



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 358ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO  
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos **07 (sete) dias do mês de junho de 2016 (dois mil e dezesseis)**, às 9h30min, na Sala de Reuniões da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, realizou-se a 358ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, sob a Presidência da Arquiteta Dra. Luzia Silmira Meira, suplente da Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Vivian Maria Oliveira da Costa, suplente da representante da CTTU; Luciana de Azevedo Andrade, representante da URB/Recife; Edilene Rodrigues de Oliveira, suplente da representante da SMAS; João Domingos Petribú da Costa Azevedo, representante da SEPLAN/ICPS; João Geraldo Siqueira de Almeida, representante da ACP/PE e Paula Cristina Fernandes Peixoto, representante do CAU. Os Engenheiros: Edvaldo Câmara dos Santos, representante da CONDEPE/FIDEM e Genildo Mota Valença Filho, representante da ADEMI/PE, além da Procuradora Andréa Galiza, representante da SAJ e de Edvaldo Santos Pereira, representante do PREZEIS. Constatado o número regimental para deliberar, a Presidente deu início à reunião com a análise do **Processo nº. 07.32321.5.08 do ESPÓLIO DE BRUNEHILDE DA SILVEIRA TRAJANO COSTA**, referente ao Projeto Inicial para uma edificação de uso misto (habitacional, empresarial e comercial – Residencial Alameda), a se localizar na Rua dos Navegantes, nº. 1415 – Boa Viagem. (ZUP I) **Encaminhado à CCU**: face a Lei nº. 16.176/96, Art. 62 (LUOS - Empreendimento de Impacto). A Presidente passou a palavra ao Arquiteto e Urbanista André Castro e Silva, autor do projeto, que iniciou sua apresentação respondendo a uma pergunta do representante da ACP, Dr. João Geraldo Siqueira de Almeida, relator do processo, sobre a área do projeto: “Nós diminuimos um pouco a área do Projeto Inicial, por conta de um limitador de altura com relação ao COMAR, e aos fluxos recomendados pela CTTU, com relação ao trânsito. Tivemos que fazer uma bainha de acesso para o embarque e desembarque da galeria, pela Rua Padre Carapuiceiro, e outra para que todos os carros pudessem acessar o estacionamento pela Rua dos Navegantes. Antes nós apresentamos as áreas do residencial e da galeria com o empresarial separado, sem a soma dos dois.” A Presidente, Dra. Mira falou: “Pelos pareceres da CTTU, não poderia haver acesso pela Av. Conselheiro Aguar, que é uma via de maior hierarquia, então eles tiveram que fazer uma modificação no projeto.” Pedindo a palavra, o relator falou que por motivo de saúde na família, precisava se ausentar, mas deixaria seu parecer, ao que todos concordaram. A Presidente passou a palavra ao projetista, Dr. André, que continuou sua apresentação: “Este projeto foi elaborado juntamente com minha sócia Manuela Lacerda e a arquiteta Patrícia Ferraz, desenvolvemos o projeto e vamos apresenta-lo para vocês. Para se localizarem esse projeto está numa cabeça de quadra que corresponde às Av. Conselheiro Aguiar, Rua Padre Carapuiceiro e Rua dos Navegantes, em Boa Viagem. No terreno hoje está localizado a Galeria Alameda Center e do outro lado a Galeria Corta Jaca. Logo no início do projeto, começamos a analisar a área, o que ela representava e vimos que a Rua dos Navegantes tem uma característica que é a predominância de edificações residências, enquanto a Avenida Conselheiro Aguiar, tem a característica predominantemente comercial. No final dos anos 70, foram instaladas as duas Galerias, antes da construção do Shopping Center Recife, transformando a Av. Conselheiro Aguar no primeiro corredor de comércio de Boa Viagem. Vimos então, que o partido a ser adotado seria fazer um edifício de uso misto, onde pudéssemos respeitar a vocação das duas ruas onde o projeto será instalado, de uma forma que fosse um único empreendimento, mas com edificações independentes. A proposta foi trabalhar com uma galeria voltada para a Avenida Conselheiro Aguiar e a Rua Padre Carapuiceiro, que têm uma característica comercial, e voltar as duas torres residenciais, para a Rua dos Navegantes. Os acessos de carros e pedestre, para os residenciais, ficaram pela Rua dos Navegantes, enquanto para a Galeria, ficaram pela Rua Padre Carapuiceiro. O empreendimento prevê a construção de duas torres com 36 (trinta e seis) pavimentos para uso habitacional multifamiliar, e uma Galeria com 16 (dezesseis) lojas de dois pavimentos. Na torre A, temos uma tipologia de apartamentos com 111m<sup>2</sup> aproximadamente, dois por andar, na torre B, temos uma tipologia um pouco diferente, com quatro apartamentos por andar, com aproximadamente 55m<sup>2</sup> cada. Ao todo





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

serão 192 (cento e noventa e duas) unidades de apartamentos com dezesseis unidades de lojas, totalizando 208 (duzentos e oito) unidades. O edifício em si, está dividido de forma a integrar visualmente o residencial com o comercial, mas com acessos independentes. Na planta do Pavimento Vazado 2, vemos que a laje de coberta do estacionamento foi aproveitada para fazer uma área de lazer do residencial, sem ver a Galeria. A nossa ideia com a Galeria foi trabalhar em formato curvo, para que pudéssemos abrir o máximo possível a visada, para quem estiver na Av. Conselheiro Aguiar ou na Rua Padre Carapuço, ter a melhor visão da Galeria. No Pavimento Vazado I, temos parte das vagas do edifício residencial. No Pavimento Térreo, a área de solo natural nós dispomos na periferia, na parte das ruas, não tem barreiras, não está fechado, dando acesso à população, interagindo melhor com o pedestre. Só 1/3 do perímetro voltado para a Padre Carapuço é fechado por um muro, privatizando a área da piscina. As fachadas voltadas para a Av. Conselheiro Aguiar e Rua dos Navegantes, na sua totalidade não tem interferência, ficando sem nenhum fechamento. Quanto ao acesso de pedestre às duas torres, ficam sendo pela esquina dessas duas ruas. No Pavimento Térreo, ficam as vagas para o estacionamento das lojas. No Semienterrado, temos vagas de estacionamento do habitacional e algumas para lojas. Quanto a área de embarque e desembarque da Galeria, fica embaixo da ponta da Torre B. O carro entra, faz a curva e volta, saindo pela Rua Padre Carapuço." Pedindo a palavra a representante do CAU, Dra. Paula Peixoto falou: " Não acho que seja uma boa opção. O carro só vai sair se parar todo trânsito da Padre Carapuço, se tivesse uma bainha seria melhor, mas esse formato está ruim." Continuando o projetista falou: " Quanto ao muro de arrimo ele fica no início da galeria, na frente tem toda essa área verde, voltada para as ruas. No Pavimento Semienterrado, temos as vagas de estacionamento do residencial. Quanto às elevações, vemos que a Galeria tem um caráter horizontal e as Torres, um caráter vertical. As diferenças de fachadas das Torres é que, na Torre B, utilizamos pele de vidro, nesta ponta que passa por cima do acesso à Galeria, intencionando uma entrada para a mesma. Quanto ao posicionamento do empreendimento, colocamos a Galeria com formato curvo, onde todas as lojas têm uma visibilidade da Avenida Conselheiro Aguiar, e as Torres se integrando com esse volume, com a ponta da Torre B fazendo marcação do acesso da Galeria. Pela Rua Padre Carapuço ficam os acessos para a Galeria e o Pavimento Vazado. Na esquina com a Rua dos Navegantes, fica o acesso de pedestres para as duas Torres e os acessos de carros para o Semienterrado (residencial), Térreo (Galeria) e Pavimento Vazado 1 (residencial). Tivemos a preocupação de tentar esconder ou minimizar o vazado em relação à rua, melhorando a relação com o pedestre, colocando tudo recuado." A representante do CAU, Dra. Paula perguntou a altura do muro que protege a área da piscina. Ao que o projetista respondeu que está com 2.30 m de altura variável, por causa da inclinação da rua. Há 8 anos iniciamos este projeto e tivemos a possibilidade de trabalhar com o uso misto, que é uma nova visão muito atrativa para cidade, sendo um exemplo como funcionamento." A Presidente perguntou: "No primeiro projeto, vocês apresentaram nessa baía para o acesso da Galeria e da Torre B, pela a Avenida Conselheiro Aguiar mas não foi aceito pela CTTU, não foi?" Ao que André respondeu: " Na verdade no primeiro projeto, o acesso de desembarque da Galeria entrava pela Rua Padre Carapuço, cruzava e saía pela Avenida Conselheiro Aguiar, mas a CTTU não permitiu que tivesse entrada ou saída por esta avenida. Por conta disso, tivemos que trabalhar a entrada e a saída, pela Padre Carapuço, e nossa intenção foi que ficasse neste local, embaixo da porta da Torre B, para que fosse uma área coberta." A Presidente então falou: "Realmente, não pode ter acesso pela Conselheiro Aguiar, pois foi implantada a faixa azul para circulação de transporte coletivo que impossibilita, quanto a baía precisa ser reestruturada." Pedindo a palavra, a representante da CTTU, Dra. Vivian Maria Oliveira da Costa disse: "Não vou falar em relação a esses acessos, pois foram analisados pelo Departamento Impacto da CTTU e não participei, mas quanto à carga e descarga e pátio de manobra, foi solicitada uma nova apresentação, para que seja dado o Parecer Conclusivo, que não foi emitido ainda, pois está em exigência." Solicitando a palavra, o representante do ICPS, Dr. João Domingos falou: "Já que foi levantada esta questão da CTTU, que vai se pronunciar sobre isto, queria registrar aqui algumas preocupações. A primeira delas, Paula, representante do CAU, já tinha levantado na apresentação, diz respeito à questão da

