampla para que a arborização cresça, ela pode ir para onde seria a calçada, porque temos os dilemas de obstáculo e como é que fica toda essa situação? Se cortar a árvore ou não, as árvores poderão ser plantadas e preservadas mais próximas à via, com espaço maior para a própria edificação, sem esse tipo de obstáculo. Nós entendemos que esses questionamentos que o Instituto colocou, e que o empreendedor felizmente compreendeu e se dispôs a fazer essa revisão. Eles partiram principalmente de quatro pontos, um era questão do gabarito. O outro era a questão de mobilidade, queria fazer um destaque nesse sentido, ao transformar o empreendimento em uso misto no sentido de ter comércio no térreo, ter empresarial e ter residencial de duas tipologias diferentes, isso altera independentemente do uso de vagas, que basicamente se manteve o mesmo, só teve alteração de uma vaga a mais, isso altera o comportamento da mobilidade. Enquanto, se você tem um uso único a tendência de horário de chegada e de saída seria a mesma, e aí você passa a ter uma segunda situação, de comportamentos diferentes, fora uma coisa que nós não podemos prever ou mensurar que é a quantidade de pessoas que, por ventura, vão trabalhar e morar no Residencial e, se quer, vão precisar utilizar o carro. Então, entendemos que nesse sentido para a questão de mobilidade, houve também um incremento significativo. Isso foi uma propositura que, na verdade, foi uma preocupação em relação à oferta de estacionamento para esse uso único, que sofreu uma decisão louvável por parte dos empreendedores, que eu parabeno, no sentido de criar esse projeto, que tenho para mim como um ponto de reflexão, que poderá vir a ser um “case” para a cidade quanto a romper barreiras nesse paradigma que se tinha, no sentido da separação de usos do comercial, do residencial, do próprio uso muito, no compartilhamento de vagas. Então, nesse sentido nós ficamos muitos felizes com o fato de que veio como uma proposta dos empreendedores. Nós imaginávamos na verdade, a partir das colocações que tínhamos feito que viesse num novo projeto de empresarial, mais baixo, talvez com duas torres, qualquer coisa desse tipo, mas o projeto terminou assumindo essa cara. O outro ponto era justamente de potencializar, digamos assim, essa relação do térreo, de uso misto. Como já foi posto, eles já tinham colocado vários acessos, essa proximidade da calçada



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

com as Lojas, enfim, nós consideramos que foram atendidos. Por último, o que já tinha sido objeto de propositura dos empreendedores, da manutenção dessa relação digamos assim, de amenização dessa área da Travessa dos Casados, potencializando o espaço público naquela área, esses eram os principais pontos. Diante disso, nós nos vimos numa situação em que, por exemplo, os estudos que haviam sido realizados de fato, tinham sido para um empreendimento comercial único, com uma só torre, enfim, que precisava ser revisto. Houve essa questão em relação à linha, digamos assim, no momento em que fizemos esse pronunciamento, inclusive que é único do Instituto, instrumento da OPEI. É um instrumento que é coordenado pelo Instituto, mas é um posicionamento coletivo de vários órgãos, que já tinham se posicionado durante o curso do processo. Então, conversando com o Arquiteto Dr. Marcílio, achamos que seria importante trazer esse projeto aqui na CCU, mas que fique muito claro que nós não estamos aprovando um Projeto Definitivo, com impacto e tal, pois precisa realizar um novo Estatuto de Impacto de Vizinhança. Ele vai voltar à CCU como Empreendimento de Impacto, mas nós consideramos, e até por provocação nossa, que o projeto traz uma série de inovações conceituais e que seria importante que a CCU tomasse conhecimento e validasse, para que o empreendedor possa realizar um novo Estudo de Impacto de Vizinhança, e depois não surja um questionamento maior sobre vaga compartilhada, etc. O empreendedor vai realizar novo EIV e o processo vai passar novamente pelos trâmites de análise da Central de Licenciamento e voltar à CCU para uma análise definitiva. Acho que seria mais importante que nós nos pronunciássemos aqui, sobre os pontos que podem ser entendidos como “casos omissos” ou “não perfeitamente definidos.” Tem um ponto que é a questão do recuo bonificado, que acho importante para que criemos, a meu ver, uma jurisprudência, um entendimento para a CCU. Aí, se trata de uma quadra, na prática temos quatro esquinas. Qualquer situação de uma fragmentação desse terreno em dois lotes, você teria direito a aplicar o recuo bonificado em duas esquinas, em quatro lotes, bonificação em quatro esquinas. Então, no projeto eles foram aplicados em faces opostas e nesse sentido, nós entendemos que não há prejuízo. Vou ler o nosso parecer.”

PARECER DO RELATOR: “1. **CONSIDERAÇÕES INICIAIS-** O presente Documento trata-se de Parecer do ICPS em atendimento a solicitação contida na cota de 02/05/2016, emitida pela Gerência de Licenciamento da Secretaria Executiva de Licenciamento e Urbanismo – SELURB, da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano – SEMOC. A solicitação trata de posicionamento do ICPS acerca da não apresentação de Orientação Prévia de Empreendimento de Impacto – OPEI, conforme Decreto Municipal 27.529/2013, para o presente processo, face o mesmo já se encontrar em avançado estado de desenvolvimento e tendo já obtido anuência de diversas instâncias de análise. Consideramos ser de fundamental importância o posicionamento do órgão de Planejamento Urbano acerca do Projeto em análise, conforme será esclarecido no decorrer do presente Parecer, que para todos os efeitos adquire força de OPEI, em cumprimento ao referido Decreto. 2. **O EMPREENDIMENTO** - Ao ser remetido para o ICPS, o processo tratava-se de um empreendimento de uso exclusivamente não habitacional, com atividade de salas comerciais (edifício empresarial), e seu respectivo Memorial Justificativo de Impacto. De acordo com as informações apresentadas, o empreendimento seria composto por uma torre de 30 pavimentos tipo, sobre 02 pavimentos vazados, pavimento térreo e pavimento semienterrado, totalizando 33 pavimentos computáveis e altura total de 105,62m. A área total de construção contabilizava 31.212,70m², sendo 15.486,30m² de área privativa distribuída em 17 salas comerciais por pavimento, totalizando 510 salas. Estavam previstas 556 vagas de estacionamento, aproximadamente 01 vaga para cada 28,35m² de área privativa. O Empreendimento está localizado em um terreno com área total de 7.743,25m², conformado pela Rua dos Casados,



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Largo dos Casados, Travessa Cruz Cabugá e Praça General Carlos Pinto, no bairro de Santo Amaro, Recife - PE.

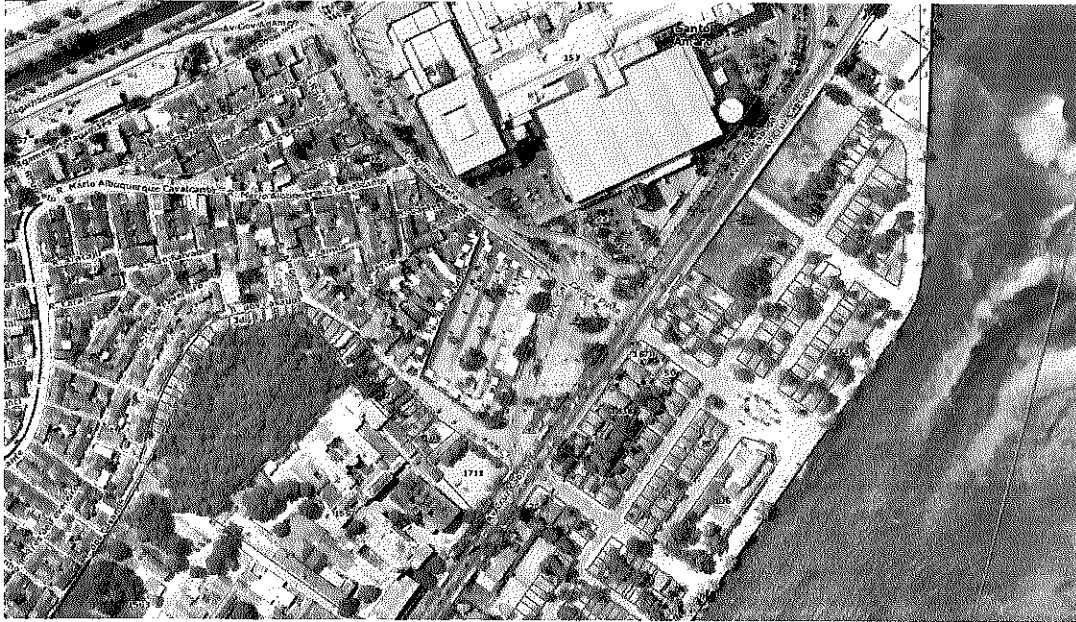


Figura 01- Localização do Empreendimento. fonte: ESIG

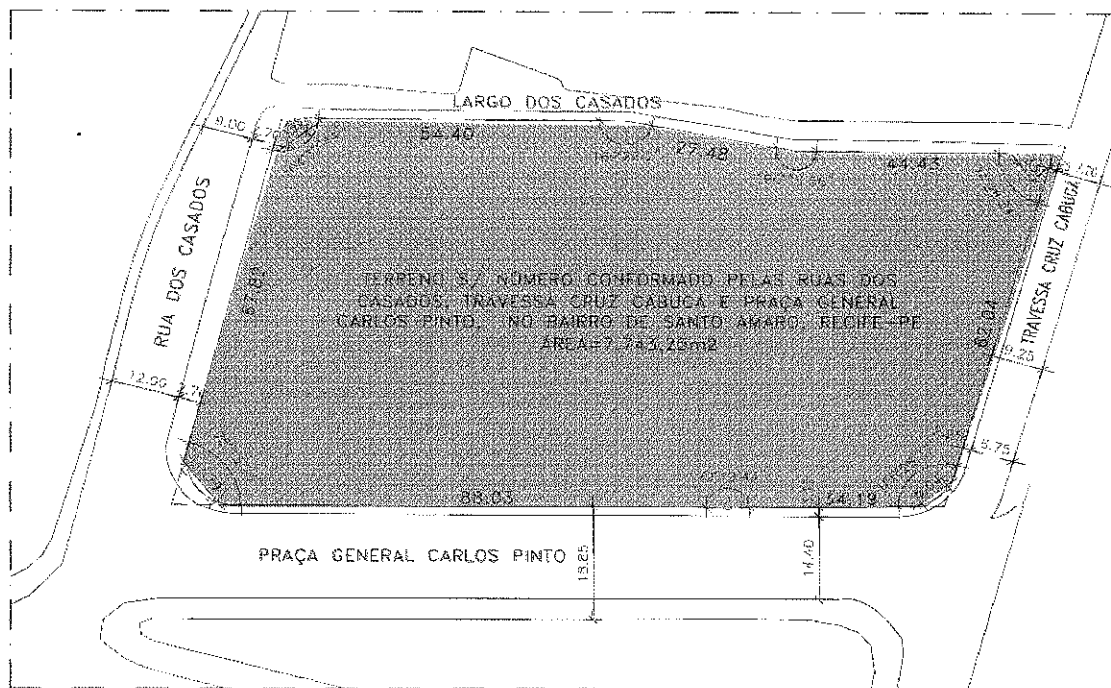


Figura 02- Planta de Situação do Empreendimento. fonte: Projeto Arquitetônico



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Os dados gerais do Projeto apresentado eram os seguintes:

ÁREA TERRENO	7.743,25m ²
ÁREA SOLO NATURAL	2.510,63m ²
ÁREA COBERTA	752,56m ²
ÁREA TOTAL PRIVATIVA (30 x 516,21m ²)	15.486,30m ²
ÁREAS TOTAIS OCUPADAS POR GARAGENS	8.491,68m ²
ÁREA TOTAL REAL DE USO COMUM COBERTA	7.234,72m ²
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO	31.212,70m ²
TOTAL DE VAGAS	556 (12 VAGAS DE PNE)
ÁREA PAV. SEMI-ENTERRADO	1.979,97m ²
ÁREA PAV. TÉRREO	4.633,49m ²
ÁREA PAV. VAZADO 1	3.418,26m ²
ÁREA PAV. VAZADO 2	22,28m ²
ÁREA PAV. TIPO (30 x 705,29m ²)	21.168,70m ²

Quadro 01 - Áreas previstas no Empreendimento. Fonte: Projeto apresentado pelo interessado.

