

PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 375ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos 28 (vinte e oito) dias do mês de novembro de 2017 (dois mil e dezessete), às 9h30min, na Sala de Reuniões da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, realizou-se a 375ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, sob a Presidência da Arquiteta Dra. Luzia Silmira Meira, suplente da Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Vivian Maria Oliveira da Costa, suplente da representante da CTTU; Ana Patricia Uchoa Queiroz, suplente do representante da SEPLAN/ICPS; Ana Cristina Assis de Oliveira, representante da CONDEPE/FIDEM; Fabíola Valença de Lemos, representante da CPRH; João Geraldo Siqueira de Almeida, representante da ACP e Paula Cristina Fernandes Pessoa, representante do CAU/PE. Os Engenheiros: José Antônio A. de Lucas Simón, suplente do representante da FIDPE; Genildo Mota Valença Filho, representante da ADEMI/PE e Hermínio Filomeno da Silva Neto, representante da SENGE/PE. Além da Procuradora Maria Carolina Lindoso de Melo, representante da PGM. Constatado o número regimental para deliberar a Presidente, Dra. Luzia Silmira Meira, deu início a reunião e falou: "Vamos iniciar com a apresentação da ampliação do **Shopping Center Recife**, cujo Processo virá para ser analisado posteriormente. Hoje, iremos tomar conhecimento e poderemos tirar algumas dúvidas. Passo a palavra ao Arquiteto Bruno Ferraz, autor do projeto, que fará a apresentação." O Arquiteto, Dr. Bruno Ferraz disse: "Inicialmente, gostaria de agradecer o espaço cedido pela CCU, pois o projeto não está protocolado, mas o Secretário achou interessante que nós fizéssemos uma apresentação prévia, já que ele passará na Comissão nos próximos dias. Vou fazer uma apresentação rápida, do ponto de vista conceitual. Dada a acessibilidade para o Shopping, da necessidade de ter esse estudo mais aprofundado, não ser simplesmente superficial, demandado da abertura que está se chamando a Nova Bruno Veloso. É interessante frisar essa questão da Nova Bruno Veloso, pois em uma das apresentações prévia que fizemos para a COMUL, houve um levante inicial achando que deveríamos abrir a antiga Rua Bruno Veloso, que está hoje ocupada pela Comunidade. Na realidade é a abertura geral da Rua Dom João VI, a Beira Canal, que fez com que o Shopping tomasse a iniciativa de fazer um planejamento de longo prazo. O segundo item importante, não é uma demanda imediata do Shopping, mas se sentiu necessidade a partir da abertura da Nova Bruno Veloso, quando o equipamento vai adquirir uma nova fachada, a Fachada Sul com cerca de 60m, se sentiu necessidade de fazer esse planejamento em longo prazo. Como eu planejo esse crescimento? Então, em face dessa demanda da abertura da Nova Bruno Veloso, iniciou-se uma série de estudos urbanísticos, que culminou com o projeto que está vindo para a Comissão, mas vou em pouco espaço de tempo passar para vocês, tentar simplificar a complexidade de um projeto dessa ordem. Basicamente, nós temos quatro portas no Shopping Recife diferentemente de outros Shoppings na cidade, que estamos chamando de Porta Norte; Porta Sul; Porta Leste e Porta Oeste, considerando a Av. Boa Viagem. Cada zona desta, em função de suas características de zoneamento, de densidade, de ocupação, etc requer, por parte do Shopping, um tratamento diferenciado. Então, em nível de zoneamento, o que é que podemos ver: no Oeste, uma zona considerada ambiental, onde temos o remanescente do mangues, que chega na Av. Antônio Falcão e margeia o Rio Jordão, onde há necessidade de ter esse tratamento mais ambiental. Nessa faixa Oeste é uma região que está assoreada, tem alterações significativas a acontecer. Tem uma realidade a nível Norte, uma zona urbanizada, consolidada, com predominância de empresariais. Temos a zona Leste que posso

375ª. Reunião da CCU do dia 28/11/2017


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

considerar uma zona mista, ambiental urbana, em função da presença da praia de Boa Viagem e do adensamento residencial. Temos uma região mais sensível a nível SUL, que é uma ZEIS, a Comunidade Entra a Pulso, também consolidada, o que gera uma característica interessante para o Shopping, que é um equipamento com quatro zoneamentos e quatro realidades distintas. Do ponto de vista de densidade encontramos também quatro realidades distintas. Ao Oeste, temos uma baixa densidade populacional com grande quantidade de Galpões. Temos uma alta densidade construtiva a nível Norte, mais uma baixa densidade populacional. A densidade construtiva não significa dizer que tenhamos a mesma densidade populacional. Da mesma forma nós encontramos essa realidade a nível Leste, uma alta densidade construtiva e baixa densidade populacional, e a nível Sul, uma baixa densidade construtiva e uma alta densidade ocupacional. A realidade leva a se criar diretrizes gerais básicas como apropriar a abertura da Nova Bruno Veloso, como elemento definidor e integrador do projeto de ocupação. Ela, de fato, vai ser o elemento indutor dessa nova ocupação do Shopping Recife. Planejar com uma visão de longo prazo, não é uma necessidade de curto prazo do equipamento, mas sim, é uma necessidade de projetar, de pensar o futuro, uma tentativa de se planejar com essa abertura da Nova Bruno Veloso, e pensar o Shopping como um equipamento articulador. A ZEDE Boa Viagem, em que pese nós temos hoje um novo equipamento que tem as mesmas características, transformador da zona, mas do ponto de vista de zoneamento da cidade, é a única ZEDE de Boa Viagem, formalmente se encontra perto do Shopping Recife. Nós temos já consolidado a presença de um empresarial da CONIC, que está sendo finalizado, que é hoje um elemento definidor da calha da futura Bruno Veloso. A situação atual, temos a antiga calha de drenagem pluvial do estacionamento do Shopping, que hoje é o delimitador físico da Comunidade e de uma área pública, já doada num segundo momento, pelo Shopping Recife. Após a calha, existem 10 m que é uma rua, onde lá na frente, tem a mão inglesa da entrada dos ônibus, que é uma área pública. Após os 10 m, onde tem o gradil, é a atual área física jurídica do Shopping Recife. A Bruno Veloso existe formalmente, ocupada pela Comunidade, a Nova Bruno Veloso fica após a ocupação e será alargada e dará uma nova feição. Hoje, o canal de drenagem virou uma extensão de coleta de esgoto da comunidade, e hoje já existem algumas ocupações por cima do canal. Na realidade é uma área pública e terá que ser contemplada nessa abertura da Nova Bruno Veloso. Hoje ela não faz esse circuito Dom João VI, total Leste/Oeste, porque parte do trecho está ocupado por uma extensão de área verde, com um coqueiral remanescente, mas a intenção do Poder Público é abrir essa nova rota da Dom João VI até a beira canal. Os ônibus hoje vêm, fazem uma mão inglesa e voltam. Na realidade a abertura da Nova Bruno Veloso, que tem importância significativa para a cidade, tem muitos desafios. Vai haver necessidade de avanço sobre o equipamento, sobre o Shopping Recife. Existe um projeto geométrico, por parte da Prefeitura, que está sendo contemplado na proposta de intervenção. Quando falei inicialmente na questão da CONIC, é que hoje, nós já temos o terreno sedimentado da CONIC, fazendo com que essa largura da futura avenida, de certa forma, ela tem um condicionante físico que é o projeto da CONIC. Estima-se em torno de 18 m a menor largura. no caso, seria 10 m do Sistema Viário Público e mais 8 m de área de interesse da Prefeitura, continuaria a mão inglesa avançando um pouco mais, iria para de 24 a 26 m, fazendo uma linha central de embarque e desembarque de passageiros, no nível de Modal de Ônibus." A Presidente, Dra. Mira, falou: "O projeto da CONIC quando foi aprovado, deixou uma faixa de interesse do Município, assim também vai acontecer com o Shopping." Continuando, Dr. BRUNO falou: "O projeto geométrico da Rua Bruno Veloso, feito e aprovado pela Prefeitura, foi que provocou essa ampliação do equipamento. Então, quais seriam essas abordagens, essas diretrizes internas do Shopping? Admitindo a abertura de uma nova fachada, de 700 m, com uma nova dinâmica comercial, urbana a

PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

toda região e, principalmente, para todo o equipamento. Foram estabelecidas as seguintes diretrizes: distribuir as massas construídas com relação ao entorno imediato, deixar de ter essa ideia de Shopping Ilha para se ter Shopping Cidade. Não dá mais para o equipamento se isolar e não ter o esforço urbano. Então, o que ficou estabelecido é que se eu preciso, e no caso vai haver uma verticalização de uso, ele se concentrasse onde hoje já existe massa vertical, no caso, o Setor Norte e Leste do Shopping, com a presença já hoje, dos empresariais e dos habitacionais. Essa seria a região. Do ponto de vista projetual para o Shopping seria muito mais fácil, e há uma verticalização a nível da Nova Bruno Veloso, mais aí, o Shopping sensível com o debate urbano existente, entendeu que, de fato, pela presença da ZEIS, haveria a necessidade de nós preservarmos essa relação ambiental mais horizontal, a nível de Comunidade. Um único elemento vertical que nós considerávamos que poderia ser interessante colocar seria um segundo elemento para não deixar o prédio da CONIC, de certa forma do ponto de vista urbano, isolado como uma torre única. Nós admitimos, do ponto de vista de massa, um elemento vertical junto ao prédio da CONIC. Entendemos que devemos concentrar os estacionamentos para diminuir a ilha de calor e liberar os espaços livres, pois existe uma carência. Liberando essas massas de estacionamento horizontal, transformando em "deck park" teremos mais áreas verdes, inclusive substituindo essa imagem de Shopping ilha, Shopping fechado, para um Shopping mais conectado com a cidade. Há uma preocupação muito grande, por parte dos acionistas, o Shopping leva o nome da cidade, tem 35 anos, e querem de certa forma, criar uma simbiose, que é uma das metas e diretrizes dos próprios empreendedores. Outra diretriz é criar fachadas ativas, então vai naquela linha do Shopping Cidade. Já existem algumas experiências em andamento hoje, como as lojas da Rua Padre Carapeço que são abertas para o exterior. Articular o Shopping com as conexões longas, pois há uma completa desarticulação dos corredores e eixos do "Mall" do Shopping como o entorno imediato. O projeto vai nesse sentido de fazer com que haja essas conexões, relacionar os fluxos internos com a dinâmica do entorno, respeitar os condicionantes sociais e ambientais urbano do entorno, e integrar o Shopping ao Metrô, que é um dos pontos importantíssimos. Nós temos uma estação chamada Estação Shopping e ela não é conectada, inclusive do ponto de vista físico. Então, o projeto contempla essa integração com o Metrô, hoje, inclusive, a Prefeitura tomou a iniciativa e terminou colocando uma passarela, mas a intenção do Shopping é que se faça essa ligação e essa urbanização de acesso do Metrô até que esse equipamento seja consolidado." Dra. Mira então falou: "Nessa localização tem um Colégio que tem bastante movimento." Dr. Bruno, usando a palavra, disse: "Realmente, é o Colégio Atual. A maior importância é entender o Shopping como equipamento que faz parte da cidade. Então os acionistas se sensibilizaram com essa articulação no entorno imediato. O projeto rompe uma característica forte e marcante dos Shoppings, pelo menos os atuais, que é seguinte: considerar lojas âncoras. Nesse projeto que está vindo consideram, na realidade, como âncora os espaços públicos abertos. Quando digo públicos, não significa dizer governamental, estou dizendo do ponto de vista de uso público. Vocês vão perceber, quando apresentarmos aqui o projeto com mais detalhes, que tenho uma praça de chegada ali no Leste, que tem todo o entorno verde, um parque linear em nível de comunidade, tenho outro setor aqui, o setor Oeste. Então, os espaços abertos aqui começam a ter essa vocação de âncora. Nós visitamos Shoppings fora do país, com esse novo conceito, essa perspectiva de criar "open hall", que é um Shopping aberto, e você ter equipamentos como âncora, seja um Terminal Integrado de Passageiros, seja uma Praça. Não precisa ser uma loja, que vai existir internamente do ponto de vista de "Mall", mas como "layout" futuro se busca exatamente essa permeabilidade do equipamento com a cidade. É uma quebra de paradigma sim, eles estão apostando nisso, pois precisam planejar em nível de futuro, precisam se antecipar a algumas discussões urbanas que se

