



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 373ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos **25 (vinte e cinco) dias do mês de julho de 2017 (dois mil e dezessete)**, às 9h30min, na Sala de Reuniões da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, realizou-se a 373ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, sob a Presidência da Arquiteta Dra. Luzia Silmira Meira, representante da Diretoria Executiva de Licenciamento e Urbanismo e suplente da Presidente. Estiveram presentes os Arquitetos: Vivian Maria Oliveira da Costa, suplente da representante da CTTU; Gustavo Marques Lins, representante da SDSMA; Ana Patrícia Uchoa, suplente do representante da SEPLAN/ICPS; Joana D'Arc Pessoa Lessa, representante da CONDEPE/FIDEM e Paula Cristina Fernandes Peixoto, representante do CAU/PE. Os Engenheiros: Walter Logman, representante da CPRH; Genildo Mota Valença Filho, representante da ADEMI/PE e Herminio Filomeno da Silva Neto, representante do SENGE/PE, além da Procuradora Andréa Galiza, representante da PGM. Constatado o número regimental para deliberar, a Presidente deu início à reunião com a leitura e assinatura das Atas dos dias: 30/05/2017 e 27/06/2017. Prosseguindo, deu início a apresentação da Arquiteta Cíntia Lira, sobre o **Processo nº 07.31173.0.12 do PORTO NOVO RECIFE S/A**, ao referente Projeto de Reforma com Acréscimo de Área, para uma edificação não habitacional (Centro de Convenções), localizado no Cais de Santa Rita, Armazéns 16 e 17 – São José. **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.176/96, Art. 40, § VII (LUOS – Análise Especial). A Presidente passou a palavra a Dra. **Cíntia** que iniciou dizendo: “Represento os arquitetos que projetaram a reforma para transformar num Centro de Convenções, os Armazéns 16 e 17, que ficam por trás do Hotel com a Marina, no bairro de São José, que foi aprovado por esta Comissão. Já veio à CCU, um projeto anterior que era maior, e agora, o projeto foi reduzido e estamos entrando novamente. O Centro de Convenções vai funcionar em conjunto com o Hotel, pois o grupo que está arrendando e vai construir esse Hotel, trabalha fazendo convenções em todas as partes do país, já direcionado para se hospedar no Hotel e fazer a convenção no Auditório, que estará atrás. O Hotel está aprovado, aguardando a aprovação do Centro de Convenções para iniciar a construção. O cais do Hotel é público, tem acesso direto pela Av. Sul e, logo atrás, nós temos a reforma dos armazéns, onde só colocamos uma laje intermediária para o estacionamento e algumas salas. No térreo, vamos ter uma sala maior, de Convenções, no primeiro andar, temos Salas de Apoio. A construção vai pegar toda essa quadra dos armazéns 16 e 17. Nós demolimos um trecho do Armazém 16, para criar o acesso de veículos e a área verde.” Usando a palavra, a **Presidente** falou: “Vale lembrar que uma das coisas que mais significativas quando analisamos, foi porque tinha um prédio que, se não me engano, tinha sete pavimentos e entre os dois Armazéns tem uma rua. A dúvida era se essa rua era pública ou não, mas se viu que era privada. Hoje, está aberta ao público, porque antes era área de carga e descarga dos armazéns.” Continuando, a **Arquiteta** falou: “Na verdade, toda essa região faz parte do polígono do Porto, que cede o uso até depois da Av. Sul. Vamos ter um acesso na frente, para o carro deixar alguém ocasionalmente, mas pela rua de trás, será o acesso para o estacionamento. Já estamos atendendo as exigências da CTTU, quanto à carga e descarga, e fizemos a laje intermediária para caber mais veículos no estacionamento. Aproveitamos a estrutura existente, e colocamos a laje totalmente independente da estrutura externa, para o estacionamento. A rua de trás não tinha calçada, apenas 60 cm de passagem. Então, nós recuamos a parede do Auditório em 2 m, para anexar aos 60 cm e ficar com 2,60 m de calçada na parte de trás do empreendimento. Estamos à disposição para esclarecer qualquer dúvida que os senhores ainda tiverem.” Dra. **Mira** então falou: “Vocês têm alguma dúvida? Vou passar a palavra ao representante



PRÉFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

da relatora do processo, pois, na impossibilidade de comparecer, ela enviou um representante com seu parecer. Dr. **Walter Logman**, representante da CPRH, iniciou lendo o relato de Dra. Fabíola Valença. **PARECER DA RELATORA:** "1. *Solicitação:* Trata-se de Projeto de Reforma com Acréscimo de Área para a instalação de um Centro de Convenções, onde existem os armazéns 16 e 17, no Cais de Santa Rita, no âmbito do projeto "Porto Novo Recife". 2. *Histórico:* Apesar de não estar enquadrado, com Empreendimento de Impacto por ter área construída de 15.818,22m², ele apresenta 305 vagas, o que exige Análise Especial, conforme Art. 40, inciso VII da Lei 16.176/96 (LUOS). 3. *Considerações:* Considerando que o projeto obteve parecer favorável da DPU – Divisão de Projetos Urbanísticos; considerando que não existem pendências quanto ao parecer da CTTU; considerando o parecer favorável da Gerência de Licenciamento da DILURB, condicionado à inclusão de paraciclos para o estacionamento de bicicletas; 4. *Conclusão:* Somos favoráveis ao projeto da forma com se apresenta, observando-se a solicitação da DILURB." Em, 24/07/2017. a) Fabíola Valença, representante da CPRH - Agência Estadual de Meio Ambiente. A **Presidente**, usando a palavra perguntou se ainda havia alguma dúvida como não houve manifestação, ela colocou em votação e exarou o seguinte parecer da Comissão. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano: "A Comissão em plenário, por unanimidade de seus membros, se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer da relatora. Solicita homologação de V. Excia.." Em, 25/07/2017. a) Luzia Silmira Meira, Presidente da CCU e demais membros presentes. Continuando, foi analisado o **Processo nº 07.15283.0.17 da BARBOSA E HOFF COMÉRCIO DE CARNES Ltda**, referente ao Alvará de Localização, para uma edificação de uso não habitacional (Distribuidora de Carnes), a se localizar na Rua Sargento Wolff, nº. 190 – Afogados. **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 17.982/14; Art. II, §. 6º (Licenciamento de Atividades). A **Presidente** passou a palavra ao relator, representante da ADEMI, Dr. **Genildo Valença Filho**, que iniciou dizendo: "Gostaria que as representantes que aqui se encontram, falassem um pouco com relação ao processo, no tocante à reunião com o Ministério Público, à concordância e aprovação do projeto modificando todos os conceitos, inclusive, a mudança dos horários de funcionamento, já que a denúncia surgiu por conta do barulho a partir das quatro horas da manhã. Então, houve comprometimento na reunião com o Ministério Público, isso aí está tudo documentado. Lembro aos membros da Comissão, que essa licença é renovada a cada cinco anos. Durante o processo de mudança, modificação dos conceitos, se houver novas denúncias pode acarretar no cancelamento da Licença. Gostaria de passar a palavra às representantes, para que expliquem com mais detalhes e depois, lerei meu parecer." A Presidente passou a palavra a Dra. **Telly Xavier**, que iniciou dizendo: "Sou Zootecnista por formação e, na verdade, trabalho na Empresa na área de Controle de Qualidade, fazendo todo processo de implantação de alimentos. Existe uma série de Legislações que nós precisamos seguir, e fui contratada exatamente com esse foco. Quando cheguei na Empresa, havia umas questões relacionadas com a vizinhança quanto ao horário de carga e descarga, acarretando um problema muito grande. Como a Empresa se propôs a fazer uma adequação, foquei muito na parte sanitária, que fizemos com a aprovação da Agência de Defesa e Fiscalização Agropecuária de Pernambuco – ADAGRO, para melhoria da correção sanitária. A Empresa fez a aquisição de um terreno, na parte posterior, para que justamente, não tivesse mais esse problema de carga e descarga na via pública. Então, essa foi a primeira aquisição que ele fez pensando no bom relacionamento com a vizinhança e com os clientes. Enquanto isso, a CTTU foi consultada e foi feita toda modificação de carga e descarga com um horário definido, e nós anexamos ao processo. Estamos resolvendo os problemas de fluxo sanitário, como também, essa questão de tráfego na via. A Empresa também disponibilizou estacionamentos para clientes."



