



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 391ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO  
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos **15 (quinze) dias do mês de janeiro de 2019 (dois mil e dezenove)**, às 9h30min, na Sala de Reunião da Secretaria de Direitos Humanos da Prefeitura da Cidade do Recife, realizou-se a 391ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, sob a Presidência da Arquiteta Dra. Taciana Sotto Mayor, Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Vivian Maria Oliveira da Costa, suplente da representante da CTTU; William Bernardo Mendes, suplente da representante da URB/Recife; Gustavo Marques Lins, representante da SDSMA; Ana Patrícia Uchoa de Queiroz, suplente do representante do ICPS/SEPLAN; Ana Cristina Assis de Oliveira, representante da Agência CONDEPE/FIDEM; Elka Porciúncula, suplente do representante da FIEPE e Ana Maria Moreira Maciel, suplente do representante do CAU/PE. Os Engenheiros: Walter Longman, suplente da representante da CPRH; José Antônio A. de Lucas Simón, representante da FIEPE; Pedro Jorge Lima de Souza, representante da ADEMI/PE e Frederico de Vasconcelos Brennand, representante do CREA/PE, além da Procuradora Eugênia Simões Inácio Cavalcanti, representante da PGM e Edvaldo Santos Pereira, suplente do representante do PREZEIS. Constatado o número regimental para deliberar a **Presidente** deu início à reunião com a apresentação do **Processo nº 07.41642.2.18 do VIADUTO COMÉRCIO DE MÁQUINAS E SERVIÇOS LTDA**, referente ao Documento Especial de Viabilidade para Instalação de Comércio Atacadista de Resíduos e Sucatas não Metálicos, exceto de Papel e Papelão a se localizar na Rua Paris, nº. 140 – Bairro da Imbiribeira. (ZAC Moderada) **Encaminhado à CCU: face à Lei nº. 16.289/97 Art. 45, § II e Art. 46 e 47 (Usos Geradores de Incômodos à Vizinhança - APGI)**. Dra. **Taciana** passou a palavra ao representante da CPRH, Relator do processo. Dr. **Walter Longman** iniciou dizendo: “Este processo só veio à CCU pelo fato da incomodidade. Vou ler meu parecer.” **PARECER DO RELATOR:** À Comissão de Controle Urbanístico – CCU. “1. **SOLICITAÇÃO:** Pedido de Viabilidade de Localização. 2. **HISTÓRICO:** Comércio Atacadista de Resíduos e Sucatas não Metálicos, exceto de Papel e Papelão. 3. **CONSIDERAÇÕES:** Não foram identificadas denúncias da fiscalização para a atividade. 4. **CONCLUSÃO:** Somos favoráveis à instalação até o nível 03 de incomodidade, porque atende ao Art. 48 § II da Lei nº. 16.289/97.” Em, 15/01/2019. a) Walter Longman, representante da CPRH. A **Presidente** perguntou: “Alguém tem alguma dúvida sobre este processo?” Como não houve manifestação, colocou em votação e exarou 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 07 (sete) votos: SEPLAN/ICPS; PGM; CPRH; CONDEPE/FIDEM; FIEPE; ADEMI e CREA, e 04 (quatro) abstenções: CAU; PREZEIS; CTTU e SDSMA se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 15/01/2019. a) Taciana Sotto Mayor, Presidente e demais membros presentes. Em seguida, foi analisado o **Processo nº 07.41217.0.18 da CBR – COMÉRCIO BRASILEIRO DE RECICLÁVEIS Ltda.**, referente ao Documento Especial de Viabilidade para Instalação de Comércio Atacadista de Resíduos de Papel e Papelão, a se localizar na Rua Jornalista Edson Regis, nº. 278 – Bairro do Ibura. (ZAC Moderada) **Encaminhado à CCU: face à Lei nº. 16.289/97 Art. 45, § II e Art. 46 e 47 (Usos Geradores de Incômodos à Vizinhança - APGI)**. A **Presidente** falou: “O Relator deste processo também é o representante da CPRH, até porque os dois processos são quase vizinhos.” Dr. **Walter** iniciou lendo seu parecer. **PARECER DO RELATOR:** À Comissão de Controle Urbanístico – CCU. “1. **SOLICITAÇÃO:** Pedido de Viabilidade de Localização. 2. **HISTÓRICO:** Comércio Atacadista de Resíduos de Papel e Papelão. 3. **CONSIDERAÇÕES:** Não foram identificadas denúncias da fiscalização para a atividade. 4. **CONCLUSÃO:** Somos favoráveis à instalação até o nível 03 de incomodidade, porque atende ao Art. 48 § II da Lei nº. 16.289/97.” Em, 15/01/2019. a) Walter Longman, representante da CPRH. Dra. **Taciana** perguntou: “Alguém quer fazer alguma colocação a cerca do processo?” Como não houve manifestação, colocou em votação o parecer exarando o parecer da Comissão. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. “A



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Comissão em plenário por maioria de seus membros com 07 (sete) votos: SEPLAN/ICPS; PGM; CPRH; CONDEPE/FIDEM; FIEPE; ADEMI e CREA, e 04 (quatro) abstenções: CAU; PREZEIS; CTTU e SDSMA se posicionam FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 15/01/2019. a) Taciana Sotto Mayor, Presidente e demais membros presentes. Prosseguindo, foi apresentado por Vídeo Conferência o **Processo digital nº 8128953218 do COLÉGIO GGE**, pelo Arquiteto Dr. Bruno Ferraz, referente ao Projeto Inicial para uma edificação não habitacional (Serviço Educacional- creche, pré-escolar, escolas 1º e 2º graus), a se localizar na Rua Desembargador Gois Cavalcanti, Q-OE, L-454 – Bairro do Parnamirim. (ZAC Moderada II/ ARU-SRU2/SSA2) **Encaminhado à CCU**: face à Lei nº. 16.176/96, art. 62, § 1º. (LUOS – **Empreendimento de Impacto** na ARU) e Instrução de Serviço nº. 07/1999, art. 4º. (Permuta de área). A **Presidente** passou a palavra ao Dr. **Bruno** que iniciou cumprimentando a todos e dizendo se encontrar em Portugal fazendo um curso e falou: “Vamos tentar passar o conceito do projeto. (EM ANEXO) Quero agradecer a Taciana e a Marcia, pela viabilidade desta apresentação. Este primeiro “slide” mostra bem o que é a síntese conceitual do projeto, que é o que vamos tentar passar para os membros da CCU. É a questão do projeto que trabalha diversas escolas da cidade, desde a rua chegando ao pátio, às escolas, ao bairro e à cidade. Através da argumentação, vocês vão perceber esse conceito representado em nível de projeto. Esta frase inicial é de um sociólogo suíço, Jean Piaget que diz: “O principal objetivo da educação é criar indivíduos capazes de fazer coisas novas (*lugar*) e não simplesmente repetir o que as outras gerações fizeram.” Nós parafraseamos esta afirmação na hora em que colocamos a questão do lugar e não a importância de repensar o modelo pedagógico através da Arquitetura e, no nosso caso, ela se torna um elemento importante da nossa composição. Qual é o conceito de Escola que representa o pensamento do século XXI? Esta frase é a síntese do nosso trabalho, pode chamar da problematização do nosso projeto. Vamos conceituar um pouco mais o que seria isto. Hoje, mais da metade da população mundial, mora em cidades urbanas, se pegarmos aqui a África, cerca de 40%; a Ásia, 47,5%; Europa, 73,4%; América Latina, 79,5%; América do Norte, 81,5% e Oceania, 70,8%. No caso do Brasil, chega perto dos 85%, isso significa dizer que tem concentração de densidade populacional muito alta na cidade, e que necessita da oferta de serviços complementares para atender a esta população, somando a Inteligência Artificial, que já se chama hoje, da “Quarta Revolução Industrial”. Ela transforma o mundo e, estes números que aí estão apresentados, fazem uma transformação digital na América Latina com previsão para 2025. Hoje, existem: 3,5 milhões de conectividade e convergência de dispositivos por pessoa, em média; 459 milhões de usuários vão ser atendidos na internet móvel; 2,5 bilhões de dispositivos conectados; e uma penetração de internet de 85%. Então, é um componente que, de fato, nós não podemos esquecer na relação dessa nova realidade digital e das cidades, pois, isso influencia no ato de projetar. A Inteligência Artificial inverte a centralidade hierárquica do Antigo Colégio para um Novo Colégio. No Antigo Colégio, a escola abraçava o aluno e tinha a tecnologia como um elemento de transição. Na Nova Escola, o aluno é do mundo, na realidade o aluno é que abraça a tecnologia e, essa realidade tem que ser refletida nas metodologias projetuais, metodologias pedagógicas. Neste “slide”, em que os alunos estão usando o celular, é uma foto provocativa onde perguntei aos empresários quem seriam os maiores concorrentes, no caso do GGE. Responderam que seriam outros colégios, mas nós dissemos que seria o “smartfone”. O grande desafio é você incentivar o sentimento de pertencimento dos alunos à Nova Escola. Essa nova realidade educativa, é fazer com que ele esteja fora da escola. O espaço interno da escola deve ser um atrativo para voltar este sentimento de pertencimento do aluno. Neste novo “slide”, vemos a referência à Matriz-Árvore, isto aí é um desenho de uma cartilha muito importante para o estudo de Arquitetura, feita pelo Arquiteto e Urbanista pernambucano Armando de Holanda Cavalcanti, “Roteiro para Construir no Nordeste” onde ele colocou uma árvore icônica, frondosa, um abrigo, uma escola aberta. Um elemento que se abre na conceituação projetual. Então, nós vamos buscar referências do mundo, contextualizada, principalmente na África, nesse território que não são peças dissociadas do contexto urbano, escolas premiadas no nível de Arquitetura como esta na Nigéria. Neste outro “slide” vemos uma escola fluvial na África, também premiada e que nos ensina muito essa contextualização da escola ao local,