coloca na cidade, e os sócios foram sensíveis. Incrementar o uso misto, quando falamos em Shopping Ilha, Shopping Cidade, precisamos incrementar os usos. Precisamos deixar de ser simplesmente um Shopping Comercial e ele ter atividades complementares. Há sim, um incremento de atividades, no caso, a previsão de um Hotel, um Centro Médico, dois Empresariais e um Flat. Na realidade são complementações de uso, não houve uma preocupação de adensar construtivamente, até porque o terreno tem 180 mil m², 18 hectares, e se aplicarmos hoje o potencial construtivo que a Legislação permite, daria um adensamento construtivo muito grande. Então, a busca não foi o adensamento construtivo, mas sim o crescimento, até porque eles estão entendendo que é o último acréscimo que eles consideram possível, e chegar ao limite, em função dessa nova dinâmica da Rua Bruno Veloso. Esses usos também foram propostos em cima de um zoneamento relacionado com a vizinhança. O Hotel vai ser na entrada Leste, em função de toda uma relação que tenho, com aquela Zona que falei antes, mista, com características ambientais e adensamentos de densidade. Quando coloco que aqui vou ter dois Empresariais, é em função da carga de Empresariais que já tenho aqui, eles estão sendo feitos aflorando do chão, não sai de um bandejão, nessa perspectiva de que, quando puder eu construir, não tem interferência nenhuma com o equipamento comercial. O Centro Médico, entra a nível Norte, porque há o que chamamos de "hang-hold" que é hoje, você entrar no Shopping circular todo. Vai perder essa característica, em que pese existir o "hang hold", só que ele vai ser diferente: sobe, desce, entra para a esquerda, entra para a direita, vai no Parque, volta, e isso tem um objetivo, hoje 25% do trânsito interno do Shopping Recife, é trânsito de passagem. Estamos aqui com Eduardo que é especialista na questão viária, e poderá falar alguma coisa sobre isso, e Lígia, que trabalha no Shopping fazendo o trabalho social dentro da Comunidade. Então, é isso, no fim resgatar o comércio aberto, com galerias e corredores públicos comerciais, aquela história de transformar esse equipamento e deixar de ser uma ilha e valorizar os fluxos de pedestres e ciclistas." A representante da CONDEPE/FIDEM, Dra. Ana Cristina Assis de Oliveira, pediu a palavra e falou: "O que vocês prevêem para o Centro Médico?" Dr. Bruno explicou: "O Centro Médico não é um Hospital, seriam Clinicas com Consultórios e, talvez, a parte Ambulatorial. Na realidade o projeto está como um MASTERPLAN, não existe detalhamento, até porque no caso do Hotel, não sabemos qual bandeira vai ter. Então, se aprovarmos aqui, serão massas construídas. Nós sabemos que, em Boa Viagem, há carência de Centros Médicos, então, se resgata a possibilidade de ter, que em tese, seriam Consultórios Ambulatoriais. Valorizar o fluxo de pedestres, ciclistas, com valorização das calçadas dos acessos, retiradas das barreiras físicas, serão calçadas generosas, parques generosos. Aperfeiçoar a circulação e integração do Shopping aos transportes públicos, integrado à malha viária existente e reforçar a vocação de "hub" modal. Nós entendemos que o Shopping Recife é como se fosse uma central de mobilidade. Então, nós precisamos valorizar essa vocação de "hub" modal, em função dessa dinâmica que ele gira. "Hub" modal é quando eu centralizo o automóvel, centralizo o ônibus, centralizo o metrô, e criamos facilidades com "hub" modal. O Shopping já se antecipou para as demandas de infraestrutura, hoje temos tratamento de esgoto já implantado e está subutilizado. Já está em funcionamento uma Subestação de Energia, também com demanda suficiente para as futuras ampliações. Já tem, de fato, a Torre de Resfriamento implantada, que ajuda de forma significativa na redução de consumo de água gelada, isso significa dizer, de consumo de energia elétrica, por parte do equipamento. Então, já houve essa antecipação da capacidade de atender a infraestrutura instalada. Temos Central de Reciclagem de Lixo. Aqui, rapidamente, exemplos de alteração: o fluxo interno que temos de automóveis, e os fluxos que vão ser gerados. Há uma simplificação na hora em que eu abro essa Nova Bruno Veloso com o fluxo da Dom João VI e a Av. Boa Viagem, continuam os acessos mais existe uma reformulação para acomodação desse novo fluxo, que Eduardo pode falar

um pouco. O acesso ao Metrô, com o encaminhamento que hoje faz o usuário, desde vindo pela Beira Canal, volta, e chega ao equipamento. Não é muito convidativo, para quem vem e para quem vai, então, a perspectiva é um acesso direto. Quanto à vegetação, o que nós vemos hoje no Shopping, são áreas verdes fragmentadas, em função daqueles canteiros na parte de trás, aquela concentração do estacionamento Sul e a nível Norte, tem uma concentração em função da ZAN, com a presença do Manguezal e Parque das Esculturas. O novo projeto já passa a ter essa configuração, já tem um incremento simplificador. Faz parte da Orientação Prévia de Empreendimento de Impacto – OPEI, que haja um cinturão verde, que foi alcançado com esse novo projeto, e na hora que você soma o Teto Verde, nós criamos essa nova configuração. O projeto vai ser submetido a esta Comissão, e tem uma característica que sai dessa situação de área verde e alcançamos esse tipo de ocupação, em função daquelas diretrizes, então, é muito forte. Essas manchas verdes que margeiam a Comunidade são os novos acessos, é uma diagonal onde vai ser o novo acesso do “Mall” do Shopping, ele é um círculo de 80 metros de diâmetro, para vocês terem ideia, cabe uma tenda do “Circo du Soleil”, é quase uma Praça de Eventos. Na lateral, na realidade estamos chamando Espaço Aberto da Sustentabilidade, vai ter uma característica de Educação Ambiental, essa mancha verde não é um verde paisagístico, entra naquela perspectiva que falei no início, ou seja, o que é minha “âncora”? O Shopping hoje está entendendo que isso aqui é uma “âncora”, então na hora que ele tem um equipamento voltado para Educação Ambiental, ele entende que isso é uma “âncora”, os corredores estão chegando nele. Se vocês perceberem a relação com o todo, cada rua dessas deságua num novo “Mall”. Na realidade, essa é uma amostragem geral das diretrizes para preparar a casa para receber o projeto. Vou passar a palavra ao Engenheiro Eduardo Coelho, da TECTRAN, que vai falar sobre o Memorial de Impacto no Trânsito.” Usando a palavra, Dr. Eduardo explicou: “A encomenda desse estudo foi mesmo um pouco mais profundo do que só a implantação da Bruno Veloso, embora tenhamos pensado nas alternativas de circulação da Bruno Veloso que hoje está indo da Dom João VI em direção a Boa Viagem. Uma primeira aproximação, vindo do lado do Shopping, talvez fosse interessante ser no sentido contrário, se você pudesse, a Dom João VI, a Carapuceiro mudava a mão, aí tinha a João Medeiros, a Afonso Simões e sua articulação. No primeiro tempo nós fizemos, e se mostrou inviável, porque há um rebatimento na circulação, desde que você pegue a Antônio Falcão, Félix de Brito, Antônio Falcão empurrando aquela saída por debaixo da manga, liberando o braço de Boa Viagem. Então, está tudo amarrado, se mexer ali tem um efeito dominó. A segunda história é o seguinte: o Shopping já está instalado há muito tempo e nós temos uma transformação enorme no Sistema Viário do Recife, com a operação da Via Mangue, mudou completamente o tráfego de Boa Viagem e da cidade. Isso, de certa maneira, ninguém parou pra repensar, foi uma oportunidade para nós, estudarmos também. Hoje, já existe, se você sai da rota ou você entra na manga, a via acaba sendo um lugar onde você tem um monte de atritos, que nós tivemos o cuidado, aproveitando essa história toda, de suavizar, de mitigar esses atritos. Agora, principalmente na nossa área, foi essa questão do pedestre, porque hoje a chegada do pedestre é bastante ruim. Se você vem de Boa Viagem para atravessar ali e chegar ao Shopping, é muito ruim, quando você chega e entra pelo estacionamento. O tratamento interno foi dado no projeto, pelo arquiteto Dr. Bruno, mas a parte de fora, nós tivemos que fazer uma série de intervenções para que haja espaço, área geográfica. Dentro, você não vê um semáforo de pedestres. Então, nós intervimos naquela região toda de Boa Viagem, principalmente da Domingos Ferreira para cá, em direção ao Shopping, criando estandes, acessos para pedestres, locais de travessia. Nosso trabalho maior foi trazer a circulação para as posições que estão lá hoje, e a grande mudança foi a Via Mangue. Quando fizemos a análise, a entrada da Bruno Veloso, em termos de mitigação, em termos de impacto, traz um alívio grande quanto a articulação