As plantas e imagens a seguir caracterizam a proposta apresentada.

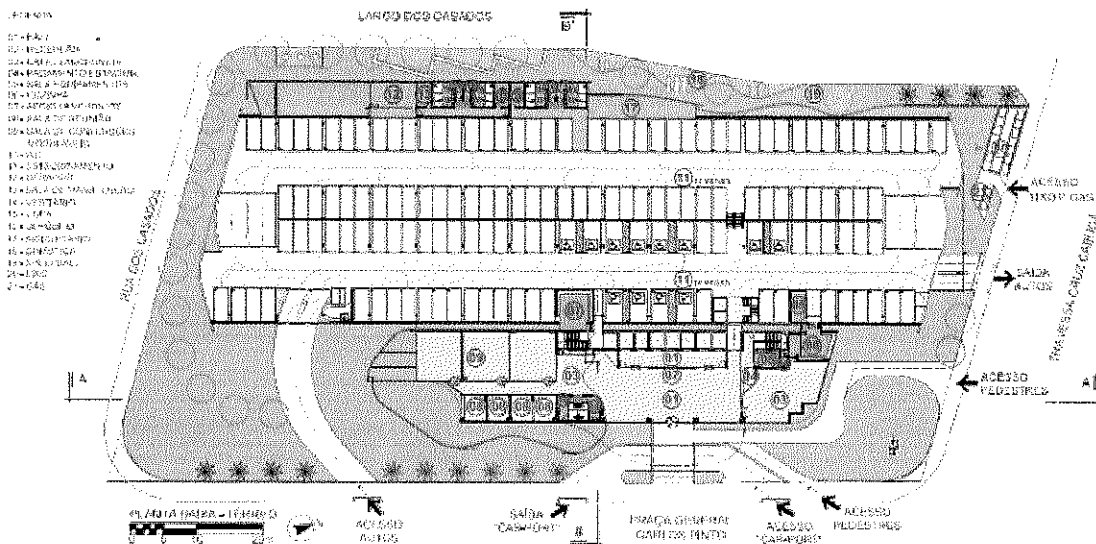


Figura 03 – Planta baixa do pavimento térreo.
Fonte: Projeto apresentado pelo interessado

[Handwritten signatures and scribbles on the right margin]



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

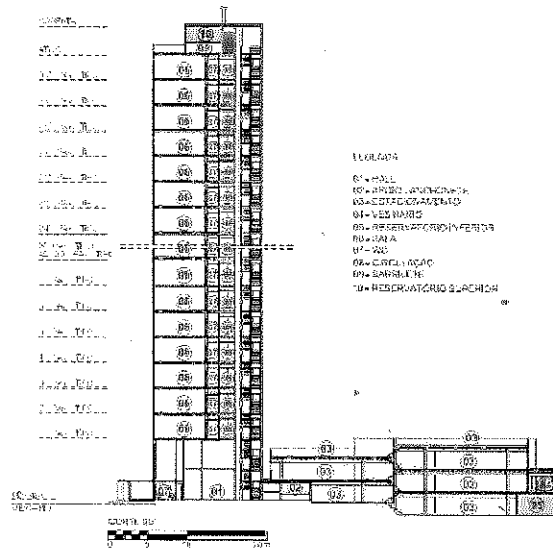


Figura 04 – corte esquemático do projeto.
Fonte: Projeto apresentado pelo interessado

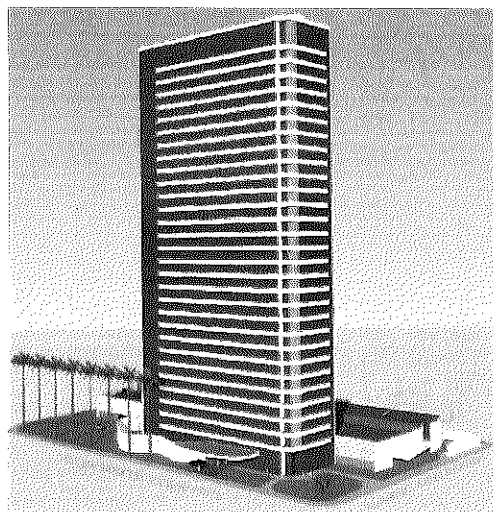


Figura 05 – Perspectiva do futuro empreendimento voltado para a Praça General Carlos Pinto
Fonte: Projeto apresentado pelo interessado



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

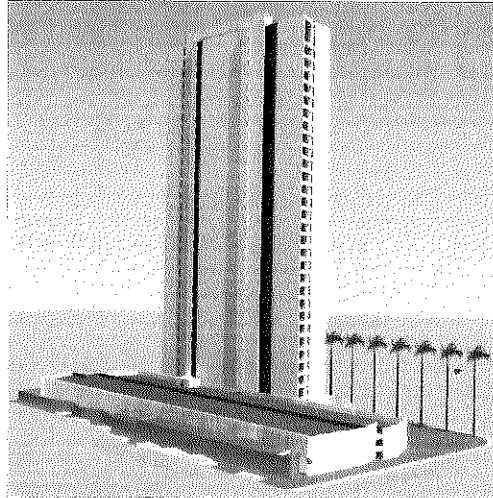


Figura 06 – Perspectiva do futuro empreendimento voltado para a Rua dos Casados
Fonte: Projeto apresentado pelo interessado

Os acessos ao empreendimento seriam realizados conforme segue: Pedestres – através da Praça General Carlos Pinto e Travessa Cruz Cabugá, com rampa adequada às pessoas portadoras de necessidades especiais; Veículos - entrada através da Praça General Carlos Pinto e saída através da Travessa Cruz Cabugá.

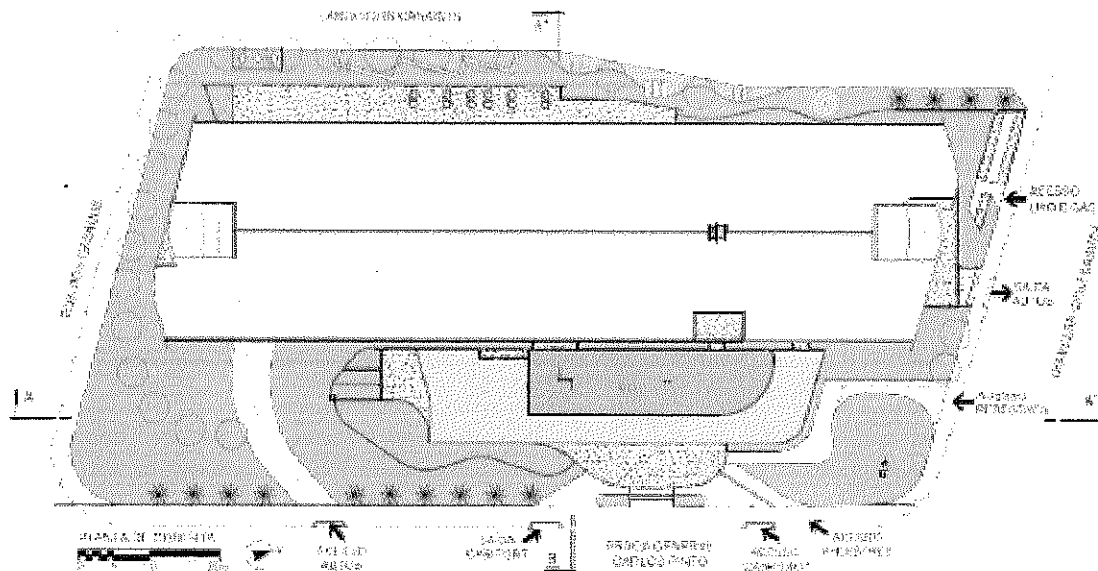


Figura 07 – Acessos ao empreendimento.
Fonte: Memorial Justificativo de Empreendimento de Impacto.

Entretanto, com base no projeto apresentado, e considerando os posicionamentos das diversas instâncias já incorporados ao processo, bem como, a análise do entorno e da legislação vigente, bem como os conceitos em discussão nos planos em desenvolvimento para a região, o ICPS fez diversas



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

observações e após entendimentos com o interessado, o projeto ganhou uma nova versão que será detalhada posteriormente neste Parecer. 3. **CARACTERÍSTICAS DO ENTORNO** - Dentre as características do território em que o empreendimento estará inserido, destacam-se: ● O terreno do Empreendimento está localizado ao lado do polígono do Setor de Preservação Rigorosa (SPR) e defronte ao Setor de Preservação Ambiental (SPA), da Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural (ZEPH) 19, estabelecido pela lei 16.176/1996 (LUOS), com a função de proteger o Monumento correspondente ao Hospital de Santo Amaro - Santa Casa de Misericórdia. Vale destacar, que na referida lei, é estabelecida a elaboração de Plano Urbanístico Específico para o SPA, que corresponde a Vila Naval; ● O terreno também tem sua divisa noroeste limítrofe à Zona Especial de Interesse Especial (ZEIS) Santo Amaro, área de ocupação por famílias de baixa renda, com 37,5ha e 15,6 mil habitantes, aproximadamente; ● Dentre os equipamentos na vizinhança, destacam-se o Shopping Center Tacaruna, hospitais do Câncer e da Santa Casa de Misericórdia, e edifícios institucionais públicos, de varias esferas, como a Vice-Governadoria e a sede da Compesa; ● Vizinhos imediatos, Shopping Tacaruna e Hospital do Câncer destacam-se por gerarem grande fluxo de pessoas na praça e espaços públicos de interface direta com o futuro empreendimento; ● Em todos os casos acima prevalecem edificações de gabarito baixo a médio, sendo essa área uma espécie de zona de transição entre a verticalidade das áreas mais centrais do Recife e o Parque Memorial Arcoverde/Sítio Histórico de Olinda.