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

ao território. Recentemente, o Brasil conseguiu uma premiação mundial com uma escola no Tocantins, do Arquiteto Marcelo Rosenbaum, que se chama “Aldeia das Crianças do Tocantins”. Na realidade é uma Escola Abrigo, toda feita de madeira. Todas as peças de educação não podem ter formas ou usos dissociados do meio em que estão inseridos. Buscando outros exemplos a nível Brasil, encontramos a “Escola Objetiva”, no Paraná, outra escola aberta, um local de encontro com centralidade marcada, onde o pátio é o local de encontro que gera toda espacialidade e o caráter, vamos dizer assim, do projeto que ora apresentamos. São elementos que nós vamos buscar, em nível de referência, para tentar traduzir no projeto, o que diferencia daquelas escolas mais tradicionais. Recentemente, a escola consegue transmitir uma arquitetura de forte apelo sustentável e conteúdo programático diferenciado. A Educação Ambiental entra como componente pedagógico e, o tratamento paisagístico do espaço interno, adquire uma importância estratégica em nível projetual. Isto está muito claro no projeto e nós começamos a perceber que hoje, a escola precisa, de fato, ter esses elementos que sejam diferenciados, para fazer com que voltemos a ter aquele sentimento de pertencimento que falei no início, que o aluno se sinta confortável e não tenha o ambiente digital como uma grande concorrente. Entremos então, na nossa proposta: O projeto está numa ZAC Controlada 2; na SRU 2, com 50% de Solo Natural e 2,0 de Coeficiente; na SSA 2; num IPAV 62; e é um Empreendimento de Impacto onde foi exigida a Orientação Prévia – OPEI, o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, o Relatório Preliminar Ambiental – RPA e as Cartas de Anuências. Faço destaque aqui, ao item 4, como o nome já está dizendo, é um Imóvel de Preservação de Área Verde – IPAV e, por ser especial, merece um olhar especial. Na realidade, essa condição do imóvel foi fator determinante do nosso partido arquitetônico. Ai está à característica da ficha cadastral do IPAV 62 da Secretaria de Meio Ambiente. Ao observarmos rapidamente a locação do imóvel: Praça do Parnamirim, Rua Desembargador Góis Cavalcante, Estrada do Encanamento, Rua Ferreira Lopes e Rua Abraham Lincoln, que é uma rua local dando acesso à parte posterior da edificação, nos veio à importância da valorização dos pontos modais, da vegetação e da área verde de porte. O partido do nosso projeto tem como grande elemento a “rua pátio”, que é a interligação da Rua Góis Cavalcante com a Rua Abraham Lincoln, essa necessidade urbana de conexão, somada à característica do Imóvel de Preservação, e a centralidade dessa grande praça. Vou descrever rapidamente o que seria esse conceito de “rua pátio”. Inicialmente, tínhamos uma Azeitoneira, preexistente, que é o elemento arbóreo mais significativo. Partindo dela, da centralidade da Azeitoneira, locamos a “rua pátio”, rua interna, que faz parte do conceito do projeto. Como consequência, a implantação da edificação do Colégio, que é um elemento em “L” abraçando a praça, com a presença do verde secundário, não no seu valor, mas a Azeitoneira é o elemento marcante no projeto. A título de comparação à expectativa do GGE é ter cerca de 900 (novecentos) alunos, em detrimento aos Colégios da zona norte, que superam 2.000 (dois mil) alunos, o que significa dizer que é uma escola de vizinhança, próxima das vias. Do ponto de vista Urbanístico Contemporâneo Internacional, quanto mais diversificados os usos melhor, até porque estamos com o espaço urbano bem adensado, é o que se deseja. A lógica da mobilidade do Colégio é invertida, primeiro lugar é ir a pé, que é a função da “rua pátio”; no segundo momento, seria ir de bicicleta e teremos 54 vagas; no terceiro momento o transporte público; e o carro entrou no sistema lógico de mobilidade como último elemento, invertendo a lógica usual, projetual que nós temos. Aqui, vemos o fluxo motorizado, nossa proposta é que a Rua Abraham Lincoln funcione como via local, com mão única, para facilitar e reduzir os impactos de veículos motorizados, permanecendo: a Rua Engenheiro Clóvis de Castro com mão dupla; a Rua Desembargador Góis Cavalcante com mão única e a Rua Ferreira Lopes, que é um Corredor Principal, com mão nos dois sentidos. Há uma solicitação da CTTU, não para esse primeiro momento, mas para o futuro, fazer um binário da Rua Estrela com a Rua Clóvis de Castro. Na realidade, a própria Legislação nos obriga a ter acesso pela rua secundária, por serem dois corredores hierarquicamente diferentes, a Rua Abraham Lincoln e a Rua Góis Cavalcante. É importante salientar que os três imóveis da Rua Abraham Lincoln são residenciais. Estes são elementos parciais componentes do nosso projeto.” Dr. Bruno continuou mostrando as imagens do projeto com a edificação em “L”; os 04 (quatro) pavimentos e o coroamento; o quadro de áreas; os eixos



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

longitudinais e transversais de circulação de pedestres, que caracteriza o projeto, ligando a Góis Cavalcante à Abraham Lincoln; o fluxo restrito de transporte interno; as plantas baixas e elevações. Em seguida falou: “Esta é a faixa de ampliação da calçada, é uma área que nós estamos permutando de acordo com a Legislação, que diz que quando você tem uma área sujeita à recuo, que se permita trocar por recuo ou por área construída. No nosso caso, seria recuo porque neste ponto houve um pequeno decréscimo de 7m para 6m, mas no ponto médio atingimos o recuo necessário. Quanto à ampliação da calçada, nós entendemos a importância e, na realidade, também estamos transferindo o ponto da parada de ônibus, que foi uma exigência da CTTU e vamos criar uma praça bem interessante. No semienterrado, temos 69 (sessenta e nove) vagas de veículos e estamos propondo que o terreno seja enquadrado pela Rua Abraham Lincoln, que seria um ponto de decisão da CTTU em função de todo discurso inicial, que é um IPAV. Na realidade, nós estamos invertendo a lógica projetual, até acompanhando o Novo Plano Diretor, quando fala no desestímulo ao veículo motorizado. Estamos propondo, em função da obrigatoriedade de acesso pela Rua Abraham Lincoln, que nosso cálculo seja feito por ela, no caso, uma vaga a cada 80m<sup>2</sup> de área construída, em detrimento de uma vaga a cada 30m<sup>2</sup>, que seria o exigido para a Rua Góis Cavalcante. Esta é uma proposta atendendo ao entendimento para que nós provoquemos o desestímulo de veículos, quanto mais vagas você ofertar, mais veículos vão surgir. No Pavimento Semienterrado vai funcionar o Infantil; nos 1º e 2º andares, o Fundamental; no 3º andar o Ensino Médio. Nessas imagens das fachadas vemos os brises para proteção da insolação; os elementos verticais que são as venezianas de proteção no ponte; os recuso dos fechamentos frontais; e a “rua pátio” bem marcada. A maior concentração de área verde fica próxima à Praça do Parnamirim, iremos fazer o tratamento paisagístico do pátio, onde também fica três escadas, uma delas escultórica. A quadra é toda vazada, com visualização espacial de todas as áreas. Aqui temos pontos de visadas diferentes, dos Corredores e das Salas de Aula, dando aquela ideia de integração visual da escola aberta. Por fim, todas as Cartas de Anuências; a publicação em Diário Oficial; a Licença Prévia de Meio Ambiente; a OPEI; e o parecer favorável da CTTU, que foram anexados ao processo. É o que tenho a dizer. Fico a disposição para mais algum esclarecimento.” A **Presidente** agradeceu e passou a palavra ao Relator, representante da FIEPE. Dr. **José Antônio** começou dizendo: “Vou iniciar lendo a Conclusão do parecer da DNAV/DILURB, porque tudo o mais já foi bem explicado por Bruno, em termos de: caracterização do projeto; tramitações; áreas e de todos os impactos. Na *Conclusão da DNAV* diz: “O projeto apresentado atende aos parâmetros urbanísticos exigidos por Lei e às considerações da CTTU. Apresentou as anuências dos órgãos competentes no que diz respeito aos impactos sobre a infraestrutura bem como a Licença Prévia da SDSMA. Quanto à permuta solicitada, o projeto atende ao afastamento frontal para a edificação, quando considerado o limite original do terreno. TERRENO PRIMITIVO: Área = 4.179,75m<sup>2</sup>. Afastamento Frontal Permitido = 7,00m, Apresentado = 7,43m. TERRENO RESULTANTE: Área = 4.127,04 m<sup>2</sup>. Afastamento Frontal Permitido = 7,00m, Apresentado = 5,80m. Consta a publicação sobre o projeto no Diário Oficial do Estado de Pernambuco, na data de 21/11/2011, conforme determina o art. 62 § 3º da Lei nº 16.176/1996, não havendo impugnação registrada quanto à construção do empreendimento, conforme informação da DIRCON em 25/01/2018. Diante do exposto, e entendendo que a construção do empreendimento encontra-se em sintonia com a ocupação existente, sem sobrecarregar a demanda por infraestrutura e equipamentos comunitários, somos de parecer favorável ao projeto. Encaminhamos o processo para a Comissão de Controle Urbanístico – CCU, por se tratar de Empreendimento de Impacto, segundo o disposto no art. 62 §1º da Lei nº 16.176/1996, e por haver solicitação de permuta, conforme art. 4º da Instrução de Serviço 07/99 que determina que “todo o processo referente à permuta de área por índices urbanísticos deverá ser apreciado pelo Colegiado Técnico da DIRCON e pela Comissão de Controle Urbanístico CCU”. Após o parecer desta Comissão, o processo deverá ser encaminhado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, para o parecer final. Quanto às Ações Mitigadoras, o parecer da DNAV diz: “O Estudo de Impacto de Vizinhança aponta algumas medidas a serem adotadas na fase de implantação do empreendimento, de modo a minimizar os impactos como a emissão de ruídos, o lançamento de material particulado na atmosfera e o consumo dos recursos.