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

ali, se você pega a situação antes e a situação depois, a situação do tráfego melhora, mesmo com os empreendimentos que foram considerados, que é uma recirculação que hoje não tem. Hoje, é travado com a circulação parcial da Bruno Veloso. Então, depois dessa análise de impacto, antes não tinha esse impacto nos relatórios desse tipo, nós passamos a avançar e aí a encomenda dos empreendedores foi: o que se pode melhorar aí? Nós extrapolamos a área imediata e começamos a fazer tratamento de pedestre, de transporte coletivo, e o resultado ficou muito interessante, muito melhor do que a situação hoje." A presidente passou a palavra à Dra. Ligia Leite, Assistente Social do Instituto Shopping Center Recife, que disse: "Inicialmente, nós tivemos todo um cuidado no relacionamento com a Área de Interesse Social- ZEIS, inclusive, no primeiro momento em que houve a consolidação das diretrizes do projeto, nós tivemos uma reunião aqui, com o Secretário de Mobilidade e Controle Urbano-SEMOC, com os representantes da COMUL, e essas diretrizes foram apresentadas e foram discutidas com os representantes, e a essência da proposta é que realmente a Comunidade tenha uma interação com o novo equipamento, até porque ela tem uma relação muito direta e nós fazemos um trabalho de responsabilidade social, dentro da Comunidade. O Instituto não está localizado no Shopping, mais sim, na área mais densa populacionalmente da Comunidade Entra Pulso, dentro mesmo da Comunidade, e todo esse contexto foi discutido com a própria Comunidade. Há realmente uma preocupação de atender e essa demanda da própria abertura da Rua Bruno Veloso, é uma demanda da Comunidade para a Prefeitura. A Prefeitura apresentou um desenho geométrico de como seria essa abertura da Bruno Veloso. No projeto, a Prefeitura já considerou a entrada na faixa do terreno do Shopping Recife. Quando apresentou para a Comunidade já tinha esse posicionamento que foi incorporado ao próprio projeto do Shopping. Gostaria de terminar dizendo que esta relação de construção também foi discutida com a Comunidade." Continuando, Dr. Bruno falou: "Evidentemente que numa apresentação rápida, não dá para entrarmos em todos os detalhes, mas reforçamos alguns pontos. Nós estamos chamando Nova Bruno Veloso, porque a Bruno Veloso antiga, do antigo alinhamento do Shopping, que era a calha de drenagem do Shopping para dentro da Comunidade, tem uma parte que foi invadida e está consolidada. Há 10, 15 anos atrás foi solicitada uma faixa que o Shopping doou, de 10 metros além dos 15 metros que estão ocupados. Hoje, a Nova Bruno Veloso, repaginada, tem 10 metros de calha que vai da Rua Dom João VI à Beira Canal, nesses 10 metros está incluso o antigo fosso de drenagem do Shopping, que hoje virou espaço de esgotamento sanitário. Aí, qual é a proposta dessa Bruno Veloso repaginada? Ampliar, passar dos 10 metros, vai haver necessidade de desapropriação, troca ou doação desse trecho, que vai avançar sobre o Shopping Recife, saindo dos 10 atuais para 18,24 metros num determinado trecho. Hoje, o Shopping já está considerando essa faixa dos 18,24 metros e dos 24,00 metros, por isso esse projeto vem para cá. Na hora em que o Shopping mudar, vai avançar e criar uma nova fachada. Vou criar 700 metros, vai mudar toda dinâmica. Então, como é que vou crescer? Esse projeto é como se fosse um MASTERPLAN de longo prazo. Considerando isso, em um determinado momento, vamos sentar aqui com a Prefeitura e definir de quem é a responsabilidade. Vai ser o que? Permuta, troca ou doação? De quem é a responsabilidade do esgoto? Vai ser feito ou não? Houve necessidade, por parte do Shopping, de se antecipar a essas discussões. O que mostrei aqui foram as diretrizes que levaram a consolidar o projeto, que precisava fazer de forma bem resumida, porque o objetivo da CCU e do CDU é a Análise do Memorial, não precisa entrar em detalhes do projeto, mas o que é que levou, o que pode ser feito. Evidentemente, como técnico, acho que os empreendedores do Shopping estão sendo bastante ousados, porque estão de fato, com uma mudança de comportamento bastante significativa. Esses valores que disse aqui rapidamente, para o varejo, é uma mudança de paradigma. Enfim, era muito mais nesse sentido, de dar essa geral para vocês." Pedindo novamente a palavra, a

Ass. 6
Leite

representante da CONDEPE/FIDEM, Dra. **Ana Cristina** falou: "Essa área está com invasão ou está livre?" Ao que Dr. **Bruno** respondeu: "A área que está parcialmente ocupada são esses 10 metros." A **Presidente** usou a palavra e disse: "Quero agradecer a vocês pela apresentação. Alguém tem mais alguma colocação a fazer? Só queria chamar a atenção para uma coisa muito certa que **Eduardo** falou que é com relação aos fluxos de pedestre. A partir do momento em que se abre mais essa passagem para a Estação do Metrô, e vai haver um fluxo maior de pedestre, acho que o Shopping deve também voltar seu olhar para a calçada do Rio Jordão, e acessibilidade, não tenha dúvida, não só se limitar às calçadas do Shopping e entorno do Parque das Esculturas. Quando passo por ali, o que vejo é uma dificuldade muito grande na circulação, na calçada onde tem o Canal. Então, como também é a fachada Oeste do Shopping, e que o Shopping está preocupado em se voltar para este lado, em fazer com que o fluxo ali seja mais fácil e flua com mais facilidade. Até porque ali, você tem o Residencial Boa Viagem, os Colégios próximos, vai haver uma nova ocupação onde hoje está a LAJESPUMA, que é um projeto que já está circulando. Então, tudo isso faz com que nós tenhamos uma preocupação com esta circulação de pedestre, porque realmente é muito ruim, o local é esquisito, pouco iluminado, principalmente no outro lado por conta do Parque, mas agora, com esta abertura em que você possibilita o fluxo entre a Estação do Metrô, o Residencial Boa Viagem, entre o pessoal que está na Avenida Mascarenhas de Moraes para o Shopping, então, vai fazer com que esse fluxo aumente. E tem outra razão de ser, pela existência aí de Galpões, porque era a antiga Zona Industrial, na Lei 7427." Pedindo a palavra, a representante do CAU/Recife, Dra. **Paula Peixoto** disse: "Nessa linha sinto falta só de pensarem naquele "loop", porque sabemos que aquela Rua é a Padre Carapuceiro e tem uma clientela, certamente do Shopping e de todos os Empresariais que estão na parte de traz, que é muito bonita nesse trecho, inclusive as pessoas circulam a pé." Pedindo a palavra, o representante da FIEPE, Dr. **José Antônio** de Lucas Simón disse: "Me lembrei de um detalhe, nós estamos falando de toda requalificação e não se prevê na Nova Bruno Veloso, uma área para Ciclovia, não sei se há possibilidade, na parte anterior sei que não. Essa ciclovia deveria ligar com a Via Mangue, quando falamos do Shopping Rio Mar, você tem todo um circuito planejado de Ciclovia e no Shopping Recife não, embora, quando vamos pedalando à noite no Rio Mar, não tem um bom acesso para ciclista." A **Presidente** falou: "Como concluíram a apresentação, vamos começar a análise dos processos." Prosseguindo, foi analisado o **Processo nº 07.75242.0.08 da MINIO EMPREENDIMENTOS Ltda.**, referente ao Projeto Inicial, para uma edificação não habitacional (Lojas e Salas Comerciais), a se localizar na Av. Engenheiro Domingos Ferreira, nº. 2120 - Boa Viagem. (ZUP 01/ CTM) Encaminhado à CCU: face a Lei nº. 16.176/96, Art. 62, § 1º. (LUOS Empreendimento de Impacto - medidas mitigadoras) A **Presidente** passou a palavra ao Relator, o representante da FIEPE, Dr. **José Antônio** que disse: "Esse processo entrou na Regional para ser analisado, em 19/12/2008. Vou iniciar lendo o parecer da Divisão de Normatização e Análise Viária-DNAV." **PARECER DA DNAV/DILURB: "1. SOLICITAÇÃO:** Análise urbanística de projeto inicial de empreendimento de uso não habitação, a ser construído no lote 9A, situado na Av. Eng. Domingos Ferreira, no bairro de Boa Viagem. **2. LEGISLAÇÃO:** De acordo com a Lei Municipal nº 16.176/ 1996 (Uso e Ocupação do Solo), o lote em questão está inserido na Zona de Urbanização Preferencial I (ZUP 1) que, por definição, é uma área que possibilita alto potencial construtivo compatível com suas condições geomorfológicas, de infraestrutura e paisagísticas.