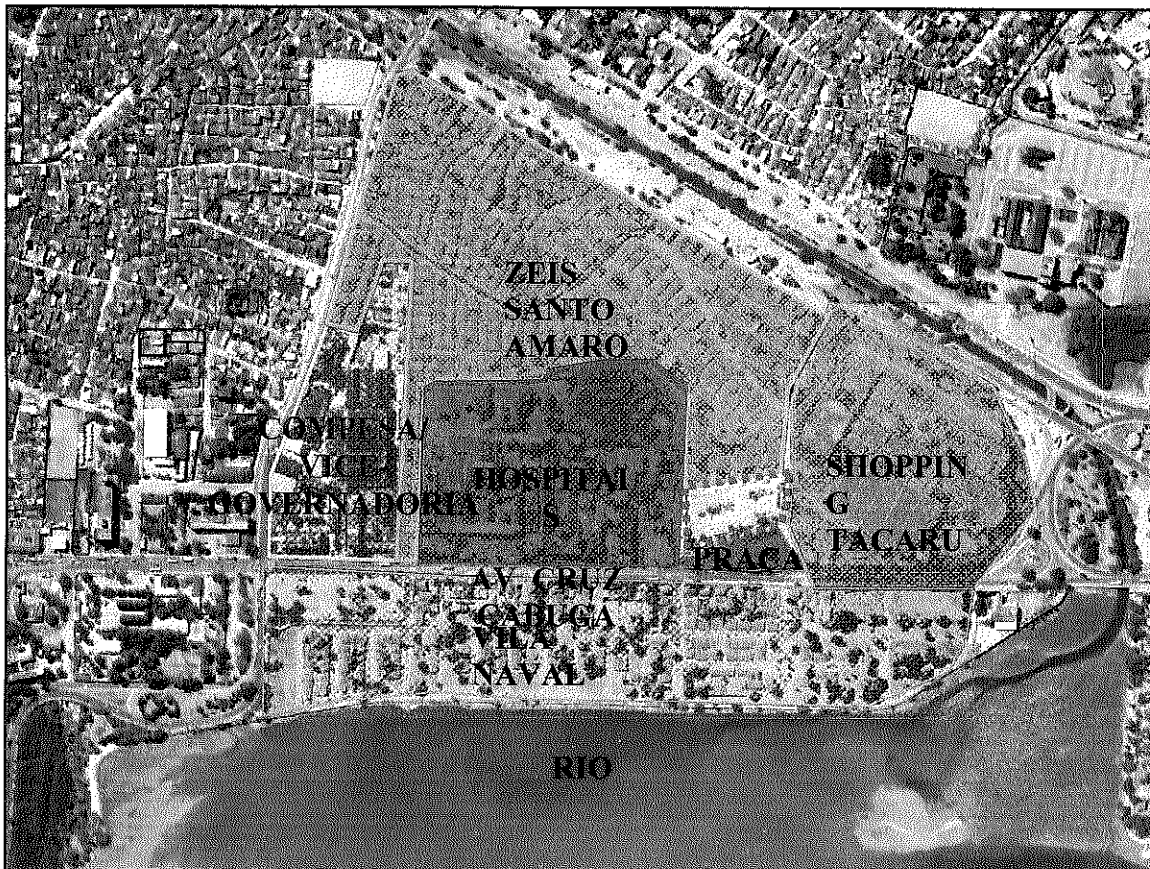


Figura 08 - Entorno do Empreendimento. Ilustração sobre imagem do Google Earth.

4. **LEGISLAÇÃO** - O Empreendimento foi analisado conforme o estabelecido pelo Plano Diretor da Cidade do Recife, Lei nº 17.511/2008. Segundo este, o projeto é classificado como



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

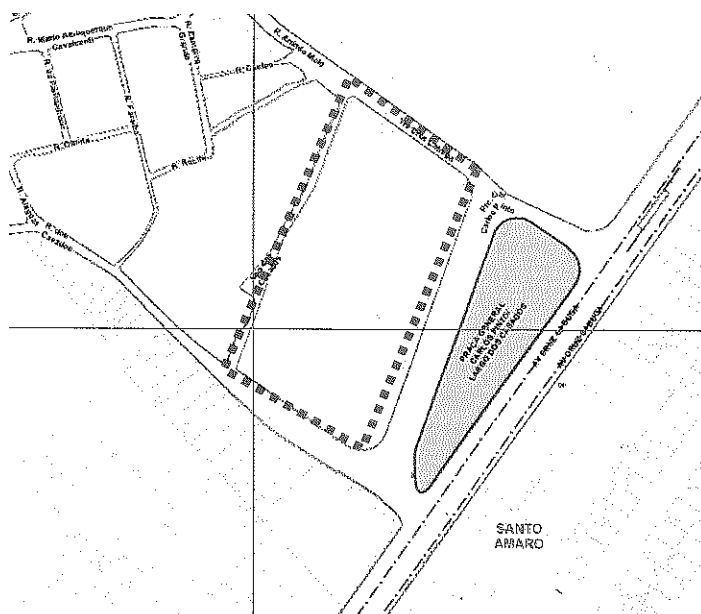


Figura 12 – Delimitação SSA2 - Praça General Carlos Pinto/Largo dos Casados

Fonte: Lei nº18.111/2015 - Setor de Sustentabilidade Ambiental - SSA2

Desta forma, os índices urbanísticos aplicáveis ao empreendimento são: Coeficiente de Utilização (μ) = 3,0; Taxa de Solo Natural (TSN) = 25%; Afastamentos iniciais = 5,00m (frontal); 3,00m (lateral e fundos). O Plano Diretor também definiu, em seu artigo 193, áreas com potencialidades paisagísticas, físico-estruturais, culturais e econômicas para implantação de Projetos Especiais. Entre essas áreas está o território identificado como ZEIS Santo Amaro/Tacaruna/Vila Naval, no qual o projeto em análise encontra-se inserido. O Projeto Especial para o território ZEIS Santo Amaro/Tacaruna/Vila Naval está em desenvolvimento pelo ICPS, observando-se os objetivos identificados no artigo 194 do Plano Diretor para os planos específicos dessas áreas, a saber: *I - promover a dinamização econômica, através do estímulo a atividades de comércio e serviços; de cultura e lazer; turismo e negócios, em função da vocação específica da área objeto de intervenção; II - promover a inclusão sócio espacial, através da requalificação de áreas de urbanização precária, com prioridade para a melhoria da acessibilidade, mobilidade, condições de moradia e regularização fundiária; III - reassentar as famílias ocupantes das áreas de preservação ambiental ou risco; IV - reabilitar e conservar o patrimônio histórico da cidade, potencializando a vocação do Recife para Patrimônio Histórico da Humanidade; V - reabilitar e conservar o meio ambiente, promovendo a recuperação, a proteção, a conservação e a preservação das áreas de ambiente natural, garantindo o uso sustentável desse patrimônio para as presentes e futuras gerações; VI - priorizar os investimentos em infraestrutura, principalmente de saneamento e sistema viário e de transporte; VII - implantar mecanismos que viabilizem parcerias entre o poder público e a iniciativa privada; e, VIII - promover a inclusão sócio espacial da população local, através da dinamização econômica com alternativas de trabalho e renda e pela intervenção física nas áreas de urbanização precária.* Destacamos que, além do próprio Projeto Especial citado, está em desenvolvimento o Plano Centro Cidadão, convênio firmado entre a Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP) e Prefeitura da Cidade do Recife (PCR) e que tem por objetivo o desenvolvimento de estudos e pesquisas para a concepção de diretrizes urbanísticas para o Centro Expandido Continental do Recife, que deverão aprofundar as reflexões sobre a região. É de nosso entendimento que o projeto para o Empreendimento em análise deverá estar alinhado com as diretrizes estabelecidas para o território em que está inserido, e nesse sentido, o ICPS procurou sensibilizar o interessado para que o projeto viesse a expressar os conceitos que estão sendo trabalhados nos planos em desenvolvimento.

5. DIRETRIZES PROJETOVAIS - No Plano Especifico do Projeto Especial ZEIS Santo Amaro/Tacaruna/Vila Naval, em elaboração pela PCR e ainda pendente de discussão com a



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

sociedade, estão sendo estudados como princípios para as intervenções: 1. A proposição de relações volumétricas e paisagísticas que impliquem na valorização do monumento tombado do Hospital da Santa Casa; 2. A consideração da paisagem da cidade como um todo, em especial a inserção no ambiente urbano adjacente; 3. A proposição de usos e soluções de arquitetura proativas em relação à apropriação do espaço urbano imediato, em termos de relações sociais, econômicas e qualificação ambiental; 4. A consideração com os aspectos e impactos referentes à mobilidade urbana e a acessibilidade. Assim posto, consideram-se como critérios de enquadramento à adequada inserção do projeto os seguintes elementos: a. Inserção na Paisagem Urbana, b. Relação com a Comunidade (ZEIS), c. Relação com Espaço Público – Interface urbana, d. A inserção na Política de Mobilidade Urbana do Município. Em relação à Inserção na Paisagem Urbana, buscou-se estabelecer gabarito mais condizente com a escala do monumento e com os gabaritos previstos para as futuras edificações no plano específico em desenvolvimento para região. Para tanto recomendamos a definição do gabarito máximo de 65 metros para o empreendimento em questão. Em observância à Relação com a Comunidade, julgou-se importante potencializar a oferta de espaços de uso público da comunidade com a ampliação e valorização no que for possível do espaço já originalmente proposto no limite do terreno com a ZEIS, correspondente ao recuo frontal, de forma que funcione como espaço de transição entre o empreendimento e a comunidade. Quanto a Relação com o espaço Público (Interface Urbana) sugeriu-se o tratamento dos amplos espaços de jardins nas frentes do terreno com áreas de convivência e a dotação de maior oferta de espaços de comércio, para atender as demandas internas e externas ao empreendimento, com acesso direto ao público a partir do logradouro. Ademais, que fosse proporcionada arborização de sombreamento junto aos passeios, podendo também ser apresentada solução que transferisse parte da área dos jardins para canteiros junto aos meios-fios, aproximando mais o passeio da edificação. Em relação à Política de Mobilidade Urbana, observou-se a necessidade de ajuste das entradas e saídas para o volume previsto, mediante estudo de nível de serviço do grupo de cancelas, bem como avaliação do número de vagas previsto, considerando a proximidade com o estacionamento existente no Shopping Tacaruna. Recomendou-se que a oferta de vagas de estacionamento se limitasse à relação de 01 vaga/50m² de área construída, parâmetro definido para o uso pretendido em Corredor de Transporte Urbano Principal (Avenida Cruz Cabugá). Observou-se, também, a necessidade de adequação do Relatório de Impacto no Tráfego, para considerar em suas análises, a implantação do BRT Norte-Sul, as recentes modificações na circulação viária do cruzamento das vias Avenida Norte e Avenida Cruz Cabugá e as modificações previstas para o Plano Específico da Vila Naval, que considera a manutenção dos sentidos das vias no entorno da praça localizada em frente ao empreendimento. Recomendou-se ainda que as ações mitigadoras (pág. 85 do adendo ao memorial de impacto) fossem revistas levando em consideração as ações previstas para aquela região nos planos e projetos em andamento no ICPS e na CTTU. Indicou-se também a apresentação de modelo de microssimulação de tráfego para as avaliações de impacto no tráfego, tendo em vista que Avenida Cruz Cabugá possui circulação em Nível de Serviço F, não atendendo as condições de uso do método previsto pelo HCM - Highway Capacity Manual (2010). 6. **NOVO ANTEPROJETO** – Foram realizadas reuniões com os interessados para expor os padrões urbanísticos em desenvolvimento pelo ICPS, no intuito de sensibilizá-los a adequar a solução proposta, visto que o projeto estava em acordo com a legislação vigente e já se encontrava em estado avançado do processo de análise e aprovação, prestes ao encaminhamento para a Comissão de Controle Urbanístico - CCU. Com base nas recomendações e diretrizes indicadas pelo ICPS, foi apresentado pelo interessado um novo anteprojeto para o empreendimento. A nova proposta apresenta uso misto, composto por 04 blocos principais: 01 edifício de salas comerciais, 01 edifício de apartamentos residenciais com 02 quartos, 01 edifício de apartamentos residenciais com 01 quarto, e 01 edifício-garagem, atingindo um coeficiente de utilização de 2,6. Índice este maior que o projeto inicial apresentado (2,0), mas ainda dentro do coeficiente permitido (3,0). O fato de o novo anteprojeto apresentar uso misto confere mais diversidade e complementaridade ao empreendimento, trazendo dinamismo ao entorno. Vale mencionar, com relação à quantidade de vagas de estacionamento para automóveis, que o novo