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Dentre as medidas estão: 1. Promover manutenção preventiva dos veículos e equipamentos utilizados para evitar emissões abusivas de gases e ruídos na área trabalhada; 2. Molhar as áreas expostas do solo ou em terraplenagem para diminuir a emissão de poeiras fugitivas; 3. Priorizar fornecedores de maior proximidade e que o abastecimento seja feito fora do horário de pico. Esta Divisão de Normatização e Análise Viária entende que outras medidas podem ser tomadas para mitigar e/ou compensar os impactos do empreendimento. Como medida de mitigação social, apontamos a instalação de passarela metálica sobre o canal da Av. Agamenon Magalhães, em frente ao Hospital Português, como forma de proporcionar maior conforto aos pedestres que transitam na área e se utilizam dos equipamentos de saúde do entorno. Segundo o Relatório de Impacto no Trânsito, o funcionamento do colégio não mudará os níveis de serviço atuais, à exceção das interseções da Estrada do Encanamento com a Rua Ferreira Lopes e com a Praça Parnamirim. Na primeira, o nível de serviço passará de “B” para “C” e na última de “C” para “D”, de acordo com os critérios do Highway Capacity Manual - HCM2010.” Quanto ao Impacto sobre Mobilidade/Transporte o DNAV diz: “O projeto arquitetônico e o Relatório de Impacto no Trânsito foram analisados pela Companhia de Trânsito e Transporte Urbano - CTTU, obtendo parecer favorável (Parecer Técnico GGET/CTTU nº 007/2018). De acordo com o parecer, as ações propostas pelo empreendedor na área externa do lote (ex.: colocação de nova faixa de pedestre e relocação de parada de ônibus para transporte público) deverão ser estudadas posteriormente pelos órgãos de competência. A CTTU alerta que o empreendedor deverá apresentar sugestões de ações mitigadoras ou compensatórias para o sistema viário local, como “novas alternativas de circulação ou outras soluções que venham a surgir, para que os impactos sejam minimizados, devendo elas se submeter à consulta da Comissão de Controle Urbanístico - CCU para análise.” Vou ler nosso parecer.” **PARECER DO RELATOR:** À Comissão de Controle Urbanístico – CCU. “Após análise do processo em tela, concordamos com o parecer da DNAV e nos posicionamos favoráveis à implantação do Empreendimento de Impacto da forma apresentada. A fim de tornar mais objetivo o parecer nº. 127/2018 da CTTU, sugerimos que seja acrescentada às demais, a seguinte ação mitigadora: Apresentar estudo de circulação específico para implantação das ações mitigadoras, sugeridas no Memorial de Impacto de Tráfego, referentes à mudança de circulação, conexão de ciclofaixas, semáforo para pedestres e travessia elevada.” Em, 15/01/2019. a) José Antônio A. de Lucas Simón, representante da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco – FIEPE. Dr. **José Antônio** continuou: “Quanto ao que ficou definido pelo DNAV e CTTU nas Ações Mitigadoras, o que coloco sempre para esta Comissão, é que acho difícil o privado conseguir instalar sinaleiras, isso deveria ser mais bem normatizado, quando feita a exigência para Projeto de Impacto. É como se o privado estivesse se sobrepondo a uma coisa pública, você não consegue simplesmente chegar lá e colocar um sinal. Vão ser instalados 06 (seis) sinais e a CTTU vai dizer onde é quem instala, como, quando. É melhor pagar e a CTTU fazer, é mais fácil para todo mundo, como se faz no Fundo de Desenvolvimento Urbano.” Usando a palavra, Dra. **Taciana** falou: “Na verdade a iniciativa tem que ser do empreendedor, se for a CTTU quem vai executar, precisa fazer uma Licitação, tem todo um tempo, e sendo o privado que instala, esse tempo é bem menor, mas é sob a orientação e coordenação da CTTU.” Continuando, o **Relator** disse: “Sei que no final, não é uma coisa errada, mas digo que deixa em suspense uma coisa que, de repente, hoje está funcionando, meu receio é que amanhã não funcione e continue a ser exigido. Só faço a ressalva porque nós aqui estamos sempre na defesa de que os empreendimentos façam bem para a cidade, mas se viabilizem também, no sentido do privado, a conta é basicamente essa. Quanto ao projeto, achei espetacular a questão da escada escultórica.” A **Presidente** perguntou se alguém teria algum comentário a fazer, ao que Dra. **Ana Cristina**, representante da CONDEPE/FIDEM falou: “Bruno, antes de tudo, parabéns pelo projeto, excelente! Minha única preocupação como moradora da área, é que aquele local é um ponto de gargalo, mas que a CTTU veja. Estava vendo que foi colocado como redução, mas não consigo ver como tal, e outra, ali é o início da Av. Dezessete de Agosto e quando você contorna a Praça, tem o início da Av. Rui Barbosa, dois Corredores de Transportes Metropolitanos Principais. Neste local, em todos os horários é um gargalo, minha preocupação é que ocorra o mesmo que acontece nos Colégios Damas e São Luiz, com os carros



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

parando, não obedecendo ao trânsito, não respeitando a ciclo faixa. Não acho que o gargalo seja resolvido com colocação de semáforos, a solução é investir no Sistema Público de Transporte e incentivar para a retirada dos automóveis nas ruas. Minha preocupação é somente essa, que com a escola o gargalo passe a ser maior. A intervenção que a CTTU fez há dois anos, melhorou muito pouco o trânsito naquele local." Pedindo a palavra, o representante do CREA, Dr. **Frederico** falou: "Quero parabenizar pelo projeto, realmente acho que nós precisamos de mais projetos desse tipo. Concordo com Ana Cristina em relação ao gargalo. Estava lendo o parecer da CTTU e acho que ele deixa em aberto quanto às ações futuras, em relação aos semáforos. Os semáforos inteligentes serão mitigações analisadas pela CTTU pós projeto. Preocupo-me também, como morador daquele entorno, que é um caos. Acho que teria que ter um projeto de viabilidade feito por um profissional da área. Corroboro com José Antônio quanto à Secretaria de Meio Ambiente, quanto à questão de ruído. Como é minha área, estou tendo muito problema com ruído nas escolas, é muito complicado, apesar da tecnologia." Dr. **José Antônio** explicou: "Fred, no processo tem o Projeto de Mobilidade feito por uma empresa credenciada. Está bem detalhado, bem elaborado e foi analisado pela CTTU, tendo sido feita a Ação Mitigadora baseada nele." Dr. **Frederico** falou: "Pelo que li da CTTU, rapidamente, no parecer final não tem referencia a este projeto, então, peço desculpa. Quero lembrar também, que durante a construção já vai ser um transtorno, possivelmente com guindaste, vai ser um caos se não for bem planejado. Sugiro também uma passarela elevada na frente da escola, para o deficiente atravessar de canto a canto e, ao mesmo tempo, uma melhoria do entorno para a mobilidade. Se, a prioridade é o aluno circular a pé ou na ciclofaixa, pode ter uma parceria entre a Prefeitura e os empresários para implantarem isso." Pedindo a palavra, a representante da PGM, Dra. **Eugênia** falou: "Bruno, parabéns pelo projeto. Como já foi registrado por Fred, é muito grande a preocupação com o entorno, a questão do trânsito, porque quem mora na Zona Norte sabe que hoje, já é impraticável, com uma escola naquela área, acho que vamos ficar parados no trânsito, mas, enfim, no próprio parecer da CTTU, que é um pouco antigo, ora ele diz que está atendendo todos os itens, vamos lendo o parecer, aí ele numera do 01 (um) aos 11 (onze), ele coloca "item atendido...", e na Conclusão do parecer ele diz: "deve-se analisar posteriormente como forma de mitigação para validade do projeto proposto". Então, fica dúvida, foi atendido, não foi atendido, quais são as Medidas Mitigadoras, até porque esses projetos de impacto passam inicialmente aqui na CCU, mas as Medidas Mitigadoras nós apenas sugerimos, quando chega no CDU é que aprova essas medidas. Então, acho que essas Medidas Mitigadoras devem sair daqui bem claras, porque, me parece, que o parecer da CTTU não foi conclusivo, mas acho que Taciana pode esclarecer melhor esses pontos." A **Presidente** falou: "Com relação às Ações Mitigadoras, as duas primeiras que José Antônio leu, são referentes ao ruído, é durante a execução da obra, não é do funcionamento da Escola. A última, fala em sinalização inteligente conforme orientação da CTTU. Diante das dúvidas levantadas, acho que nós podemos deixar dentro dessa orientação da CTTU para esse último parágrafo, mas, já que não está muito claro sugiro que nós acrescentemos como mitigação. Vou ler o que está escrito no último parágrafo do parecer da CTTU: "E, conforme informado nos itens 10 (dez) e 11 (onze) do projeto arquitetônico, devem ser analisados posteriormente", ou seja, ele está dizendo que pode ser quando estiverem sendo cumpridas as Ações Mitigadoras, como forma de mitigação para a viabilidade do projeto, uma vez que as ações de mudança de circulação, regularização e proibição de estacionamento na Rua Desembargador Góis Cavalcante, e a ação de vídeo monitoramento, devem fazer parte de um estudo mais amplo de circulação, onde sugere a ampliação da calçada; mudança de circulação; conexão de ciclofaixa; implantação de semáforo para pedestres." Isso tudo está como proposta de mitigação, no Estudo de Impacto de Transporte, só que a CTTU, apesar de concordar com elas, entende que precisa ter um estudo específico só para isso, que pode ser posterior e constar como mitigação apresentar esse estudo, inclusive, é sugestão do empreendedor no Estudo de Impacto de Tráfego. Acho que Bruno deveria mostrar os acessos à Escola e lembro que é proibido parar e estacionar na Rua Desembargador Góis Cavalcante." Pedindo a palavra, o Dr. **José Antônio** disse: "Na realidade todo acesso é feito pela Rua Abraham Lincoln, é necessário ficar bem entendido isso, no processo." Dra. **Taciana** falou: "Por isso ele propõe ser mão única, mas essa é a viabilização com



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

menos impacto na Rua Desembargador Góis Cavalcanti. Para que fique mais claro, o último parágrafo do parecer da CTTU sugiro que nós acrescentemos na mitigação: “Apresentar estudo de mitigação especificamente, e referente à: mudança de circulação, conexão de ciclofaixa e semáforo para pedestres.” A princípio, no entendimento das técnicas que elaboraram o parecer, estaria dentro desse item: semáforo inteligente sob orientação da CTTU, mas está muito resumido. Acho que nós podemos incluir esta última mitigação.” Continuando, o **Relator** disse: “É por isso que coloquei aquela ressalva, concordo com o parecer, mas nós criamos sempre uma dificuldade, nessa mitigação não tem limite para isso. Essa do semáforo inteligente vai para um projeto, do projeto vai para a cotação, da cotação para a execução, depois o monitoramento. Onde é que acaba essa conversa da mitigação dentro do projeto? O empreendedor precisa saber.” A **Presidente** continuou: “A mitigação aqui é apresentar o estudo para implantar as propostas que o próprio empreendedor apresentou.” Dr. **José Antônio** continuou: “Tem o estudo detalhado de toda área, que levou a esta conceituação de mitigação, que definiu o alargamento da calçada; a mão única na Abraham Lincoln; a não estacionar, etc. Esse é o projeto de mobilidade apresentado durante o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.” Dra. **Taciana** falou: “O que é que a CTTU pede além disso? É uma coisa pontual, esse estudo foi macro e apontou essas ações. Agora, é preciso estudar essa ação, o que ela vai causar e quais as consequências. É isso que a CTTU quer.” Pedindo a palavra, o arquiteto projetista, Dr. **Bruno** disse: “Só queria colocar alguns pontos para reflexão. Na realidade, quando fizemos o estudo de viabilidade, o que se constata tecnicamente falando, é que esse público passante na Rua Desembargador Góis Cavalcante, chegando lá na Praça do Parnamirim, ele já existe, e, a escola não tem atrativo para público externo. O que se entende é que é uma Escola de Vizinhança, de proximidade, acompanhando o urbanismo contemporâneo que é essa diversificação. Só para lembrar, a Loja Americana hoje faz a Americana Express, o Pão de Açúcar faz o Pão de Açúcar Minuto, que são as lojas menores pulverizadas no espaço urbano, que não comporta mais as megas lojas. Então, vai nessa linha é uma escola de proximidade, de vizinhança, vai inclusive, retirar cerca de 10 a 15% desse público, que hoje tenderia a procurar aquelas sequencias de escolas na Av. Rui Barbosa em função de sua proximidade, os estudos já falam nisso. A Rua Abraham Lincoln, de acesso, é uma rua local, não é rua de passagem, temos de ficar bem alerta quanto a isso. Estive pensando, se não fosse uma rua local, onde nós poderíamos fazer uma escola no Recife? Em ruas de passagem, transitam o público da escola e o público em geral, para atingir outras áreas, o que não é nosso caso, ela é praticamente para atender a população local, já existente. O Relatório de Impacto no Trânsito foi feito, e a posição da CTTU foi em função de estudos posteriores, porque ela tem essa intenção de fazer uma semaforização inteligente naquela confluência: dos sinais da SERPRO e da COMPESA. Então, como não teve tempo de fazer isso, colocou que fica a mercê de estudos posteriores, porque assim tem a intensão de aproveitar esse momento, para fazer com que o empreendimento fizesse esses estudos de semaforização inteligente. Isso é o que posso colocar que é um ponto de reflexão, pois é uma Escola de Vizinhança. Se nós pegarmos exemplos a nível mundial, hoje, na França, tem Escolas de Bairros. Você é obrigado a colocar seu filho na Escola do Bairro onde mora, se quiser colocar numa Escola que não seja naquele local, vai ter que mudar de Bairro. Já existem diversos locais no mundo, que tem esse tipo de postura. Acredito que, se neste terreno não for implantada uma Escola vai ter outro uso, sendo Escola, nós tivemos a responsabilidade como projetistas, de fazer com que houvesse o menor impacto possível, e a valorização como um Imóvel Especial. Estamos indo sempre nessa discussão da motorização, é uma pena, pois, é um terreno estratégico como Imóvel de Preservação de Área Verde e precisa ter um olhar especial para ele, e deliberadamente, o ato de projetar, vê a amenização do impacto dessa motorização no projeto. Evidentemente, vão ter que ser feitas algumas ações que foram propostas pela CTTU, mas, em princípio, dentre os itens que a CTTU pediu, nós cumprimos praticamente todos. Só um, a Lixeira, nós não atendemos, pois achei que ia tumultuar demais a Rua Abraham Lincoln. Como o recolhimento do lixo é hoje programado, nós pedimos para permanecer na Rua Desembargador Góis Cavalcante onde não temos entrada, mas apenas saída de automóvel.” A **Presidente** falou: “Mais alguém quer fazer uso da palavra? Podemos colocar em votação o parecer do Relator? Queria