*Paula*  
*[Signature]*  
*[Signature]*  
2  
*[Signature]*





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

geometria de embarque e desembarque. Quero parabenizar os arquitetos pela forma, acho que o projeto tem uma volumetria plástica bem interessante. Essa coisa da Galeria curva e da interação com a Torre, o pilar que desce, nós vemos um esforço, um talento dos arquitetos que tentaram uma forma interessante, bonita para a cidade. Só acho que a forma de embarque e desembarque, a geometria dele, não está funcionando. Nós temos uma situação de duas vias formando a esquina da Av. Conselheiro Aguiar com a Rua Padre Carapuço, que se você, eventualmente, fosse entrar por uma e sair pela outra, geraria conflitos. A forma, o raio da curva para você voltar para a via na forma que se apresenta, está muito agudo, então exige uma situação em que você, digamos assim, iria para a segunda faixa para poder circular, isso terminaria gerando um atrito, uma repercussão maior no trânsito. Com um veículo maior, e ainda mais, quando eventualmente tiver uma situação em que alguém entrou para fazer o desembarque e estiver saindo, e outro estiver entrando, isto tumultuará um pouco mais o trânsito. A recomendação que daria é o processo voltar para a CTTU avaliar neste sentido, por mais que não seja um embarque e desembarque coberto, que não fique com aquela forma mais esbelta, contornando o pilar da Torre B, sugiro uma solução um pouco mais paralela à Rua Padre Carapuço, que você pudesse entrar, ter uma área de embarque e desembarque, e depois uma saída, acho que dessa forma seria mais tranquilo. Outra preocupação é quanto aos raios, se estão confortáveis, justamente por conta dessas inclinações do projeto. O acesso para o estacionamento da Galeria está bem tranquilo, porque o ângulo é favorável, mas, por exemplo, a saída já está um pouco difícil, então quanto mais conseguirmos alargar o raio, mais confortável isso fica. Da mesma forma também, o ângulo de entrada para a rampa que sobe para o Pavimento Vazado, está negativo, então quanto mais conseguir melhorar aquela curvatura e alargar um pouco mais a rampa, em vez de você ter aquela curva por trás do lixo, se conseguir manter aquela boca inteira facilita um pouco mais. Estou dizendo isso como sugestão, para que você tenha um melhor desempenho, pós ocupação, digamos assim. Por último, uma recomendação do ponto vista do comércio, da interface com uma rua, quanto mais próximas às lojas estiverem da rua melhor, já que temos uma situação de toda essa área verde, que acho interessante também e é importante. Uma recomendação que eu daria, se vocês puderem propor uma conexão mais franca com a esquina, que é o ponto principal de atração para as pessoas, à esquina da Av. Conselheiro Aguiar com a Rua Padre Carapuço, pois aí nós estamos com a pior das situações, precisa voltar um pouquinho mais, para depois pegar uma rampa em curva. A partir do momento em que forem redesenhar isso aí, se conseguirem ter um acesso um pouco mais franco, acho que vai favorecer, principalmente o comércio, a vida dessa Galeria.” Dra. Mira então falou: “Só complementando o que João disse, realmente nós precisamos parabenizá-los porque vocês fizeram uma proposta em que se respeita a característica de cada lado do terreno, enquanto a Rua dos Navegantes é eminentemente habitacional, colocou-se o habitacional e a Av. Conselheiro Aguiar comercial, se colocou o comércio. Achei perfeito esse arrimo do jardim do entorno e concordo com o que João levantou essa história do acesso na esquina, poderia ser um acesso de pedestre privilegiando o pedestre, já que você colocou comércio, privilegie mesmo, e aí fazer essa baía pela Rua Padre Carapuço. O que me incomoda quando vejo o projeto é esse muro avançando, entre aspas, mas acho que é questão de projeto e essa gentileza urbana vocês poderiam repensar.” Pedindo a palavra, a representante da SAJ, Dra. Andréa Galiza falou: “Acho que seria muito interessante se essa área verde compartilhasse com todos e fosse aberta.” Dra. Mira disse: “É como eu disse, uma gentileza urbana.” Dra. Andréa continuou: “Acho que o projeto requer umas modificações, e eu inclusive, quero repensar algumas coisas mas acho que esse muro, realmente precisa ser reestudado.” Mira disse: “E aí, o projetista fazendo a introdução da baía ao longo da Rua Padre Carapuço, possibilitaria justamente o recuo desse muro que vai facilitar muito.” Pedindo novamente a palavra, Dr. João Domingos falou: “Acho que por mais gentileza urbana que seja, ele está basicamente compartilhando todo o verde para fora, mas esse é o único verde que, de alguma forma, é usufruído pelos proprietários, acho que aí é uma situação de meio termo. Se recuar de 1,00 a 2,00 metros, enfim quanto melhor, mas não precisaria ir necessariamente até o fim. Isso é que está faltando para a nota 10 pelo projeto.” Continuando, o arquiteto projetista falou: “Para concluir, eu queria agradecer os comentários de todos, inclusive pelas parabenizações com relação a forma





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

plástica que utilizamos em nosso projeto, e que foi muito importante pra nós. Quero agradecer também, pelos comentários, que concordo inteiramente. Esse é um projeto que fizemos há bastante tempo, oito anos, e fomos melhorando ao longo do tempo, pelas recomendações dos técnicos da PCR, como da CTTU e vimos que o projeto ficou muito melhor, ao passo que essas recomendações que foram feitas pela Comissão, concordamos com todas, algumas não conseguiremos cumprir por conta de uma coisa ou outra, pela legislação ou recomendação, mas outras não foram pensadas por nós na hora do projeto. Quando temos alguém que aponta uma sugestão, concordamos plenamente. Esse muro da área da piscina está no paramento da calçada, concordo com João Domingos que deveria está recuado, mas como é a única área verde que temos para o usuário, para o proprietário, concordo que poderemos recuar um pouco, deixando uma área interna para a piscina. Às vezes, não conseguimos enxergar ou vai de encontro partido adotado, mas estamos anotando as recomendações de vocês e vamos procurar cumprir.” A Presidente: “A bem da verdade, quanto a baía de acesso de veículos, vai servir para o táxi, que deixa o passageiro e vai embora.” Pedindo a palavra, a representante do CAU disse: “Nós olhamos o projeto e percebemos uma qualidade arquitetônica. Gostaria de dar os parabéns por isso, que é uma qualidade que se procura com esse ponto. Todos nós sabemos que essa localização é emblemática em Boa Viagem, as duas Galerias que existem é um ponto de referência e acho que a intensão foi também, fazer um projeto de referencia que está aqui bem representado, e aí parabenizar o esforço de vocês, inclusive pela ousadia de fugir a uma regra de mercado, que às vezes nem enxerga isso. Fico feliz por vocês terem entendido os comentários e, basicamente, essa relação do prédio, que vocês já tinham feito um esforço muito grande de fazer essa ligação do prédio com o entorno, e de reverenciar seja plasticamente a própria esquina, percebemos que é isso. Que as contribuições sejam de fato positivas, para a relevância que certamente, este ponto tem, em Boa Viagem, e terá nessa nova fase pois, o acesso é um eixo importante.” A Presidente falou: “Alguém quer falar mais alguma coisa? Gostaria de saber se nós temos condições de fazer uma votação, face o parecer já colocado pelo relator, favorável com condicionantes, ou vamos solicitar o fechamento do parecer da CTTU por conta da carga e descarga?” Pedindo a palavra, Dr. João Domingos disse: “Dra. Vivian está se manifestando favorável a que o processo retorne à CTTU, antes de um parecer da CCU. Acho pertinente face a questão da alteração do pátio de desembarque, a modificação é pouca coisa e, no próximo mês, pode voltar a ser analisado.” A representante da SAJ, Dra. Andréa falou: “Acho que não precisamos analisar o parecer do relator, depois dos ajustes, quando voltar da CTTU, nós analisaremos.” A Presidenta disse: “A minha preocupação não é em relação ao parecer do relator, mas sim, se nós iríamos analisar agora com condicionantes, ou encaminhamos o processo à CTTU para analisarmos depois. Então, pelo que estou entendendo vamos retornar o processo à CTTU para parecer conclusivo, e, enquanto isso, os Arquitetos já podem fazer as alterações acatando o que foi discutido aqui, e retorna para darmos o nosso parecer.” E assim, a CCU resolveu encaminhar o processo à CTTU, para emitir parecer conclusivo. Continuando, foi analisado o **Processo nº. 07.32649.5.14 de LAÉRCIO GUERRA DE MELO JÚNIOR**, referente ao Projeto Inicial para uma edificação não habitacional (Faculdade IBGM/IBS e Edifício Garagem), a se localizar na Rua Padre Inglês, nº. 257 – Boa Vista. (ZAC Moderada) **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.176/67, Art. 41, Parágrafo I, ANEXO 8 (LUOS – Análise Especial quanto ao estacionamento). A Presidente, Dra. Mira Meira, iniciou dizendo: “Esse processo foi analisado na reunião do dia 24/05/2016, quando o relator foi favorável, condicionando à Licença Ambiental e a pesquisa feita por uma empresa independente, que fosse enviado o processo por meio digital e que apresentasse o Contrato de Locação das outras vagas que ele citou, e a LP - Licença Prévia da SEMAS. O ICPS inicialmente tinha pedido “vista” do processo, mas ficou decidido que o ICPS e a SEMOC dariam um parecer conjunto, entretanto diante do que foi anexado, chegamos à conclusão de que o parecer Gerencia de Licenciamento da SEMOC, não tem porque mandar, pois, no que foi favorável anteriormente e no que ele apresentou os novos documentos, só veio corroborar. Então, o Instituto elaborou um parecer que vai ser lido posteriormente para fazermos uma análise. Vou passar a palavra à representante da Universidade, responsável pela pesquisa de Mobilidade.” A Dra. Adriana Laroca, iniciou dizendo: “A pesquisa foi elaborada pela CEDES – Consultoria e