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

anteprojeto apresenta uma redução proporcional de vagas ofertadas. Embora o anteprojeto apresente basicamente o mesmo número de vagas (556 na proposta anterior x 557 na atual), apresenta uma relação de 1 vaga por 36,12m² de área privativa, reduzindo a proporção quanto a primeira versão do projeto, que apresentava uma relação de 1 vaga/28,35m² de área privativa. A nova proposta apresentada também passou a trazer a coberta do edifício garagem com telhado verde, conforme disposto na Lei 18.112/2015.

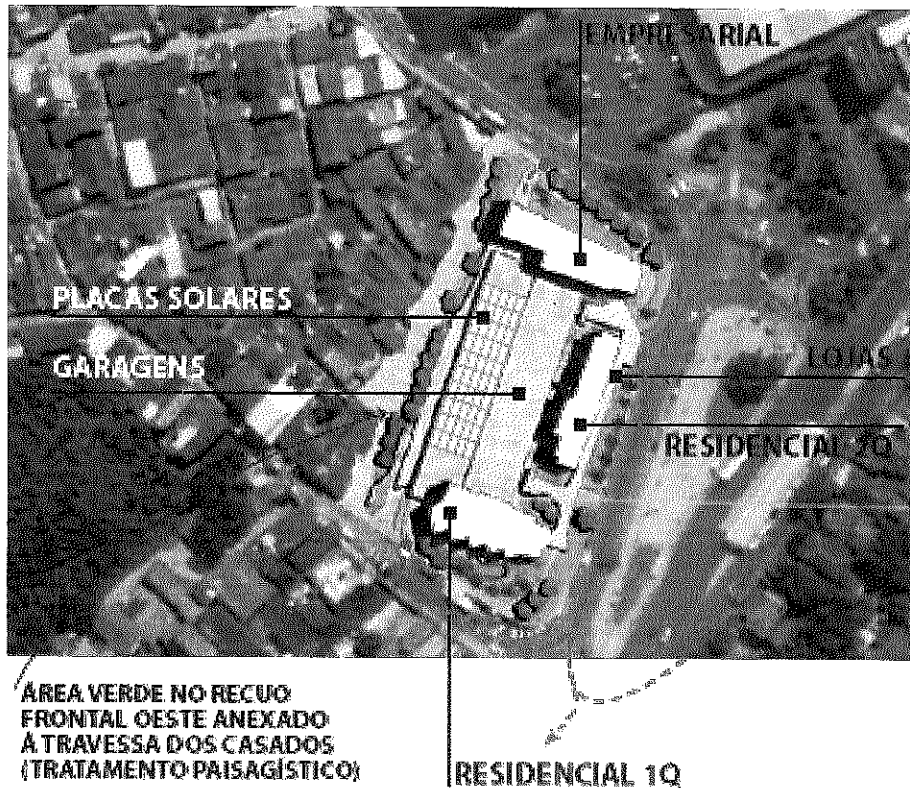


Figura 13 – esquema da implantação da nova proposta para o empreendimento. Fonte: Autor do Projeto

O novo anteprojeto apresenta os seguintes índices principais:

TERRENO	- 7.743,25m²	
EMPRESARIAL		
• 270 SALAS (MÉDIA 28,13m ²)		7.596 m ²
RESIDENCIAL 1Q		
• 193 APTOS DE 35m ²		6.755 m ²
RESIDENCIAL 2Q		
• 90 APTOS DE 61,20m ²		5.508 m ²
COMERCIAL		
• 4 LOJAS (MÉDIA 65m ²)		260 m ²
TOTAL PRIVATIVO		20.119 m²
557 SUBUNIDADES		(CUT 2.60)

SOLO NATURAL		26%
(SOMANDO COM PAISAGISMO/ CALÇADA - 30%)		
ESTACIONAMENTO ROTATIVO	557 VAGAS	
ESTACIONAMENTO MOTOS	45 VAGAS	
3 BICICLETÁRIOS	112 VAGAS	
(OBS: VESTIÁRIO PARA CICLISTAS QUE TRABALHAM NO EDF. EMPRESARIAL)		

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Quadro 02 – Índices apresentados na nova proposta. Fonte: Autor do Projeto

Os quatro edifícios estão interligados no pavimento térreo e é nesse nível que o anteprojeto apresenta suas melhorias mais expressivas com relação ao projeto apresentado inicialmente.

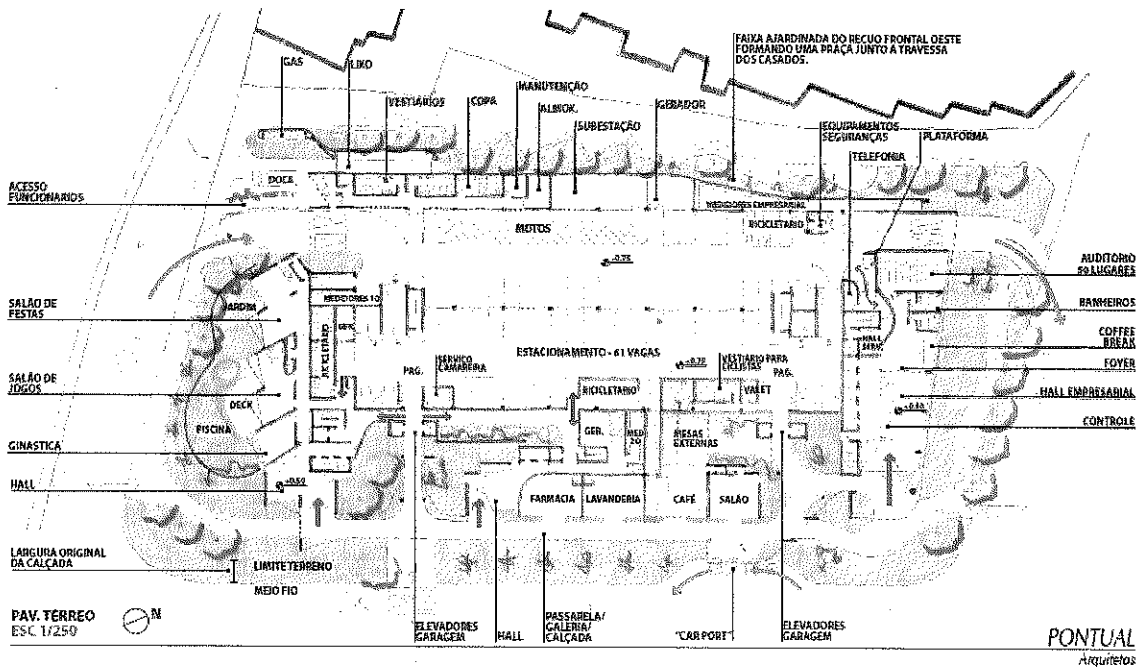


Figura 14 – Planta Baixa pavimento térreo da nova proposta. Fonte: Autor do Projeto

A interface do espaço público com o privado ganhou um melhor tratamento. A nova proposta apresenta interfaces mais generosas com o entorno, com a ampliação do uso comercial acessado a partir do logradouro e um maior número de acessos de pedestres e veículos distribuídos ao longo das diversas testadas, garantindo um espaço urbano mais seguro e interessante ao convívio. Entretanto, essa interface pode ser melhorada na testada do terreno voltada para a ZEIS Santo Amaro. Nesse sentido, apresentamos algumas observações no item “Novas Recomendações” deste Parecer. A seguir destacamos os itens que merecem uma atenção mais específica por parte da CCU por se tratarem de aspectos do projeto que não estão expressamente previstos na legislação vigente.

7. CALÇADA JARDIM - A utilização de uma área de jardim próxima ao meio-fio e o deslocamento do passeio para próximo à edificação, conforme recomendado, também contribuem para um espaço público mais humanizado. No desenho apresentado há uma alteração da relação dos limites entre o espaço público e privado usualmente praticado na nossa cidade. A calçada ultrapassa o limite do lote e embora o passeio público esteja dentro do terreno, sua continuidade com os espaços públicos adjacentes está garantida. Os controles de acessos ao empreendimento estão na própria edificação e não mais nos limites externos do terreno. O comércio no térreo é favorecido pela maior proximidade com o pedestre e este ganha um passeio abrigado pela marquise e sombreado pelas árvores, bem como a necessidade de promover um passeio atrativo ao público estimula a sua manutenção pelo privado. Além disso, a área ajardinada próxima ao meio-fio amplia o espaço para o desenvolvimento das árvores e ordena os pontos para travessia das vias circundantes. Vale destacar que a taxa de solo natural foi garantida dentro do terreno e a oferta de área verde geral foi ampliada. Outro ponto a favor é que basicamente toda a área verde do empreendimento está localizada na área de afastamento frontal voltada para os logradouros e, dessa forma, estará compartilhada com a cidade e os transeuntes.