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Continuando, Dr. **Genildo** Valença Filho, relator do processo, leu seu parecer. **PARECER DO RELATOR:** “1. *Solicitação:* Alvará de Localização edificação de uso não habitacional (Distribuidora de Carnes), Lei 17.982/14 (Licenciamento). 2. *Considerações:* Interessado apresentou RRT, regularidade do Corpo de Bombeiros, Licença de operação do SDSMA, Licença Sanitária da Vigilância Sanitária e Registro na ADAGRO, anuência da CTTU e parecer favorável da DILURB. 4. *Conclusão:* Favorável à aprovação.” Em, 25/07/2017. a) Genildo Mota Valença Filho, representante da Associação das Empresas do Mercado Imobiliário de Pernambuco - ADEMI/PE. A Presidente usando a palavra, perguntou se ainda havia alguma dúvida e como não houve manifestação, colocou em votação o parecer do relator e exarou o seguinte parecer. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. “A Comissão em plenário, por unanimidade de seus membros, se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 25/07/2017. a) Luzia Silmira Meira, Presidente da CCU e demais membros presentes. Em seguida, foi analisado o **Processo nº. 07.19848.2.17 do RIOMAR SHOPPING S/A**, referente ao Projeto de Reforma com Acréscimo de Área, para uma edificação não habitacional (Empresarial), a se localizar na Av. República do Líbano, nº. 251 – Pina. (ZAN/ ZAC Controlada 1/ SSA 2) **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.176/96, **Art. 62, § 1º (LUOS – Empreendimento de Impacto)**. A Presidente passou a palavra ao Arquiteto Urbanista, Dr. **Paulo Roberto** Lins e Silva, representante do interessado, que iniciou dizendo: “Vejam bem, esse é um Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, atípico, porque é o mesmo Estudo que foi aprovado por essa Comissão, em 29/11/2016, é o mesmo produto, no mesmo lugar, com as mesmas características, com os mesmos impactos, com as mesmas mitigações, com as mesmas ações mitigadoras e, as edificações com menos sete andares. E aí, nós fizemos para o EIV, o mesmo roteiro, adaptando aqui o que mexia nos números e na arquitetura. Passou a ter sete pavimentos, um ajuste no Edifício Garagem, mais os indicadores de ZEIS. Na medida em que você faz o EIV para 32 pavimentos e vai ficar com 23 pavimentos, todos os índices de transporte, de mitigação de infraestrutura, de valorização, todos os componentes da Orientação Prévia de Empreendimento de Impacto - OPEI ficam com mais folga. Esse empreendimento foi aprovado em dezembro, no CDU. No CDU, para a nossa alegria, foi aprovado por unanimidade, pela característica que ele tem do ponto de vista de sua inserção no Complexo Comercial do RioMár, são mais duas Torres, no lado oposto aonde estão as três existentes, e se inserem integralmente no conjunto de intervenções feitas para o complexo. Complementa o projeto que ia receber aqui no futuro, e o futuro chegou. Então, essa é a proposta que nós vamos trazer para vocês hoje. Precisaria dizer que esse EIV é diferente de todos os outros, além de cumprir a OPEI, artigo por artigo, item por item, ponto a ponto, ele tem duas folhas que são a nota explicativa, isso que estou dizendo a vocês, nós escrevemos na primeira folha do EIV, para quem for olhar não pensar que tem uma coisa desconexa aqui. A razão é dar sequência a um projeto que sofreu um corte, mas se mantém na íntegra, do ponto de vista dos seus impactos, e aí é um Impacto de Vizinhança. Do ponto de vista de seus impactos, ele se mantém na mesma forma que o outro, com mais folga nos itens mais agudos. Vocês vão perceber mais claramente na apresentação da Arquitetura. Os impactos do Projeto Arquitetônico e seus desdobramentos, para resolver isso, do ponto de vista da viabilidade do empreendimento, mantém sim, e no final eu falo sobre os vários impactos nos vários itens rapidamente, sobre a componente de potencialização e mitigação do projeto na forma em que se encontra agora, e está sendo apresentado a vocês.” Continuando a apresentação, o Arquiteto Urbanista, Dr. **Marcílio Aguiar** Coutinho de Oliveira, passou a falar: “Vou fazer a apresentação da Arquitetura em Power Point. (Em anexo) Como Paulo disse, é o mesmo projeto que foi aprovado em dezembro, mas quando foi obter a



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

aprovação do Comando Aéreo Regional – COMAR, para nossa surpresa, houve uma alteração e houve uma redução na altura permitida para o empreendimento. Então, foram retirados sete Pavimentos Tipo e um andar de Garagem, mas, basicamente, o espírito do projeto é o mesmo. Vamos fazer uma apresentação comparativa, entre esse projeto e o que foi aprovado anteriormente. Como alguns membros não conhecem ainda o projeto anterior, qualquer dúvida pode perguntar no final de exposição. O projeto ocupa basicamente, o mesmo lugar que o empreendimento anterior ocupava, originalmente era um edifício com 30 Pavimentos Tipo, 7 Pisos de Garagem e mais um Térreo, onde estava toda Parte de Serviço, Docas, a parte de Convenções, etc...O novo projeto tem 7 pavimentos a menos, a Torre que tinha 30 Pavimentos Tipo, passou a ter 23 Pavimentos, e esses 7 pisos de Garagem, por uma questão até de proporcionalidade, foram reduzidos para 6, ou seja, o prédio perdeu 8 pavimentos no total. Então, o empreendimento tinha uma característica visual e passou a ter outra. Você vê que é o mesmo projeto, ocupava uma área que representa 3,2% da Área do Terreno, e esse último andar de Garagem que se expandia para cima do Deck Park existente, do Shopping. Nessa nova versão como nós tiramos o último andar de Garagem, o projeto agora se restringe apenas aquela taxa dos 3,2% de ocupação, não vai ser mais adicionada a construção, nessa área do Deck Park, exatamente pela não necessidade de disponibilizar todas essas vagas que estavam sendo criadas.” Marcílio, apresentou as plantas do projeto anterior, suas configurações e as configurações a partir do novo projeto. Continuando a apresentação, o Arquiteto falou: “Na busca do prejuízo não ser total nos 7 pavimentos, esses pavimentos aumentaram cerca de 1,70 para a frente. Mesmo assim, isso representou uma redução da área do coeficiente que era de 39.000 m² para 33.000 m², ou seja, O adicional de coeficiente que era de 0,19, levando o coeficiente total de todo o Complexo para 1,22, passou a ser agora um adicional de 0,17, levando a totalização do coeficiente de todo o conjunto, em relação ao terreno, de 1,20. Quando falo todo o conjunto, estou incluindo as três Torres existentes, o próprio Shopping e essas novas duas Torres Empresariais. Obviamente, o conceito do que Paulo disse está correto, é um simples corte, mas tudo isso muda: a quantidade de elevadores, as modulações estruturais, mudam outras coisas e, como dá para perceber, não são significativas quanto aos índices estudados. O projeto vai continuar ocupando essa área do terreno e toda área pavimentada do estacionamento, e a Doca maior do Shopping, onde estão a PERINI e a TOK&STOK. Essa configuração é exatamente a do projeto aprovado, onde a Doca foi mantida e as Torres foram lançadas nessa ponta. Toda área frontal às Torres foram suprimidas, também as vagas, adicionando Área Verde e criando esse Sistema Viário, que dá uma condição de fluxo interessante e salutar ao projeto. Então, essa é a situação do projeto aprovado e, na nova opção, como vocês podem perceber, praticamente não existe nenhuma mudança. A condição do projeto novo, onde estão mantidos todos aqueles fluxos, ou seja, a possibilidade de você entrar, no caso do motorista ou do taxista, deixar uma pessoa ali no “carport”, ou de entrar diretamente na Garagem. Quem passar no “carport” pode ir para a parte leste do Shopping, ou ir para a parte Oeste, ou de entrar novamente no Edifício Garagem, através deste circuito central de rondas. A entrada das Docas foi mantida em relação ao projeto anterior, o fluxo dos caminhões para essa Doca que ficou, que hoje é aparente e agora ficou incrustada dentro deste conjunto. a saída, enfim, todo o Sistema Viário beneficiado por essa subtração total das vagas, criação das Áreas Verdes e desse Sistema Viário. O acesso dos pedestres que passam a partir da parada de ônibus, lá na frente, chegando a esse ponto, e a comunicação do Shopping com o Hall do próprio prédio, que aqui está colocado.” O Arquiteto continuou mostrando as imagens do projeto aprovado, do novo projeto e falou: “O projeto aprovado tinha uma área de 31,70% de Solo Natural e, vale salientar, que hoje no Shopping, existe 25% de área de Solo Natural. Quando esse projeto foi feito, nós colocamos mais vagas de estacionamento do



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

que o projeto necessitava, para retirar vagas descobertas que existiam no próprio terreno e criando alguns núcleos de Áreas Verdes dentro do empreendimento, aumentando de 25 para 31,7%. Nesse novo projeto, isso está mantido, ou seja, os mesmos 31,70%. No acesso principal, foram retiradas vagas para colocar uma Guarita e Área Verde, pois era um acesso muito utilizado e precisava ser privilegiado. Existe uma passarela elevada que é muito utilizada, mas estava acontecendo um fluxo grande de pessoas que entravam pela cancela, junto aos carros. Então, a condição dessa Área Verde, deu a possibilidade de criar uma Praça, com um acesso mais convidativo para o pedestre, além do benefício ambiental. A outra área verde que mencionei há pouco, era dotada de estacionamento, 100% pavimentada, que no intuito de criar um Sistema Viário mais franco, não colocamos nenhuma vaga para evitar manobras, retenções, e o fluxo vai fluir tranquilamente, ao mesmo tempo, nós agregamos essas Áreas Verdes. Outra área foi um atendimento ao OPEI, que fazia um questionamento em relação ao fechamento que o Shopping tinha na parte de trás, em relação à Comunidade, então foi feito o vazamento dos muros e a criação de Áreas Verdes. Tudo isso já existia no projeto anteriormente, continua existindo nesse projeto. A alameda de acesso ao Shopping, com um tratamento paisagístico, é muito convidativa e já existia no projeto anterior. Os pavimentos de Garagem são interligados ao "Deck Park" existente, ou seja, não são garagens estanques que pertençam apenas aos Empresariais, são garagens que vem somar a isso, pois o uso dos Empresariais tem picos tanto dos dias, como em horários diferentes do Shopping, então essa comunicação flexibiliza. No projeto anterior, todo um conjunto, já somado com as vagas que existem atualmente tinha cerca de 8.490, agora vamos ficar, por uma questão de redução de demanda, com 7.884 vagas. Vale salientar que essa soma de vagas, cumpre individualmente, as demandas de cada um dos usos, as demandas de vagas do Shopping que são 4.600 vagas, as demandas dos Empresariais existentes que são 1.600 vagas, e as demandas desses novos Empresariais, de 1.121 vagas. Com o número que temos aqui, ainda sobram 465 vagas. Só um dado importante, quando levamos essa proposta ao Dr. Bacelar, Diretor do Shopping, ele tomou o cuidado de pedir ao pessoal do Comercial do Shopping, uma amostragem de qual foi o dia em que o Shopping teve o maior pico de demanda de estacionamento, em toda a sua existência. O maior pico foi no dia das Mães, em 2016, quando ainda sobraram 1.000 vagas. Mesmo que o Shopping tenha um incremento de demanda, ele está com vagas bem supridas, é esse fato da possibilidade de simultaneidade de utilização, dá um "plus" a mais de segurança. Nessas imagens que estou mostrando se vê os prédios com a redução de altura, e toda implantação em relação ao bairro de Boa Viagem, com a área verticalizada ou verticalizável do bairro; com os bolsões mais inertes, sob o ponto de vista de verticalização, toda parte da Favela do Bode, a parte de Brasília Teimosa, com sua expansão, a parte dos Manguezais, e uma incógnita, que é o Aeroclube, onde nós não sabemos o que vai acontecer." Usando a palavra, Dr. **Paulo Roberto** continuou a apresentação: "Esse projeto apresentou o EIV e foi decorrente de um texto elaborado pelo OPEI, um documento muito denso, muito consistente, do ponto de vista de abranger todas as possibilidades de análise de impacto. É o EIV que já fiz, que só perde para o Novo Recife, por condições especiais do ponto de vista da sua consistência e da abrangência. São nove itens que foram tratados no EIV, em vários compartimentos: meio ambiente; a paisagem urbana do patrimônio; o uso do solo; a valorização imobiliária; os impactos sócio econômicos de adensamento populacional; a mobilidade; a infraestrutura; os equipamentos públicos e coletivos; o conforto ambiental e mais, iluminação, ventilação e poluição. Este EIV, reflete o EIV do projeto anterior, fazendo as adequações no que diz respeito a essas modificações que foram aqui apresentadas. Na vez anterior, nós passamos por tudo isso, fizemos uma leitura completa de cada um desses itens, porque tínhamos que mostrar para vocês da Comissão, que o empreendimento não traria um impacto negativo, ao contrário, ele



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

tem na sua estrutura de análise, uma convergência que soma vários impactos positivos para cada um desses segmentos, de tal monta, que nós chegamos ao final da apresentação com uma condição de mitigação, no que diz respeito às coisas ambientais do paisagismo, porque tudo o mais que foi apresentado, se impacto viria a ter, foi resolvido no Complexo RioMar anteriormente. Já foram aplicados para a primeira fase desse complexo R\$40.000.000,00 em mitigação, seja de área, seja de infraestrutura, seja de macrodrenagem, seja de equipamentos comunitários. Se vocês perceberem, hoje, passa por dentro do Bode, passa pelo Pina, passa pela Av. Herculano Bandeira, passa por toda região que foi objeto de uma intervenção urbana, com melhoria de acesso no seu entorno. Então, todos já perceberam a escala do empreendimento dentro desse território. A OPEI trás uma coisa muito boa, que registrei, e faço questão de registrar novamente, que são medidas mitigadoras e potencializadoras, você mitiga o impacto com alguma ação nova, ou você potencializa no seu projeto, coisas que vão melhorar ainda mais aquela condição de implantação daquele empreendimento, e assim foi feito, foi identificado. Diria a vocês que o projeto que aí está poderia ter sido uma revisão de projeto, uma modificação de projeto durante a obra, em razão do corte, mas foi decidido pelos empreendedores que deveria sim, apresentar um projeto novo, passando por todo rito de análise. Esse projeto veio com um novo número, e passou por todos os ritos de análise, até chegar aqui na CCU e, em sendo aprovado, vai para o CDU. As ações mitigadoras que foram feitas no complexo, estão listadas no EIV, e mais ações complementares além das mitigadoras, que foram identificadas ao longo da implantação do Shopping com as 3 Torres Empresariais. Para esse projeto, o que nós ficamos como obrigações de mitigação, são três coisas: 1- plantio de 240 espécies vegetais na gleba do Complexo, para complementar a área de Floresta Urbana que se colocou na margem do Rio, para se fazer um maior adensamento; 2- a execução do Projeto Paisagístico que assegure a repartição dos possíveis habitats da fauna terrestre que foi lá identificada, um trabalho que a área de paisagismo está fazendo para dar uma condição ambiental para aquilo que foi identificado nesse período de análise; 3- acompanhar o plantio e trocar as árvores originalmente plantadas e que não se desenvolveram, por novas mudas. Isso também era um trabalho de monitoramento, que deveria ter sido implantado e que não foi. Essas três coisas foram apresentadas como mitigação, aprovadas pelo CDU e que, se incorporam a um conjunto de medidas potencializadoras que o projeto vai fazer. São doze itens de potencialização, que trazem para o projeto uma condição, por exemplo, do ponto de vista do seu solo, vocês viram modificações, na chegada do viaduto, no meio, no fundo do Shopping, que era um das questões levantadas pela Comunidade, aquele paredão que era um muro enorme, se derruba o muro, põe gradil, põe arborização, põe o ônibus para o lado de fora. Resolve o estacionamento de motos e melhora as condições de acesso de pedestre, são coisas que vieram complementar o conjunto. Eu diria a vocês que, do ponto de vista do projeto, dessa proposta, que é um projeto aprovado com modificações, se prestou muito do projeto original. por uma decisão empresarial, para que percorresse todos os trâmites, diria com a confortável análise de Impacto de Vizinhança, com a consistência demandada pelo OPEI, que nos dá muito conforto, porque o item de mobilidade, por exemplo, está muito bem resolvido para o Shopping e para as Torres, com mais essas duas, o incremento é residual, nas análises de contagem de tráfego, são incrementos residuais e do ponto de vista de mobilidade o impacto é nenhum. Todos os serviços de infraestrutura, que foram entendidos como passíveis de serem aprovados pelos agentes concessionários, tiveram uma redução de uso, de quantidade, mantendo a oferta original da proposta. Então, esse é um empreendimento que tem essa curiosidade." Usando a palavra, Dra. Mira perguntou: "Vocês ainda têm alguma dúvida para ser esclarecida com relação a apresentação? Gostaria de colocar uma coisa, como Paulo disse esse processo já foi analisado na CCU e está voltando menor e já é de conhecimento de alguns

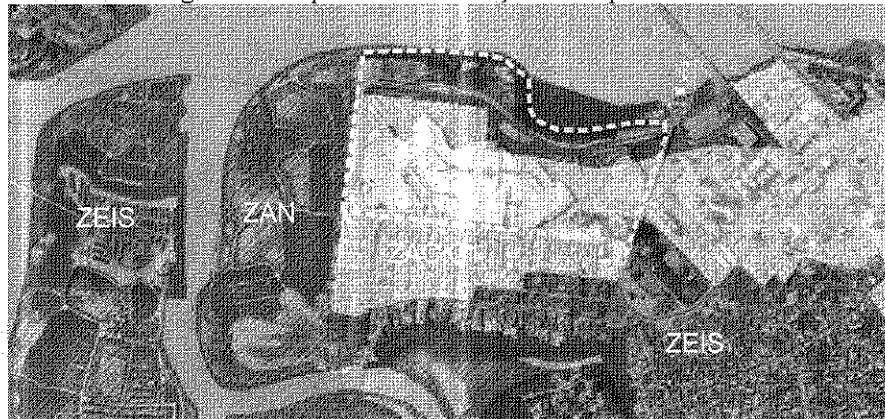


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

representantes. Podemos colocar em votação? O relator teve um imprevisto e não poderá chegar a tempo, mas enviou seu parecer pela internet. Poderemos então colocar em votação?” Pedindo a palavra; a representante do CAU, Dra **Paula Peixoto** falou: “Sugiro que, para melhor esclarecimento, seja lido o parecer da DIRURB. Então, poderemos votar.” Pedindo a palavra, a representante da PGM, Dra. **Andréa Galiza** disse: “A PGM tem aquela posição que vocês já conhecem, que é a necessidade da presença do relator na reunião. Nós temos esse cuidado, do ponto de vista formal, mas Mira falou comigo e disse a ela, que vou me abster de votar, agora, não estou vendo nenhum problema nesse processo. Quanto a votarmos o parecer da DILURB, acho que deveríamos ler esse parecer e depois, o parecer do relator, para que não seja desconsiderado, embora mantenha minha posição, mas a Comissão é soberana e pode decidir.” Usando a palavra, a Presidente leu o parecer da DILURB. **PARECER DA DNAV/DILURB: “1. SOLICITAÇÃO:** Análise urbanística de projeto de reforma com acréscimo de área, referente à ampliação do Complexo do *Shopping* RioMar, localizado na Gleba 1 edificada com o imóvel de nº 251, com frente para a Av. República do Líbano, no bairro do Pina. Trata-se da construção de duas torres para o uso não habitacional (salas comerciais/ serviços) e ampliação do edifício garagem. Em 09/05/2017, foi aprovado o projeto de ampliação do *Shopping* RioMar, sob nº 76.009834/17, tendo sido analisado na Comissão de Controle Urbanístico – CCU e no Conselho de Desenvolvimento Urbano – CDU, por se tratar de Empreendimento de Impacto. O presente projeto de reforma refere-se ao ajuste realizado neste projeto aprovado nº 76.009834/17, com o intuito de reduzir o gabarito dos edifícios por causa da limitação imposta pelo COMAER no Ofício nº 727/DO – AGA/11106. **2. LEGISLAÇÃO:** De acordo com a Lei Municipal nº 17.511/2008 (Plano Diretor), a gleba em questão está situada em duas zonas: Zona de Ambiente Construído de Ocupação Controlada 1 (ZAC-C1) e Zona de Ambiente Natural (ZAN) Tejipiú. Nos casos em que o imóvel estiver situado parte em ZAC e parte em ZAN, deverá ser tratado como inserido na ZAN para fins de aplicação dos parâmetros construtivos, conforme Parecer Urbanístico da DIRURB/SCDUO de 16 de dezembro de 2010. O imóvel também está situado no Setor de Sustentabilidade Ambiental – SSA 1, por estar em quadra situada à margem de corpo d’água.

Imagem 01: Mapa com a localização do empreendimento.



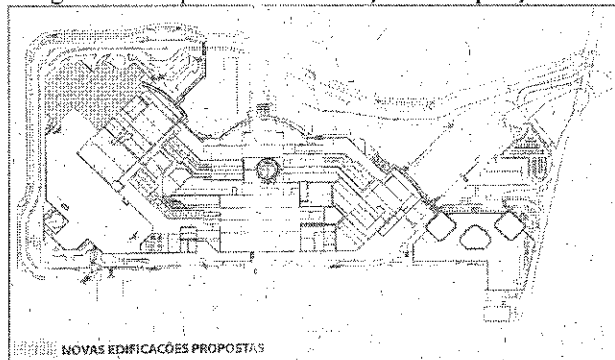
Fonte: www.recife.pe.gov.br/ESIG/

O projeto é classificado como Empreendimento de Impacto, uma vez que apresenta área de construção superior a 20.000m² (vinte mil metros quadrados), conforme art. 61, parágrafo único, da Lei nº 16.176/1996. O projeto inicial do *Shopping* RioMar foi aprovado na vigência da Lei nº 16.176/1996 (Lei de Uso de Ocupação do Solo), que estabelecia, dentre outros parâmetros, o coeficiente de utilização (μ) = 4,0 e a taxa de solo natural (TSN) = 25% para os imóveis situados na


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Zona de Urbanização Preferencial – ZUP 1. Atualmente, o Plano Diretor define o coeficiente de utilização (μ) = 1,5 e a taxa de solo natural (TSN) = 50% para os imóveis situados na ZAN Tejipió. Em 2016, foi aprovada a Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto – OPEI, estabelecendo diretrizes e procedimentos para elaboração do projeto de reforma do *shopping*. Este projeto foi aprovado sob o nº 76.009834/17. De acordo com a OPEI, por se tratar de reforma, o atendimento à taxa de solo natural tomou como base o mínimo de 25%, conforme os autos do processo do Projeto Inicial aprovado, cabendo compensações ambientais a serem definidas pelo órgão gestor ambiental do município. O coeficiente de utilização e os afastamentos obedecem às regras vigentes, sendo que as áreas já construídas puderam manter os afastamentos existentes. Considerando que o presente projeto de reforma reduz o porte do empreendimento e, conseqüentemente, seu impacto, entendemos que não é necessária a elaboração de nova OPEI. 3. **CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO:** O empreendimento localiza-se na parte sul da cidade do Recife, à margem direita do Rio Pina e próximo a importantes vias como a Av. Herculano Bandeira, Av. Antônio de Góes e Via Mangue, no bairro do Pina. De acordo com o EIV, o Complexo RioMar possui 392.567,80m² de área de construção, sendo 169.985,65m² do *shopping center* propriamente dito (Bloco 1), 66.938,80m² referente aos três edifícios empresariais (Bloco 2 - torres A, B e C) e 155.643,20m² dos dois edifícios garagem, sendo um junto aos empresariais e outro ligado ao *shopping*. Ao todo, o complexo apresenta 7.157 vagas de estacionamento e 52.084,56m² de área de solo natural. A seguir, apresenta-se a caracterização do presente projeto de reforma, descrevendo a ampliação pretendida sobre o projeto inicial aprovado. Na sequência, um comparativo entre esta nova proposta de reforma e o projeto de reforma aprovado. O presente projeto de reforma, identificado como Etapa 3 (Bloco 3), além de acrescer área de construção, subtrai trechos de solo natural, 120 árvores e algumas vagas de estacionamento descobertas do projeto inicial aprovado, contudo, apresenta compensações. Esta reforma aumentará em mais de 12.000 m² a área de solo natural, promoverá o plantio de 240 árvores e ofertará mais 5.000 m² de teto jardim, dotando o empreendimento com 69.569,95 m² de superfícies verdes. O coeficiente de utilização do complexo não extrapola o estabelecido para a ZAN (μ = 1,5), ficando em μ = 0,92. Imagem 02: Mapa com a localização da ampliação.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

O empreendimento prevê a construção de duas torres (D e E) com 23 pavimentos tipo e de 7 pavimentos de garagem interligados ao edifício garagem existente. A seguir, o quadro comparativo entre a situação existente e o novo projeto de reforma:

Quadro 01: Quadro comparativo.

ITEM	EXISTENTE (Blocos 1 e 2) Projeto Inicial Aprovado	AMPLIAÇÃO (Bloco 3) Novo Projeto de Reforma	TOTAL APÓS A AMPLIAÇÃO
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO	392.567,80 m ²	87444,79 m ²	480.012,59 m ²
ÁREA TOTAL PRIVATIVA	153.646,55 m ² (μ = 0,76)	33.976,03 m ² (μ = 0,16)	187.622,58 m ² (μ = 0,92)



PREFEITURA DO
RECIFE

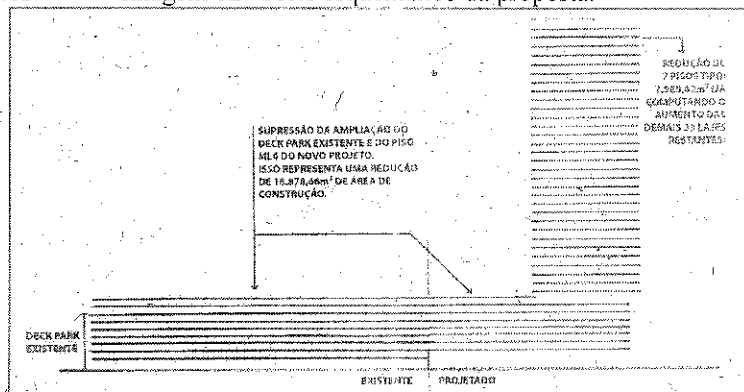
SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

TAXA DE SOLO NATURAL	25,6% (52.084,56 m ²)	6,10% (12.185,46 m ²)	31,70% (64.270,02 m ²)
Nº DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO	7.157	727	7.884

Fonte: Elaborado a partir do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e do projeto arquitetônico.

Com relação ao projeto de reforma aprovado nº 76.009834/17, a nova proposta mantém o partido arquitetônico, o programa de usos e as características de integração com o *shopping* e com as três torres empresariais existentes. A principal modificação consiste na redução de sete lajes de escritório e de uma laje de estacionamento e na ampliação da área dos pavimentos tipo destinados a escritórios nas 23 lajes restantes.

Imagem 02: Corte esquemático da proposta.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

Apesar do aumento da área das lâminas, para compensar a subtração dos pavimentos, houve uma redução da área de construção privativa de 5.296,45 m². Ao todo, a redução da área total de construção foi de 26.868,28 m². De acordo com o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, também houve uma redução no número de subunidades, de vagas de estacionamento e na superfície de teto jardim. Essas modificações podem ser vistas no quadro abaixo:

Quadro 01: Síntese das modificações realizadas.

	PROJETO DE REFORMA APROVADO (76.009834/17)	NOVO PROJETO DE REFORMA	DIFERENÇA
Área total de construção	114.313,07 m ²	87.444,79 m ²	- 26.868,28 m ²
Área de construção privativa	39.272,48 m ²	33.976,03 m ²	- 5.296,45 m ²
Área de teto jardim	17.833 m ² de teto jardim cobrindo a ampliação do <i>deck park</i> existente e as novas construções.	5.299,93 m ² de teto jardim cobrindo apenas as novas construções.	- 12.533,07 m ²
Área de estacionamento	58.454,87 m ²	39.624,30 m ²	- 18.830,57 m ²
Número de vagas	1.336	727	- 609
Total de lajes	38 (+ ático e pisos medidores)	30 (+ ático e pisos medidores)	- 8
Número de subunidades acrescidas	832	813	- 19

Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, adaptado.

4. **TRAMITAÇÃO DO PROCESSO:** A seguir, a relação dos principais trâmites do processo: 01/06/17 - Ingresso do processo para análise na CELIC; 06/07/17 - Encaminhamento do processo à Divisão de Análises de Processos/DILURB; 07/07/2017 - 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

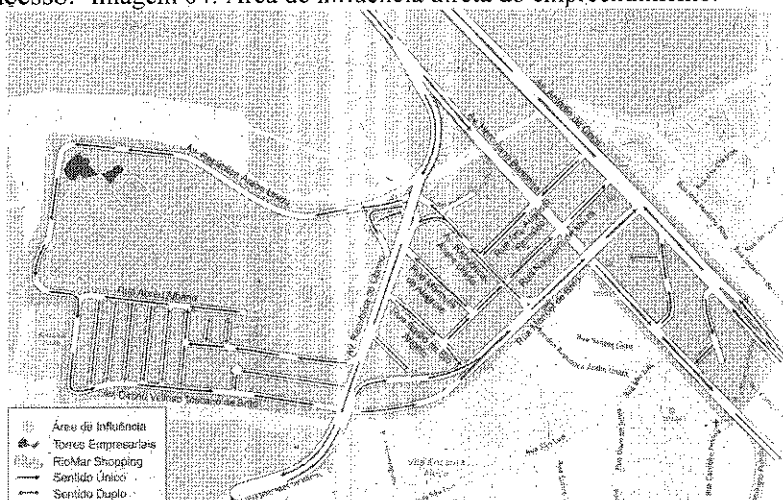


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

concessionárias de serviços públicos quanto à viabilidade técnica para sua instalação. Para o projeto de reforma aprovado, foram apresentados documentos dos seguintes órgãos: Celpe - informou que há viabilidade para o fornecimento de energia elétrica; COMPESA - informou que o empreendimento poderá ter seu ramal predial interligado à rede de distribuição de água bem como as instalações prediais hidráulicas sanitárias poderão ser interligadas à rede coletora de esgotamento sanitário; OI Fixa - informou que poderá atender ao empreendimento com os serviços de telecomunicações; EMLURB - informou que a área do entorno é beneficiada com varrição manual das vias pavimentadas e que o empreendimento é considerado um Grande Gerador de resíduos, ficando sob a responsabilidade do empreendedor todo o excedente gerado. Tendo em vista a redução do porte do empreendimento e que todas as cartas foram expedidas a menos de um ano, consideramos estes documentos válidos para o presente processo. Porém, a anuência da Celpe expirou em 07/02/2017. Por este motivo, deverá ser anexada nova anuência até a análise do CDU, uma vez que a anuência emitida foi positiva para uma demanda maior que a apresentada no presente processo. Para o licenciamento do empreendimento será necessário aprovar, junto à EMLURB, os projetos de drenagem e do reservatório de acumulação de águas pluviais. Quanto à aprovação da lixeira na EMLURB, poderá ser aceita a planta aprovada em 16/03/2017, uma vez que não houve modificação deste compartimento. **6. IMPACTOS SOBRE O MEIO AMBIENTE (NATURAL E CONSTRUÍDO):**

O Complexo RioMar está localizado em uma área com forte presença da paisagem natural, com mangues e corpos d'água, a exemplo do estuário do Pina e do Parque dos Manguezais, que é uma Unidade de Conservação da Natureza (UCN). A porção norte e oeste do empreendimento constitui uma área de beira de rio, sem construções e com vegetação esparsa. Ao sul, predomina o uso residencial com construções unifamiliares de até dois pavimentos, além de dois conjuntos habitacionais de interesse social com quatro pavimentos. Também há duas Zonas Especiais de Interesse Social no entorno: Encanta Moça, ao sul, e Ilha de Deus, ao oeste, na margem oposta do Rio Pina. Na porção leste, há uma maior diversidade de usos e de gabarito, sobretudo nas proximidades das Avenidas Herculano Bandeira e Antônio de Góes. Esta área segue uma tendência de verticalização para usos habitacionais e não habitacionais, em especial, por causa da instalação do *Shopping RioMar* que constituiu uma nova centralidade da cidade. O projeto de reforma aprovado obteve a anuência da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SMAS), através da emissão de Licença Prévia nº 39/2016, que determina os condicionantes a serem atendidos para a obtenção da Licença de Instalação. Considerando a redução do impacto ambiental, em função da diminuição do porte do empreendimento, entendemos não ser necessária a apresentação de nova LP. **7. IMPACTOS SOBRE A MOBILIDADE:** Dentre as principais vias do entorno do empreendimento, destacam-se as avenidas Antônio de Góes, Herculano Bandeira e República do Líbano, devido a sua importância na malha da cidade, além da Av. República Árabe Unida, que circunda o empreendimento e é sua principal via de acesso. Imagem 04: Área de influência direta do empreendimento.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança.

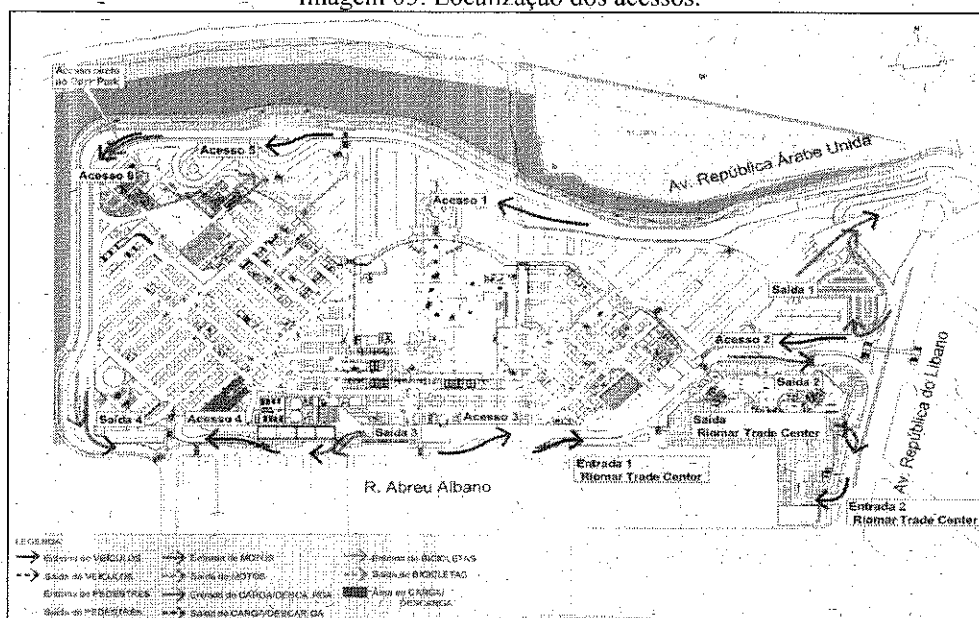


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

De acordo como o Estudo de Impacto de Vizinhança, na área de influência direta do empreendimento, há 31 linhas de transporte coletivo em operação, sendo que onze possuem pontos de embarque e desembarque nas avenidas que contornam o empreendimento. Também existem três pontos de táxi nesta área de influência, todos dentro do terreno do *shopping*. As rotas de acesso dos veículos de carga são semelhantes àquelas destinadas aos veículos leves, diferenciando-se apenas no que se refere aos pontos de acesso às vagas. O Acesso 5 (existente) é destinado aos veículos leves e terá sua geometria modificada para se adequar ao projeto de ampliação. O Acesso 6 será criado para a entrada dos veículos leves e dos caminhões.

Imagem 05: Localização dos acessos.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

No entorno, há trechos de ciclovia nas Av. República Árabe Unida e Via Mangue, ciclofaixas na Rua Manuel de Brito e Av. República Árabe Unida, além da ciclofaixa de turismo e lazer (aos domingos e feriados) na Av. Antônio de Góes. O projeto de reforma aprovado obteve parecer técnico favorável nº 046/2016 da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU). A nova proposta não modifica os acessos ao empreendimento nem o conteúdo do Estudo de Impacto de Vizinhança. Assim, as modificações limitam-se às circulações internas e subtração de 609 vagas, não sendo necessário novo parecer da CTTU. **6. AÇÕES MITIGADORAS:** O projeto de ampliação do *Shopping RioMar*, aprovado sob nº 76.009834/17, foi analisado na Comissão de Controle Urbanístico – CCU, em 29/11/2016. Na ocasião, a Comissão aprovou por unanimidade o parecer favorável do relator, que não impôs novas ações além daquelas já contempladas no projeto. Em 16/12/2016, o Conselho de Desenvolvimento Urbano – CDU também aprovou o projeto sem incluir ações mitigadoras. **7. PARECER URBANÍSTICO:** A reforma encontra-se em sintonia com as diretrizes específicas para a ZAN-Tejipió, estabelecidas no Plano Diretor. Quanto às compensações ambientais, estas serão vistas pela Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente na ocasião da solicitação da Licença de Instalação. O presente projeto de reforma é semelhante ao projeto aprovado nº 76.009834/17, uma vez que mantém o partido arquitetônico e o programa de usos. Quanto aos impactos, eles são reduzidos na medida em que o porte do empreendimento diminui. Com relação ao projeto de reforma aprovado, há uma redução de 23,5% da área total de construção e de 45,6% no número de vagas de estacionamento. Por esta razão, aceitamos a documentação apresentada no processo anterior, como as cartas de anuência da COMPESA, Oi Fixa, EMLURB, o projeto de lixeira da EMLURB, o parecer técnico da CTTU, a Licença Prévia da SMAS, a publicação no Diário Oficial e as informações da SECON, ficando pendente apenas a apresentação de nova carta de anuência da Celpe antes da análise do processo no CDU. Quanto às demais questões levantadas pela



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

arquiteta analista do processo, na cota de 06/07/2017, esta Divisão de Normatização e Análise Viária concorda com o parecer da Divisão de Análise de Processos, em 07/07/2017, sobre a ausência de reservatório superior, a dispensa do PRAV e a aprovação do projeto de drenagem na ocasião da Licença de Construção. Consta a publicação sobre o projeto no Diário Oficial do Estado de Pernambuco, na data de 17/11/2016, conforme determina o art. 62 § 3º da Lei nº 16.176/1996, não havendo impugnação registrada quanto à construção do empreendimento, conforme informação da SECON em 27/01/2017. 8. **CONCLUSÃO:** Diante do exposto, somos de parecer favorável ao projeto de ampliação do Complexo do *Shopping RioMar* (3ª etapa) da forma como se apresenta e sem indicar novas ações mitigadoras. Encaminhamos o processo para a Comissão de Controle Urbanístico – CCU, por se tratar de Empreendimento de Impacto, conforme determina o art. 62, § 1º da Lei nº 16.176/1996, e também para pronunciamento quanto à utilização de reservatório inferior pressurizado, que acomoda a reserva de incêndio, em face do art. 130, parágrafo único, da Lei nº 16.292/1997. Após o parecer desta Comissão, o processo deverá ser encaminhado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, para o parecer final.” Em, 11/07/2017. a) Mira Meira, Divisão de Normatização e Análise Viária e Carlos Ernesto Matos, Arquiteto - Divisão de Normatização e Análise Viária e Raphael Melo, Analista de Desenvolvimento Urbano – Arquiteto. A **Presidente** leu então, o parecer do representante da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco – FIEPE, relator do processo. **PARECER DO RELATOR:** “Após análise do processo, somos de parecer favorável à sua aprovação, na forma apresentada, acompanhando o parecer da DILURB, em 11/07/2017.” Em, 24/07/2017. a) José Antônio Simón, representante da FIEPE. Em seguida pôs em votação o parecer do relator 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 08 (oito) votos favoráveis: CTTU, SDSMA, ICPS, CPRH, ADEMI, CAU, CONDEPE/FIDEM; SENGE, e 01 (uma) abstenção: SAJ, se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator. Encaminha ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, por se tratar de Empreendimento de Impacto. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 25/07/2017. a) Luziã Silmira Meira, Presidente da CCU e demais membros presentes. Continuando, foi analisado o **Processo nº 07.32573.5.16 de PATRÍCIA REBELO CÔRTE REAL**, referente ao Projeto de Legalização para uma edificação não habitacional (Comércio Varejista de Produtos Alimentícios), localizado na Rua Dr. José Maria, nº. 1163 - Tamarineira. (ZAC Controlada 2/ ARU-SRU 3/ SSA 2) **Encaminhado à CCU:** face Lei nº. 16.719/01, Art. 22, § 2º (ARU – Estacionamento em outro lote. A Presidente passou a palavra à relatora, representante da Agência CONDEPE/FIDEM, Dra. **Joana Lessa**, que iniciou dizendo: “Esse processo se trata de vaga de estacionamento em terreno próprio e acompanho o parecer da DILURB. Vi no Contrato de Comodato que o prazo é de 12 meses e faço a recomendação para que a Prefeitura fiscalize efetivamente. O contrato de 12 meses, não apresenta garantia nenhuma, de que essas vagas vão continuar disponíveis para esse empreendimento, pois nem sinaliza uma renovação.” Pedindo a palavra, o representante da ADEMI, Dr. **Genildo Valença Filho** falou: “Gostaria de registrar e lembrar o que já aconteceu aqui anteriormente, esse tipo de comércio que oferece quatro, seis vagas, pode locar áreas vazias para atender ao cliente, numa distância de 100 m. Nós poderíamos deixar uma observação em relação a isso, mas não podemos obrigar, até porque o maior penalizado é o próprio comércio, já que ao passar a não ter vagas, simplesmente, o comprador se dirige ao próximo empreendimento onde possa encontrar vaga. Esse tipo de processo já é repetitivo aqui na CCU e; no meu ponto de vista, o maior penalizado é o proprietário do comércio.” Pedindo a palavra, o representante do SENGE/PE, Dr. **Hermínio Filomeno da Silva Neto** disse: “Querida fazer uma sugestão, já que ele está pedindo aprovação da Licença, porque não fica vinculada à Licença? Se a Licença for por um ano, que o contrato seja por um ano. Se for por cinco anos, que o Contrato seja por cinco anos.” A **Presidente** falou: “Só vou esclarecer uma coisa, a nova Lei de Alvará de Funcionamento, não exige estacionamento. Então, concordo em parte com Genildo, que realmente o penalizado é o proprietário do estabelecimento, mas não vou entrar no mérito se nós deveríamos exigir ou não estacionamento, porque nós temos uma Lei que não exige como também não exige a regularização da edificação. Ele



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

não tinha espaço, é uma edificação antiga, e nós exigimos no parecer da DILURB que ele deixasse a vaga de Portadores de Deficiência Física, na frente do estabelecimento, já que existe um afastamento, e pedimos que fossem demarcadas as vagas no outro terreno. Então, quanto à questão da renovação, acho que fica meio sem sentido nos exigirmos, uma vez que acabando a reforma, ele vai tirar o Alvará e não vai ser exigido o estacionamento. Ele tira o Alvará-condicionado, que vale por três anos, depois ele tira o definitivo." Pedindo a palavra, a representante da PGM falou: "Na realidade, o que estou entendendo é que você quer dizer o seguinte: a Lei de Alvará não trata de estacionamento, mas para aprovar a reforma, que nós estamos analisando, é preciso. Então, nós temos que ter a preocupação com o cumprimento e a manutenção das vagas. Porque, se depois, ele deixar de ofertar as vagas, vai descumprir o requisito de aprovação da reforma." Dra. Mira falou: "Não, essa da reforma ele aprovou. Vai entrar com a Licença de Funcionamento e acabou-se o contrato, acabaram-se as vagas, mas o penalizado é ele." Continuando, a representante da PGM disse: "De todo modo passa por nós. Além disso, queria reiterar o que a relatora falou, e concordo com ela. Para mim é estranho, é uma incongruência da nossa Legislação, mas acho que nós como Comissão devemos zelar, se for o caso, pela razoabilidade da aplicação dessa exigência. Então, eu comungo da preocupação da relatora. Salvo engano, logo quando entrei na CCU e nós começamos a apreciar processos de estacionamento, fiz um comentário que nós não iríamos conseguir estar analisando todos esses Contratos, nas suas minúcias, do ponto de vista jurídico, e fiz uma recomendação para que a Assessoria Jurídica, o órgão de Licenciamento que o Município tem, uma recomendação da própria Comissão, visassem esses Contratos, para haver a segurança jurídica dessa contratação. Só para justificar, meu voto é concordando com a relatora e acho que deve haver uma recomendação para o Município fiscalizar isso". Pedindo a palavra, a representante do CAU, Dra. Paula Peixoto disse: "Acho que nós vivemos um momento na cidade, bem diferente de quando foi feita a Lei de Uso e Ocupação do Solo, e há uma certa lógica. Antes, a legislação tinha sempre um impedimento, de você ter um tipo de comércio se não tivesse um determinado número de vagas. Hoje, se chegou à conclusão que nesses eixos de transportes urbanos, você deve incentivar o uso de transporte público. A questão do Contrato, não vejo como poderemos intervir, acho que é uma coisa muito difícil do Município controlar. Agora, que o município tem um poder grande para controlar, a partir das demandas das reclamações, acho que isso deveria ser melhor incentivado, porque, efetivamente, quando causasse problema, uma coisa é causar prejuízo ao comerciante, concordo plenamente com Genildo, mas quando causar um prejuízo à cidade, aí nós temos a CTTU, tem canais de comunicação, e isto deve ser visto nos Alvarás. As reclamações devem ser fiscalizadas quando começarem a incomodar a sociedade, no seu dia a dia." A Presidente leu o parecer da DILURB, citado pela relatora. **PARECER DA DINA/DILURB:** "1. SOLICITAÇÃO: Elaboração de parecer urbanístico quanto ao atendimento de vagas de estacionamento em outro lote, em imóvel situado na Zona Ambiente Construído de Ocupação Controlada II (ZAC Controlada II). Trata-se de levantamento arquitetônico para legalização da reforma com acréscimo de área do imóvel nº 1106 da Rua Dr. José Maria, no bairro da Tamarineira. 2. PARECER URBANÍSTICO: O imóvel em questão abriga uma escola (Cento Educacional da Jaqueira LTDA) cuja demanda de vagas de estacionamento não é atendida plenamente no interior do lote. Das 120 vagas exigidas, o local possui apenas 37. Contudo, a demanda será atendida por meio da disponibilização de 83 vagas no imóvel vizinho (o de nº 1096 da Rua Dr. José Maria), conforme Planta anexa (Prancha 00/00) e "Termo de cessão temporária de ambiente com obrigações adesivas". A complementação das vagas de estacionamento em outro lote está amparada no art. 22 § 2º da Lei nº 16.719/2001 (Lei dos 12 bairros - ARU): Art. 22 - Aplicam-se na ARU as mesmas condições expressas no Art. 40 da Lei 16.176/96, excetuando-se o disposto nos parágrafos seguintes. § 1º - As exigências de estacionamento, bem como a previsão para carga e descarga de mercadorias deverão ser atendidas dentro do lote do empreendimento, inclusive para aqueles usos e atividades que requerem análise especial; § 2º - Excetuam-se do disposto do parágrafo 1º deste artigo os casos de reforma e mudança de uso e atividade, quando poderá ser atendida a exigência de vaga de estacionamento em outro lote, desde que dentro de um raio máximo de 100,00m (cem metros) de distância do mesmo, sendo exigido, neste caso, a análise