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Planejamento, e vou mostrar o resultado, cuja conclusão foi que a partir da análise de dados, não há necessidade de novas captações de vagas para estacionamento de carros, além das já existentes e das propostas, visto que, a maioria dos alunos são usuários de transporte público.” ( Pesquisa em anexo). Pedindo a palavra, a representante da IBGM, Dra. Simone Guerra, falou: “A projetista, arquiteta Dra. Maria Eugênia Ferraz, vai fazer a apresentação do projeto mas, gostaria de dizer que diante da pesquisa e das demandas que tiveram depois da última reunião, que nós procuramos atender, que foi trazer conforme citado, a Licença Prévia da SMAS, que já temos em mãos, o Contrato aditivo de vagas de estacionamento, que foi citado anteriormente e que já tínhamos junto à Faculdade, no Edifício Garagem bem próximo, foi atendido. (Contrato em anexo). A pesquisa já foi apresentada, trouxemos o pessoal da Construtora Vertical, Dr. Daênio e Dr. Pedro, que são os engenheiros responsáveis pela obra, para qualquer esclarecimento. Todavia, teve uma novidade que Maria Eugênia vai falar, tem a ver com a pesquisa propriamente dita que é em relação às vagas de estacionamento. Vocês têm o material aí, é a necessidade das vagas para motocicletas. Pelo que entendi a Legislação foca veículos, e o que são veículos? Engloba carros e motos, uma vez que o percentual de pessoas que utilizam veículos, a maior parte são motos, pensamos que a moto deveria ser contemplada, então temos um projeto que trouxemos hoje, que atenderia a demanda da última reunião, atenderia a demanda de vagas de estacionamento para carros. Todavia, Eugênia preparou um material para apresentar que seria a substituição do Edifício Garagem do empreendimento, que foi um pouco questionado em relação às medidas, mas que nós confirmamos que segue a Legislação, por um edifício com um piso que contemplasse o estacionamento de motos, pois sabemos que é um problema na nossa cidade, e precisávamos prevê onde seriam estacionadas. Eugênia vai apresentar rapidamente esse projeto.” Pedindo a palavra o representante do ICPS, Dr. João Domingos falou: “Acho que é importante fazer um esclarecimento para poder ficar um pouco mais claro e ajudar Simone e equipe, como deve proceder. A informação que tive é que o projeto não tinha sido ainda apresentado de forma geral, neste caso, é uma situação de apresentar as duas versões para podermos avaliar. O que aconteceu no transcórre deste processo foi que o Instituto teve acesso à primeira versão e fizemos uma série de considerações. Nesse processo, foram feitas algumas recomendações para o pessoal do IBGM, inclusive dentro do pleito deles, de forma que deveria ser considerada essa situação que têm um percentual muito maior de usuários de motocicletas do que de veículos, então a partir disso, nós fizemos algumas orientações que imagino ser o que eles estão apresentando, mas nós não chegamos a ver essa nova versões, a princípio, entenderam que estão contempladas nossas sugestões. Acho que poderíamos analisar o que é o projeto original e o que contempla o que nós estamos propondo para avaliar os ganhos.” A Presidente falou: “O projeto já foi apresentado, porque diante do que nós já procedíamos anteriormente, que era mandar o processo para o relator e o relator analisava não foi apresentado nos moldes que hoje nós nos comportamos, que é quando o projeto chega, nós pedimos para que seja feita uma apresentação do projeto, embora o próprio processo já é uma apresentação, mas diante do que foi solicitado, se disponibilizar por meio digital, aí se pediu que fosse feita uma apresentação do projeto pela Arquiteta. Quando foi enviado ao Instituto, já havia tido reunião a esse respeito e se viram alternativas, então, acho por bem para que todos tenham conhecimento, que se apresente o projeto que analisamos na reunião passada e, depois, a alternativa que está sendo proposta com relação às reuniões efetuadas na SEMOC juntamente com o ICPS. O Instituto deu um parecer para nós analisarmos.” Pedindo a palavra, a representante da SAJ disse: “Gostaria de tirar uma dúvida, já temos o parecer do relator que solicitou algumas diligências, não foi isso?” Ao que a Presidente respondeu: “Na reunião passada o relator apresentou seu parecer favorável, com condicionantes, vou pedir ao relator para reler seu parecer.” **Parecer do relator:** “1. *Solicitação:* Projeto Inicial para uma edificação não habitacional (Faculdade IBGM/IBS e Edifício Garagem), Lei nº. 16.176/67, Art. 41, Parágrafo I, ANEXO 8 (LUOS – Análise Especial quanto ao estacionamento). 2. *Considerações:* Considerando parecer favorável da SELURB, onde destaca entre outros termos técnicos urbanísticos, a preservação de dois imóveis que não são IEP’s e a facilidade de acesso de transporte coletivo, apenas 8% dos usuários usam automóveis, etc. 3. *Conclusão:* Favorável à aprovação, condicionando à Licença Ambiental e pesquisa de empresa