8. ESTACIONAMENTO COMPARTILHADO - Outra inovação importante diz respeito à utilização de estacionamento compartilhado pelos diversos usos do empreendimento, incluindo



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

acesso ao público usuário dos estabelecimentos comerciais. A viabilidade dessa prática se atribui a aspectos como: 1. Otimização da operação do uso do estacionamento, em função da defasagem do horário de uso dos diferentes públicos (residencial/comercial), permitindo que o estacionamento tenha sua capacidade utilizada ao longo do dia; 2. Possibilidade de redução do número total de vagas ofertadas; 3. Redução do número de entradas e saídas de veículos, gerando menor quantidade de áreas de atrito com o sistema viário adjacente, otimizando a circulação no entorno do empreendimento. 4. A diferença da natureza de usos gera acessos e saída em horários distintos, gerando menor impacto no sistema viário nos horários de pico. Trata-se de uma prática que precisa ser incorporada na legislação urbanística, com a alteração do dispositivo da lei de edificações sobre a necessidade de acessos separados para os diferentes usos. *Art. 56. Nas edificações de uso misto que abriguem, também, o uso habitacional, deverão ser independentes os acessos, através de escadas, rampas e elevadores, estacionamentos e os pavimentos destinados a habitação. Parágrafo Único. Quando houver galeria, esta poderá se comunicar com o "hall" de entrada da parte da edificação destinada à moradia.* Hoje, os recursos de automação e segurança permitem o controle dos acessos às áreas de estacionamento e de uso comum dos edifícios de forma otimizada sem a necessidade de separações físicas e barreiras de identificação. Dessa forma, encaminhamos para a CCU, o emprego do estacionamento rotativo compartilhado pelos diferentes usos como caso de inovação tecnológica, com base no artigo 128, da Lei 16.292/1997 – Código de Edificações e Instalações. *Art. 128. As soluções de estacionamento, que implicarem na utilização de equipamentos resultantes de avanços tecnológicos, serão objeto de análise especial pela CCU.*

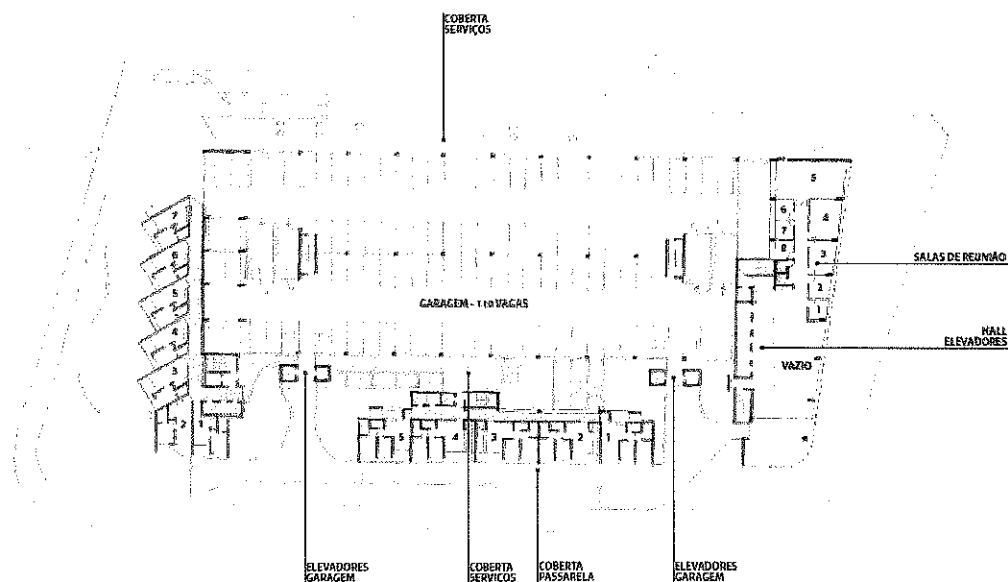


Figura 15 – Planta Baixa do 1º pavimento da nova proposta. Fonte: Autor do Projeto

9. **RECUO BONIFICADO** - O anteprojeto utiliza o recurso da redução de afastamentos prevista no artigo 80 da LUOS, previsto para terrenos de esquina, como se segue: *Art. 80 - É permitida a redução de afastamentos nos seguintes casos: IV. Nos terrenos de esquina, as edificações poderão ter um dos afastamentos frontais reduzido em até o limite de 25% (vinte e cinco por cento) do afastamento exigido, de acordo com a fórmula indicada no § 4º do Artigo 78, desde que o afastamento resultante não seja inferior ao afastamento inicial previsto no Anexo 10 desta Lei.* Entretanto, por tratar-se de um lote com quatro faces, e conseqüentemente quatro esquinas, o projeto propõe a utilização do recurso em duas faces. Acreditamos que quanto a este ponto o



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

processo deva receber posicionamento da CCU, considerando tratar-se de caso omissso na legislação a previsão para o caso de terreno que apresenta mais de uma esquina. Ao passo que expressamos nossa posição favorável ao anteprojeto conforme se apresenta, uma vez que a redução de afastamentos está aplicada em faces opostas, ou seja, o recurso é aplicado de forma ainda menos aguda da que resultaria de uma situação em que o terreno fosse desmembrado ao meio, ou em quatro partes, por exemplo, e cada um dos terrenos resultantes recebesse empreendimentos distintos e pudesse aplicar a redução de afastamentos em uma de suas faces. As condições de afastamentos para os pavimentos tipos dos edifícios estão apresentadas estão indicadas na figura a seguir.

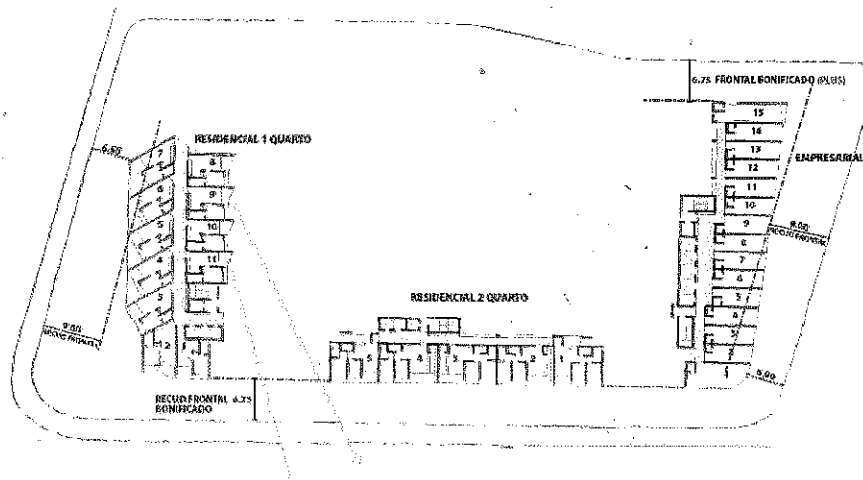
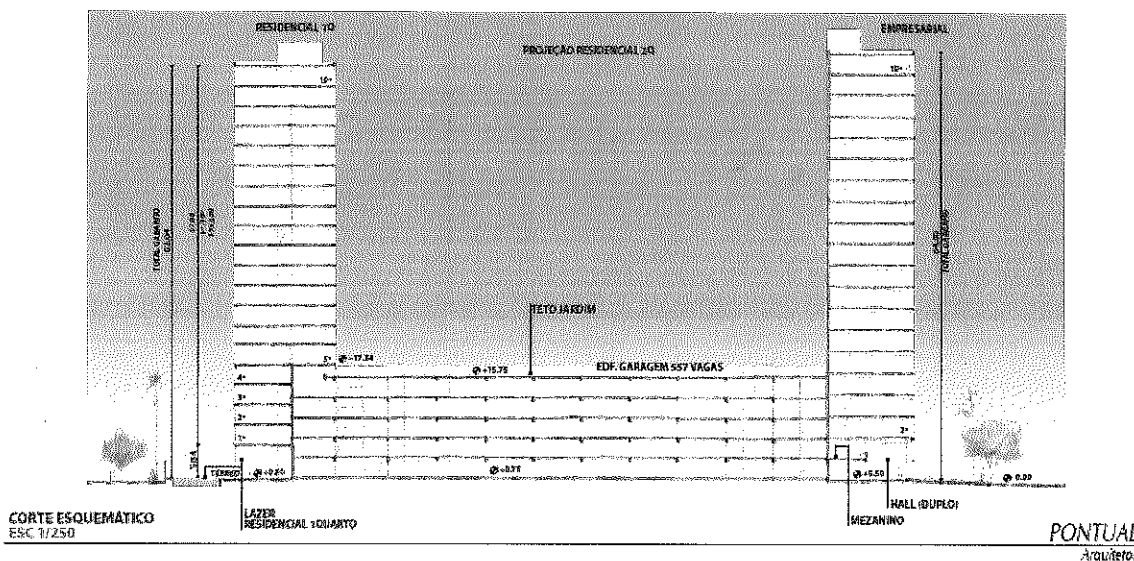


Figura 16 – Planta Baixa do pavimento tipo da nova proposta. Fonte: Autor do Projeto

10. **GABARITO** - O gabarito das edificações no anteprojeto apresentado observa a recomendação indicada de 65m altura máxima. De forma geral, de um edifício com 33 pavimentos, passou-se para três edifícios com 20 pavimentos. Entretanto, como não há restrição na legislação quanto à limitação de gabarito incidente sobre o terreno, solicitamos da CCU e do CDU o posicionamento a respeito da recomendação.





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Figura 17 – Corte esquemático da nova proposta. Fonte: Autor do Projeto

11. NOVAS RECOMENDAÇÕES - Além das diretrizes já indicadas, e observadas no projeto, incluímos os pontos a seguir para incorporação no desenvolvimento do projeto: 1. Que sejam apresentados paraciclos de acesso e uso público junto à entrada de pedestres do edifício de uso não habitacional (até 50m de distância) com capacidade para 10 bicicletas. 2. Reposicionamento dos compartimentos de gás de forma a apresentar um maior afastamento das edificações na ZEIS Santo Amaro. 3. Tratamento das fachadas voltadas para a ZEIS Santo Amaro, em especial do edifício garagem, com uso de vegetação ou material apropriado de forma a não refletir calor do sol poente para as edificações vizinhas. Sugerimos ainda para avaliação do CDU o estabelecimento da requalificação urbanística do Largo dos Casados como medida mitigadora para o Empreendimento.