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

especial pela Comissão de Controle Urbanístico - CCU; De acordo com a Planta apresentada, a edificação existente no imóvel nº 1096 abriga um convento, que não exige vagas de estacionamento. As 83 vagas a serem disponibilizadas neste imóvel estão localizadas na área do recuo frontal e têm acesso direto pela Rua Dr. José Maria. Também há um acesso lateral comunicando os imóveis de nº 1096 e 1106, de modo que os usuários não precisem utilizar o logradouro para acessar a escola. Em dezembro de 2017, o projeto foi analisado pela Divisão de Projetos Urbanísticos - DPU/SELURB, que solicitou documentos e adequações como a modificação da geometria do acesso de embarque/desembarque e a diminuição da quantidade de acessos para apenas dois (uma entrada e uma saída). Em 17/01/2017, o projeto obteve parecer favorável da DPU/DILURB.3. **CONCLUSÃO:** Somos de parecer favorável ao pleito, desde que observados os seguintes itens: 1 - As vagas destinadas às pessoas idosas (5% do total) sejam atendidas no imóvel principal; 2 - No caso de erradicação de árvores para a implantação do estacionamento, deverá ser solicitada autorização na Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente, conforme disposto na Lei nº 17.666/2010; 3 - As calçadas dos imóveis nºs 1096 e 1106 deverão ser acessíveis, estando em bom estado de conservação e devidamente sinalizadas." Em, 14/06/2017. a) Mira Meira, Divisão de Normatização e Análise Viária. A presidente passou a palavra à relatora que leu seu parecer. **PARECER DA RELATORA:** "Após análise do processo e vistas no parecer urbanístico de 21/06/2017, recomendamos à PCR efetivo acompanhamento da utilização do terreno próximo, para vagas de estacionamento, em razão do Contrato de Comodato anexado, apresentar prazo de 12 meses em sua cláusula segunda e não indicando possibilidade de renovação, o que acarreta insegurança quanto a continuidade do atendimento ao número de vagas exigido. No mais, acompanhamos o referido parecer." Em, 25/07/2017. a) Joana D'Arc Pessoa Lessa, representante da CONDEPE/FIDEM. Em seguida, 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 unanimidade de seus membros, se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer da relatora. Solicita homologação de V. Excia." Em, 25/07/2017. a) Luzia Silmira Meira, Presidente da CCU e demais membros presentes. Por último, foi analisado o **Processo nº 07.14609.0.17 da J.J. PARTICIPAÇÕES E PROJETOS LTDA**, referente ao Projeto de Legalização para uma edificação não habitacional (Administrativo), a se localizar na Rua Jacobina, nº. 83 - Graças. (ZAN/ ZAC Controlada 2/ ARU-SRU 3). **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.719/01, Art. 22, § 2º (ARU - Estacionamento em outro lote). A Presidente passou a palavra à relatora, Dra. **Paula Cristina** Fernandes Peixoto, representante do CAU/PE que iniciou dizendo: "Esse é um caso clássico de residência que está sendo transformada em escritórios administrativos, de alguma empresa privada. Conforme análise do processo seriam exigidas 17 vagas de veículos. O requerente pleiteia implantar o estacionamento nos dois lotes vizinhos. Vou ler o meu parecer." **PARECER DA RELATORA:** "Trata-se de um projeto de legalização de reforma com acréscimo de área, cujo uso original do imóvel era uma residência e agora é destinado a escritórios administrativos. Conforme análise, são exigidas 17 vagas de veículos. O requerente pleiteia atender à exigência implantando o estacionamento nos dois lotes vizinhos, lotes nº04 e nº05 com frente para a Rua Oswaldo Salsa, que pertencem ao mesmo proprietário, sem necessidade de remembramento. Conforme planta apresentada, o estacionamento oferece 25 vagas, sendo 2 vagas para pessoas com deficiência. Assim, atende com margem à exigência do total de vagas, bem como às normas de acessibilidade, onde é exigido 2% do total de vagas para pessoas com deficiência. Considerando o encaminhamento da DILURB para análise especial da CCU, com base no Art. 22, parágrafo 2º, da Lei nº 16.719/2001 (Lei da ARU), que dita: Aplicam- se na ARU as mesmas condições expressas no Art. 40 da Lei 16.176/96, excetuando-se o disposto nos parágrafos seguintes. § 1º --- § 2º Excetuam-se do disposto do § 1º deste artigo os casos de reforma e mudança de uso e atividade, quando poderá ser atendida a exigência de vaga de estacionamento em outro lote, desde que dentro de um raio máximo de 100,00m (cem metros) de distância do mesmo, sendo exigido, neste caso, a análise especial pela Comissão de Controle Urbanístico CCU; O CAU opina favoravelmente ao pleito, na forma em que se apresenta, tendo em vista o atendimento às normas e o enquadramento no



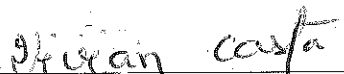
PRÉFECTURA DO
RECIFE

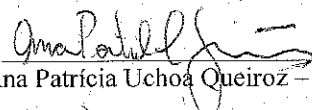
SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO


dispositivo legal acima mencionado.” Em, 25/07/2017. a) Paula Cristina Fernandes Peixoto, representante do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco – CAU/PE. Como o processo foi bem esclarecido, 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. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 25/07/2017. a) Luzia Silmira Meira, Presidente da CCU 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 Presidentê e demais Membros presentes. Recife, 25 de julho de 2017.



Márcia Dantas de Oliveira – Secretária

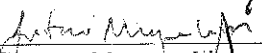

Luzia Silmira Meira – PRESIDENTE


Vivian M. Oliveira da Costa - CTTU


Ana Patrícia Uchoa Queiroz – SEPLAN/ICPS

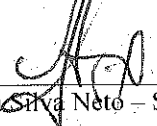

Andrea Galiza – PGM


Joana D'Arc Pessoa Lessa – CONDEPE/FIDEM


Gustavo Marques Lima – SDSMA


Walter Logman – CPRH


Genildo Mota Valença Filho – ADEMI/PE


Hermínio F. da Silva Neto – SENGE/PE


Paula Peixoto – CAU/PE