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

chamar a atenção dos motivos pelos quais esse processo veio a esta Comissão: Primeiro, é sobre a permuta com relação ao afastamento e o corte que ele tem para a Rua Desembargador Góis, e o outro é por ser Empreendimento de Impacto. Então, vou fazer duas votações, a primeira com relação à permuta: Quem acompanha o parecer do Relator? Por unanimidade foi acatada a proposta de permuta, passando uma faixa do terreno para o alargamento da calçada, permutando por afastamento. O segundo ponto é com relação ao Empreendimento de Impacto, vou ler as Ações Mitigadoras previstas. “1. Promover a manutenção preventiva dos veículos e equipamentos utilizados, para evitar emissão abusiva de gases e ruídos na área trabalhada; 2. Molhar a área exposta do solo ou em terraplanagem, para diminuir a emissão de poeiras fugitivas; 3. Priorizar fornecedores de maior proximidade e que o abastecimento seja feito fora do horário de pico (esses três primeiros itens se referem à época da obra); 4. Instalação de 06 (seis) semáforos inteligentes, de acordo com a indicação da CTTU. E, mais uma proposta, atendendo a preocupação dos representantes do CREA e da PGM, que seria apresentar Estudo de Circulação Específica, referentes à mudança de circulação; conexão de ciclofaixas; semáforo para pedestres e travessia elevada. Após aprovado o projeto, o empreendedor deve assinar Termo de Compromisso com todas as ações e respectivo cronograma de execução. Tudo que está aqui se refere ao pedestre, melhoria para o acesso a pé ou de bicicleta. O que a CTTU quer observar é que a mobilidade seja garantida para todos. O foco no pedestre é perfeito, mas será necessário colocar tudo isso? Só com esse estudo a CTTU poderá decidir que medidas serão cabíveis. Até o “Habite-se”, todas as mitigações devem estar concluídas. Depois do “Habite-se” é que ele terá o “Alvará de Funcionamento”. Podemos colocar em votação o parecer do Relator?” 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 unanimidade de seus membros se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator e encaminha ao Conselho de Desenvolvimento Urbano-CDU, por se tratar de **Empreendimento de Impacto** na ARU. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 15/01/2019. a) Taciana Sotto Mayor, Presidente e demais membros presentes. Em seguida, foi apresentado para análise o **Processo digital nº 81095920.17 da TORQUE CONSTRUÇÕES**, referente ao Projeto Inicial para um conjunto habitacional multifamiliar (CONJUNTO HABITACIONAL LUAR DO PARQUE), a se localizar na Rua Manoel de Abreu, L.28-A-Bairro da Imbiribeira. (ZAC Moderada) **Encaminhado à CCU:** face à Lei nº. 16.176/96 Art. 62, § 1º. e Art. 110, § IV (LUOS – **Empreendimento de Impacto**) e Instrução de Serviço nº. 07/1999, art. 4º. (Permuta de área). A **Presidente** passou a palavra a Arquitecta Dra. **Verônica** Numeriano, autora do projeto, que iniciou cumprimentando a todos e disse: “Vamos fazer uma apresentação conjunta, em “power point”, (EM ANEXO) com o representante da PLANUS Engenharia e Meio Ambiente, Dr. Ricardo Oliveira, que elaborou os projetos do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV. O empreendimento é da TORQUE Construtora e já foi nomeado como “Condomínio Luar do Parque”. Trata-se de uma área com cerca de 10.000m<sup>2</sup> e, para facilitar a compreensão de todos, neste terreno existiu o Hotel Sunshine. O acesso se dá pela continuação da Av. General Mac Arthur, com entrada pela Rua Jorge de Lima, mas hoje, o endereço do empreendimento é Rua Manoel de Abreu, na RPA 6, que está 100% ocupada. Onde era uma Praça, se tornou uma Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, já consolidada. A Rua Conde Pereira Carneiro foi isolada com um portão pelos comerciantes, por receio de que também fosse ocupada e a área interna tornou-se área verde, mas que com o empreendimento, vai ser desafetada por todos. Hoje, está aberta e o acesso se dá por fora. Algumas ruas do entorno são bem estreitas e sem calçamento. O problema maior é que esta área ao longo do Parque dos Manguezais, está toda cortada por ocupações irregulares. Esta área é uma ZAC Moderada cujo Coeficiente de Utilização = 3,0 (área computável); Taxa de Solo Natural = 25%; Afastamentos Iniciais = 5,00m (frontal) e 3,00m (laterais e fundo). Essa região cresceu muito, tem 100% de residências, existia uma demanda reprimida na cidade e nós identificamos seu potencial de crescimento. Posteriormente, Ricardo vai falar da questão de geração de emprego que esse empreendimento vai trazer. A Pracinha da Rua Jorge de Lima era adotada pelo Hotel que aí existia e, possivelmente, será adotada pelo Condomínio. A Rua Manoel de Abreu, onde existe a ocupação irregular, é estreita e não tem





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

calçamento, mais larga no início e vai afunilando até chegar no fundo onde não tem saída. Existe um Canal já pronto, que deve ter sido construído pelo Residencial Clube Vita ou pelo Condomínio Le Parc. Na época, por se tratar de Empreendimento de Impacto, foi elaborada a Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto – OPEI, com as seguintes recomendações: Apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV; Anuência de concessionárias (CELPE, COMPESA, Telefonia, Gás); Aprovação na EMLURB (Guarda temporária de lixo); Licença Ambiental; Requalificação dos passeios públicos no entorno; Aprovação do projeto pela CTTU. Está tudo correto, mas foi uma grande surpresa para nós quanto ao gás, porque na época, tínhamos um documento da COPERGÁS dizendo que poderíamos utilizar no projeto gás encanado. No entanto, a Prefeitura nos obrigou a fazer também, um Depósito de Gás estacionário, atendemos a essa exigência, mas, provavelmente, vai ser gás encanado. A Licença Prévia Ambiental já foi dada. Quanto à requalificação das calçadas, nos foi pedido para fazer os muros, fazer jardins, alargar as calçadas. Quanto ao Projeto de Arquitetura a OPEI pediu: Recuo do acesso de veículos; Projeto de bicicletário coberto; vaga de carga/ descarga e estacionamento dentro do empreendimento; Projeto de arborização para os trechos de calçada; Projeto de implantação de calçada voltada para Rua Manoel de Abreu; Projeto de implantação de calçada voltada para a Rua Jorge de Lima. Essa da Rua Jorge de Lima já foi executada, A calçada da Rua Manoel de Abreu, houve um entendimento com o Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, pois fez uma solicitação de recuar o limite do terreno e deixar uma calçada de no mínimo, 1.20m de largura até a ocupação, o que atendemos. Num primeiro momento, a solicitação era que nós recuássemos deixando uma faixa de 2.00m, mas em conversa com Sidney, o técnico que analisou nosso projeto no Instituto, falei que se recuássemos nossa preocupação era que pudesse haver uma invasão da Comunidade que hoje está invadindo a Praça. Então, ele concordou e nós deixamos a calçada com 1.20m dando condições de um cadeirante passar, e uma passagem com 0.70m na área invadida. Consequentemente, a arborização da calçada ficou comprometida. Então, nos comprometemos de tratar com árvores de grande porte, a área verde interna do condomínio, para que possamos resgatar até as árvores da Praça. Atendendo a Legislação, colocamos o muro com 70% permeável dando essa integração interior/externo. O jardim da calçada será somado ao interno, cuidado e resguardado pelo privado. Na frente, nas Ruas Manoel Cavalcante Bezerra e Jorge de Lima, também terão o recuo de 2.20m do portão e, da mesma forma, o muro que dá para a Rua Conde Pereira Carneiro. O acesso de pedestre se dará no encontro das Ruas Manoel Cavalcante Bezerra e Jorge de Lima onde fica a Pracinha. O acesso e saída de carros, por exigência da CTTU que cumprimos, são independentes não gerando engarrafamento, além disso, estão recuados, tendo mão dupla.” Dra. Verônica continuou a explicação descrevendo as Características do Empreendimento: Áreas: Terreno= 9.662,00m<sup>2</sup>; Construção= 42.302,22m<sup>2</sup>; Solo Natural= 2.462,46m<sup>2</sup>; Área Total Privativa= 28.152,00m<sup>2</sup>; Área Total de Uso Comum= 14.150,22m<sup>2</sup>; 240 unidades apartamentos com 63,06m<sup>2</sup>; 240 unidades apartamentos com 53,25m<sup>2</sup>; 480 unidades de apartamentos no total. É composto de 05 blocos com: Pavimento Térreo, onde fica o estacionamento com 244 vagas para carros, 142 vagas para bicicletas e vaga para carga/descarga. Pavimento Vazado, onde fica o estacionamento com 241 vagas para carros e 200 vagas para bicicletas. Na entrada tem 04 vagas para visitantes. Cada bloco tem 12 Pavimentos Tipos com 08 apartamentos por andar. Por fim, a **Arquiteta** falou: “Essa é uma visão geral, simplificada, a ideia é valorizar e integrar, deixar que a população conviva, interior com exterior. Vou passar a palavra ao Ricardo que falará sobre o EIV.” Dr. **Ricardo** iniciou cumprimentando a todos, se apresentou e disse: “A PLANUS executou três estudos necessários para a aprovação do empreendimento, o Estudo de Impacto de Vizinhança-EIV, que estou apresentando agora, o Impacto nos Transportes, e fizemos também, o Projeto de Drenagem Pluvial. Entende-se por Impacto de Vizinhança a interferência causada pelo empreendimento na infraestrutura do seu entorno, bem como os impactos no sistema viário e no meio ambiente da vizinhança da obra. Os aspectos estudados no EIV: 1. Caracterização do empreendimento que será implantado; 2. Caracterização da vizinhança; 3. Diagnóstico ambiental das áreas da vizinhança; 4. Identificação do ambiente cultural, natural e construído; 5. Caracterização dos impactos relacionados à construção e operação do empreendimento; 6. Avaliação dos impactos