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

independente e vagas faltantes, em local próximo alocado ao Empreendimento.” Em, 10/05/2016. a) Genildo Valença Filho, representante da ADEMI. A Presidente, então falou: “Tudo isso o interessado cumpriu, quero ressaltar que quando foi feito o pedido de “vistas”, que de certa forma foi sustado, pois ficou a dúvida de pedido de “vistas” ou análise conjunta, como expliquei no início, a análise da SELURB, apresentada na reunião anterior, está posta, não tem mais o que fazer, então ficou do ICPS dar um parecer. Só que no transcorrer da análise, houve uma reunião em que foram tratados alguns acordos que é isso que a Arquiteta vai apresentar. Primeiro, o projeto que vimos na reunião anterior, e depois a proposta com o estacionamento de motocicleta.” Dra. Andréa Galiza, solicitou a palavra e disse: “Esse novo projeto já incorpora as sugestões que foram dadas após análise do Instituto?” Dra. Simone, representante do IBGM, solicitou a palavra e disse: “Na verdade nós queremos fazer o empreendimento e que o projeto seja aprovado, acho que se atendemos a tudo que foi solicitado na reunião anterior, teoricamente está resolvido. Nós trouxemos uma sugestão em relação ao estacionamento, pois achamos que é uma coisa viável. Se permanecesse com o projeto atual e se disséssemos que o estacionamento seria todo utilizado para bicicletas, temos até vagas sobrando, então teoricamente não tenho nenhum problema. Se o fato de fazer um outro projeto vai implicar em tempo, ter mais reuniões para análise, mais burocracia, eu fico com o projeto anterior, que tem vagas para motocicletas sobrando, quando transformo as vagas de carro para motos, meu problema está solucionado, mas a Comissão é que vai avaliar isso.” A Presidente falou: “Vamos apresentar primeiramente o projeto em análise e a arquiteta apresenta, posteriormente, a segunda opção com as sugestões do Instituto, caso seja necessário.” A presidente passou a palavra a Arquiteta, Dra. Maria Eugênia, autora do projeto, que iniciou dizendo: “Há mais de um ano estamos desenvolvendo esse projeto e estamos fazendo o possível para que seja aprovado na Comissão, é fácil de trabalhar nele, e entrar num consenso diante das sugestões de todos. Esse projeto tem 19.000m<sup>2</sup> aproximadamente, que engloba um Edifício Garagem, dentro do terreno principal e outro Edifício Garagem, que já foi aprovado anteriormente, um anexo em outro terreno. De acordo com a pesquisa, a quantidade de alunos e a probabilidade maior de motos, não seria necessário outro Edifício Garagem, mas nós estamos tentando trazer uma solução para que esse projeto seja aprovado. Vou mostrar as plantas (em anexo). O projeto obedeceu a todos os parâmetros da Legislação, como os senhores viram. Os dois casarões do antigo Sanatório, apesar de não serem tombados, nós estamos preservando com suas características, pois no futuro, podem até se tornarem ponto turístico, pela sua história. Os dois casarões têm dois pavimentos cada, neles serão instalados salas de aulas e biblioteca aberta ao público com mais de 1500m<sup>2</sup>. No Bloco B, teremos o Edifício Garagem com 168 (cento e sessenta e oito) vagas. Como não seriam suficientes, foi adquirido um terreno do outro lado da rua, que foi implantado o outro Edifício Garagem, que comporta 215 (duzentas e quinze) vagas e hoje já está aprovado. O acesso do Edifício Garagem dentro do empreendimento tem uma pista de seis metros de largura e um acesso de sessenta e quatro metros, até chegar ao edifício. É basicamente isso, as outras questões já foram colocadas pelo Instituto, e nós estamos abertos a sugestões que forem surgindo. Gostaríamos de saber se continuamos com esse primeiro projeto ou sofreria as modificações sugeridas pelo Instituto.” Pedindo a palavra, a representante do empreendedor disse: “Não sei se seria bom essa quantidade de vagas para carros, pois causa muito transtorno ao trânsito. Pelo resultado da pesquisa não precisaria de tantas vagas e a tendência é que se utiliza o BRT, pois o perfil de nossos alunos é usar transporte público. Se, no Edifício Garagem, transformarmos as vagas de carro para vagas de motos, teremos vagas sobrando. Se pudermos diminuir o Edifício Garagem, de seis pavimentos para menos, seria melhor para nós, pois o custo diminuiria e daria para contemplar todos os veículos dos usuários, quando na realidade, a maior parte utiliza moto ou transporte público.” A Presidente usando a palavra disse: “Ao longo da análise você poderão ser requisitados para algum esclarecimento. Vou passar a palavra ao Dr. João Domingos, presidente do Instituto, para fazer suas colocações.” Usando a palavra, João disse: “Como de alguma forma já foi dito, o projeto chegou aqui na reunião passada com essa questão das vagas de estacionamento, considerando a situação de se precisar ter estacionamento para carros. O estacionamento anexo está num terreno alugado, o Edifício Garagem Anexo é um edifício próprio em outro lote, assim como o





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

questionamento também pela necessidade de tantas vagas. Estamos numa área que é uma ZEDE- Zona Especial de Desenvolvimento Econômico Centro Principal, que carece de uma regulamentação, mas temos uma perspectiva de restrição, cada vez mais, à questão de veículos de uma forma geral, do automóvel e da mudança na matriz para transporte público. Essa localização onde o IBGM se encontra próximo a Agamenon Magalhães, já próximo ao Derby, é uma área que é uma centralidade para a região metropolitana como um todo, e gera uma possibilidade de acesso ao transporte público muito fácil. Como foi colocado, cerca de 60 a 70% dos alunos vêm de fora do Município, então a questão de grandes deslocamentos, principalmente dos transportes públicos, fica bem evidente. Na pesquisa que realizaram o percentual dos usuários, seja de carro, seja de moto, apareceu muito reduzido. Nós checamos com os dados levantados da pesquisa de origem e destino, que a PCR está desenvolvendo através do Instituto, esses dados ainda estão em processo de tabulação, mas conseguimos extrair 398 (trezentas e noventa e oito) respostas da pesquisa que foram de alunos do IBGM, mas com uma característica que não dá para consideramos diretamente esses números, porque eles foram obtidos principalmente, por estudantes de Enfermagem que trabalham no Hospital Português, então isso gera uma situação com possível desvio sócio econômico, mas corroborou um percentual bastante significativo, superior a 50% de usuários de motos, comparando com o de carros. Nós validamos a pesquisa que eles apresentaram, a partir daí. Quando você passa não só no IBGM, mas na Maurício de Nassau, em outras faculdades privadas, você percebe na frente normalmente, a grande quantidade de motocicletas estacionadas na rua. Nós fizemos uma reflexão em cima dessa questão e encontramos na Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS, no Art. 39, Parágrafo 1º, anexo 8, justamente a indicação de como é definida as vagas de estacionamento. Não é claro se a vaga de estacionamento refere-se à vaga de automóvel, como também a questão de motocicletas, não existe regra, de uma forma em geral ela não é tratada. Não se diz que você precisa ofertar seja para esse empreendimento ou para outro, X vagas de automóveis, mas vagas de estacionamento, e as motos vão ficar onde? Na rua? Vou colocar uma moto no lugar de uma vaga de carro? Os números de quantidade de passageiros transportados por veículos são baixíssimos, na ordem de 1.1, 1.2 passageiros por veículo, alguma coisa desse tipo, então a relação passageiros transportados por motos, é basicamente a mesma. Esta situação é diferente de outro tipo de empreendimento como o de um residencial, que na LUOS parece ter sido regulamentada para edifícios residenciais multifamiliar, e que os outros usos terminam ficando como secundários. Faz sentido eventualmente ter esse entendimento de que a vaga até se refere a vaga de automóvel, porque na minha casa teoricamente, tenho o direito de ter uma moto, um carro, ou alguma coisa desse tipo, uma situação de posse de propriedade, mas a partir do momento que vamos para um equipamento de uso público, que têm números e que conseguem, pelo perfil, atestar um comportamento diferente, nós entendemos que seria possível flexibilizarmos o atendimento do número de vagas exigidas, no caso das 535 (quinhentos e trinta e cinco), estabelecendo um percentual para automóveis e um percentual para motocicletas. Esse é o ponto que trazemos para a CCU, entendemos que é um Caso Omissis ou não perfeitamente definido, para que a CCU se pronuncie. Em, a CCU acatando isso em que é que repercutiria para o empreendimento? Nós temos ali uma situação dos Imóveis Antigos que vão ser preservados, e que têm uma relevância para serem transformados eventualmente, em IEP- Imóvel Especial de Preservação, independente do projeto já aprovado da forma como está, mas isso não vem ao caso agora, e nós temos a Torre de Salas e o Edifício Garagem no próprio lote. Em relação ao Edifício Garagem, nós tínhamos certos questionamentos em relação à geometria, aos giros de acesso, às rampas e tudo o mais, numa situação em que você tem aí um Edifício Garagem de uso público e que tem somente uma rampa para você acessar, subir e descer. Também a questão da leitura do conjunto, que seria mais um volume impactando nesses imóveis antigos. Levando-se em consideração os percentuais que foram apontados na pesquisa, que eram da ordem de 73% de usuários de motocicletas e 27% de automóveis, nós sugerimos que das 535 (quinhentos e trinta e cinco) vagas, fossem consideradas 30% de vagas de automóveis e 70% de vagas de motocicleta. Dentro desse percentual as vagas de automóveis já estariam resolvidas no outro Edifício Garagem Anexo, localizado em outro lote, e que estariam 100% contempladas neste anexo. Quanto às vagas





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

de motos, o outro Edifício Garagem já contava com algumas vagas para este fim, então, as demais vagas de motos seriam todas dispostas no Pavimento Térreo, não sendo necessária ter uma situação de verticalização com a construção de novo edifício garagem. Onde hoje é o Edifício Garagem proposto originalmente, e que não mais seria construído verticalizado, além de parte do acesso de veículos, recomendamos e a princípio foi bem visto pelos empreendedores, cobrir essas vagas de motos localizadas exclusivamente no térreo, criando uma espécie de uma Praça Suspensa onde você pudesse ter uma Área de Convivência, de Lazer, de Alimentação do conjunto da Faculdade, eliminando ou minimizando possíveis aglomerações e de comércio informal na parte da Faculdade, o que nós consideramos ser bastante interessante. Sendo acatada essa questão, mesmo você somando todas as novas construções, inclusive com o Edifício Garagem anexo já existente, nós não chegaríamos a 20.000m<sup>2</sup>, e isso não configuraria Empreendimento de Impacto. Nós teríamos uma situação de equacionar essa questão aqui na CCU, no nosso ver adequando a realidade dos tempos de hoje e da Faculdade, favorecendo o transporte público. Estou fazendo uma explicação mais geral, mas depois vou ler o documento que nós registramos. Nesse processo de rearranjo do próprio Edifício Garagem, solicitamos que fossem deslocadas as Subestações que estão na esquina do lote, e as Lixeiras que estão na frente, onde conseguiríamos criar um Corredor Verde e uma área de Passagem de pedestre. Essa quadra é muito grande, ela compreende o Colégio Americano Batista, o Seminário Batista, o IBGM, um trecho da Faculdade Maurício de Nassau, o DPCA - Departamento de Proteção à Criança e ao Adolescente, e vários edifícios. Existe uma rua estreita que é sem saída e dá no Supermercado Bom Preço do Parque Amorim, onde tem uma antiga Farmácia dos Pobres na esquina. Poder-se-ia prolongar até a curva na esquina da Rua Padre Inglês, mas o terreno não chega nesta rua, por sua vez o Seminário Batista, não tem nenhum uso relevante a ser afetado neste trecho e nós entendemos que teríamos condições de realizar este prolongamento, como Prefeitura, pois isto está apontado pelo Plano Centro Cidadão, esta necessidade de conexão, do prolongamento de uma série de ruas sem saídas, que existem nessas grandes quadras do bairro da Boa Vista. Então, se fizermos uma pequena deflexão aí, à direita, para chegar dentro do lote, teríamos condições de criar um eixo de circulação, que a meu ver não precisaria se configurar como rua. Poderia funcionar como funciona na Universidade Católica, que você atravessa por dentro no horário comercial, aberta ao público. A Prefeitura conseguindo realizar a Desapropriação daquele trecho, ou uma negociação com o Seminário, possibilitaria essa conexão, o que permitiria, por exemplo, um acesso seja da Biblioteca, do Hall, da Universidade, muito mais direto, para a Av. Agamenon Magalhães. Pelos dados da nossa pesquisa, dos cerca de 100% dos usuários da IBGM, mais de 30% é residente da região Metropolitana Norte, vêm pela Av. Agamenon Magalhães e teria acesso por aí, muito mais direto. Essa rua teria uns 100m não precisando dar toda uma volta pela quadra, isso é algo que o Instituto coloca como interesse da Prefeitura e, se viabilizar esse acesso, é algo que poderia vir gerar um novo acesso exclusivo para o pedestre, que poderá ter portão e a Faculdade fechar fora do horário comercial, não gerando insegurança. Vou ler o parecer que é uma justificativa do nosso voto.”

**Parecer do ICPS:** “1. ASSUNTO: Análise do processo nº 07.32649.5.14, em tramitação na Comissão de Controle Urbanístico (CCU). 2. EMPREENDIMENTO: Ampliação da Faculdade IBGM. 3. LOCALIZAÇÃO: Rua Padre Inglês, nº257, no bairro da Boa Vista, Recife-PE. Esta análise refere-se ao projeto de reforma com acréscimo de área da Faculdade IBGM, com seu respectivo memorial descritivo, datado de 25/03/2015 e do Relatório de Pesquisa de Mobilidade elaborado pela empresa CEDES Consultoria e Planejamento para o respectivo empreendimento, situado em imóvel localizado na Rua Padre Inglês, 257, Bairro da Boa Vista. Após análise técnica deste Instituto, observou-se que o projeto apresentava questões relacionadas à mobilidade que necessitavam de um maior aprofundamento, tais como: o funcionamento do edifício garagem, principalmente quanto aos acessos, geometria das circulações e funcionamento das rampas, a oferta de vagas de estacionamento para automóveis X oferta de vagas para motos, oferta de bicicletário, além da possibilidade de melhoria do acesso ao transporte público, entre outros aspectos. Diante destas constatações, em reunião realizada entre este ICPS e os representantes do empreendimento, foram discutidos diversos aspectos do projeto, resultando na definição dos seguintes entendimentos a





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

serem incorporados ao projeto, quais sejam: 01. Relação vagas de estacionamento para automóveis X motocicletas: Quanto à oferta de estacionamento, o empreendedor apresentou pesquisa de mobilidade quanto aos modos de transporte utilizados pelos usuários do empreendimento evidenciando-se conforme o Gráfico 01 um baixo percentual de usuários de veículos próprios, sendo de automóvel correspondente a 2% e de motocicletas o equivalente a 5,5%. A Lei de Uso e Ocupação do Solo em vigor que trata da exigência de vagas de estacionamento aponta apenas para a necessidade de vagas de estacionamento para veículos em geral, não especificando claramente se deveria ser de carro ou moto, conforme Art. 39, §1º e no Anexo 08. Desta forma, levou-se em consideração a relação de usuários de carro e moto apresentados pela pesquisa contratada, no que ficou evidenciada uma relação superior a 70% da demanda por usuários de motocicletas. Sendo assim, este ICPS concorda na conversão desta proporção das vagas de estacionamento em vagas destinadas a motocicletas, submetendo este ponto à apreciação da CCU por entender como caso omissivo ou não perfeitamente definido. Percentual de alunos por tipo de transporte: (Pesquisa realizada pela CEDES- Consultoria e Planejamento, com alunos da Faculdade IBGM/IBS) →89,97%= ônibus/metrô; →5,5%= moto; →2%= carro; →1,12%= bicicleta e →1,41%= andando.

02. Quanto à oferta parcial de vagas em outro lote: Considerando-se que já se encontra aprovado um edifício garagem exclusivamente para atendimento à oferta parcial de vagas para este empreendimento em um lote no seu entorno imediato, é de nosso entendimento que não há prejuízo ao funcionamento da faculdade à exigência da oferta das vagas de estacionamento exclusivamente no lote do projeto de reforma com ampliação ora analisado. A oferta de parte das vagas de estacionamento em outro lote proporcionará ao empreendimento melhor relação volumétrica com os imóveis históricos preservados.

03. Quanto à substituição do edifício garagem por estacionamento térreo coberto por telhado verde: A oferta de vagas de estacionamento em outro lote possibilita a não construção do bloco B destinado à guarda de veículos. A solução de estacionamento exclusivamente no térreo viabiliza a criação de uma laje de coberta em telhado verde, que se configura como uma praça suspensa destinada à utilização, convivência e lazer dos usuários da instituição de ensino.

04. Quanto à melhoria de acesso ao transporte público: A quadra onde se encontra o empreendimento possui dimensão e configuração bastante extensa, dificultando a permeabilidade do território e os consequentes deslocamentos de pedestres. Na quadra em questão, encontra-se localizada rua sem saída denominada Rua Clóvis da Silveira Barros, via esta que se prolongada no sentido da Rua Padre Inglês possibilitará uma ligação direta exclusivamente de pedestres entre a Av. Conde da Boa Vista e a Praça do Parque Amorim, encurtando-se os deslocamentos não só do empreendimento, mas de todas as adjacências. A necessidade deste prolongamento foi apontada pelos estudos elaborados pelo Plano Centro Cidadão, realizado pelo ICPS em convênio com a UNICAP. Neste sentido foi recomendado ao empreendedor que transferisse usos secundários localizados na face lateral do lote próxima à Rua Clóvis da Silveira Barros, tais como lixeiras e subestações, para que viabilizasse uma futura passagem de pedestres de uso público, viabilizando os deslocamentos de pedestres entre a Rua Padre Inglês e a Rua Clóvis da Silveira Barros. A PCR iniciará tratativas para liberar pequena fração residual do terreno vizinho pertencente ao Seminário Batista, área esta necessária para se efetuar a referida conexão, considerada por este ICPS e pelo Plano Centro Cidadão como fundamental para a permeabilidade deste território. Tal área, pela sua configuração, não trará qualquer prejuízo ao funcionamento do Seminário Batista, não afetando a quadra poliesportiva existente.

05. Quanto à oferta de bicicletário: Recomenda-se a implantação de bicicletário e paraciclos para atendimento ao público usuário do empreendimento. Este quesito deverá ser objeto de análise na forma definida pela Regional competente.

4. Conclusões: Diante do exposto, é do entendimento deste ICPS que as modificações no projeto decorrentes dos pontos descritos acima, refletem boas práticas que vem a corroborar com as diretrizes que vem sendo discutidas no âmbito do Plano de Mobilidade, do Plano Centro Cidadão e das discussões preliminares para revisão do Plano Diretor. Vale registrar ainda que o projeto de reforma contempla a preservação/recuperação dos imóveis históricos existentes que foram integrados ao programa de necessidades da instituição de ensino superior. Desta forma, cabe a essa Comissão de Controle Urbanístico – CCU se posicionar quanto aos pontos aqui levantados que





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

lhe compete.” Em, 07/06/2016. a) João Domingos Azevedo, representante da SEPLAN/ICPS. Usando a palavra, a Presidente disse: “Para ficar mais claro, vou resumir o que João falou: a primeira questão é, como o processo veio para a Comissão para a análise das vagas, o Instituto sugeriu uma distribuição na exigência das vagas, em vez de ser como estava sendo analisado, para carros, seja para motos, e considerando, o projeto estaria atendido com relação aos carros no anexo, e no terreno objeto da análise, seria estacionamento para motos, com uma laje para utilizada para conveniência e telhado verde, sem Edifício Garagem. A segunda questão é retirar as ocupações da divisa lateral direita, para um acesso à futura abertura, dando ligação da Rua Clóvis da Silveira Barros com a Av. Agamenon Magalhães. Sempre briguei por essa abertura, acho até que deveria ser para carro, mas, tudo bem, não precisamos definir agora, mas deve ficar uma abertura no terreno dando possibilidade para uma passagem a ser definida posteriormente. A terceira questão é a colocação de bicicletário e paraciclo dentro do terreno. Basicamente são esses três pontos.” Pedindo a palavra, a representante do CAU, Dra. Paula Peixoto falou: “Não consegui entender na completude a questão da proposição. No que entendi, eu faria a seguinte reflexão: o anexo é um modelo de aluguel, com duas matrículas independentes para cada imóvel não precisam trabalhar conjugadamente, isso pensando para o futuro, numa mudança de uso. Acho que a pesquisa nos subsidia para reduzir o número de vagas de veículos automotor, cuja vaga tem um tamanho, embora a LUOS não especifique, mas a Lei de Edificações diz, e podemos parar lá, até um carrinho de compras. A rigor não existe o tipo de veículo, mas dá a dimensão da vaga. O que entendi é que as vagas no tamanho oficial ficam no anexo, e se faria um novo lay out para atender as vagas num tamanho menor para motos. A minha ponderação é, no caso de mudança de uso, você passa a ter um imóvel sem nenhuma vaga apropriada para veículos. Como vai ser a estruturação disso, a modulação? Nós sabemos que para projeto de garagem você tem toda dimensão, então acho que a tese em si de acatar, até foi aprovado pela pesquisa, pois temos todos os indícios de que seja assim, que os estudantes não vão de carros. A minha recomendação é que o Edifício Garagem dentro do terreno mantenha o lay out de vagas de veículo padrão, oficial. Se um dia, esse perfil de uso mudar, digamos deixe de ser Universidade, fica sem ter nenhuma vaga de carro. Então, me parece complexo, eu aceitaria um menor número de vagas, ou que depois ele próprio, reformate o funcionamento com índice diferente, mas que o Edifício Garagem seja apropriado e adequado para o veículo normal, e que a alteração seja para logo, com o número de vagas. Imaginemos no cenário seguinte, nós vamos aprovar um funcionamento, dependendo do lay out, com um tamanho de rampa e tamanho de manobra, você tem uma coisa para moto, outra para veículo. Então, antevendo aquelas coisas que se consolidam e jamais se conserta, faria essa ponderação. Quanto à outra passagem, acho muito interessante, é algo que o próprio Instituto já deve até ter sugerido como deveria ser, e acho que o que falta regular aí é o formato, se vai ser uma Desapropriação ou vai ser uma Faixa de Permuta, se é uma Servidão, enfim acho que talvez seja mais bem definida juridicamente.” Solicitando a palavra, a representante da SAJ disse: “Queria só esclarecer e situar a questão dentro do que a SAJ está enxergando nesse processo. Gostaria que João me corrigisse se não estiver raciocinando corretamente. O processo veio para a CCU, na realidade, em face do Art. 41, do anexo B, da LUOS que estabelece Análise Especial de vagas de estacionamento para os imóveis no Centro, muito embora o Plano Diretor diga que os imóveis situados nas Zonas de Centro Principal e Centro Expandido, até regularização específica, deverão atender aos parâmetros de estacionamento da ZAC Moderada. Não vou entrar aqui se o Plano Diretor revogou esse Artigo da LUOS, que diz que é Análise Especial e agora não seria mais, teria que atender o da ZAC Moderada, que é um entendimento. Na realidade, o que pretendo é esclarecer a posição da SAJ que já foi adiantada na reunião anterior, que talvez esclareça até essa posição do Instituto. O que foi que a SAJ percebeu na reunião passada, até a partir da fala do próprio Instituto? Esse era um processo que inicialmente vinha sendo apresentado a Municipalidade como um processo de Empreendimento de Impacto, porque tinha mais de 20.000m<sup>2</sup> de área construída. Chegou inclusive a ter Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto - OPEI, no bojo do qual poderia até ter sido colocada essa questão que o Instituto está colocando agora. Se esse processo tivesse sido enquadrado como Empreendimento de impacto, do ponto de vista procedimental,

*[Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'João', 'Luciano', and others.]*





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

estariamos mais confortáveis para estabelecer o que o Instituto está propondo, mas não foi porque o próprio empreendedor depois reviu seu projeto e reduziu a área para 19.838,53m<sup>2</sup>. O que chamou a atenção da SAJ, e isso em face de um posicionamento que nós tomamos em casos anteriores, é que antes desse projeto específico da Faculdade, foi aprovado o anexo do estacionamento, inclusive acho que passou aqui na CCU, esse anexo contém vagas que servem exclusivamente à Faculdade e para que ela atinja o número de vagas a serem exigidas, depende desse anexo. A SAJ entendeu na reunião anterior, que, na realidade, esse processo se trata de um Empreendimento de Impacto, e assim deveria ter sido enquadrado, inclusive para possibilitar esse tipo de discussão que o próprio empreendedor agora está disposto a cumprir, por esta razão, a SAJ já colocou que não se sente confortável em votar favorável a esse processo, por conta desse problema do procedimento. O Instituto nos coloca nesse momento, pelo que estou entendendo, que, quando você reduz as dimensões de vagas, propondo um estudo específico para o caso, para vagas de motocicleta que reduz-se a dimensão do empreendimento, que passaria a não ser de impacto. Quando você desconsidera a área que está sendo mantida pelo empreendedor, como forma de atenção a questão da memória cultural, embora ele não seja obrigado, mas se você não computa essa área e reduz o tamanho da vaga, mesmo computando o anexo, ele não seria Empreendimento de Impacto. Portanto a SAJ continua com dificuldade, mas por uma questão de ordem jurídica, mesmo. Primeiro porque a Legislação estabelece o tamanho dessas vagas, me preocupo é, com a abertura desse procedimento, muito embora nós estejamos raciocinando num caso específico, mas vemos, nós não estamos aqui discutindo um Empreendimento de Impacto. Se fosse o caso, estariamos discutindo Medidas Mitigadoras, mas estamos aqui apenas para discutir se o empreendimento atende as vagas de estacionamento. Por essas razões, a SAJ mantém a orientação da reunião anterior, que é votar contra a aprovação do empreendimento." Pedindo a palavra, o representante do ICPS, Dr. João Domingos disse: "Como tinha colocado, existem situações, inclusive uma previsão na ARU, de você vincular a vaga em outro lote. Nós temos defendido na questão da discussão do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, a necessidade de que, quando tem alteração do uso de um imóvel, precisa passar por um processo de autorização e não simplesmente, não tem a vaga de estacionamento, mas mudei o uso, fica a mesma quantidade de vagas que tinha anteriormente. Há uma situação aí clara, de atrelamento do Edifício Garagem, acho que temos na cidade outros exemplos, e vamos passar a ter cada vez mais, conjuntos em que precisam funcionar de forma articulada, e não, eu tenho as minhas vagas no meu lote, mas de repente nem eu tenho vagas, nem você tem vagas, mas tem um Edifício Garagem que atenda todo mundo. Na forma como estávamos propondo, e aí é uma situação da Arquiteta tentar contemplar a questão de modulação de estrutura, pode tentar gerar uma situação de modulação que contemple A ou B, uma situação ou outra. Particularmente, essa foi a forma que nós entendemos que seria possível eventualmente, enquadrar esse empreendimento, nessa situação em que uma vaga de moto, formalmente, não pela nossa Legislação que não definiu isso, mas a vaga de moto tem 1,00 x 2,00m, que equivale a colocar cinco motos numa vaga de carro, a 90° como é de costume. Então seria uma situação de deixar isso registrado. Um entendimento que o Instituto também tem, é que de fato, do ponto de vista da questão de ZECP – ZEDE de Centro Principal, esse seria um projeto que caberia uma análise em relação à vaga, nosso entendimento não comporta isso, entendemos que é uma ZAC Moderada. O que seria possível enquadrar seria esse enquadramento onde nós temos quantidade de vagas mantidas, mas entendendo que a Lei foi omissa quanto à questão das motocicletas, não é nem de definição de vagas, mas que não tratou esse ponto e nós terminamos estacionando motocicletas em qualquer lugar, de forma até, mais aleatória, regra geral." Pedindo a palavra, a representante do CAU, Dra. Paula Peixoto, disse: "Não ficou muito claro esse estacionamento de motos." Usando a palavra, Dr. João Domingos falou: "A proposta é que nesse terreno ele fizesse a modulação para vagas de carros e nós aceitássemos essa quantidade de vagas menor, e aí, ele pudesse transformar isso em vagas de motocicletas." Voltando a falar, Dra. Paula disse: "Nós poderíamos aceitar até menos vagas, que respeitasse a forma de estacionamento da vaga oficial e, depois, ele transformasse em vagas de motos." A Presidente então falou: A questão é a seguinte, o processo veio à CCU para Análise Especial, em relação ao número de vagas, ele pode até

*Handwritten signatures and initials in blue ink, including names like 'Louriana' and 'Paul'.*