12. CONCLUSÃO - Diante do exposto, é de nosso entendimento que a presente proposta observa as diretrizes projetuais indicadas por este ICPS, tendo apresentado diversos ganhos que se expressam em melhorias para o espaço urbano do entorno. Dessa forma, solicitamos o encaminhamento à CCU e ao CDU do presente Processo, para análise e posicionamento quanto às diretrizes indicadas pelo ICPS e acatadas pelo empreendedor que não estão diretamente expressas na legislação vigente. A saber: 1) A calçada recuada para dentro do lote com a disposição de faixa ajardinada próxima ao meio-fio, visando uma melhor interface entre o espaço público e privado; 2) O estacionamento compartilhado entre os usos, de forma a otimizar os acessos ao empreendimento; 3) A utilização da redução de afastamentos em duas faces do terreno, sendo este ponto não resultante de uma diretriz, mas um recurso do projeto apresentado, e 4) O gabarito máximo de 65m de altura, de forma a não impactar em demasiado a paisagem urbana local. Tratam-se de aspectos inovadores que deverão ser debatidos no processo de elaboração do Plano de Ordenamento Territorial - POT, que contempla a revisão do Plano Diretor, da Lei de Uso e Ocupação do Solo e da Lei de Parcelamento, a ser realizado pela Prefeitura em parceria com toda a sociedade. Destacamos ainda que, uma vez validadas essas diretrizes, o empreendedor deverá desenvolver e detalhar o projeto e revisar o Memorial Justificativo de Impacto apresentado considerando as alterações projetuais realizadas, devendo o processo atender a análise dos demais requisitos legais exigíveis, incluindo a obtenção das anuências necessárias, sendo novamente objeto de apreciação da CCU, e posteriormente do CDU, quanto aos impactos identificados e a definição de ações mitigadoras cabíveis.” Em, 09/02/2017. a) João Domingos Azevedo, Presidente do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira - ICPS/SEPLAN; Sideney Schreiner, Secretário Executivo de Planejamento da Mobilidade - ICPS/SEPLAN; Arnaldo Umbelino de Santana Júnior, Assessor Especial - ICPS/SEPLAN; Ana Patrícia Uchoa de Queiroz, Gerente Geral de Zoneamento Especial - ICPS/SEPLAN; José Fernandes, Gerente de Ordenamento Territorial - ICPS/SEPLAN. Pedindo a palavra, **Dr. Marcílio** falou: “Só um complemento rápido, essa questão do estacionamento compartilhado tem até um apelo ambiental grande, porque você passa a ter uma estrutura que está sendo utilizada todos os dias da semana ao contrário dos Edifícios Garagem, dos Edifícios Empresariais que são desertos durante vários horários. Então, o que é subutilizado está pecando ambientalmente. A outra coisa que quero falar é a questão da calçada coberta que já é um incentivo, me lembro de que a Legislação da Rua da Aurora dava até uma bonificação se você avançasse até o recuo zero nos dois primeiros pavimentos de garagem, desde que você deixasse uma galeria de cinco metros. Era o que acontecia na Av. Guararapes, e é muito bem vindo para o nosso clima. Nós queremos tanto que as pessoas voltem a andar na rua, então temos que sombrear as calçadas.” Usando a palavra, a **Presidente** disse: “Só quero lembrar o que disse no início, que o projeto está aqui hoje, para a CCU validar essa proposta, porque não tem um projeto,



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

tem uma ideia construída junto com o Instituto. O projeto anterior, que tramitou até agora, estava todo enquadrado na Legislação e com o Memorial de Impacto concluído, estava pronto para passar na CCU e CDU. O Instituto chamou os interessados para conversar e cobrou essa proposta que veio hoje aqui, para que nós déssemos o sinal verde, permitindo que os empreendedores continuem e façam um novo projeto, com o novo Memorial e aqui retornem. Precisamos validar alguns pontos que são novidade para o licenciamento, só estou pontuando para ficar claro que eles têm a concordância da CCU, e por esse motivo eles vão ao CDU também, têm que ter a anuência do Município como um todo, de que podem investir nessa proposta, porque não faz sentido eles terem ficado com o projeto parado durante um ano, com um projeto legal e depois, investir mais um tempo em outro Memorial, em outro projeto e chegar aqui e a CCU não aprovar.” Pedindo a palavra, o representante do ICPS, relator do processo, **Dr. João Domingos** falou: “Até para esclarecer, nós não estamos aqui para discutir a questão das ações mitigadoras, porque o estudo de impacto precisa ser feito para esse novo empreendimento especificamente. Então, quanto às ações mitigadoras nós entendemos que vão ser discutidas quando o processo voltar. Tenho só uma coisa para ressaltar sobre esse processo que é: o outro projeto está dentro da legalidade do ponto de vista da Legislação, por isso o entendimento que houve para nós darmos a validade nesses termos, para poder passar por esse processo todo novamente.” Solicitando a palavra, o Arquiteto **Dr. Marcílio Aguiar**, autor do projeto disse: “Não existe ainda ação mitigadora porque não existe Estudo de Impacto, só existe ação mitigadora quando você tem impacto negativo, acho que será positivo de qualquer forma, o projeto em si desde o primeiro momento, já propõe uma ação mitigadora que é todo o tratamento paisagístico do entorno. Isso foi totalmente independente de qualquer relatório, de qualquer orientação, de qualquer ordem.” Pedindo a palavra, o diretor do Grupo JCPM, **Dr. Francisco Bacelar** disse: “No projeto que estava aprovado as ações mitigadoras eram no trânsito, e o que nós estamos fazendo atrás, onde está a Travessa dos Casados, seria uma ação mitigadora fazendo uma alameda, no próprio terreno que o empreendedor cederia, para fazer essa relação do empreendimento com a comunidade.” Pedindo a palavra, o representante do PREZEIS Sr. **Edvaldo Santos** disse: “Pesa om seguinte, na época da construção, na parte do bate estaca, vai alterar muito ali atrás, como aconteceu na Entra a Pulso, essa é a preocupação da comunidade.” Pedindo novamente a palavra, o diretor do Grupo JCPM, **Dr. Francisco Bacelar** disse: “Num empreendimento desse, a primeira coisa que nós sempre fazemos é conversar com a comunidade. Por que nós ainda não conversamos com a comunidade? Porque o projeto não está aprovado, esse projeto é de 2014, nós viemos aqui para não perdermos mais três anos, correndo o risco de não ser aprovado. Assim que a PCR der sinal verde, nós vamos fazer uma reunião com a comunidade, vamos explicar qual o método construtivo, a nossa ideia é a menor intervenção possível. Essa preocupação em termos de estaca, nós vamos fazer algum método que não tenha vibração. Vamos fazer essa interlocução com a comunidade que é o primeiro ponto que sempre fazemos, o PREZEIS não precisa se preocupar, pois essa é nossa filosofia.” Usando a palavra, a **Presidente** disse: “Para ficar bem claro, de fato nós estamos aqui para acatar no projeto porque, com certeza, quando passar para análise da Regional, vão levantar esses pontos que destaquei, da apresentação de João Domingos onde ele esclareceu a forma de interpretar este conceito, trata-se de quadra inteira, então o ICPS analisou de forma especial entendendo como sendo um Plano de Quadra. O 1º ponto é a Calçada Verde, na verdade não se está trocando o passeio de lugar, está se fazendo uma calçada ajardinada e um passeio no interior do lote, porque o limite de terreno, está lá bem definido no alinhamento. Então, o que está sendo proposto aqui, que nós precisamos acatar ou não na CCU, é uma calçada ajardinada e um passeio no interior lote. O 2º ponto é o Estacionamento Compartilhado, teremos um único acesso para todas as vagas do edifício,



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

independente de serem vagas do habitacional ou do comércio. As vagas atendem ao quantitativo, mas não estão separadas por usos e não têm acessos independentes. O 3º ponto é a Baía de Acesso que está inserida na via e aí, eu chamo a atenção da CTTU, porque em geral a baía de acesso entra no lote e sai do lote, mas a calçada é contínua. Como o passeio está interno, a baía não está atrapalhando a calçada, mas esta baía foge ao dia a dia de quem está analisando, então, é outro ponto que precisa ser validando. O 4º ponto é a Marquise, temos uma marquise que avança no afastamento regulamentar mais de 50%, chegando a zero em alguns pontos. Nós estaremos validando a Marquise com recuo diferenciado que chega a ser nulo. O 5º ponto que é o Recuo para o Beco dos Casados que está com 6.75m, se considerar a bonificação que **Marcílio** falou. A lei diz que quando você tem um terreno com duas frentes, uma das frentes pode ter o recuo reduzido em 25% por cento. Aqui, na verdade, nós temos um terreno com quatro frentes, como é uma quadra o Instituto propõe que em vez de reduzir o recuo para uma única rua, ele possa reduzir para duas ruas, caso fossem dois lotes, ele teria duas vezes esse direito, mas nós também precisamos validar. Por fim, o 6º ponto é quanto ao Gabarito, não existe gabarito para aquela área e a proposta do Instituto é que o gabarito não ultrapasse 65 m para a cobertura.” Pedindo a palavra, o representante da FIEPE, Dr. **José Antônio** falou: “Esses 65m foi avaliado baseado em que?” Ao que o relator, Dr. **João Domingos** disse: “O Instituto tem realizado alguns estudos, já foi proposta uma legislação para a Vila Naval, mas nós retiramos para umas revisões, e essa é uma altura que nós estamos encontrando para aquela região no entorno da praça. A área da Vila Naval teria gabaritos variados, escalonados, chegando nessa região aí um pouco mais alto, com altura mais ou menos desse valor. Nós temos hoje uma situação de 60m nos 12 bairros, em vias de maior porte, e nós consideramos que os 65m conseguia atender uma situação dessa referência e ao mesmo tempo, uma necessidade que o projeto apresentava especificamente, em relação a alguns gabaritos que nós consideramos positiva, em relação ao plano como um todo, que está sendo pensado para a Vila Naval. Chegou-se a esse gabarito a partir de uma análise que foi feita, em que o Instituto colocou como uma orientação, que se trabalhasse nesses 65m. A partir do momento em que o empreendedor acatou esses 65 estamos propondo registrar isso aqui, até para que esse ponto não volte a uma discussão posterior, para que ele possa fazer o novo projeto nestes termos, e aí, não estamos considerando dentro desses 65m a questão de Casa de Máquinas, de Elevador, de Platibanda, etc.” Dra. **Taciana** falou: “Entendi a colocação do Instituto, é o seguinte: esses 65m de gabarito são para esse projeto.” Pedindo a palavra, o representante da FIEPE Dr. **José Antônio de Lucas Simón** disse: “Tudo que é negociado para mim é perfeito, mas não gostaria de votar num gabarito para uma área ou qualquer recorte da cidade, por mera liberalidade de uma negociação, entre o Instituto e o empreendedor. O incômodo fica nesse sentido, acho que nós estamos extrapolando qualquer questão legal e indo para uma questão negocial. Se o empreendedor negociou ótimo, acho perfeita a situação, inclusive, todos deveriam fazer desse jeito, mas agora, você está me pedindo para votar num parecer onde ressalta esse ponto, e aí, não tenho esse conforto de dizer vamos ressaltar para a cidade.” Usando a palavra, a **Presidente** disse: “Entendi a colocação de José Antônio, porque depois disso aqui validado, que não sirva para o bairro de Santo Amaro e Vila Naval. Então, nós votamos para o empreendimento sem falar no gabarito, ok? Está aqui pactuado entre o Instituto e o Arquiteto que seria 65m, isso basta, e o que nós validaremos ou não, aqui na CCU são os demais pontos levantados.” O Arquiteto Dr. **Marcílio**, pediu a palavra e disse: “Como falei no começo, a partir do momento em que nós aceitamos, o Instituto entrou com várias outras solicitações, mas a solicitação básica que gerou esse pedido de refazer o projeto foi simplesmente essa questão do gabarito, e isso já está aceito, acho que José Antônio está correto.” A **Presidente** colocou em votação o parecer do Instituto, destacando os pontos levantados, e exarou o