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

identificados, com apresentação de medidas potencializadoras, mitigadoras ou compensatórias para qualquer tipo de impacto que poderá causar. A primeira parte foi estudar o Contexto Urbano do Empreendimento, o empreendimento está inserido numa área bastante antropizada, com bastante intervenção humana, inclusive com um Hotel que está sendo derrubado para implantação deste empreendimento imobiliário. O seu entorno apresenta características de paisagem natural, com manguezal (Parque dos Manguezais) e corpos d'água. Existe um assentamento habitacional consolidado de população de baixa renda. Grande parcela das margens do Parque dos Manguezais é ocupada por habitações improvisadas e de condições muito precárias, em área de risco, em que a população vive com pouca infraestrutura. Sobre os aspectos culturais da vizinhança, a análise é de que a área do empreendimento não é objeto de disputa territorial ou que possua relevância histórica/cultural para os vizinhos. Isto porque se trata de uma área que há muito tempo é particular, onde um empreendimento privado funcionou por um longo período. Para a execução do EIV, primeiro nós definimos as Áreas de Influência Indireta (AII): área em que os impactos provenientes da implantação e operação do empreendimento se fazem sentir de maneira indireta e com menor intensidade em relação à área de influência direta. Foi considerado como AII todo o bairro de Imbiribeira. Também a Área de Influência Direta (AID): sujeita aos impactos diretos provenientes da implantação e operação do empreendimento, definida pela quadra situada entre as ruas: Rua Manoel de Abreu, Rua Manoel Cavalcanti Bezerra, Rua Manoel Didier e Rua Jorge de Lima, todas dentro do bairro da Imbiribeira no município do Recife/PE. Por fim, nós apresentamos o Estudo do Impacto nos Transportes que tem por objetivo apresentar uma avaliação dos impactos provocados pela implantação do Condomínio Luar do Parque, em relação ao acréscimo de demanda na circulação viária e no sistema de transporte coletivo. Os aspectos estudados no relatório de impacto nos transportes são: 1. Caracterização da situação atual dos transportes no entorno do empreendimento; 2. Descrição do empreendimento; 3. Identificação e avaliação dos impactos no transporte. As propostas para adequar o fluxo de veículos após a implementação do empreendimento são: 1. Impacto na circulação dos pedestres - a demanda gerada pelo empreendimento será de 242 pessoas/dia, não causando assim impacto em relação ao sistema de calçadas existente atualmente. O empreendimento irá requalificar algumas calçadas em seu entorno imediato que dão acesso ao transporte público. 2. Impacto no sistema de transportes públicos - espera-se a produção de 62 viagens para o transporte coletivo por ônibus, originadas no empreendimento no pico manhã, desprezível para a oferta existente. 3. Impacto na circulação de veículos motorizados - na Av. General MacArthur não haverá mudança significativa, nas Ruas Jorge de Lima e Sargento Silvino de Macedo o impacto será moderado. As propostas para adequação aos impactos nos transportes fora: 1. Requalificar as calçadas no entorno do empreendimento, como também solicitar ao órgão competente a requalificação das calçadas que levam até os pontos de parada dos ônibus e estação de metrô; 2. Solicitar à CTTU a proibição de estacionamento em um dos lados da Rua Jorge de Lima, especificamente o lado direito de quem vem da Av. General MacArthur para a Rua Jorge de Lima, no sentido do empreendimento; 3. Solicitar à CTTU melhorias na sinalização vertical e horizontal nas vias locais da área de estudo, a exemplos de faixas de pedestre nas Ruas Jorge de Lima e Sargento Silvino de Macedo; 4. Verificar a conveniência de instituir vias de sentido único, objetivando o estabelecimento de binários, focados na otimização da circulação interna à área do estudo." Complementando a explicação, Dra. Verônica falou: "O relatório da DNAV/DILURB conclui que a implantação do empreendimento não causará grandes impactos no sistema viário e na circulação, e sugere propostas a serem implantadas. AÇÕES MITIGADORAS: 1. Com relação ao MEIO AMBIENTE: Impermeabilização do Solo: usar pavimento permeável; Alteração da Vegetação: inserir novas árvores no Projeto de Paisagismo; 2. PAISAGEM URBANA E PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL: Poluição Visual: estabelecer padronização da localização de unidades condensadoras de ar condicionado, com uso de lajes para colocação; 3. VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA: Geração de Empregos - priorizar a contratação da mão de obra do entorno; 4. MOBILIDADE: redução de vagas de estacionamento com a colocação de vagas para visitantes e utilização de vagas obsoletas; 5. INFRAESTRUTURA: Demanda por Abastecimento de

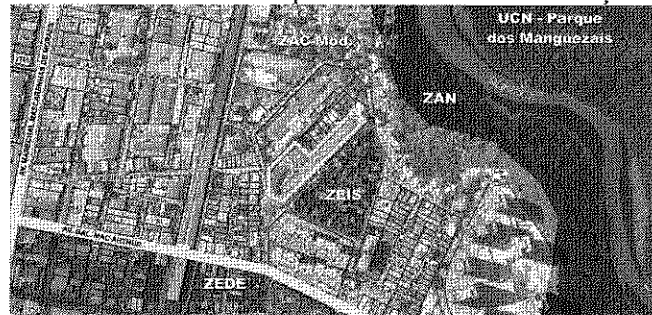


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Água - instalar aparelho de economia de água, com manutenção preventiva, ele fala até em uso de arejadores, pequenos detalhes que ao longo da execução do empreendimento vão ter que ser cumprido; Demanda por Drenagem de Águas Pluviais – prever reutilização da água do tanque de retardo, quando possível; Demanda por Coleta de Resíduos Sólidos – estabelecer procedimento de coleta seletiva no condomínio; 6. CONFORTO AMBIENTAL: Alteração no Microclima Local – manter a área verde do empreendimento e expandi-la, quando possível; Poluição Sonora – fiscalização interna do uso de equipamentos sonoros. É isso que queremos apresentar, dando por encerrada a apresentação. Se houver alguma dúvida durante a discussão, estamos aqui para esclarecer.” Como Dra. **Taciana** precisou se ausentar, atendendo ao chamado do Secretário, Dra. **Eugênia**, representante da PGM, passou a presidir os trabalhos e falou: “Concluída a apresentação, passo a palavra ao Relator, representante da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade.” Dr. **Gustavo** Linç iniciou cumprimentando a todos e disse: “Acho que a apresentação foi muito boa e deve ter esclarecido a todos, sobre o projeto. Vou iniciar lendo o parecer da DNAV/DILURB, ” **PARECER DA DNAV/DILURB:** “1. **SOLICITAÇÃO:** Análise urbanística de projeto inicial para construção de cinco edifícios de uso habitacional multifamiliar, no lote nº 28-A, situado na Rua Manoel de Abreu, no bairro da Imbiribeira. 2. **LEGISLAÇÃO:** De acordo com a Lei Municipal nº 17.511/2008 (Plano Diretor), o lote em questão está situado na Zona de Ambiente Construído de Ocupação Moderada (ZAC Moderada), que, por definição, é caracterizada por ocupações diversificadas e facilidade de acessos, tendo o objetivo de moderar a ocupação, com potencialidade para padrões de adensamento, observando-se a capacidade das infraestruturas.

Imagem 01: Mapa de zoneamento do Município do Recife com a localização do empreendimento.



Fonte: Lei Municipal nº 17.511/2008 (Plano Diretor) – [www.recife.pe.gov.br/ESIG/](http://www.recife.pe.gov.br/ESIG/)

Dentre os objetivos específicos estabelecidos no Plano Diretor (art. 97, III) para esta zona, destacam-se: 1. Incentivar o padrão de adensamento construtivo, adotando-se potenciais adequados ao equilíbrio da paisagem e à infraestrutura; 2. Implantar mecanismos de combate à retenção imobiliária; 3. Promover a qualificação ambiental com investimentos para melhoria da infraestrutura, principalmente de saneamento ambiental; 4. Estimular a consolidação e integração do uso de habitações de interesse social; 5. Conservar e implantar espaços de uso coletivo, voltados à inclusão para o trabalho, esportes, cultura e lazer; 6. Investir na melhoria da infraestrutura para potencializar as atividades econômicas, os empreendimentos habitacionais e atividade turística e de negócios afins. Os parâmetros urbanísticos aplicáveis ao empreendimento estão definidos na Lei nº 17.511/2008 (Plano Diretor) e na Lei nº 16.176/1996 (Lei de Uso e Ocupação do Solo), e estão resumidos no quadro abaixo: Quadro 01: Parâmetros urbanísticos.

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

Fonte: Lei nº 17.511/2008, art. 222 (adaptado).

O terreno também está situado no Setor de Sustentabilidade Ambiental I (SSA1), sendo necessária a elaboração, aprovação e execução do Projeto de Revitalização e/ou Implantação de Área Verde – PRAV. O projeto é classificado como Empreendimento de Impacto, uma vez que apresenta área de

*[Handwritten signatures and initials]*



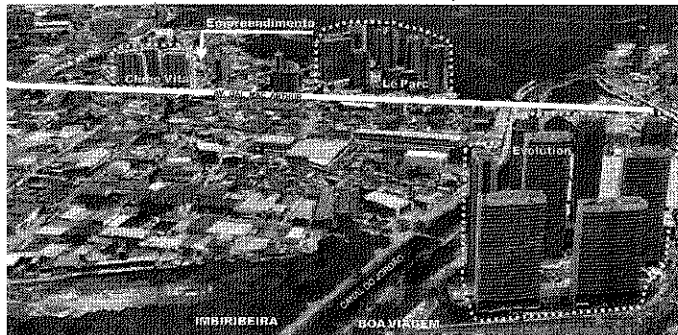
PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

construção superior a 20.000m<sup>2</sup> (vinte mil metros quadrados), de acordo com o parágrafo único do art. 61 da Lei nº 16.176/1996. Conforme determina o Decreto nº 27.529/2013, foi elaborada a Orientação Prévia para Empreendimentos de Impacto (OPEI) para possibilitar o ingresso do projeto na Central de Licenciamento da DILURB/SEMOC. Este documento contempla as diretrizes urbanísticas formuladas por diferentes instâncias técnicas do Município do Recife, de modo a subsidiar a elaboração de projetos de Empreendimentos de Impacto. De acordo com o projeto arquitetônico, o lote sofrerá corte de 0,65m de largura em um trecho voltado para a Rua Manuel de Abreu. O mecanismo da permuta está previsto na Lei nº 16.286/1997 (Lei de Parcelamento do Solo), no artigo 91, conforme transcrição abaixo: “Art. 91 - É facultado ao proprietário de terreno, no qual exista parte sujeita a recuo, indicá-la como faixa permutada, respeitado o interesse do Município.

*Parágrafo Único. A permuta prevista neste artigo poderá referir-se à área de construção e aos afastamentos para as divisas com a via pública.”* 3. **CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO:** O empreendimento localiza-se na parte sul da cidade do Recife, na Região Político-Administrativa - RPA 6, no bairro da Imbiribeira. O bairro possui baixa densidade demográfica e construtiva, contudo, no entorno do empreendimento observa-se um processo de verticalização devido à proximidade com o Shopping Center Recife e a Via Mangue. Esses novos empreendimentos (a exemplo do Residencial Clube Vita, do Le Parc e do Evolution Shopping Park) assemelham-se ao projeto em questão, uma vez que são conjuntos de edifícios de uso habitacional multifamiliar.

Imagem 02: Vista aérea do bairro da Imbiribeira, no limite com Boa Viagem.



Fonte: Google Earth.

O projeto consiste em um conjunto habitacional formado por 5 blocos de 14 pavimentos. Cada bloco possui 12 pavimentos tipo, com 8 apartamentos por andar, totalizando 480 unidades habitacionais. O empreendimento apresenta 483 vagas de estacionamento e uma população estimada de 2.400 habitantes. O projeto apresenta pavimentos com as seguintes finalidades:

Quadro 02: Síntese do programa do empreendimento.

PAVIMENTOS	PROGRAMA
Térreo	Áreas de lazer (piscina, campo, playground, salões de festas, etc.), estacionamento (242 vagas) e bicicletários (142 vagas)
Vazado	Sala de ginástica, sala de jogos, estacionamento (241 vagas) e bicicletários (200 vagas)
1º ao 12º pav. tipo	8 apartamentos por pavimento (sendo 4 apt <sup>os</sup> de 3 quartos e 4 apt <sup>os</sup> de 2 quartos)

Fonte: Elaboração própria, baseado no projeto arquitetônico.

As áreas do empreendimento estão resumidas no quadro abaixo:

Quadro 03: Síntese do quadro de áreas.

ITEM	APRESENTADO
ÁREA DE TERRENO (RESULTANTE)	9.522,77 m <sup>2</sup>
ÁREA DE CONSTRUÇÃO PRIVATIVA	28.152,00 m <sup>2</sup> ( $\mu = 2,96$ )



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

ÁREA DE CONSTRUÇÃO COMUM	14.150,22 m <sup>2</sup>
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO	42.302,22 m <sup>2</sup>
ÁREA DE SOLO NATURAL	2.392,94 m <sup>2</sup> (25,12%)

Fonte: Elaboração própria, baseado no projeto arquitetônico.

De acordo com o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, o prazo para a conclusão das obras está estimado em 80 meses. 4. **TRAMITAÇÃO DO PROCESSO:** A seguir, a relação os principais trâmites do processo: 28/11/2017 – Ingresso do processo para análise na Central de Licenciamento / DILURB; 06/04/2018 – Encaminhamento à Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano – CTTU para análise dos impactos no trânsito; 20/04/2018 – Elaborado o Parecer Técnico GGET/ CTTU nº 052/2018 solicitando a definição das dimensões do terreno e da altura do empreendimento para o posicionamento da CTTU; 11/07/2018 – Elaborado o Parecer Técnico GGET/ CTTU nº 082/2018 solicitando modificações no projeto; 30/07/2018 – Elaborado o Parecer Técnico GGET/ CTTU nº 091/2018 favorável ao projeto; 27/11/2018 – Encaminhamento à Divisão de Normatização e Análise Viária – DNAV/DILURB para elaboração de parecer urbanístico; 20/12/2018 - Foi anexado o Parecer Técnico GGET/ CTTU nº 131/2018 complementando o parecer anterior. 5. **IMPACTOS SOBRE A INFRAESTRUTURA:** Para que o empreendimento possa ser construído, é preciso avaliar os impactos sobre a infraestrutura básica 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 – atestou que há viabilidade para o abastecimento de água para a demanda solicitada. Quanto ao esgotamento sanitário, não há viabilidade para interligação com a rede existente. Por esta razão, o empreendedor deverá garantir que, caso o empreendimento seja concluído antes do sistema de esgotamento público previsto, o mesmo implantará um sistema de esgotamento individual. A estação de tratamento de esgoto, a ser construída, deverá ser aprovada pela SDSMA na etapa de Licença de Instalação. OI – informou que poderá atender o empreendimento com os serviços de telefonia fixa, móvel e internet; COPERGÁS – declarou que existe viabilidade técnica para fornecimento de gás natural; EMLURB – emitiu o Termo de Anuência para a construção do empreendimento, considerando o atendimento das exigências em relação à drenagem (construção de reservatório de retardo de águas pluviais). A EMLURB também aprovou o projeto de instalações de guarda temporária de lixo. De acordo com o EIV, o sistema de esgotamento sanitário do empreendimento será composto por uma unidade de tratamento condominial, projetada para atender a toda demanda por tratamento de efluentes, e deverá ser licenciada pelo órgão competente. 6. **IMPACTOS SOBRE O MEIO AMBIENTE (NATURAL E CONSTRUÍDO):** O terreno do empreendimento situa-se próximo ao Rio Jordão e ao Parque dos Manguezais, que é uma Unidade de Conservação da Natureza (UCN). A vegetação de mangue se destaca na paisagem, porém, vem perdendo espaço para ocupações irregulares nas margens do rio. Ao lado do terreno, separado apenas pela Rua Manoel de Abreu, há um assentamento consolidado de predominância habitacional, formado por edificações com um ou dois pavimentos. Esta ocupação foi classificada como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) Aritana.

Imagem 03: ZEIS e ocupações precárias no entorno do empreendimento.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV

*[Handwritten signatures and initials]*

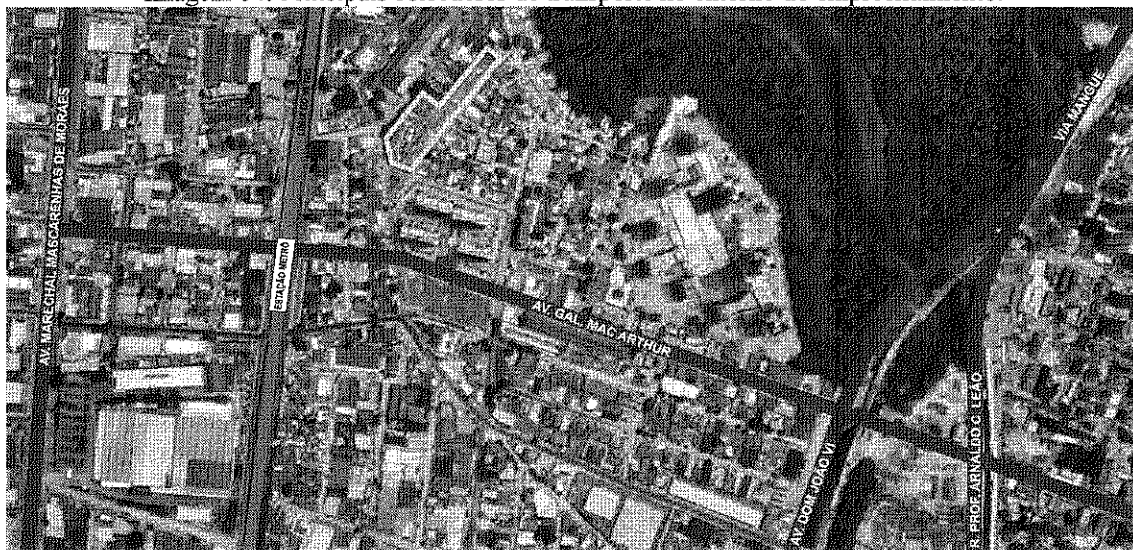


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

De acordo com o EIV, o terreno deverá ser terraplanado após a completa demolição e remoção do entulho da edificação anterior, não gerando impactos significativos nas condições naturais do relevo (topografia plana). A parte interessada submeteu à Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente e Sustentabilidade (SDSMA) o Estudo Técnico Ambiental (ETA), que descreve as ações que serão desenvolvidas em cada etapa do projeto construtivo e suas relações com o meio ambiente. O empreendimento obteve o licenciamento ambiental junto à SDSMA, através da Licença Prévia nº 02.18.08.001529-0, que estabelece os condicionantes e exigências a serem observadas pelo empreendedor. A LP chama atenção, no item 3.4, para a necessidade de locação da Estação de Tratamento de Esgoto no terreno antes da aprovação do projeto na Central de Licenciamento. Foi anexado ao processo o projeto do sistema final de esgotamento sanitário, contudo, a última versão do projeto arquitetônico não apresentou a locação da Estação de Tratamento de Esgoto, conforme recomendação da LP. De acordo com o projeto da ETE, os equipamentos serão implantados sobre a área de solo natural. Salientamos que a instalação da ETE não deverá comprometer a taxa de solo natural estabelecida para o imóvel (TSN = 25%). Com relação às recomendações da OPEI, o projeto incorporou as soluções de amenização e conforto ambiental constantes no documento, a exemplo do recuo de 2,00m da divisa frontal para a Rua Jorge de Lima e Rua Manoel Cavalcante Bezerra, o telhado verde, a construção de reservatório de acumulação de águas pluviais e o piso drenante nas vias de circulação interna. **7. IMPACTOS SOBRE OS TRANSPORTES / MOBILIDADE:** A mobilidade urbana no entorno do empreendimento sofre influência da Linha Sul do Metrô e de importantes vias como a Av. General Mac Arthur (Corredor de Transporte Urbano Secundário), Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes (Corredor de Transporte Metropolitano) e Via Mangue. De acordo com o EIV, a demanda por transporte público da população local é atendida por 6 linhas de ônibus, que passam pelas ruas Joaquim Bandeira, Alfredo de Marcondes e Sarg. Silvino de Macedo, além da linha do metrô, por meio da Estação Antônio Falcão.

Imagem 04: Principais corredores de transporte no entorno do empreendimento.



Fonte: Google Earth.

O terreno do empreendimento é lindeiro a três vias locais: Rua Jorge de Lima, Rua Manoel Cavalcante Bezerra e Rua Manuel de Abreu. O acesso de veículos será realizado pela Rua Jorge de Lima (com portão recuado) e o de pedestres pela Rua Manoel Cavalcanti Bezerra. O projeto contempla 483 vagas de veículos, sendo 242 localizadas no pavimento térreo e 241 no pavimento vazado. Deste total, há 5 vagas especiais. O projeto também prevê uma vaga específica para carga e descarga logo após a entrada de veículos. Os bicicletários estão distribuídos nos dois pavimentos de garagem e têm capacidade total para 342 bicicletas.





# PREFEITURA DO RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Imagem 05: Acessos ao empreendimento

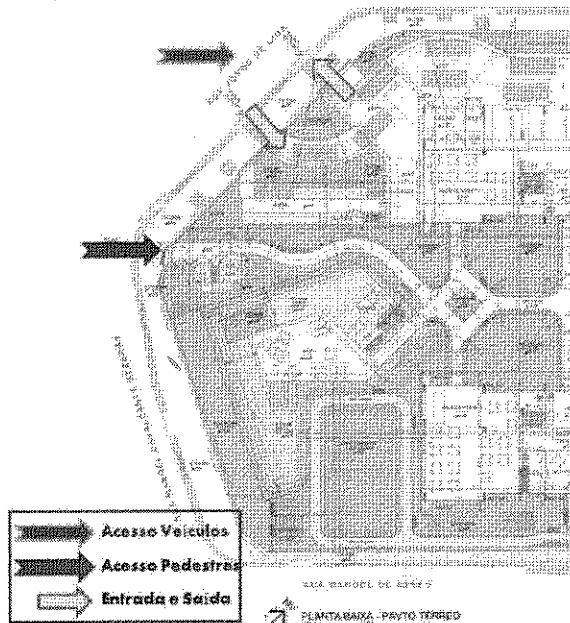
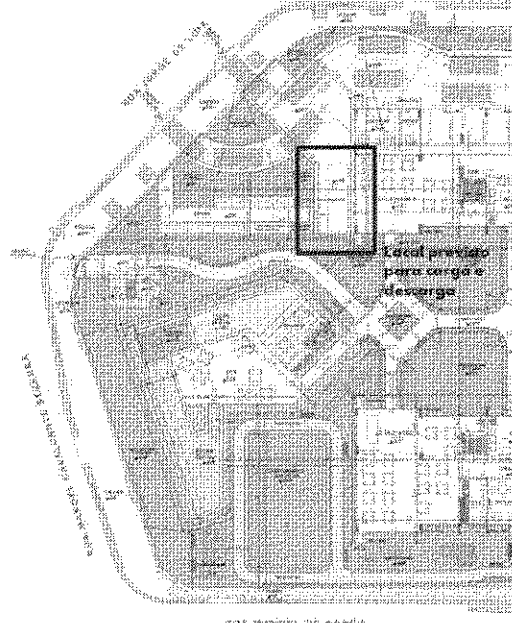


Imagem 06: Local para carga e descarga



Fonte: Relatório de Impacto sobre os Transportes.

Fonte: Relatório de Impacto sobre os Transportes.

A parte interessada apresentou um Relatório de Impacto sobre os Transportes com o objetivo de avaliar os impactos provocados pela implantação do empreendimento com relação ao acréscimo de demanda na circulação viária e no sistema de transporte coletivo. Este documento relacionou algumas propostas para adequar os fluxos decorrentes do empreendimento aos volumes de tráfego existentes, de modo a manter os níveis de serviço dentro dos padrões de fluidez desejados. As propostas foram as seguintes: 1. Requalificar as calçadas no entorno do empreendimento, como também solicitar ao órgão competente a requalificação das calçadas que levam até os pontos de parada de ônibus e estação de metrô; 2. Solicitar à CTTU a proibição de estacionamento em um dos lados da Rua Jorge de Lima, especificamente o lado direito de quem vem da Av. Gen. Mac Arthur para a Rua Jorge de Lima, no sentido do empreendimento; 3. Solicitar à CTTU melhorias na sinalização vertical e horizontal nas vias locais da área de estudo, a exemplo de faixas de pedestre nas Ruas Jorge de Lima e Sarg. Silvino de Macedo; 4. Otimizar os tempos da sinalização semafórica, de maneira que os fluxos críticos dos períodos de pico sejam adequadamente privilegiados; 5. Verificar a conveniência de instituir vias de sentido único, objetivando o estabelecimento de binários focados na otimização da circulação interna à área do estudo, a exemplo das Ruas Monsenhor Tabosa, Jorge de Lima, Manoel C. Bezerra e Sarg. Silvino de Macedo. Esta medida poderá, em alguns casos, vir acompanhada da proibição de estacionamento em um dos lados da via. O Relatório conclui que a implantação do empreendimento não causará grandes impactos no sistema viário e na circulação, desde que as propostas sugeridas sejam implantadas. O projeto arquitetônico e o Relatório de Impacto foram analisados pela Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano – CTTU, que ratificou a importância da implementação das propostas formuladas neste Relatório de Impacto e emitiu parecer favorável (Parecer Técnico GGET/CTTU nº 131/2018). Com relação às recomendações da OPEI para a mobilidade e acessibilidade, dois itens não foram atendidos: 5.4 – Apresentar, no projeto, a implantação de calçada voltada para a Rua Manoel de Abreu com largura mínima de 2,20m, sendo 0,70m de faixa de serviço, 1,20m de faixa livre e 0,30m de faixa de acesso. A faixa de acesso deverá ser obrigatoriamente tratada em solo natural. 5.6 – Apresentar, no projeto, arborização para os trechos de calçada do lote na Rua Manoel de Abreu e Rua Jorge de Lima, considerando o posicionamento das árvores na faixa de serviço com um espaçamento máximo entre árvores de 5,00m e alegretes conforme o Manual de Arborização Urbana do Município. No projeto, a calçada da Rua Manoel de Abreu possui largura inferior à mínima recomendada (apresenta largura variável em torno de 1,28m) e não se estende ao longo de toda a testada do imóvel. Tanto a calçada





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

da Rua Manoel de Abreu quanto da Rua Jorge de Lima não apresentam arborização conforme o Manual de Arborização Urbana do Município. 8. **AÇÕES MITIGADORAS:** O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV apresentou um quadro contendo os impactos identificados e as medidas mitigadoras, compensatórias ou potencializadoras a serem adotadas. Abaixo, segue o resumo das principais ações:

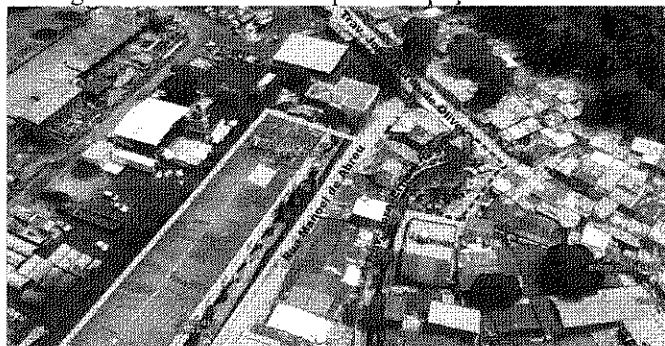
Quadro 04: Síntese das medidas mitigadoras, compensatórias ou potencializadoras.

CATEGORIA	IMPACTOS	MEDIDAS
Meio Ambiente	Impermeabilização do solo	Uso de pavimento permeável (mitigadora)
	Alteração da vegetação	Inserir novas árvores no projeto de paisagismo do empreendimento (compensatória)
Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural	Poluição visual	Estabelecer padronização para instalação de unidades condensadoras de ar-condicionado (mitigadora)
Valorização imobiliária	Geração de empregos	Priorizar a contratação de mão-de-obra do entorno (potencializadora)
Mobilidade	Redução de vagas de estacionamento	Definir estacionamento para visitantes e utilizar vagas obsoletas (mitigadora)
Infraestrutura	Demanda por abastecimento de água	Instalar aparelhos de economia de água / manutenção preventiva (mitigadora)
	Demanda por drenagem de águas pluviais	Prever reutilização da água do tanque de retardo quando possível (mitigadora)
	Demanda por coleta de resíduos sólidos	Estabelecer procedimento de coleta seletiva no condomínio (mitigadora)
Conforto ambiental	Alteração no microclima local	Manter a área verde do empreendimento e expandi-la quando possível (potencializadora)
	Poluição sonora	Fiscalização interna do uso de equipamentos sonoros (mitigadora)

Fonte: Elaboração própria, a partir do EIV.

Considerando os impactos identificados e as recomendações constantes na OPEL, esta Divisão de Normatização e Análise Viária / DILURB sugere as seguintes ações mitigadoras: 1) Requalificar os passeios públicos do entorno do empreendimento, com ênfase nos acessos aos pontos de transporte público, principalmente até os pontos de ônibus localizados na Av. Gal. Mac Arthur e na Estação de Metrô Antônio Falcão; 2) Recuar o muro divisório para ampliação da calçada da Rua Manoel de Abreu, tornando-a acessível, com largura mínima de 2,20m, sendo 0,70m de faixa de serviço ajardinada, 1,20m de faixa livre e 0,30m de faixa de acesso ajardinada. Estas áreas ajardinadas na calçada compensarão a redução da área verde no lote; 3) Arborizar os trechos de calçada do lote na Rua Manoel de Abreu e Rua Jorge de Lima, considerando o posicionamento das árvores na faixa de serviço com um espaçamento máximo entre árvores de 5,00m e alegretes conforme o Manual de Arborização Urbana do Município; 4) Elaborar projeto e executar espaço de convivência nas margens do Canal Aritana, na Travessa João Murilo de Oliveira esquina com a Travessa Jornalista Ernani Regis, conforme figura abaixo:

Imagem 07: Local indicado para o espaço de convivência.



Fonte: Google Maps



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

9. **CONCLUSÃO:** O projeto arquitetônico está em sintonia com os objetivos estabelecidos no Plano Diretor para o zoneamento em questão. A parte interessada apresentou a Licença Prévia Ambiental da SDSMA e as anuências das concessionárias quanto à viabilidade técnica para o provimento da infraestrutura básica. O empreendimento obteve parecer favorável da CTTU quanto aos impactos sobre os transportes e do Comando da Aeronáutica quanto ao gabarito da edificação. O terreno sofrerá corte de 0,65m de largura em um trecho voltado para a Rua Manoel de Abreu, totalizando uma área de 101,67m<sup>2</sup>. De acordo com o encaminhamento feito pela arquiteta analista, em 12/09/2018, o projeto arquitetônico atende aos parâmetros urbanísticos para o terreno resultante (após o corte), à exceção do afastamento frontal dos edifícios para o referido logradouro, conforme observado no quadro abaixo:

Quadro 05: Comparativo entre os afastamentos para o terreno primitivo e para o terreno resultante.

Área do terreno	TERRENO PRIMITIVO		TERRENO RESULTANTE	
	PERMITIDO	APRESENTADO	PERMITIDO	APRESENTADO
	9.662,00 m <sup>2</sup>		9.522,77 m <sup>2</sup>	
Afastamento frontal calculado p/ 14 pav. (R. Manoel de Abreu)	7,50 m 5,63 m* *redução do afastamento – art. 80, IV, Lei 16.176/96	5,65 m	7,50 m 5,63 m* *redução do afastamento – art. 80, IV, Lei 16.176/96	5,00 m

Fonte: Elaboração própria, a partir do projeto arquitetônico.

Contudo, ao se considerar o terreno primitivo, o projeto atende à legislação no que diz respeito ao afastamento frontal (p/14 pavimentos) calculado para a Rua Manoel de Abreu. Esta permuta por afastamentos está em conformidade com o disposto no artigo 91 da Lei nº 16.286/1997 (Lei de Parcelamento do Solo). Consta a publicação sobre o projeto em jornal de grande circulação, em 05/07/2018, conforme determina o art. 62 § 3º da Lei nº 16.176/1996, havendo impugnação registrada quanto à construção do empreendimento, conforme informações fornecidas pelo Setor de Fiscalização na Certidão Narrativa de nº 76.00194/18, emitida em 04/09/2018. Constatam duas reclamações formuladas pelos representantes da Comissão de Urbanização e Legalização da Posse da Terra (COMUL) da ZEIS Aritana: Ofício nº 232/2017 de 03/05/2017, referente à solicitação informações sobre o projeto, ações mitigadoras e os impactos na ZEIS; e Ofício nº 369/2018 de 29/07/2018, solicitando vistorias e parecer quanto aos impactos de vizinhança relacionados às obras no terreno, como os transtornos no sistema de drenagem (transbordamento e entupimento), poeiras nos imóveis próximos (inclusive prejudicando o funcionamento da creche) e ações mitigadoras previstas para os impactos das obras, do início até a conclusão, no sistema de drenagem, saneamento, viário, etc. Diante do exposto, somos de parecer favorável ao projeto, devendo atender às ações mitigadoras elencadas.

10. **ENCAMINHAMENTO À CCU:** Encaminhamos o processo para a Comissão de Controle Urbanístico – CCU, para análise e parecer quanto: a) Implantação do Empreendimento de Impacto, atendendo ao disposto no art. 62, §1º e art. 110, IV, da Lei nº 16.176/1996; b) Permuta de uma faixa de 101,67m<sup>2</sup> por afastamentos dos edifícios para a via pública, em atendimento ao art. 4º da Instrução de Serviço 07/99 que determina que “*todo o processo referente à permuta de área por índices urbanísticos deverá ser apreciado pelo Colegiado Técnico da DIRCON e pela Comissão de Controle Urbanístico CCU*”; c) Teor das reclamações registradas por representantes da COMUL da ZEIS Aritana, conforme o art. 62 §3º da Lei nº 16.176/1996.

11. **ENCAMINHAMENTO AO CDU:** Após o parecer da CCU, o processo deverá ser encaminhado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, para análise do Memorial Justificativo do Empreendimento de Impacto e parecer final, conforme o disposto no art. 62, §1º, da Lei nº 16.176/1996 e art. 5º, III, do Decreto nº 29.908/2016.” a) Mira Meira, Divisão de Normatização e Análise Viária; Carlos Ernesto de Queiroz Matos, Divisão de Normatização e Análise Viária e Raphael Melo, Divisão de Normatização e Análise Viária. Em seguida, o Dr. Gustavo falou: “Vou ler o meu parecer.”

**PARECER DO RELATOR:** À Comissão de Controle



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

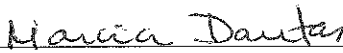
Urbanístico – CCU. “Após análise dos autos, sou de parecer favorável à aprovação do empreendimento, acompanhando o parecer da DNAV/DILURB, salvo no que se refere às medidas mitigadoras nº. 2 e 3 sugeridas, constantes no item 8, página 9, do citado Parecer. Estas medidas se referem ao recuo do muro, à criação de faixas ajardinadas e à arborização da calçada. Neste caso, sugiro que sejam adotadas as soluções apresentadas pelo proponente, elaboradas em conjunto com o Instituto Pelópidas Silveira.” Em, 15/01/2019. a) Gustavo Marques Lins, representante da SDSMA. Continuando, Dra. **Eugênia** falou: “Vou fazer a inscrição para o debate e deixaremos as justificativas para depois. Vou passar a palavra à representante da Agência CONDEPE/FIDEM.” Dra. **Ana Cristina** iniciou dizendo: “Meu questionamento é de ordem técnica, o processo veio aqui também, por causa desta permuta de área. Foi doado para o alargamento da calçada 0,65m, esta Rua Manoel de Abreu já existe, está no Cadastro de Logradouros e quando a Topografia deu a cota, certamente deu dos dois lados. No desenho, vejo que a rua está inteira e, de repente, a calçada interrompe, é estranho. Mesmo que esteja invadida, este terreno vai ser demarcado. Não vejo nenhum sentido nesta permuta, não vejo motivo para esse pedido do Instituto, de fazer esta calçada que não liga nada a coisa nenhuma. Não sei se o empreendedor vai fazer a demarcação do terreno, pois tem uma invasão consolidada que, inclusive está desenhando a rua. Então, estou levantando aqui, uma coisa técnica, porque este terreno tem que estar aprovado para a Licença de Construção.” Dra. **Eugênia** falou: “Acho que é a mesma dúvida de Frederico, do CREA. Deixa falar uma coisa para esclarecer: foi-nos apresentada esta calçada e aparece mais larga no começo e fica mais estreita no final, como se desaparecesse. Então, o que Ana Cristina diz, é que essa permuta proposta pelo Pelópidas deveria ser uma permuta ao longo da via. Veja porque, hoje, esta área está ocupada, mas, por exemplo, amanhã pode ter um Plano para esta ZEIS, a ocupação ser retirada e a via aberta, a passagem já está lá. Acho que temos dois pontos, só para facilitar a decisão da Comissão: primeiro, se esta permuta deve ser a proposta pela DILURB, que são 2.20m ou, se é a proposta do Instituto, que é um pouco menor. O segundo ponto, é considerando o que Ana Cristina acabou de colocar, que é se esta permuta vai considerar só o primeiro trecho da calçada, que é como está no desenho do projeto, ou vai ser uma permuta para a calçada inteira até o final da rua, em razão da demarcação que o empresário vai fazer do terreno. Aproveitando, em relação à ZEIS, acho que nós precisamos esclarecer o que foi posto aqui por Gustavo, relator do processo, sobre o Ofício da COMUL que estaria solicitando uma medida mitigadora a mais da que está sendo proposta pela DILURB, que seria: durante o período da execução da obra, que o empreendedor tenha cuidado com relação à emissão de poluição, de ruído, esta parte precisa ser esclarecida. Vou passar a palavra ao representante do CREA.” Dr. **Frederico** iniciou perguntando: “Minha dúvida é a seguinte: por que os 0,65m? Vão ser exigidos ou não, por que existe uma invasão?” A **Arquiteta** pediu a palavra e disse: “Quando foi feito o Levantamento Topográfico percebeu-se que a Comunidade avançou além do que era a Praça, além da calçada que fica ao lado, e avançou na rua. Então, provavelmente, alguém fez uma calçadinha, um meio fio num trecho.” Pedindo a palavra, o representante da Torque Construções, Dr. **Frederico Gonçalves** explicou: “A faixa de rolamento da rua foi invadida, então, a rua entrou na calçada. Os vizinhos do nosso terreno, os moradores do outro lado da rua, invadiram a calçada, ali na Manoel de Abreu. No RGI vai se referir ao limite do nosso terreno, concordo quando você diz que a calçada vem e é interrompida, mas ela para por causa da invasão do outro lado da rua. Nós só estamos tentando minimizar os 0,65m.” Pedindo a palavra, o representante do PREZEIS, Sr. **Edvaldo** falou: “Até hoje não recebemos resposta ao Ofício enviado pela COMUL, à SEMOC/PCR. A Prefeitura empurrou para o construtor, o empreendedor não se preocupa em procurar o representante da área ou da COMUL. Alguns estão fazendo isso agora, porque nós somos representantes aqui na Comissão, ele vai à COMUL discutir como será o projeto, quais as implicações, etc. Outra coisa é que esta ZEIS Aritana, teve 70% incluído no Novo Plano Diretor.” Dra. **Taciana** retornou, assumiu os trabalhos, e disse: “Quanto à calçada da Rua Manoel de Abreu, foi pedido pelo Instituto para garantir o passeio na ZEIS. Por Lei, a permuta é opcional, o Município pode decretar área de interesse e desapropriar, ou, pode autorizar uma permuta. Pelo que entendi, houve interesse também, por parte do empreendedor, para continuar com este acesso. Então, acho que está pacificado.” Pedindo a palavra,



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

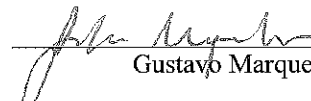
SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO


o representante da FIEPE, Dr. **José Antônio** falou: “A discussão é: para que pediram a calçada se não leva a lugar nenhum?” Dra. **Taciana** falou: “Respondendo a Edvaldo com relação às medidas mitigadoras, elas são impostas pelo CDU, se a pergunta da COMUL foi quais são elas, a resposta só pode ser dada, depois de analisadas e definidas na reunião do CDU. Os representantes do PREZEIS na CCU e no CDU, podem fazer propostas de mitigações, mas esta resposta só depois de ser aprovada no CDU.” A **Presidente** colocou em votação o parecer do Relator e exarou o parecer desta 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: SEPLAN/ICPS; CPRH; FIEPE; ADEMI; CAU; PREZEIS; CTTU; SDSMA; CREA e CAU; 01 (um) voto contrário: CONDEPE/FIDEM e 01 (uma) abstenção: PGM se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator e encaminha ao Conselho de Desenvolvimento Urbano-CDU, por se tratar de **Empreendimento de Impacto**. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 15/01/2019. a) Taciana Sotto Mayor, Presidente e demais membros presentes. Quanto ao **Processo nº 07.33549.7.18 de FERNANDO DA COSTA FERREIRA**, o representante da SMAS pediu “vistas”, por estar localizado numa Unidade de Conservação da Natureza – UCN Beberibe. 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, 15 de janeiro de 2019.

  
Márcia Dantas de Oliveira – Secretária

  
Taciana Sotto Mayor – Presidente

  
Vivian Maria Oliveira da Costa – CTTU

  
Gustavo Marques Lins - SDSMA

  
Ana Patrícia Uchoa de Queiroz – ICPS/SEPLAN

  
Eugênia Simões Inácio Cavalcanti – PGM

  
William Bernardo Mendes – URB/Recife

  
Walter Longman - CPRH

  
Ana Cristina Assis de Oliveira – CONDEPE/FIDEM

  
José Antônio A. de Lucas Simón - FIEPE

  
Pedro Jorge Lima de Souza – ADEMI/PE

  
Frederico de Vasconcelos Brennand – CREA/PE

  
Ana Maria Moreira Maciel – CAU/PE

  
Edvaldo Santos Pereira - PREZEIS