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

apresentar o Edifício Garagem, mas nós temos que analisar se essas vagas serão aceitas com um número "x" ou não. Podemos até acrescentar a isso as vagas de motocicletas, mas com relação às vagas postas na Lei, nós temos que definir se essas 178 vagas resolve e se fica o Edifício Garagem. Se quisermos apenas 50 vagas no térreo, teremos que definir, mas precisamos ser objetivos." Pedindo a palavra, Dra. Andréa Galiza, falou: "Nós temos o Parecer do Relator, que é favorável, e foram cumpridas todas as exigências. Temos também, as sugestões do Instituto que poderão ser incorporadas ou não, ao projeto, para que sejam aprovadas ou não, pela CCU. A única coisa que acho, é que não é Caso Omissio, mas Análise Especial, pois seria melhor enquadrado." O relator, representante da ADEMI/PE, Dr. Genildo Valença Filho, pediu a palavra e disse: "Gostaria de, antes de tudo ouvir o interessado, fazendo a seguinte ressalva e complementação: nós estamos aqui analisando uma Faculdade, uma escola, educação, que nesse país não tem, ou tem dificuldade em ter. Vamos criar uma situação que não inviabilize o negócio, e que seja bom para a cidade, para a Comissão e para o empresário que está desenvolvendo esse projeto. Seria bom, o posicionamento comercial da Faculdade, sobre essas sugestões formuladas pelo Instituto da Cidade Pelópidas Silveira – ICPS se atendem ao negócio ou se o inviabilizam, para que possa definir o meu parecer, se continuo ou modifico o parecer anterior, que foi apresentado na reunião do dia 10/05/2016. Acredito que as sugestões são boas, precisa apenas ver a equação burocrática para o deslocamento dos equipamentos que estão na área que João falou, em relação à circulação de pedestres. Como seria a questão burocrática, se faz uma desapropriação? Como é que o Instituto faria isso? E a Prefeitura, daria uma maior celeridade, para que o processo não fique paralisado por conta da burocracia? Queria ouvir o posicionamento do empreendedor, para saber se o projeto anda com as sugestões, ou paralisa e esquece?" Usando a palavra, a Presidente disse: "A questão ficou entre aprovar ou não o Edifício Garagem, é sobre isso que deveremos nos posicionar. O que confronta no Parecer do Relator e no documento do Instituto, é que o Instituto é de opinião que está atendido o número de vagas no anexo; e no imóvel objeto de análise, seria somente o estacionamento de motos com o espaço de conveniência." O relator pediu a palavra e disse: "O próprio empreendedor chamou a atenção para o Edifício Garagem anexo, e disse que já era detentor de 215 (duzentas e quinze) vagas. A partir do momento em que ele fala isso, então as 178 (cento e setenta e oito) vagas que estão faltando, já que nós temos jurisprudência para isso, você incorpora para que viabilize a quantidade exigida para deixar o projeto legal. A partir do momento em que João falou da mudança que não precisa mais ser "caso não perfeitamente definido" na Legislação, pode-se substituir uma vaga de garagem por vagas de motos. Isto já foi discutido com o empreendedor e achei muito interessante, foi uma consideração que nós fizemos durante o processo. Para chegar às vagas exigidas, ele tinha um contrato celebrado com terceiro, que foi incorporado para que a Comissão desse um parecer. Vou voltar ao inicial, que o empreendedor se posicione sobre as sugestões do Instituto, para darmos prosseguimento à votação." Pedindo a palavra, a representante da Faculdade, Dra. Simone, falou: "Como falei inicialmente, para nós foi uma novidade lidar com o equipamento moto, que vem numa realidade de contexto nosso, que temos que ter atenção. A ideia de transformar um Edifício Garagem de seis pavimentos em dois, do ponto de vista financeiro é boa, e do ponto de vista de atendermos aos alunos com local para estacionar motos, também é bom. Não temos nenhum problema quanto a isso. Das considerações do Instituto, o que não acho que deva ser colocado em discussão nesta reunião, é o fato do deslocamento de equipamentos, para no futuro, se colocar uma passarela, acho que não seria objeto de discussão aqui na CCU. Não tivemos tempo de processar essas sugestões, nem discutir com a área jurídica. Entendo as preocupações da CCU quanto ao futuro, mas acho que no momento, não cabe certas discussões, nós não temos intenção de vender o imóvel. O investimento que foi feito, querendo levar em consideração a história da cidade, foi muito grande. Recebemos muitos conselhos de investidores para derrubar os imóveis antigos, que não são tombados, mas fizemos questão de preservá-los, de fazer um investimento perdendo um pouco de área física, porque poderia ter demolido e feito outra coisa, mas perder uma área de um imóvel caríssimo para colocar uma passarela dentro do nosso imóvel, vai perder área, não acho que deveria ser discutido aqui, tenho dúvidas se funciona ou não, mas se for bom para a Faculdade, ela vai ser a primeira a concordar, não acho que deveria ser

*[Handwritten signatures and initials in blue ink, including "Simone", "Dra. Simone", and other illegible marks.]*





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

atrelada às outras sugestões.” O Presidente do ICPS falou: “Primeiro, queria abordar a questão do acesso da ligação da Rua Clóvis da Silveira Barros para a Rua Padre Inglês. Não é só o Instituto que acha, mas é apontado pelo Plano Centro Cidadão, e o que estamos solicitando agora, não é nada que inviabilize a questão do Empreendimento. Simplesmente é o empreendedor não colocar um equipamento que depois, num dado momento vai ter a dificuldade de remover e passar a ser um impeditivo para isso, já de início, reloca, e coloca onde quiser.” A representante do CAU, Dra. Paula pediu a palavra e disse: “Com base na Lei de Parcelamento, o Município tem todo direito de gravar e dizer que ali é uma área sujeita a recuo de interesse público.” O representante do ICPS falou: “Não precisaria, necessariamente, Desapropriar, poderia ser uma Servidão, como por exemplo, na Universidade Católica, onde você entra por um lado e sai pelo outro, como se fosse uma área pública. Nós estamos antecipando questões que irão surgir no futuro.” A Presidente falou: “No futuro esse espaço, somado ao espaço do Colégio Americano Batista, será aberto para fazer a passagem.” A representante do CAU disse: “No Plano Diretor, qualquer escola acima de 1.000m<sup>2</sup> de construção, é de Impacto, na minha leitura da Legislação esse empreendimento é de Impacto. Tanto é que começou de uma forma e aí, obviamente, vai se encontrando formas para deixar de ser de impacto.” Pedindo a palavra, o representante do ICPS disse: “Para concluir existe uma questão que foi colocada pelo relator, que é como se daria os trâmites para a CCU deixar posto, não sei se é matéria para CCU ou outra instância da Prefeitura, garantir essa situação da possível passagem. O Instituto só está solicitando a relocação dos equipamentos para garantir uma negociação no futuro, minimizando custo financeiro, não vejo nenhuma dificuldade nesse sentido, isso é um ponto. Em relação à questão do trecho do Seminário Batista, cabe a Prefeitura buscar uma forma de somente para um pequeno trecho, viabilizar isso aí, não é papel do empreendedor, mas sim da Prefeitura, precisamos fazer esforços nesse sentido. Com relação à outra questão, o entendimento de você poder ter estacionamentos em Edifício Garagem, em outro lote, se isso extrapola a área dos 20.000m<sup>2</sup>, a única discordância nesse sentido é que hoje, como o Plano Diretor remete a questão da regulamentação do EIV, essas áreas menores não estão sendo entendidas assim pelo Plano Diretor, ele estava sendo considerado Empreendimento de Impacto, numa lógica de 20.000m<sup>2</sup> de área construída. Se nós temos o Edifício Garagem na forma que está posta, e somando as vagas com o outro Edifício Garagem anexo, nós estaríamos extrapolando os 20.000m<sup>2</sup>. A leitura que faço é que na proposta que o Instituto coloca, independente de estar dando uma flexibilização maior ou menor, acho que conseguimos atender a questão de vagas de motos, não configurando como impacto pela área construída total inferior aos 20.000m<sup>2</sup>, mas, acima de tudo, temos uma situação que para a Universidade, vai ter uma condição de abertura para uma área atrás como pátio, Espaço de Convivência, sendo mais interessante para a cidade, tirando aquele burburinho que se tem no lado de fora. Mais uma vez registro que no caso da análise do Edifício Garagem, na questão da geometria, não está funcionando.” A Presidente, Dra. Mira falou: “Com relação a essa abertura, acho que para o empreendedor é até melhor. Essa questão de relocar para que tenha uma futura abertura é importante, porque isso é estudado há muitos anos pela Prefeitura porque essa quadra é muito grande e precisa ter uma permeabilidade de ligação entre a Rua Padre Inglês e a Avenida Agamenon Magalhães, isso vai facilitar para vocês, o acesso dos alunos que vão descer na Avenida Agamenon Magalhães, e não vão precisar circular toda quadra. Devemos analisar aqui o seguinte, essa questão do Empreendimento de Impacto já está esgotada, é uma Análise Especial com relação ao número de vagas, veio à CCU, para isso. O que nós vamos fazer? Primeiro, se a Análise Especial é sobre vagas, nós podemos dizer que as vagas que queremos são para motos, até porque vamos considerar que sabemos que ele já tem vagas para carros no Edifício Garagem anexo, mas não estamos considerando para isso. Nós podemos fazer essa análise e dizer que, como é Análise Especial vamos colocar vagas de motocicletas, como você está sugerindo, ou vai colocar quantidade de vagas de carros “x” e de motos “y”, isso é o que temos de definir e deixar claro para o empreendedor relocar as construções na lateral direita para futuramente colocar a faixa de interesse do Município, para uma futura Desapropriação ou abertura de via sem Desapropriação. Com certeza, quando a Prefeitura for fazer isso vai chamar o proprietário da Universidade e o do Americano Batista, para sentar numa