Imagem 01: Mapa com a localização do empreendimento.



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO



Fonte: www.recife.pe.gov.br/ESIG/

Os parâmetros urbanísticos aplicáveis ao empreendimento estão resumidos no quadro abaixo:

Quadro 01: Parâmetros urbanísticos.

Frontal	Alastamentos mínimos		Taxa de Solo Natural (%)	Coeficiente de Utilização (μ)
	Lateral e fundos			
	Ld. ≤ 2 pavtos.	Ed. > 2 pavtos.		
5,00m	nulo/1,50m	3,00m	25	4,00

Fonte: Lei nº 16.176/1996 - Anexo 10 (adaptado).

O projeto é classificado como Empreendimento de Impacto, uma vez que apresenta área de construção superior a 20.000m² (vinte mil metros quadrados), conforme art. 61, parágrafo único, da Lei nº 16.176/1996. Não foi elaborada a Orientação Prévia para Empreendimentos de Impacto (OPEI), uma vez que a data de ingresso do processo é anterior à publicação do Decreto nº 27.529/2013. 3. **CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO:** O empreendimento localiza-se na porção sul da cidade do Recife, na Região Político-Administrativa 6 (RPA 6), no bairro de Boa Viagem. O terreno é limo a uma via de intenso fluxo de veículos (Av. Eng. Domingos Ferreira) e está situado próximo ao Parque dos Manguezais, da Praia de Boa Viagem, além de importantes equipamentos urbanos como supermercados (Extra e Bompreço) e colégios (Boa Viagem e Santa Maria). O empreendimento prevê a construção de uma torre de 26 pavimentos para uso não habitacional, totalizando 229 unidades (9 lojas e 220 salas), 520 vagas de estacionamento e uma população estimada de 1.833 pessoas. O projeto apresenta pavimentos com as seguintes finalidades:

Quadro 02: Programa arquitetônico do empreendimento.

PAVIMENTOS	PROGRAMA
Semienterrado	140 vagas de estacionamento
Térreo	9 lojas e hall
"Jirau"	25 vagas
Vazado 1	124 vagas
Vazado 2	122 vagas
Vazado 3	109 vagas
1º ao 22º pav. tipo	10 salas por pav.
Cobertura	Sala multiuso e terraço descoberto

Fonte: Projeto arquitetônico.

A seguir, o resumo do quadro de áreas apresentado:

Quadro 03: Quadro de áreas.

ITEM	APRESENTADO
TERRENO	4.358,45 m ²
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO	22.947,44 m ²

375ª Reunião da CCU do dia 28/11/2017

ÁREA DE SOLO NATURAL	890,73 m ² (20,44%)
ÁREA DE SOLO PERMEÁVEL	201,83 m ² (4,63%)

Fonte: Projeto Arquitetônico.

4. TRAMITAÇÃO DO PROCESSO: A seguir, a relação os principais trâmites do processo:

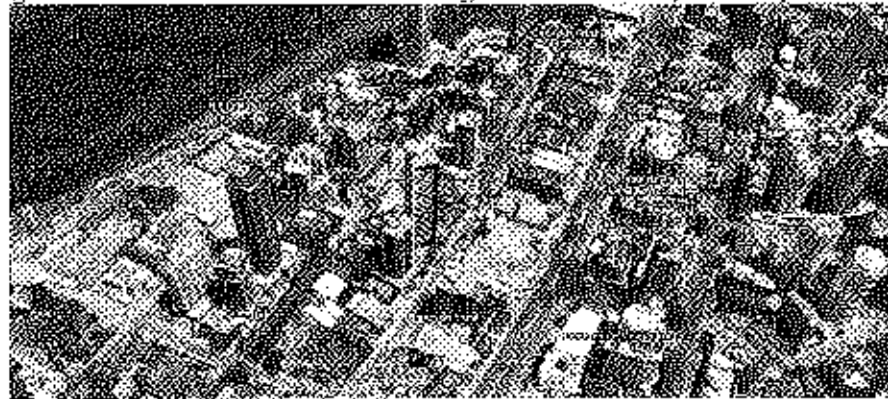
- 19/12/2008 - Ingresso do processo para análise na 6ª Regional/SELURB;
- 17/06/2016 - Parecer técnico da CTTU favorável ao projeto;
- 22/08/2016 - Parecer técnico da DPU/SFIURB sugerindo ações mitigadoras;
- 19/09/2016 - Informação da SECON quanto à inexistência de reclamação para o empreendimento;
- 28/11/2016 - Cota da arquiteta analista encaminhando o processo para CCU/CDU;
- 15/05/2017 - Solicitação para anexar a Licença-Prévia da SDSMA;
- 14/09/2017 - Foi anexada a Licença Prévia;
- 11/10/2017 - Encaminhamento do processo para a Divisão de Normatização e Análise Viária/DIIURB para parecer urbanístico.

5. IMPACTOS SOBRE A INFRAESTRUTURA: Para que o empreendimento possa ser construído, é preciso avaliar os impactos sobre a infraestrutura existente. Neste sentido, são necessárias as anuências das concessionárias de serviços públicos quanto à viabilidade técnica para sua instalação. Foram apresentados documentos dos seguintes órgãos:

- Celpe – informou que há viabilidade para o fornecimento de energia elétrica;
- COMPESA – informou que o empreendimento poderá ter seu ramal predial interligado à rede de distribuição de água bem como as instalações prediais hidráulicas sanitárias poderão ser interligadas à rede coletora de esgotamento sanitário;
- OI Fixa – informou que poderá atender o empreendimento com os serviços de telecomunicações;
- EMIURB – aprovou o projeto de lixeira, conforme art. 174 da Lei nº 16.292/1997.

6. IMPACTOS SOBRE O MEIO AMBIENTE (NATURAL E CONSTRUIDO): Dentre os atributos naturais do bairro de Boa Viagem, a orla marítima se destaca com aproximadamente 7 km de extensão. Há poucos espaços verdes, como praças e parques, e esparsa arborização urbana. Do ponto de vista do ambiente construído, o bairro se caracteriza pela verticalização, sobretudo na faixa da orla, que contribui para uma elevada densidade populacional com cerca de 160 habitantes/hectare. Boa Viagem é um bairro residencial, mas com significativa presença de comércio e serviços. Estes estão localizados ao longo dos principais eixos viários, na área do Shopping Center Recife e proximidades.

Imagem 02: Vista aérea do bairro de Boa Viagem com a localização do empreendimento.



Fonte: Google Earth.

O Memorial Descritivo avaliou a interferência do empreendimento no meio ambiente, durante as fases de instalação e de operação, e concluiu que os impactos não são muito significativos, em especial, pelo fato da área já se encontrar urbanizada. O projeto obteve a anuência da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente (SDSMA), através da emissão de Licença Prévia nº 02.17.08.002493-6, que determina os condicionantes a serem atendidos para a obtenção da Licença 375ª. Reunião da CCU do dia 28/11/2017

Aurel

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

de Instalação. 7. **IMPACTOS SOBRE A MOBILIDADE / TRANSPORTES:** O bairro de Boa Viagem possui um traçado regular com a predominância das vias dispostas no sentido longitudinal à orla e no sentido transversal. No eixo norte/sul, os deslocamentos de veículos estão concentrados nas avenidas Boa Viagem, Conselheiro Aguiar, Engenheiro Domingos Ferreira e a Via Mangue, enquanto que, para o eixo leste/oeste, destacam-se as ruas Antônio Falcão, Ribeiro de Brito, Ernesto de Paula Santos e Barão de Souza Leão. O acesso de pedestres será realizado pela Av. Eng. Domingos Ferreira, via classificada como Corredor de Transporte Metropolitano, categoria funcional Arterial Principal, de acordo com a Lei nº 16.176/1996 (Uso e Ocupação do Solo). Neste corredor foi implantada a Faixa Azul, por onde passam 24 linhas de ônibus. Na Rua José Aderval Chaves também consta um acesso de serviço para funcionários. Quanto aos acessos de veículos, estes possuem área de estocagem e estão voltados para a Rua José Aderval Chaves, por se tratar de via de menor hierarquia (via local). Para esta rua também há um acesso próprio para veículos de carga. Na Av. Eng. Domingos Ferreira, foi proposto um acesso de veículos para a realização de embarque e desembarque de passageiros no interior do lote. O projeto arquitetônico e o Memorial Justificativo de Impacto foram analisados pela Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU), que emitiu parecer favorável nº 012/2016, em 17/06/2016. 8. **AÇÕES MITIGADORAS:** O Memorial de Impacto aponta algumas medidas mitigadoras e maximizadoras, de acordo com as fases do empreendimento. Os quadros abaixo apresentam uma síntese dessas medidas:

Quadro 04: Medidas mitigadoras e maximizadoras durante a fase de implantação.

FASE DE IMPLANTAÇÃO				
Meio	Impacto	Fatores sócio-ambientais	Descrição	Responsável
Físico	Estabelecimento de processos erosivos de pequena magnitude	Solos	Realizar a limpeza do terreno antes do início das obras; proteger as áreas suscetíveis a erosão em caso de chuva intensa	Empreendedor
	Polluição devido à disposição inadequada de resíduos e efluentes	Solos/Recursos hídricos subterrâneos	Implantação do Programa de Gestão Integrada dos Resíduos da Construção Civil	Empreendedor
Biótico	Recobrimento de folhas dificultado trocas gasosas	Vegetação	Durante a terraplanagem a área deve ser irrigada com certa frequência para evitar ou diminuir a geração de particulados especialmente se as obras estiverem sendo realizadas durante o verão	Empreendedor
Antrópico	Aumento da renda disponível	Oferta de emprego e renda	Aproveitamento e valorização da mão-de-obra local. Contratação de serviços locais.	Empreendedor
	Dinamização das atividades terciárias	Economia local	Incentivo à criação de novas empresas do setor terciário, como serviços, comércio, alimentação e transporte, entre outros.	Governo municipal e setor privado
	Risco de acidentes de trabalho	Qualidade de vida	Implantação de um Plano de Atendimento Emergencial aos Trabalhadores	Empreendedor

Fonte: Memorial Descritivo de Empreendimento de Impacto (adaptado).

Quadro 05: Medidas mitigadoras e maximizadoras durante a fase de operação.

FASE DE OPERAÇÃO				
Meio	Impacto	Fatores sócio-ambientais	Descrição	Responsável
	Estabelecimento de processos erosivos	Solos	Realizar a limpeza do terreno antes do início das obras; proteger as áreas	Empreendedor


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Físico	de pequena magnitude		suscetíveis à erosão em caso de chuva intensa	
		Poluição devido à disposição inadequada de resíduos e efluentes	Solos/Recursos hídricos subterrâneos	Implantação do Programa de Gestão Integrada dos Resíduos da Construção Civil
Antrópi-co	Dinamização da economia local	Atividades econômicas	Fomento à criação de empresas e serviços	Governo municipal e iniciativa privada
	Ampliação da oferta de emprego e renda	Geração de renda	Aproveitamento e valorização da mão-de-obra local. Contratação de serviços locais	Iniciativa privada
	Dinamização das atividades terciárias	Atividades econômicas	Incentivo à criação de novas empresas do setor terciário, como comércio, alimentação, transporte, entre outros	Governo municipal e setor privado

Fonte: Memorial Descritivo de Empreendimento de Impacto (adaptado).

Em 22/08/2016, a Divisão de Projetos Urbanísticos - DPU/SELURB emitiu parecer sugerindo duas ações mitigadoras, sendo uma relativa à Mobilidade e outra de caráter Sócio-Ambiental. 1. Mobilidade: resgatar a calçada no trecho invadido para o pedestre, mantendo em toda extensão da Rua José Maria Miranda, a mesma largura da via (16,00m), respeitando o loteamento aprovado para a área. Os imóveis atingidos precisariam ser indenizados e/ou relocados nas proximidades da área; 2. Sócio-Ambiental: com a implantação da Via Mangue, surgiram bolsões de áreas remanescentes ao longo da Via, resultado das desapropriações. Estas áreas já possuem projeto de praça, com orçamento, elaborados pela URB-Recife, beneficiando, principalmente, a população das áreas pobres que ali residem. Entretanto, considerando os elevados custos para promover as desapropriações na Rua José Maria Miranda, haja vista a existência de várias construções com dois ou três pavimentos na área de recuo frontal, esta Divisão de Normatização e Análise Viária recomenda a adoção da medida "Sócio-Ambiental", sugerida pela DPU/SELURB, no valor correspondente a 1,5% do custo da obra, devendo estar concluída na ocasião da emissão do alvará de "habite-se". No caso de mudança de interesse do município na ocupação da área, o valor da medida mitigadora será revertido para a modernização do controle e licenciamento urbano. 9. **CONCLUSÃO:** O projeto apresentado atende aos parâmetros urbanísticos exigidos para a ZUP 1, conforme informação da 6ª Regional da SELURB, em 28/11/2016, e às recomendações da CITU e da DPU/SELURB. Apresentou as anuências dos órgãos competentes no que diz aos impactos sobre a infraestrutura bem como a Licença Prévia da SDSMA. Consta a publicação sobre o projeto em jornal de grande circulação, na data de 26/07/2013, conforme determina o art. 62 § 3º da Lei nº 16.176/1996, não havendo impugnação registrada quanto à construção do empreendimento, conforme informação da SECON em 19/09/2016. Diante do exposto, e entendendo que a construção do empreendimento encontra-se em sintonia com a ocupação existente, não acarretando prejuízos ao seu entorno, somos de parecer favorável ao projeto. Encaminhamos o processo para a Comissão de Controle Urbanístico - CCU, por se tratar de Empreendimento de Impacto, e após o parecer desta Comissão, o mesmo deverá ser encaminhado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, para parecer final." Em, 22/11/2017, a) Mira Meira, Gerente de Licenciamento e Raphael Melo, Analista de Desenvolvimento Urbano - Arquiteto. Dr. José Antônio continuou: "Quero esclarecer que o Incorporador tinha proposto uma Medida Mitigadora no Memorial, e, na realidade, se pediu duas, se optou por uma e, no final, ficou a opção de que caso a medida não seja aceita pela Prefeitura, aí sim, o valor será revertido para a Modernização do Controle e Licenciamento Urbano. Na realidade, entendo que o empreendedor tem obrigação técnica, só não tem que fazer a Praça, em a Prefeitura não querendo mais a Praça, transformando o orçamento proposto, que está feito, ele cairá no máximo, 1,5%. No parecer consta que tem projeto e orçamento da URB." Vou ler o meu parecer. **PARECER DO RELATOR:** A Comissão de Controle Urbanístico - CCU. "1. **SOLICITAÇÃO:** Aprovação inicial de projeto de Empreendimento de Impacto, não habitacional, a ser construído no lote 9º na A. Domingos Ferreira.



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

2. **HISTÓRICO:** Teve sua tramitação iniciada em 19/12/2008 e foi analisado nos diversos órgãos até o dia de hoje. 3. **CONSIDERAÇÕES:** Trata-se de Empreendimento de Impacto e como tal possui toda a documentação, e trâmites legais cumpridos. 4. **CONCLUSÃO:** Somos de parecer favorável a aprovação do projeto na forma apresentada." Em, 28/11/2017. a) José Antônio A. de Lucas Simón, representante da FIEPE. Pedindo a palavra, a representante da Procuradoria Geral do Município – PGM, Dra. Carolina, disse: "Nesse caso de não haver interesse na Praça, que o processo volte à CCU, para haver uma destinação do local para aplicação do dinheiro." Pedindo a palavra, a representante do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira – ICPS, Dra. Ana Patrícia falou: "É só uma dúvida, como não tivemos acesso ao projeto, se está contemplado bicicletário e paraciclo, pois podemos colocar no parecer." Dr. José Antônio, relator do processo explicou: "Não tem, pois quando entrou para análise, isso não era pedido." Dra. Mira falou: "Nada impede que coloquemos para destinar uma área para bicicletário e paraciclo. Então, tem a sugestão do Instituto e a sugestão da PGM de que, se não houver interesse na execução da Praça, ou se a Prefeitura executar antes, que retorne à CCU para eleição de nova Medida Mitigadora. Deverá se ofertado aos usuários do empreendimento, espaço reservado para o estacionamento de bicicletas. Quanto às Medidas Mitigadoras, nós só fazemos indicar, quem realmente define é o CDU. Quando nós sugerimos, o CDU vai analisar e trocar aquela medida se for o caso." Novamente, Dr. José Antônio falou: "O CDU é que vai discutir qual medida vai aprovar ou não, nós apenas sugerimos." A Presidente disse: "Vamos exarar nosso parecer e votar." **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, se posiciona FAVORÁVEL, ao pleito, acompanhando o parecer do relator e definindo como medida mitigadora a implantação de Praça na área remanescente da Via Mangue e acrescentando a exigência de espaço destinado ao estacionamento de bicicletas. Encaminha ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, por se tratar de Empreendimento de Impacto. Solicita homologação de V. Excia." Em, 28/11/2017. a) Luzia Sílvia Meira, suplente da Presidente da CCU e demais membros presentes. Continuando, foi analisado o Processo nº 07.12793.8.17 de VILMAR BRITO DE PAIVA, referente ao Projeto Inicial, para uma edificação habitacional multifamiliar, a se localizar na Rua da Harmonia, nº. 531 – Casa Amarela. (ZAC Moderada). Encaminhado à CCU: face a Lei nº. 16.292/97, Art. 91 (PARCELAMENTO DO SOLO – permuta de área). A Presidente passou a palavra ao relator, representante da ADEMI, Dr. Genildo Valença Filho, que iniciou dizendo: "É um processo bastante simples, aprovação de edificação onde envolve coeficiente de afastamento. Está escrito aqui no parecer da DNAV/DILURB, que os coeficientes e afastamentos atendem ao exigido na Lei." Dra. Mira falou: "É o seguinte, o que normalmente a gente faz é considerar os índices do terreno original e, como ele vai doar, analisar o que é que ele vai colocar como afastamento resultante, para não ficar tão reduzido. Na tabela do nosso parecer, tem que o exigido para o terreno original são 7 metros de afastamento, e no terreno resultante ficam 6,25 metros. Então, está tudo correto, para a lamina é a mesma coisa, aplica-se a fórmula para o terreno original, está tudo certo. A LUOS diz que o afastamento deveria ser 7 metros, acontece que o Artigo 91 da Lei de Parcelamento diz que quando a área está sujeita a corte, ele pode permutar por afastamento, ou por área de construção. Então, ele pode reduzir este afastamento. Nós tomamos como diretriz que, pelo menos, para o terreno original, que ele atenda a Lei e o afastamento resultante não fique com menos de 5 metros, que é o que normalmente se exige na Cidade. Como é Corredor de Transporte, não poderia ser inferior a 7 metros, mas nesse caso, o empreendedor está doando essa área. Vamos passar a palavra ao relator para ver seu parecer." **PARECER DO RELATOR:** À Comissão de Controle Urbanístico – CCU. "1. **SOLICITAÇÃO:** Projeto Inicial para uma edificação habitacional multifamiliar, Lei nº 16.292/97, Art. 91 (Parcelamento do Solo – Permuta de Área). 2. **HISTÓRICO:** No projeto solicita-se a aplicação do Art.91 da Lei Municipal nº 16.286/1997, relativo a permuta de área por índices urbanísticos (Coeficiente de utilização e afastamento). 3. **CONSIDERAÇÕES:** O coeficiente e o afastamento atendem ao permitido para o terreno, na sua forma original. 4. **CONCLUSÃO:** Favorável a aprovação conforme parecer urbanístico da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano." Em, 28/11/2017. a) Genildo Mota

[Handwritten signatures and initials in the left margin]

[Handwritten signatures and initials in the right margin]

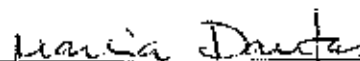
SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO


Valença Filho, representante da ADEMI. A Presidente, colocou em votação o parecer do relator e exarou o seguinte parecer da CCU. **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, 28/11/2017. a) Luzia Silmira Meira, suplente da Presidente da CCU e demais membros presentes. Em seguida, foi analisado o **Processo nº 07.50209.0.16 do COLÉGIO COGNITIVO**, referente à Reforma com Mudança de Uso (Escola), localizado na Rua Sant'Ana, nº. 174, 188 e Rua Ambrozina Carneiro, nº. 75 – Santana. (ZAC Controlada II/ SRU 3/ SSA-2) **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.719/01, Art. 22, § 2º. (ARU – estacionamento em outro lote). A **Presidente** passou a palavra à representante do Conselho de Arquitetura e Urbanístico-CAU, Dra. **Paula Peixoto** que disse: "Verifiquei que existe outro processo que já aprovou vagas para esse Colégio num terreno vizinho, na mesma rua. Esse processo complementa as vagas e eles apresentam um terreno para estacionamento na própria Rua Sant'Ana. O encaminhamento à CCU é com base no Artigo 22 da Lei da ARU, que permitia a instalação de vagas em outro lote. O Colégio disponibiliza outro lote com Contrato de Locação, constando no processo, na Rua de Sant'Ana, e nesse estacionamento que está desenhado e anexado ao processo. Na Planta de Estacionamento, são apresentadas 33 vagas, sendo que 10 vagas são para este Processo e as outras 20 vagas são para o Processo anteriormente aprovado para este Colégio. Onde ele apresenta 33 vagas, 20 são do processo anterior e 10 deste processo, tem uma folga de 3 vagas. Pelo desenho, ainda existe uma área cimentada atrás do estacionamento, sem uso definido. A minha sugestão é a seguinte: a vocação deste terreno está clara, é atender a estacionamento para outro imóvel que venha necessitar, pode ser o Colégio ou até outro empreendimento vizinho. Então, nós somos favoráveis ao pleito, com a recomendação de que ele atenda ao percentual de Vagas Especiais para Deficientes e Idosos, no estacionamento, mesmo que já tenha no Colégio. Aparentemente, o terreno terá espaço para acomodar outros estacionamentos." O representante da FIEPE falou: "Concordo com o parecer, mas alerta que é de praxe desta Comissão, se exigir o legal, vagas de idoso e deficientes, no lote do empreendimento, no outro lote seria para as pessoas sem problemas de locomoção." A **Presidente** disse: "Chamo atenção para o seguinte: se tenho um empreendimento num lote e vou usar outro, a exigência é de "x" vagas, tanto de Deficiente, tanto de Idoso e o restante para vagas normais. Deficiente e Idoso deve ser colocado no terreno do empreendimento, as demais são normais. Vou exigir no outro lote também? É uma vaga maior, vai diminuir a quantidade e vou terminar não atendendo." A Relatora, Dra. **Paula** falou: "No projeto atual só tem uma vaga para idoso, no que já foi aprovado não tenho como saber, estou fundamentando a minha sugestão, que não temos o outro projeto em mãos, ele acresce mais 10 vagas para esse processo e pode até atender um terceiro, que pode ser um Restaurante. O terreno tem espaço e é mais fácil de ser atendido pelo requerente, do que às vezes, no próprio terreno do empreendimento." Em seguida, foi lido o relato. **PARECER DA RELATORA:** À Comissão de Controle Urbanístico - CCU. "Considerando o encaminhamento da DILURB para análise especial da CCU, com base no Art. 22, parágrafo 2º, da Lei nº 16.719/2001 (Lei da ARU), que dita: "Aplicam-se na ARU as mesmas condições expressas no Art. 40 da Lei 16.176/96. excetuando-se o disposto nos parágrafos seguintes. § 1º - ..., § 2º - Excetuam-se do disposto do § 1º deste artigo os casos de reforma e mudança de uso e atividade, quando poderá ser atendida a exigência de vaga de estacionamento em outro lote, desde que dentro de um raio máximo de 100,00m (cem metros) de distância do mesmo, sendo exigido, neste caso, a análise especial pela Comissão de Controle Urbanístico CCU;" Trata-se de um projeto de reforma com mudança de uso habitacional para ESCOLA (ensino fundamental). A proposta apresenta estacionamento em outro imóvel, onde existem a casa nº. 249 da Rua Sant'Anna, localizado dentro do raio de 100m, no qual são apresentadas 33(trinta e três) vagas, sendo 10 (dez) exigidas para o presente processo, e outras 20 (vinte) vagas compromissadas para o processo anteriormente aprovado sob o nº 73.003211/17, ficando ainda 03 (três) vagas excedentes ao exigido para ambos os processos. Considerando que o imóvel destinado ao estacionamento está suprimindo vagas exigidas para mais de um processo, aparentemente com condições de acomodar outras vagas, o CAU se posiciona favorável ao pleito.

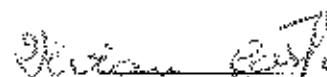

PREFEITURA DO
RECIFE

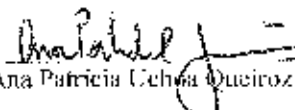
SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

desde que sejam atendidos, no imóvel destinado ao estacionamento, os requisitos de vagas especiais, considerando o número total de vagas apresentadas no mesmo, ou seja, 33 (trinta e três vagas), sendo Pessoa com Deficiência 2% do total de vagas (Lei Federal nº 13.146/2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência) e Pessoas Idosas 5% do total de vagas (Lei Federal nº 10.741/2003 - Estatuto do Idoso). Para tal propósito, a Planta de Situação e Locação do estacionamento, ANEXO do projeto, deverá ser ajustada, na legenda e no desenho das vagas, devendo ser atendidos os requisitos e dimensões da Legislação Urbanística e da Norma Técnica de Acessibilidade - ABNT-NBR 9050/2015. Atenciosamente, submeto este relato à opinião dos demais membros desta Comissão." Em, 28/11/2017, a) Paula Peixoto, representante do CAU. A Presidente colocou em votação o parecer da Relatora com sua sugestão, e exarou o seguinte parecer da CCU. **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 da relatora. Solicita homologação de V. Excia." Em, 28/11/2017, a) Luzia Silveira Meira, suplente da Presidente da CCU e demais membros presentes. Por último, seria analisado o **Processo nº 07.19180.1.17 da OCKTUS PARTICIPAÇÕES Ltda.**, mas como o relator não pôde comparecer ficou para a próxima reunião. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão às 12h30min, eu, Márcia Dantas de Oliveira, lavrei a presente ATA, a qual vai datada e assinada por mim, Senhora Presidente e demais Membros presentes. Recife, 28 de novembro de 2017.

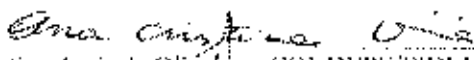

Márcia Dantas de Oliveira – Secretária

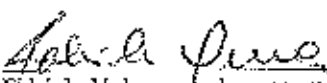

Luzia Silveira Meira – PRESIDENTE



Vivian M. Oliveira da Costa – CTTU

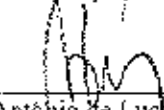

Ana Patrícia Uchôa Queiroz – SEPLAN/ICPS


Ma. Carolina Lindoso de Melo – PGM



Ana Cristina Assis de Oliveira – CONDEPE/FIDLM

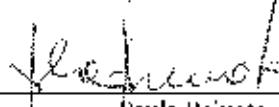

Fabíola Valença de Lemos, representante da CPRU


Genildo Mota Valéria Filho – ADEM/PL


José Antônio de Lucas Simón – FIEPR


João Geraldo S. de Almeida – ACP


Herminio Filomeno da Silva Neto – SENGLE/PE


Paula Peixoto - CAU/PE