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

seguinte parecer. **Parecer da CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. “A Comissão em plenário, por maioria de seus membros, com 09 (nove) votos favoráveis: CTTU, URB, SMAS, ICPS, CPRH, FIEPE, ADEMI, CAU e PREZEIS, 01 (uma) abstenção: SAJ e 01 (um) voto contrário: SENGE, se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 21/02/2017. a) Dra. Taciana Maria Sotto-Mayor, Presidente da CCU e demais membros presentes. Em seguida, foi analisado **Processo nº 07.33232.7.16 da EXATA ENGENHARIA Ltda.**, referente ao Projeto de Alteração Durante a Obra de um edifício habitacional multifamiliar, localizado na Rua Tito Lívio Soares, nº.315 – Poço. (ZAC Controlada II/ ARU-SRU 3/ ZAN) **Encaminhado à CCU:** face a Lei 16.286/97, Art. 91 (PARCELAMENTO DO SOLO – Permuta de área por índices urbanísticos (afastamentos e coeficiente de utilização). A Presidente, Dra. **Taciana Sotto-Mayor** falou: “A obra já está no final, mas está vindo à CCU porque inicialmente o processo foi aprovado e licenciado, considerando a terreno original. Está colocado no memorial do empresário, que no final da obra foi detectado que o imóvel em frente invadiu a rua, e para que a rua não fosse prejudicada, precisariam recuar o muro. Estão trazendo a proposta de permuta só no final da obra por esse motivo, pois eles perderão uma faixa do terreno, inclusive o processo foi aprovado e licenciado no terreno original.” Pedindo a palavra, o representante da FIEPE Dr. **José Antônio**, relator do processo, falou: “O processo veio para cá por permuta de área, de interesse da Prefeitura, por índice urbanístico, que é permitido e nós aprovamos sempre ao longo desses anos. O porque da área de interesse da Prefeitura é que normalmente, quando ruas são abertas, áreas serão cortadas. Nesse caso específico, o que aconteceu foi que o terreno foi demarcado, o projeto foi aprovado e foi construído de acordo com o terreno original, e já estão solicitando o “habite-se”. Está tudo certo, mas quando foi se medir a rua ela tem 30cm a menos, e o que restou de solução, por invasão de casa do outro lado, não do terreno demarcado, para manter a situação original da rua e não fazer com que o vizinho do lado da frente derrube sua casa, foi pedido que se fizesse essa retificação do projeto entrando com Alteração Durante a Obra, transformando o corte em área de interesse da Prefeitura. O que eles têm hoje é um projeto de Alteração Durante a Obra para ser aprovado, baseado neste corte colocado pela Prefeitura, para manter a situação da Rua Tito Lívio.” Pedindo a palavra, a representante da PGM, Dra. **Andréa Galiza** disse: “Ou seja, o que ele está ganhando em potencial construtivo é o proporcional ao recuo?” Dr. **José Antônio** disse: “Exatamente. Vou ler meu parecer.” **Parecer relator:** “Após análise do processo em tela, somos de parecer favorável à permuta sugerida.” Em, 20/02/2017. a) José Antônio A. de Lucas Simón, representante da FIEPE. Pedindo a palavra, a Arquiteto responsável pelo projeto, Dra. **Andréa Câmara** disse: O projeto já foi todo analisado pela Regional que solicitou que viesse à CCU para fazer essa finalização. Os percentuais de área verde estão cumpridos. Essa foi uma demanda nossa, pois foi o terreno da frente que avançou, e o que vamos fazer mandar demolir a casa da frente? O prédio já está na fase final, fazendo o ajardinamento, já tínhamos construído até a guarita quando foi identificado esse problema. A Regional nos aconselhou fazer a permuta, pois é do interesse do Município.” O relator, Dr. **José Antônio** falou novamente: “Isto tudo está no parecer da DELURB e na defesa da construtora.” A **Presidente** colocou em votação o parecer do relator e exarou o seguinte parecer da Comissão. **Parecer da CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. “A Comissão em plenário, por unanimidade de seus membros, se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 21/02/2017. a) Dra. Taciana Maria Sotto-Mayor, Presidente da CCU e demais membros presentes. Por último, foi analisado **Processo nº 07.00499.4.16 da QUEIROZ GALVÃO EMPREENDIMENTOS Ltda.**



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

referente à Tréplica de Projeto Inicial, para uma edificação de uso misto (Habitacional e Lojas Comerciais), a se localizar na Rua dos Navegantes, Lote 1A - Boa Viagem. (ZUP 1) **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.176/96, Art. 62 (LUOS – Empreendimento de Impacto). Usando a palavra, a **Presidente** falou: “Esse processo entrou na reunião anterior e nós pedimos que a Regional esclarecesse esse pedido de Réplica. Não sei se todos leram o pedido de Réplica que a Secretária da CCU mandou, mas ficou claro que ele solicitou a Réplica dentro do prazo, e a Regional acatou a justificativa deles. A portaria de Réplica é de 002/2013, e vocês podem consultar no Portal de Licenciamento. Vou ler o que agora nos interessa dessa portaria. O pedido de Réplica gratuita é até 45 dias do indeferimento. O pedido de Réplica paga é até 180 dias, a partir da data do indeferimento, ele foi indeferido em dezembro, e em janeiro o interessado já protocolou o pedido de Réplica. Então, a Réplica está dentro da Portaria 002/2013, isto é, dentro do prazo. Só que nós estamos aqui para julgar a Tréplica, pois foi indeferido pela segunda vez. Então, ele justificou a Tréplica informando o fato de que não tinha sido colocado em exigência o processo. A Regional confirmou que não tinha sido colocado em exigência, foi logo indeferido e acatou essa Tréplica. É por isso que veio à CCU, é um Empreendimento de Impacto, que nós precisávamos analisar. Na reunião passada os interessados fizeram a apresentação e nós dissemos que eles não precisariam retornar, pois hoje seria apenas a votação. Vou passar a palavra ao relator o representante da ADEMI.” Dr. **Genildo Valença Filho** disse: “Antes de ler o meu parecer, gostaria de ouvir as considerações da representante da PGM.” Usando a palavra, Dra. **Andrea Galiza**, iniciou dizendo: “Fiquei na dúvida do seguinte, qual foi a justificativa dele para a Tréplica? Está nos autos essa justificativa?” Dra. **Taciana** respondeu: “Está sim, é uma justificativa pequena, mas razoável. O que ele diz é que o processo não foi colocado em exigência. A técnica olhou, viu o que faltava e indeferiu sem formular exigências. O Arquiteto teria o direito de um prazo para cumprir as exigências da Regional. A técnica reconheceu e deu a ele essa oportunidade, de entrar com a Tréplica. Vou ler exatamente o que tem no processo: “À 6ª Regional: Presados Senhores. Vimos aqui através do presente, solicitar a V. Sa. o ingresso da Tréplica do Projeto de Arquitetura a ser implantado na Rua Pe. Carapuço nº. 125, Bairro de Boa Viagem, Recife-PE. Tendo em vista que o processo foi enviado à 6ª. Regional para devidas providências, e foi sugerido o indeferimento quando acreditamos, deveria ter sido formulada uma exigência...” Deixei eu explicar isso aqui, ele veio para a DPU/DELURB para fazer uma análise, esta viu que não cumpria as determinações da CTTU, e devolve a Regional para providências. O analista entendeu que a providência era o indeferimento, e não colocou em exigência. Continuando a justificativa do Arquiteto: “...Entendemos que o indeferimento foi equivocado, por isso nossa empresa ratifica total interesse em aprovar o projeto. Aproveitamos a oportunidade para anexar o complemento do Relatório de Impacto de Circulação, e um jogo de plantas, em cumprimento ao parecer técnico da CTTU.” Tinha sido esse o motivo do indeferimento. No entendimento da empresa, a Regional deveria ter colocado em exigência, que eles anexariam o documento. Ao invés disso, a Regional indeferiu e ele pediu para reconsiderar.” Pedindo a palavra, a representante do CAU, Dra. **Paula Peixoto** falou: “Teve vários pareceres da CTTU e o último foi de 2016, até enfatiza que várias vezes o projeto não atendeu, e não vi nenhum outro da CTTU, inclusive ela pede os níveis de serviço que olhei no relatório e não consta, e assim, ela enfatiza e não tem nenhum documento dizendo que afinal foram atendidos. Então, sobre a ótica da CTTU não vi nenhum parecer que aprovasse o projeto.” Dra. **Taciana**, Presidente da CCU, continuou explicando: “O que aconteceu foi que a DPU, em reunião com a CTTU, emitiu o parecer que as novas plantas atendiam as exigências. Antônio, que representou a CTTU nesta reunião, mas de fato, não tem nada da CTTU registrado aqui. Se vocês acharem imprescindível, o processo retorna à CTTU para ratificar o parecer. No processo consta: “O



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

presente projeto, na forma como se apresenta depois de anexada toda documentação, bem como o Relatório de Impacto na Circulação, atende as exigências anteriores formulada tanto pela DPU/DELURB como pela CTTU, razão pela qual estamos de acordo com a proposta final.” Cota da DPU, em 20/05/2016. De fato, tem uma falha, Antônio deveria ter assinado juntamente com Ernesto essa cota, mas foi uma conclusão da reunião entre eles, Antônio foi embora da reunião e Ernesto despachou o processo. Se, CTTU e a Comissão acharem imprescindível, o processo retorna à CTTU.” Pedindo a palavra, a representante do CAU, Dra. **Paula Peixoto** disse: “Me preocupou uma coisa, nos pareceres da CTTU, falaram sempre no acesso pela via de menor hierarquia, e no meu entender seria pela Rua dos Navegantes. Esse projeto especificamente deixa pela Rua Pe. Carapuiceiro, o acesso das lojas e de carga e descarga, com uma vaga dentro que não sei se com caminhão funcionaria. Nós sabemos que um caminhão que vai atender a loja, não vai parar lá dentro, na última vaga de estacionamento, vai parar na rua mesmo. Nós já nos debruçamos no carro, pois houve outro projeto na mesma esquina, e a CCU despendeu uma energia enorme justamente discutindo essa esquina, e se preocupou com a questão da distância do semáforo, o que, inclusive, o autor do projeto corrigiu essas questões, quer dizer, fez uma bainha de acesso na Rua Pe. Carapuiceiro. Nós sabemos que é uma das vias principais ali, e que vai ter problema, quer dizer, você gerar ali, numa transversal junto do sinal uma acesso... Não estou comparando com o projeto que já passou aqui na Comissão, mas sim sobre soluções e coisas que a própria CCU já se debruçou, que era a baía na Pe. Carapuiceiro, porque salvo engano, tinha um acesso às lojas. Na Rua dos Navegantes também tinha um acesso recuado após a calçada, o portão não era exatamente no limite do terreno, o que temos que pensar é que a Navegantes também é uma via congestionada. Essa cabeça de quadra é um ponto crítico de Boa Viagem, é o principal acesso ao Shopping Center Recife e a todos os empresarias que ficam naquela área. Quanto a questão do muro recuado e ajardinado, acho que nesse processo está contemplado e tinha sido solicitado que a vedação não ficasse na calçada. Foi um ponto em que a Comissão se debruçou, no caso independente do projeto. Então, a conclusão, inclusive no parecer da DELURB, é que se execute uma baía de desaceleração na Pe. Carapuiceiro, para o acesso de veículos às lojas, e o recuo do portão do acesso da Navegantes. Acho que é importante porque foram pontos que foram discutidos aqui e poderiam trazer essa melhoria para o processo.” Pedindo a palavra, a representante da PGM, Dra. **Andréa Galiza** falou: “Tenho uma dúvida, foi falado aqui que foram feitas mais de uma exigência pela CTTU e que não foram cumpridas.” Pedindo a palavra, a representante da CTTU, Dra. **Vivian Maria Oliveira da Costa** disse: “Falei com Antônio e ele informou que foram cumpridas as exigências.” Tornando a falar, a representante da PGM, Dra. **Andréa** disse: “Então qual é a preocupação nossa, como colocamos na reunião como colocamos na reunião anterior? Esse é um processo que está sendo analisado com base na Lei do Uso e Ocupação do Solo – LUOS de 1996, nós estamos em 2017, o Plano Diretor entrou em vigor em 2008, estamos a 19 anos de LUOS e 8 anos de Plano, ou seja, depois desse tempo da entrada em vigor de uma Lei, que estabeleceu uma nova ordem para Boa Viagem, que reduziu pela metade o coeficiente porque aquela área não aguenta mais, nós estamos aqui analisando um projeto e aprovando, porque o próprio Plano Diretor colocou que os projetos protocolados anteriormente a entrada em vigor dessa Lei, poderiam ser analisados. Só que quando nós pegamos um projeto como esse, que já vai numa Tréplica, nós nos preocupamos. Porque veja, além de ter essa questão da mudança de legislação, de passar esse tempo todo de tramitação do processo na PCR, mais de oito anos dentro desse Município, já está em Tréplica, e nós aqui analisando o impacto. Entendo que quando a CCU está analisando um Projeto de Impacto, está fazendo digamos assim, uma auditoria técnica do que está certo e que está errado, do ponto de vista da análise técnica do que faz a



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Regional, mas o fato dessa Tréplica ser validada ou não ser, vai interferir diretamente no impacto, porque se não for, ele só poderia construir a metade do que está construindo aqui, essa é a nossa preocupação. Não estou querendo questionar se a Regional está certa ou errada, por isso inclusive, me abstive de votar até no processo anterior, porque acho que são questões técnicas e a Regional tem muito mais condição do que nós aqui. Nesse caso especificamente, me chamou atenção ter uma Tréplica num projeto que não cumpre uma Lei que está em vigor. Tem duas questões que acho importante aqui, se ele tiver direito tudo bem, não tem o que nós fazermos, mas nós temos que ver isso com muito cuidado. Quando chega à PGM um caso desses, nós sempre analisamos se tem mais de 45 dias sem cumprir exigência, aí não sei ... Por exemplo, essas exigências que foram feitas anteriormente, ele cumpriu? Foi dentro do prazo? Nós temos uma portaria que permite a Réplica, pode Tréplica? Então, tenho muitas dúvidas em um processo como esse, a Regional aceitou Tréplica, acho que por alguma razão pode, mas ao mesmo tempo estou preocupada porque essa Tréplica vai implicar numa construção.” O relator, representante da **ADEMI** falou: “Andréa, você quer pedir “vistas”?” Ao que Dra. **Andréa** respondeu: “Acho que tem essa preocupação, se for para reconhecer um erro acho correto, inclusive independeria de Tréplica, a técnica da Regional, ele mesma poderia reconhecer. Agora, como é que foram essas exigências anteriores?” O relator, Dr. **Genildo** representante da **ADEMI** disse: “Vou fazer um resumo do que aconteceu na reunião anterior. Foi sugerido pela PGM, que nós encaminhássemos à Procuradoria do Município para verificar exatamente, essa sua dúvida. Então, o que foi acordado entre nós, que fosse devolvido à Regional para que ele se posicionasse. Diante do posicionamento da Regional e com essa dúvida que ainda perdura, da representante da PGM, quer pedir “vistas”?” A representante da **PGM** disse: “Não, quero renovar a solicitação que fiz na reunião anterior de que a Comissão envie esse processo à PGM para emitir parecer. Vou explicar novamente o porque. Quando eu peço “vistas” do processo, como representante da PGM, estou votando como um membro dessa Comissão, nesse processo específico. Quando esse processo vai para a PGM para emitir parecer, nós estamos criando um posicionamento técnico aprovado pelas instâncias superiores da Procuradoria, que vai gerar inclusive, uma jurisprudência para todos os outros processos na mesma situação, iguais, e nós não vamos criar dois pesos e duas medidas. Então, é por isso que acho que é conveniente e deve ser feito esse encaminhamento à PGM. É minha proposta, mas a Comissão é soberana.” A **Presidente** então falou: “Vamos votar duas propostas: 1º. Se o processo deve ser encaminhado à Procuradoria; 2º. O parecer do relator, caso se decida não enviar o processo à PGM.” O relator, Dr. **Genildo** pediu a palavra e disse: “Gostaria de saber se a CTTU quer colocar a assinatura no parecer do processo, pois não está assinado.” A representante da CTTU, Dra. **Vivian** falou: “O último parecer que me deram foi que o interessado encaminhou a planta correta, contemplando as exigências, mas no Memorial não estava constando as alterações, e uma das cobranças era que os acessos que estavam pela Av. Conselheiro Aguiar, o Arquiteto mostrou que não estava mais no projeto, até aí está tudo certo, mas no Memorial não está. Ele vai ter que dar entrada novamente, para a Divisão de Análise de Impacto analisar.” A **Presidente** disse: “Acho que tem dois momentos: ir para PGM analisar e no segundo momento voltar para a CTTU com o ajuste do Memorial, se for o caso. Queria deixar claro meu posicionamento da reunião passada, os prazos que aí estão de exigência no primeiro projeto, claro que não foram cumpridos, porque só temos 45 dias para as exigências, agora a cada momento ele pede mais prazo, até o dia em que ele não pediu e a Regional indeferiu. Ele justificou e entrou com a Réplica dentro do prazo. Desde 2008, que tramita e está em exigência.” Pedindo a palavra, a representante do CAU, Dra. **Paula Peixoto** falou: “Está confuso o que foi a Réplica e a Tréplica, com relação ao andamento do processo, por exemplo, a Réplica na carta do empreendedor, não tem



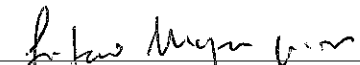
PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

data, imagino que tenha sido recente, de 2016, ele pede o ingresso da Tréplica “...Tendo em vista que o processo foi enviado para a 6ª. Regional, foi sugerido o indeferimento quando acreditamos que deveria ter sido formulado uma exigência...”, aí entendo que o entendimento foi equivocado, por isso ratifico o interesse em aprovar o projeto. “...Aproveitamos a oportunidade para anexar a complementação do Relatório de Impacto e Circulação e jogo de plantas, em cumprimento ao parecer técnico de 053/2015.” Aí, em 2016 tem um parecer da CTTU dizendo que ele ainda não cumpriu as exigências formuladas em 2015. Achei confuso isso, o pedido sem de fato ter sido atendido. Pode ser alguma coisa que nós não tenhamos entendido na Tréplica, com relação às datas de tramitação, por isso que fiquei na dúvida, se de fato teria sido atendido ou não, porque se ele justifica a Tréplica e diz que atende ao parecer de 2015, e no de 2016 ainda insiste que não está atendido. Acho que precisamos checar essas datas.” A Presidente pediu para o relator ler seu relato, e assim foi feito. **Parecer relator:** “1. Considerações: Pareceres favoráveis da DPU/DELURB, CTTU, SMAS, CELPE, COMPESA, OI FIXO e COMAR. 2. Conclusão: Favorável na íntegra ao parecer da Secretaria de Mobilidade de Controle Urbano.” Em, 07/02/2017. a) Genildo Mota Valença Filho, representante da ADEMI/PE. Continuando Dra. **Taciana**, Presidente da CCU então falou: “Vamos fazer a votação quanto a encaminhar à PGM para saber se tem direito a Tréplica, se a PGM entender que não faz sentido a Tréplica, não tem por que continuar a análise do processo, se a PGM entender que a Tréplica é cabível, então encaminhamos a CTTU e concluímos a análise.” Foi feita a votação e exarado o parecer da Comissão. **Parecer da CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. “A Comissão em plenário, por maioria de seus membros, com 10 (dez) votos favoráveis: CTTU, URB, SMAS, ICPS, CPRH, FIEPE, ADEMI, CAU, SAJ e PREZEIS, 01 (uma) abstenção SENGE, resolve encaminhar o processo à Secretaria de Assuntos Jurídicos – SAJ, para análise quanto ao pedido de tréplica..” Em, 21/02/2017. a) Dra. Taciana Maria Sotomayor, Presidente da CCU e demais membros presentes. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão às 12h30min, eu, Márcia Dantas de Oliveira, lavei a presente ATA, a qual vai datada e assinada por mim, Senhora Presidente e demais Membros presentes. Recife, 21 de fevereiro de 2017.


Marcia Dantas de Oliveira – Secretária



Vivian Maria Oliveira da Costa - CTTU


Gustavo Marques Lins – SDSMA

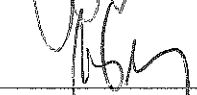

Fabíola Valença de Lemos - CPRH


Genildo Mota Valença Filho - ADEMI/PE


Taciana Sotomayor – PRESIDENTE


Andréa Galiza - PGM


João Domingos Petribú – SEPLAN/ ICPS


José Antônio de Lucas Simón – FIEPE



Jair João dos Santos Silva - SENGE/PE



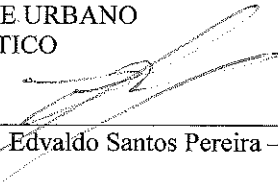
PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Luciana de Azevedo Andrade – URB/RECIFE



Paula Cristina Fernandes Peixoto - CAU/PE



Edvaldo Santos Pereira – PREZEIS