*Handwritten signatures and initials in blue ink, including the name "Lauriane" and other illegible marks.*





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

mesa e resolver. Mas o que está posto aqui, é Análise Especial com relação ao número de vagas do empreendimento, precisamos definir agora, para fechar a análise." Pedindo a palavra, a representante da SAJ falou: "Só complementando, gostaria muito de acompanhar a sugestão do ICPS, talvez até numa eventual incorporação do relator, mas sinceramente não vejo segurança jurídica nisso, me parece que vai ficar somente na boa intenção, na boa vontade do empreendedor que já manifestou aqui a sua discordância, então não vejo como a CCU possa exigir isso num processo que não está enquadrado como Empreendimento de Impacto, que na minha opinião deveria ser, e que assim resolveria tudo. Infelizmente o empreendedor desde o início, resistiu a isso, e já vemos uma sinalização no sentido da boa vontade, pois o processo entrou como Empreendimento de Impacto e depois diminuiu a área para não ser, mostrado que não queria construir. O empreendedor tem as razões dele, de querer que a coisa seja feita dentro da segurança jurídica e não concordar. Nós temos aqui uma opção, lamentavelmente essa sugestão do Instituto, e outras medidas mitigadoras que talvez pudessem ser sugeridas para aperfeiçoar essa aprovação, só poderia ser feita num processo de Empreendimento de Impacto. Por isso, mais uma vez, quero defender a posição da SAJ, no sentido de que não aprovamos esse projeto e que ele seja reenquadrado como Empreendimento de Impacto, a partir daí, nós temos sim, condições de discutir de forma correta, inclusive podendo acatar esse tipo de sugestão, que dentro desse procedimento aqui, não estamos podendo." A Presidente disse: "Quería fazer uma pergunta à Assessoria Jurídica: Em sendo Análise Especial e nós exarando nosso parecer, qualquer que seja, não podemos condicionar a elaboração de assinatura de um Termo de Compromisso, de ambas as partes, de fazer o que estamos condicionando no parecer da CCU?" A representante da SAJ respondeu: "Nunca vi para uma situação semelhante, direito não é matemática, nós trabalhamos com probabilidade. A probabilidade do empreendedor se insurgir contra esse Termo de Compromisso no futuro é grande. Pelo que foi posto aqui, ele não tem obrigação nenhuma de fazer isso, pois o processo não foi enquadrado com Empreendimento de Impacto." A Presidente continuou: "Sim, mas se ele está assinando um Termo de Compromisso que vai fazer, concorda com tudo?" Dra. Andréa respondeu: "Não existe contrato para cumprimento de Legislação Urbanística, nós estamos colocando Termo de Compromisso, ajustamento de conduta o que quer que seja, como condição para aprovar o projeto aqui na CCU. E esta condição nós não podemos estabelecer com base no Art. 41 e Art. 200, do Plano Diretor. Poderíamos sim, se estivesse enquadrado como Empreendimento de Impacto. Essa é a minha opinião técnica, a visão da SAJ." Pedindo a palavra, o representante do ICPS falou: "Em relação ao que nós tínhamos questionado, da forma como a Lei trata a questão dos veículos, a SAJ entende que não há possibilidade de enquadramento como Caso Omissis. Como fica a questão da regulamentação de motocicletas no Município do Recife? O Instituto está se baseando particularmente nesse enquadramento, e não na Análise Especial, para o nosso posicionamento, é possível num caso não perfeitamente definido? A moto não está enquadrada." Pedindo a palavra, Dra. Andréa Galiza explicou: "A Legislação exige um número de vagas, não importa o que você vai colocar nela, desde que seja veículo, que é o caso de bicicleta, moto ou carro. Tenho uma dificuldade procedimental, acho que podemos discutir como Caso Omissis, mas esse projeto não veio para ser discutido como Caso Omissis, mas sim quanto às vagas de estacionamento." Mira, a Presidente, falou: "Sim, mas nós podemos num caso especial, dizer que a vaga que eu vou exigir, é vaga de "x" e não "y". A representante da universidade pediu a palavra e disse: "Gostaria de deixar claro que nunca participei de uma reunião desse tipo e fico surpresa com algumas colocações, como por exemplo, a de que o empresário não tem boa fé para fazer certas coisas, não estamos olhando esse empreendimento de educação no sentido totalmente financeiro. Consultando os representantes da construtora, engenheiros que aqui estão eles disseram que não há nenhum problema em relação à relocação dos equipamentos sugeridos. Como falei anteriormente, não acho que seja objeto de discussão para esse momento, mas se tiver que ser, o empreendedor vai entender. Não houve a intenção de burlar a Lei, queremos nos adequar e fazer da maneira correta". A Presidente passou a palavra ao relator, Dr. Genildo Valença Filho, que falou: "Não tenho nenhuma dificuldade de incorporar as sugestões do Instituto ao meu parecer, já fiquei convencido, diante dos argumentos de João, que o entrave burocrático de relocação das edificações não vai ter tanto



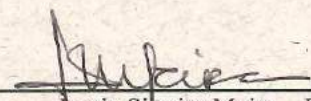


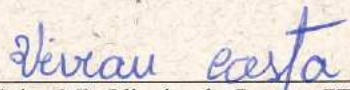
PREFEITURA DO  
**RECIFE**

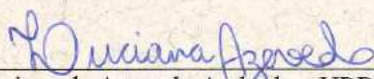
SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

problema, em relação a travar a execução da obra, pelo menos no primeiro momento. Vou ler meu novo parecer.” **Parecer do relator:** “1. Solicitação: Projeto Inicial para uma edificação não habitacional (Faculdade IBGM/IBS e Edifício Garagem), Lei nº. 16.176//67, Art. 41, Parágrafo I, ANEXO 8 (LUOS – Análise Especial quanto ao estacionamento). 2. Conclusão: Favorável à aprovação, conforme parecer já exarado em 10/05/16, incorporando as sugestões do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira-ICPS, que são: mudança parcial nas vagas de automóveis para motocicletas; espaço de convivência com teto verde acima do estacionamento para motos; colocação de bicicletário e paraciclo; extinção da exigência de aluguel das 178 vagas de automóveis em terreno no entorno e a relocação das edificações localizadas na lateral direita do terreno, possibilitando a definição de faixa de interesse do Município, para futura implantação de via de ligação da Rua Clóvis da Silveira Barros, com a Rua Padre Inglês.” Em, 07/06/2016. a) Genildo Mota Valença Filho, representante da ADEMI/PE. Usando a palavra, a Presidente disse: “Está claro para todo mundo? Já que ninguém se manifestou, podemos elaborar o parecer da CCU, e colocar em votação. **Parecer da CCU:** Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. “A Comissão em plenário por maioria de seus membros, com 07 (sete) votos FAVORÁVEIS ao pleito: SEPLAN/ICPS, CTTU, ADEMI/PE, PREZEIS, ACP, URB, CODEPE/FIDEM e com 03 (três) contrários: SMAS, SAJ, e CAU acompanha o parecer do relator. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 07/06/2016. a) Luzia Silmira Meira, suplente da Presidente da CCU e demais membros presentes. Quanto à análise do **Processo nº. 07.44039.0.15 do CONDOMÍNIO DO EDIFÍCIO CIBELES**, pelo adiantado da hora, ficou para ser analisado na próxima reunião. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão às 12h30min, eu, Márcia Dantas de Oliveira, lavrei a presente ATA, a qual vai datada e assinada por mim, Senhora Presidente e demais Membros presentes.  
Recife, 07 de junho de 2016.


  
Marcia Dantas de Oliveira – Secretária

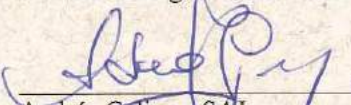
  
Luzia Silmira Meira – PRESIDENTE

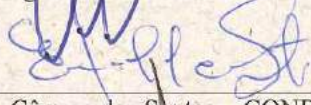
  
Vivian M. Oliveira da Costa – CTTU


  
Luciana de Azevedo Andrade – URB/Recife

  
Edilene Rodrigues de Oliveira- SMAS

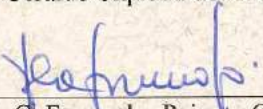
  
João Domingos da Costa Azevedo – SEPLAN/ ICPS


  
Andréa Galiza – SAJ

  
Edvaldo Câmara dos Santos – CONDEPE/FIDEM

  
João Geraldo Siqueira de Almeida – ACP

  
Genildo Mota Valença Filho – ADEMI/PE

  
Paula C. Fernandes Peixoto CAU/PE

  
Edvaldo Santos - PREZEIS