



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 365ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos 29 (vinte e nove) dias do mês de novembro de 2016 (dois mil e dezesseis), às 9h30min, na Sala de Reuniões da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, realizou-se a 365ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, sob a Presidência da Arquiteta Dra. Taciana Maria Sotto-Mayor, Secretária de Licenciamento Urbano da PCR e Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Vivian Maria Oliveira da Costa, suplente da representante da CTTU; Martha Victória Domingues Ferraz, representante da URB/Recife; João Domingos Petribú da Costa Azevedo e Ana Patrícia Uchoa, representante e suplente da SEPLAN/ICPS, João Geraldo Siqueira de Almeida, representante da ACP e Paula Cristina Fernandes Peixoto, representante do CAU. Os Engenheiros: José Antônio A. de Lucas Simón, suplente do representante da FIEPE e Frederico Guilherme Bastos Gonçalves, representante do CREA/PE. Além da Procuradora Paula Mª. Souza de Oliveira Mendonça, 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 leitura e aprovação da Ata do dia 08/11/2016. Continuando, iniciou com a apresentação do **Processo nº. 07.17287.5.16 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 16.176/96, Art. 62 (LUOS – Empreendimento de Impacto). A Presidente falou: “Vou passar a palavra ao Arquiteto e Urbanista, Paulo Roberto de Barros e Silva, que vai coordenar a apresentação.” Dr. Paulo Roberto, iniciou se apresentando, cumprimentando a todos, e falou: “Nós vamos fazer uma apresentação que se trata de impacto de vizinhança, de um empreendimento do Complexo RioMar. Serão duas novas torres empresariais com ampliação do empreendimento dentro dele mesmo. É uma espécie de reforma com ampliação, porque mexe com a estrutura existente da parte da garagem, da parte do prédio, e vocês vão ver como isso será incorporado ao Complexo, e como terá rebatimento no território. A sua escala é uma escala que leva sim, a um estudo de impacto de vizinhança que foi objeto de uma Orientação Prévia para Empreendimentos de Impacto - OPEI, pelo Instituto da Cidade Pelópidas da Silveira – ICPS, que nos conduziu para elaborar o projeto que é um novo modelo de se fazer os Estudos de Impacto de Vizinhança. Percorre uma trajetória que implica sim, numa leitura muito completa do território, da sua caracterização, e uma leitura com profundidade das possibilidades de impacto sobre o território. Tais conjuntos de informações, que são muito ricas, e podem servir para balizar outros estudos de impacto na região. Muitas coisas que aqui estão, já se dispõe dentro da Prefeitura como informação, já se dispõe em órgãos públicos e em órgãos de instituições privadas, e que foram consolidadas em razão dessa OPEI, foram objetos de perseguir os noventa e dois componentes ou itens que fazem e formam esta orientação prévia. Na minha visão é um exemplo de como perseguir um roteiro amplo e pleno. Entendo que boa parte de coisas que aqui estão, podem sim, ser disponibilizadas para novos meios, dos meios e lugares das suas proximidades. Nós fizemos uma análise do Pina, de Boa Viagem, com área de influência direta naquele lugar que está em processo de adensamento. Sugiro ao Instituto que esse conjunto de estudos seja disponibilizado para novos meios, porque é um trabalho que levou vocês a fazerem um roteiro e levou os empreendedores a buscarem o atendimento pleno do que aqui está. São quase setecentas páginas com o



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

vamos falar do Sumário, na verdade esse trabalho contém um número de informações maior do que o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, do Shopping, até porque naquele tempo não existia o OPEI e, se fazia um Memorial de Impacto, não era estudo de impacto de vizinhança, contemplava o Estatuto da Cidade e uma orientação prévia. Há uma evolução muito grande em respeito à análise de impacto, que facilita muito a vida dos técnicos analistas, complica mais para o empreendedor, que tem que trabalhar mais.” O Arquiteto apresentou as imagens com o Sumário e os Anexos e falou: “Esse é o roteiro que foi apresentado e seguido passo a passo, item a item, para que se pudesse ter o Estudo de Impacto de Vizinhança, atendendo a orientação prévia emanada do ICPS, nós trabalhamos, passamos por tudo isso e nos anexos que aí estão. Está aí a Arquitetura, o Paisagismo e a Mobilidade, com questões centrais do estudo de impacto. A Arquitetura, com o projeto de adequação ao que lá existe, foi feito um grande trabalho de compatibilização, o Paisagismo, que foi preservar e ampliar a qualidade ambiental do Complexo RioMar, que é muito importante e vocês vão ver na apresentação de Luiz Vieira, e finalmente a nossa famosa Mobilidade, que é o que todos têm cuidado e atenção. Se são mais duas torres empresariais no Pina, teria que se olhar com atenção a entrada e saída do Complexo, pois tem sim, uma densidade muito relevante na componente mobilidade. Nesta unidade do Complexo temos três troncos iniciais, o Shopping Center, as torres empresariais existentes, e as torres empresariais que estão sendo implantadas nesta ponta. Na área de influência direta, vamos ver os impactos: 1. Temos um território que é uma área de ambiente aquático, que faz toda essa volta e integra ao Parque dos Manguezais. 2. Uma área de habitações predominantemente unifamiliares. 3. Uma área de densificação nesta ponta, com habitações multifamiliares. Além do próprio empreendimento que, em si, já é um empreendimento metropolitano com caráter regional muito forte. O que é importante destacar, nesses números que vão ser detalhados pelo Arquiteto Marcílio daqui a pouco, o primeiro diz respeito a essa condição, de que a superfície ocupada pelas duas torres corresponde a 3,2% da superfície do terreno. É importante não perder de vista essa coisa da escala do empreendimento, diante do Complexo, porque é infinitamente pequeno. É importante olhar do ponto de vista de construção, no que diz respeito ao coeficiente de utilização das duas torres no terreno, 0,19. É importante olhar o que significa isso no computo total do terreno, somando o que tem com o que vem dá 1,22%. É quase o famoso sonho do coeficiente de 1%. A área de solo natural, aqui foi feito um grande esforço para assegurar os 25% que já se tinha, e em razão de orientações contidas na própria OPEI, se conseguiu ampliar, ocupando uma parte de estacionamento onde as torres nascem, retirando parte do estacionamento para criar solo natural, com ampliação de 12.000 m² de área de solo natural do terreno, passando para 35%. Essa é uma coisa potencializada em função de recomendação advindas da OPEI. É importante olharmos que, além disso, o Teto Verde, colocado sobre a garagem, que será objeto duma reforma e ampliação. Os estacionamentos, e aí vai se tratar disso lá na frente, nós temos um acréscimo de 1.800 vagas no empreendimento e aquelas que foram tiradas para colocar mais solo natural. Se percebermos que essas 8.500 vagas tem um funcionamento complementar e não inteiro, ou seja, quando abre o Shopping aos sábados, domingos, feriados e à noite, não estão abertos os empresariais. Significa dizer que eles se complementam do ponto de vista do fluxo para estacionamento, aí dentro do Complexo. É importante olharmos agora para a área de influência direta, esse é o território de análise dos impactos imediatos de seu entorno. Tem a área de água, a área de água com o mangue, a área de habitação e a área de adensamento, e assim vamos ver no conjunto que segue, quando botam os usos que estão identificados aí. Nós mapeamos 462 imóveis dentro da zona

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

de influência direta, incluindo o Shopping RioMar, as três torres, o conjunto residencial unifamiliar, o conjunto residencial multifamiliar junto da Via Mangue, a área de Palafitas da Beira Rio, e mais essa área de grande transformação decorrente da chegada de empreendimentos. Está se transformando lentamente, por conta do que está acontecendo no Pina, que foi acelerada a partir das atividades do Shopping. Tem dois equipamentos pequenos de saúde, uma escola, um território adensado sem área verde, com apenas os 400m² do Parque dos Manguezais, mais a área gigantesca do ambiente aquático. 80% da área são de habitação multifamiliar dentro da área de influência direta. Atualmente, tem apartamentos em edifícios de uso misto, com mais de dez pavimentos (2%), e tem uso misto com seis pavimentos, dentre os 462 imóveis que foram levantados. O que significa esse número dentro da área de influência direta, comparando com o Complexo RioMar? Temos aí algumas curiosidades, o Complexo RioMar tem um número de empresas dentro do Mall com essa configuração, não é um empreendimento comercial apenas, é comercial, e de uso misto de serviços, e de uso empresarial, que compõem uma parte disso aí. O Shopping Center com as três torres empresariais, tem 457 empresas que aí trabalham: comércio, lazer, serviços, geração de emprego e de renda. Imaginem o que significa isso do ponto de vista de entrar e sair do empreendimento, dois milhões de pessoas/mês. Essa é a relevância para a região metropolitana, e mais, que ela é atrator de fora da região metropolitana, significa 65 mil pessoas/dia entrando e saindo do empreendimento. Significa entender que já nesse tempo de funcionamento, todos os dias, a cidade não percebe, porque está bem resolvido do ponto de vista de acessibilidade, da mobilidade. Não é um problema urbano, hoje funciona e bem, em hora de pico ou não, com esse volume de gente que chega e que sai. O que é expressivo nesse Complexo é aproximadamente 8.000 empregos gerados. O que vai acontecer com as duas novas torres? Vão se incorporar a isso aí, trazendo sim, mais emprego e mais geração de renda para ou dois, porque quem está empregado nas torres, vai consumir no Shopping, e vice versa. A geração de emprego e renda nessa atividade do Complexo será enriquecida pela confluência de trabalho, emprego, lazer e serviço, aí, há um exemplo, cada vez mais caracterizado nesse mundo moderno, da concentração de atividades num só lugar. Fui buscar um trabalho fantástico, que o ICPS pediu, para fazer uma evolução da malha urbana, e aqui vocês a tem, me caiu nas mãos, um trabalho incrível da SANEAR, que parecia uma leitura muito competente do processo de evolução urbana dos anos 50 até agora, onde coloca o início da ocupação da zona sul nos anos 50 a 70, 70 a 80, coloca adiante o adensamento com mais força de 80 a 90, e até agora, com o adensamento crescente. Vamos ver um pouco adiante, como esse adensamento chegou ao Pina e de que forma está se consolidando. É um trabalho muito bom, muito complexo, é uma síntese da síntese do processo de evolução urbana, feita pelo pessoal que produziu o trabalho da SANEAR. Agora, vou passar a palavra ao Arquiteto Marcílio, que vai falar da Arquitetura e depois volto para falar sobre os impactos, no final." Usando a palavra, o Arquiteto Dr. Marcílio Aguiar Coutinho de Oliveira, iniciou dizendo: Vou começar mostrando a Planta de Situação. As duas torres estão sendo projetadas para a área onde hoje está ocupada inteiramente com estacionamento, e com a maior Doca do Shopping, toda impermeabilizada. O desafio da implantação do projeto foi compatibilizar toda essa área de fluxo de serviços e de Doca. As duas torres estão colocadas usando o eixo da quebrada do Shopping, voltada para a Bacia do Pina, defasadas, para que as salas laterais, tivessem a visada da bacia. Fora a área direta de intervenção, vamos ver mais além, foram acrescentados mais um piso no Edifício Garagem existente e mais um Teto Jardim, para cumprir a legislação. Dentro da área de intervenção e mais a área de acréscimo de um pavimento, estão localizados os



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

17.000 m² de área de Teto Jardim. Paulo também mencionou a adição de 12.000 m² de novas áreas verdes, parte delas está onde reprojeta a área de estacionamento de motos e uma parte passa pela nova solução do acesso de pedestre, que se revelou ao longo do funcionamento do Shopping. Foi aberta uma praça, também recomendada pelo OPEI, que coincidiu com o que nós já vínhamos trabalhando, o Paisagista, Luiz Vieira, vai detalhar melhor, essa foi uma das áreas que foram abertas. A outra área verde, junto à passagem do ponto de ônibus para o Shopping, contribuiu para somar à área verde. Resolvemos subtrair algumas vagas de carro, o que contribuiu para somar encima desses 12.000 m², e não colocamos nenhuma vaga na região fronteira, para enriquecer paisagisticamente o projeto e não gerar manobras de carro, permitindo uma fluidez melhor nesse acesso, que foi também reformulado. O que complementa o restante das áreas verdes foi o jardim ao longo da rua atrás do Shopping, e aí foi uma contribuição exclusiva da OPEI, que enxergava uma barreira paisagística com o muro existente, entre o interior do Shopping e a comunidade, essa sugestão foi acatada e contribuiu para soma das áreas verdes. A subtração das vagas de carros foi acomodada no Edifício Garagem, somadas às exigidas pela demanda dos novos edifícios. Em resumo, na área de 3,2% que Paulo falou, estão concentrados as duas torres, mais as duas lajes de garagem e Teto Jardim, no Edifício Garagem existente." Dr. Marcílio, continuou mostrando imagens das planas do estacionamento e das duas torres, e o quadro comparativo abaixo:

	EXISTENTE	PROPOSTO	ACRÉSCIMO
CUT	209.339,82m ² (1,03)	248.612,30m ² (1,22)	39.272,48m ² (0,19)
TOTAL DE CONSTRUÇÃO	392.567,80m ²	506.880,87m ²	114.313,07m ²
TAXA DE OCUPAÇÃO	74.389,35m ² (36,7%)*	80.921,45m ² (39,9%)	6.532,10m ² (3,2%)
SOLO NATURAL	52.084,56m ² (25,6%)*	64.302,27m ² (31,72%)**	12.217,71m ² (6,12%)
VAGAS	7.157	8.493***	1336

OBS: *52.084,56 m² distribuídos da seguinte forma: 32.355,51 m² de Solo Natural, 8.991,55 m² de Faixa de Solo Natural tratada com vegetação compensando, a via de servidão pública cedida no interior do lote. 10.737,50m² (5,3%) tratados com piso drenante (permeável).
OBS: **64.302,27 m² distribuídos da seguinte forma: 46.569,70 m² de Solo Natural, 8.991,55 m² de Faixa de Solo Natural tratada com vegetação compensado, a via de servidão pública cedida no interior do lote. 8.741,02 m² tratados com piso drenante (permeável).
OBS:*** 619 vagas para motos. Bicletário com 128 vagas ampliáveis para 250. A Presidente passou a palavra ao Arquiteto Paisagista Dr. Luiz Vieira, que iniciou dizendo: "Desde o início da implantação do Shopping houve a preocupação, na fase do projeto, de incorporar a Arquitetura Paisagística, com uma integração dos arquitetos para desenvolver o produto como esta contribuição, inclusive com o Urbanismo Paisagístico de área externa, como também na parte de estrutura. Foi uma coisa muito importante, porque a primeira preocupação era com o estacionamento, para não criar uma grande massa de asfalto sem árvores, como acontece no estacionamento tradicional, onde você tem a pista com a drenagem nas laterais, ocasionando um conflito com as árvores. Nós conseguimos fazer a drenagem mais adequada, no meio da pista, e abrir canteiros laterais, criando quase um bosque na parte do estacionamento. Também foi feita uma parte que é uma floresta de mata ciliar, nas margens do rio, e foi criada uma área verde na parte de trás do Shopping, como Marcílio já falou. A Floresta Urbana é uma tendência, pois atrai os animais silvestres com

Handwritten signature

Handwritten initials



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

vegetação nativa, da Mata Atlântica e de Restingas, e preservando o Mangue. