



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 383ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO  
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos **22 (vinte e dois) dias do mês de maio de 2018 (dois mil e dezoito)**, às 9h30min, na Sala de Reuniões da Secretaria de Planejamento da Prefeitura da Cidade do Recife, realizou-se a 383ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, sob a Presidência da Arquiteta Dra. Taciana Sotto Mayor, Diretora da DILURB e Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Vivian Maria Oliveira da Costa, Suplente da representante da CTTU; Lúcia de Fátima Escorel, 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 CONDEPE/FIDEM; João Geraldo Siqueira de Almeida, representante da ACP; Alexandre Bahia Vanderlei, representante do IAB/PE e Ana Maria Moreira Maciel, Suplente do representante do CAU/PE. Os Engenheiros: Walter Longman, Suplente da representante da CPRH; Genildo Mota Valença Filho, representante da ADEMI/PE e Frederico de Vasconcelos Brennand, representante do CREA/PE. Além da Procuradora Eugênia Simões Inácio Cavalcanti, representante da PGM. Constatado o número regimental para deliberar a **Presidente** deu início à reunião quando foram lidas e aprovadas as Atas das Reuniões dos dias: 27/03/2018 e 24/04/2018. Continuando, a **Presidente** falou: “O primeiro processo é um empreendimento de impacto e está aqui para nossa avaliação e será apresentado pelo arquiteto Dr. André Lobo.” **Processo nº 07.13914.0.13 da IMPERIAL PE. PARTICIPAÇÕES Ltda.**, referente ao Projeto Inicial para 04 (quatro) blocos de habitação multifamiliar, a se localizar na Rua Imperial, nº. 1708, bairro de São José. **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.176/97 Art. 62, § 1º e Art. 110, § 4º (LUOS – Empreendimento de Impacto). Iniciando, o arquiteto projetista Dr. **André** Lobo cumprimentou a todos e disse: “É um conjunto habitacional com quatro blocos a ser construído na Rua Imperial. Vou fazer a apresentação em meio digital. Esta planta inicial é de Situação, onde vemos a localização do lote, próximo ao Viaduto Capitão Temudo, a linha do metrô e a Av. Sul. Temos o transporte público próximo a área, o Terminal Integrado de Joana Bezerra, onde passa as duas linhas do Metrô, a linha Centro e a linha Sul e, tanto a Rua Imperial como a Av. Sul Governador Cid Sampaio que são Corredores Regulares de ônibus. Quanto aos parâmetros urbanísticos, o terreno está numa ZAC Moderada, a Rua Imperial é uma via coletora, a taxa de solo natural exigida é de 25%, o coeficiente de utilização é 3; o afastamento frontal inicial é 5,00m e lateral e fundos é 3,00m. Os parâmetros do projeto são: taxa de solo natural = 2.974,99m<sup>2</sup> (25,56%); coeficiente de utilização do Projeto = 2,81; área total privativa = 32.692,80m<sup>2</sup>; afastamento frontal calculado para 23 pavimentos = 9,75m; afastamento lateral e de fundos calculado para 23 pavimentos = 7,95 m.” O **Arquiteto** continuou mostrando todos os dados do projeto (em anexo), como quadro de áreas; dados por blocos; dados do empreendimento e outros mais. Passou a mostrar as plantas e falou: “Esta é a Planta de Locação e Coberta que mostra a implantação geral. O coeficiente de utilização foi dividido por quatro blocos e a implantação se deu dessa forma que vocês estão vendo aí, mantendo uma distancia confortável entre os prédios. Entre os blocos A-B e C-D = 22,36m e entre o B-C = 47,49m. Fica voltado para a Rua Imperial e, na frente do prédio, tem uma área de refúgio para carga e descarga, e desembarque de passageiros. Tem uma área de espera de veículos, comportando três veículos entrando e três veículos saindo. Os acessos de autos ficam de um lado e o de pedestres do outro. A Área de Lazer é comum aos quatro blocos e está situada no meio. Na Planta Baixa do Térreo, mostra por dentro, as áreas de estacionamento com as rampas; todos os blocos têm Salão de Festa e Sala de Reuniões individualizadas, compartilhando a Área de Lazer com piscina, banheiros, sauna, quadra polivalente, área de convivência, bar e churrasqueira, mas os Salões de Festas são individualizados. As áreas de pedestres se dão por um lado onde não tem acesso de carros. O 1º Pavimento é vazado e, basicamente, se resume ao estacionamento. O Pavimento Tipo tem a distribuição dos sete apartamentos por andar, com 4 apartamentos maiores que ficam nas extremidades e possuem 3 quartos. Os 3 apartamentos menores possuem 2 quartos e ficam no centro.” Continuando, foram mostradas imagens das perspectivas (em

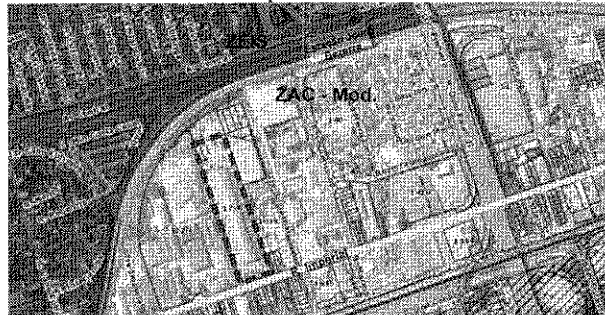


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

anexo). A **Presidente** passou a palavra ao Relator, representante da Associação Comercial de Pernambuco- ACP, Dr. **João Geraldo** que iniciou dizendo: “Vou iniciar lendo o parecer da DNAV.”  
**PARECER DA DNAV/DILURB:** “1. **SOLICITAÇÃO:** Análise urbanística de projeto inicial para a construção de quatro blocos destinados ao uso habitacional multifamiliar, no lote edificado com o prédio nº 1708 (a ser demolido), situado na Rua Imperial, no bairro de São José. 2. **LEGISLAÇÃO:** Segundo 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 novos 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/)

Os parâmetros urbanísticos aplicáveis ao empreendimento estão definidos na Lei nº 17.511/2008 (Plano Diretor) e Lei nº 16.176/1996 (Lei de Uso e Ocupação do Solo), e estão resumidos no quadro a seguir:

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.

O projeto é classificado como Empreendimento de Impacto, uma vez que apresenta área de construção superior a 20.000m<sup>2</sup> (vinte mil metros quadrados), conforme parágrafo único do Art. 61 da Lei nº 16.176/1996. Embora seja um Empreendimento de Impacto, não foi exigida a Orientação Prévia para Empreendimentos de Impacto (OPEI), uma vez que o processo ingressou antes da publicação do Decreto nº 27.529/2013. 3. **CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO:** O empreendimento localiza-se na parte central da cidade do Recife, na Região Político-Administrativa 1 (RPA 1), no bairro de São José. O bairro é caracterizado por edificações de baixo gabarito, contendo áreas adensadas como as de interesse social e as de preservação do patrimônio histórico, assim como áreas de baixa densidade construtiva e populacional, como as situadas ao longo da Rua Imperial e da Av. Sul. O projeto prevê a construção de quatro torres de 23 pavimentos para uso habitacional multifamiliar, com 560 unidades, 632 vagas de garagem e uma população estimada de 2.880 pessoas. A proposta apresenta pavimentos com as seguintes finalidades:

Quadro 02: Programa arquitetônico do empreendimento.

PAVIMENTOS	BLOCOS A, B, C e D
Térreo	Garagem, halls, salões de festa, campo de futebol, piscina e WCs.
1º pav.	Garagem e mezanino.
Vazado	Garagem, salas e WCs.
1º ao 20º pav. tipo	7 apartamentos por pavimento (4 apt <sup>os</sup> de 3 quartos; 3 apt <sup>os</sup> de 2 quartos)

Fonte: Projeto arquitetônico.



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

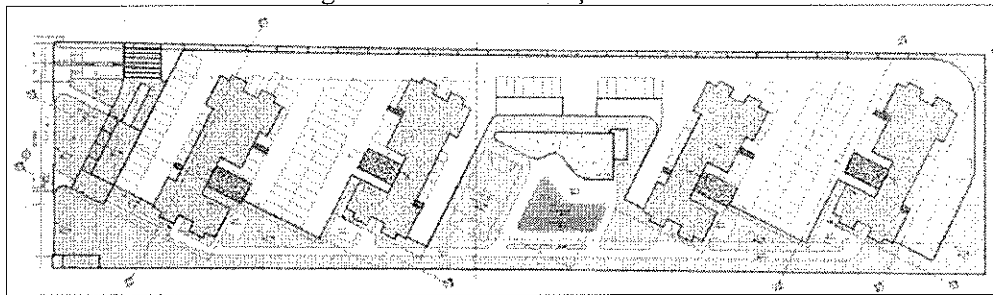
Quadro 03: Quadro de áreas.

ITEM	APRESENTADO
TERRENO	11.638,00m <sup>2</sup>
ÁREA DE CONSTRUÇÃO PRIVATIVA	32.692,80 m <sup>2</sup>
ÁREA DE CONSTRUÇÃO DE USO COMUM	21.941,64 m <sup>2</sup>
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO	54.634,44 m <sup>2</sup>
ÁREA DE SOLO NATURAL	2.974,99 m <sup>2</sup> (25,56%)

Fonte: Projeto Arquitetônico.

De acordo com o projeto, as quatro torres serão dispostas de modo isolado, contudo, os três pavimentos de garagem (térreo, 1º pav. e vazado) fazem a comunicação entre elas.

Imagem 02: Planta de Locação e Coberta.



Fonte: Memorial Justificativo de Empreendimento de Impacto.

4. **TRAMITAÇÃO DO PROCESSO:** A seguir, a relação os principais trâmites do processo: 27/05/2013 – Ingresso do processo para análise na 1ª Regional/SELURB; 11/11/2014 – Encaminhamento do processo à DPU/SELURB; 30/01/2015 – Parecer nº 007/2015 da CTTU solicitando ajustes no projeto arquitetônico e no Memorial de Impacto; 10/03/2015 – Parecer da DPU/SELURB, ratificando o parecer da CTTU; 07/04/2016 – Foram anexadas novas plantas; 08/05/2017 – Foi anexado novo Memorial de Impacto; 15/06/2017 – Parecer favorável da CTTU nº 037/2017 CTTU; 29/06/2017 – Parecer favorável da DPU/SELURB; 19/02/2018 – Foram anexadas a LP da SDSMA e a carta de anuência da COMPESA; 08/03/2018 – Encaminhamento do processo à Divisão de Normatização e Análise Viária/DILURB para elaboração de 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 e que existe viabilidade para implantação do sistema de esgotamento sanitário; OI Fixa – informou que poderá atender o empreendimento com os serviços de telecomunicações. Para a aprovação do projeto, será necessário aprovar junto à EMLURB as instalações para guarda temporária de lixo, conforme art. 174 da Lei nº 16.292/1997.

6. **IMPACTOS SOBRE O MEIO AMBIENTE (NATURAL E CONSTRUÍDO):** O entorno do empreendimento tem uma ocupação predominante de usos comerciais e de prestação de serviços, com construções que variam de pequenas casas, alinhadas no paramento, a grandes estruturas como galpões. Atualmente, a área encontra-se estagnada com construções se deteriorando, embora o local possua intenso fluxo de veículos de passagem. Dentre os principais equipamentos urbanos nas proximidades do empreendimento, destacam-se a estação de metrô Joana Bezerra, com seu terminal de integração, e o Fórum Desembargador Rodolfo Aureliano. De acordo com o Memorial Justificativo de Empreendimento de Impacto, não haverá repercussão ambiental significativa na área onde será implantado o empreendimento. O projeto não terá obras no subsolo que requeiram movimentação de terra e nem intervenções que modifiquem o relevo plano do terreno. Além disso, afirma que a ocupação do lote com quatro torres estabelecerá vazios capazes de permear os ventos e

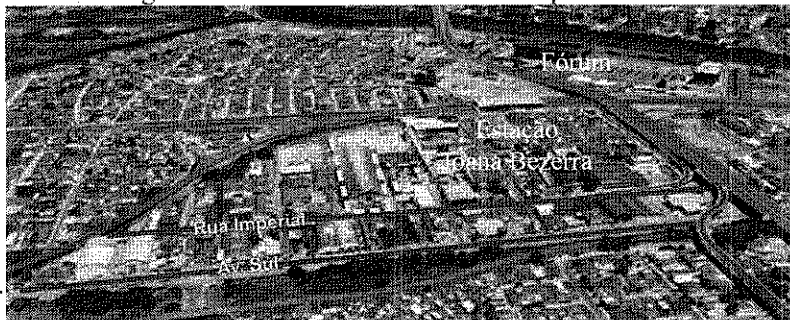


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

garantir maior visibilidade do entorno e que a área de solo natural projetada favorecerá a implantação de árvores que minimizarão a temperatura local pelo sombreamento e rugosidade do solo.

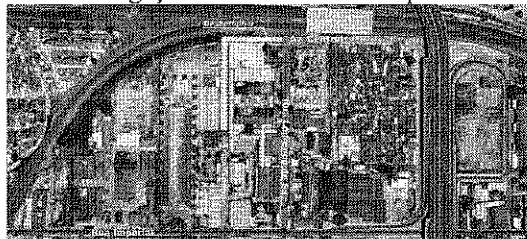
Imagem 03: Vista aérea do entorno do empreendimento.



Fonte: Google Earth.

O projeto obteve a anuência da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente – SDSMA, através da emissão de Licença Prévia nº 02.18.02.000278-6, que determina os condicionantes a serem atendidos para a obtenção da Licença de Instalação. **7. IMPACTOS SOBRE A MOBILIDADE / TRANSPORTES:** A localidade é bem suprida pelo sistema de transporte público, com destaque para o terminal de ônibus do Cais de Santa Rita, o terminal Integrado de Joana Bezerra e a Estação Central de Metrô do Recife. As vias estruturadoras do sistema viário são: Av. Sul, Corredor de Transporte Urbano Principal – Arterial Secundário; Av. Engenheiro José Estelita, Corredor de Transporte Urbano Principal – Arterial Secundário; Rua Imperial, Corredor de Transporte Urbano Secundário – Coletora; Av. Dantas Barreto. A Rua Imperial é via de acesso ao empreendimento e apresenta três faixas de rolamento com sentido único de circulação (centro – subúrbio). Devido à importância desta rua para a mobilidade do bairro, a Companhia de Trânsito e Transporte Urbano - CTTU exigiu modificações no projeto como a destinação de área para operações com veículos de carga, local para embarque/desembarque e área de espera antes e após as cancelas, bem como ajustes no Memorial de Impacto (Parecer Técnico nº 007/2015). A parte interessada atendeu ao solicitado, sendo emitido novo Parecer Técnico (nº 037/2017), que atesta a inexistência de pendências a serem atendidas. Contudo, o atendimento as estas questões viárias comprometeu a área mínima destinada ao ajardinamento no recuo frontal. O autor do projeto anexou documento solicitando que fosse aceito o percentual de 66,32% de ajardinamento no recuo frontal. Em 29/06/2017, a Divisão de Projetos Urbanísticos - DPU/SELURB também emitiu parecer favorável ao projeto. **8. AÇÕES MITIGADORAS:** No Memorial de Impacto foram sugeridas as seguintes medidas: Elaborar um projeto de sinalização para o entorno da quadra, notadamente que contemple adoção de taxas refletivas para divisão de fluxos, associadas com sinalização horizontal e de regulamentação devidamente conspícuas, e posteriormente sua implantação, após aprovado na CTTU; Melhoramento do revestimento das calçadas da Rua Lourenço de Sá, até a Estação de Joana Bezerra, com verificação da iluminação adequada; Consolidação do semáforo de botoeira atual, com implantação de outros ao montante do empreendimento, e na travessia da Avenida Sul, com as faixas de travessia de pedestres; Que durante a construção da obra seja utilizada, prioritariamente, mão-de-obra local. Esta Divisão de Normatização e Análise Viária entende que também deve ser adotada, como ação mitigadora, a interligação viária entre a Av. Central e a Travessa do Gaspar, de modo a melhorar a mobilidade no entorno da Estação Joana Bezerra.

Imagem 04: Interligação da Travessa do Gaspar com a Av. Central.





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Fonte: Google Earth.

9. **CONCLUSÃO:** O empreendimento atendeu às recomendações da CTTU e obteve 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 20/01/2016, 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 28/08/2017. Diante do exposto, e entendendo que o empreendimento é um estímulo para a regeneração urbana da área central da cidade, através da promoção do uso habitacional, somos de parecer favorável ao projeto, na forma em que se apresenta desde que sejam atendidas às ações mitigadoras elencadas. Encaminhamos o processo para a Comissão de Controle Urbanístico – CCU, para análise e parecer sobre a implantação do Empreendimento de Impacto, atendendo ao disposto no art. 62, §1º e art. 110, IV, da Lei nº 16.176/1996. Após o parecer desta Comissão, 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.” Em, 07/05/2018. a) Mira Meira, Divisão de Normatização e Análise Viária e Raphael Melo, Analista de Desenvolvimento Urbano – Arquiteto. Continuando, Dr. **João Geraldo** disse: “Na realidade meu parecer relata algumas coisas que concordo, mas estou com algumas dúvidas. Prefiro ler depois das discussões.” Dra. **Taciana** falou: “Antes de abrir para a discussão queria destacar, não sei se todos perceberam que uma das ações mitigadoras propostas é a interligação da Av. Central, que já tem um trecho aberto, com a Travessa do Gaspar, que é uma rua já existente, interrompida no muro do galpão. Estou mostrando esta, porque as outras são mitigações de sinalização, calçadas, etc. A Travessa do Gaspar está com parte ocupada e precisa de indenização. Hoje, a Av. Central sai na Rua Lourenço de Sá. A proposta da DNAV é que, a Travessa do Gaspar seja aberta até encontrar a Av. Central, criando mais uma alternativa de acesso. Vai ter um custo para o Município, não existe obrigação legal de indenizar, mas, por uma questão social, a Prefeitura tem sempre resolvido o problema de quem vai ter que sair, oferecendo alternativas. O particular não tem poder de desapropriar, mas, em geral, ele repassa ao Município o valor da desapropriação, pois, a Prefeitura não definiu na Lei Orçamentária, essa desapropriação. Então, se é uma ação nova a Prefeitura tem que buscar o recurso em algum lugar.” Pedindo a palavra, o representante da CPRH, Dr. **Walter Longman** disse: “Quem vai executar é a Prefeitura, o empreendedor vai apenas pagar.” Pedindo a palavra, o representante do CREA, Dr. **Frederico Brennand** perguntou: “Existe hoje, essa ideia do custo da ampliação dessa rua?” Ao que Dra. **Taciana** respondeu: “Ainda não foi avaliado.” Continuando, Dr. **Frederico Brennand** disse: “Veja só como são as coisas, como é que a Prefeitura pede uma mitigação dessa e não sabe o valor? Imagine o empresário chegar com um projeto, aprova tudo em todos os órgãos, e ficamos nós atados por uma coisa que pode inviabilizar o empreendimento.” A representante da PGM, Dra. **Eugênia** pediu a palavra e disse: “Quero dar uma sugestão, quem vai aprovar a medida mitigadora é o CDU, a Comissão só está sugerindo, no intervalo, antes da análise do CDU, pode ser feito esse levantamento de custo, e levar ao CDU para se discutir. Acho que é uma medida importante, muito mais importante para o próprio empreendimento do que para o Município, mas acho que cabe à CCU ditar essa medida. Essa parte do cálculo, do percentual, deverá ser discutida no CDU”. Dr. **Frederico Brennand** pediu a palavra e disse: “Como já vai no parecer da Comissão, dizendo que nós concordamos se não sabemos os valores?” Dra. **Eugênia** continuou: “O que estou falando é que isso será analisado no CDU, o Termo de Compromisso, os valores, tudo é feito no Conselho, nós não fazemos isso, o que fazemos é dizer se concordamos ou não, e essa parte de valores, como vai ficar estipulado, quem define é o CDU”. Dra. **Taciana** falou: “A Lei impõe o seguinte: o empreendimento para ficar nesse lugar vai impactar em tal ponto, ou você resolve esse impacto ou não vai construir neste local. Se achar que é caro demais, não vale o seu empreendimento, leve para outro lugar, mas a população não pode pagar essa conta, nessa lógica, isso não tem valor. Em geral, a CCU sempre analisa esse impacto econômico dentro de uma margem de 1,5% do valor da obra. Muitas e muitas ações chegam ao final com esse limite. Pedindo a palavra Dr. **Frederico Brennand** disse: “Posso



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

estar enganado, mas vejo assim, pelo menos venho acompanhando os processos até como empresa privada. O empreendedor chega à Prefeitura, consulta, diz que tem um projeto e procura ver a viabilidade dele, dá para construir? Então, desenvolve o projeto, contrata os técnicos especialistas, dá entrada do processo na Prefeitura. Passa um ano, dois anos dependendo o empreendimento, e os órgãos de uma forma geral, fazem várias exigências e adequações. O empresário vai atendendo até que resolve tudo, como é o projeto de impacto, vem para a CCU, através de um parecer que diz que o Município não tem condições de bancar uma desapropriação, quero que o empresário a faça. Se é uma coisa justa financeiramente, cabe ao empresário aceitar ou não, mas nesse projeto não tem nem o valor, se custar R\$1.000.000,00 ninguém avisou ao empresário antes. Caso ele fosse antecipadamente avisado, com certeza, não iria fazer esse projeto, pois se torna mais caro para quem vai comprar o apartamento. Nós inviabilizamos uma oportunidade de construção que iria melhorar aquela área.” Pedindo a palavra, o representante da ADEMI, Dr. **Genildo** Valença falou: “Só complementando o que Fred expôs aqui na mesa, acho que a regra quando é combinada entre as partes, pode ser analisada quando o empreendedor está sabendo dessas mitigações, se ele discordar, porque levar adiante? Ele vai acertar o quê no CDU? Se já sai aprovado daqui com recomendações, o que é que ele vai discutir mais? Aí, tem que ver a conta do empreendimento, se a conta cabe todas as medidas mitigadoras que foram listadas.” Dra. **Taciana** disse: “O empreendedor conhece todas, inclusive a abertura do trecho da via. Todas as outras fazem parte do Memorial de Impacto do empreendedor, ele mesmo sugeriu. A que foi acrescentada pelo Município, pelo DNAV/DILURB, foi à interligação viária entre a Av. Central e a Travessa do Gaspar, mas a decisão final é do CDU. Nós da CCU, vamos fazer nosso parecer, encaminhar ao CDU, concordando ou não com todas as medidas ou apenas algumas.” A representante do CAU, Dra. **Ana Maria** pediu a palavra e disse: “A minha dúvida é: o empreendimento vai até a Av. Central? A proposta contempla a sinalização da Lourenço de Sá? Não foi textualmente falado o trecho da Travessa do Gaspar.” Dra. **Taciana** falou: “O empreendimento não vai até a Av. Central e a sinalização é do entorno da quadra. O que diz respeito ao trecho da Rua Lourenço de Sá até a Estação Joana Bezerra é o revestimento das calçadas e iluminação.” Dra. **Ana Maria** continuou: “Uma coisa que quero saber é se já está registrada a sugestão de João Geraldo sobre o bicicletário. A outra questão é sobre o recuo frontal, e que as vias internas sejam tratadas com material permeável, para chegar à conta dos 70% de recuo de ajardinamento, atendendo os 25% de solo natural.” O Relator, Dr. **João Geraldo** falou: “Deixe-me explicar, na realidade ele atende aos 25% de solo natural, mas por conta da legislação, ele tem que atender 30% de ajardinamento na área frontal. O que acontece, devido à exigência da CTTU para que tivesse a manobra de carga e descarga na frente do lote, ele inviabiliza os 70%, tem outras situações em que você também não vai conseguir isso. A sugestão é que se coloque solo impermeável, como cabograma ou qualquer outro tipo, para se atingir os 70%.” Pedindo a palavra, Dr. **Genildo** Valença falou: “Vou fazer uma sugestão, conforme a orientação da Dra. Eugênia, que nós estamos aqui para a aprovação do projeto. As ações mitigadoras não são nada que não possam se discutidas no CDU e modificadas, portanto, sugeriria que nós votássemos o parecer do relator, que é favorável ao empreendimento. As medidas mitigadoras, como a representante da Procuradoria sugeriu aqui, fiquem para o CDU.” Dra. **Taciana** disse: “O parecer do relator não contempla a medida mitigadora proposta pela Prefeitura, só contempla a que está no Memorial. Nosso papel aqui é discutir e votar.” A representante da CONDEPE/FIDEM, Dra. **Ana Cristina** pediu a palavra e disse: “Acho que é passar uma responsabilidade que é do Município para o empreendedor. Por que, qual é a diferença que faz? Vai facilitar o acesso? Este trecho não tem mais invasão, acho que é transferir uma responsabilidade para o empreendedor. Se o empreendimento fosse até a Av. Central, eu concordaria.” Pedindo a palavra, Dr. **Walter Longman** disse: “Acho o seguinte, o projeto, segundo os pareceres, atende todas as legislações. Só está vindo à CCU por uma questão de ser impacto, passou de 20.000 m2 de área total de construção. No meu entendimento, depende do tipo de projeto, este é uma construção residencial. Na hora que temos um empresário que esperou de 2013 a 2018 para aprovar um projeto, ele próprio apresentou várias ações mitigadoras, como: melhorar a sinalização, as calçadas, etc. Então, essa nova exigência de ação mitigadora, para abrir a continuação





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

da travessa, em relação ao custo, se o empresário concordar tudo bem, mas nós impormos acho totalmente absurdo. O que existe lá é um galpão que não rende nada para a Prefeitura, e vai passar a gerar 560 IPTU's pelos apartamentos. O dinheiro do IPTU deveria ser para fazer isso, e não o dinheiro do empreendedor. Mesmo que seja 1% do valor da obra, é complicado, acho que estamos colocando uma coisa que não é legal". Pedindo a palavra, a representante da URB, Dra. **Lúcia Scorel** falou: "O processo vem para a Comissão porque a legislação manda, e nós vamos dar nosso parecer e comentar algumas questões. Concordo, mas quanto a esta medida mitigadora proposta e que está dentro do Memorial do projeto. Não vejo grandes coisas, mas com relação ao IPTU citado por Walter, acredito que ajude a Prefeitura, mas, nem sempre, às vezes criam-se muitos problemas, não será o caso, mas não será uma coisa a se considerar. Talvez não saibam, mas a Prefeitura hoje está fazendo todo um processo de questões com parceiros. Então, dentro desses corredores vai ter essa organização, essa adequação desse espaço com parceiros. Recentemente, numa reanálise, reformulamos as ruas que teriam que ser acessíveis, por exemplo, a Rua São Miguel, em Afogados, onde nós temos uma série de equipamentos: 4 ou 5 Estações de Metrô, Maternidade, Hospitais, UPAs, etc, que só sobrecarrega a São Miguel. Tem que contemplar os acessos aos equipamentos daquela área, que é crítica. Tem outras questões, como o entorno do Metrô." Dra. **Taciana** falou: "O empreendimento de impacto vem aqui, justamente para essas discussões, porque ele vai gerar um impacto na região e cabe a nós julgarmos se precisa ou não mitigação. O papel da CCU e do CDU, num caso de empreendimento de impacto é avaliar o impacto. Ele pode gerar um impacto tão pesado, que nós chegaríamos a conclusão que não deveria ser instalado naquele local, o que não é o caso. Se fosse um empreendimento dentro da ZEIS Brasília Teimosa, por exemplo, será que seria bom? Só para nós pensarmos. O que está em discussão aqui, é que ele vai ser instalado naquela área, já se entendeu que é um impacto positivo, mas para ele se instalar naquele local é essencial que se abra esse trecho de via ou, como disseram, tem uma via paralela, bem próxima, a uns 100m. Será que ela resolve o problema? Caso não se abra essa rua, ele consegue se instalar naquele local sem grandes problemas? Essa é a discussão, não estou dizendo que é uma coisa ou outra. Cabe à CCU, parar e pensar sobre isto. É essencial? Se for, não importa o custo, nós teremos que impor esta mitigação. Só para ficar claro o nosso papel no processo." Dr. **Walter Longman** pediu a palavra e disse: "Se fosse essencial, quem seria mais competente para definir, o próprio empreendedor ou nós aqui? Acho que o empreendedor, quando ele colocou várias medidas mitigadoras essenciais e não a abertura da rua." Dra. **Taciana** continuou: "Foi sugerido que os 3,7% que estão faltando do recuo de ajardinamento, sejam garantidos com implantação de solo permeável na baía, exigido pela CTTU." Pedindo a palavra, a representante do ICPS, Dra. **Ana Patrícia** falou: "Sentimos falta também do bicicletário e lá, no Instituto, sugerimos uma proporção de uma bicicleta a cada três subunidades. Outra coisa foi nas ações mitigadoras, quando fala em "melhoramento do revestimento das calçadas a Rua Lourenço de Sá até a Estação Joana Bezerra", aí colocou "com verificação da iluminação adequada", nós substituiríamos essa "verificação" por "dotação"." A **Presidente** falou: "Isto pode ser corrigido no Termo de Compromisso". Pedindo a palavra, Dra. **Eugênia** disse: "Só vou complementar a fala de Taciana, em relação ao empreendimento de impacto. A CCU vai analisar o empreendimento de impacto, tem que vir para cá porque nós representamos a cidade, mas pode ser que o empreendimento seja tão ruim para a cidade, que mesmo que esteja todo de acordo com a legislação, nós devemos dizer que ele não deve ser aprovado. Há alguns anos atrás, isso aconteceu no CDU, com um projeto da COMPESA, estava todo dentro da legislação, mas o CDU entendeu que seria muito ruim para a cidade. Então, nós temos que mudar um pouco a ótica. Na minha opinião quando um empreendimento aqui chega, nós estamos analisando o impacto para a cidade, que pode ser positivo e pode ser negativo. Outra coisa que nós devemos ficar muito a vontade, é sobre as medidas mitigadoras, pois elas podem ser tão fortes que o empreendedor não possa fazer aquele empreendimento naquele local. Então, nós temos que colocar esta visão, porque, daqui a pouco vamos ter estudo de impacto de vizinhança, que está sendo regulamentado. Vai sair uma legislação deixando mais amarrada essa questão, que não existe hoje, em Memorial Justificativo. Nós aqui, não estamos verificando a legislação, mas sim o impacto naquele local, que poderia ser uma forma de

de



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

alavancar outro tipo de uso. Vou dar uma sugestão que poderá ser adotada daqui para frente, que as medidas mitigadoras, que é o foco desse debate, sejam votadas em separado, isto é uma sugestão, porque os que estão no Memorial, se supõem que estejam corretas, é uma proposta do próprio empreendedor, mas o corpo técnico quando analisa, pode colocar outras medidas mitigadoras, neste caso apareceu a questão da abertura da Travessa do Gaspar para a Av. Central, podemos votar separado que é uma forma de otimizar o debate. Fico muito a vontade sabendo que nosso papel é sugerir a medida mitigadora, e a imposição da medida é feita no CDU. Muitas vezes acontece do CDU impor uma medida mitigadora e, depois de alguns meses, o empreendedor volta e diz que não tem condições de fazer porque aconteceu uma fatalidade, e não pode fazer naquela área. Então, volta ao CDU e é substituída por alguma outra. Vamos ficar bem tranquilos e, se separar, pode facilitar esta discussão.” Pedindo a palavra, o representante do PREZEIS, Sr. **Edvaldo Santos** falou: “Não sei se estou certo, mas a Prefeitura tem essa parceria com o empreendedor para a desapropriação e desocupação?” Dra. **Taciana** respondeu: “Acontece, o empreendedor deposita no Fundo de Desenvolvimento Urbano e o Município usa o dinheiro do fundo para fazer aquela obra.” Pedindo a palavra, Dra. **Ana Maria** perguntou: “É só um esclarecimento: qual é o trecho que vai ser desocupado?” Dra. **Taciana** respondeu: “É toda borda da Av. Central, tem uma grande ocupação.” Dra. **Ana Maria** continuou: “Só para ficar bem claro, na sugestão da ação mitigadora, fala nas ações de mobilidade e sinalização. Elas se estendem a este trecho ocupado por estacionamento e não por habitações? E essa calha toda até a Av. Central?” O Relator, Dr. **João Geraldo** explicou: “No local do estacionamento, não. Ele só propôs até certo ponto.” Pedindo a palavra, Dr. **Frederico** Brenndal falou: “Volto novamente a questão se nosso papel na CCU é analisar o projeto, avaliamos, aprovamos dentro dos limites, obviamente, se ele atende. Quanto às questões das mitigações, minha sugestão é que venha sempre com uma idéia de valores, para facilitar e não ficarmos discutindo sempre, se o empreendedor deve ou não fazer. Isso é um papel da Prefeitura. Acho essas mitigações exorbitantes, não deveria nem passar na CCU, a não ser que já tiver sido acordado com o empreendedor.” Pedindo a palavra, Dra. **Ana Cristina** disse: “O que quero dizer é em cima da fala de Eugênia que, para mim, ficou um pouco confusa. Ela falou dessa questão das ações mitigadoras, quando a CCU dá o parecer. Nós acatamos ou não, as ações mitigadoras que estão propostas no parecer da Prefeitura, ou do empresário. Se nós não concordarmos com determinada ação mitigadora, como essa da Prefeitura, ela automaticamente, desaparece do processo e segue para o CDU?” Dra. **Taciana** respondeu: “Não, ela segue no processo com a sugestão da CCU e o CDU define. Pode até ser acrescentada mais alguma pela CCU.” Pedindo a palavra, Dra. **Eugênia** falou: “Quanto ao bicicletário, nós podemos sugerir, podemos fazer essa exigência, mesmo que não esteja na Lei. Inclusive, você não pode flexibilizar, exigir menos do que a lei exige, mas exigir mais, não tem problema nenhum. Até por que, nós temos que pensar o seguinte: quantas famílias têm nesse local, quantas pessoas podem se locomover de bicicleta? Por que vai ser uma tendência, com a alta do preço da gasolina. É uma coisa que se pode exigir, sem problema nenhum.” Pedindo a palavra, Dra. **Lúcia** Escorel falou: “Temos duas coisas, uma é relativa ao bicicletário. Independente das ruas estarem devidamente compatíveis com o meio de transporte, ele existe independente disso, hoje é uma tendência mundial o uso da bicicleta. Outra coisa também, é que muitas dessas pessoas, têm realmente bicicleta, até dentro dos seus apartamentos exíguos, mas nem todo mundo aceita esta situação. Não estou dizendo que o empreendedor tem que fazer, mas estou defendendo aqui, que a questão do bicicletário é premente. As pessoas que moram ali andam de bicicleta, a despeito dessa loucura que é o transporte no Recife. O que coloco é que nós não nos fechamos para isso, pode ser que esse processo fique até sem o bicicletário, mas não nos fechamos a esta intervenção. Quanto aos valores acho que os processos já devem chegar aqui com uma noção. E, por último quero dizer que quem trabalha com área pobre dentro do Recife, qualquer modificação de melhoria de acesso para uma comunidade, já é importante. Se o acesso parar na frente da Comunidade já é válido, pois o pessoal anda a pé ou de bicicleta. A modificação da acessibilidade junto a Estação do Metro é imprescindível.” Pedindo a palavra, o representante do IAB, Dr. **Alexandre** Bahia falou: “Não sei se cabe, mas o que trouxe para falar, tenho minha crítica a fazer, que é a questão das mitigações, mas





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

em relação a esse projeto, tem uma vírgula que acho que a Comissão não está vendo, que é a questão do estacionamento. A quantidade de vagas de estacionamento excede 100 vagas do mínimo exigido e, nós sabemos que, num determinado momento, se achou que isso era uma vantagem, ademais hoje, se viu que a oferta de estacionamento é uma das causas principais dos engarrafamentos. Então, temos uma área da Rua Imperial que é muito congestionada. Acho que é papel fundamental dessa Comissão, que o nome inclusive é Comissão de Controle Urbanístico, é nossa missão controlar o ambiente urbano e não fico confortável em aprovar um projeto que excede em 100 o volume de vagas exigido, ou seja, você tem apartamentos de 80 m<sup>2</sup>, vai existir morador que nem carro vai ter. Eventualmente, vai ter alguém com dois carros que vai alugar a garagem do vizinho que vai está sobrando. Acho que nós permitirmos, uma oferta num potencial extra é um absurdo muito maior. Dito isso, passo para as mitigações. Ao contrário de muitos, vejo a palavra "mitigação" associada à oportunidade para a cidade. Esse tipo de operação que se vai fazer, apesar da colega dizer que é misógina, acho que a cidade se constrói de oportunidades. Vejo com bons olhos esse tipo de intervenção, sim. Agora, gostaria de ver nós discutirmos aqui, essa mitigação de reconstruir as calçadas, como seriam essas calçadas? Precitaria saber quantos metros de calçadas vai ter? Se nós poderíamos diminuir as calhas das ruas, aumentando para a Comunidade, com calçadas de 5,00m de largura, com ciclovias. Isso seria perfeito nós estarmos discutindo aqui, faz parte do nosso papel como CCU, discutir sim, o projeto da cidade é um dos objetivos desta Comissão, sim. Outra crítica que faço ao projeto é o que nós vemos na tipologia da construção, normal da cidade, e nós estamos numa zona de centro. Nossas Zonas de Centro de sucesso basta olhar os conjuntos na Rua da Aurora, na Encruzilhada, e outros centros, que nós temos aquela tipologia de fachada ativa. Como é que nós vamos permitir que se insira novamente, num processo de urbanização e reocupação de uma área central, contígua aonde nós tivemos um problema grande, que gerou um processo de discussão em toda cidade, que foi o Estelita, e nós novamente não vamos discutir se ali, no Térreo, deverá ter um mercadinho, uma padaria? Em que padaria esse pessoal vai comprar pão? Em que Supermercado vai fazer a feira? Por que não poderia ter embaixo, no próprio Térreo, com fachada ativa? Por que não estamos discutindo isso aqui? Por que não está na Lei? Se não está na Lei é por nossa causa, legisladores. Acho que estamos aqui numa perda de tempo, porque já vem da CELIC uma mitigação definida, não estamos aqui para discutir uma sinalização de rua, que é uma coisa muito pequena, acho que estamos perdendo uma oportunidade. Tenho pena do arquiteto que está, há muito tempo, com esse projeto sendo analisado e, se quando deu entrada na Prefeitura, nós já estivéssemos discutindo isso, não demoraria tanto. Pode ser interessante para o empreendedor vender uma área para um supermercado, uma padaria, nós não sabemos, tem que ter alguém que proponha. Dito isso, gostaria que, se coubesse, a questão do estacionamento botar em votação, a redução do estacionamento para quantidade de vagas mínimas exigidas. Sei que vai ser perdida, mas gostaria que ficasse registrada em Ata, que o IAB fez essa menção, em razão da mobilidade do Recife. A segunda é a questão da mitigação, o próprio projeto interno pode mitigar o impacto. Nós dizemos muito que o impacto é nas redondezas, vou fazer as calçadas para mitigar, não digo que mitigue, isso melhora o ambiente do entorno. O que vai mitigar neste empreendimento lá no entorno, de forma razoável, seria se ele tivesse fachadas ativas com comércio, no Térreo. Acho que isso seria uma questão primordial, se puder, também gostaria que fosse posto em votação, e se tiver uma forma legal, gostaria que Eugênia elucidasse." A **Presidente** falou: "Na verdade, Alexandre, as entidades podem trazer propostas de mitigação de qualquer coisa e colocar em votação. Não estamos aqui com perda de tempo, ao contrário, estamos aqui exatamente para discutirmos e crescermos juntos. Cada um pode ter uma visão diferente, é natural que nem sempre exista consenso, porque cada um representa uma entidade diferente e com interesses diferentes. Nesta Comissão, democraticamente, nós estamos aqui para trocar idéias. A questão das vagas de estacionamento, inclusive, é proposta no Plano Diretor, que não tenhamos um mínimo de vagas, mas sim, que tenhamos o máximo, e que esse máximo nem sempre seja uma vaga por unidade. Fiz a conta do projeto e não são 100, mas sim 72 vagas excedentes. É um tema que vai ser discutido na cidade até o mês de outubro, pois é proposta do novo Plano Diretor. Repetindo, poderemos colocar em votação qualquer proposta de mitigação de



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

qualquer entidade. Com relação à fachada ativa, não será a primeira vez que nós sugerimos comércio no Pavimento Térreo num empreendimento de impacto. Já aconteceram vários, mas este especificamente, não houve sugestão para esta ação. Quanto à discussão do modelo de calçada que está proposto como mitigação, o empreendedor tem que adotar a calçada que já foi projetada para lá, no Projeto de Calçadas do Recife, com 1,50m de largura. Poderemos chamar aqui a Arquiteta Rúbica para fazer a apresentação do Projeto de Calçadas do Recife, que está sendo desenvolvido na URB/Recife, e tem toda uma lógica de procedimento, em algumas situações, se retira estacionamento diminuindo a faixa de rolamento. Então, quando for executar a calçada do empreendimento, ele vai fazer o projeto e submeter à apreciação da Prefeitura, e o Núcleo Técnico de Acessibilidade – NAC, vai ver se atende à acessibilidade, se pode alargar, etc, mas é uma outra etapa. Pedindo a palavra, Dr. **Frederico** Brennand falou: “A que ponto a CCU tem autoridade para dizer: quero que coloque no projeto um mercadinho, uma padaria, etc. Acho isso completamente absurdo, quem define o mercado são os consumidores, é óbvio que esse tipo de empreendimento, com apartamentos pequenos, vai demandar esse tipo de equipamento, já que existe uma carência no entorno. Se o projeto está se enquadrando dentro da Lei, inclusive na quantidade de vagas, não tem porque parar a cidade com essas intervenções. O mercado está ruim e essa obra vai gerar empregos por dois ou três anos, não podemos ficar amarrando aqui na Prefeitura, para aprovar esse projeto.” Pedindo a palavra, o **Arquiteto** falou: “Na realidade, nós não temos nada contra a fachada ativa, mas, o fato de um projeto habitacional deste, numa região que está a muitos anos degradados, o empreendimento já atrai, ancora essa área. Mais de 1.000 pessoas vão consumir e atrair o comércio para esta região. Além do mais, o lote tem pouca testada, tanto é que tivemos um problema para criar vagas de carga e descarga, e embarque e desembarque de passageiros, por isso teremos que colocar solo permeável para atingir os 70% de área verde nesta fachada. A própria construtora fez a pesquisa de mercado, quando nós passou o público alvo, não havia essa preocupação de se construir algo comercial no Pavimento Térreo. Acha-se que o próprio empreendimento trará o desenvolvimento da região, pois hoje, não tem nada, só a Estação do Metrô, e a grande idéia é fazer esta interligação. Então, foi esse o prisma que recebemos para fazer o projeto em 2012, já se passaram mais de cinco anos e muita coisa mudou neste período.” Pedindo a palavra, o representante do **IAB** falou: “Entendo perfeitamente o posicionamento do Arquiteto, ele vai projetar o que o empreendedor mandar, mas o nosso papel é fazer algo em favor da cidade. Entendo o que André diz, mas o empreendimento vai atrair um supermercado num galpão vazio? Provavelmente vai sim, mas se todos os galpões e edifícios antigos e velhos criarem seus empreendimentos, e não tiverem as fachadas ativas, vai continuar com o bairro abandonado. Apenas alguma loja que seja já é alguma coisa.” Dra. **Taciana** falou: “A discussão de hoje não é sobre fachada ativa, pois nossa Legislação trás alguns impedimentos e precisa ser revista. O que a Procuradoria sugere é que nós podemos impor a mais, não a menos, é entendido como menos o recuo nulo, hoje com 7,00m. Se nós acatarmos o recuo nulo para ele colocar uma loja, juridicamente não será possível neste terreno. Só um esclarecimento, a Prefeitura passou 5 anos para analisar o projeto, mas por desinteresse do empreendedor, entrava em exigência e ficava no aguardo, não sei se porque não estava amadurecido o projeto. Não estou discutindo os motivos, mas foram 5 anos para análise na Prefeitura, tiveram muitos atrasos por parte do interessado. Podemos colocar em votação? Antes de votar o parecer do Relator, temos três pontos para discutir. O primeiro é sobre a ação mitigadora proposta pela Divisão de Análise Viária – DEV/DNAV, que é a abertura da via interligando a Av. Central com a Travessa do Gaspar. A CCU entende que esta mitigação é importante e deve fazer parte das ações mitigadoras, sugeridas ao empreendedor?” Feita a votação, foram favoráveis com 9 (nove) votos: ADEMI, URB, ICPS, CAU, CTTU, PGM, SDSMA, PREZEIS e IAB. Com 4 (quatro) votos contrários: ACP, CREA, FIDEM e CPRH. Continuando, a **Presidente** disse: “Quero lembrar que todas essas medidas são apenas sugestões da CCU, pois quem decide é o CDU. O segundo ponto é em relação ao número de vagas de estacionamento, para este empreendimento são exigidas 560 vagas e estão propondo 632 vagas, portanto, temos um excedente de 72 vagas. Quem concorda em manter estas 72 vagas excedentes?” Feita a votação, foram favoráveis com 9 (nove) votos: ADEMI, ACP, CREA, FIDEM, CPRH,




PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

CTTU, PGM, SDSMA e CAU. Com 3 (três) votos contrários a manutenção das vagas extras: IAB (autor da proposta), PREZEIS e ICPS. Abstenção, 1 (um) voto: URB. Em seguida, Dra. Taciana falou: "O terceiro ponto é a instalação de um comércio no Pavimento Térreo, também proposta pelo representante do IAB, que o empreendimento seja de uso misto. Quem concorda com o comércio no Térreo?" O resultado foi: contrários à fachada ativa com 11 (onze) votos: ADEMI, ACP, CREA, FIDEM, CPRH, CTTU, PGM, SDSMA, CAU, PREZEIS e ICPS. Com 1 (um) voto a favor: IAB (autor da proposta) e 1 (uma) abstenção: URB. A **Presidente** disse: "Diante disso, vamos votar o parecer do Relator, acrescentando a mitigação da via, pois teve 9 (nove) votos favoráveis. Peço ao Relator que leia a conclusão do seu parecer." **PARECER DO RELATOR:** À Comissão de Controle Urbanístico – CCU. "1. *Solicitação:* O presente processo destina-se a análise de projeto inicial para construção de um Empreendimento Habitacional Multifamiliar, situado em terreno onde existiu o nº 1708, no Bairro de São José, em Zona de Ambiente Construído de Ocupação Moderada (ZAC Moderada). 2. *Histórico:* O Empreendimento é classificado de Impacto por apresentar área superior a 20.000,00m<sup>2</sup> de área de construção, conforme parágrafo Art. 61 da Lei 16.176/96. O projeto de quatro torres, 560 unidades e 632 vagas de garagem é composto de Térreo, Vazado 1, Vazado 2 e 20 Pavimentos Tipo apartamentos com área total de construção 54.634,44m<sup>2</sup>. 3. *Considerações:* Não foi exigido OPEI, por ter sido ingressado na Regional antes da publicação do Decreto nº 27.529/2013. Apesar do projeto não atender aos parâmetros mínimos quanto aos 70% de ajardinamento no recuo frontal, de acordo com Art. 97, Inciso II da Lei 17.511/08, entendemos ser aceitável os 66,32% de superfície tratada com vegetação, uma vez que a CTTU solicitou local para embarque e desembarque a fim de minimizar possíveis rebatimentos da Rua Imperial, como também carga e descarga na área frontal no interior do lote. 4. *Conclusão:* Considerando o exposto, entendemos que o referido processo cumpriu com todas as exigências e trâmites de Empreendimento de Impacto, tendo parecer favorável pela Divisão de Projetos Urbanísticos – DPU/SELURB, Gerência de Normatização e CTTU, bem como as anuências da OI, CELPE, COMPESA e Licença da Previa da SDSMA. Entretanto é importante destacar que a implantação do empreendimento trará um aumento significativo de veículos e pessoas no entorno, ao mesmo tempo em que trará grandes benefícios e valorização para a área. Desta forma, e de acordo com o Memorial de Impacto, foram sugeridas algumas ações mitigadoras aos quais corroboramos e condicionamos para aprovação do processo, em nosso parecer, na forma como se apresenta. E para complementar, minimizar e atender quanto aos 70% de ajardinamento no recuo frontal sugerimos a colocação de revestimento permeável na área de embarque e desembarque do empreendimento. Sugerimos também a colocação de espaço para guarda de bicicletas no Empreendimento. Enfim, este é o meu entendimento e o encaminhamento ao colegiado da CCU para sua apreciação." Em, 22/05/2018. a) João Geraldo Siqueira de Almeida, representante da ACP- Associação Comercial de Pernambuco. Após leitura, houve a votação e foi exarado o parecer da Comissão. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. "A Comissão em plenário, por maioria de seus membros, com 12 (doze) votos favoráveis: CTTU; PGM; CPRH; ADEMI/PE; CREA/PE; ACP; SDSMA; ICPS/SEPLAN; CONDEPE/FIDEM; PREZEIS; CAU; URB, e 01 (um) voto contrário: IAB/PE se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator, acrescentando a sugestão da ação mitigadora da DNAV/SEMOC, e encaminha ao Conselho de Desenvolvimento Urbano – CDU, por se tratar de Empreendimento de Impacto. Solicita homologação de V. Excia." Em, 22/05/2018 a) Taciana Sotto Mayor – PRESIDENTE, e demais membros presentes. 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, 22 de maio de 2018.

  
Márcia Dantas de Oliveira – Secretária

  
Taciana Sotto Mayor – PRESIDENTE



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

  
Vivian M<sup>a</sup>. Oliveira da Costa - CTTU

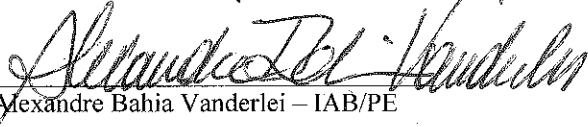
  
Gustavo Marques Lins - SDSMA

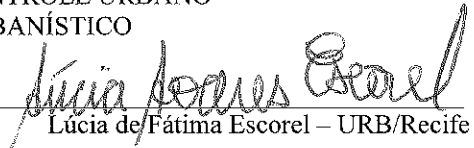
  
Eugênia Simões Inácio-Cavalcanti - PGM

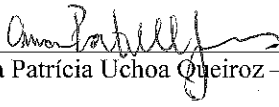
  
Walter Longman - CPRH

  
João Geraldo Siqueira de Almeida - ACP

  
Ana Maria Moreira Maciel - CAU/PE

  
Alexandre Bahia Vanderlei - IAB/PE

  
Lúcia de Fátima Escorel - URB/Recife

  
Ana Patrícia Uchoa Queiroz - ICPS/SEPLAN

  
Ana Cristina Assis de Oliveira - CONDEPE/FIDEM

  
Genildo Mota Valença Filho - ADEMI/PE

  
Frederico de Vasconcelos Brennand - CREA/PE

  
Edvaldo Santos Pereira - PREZEIS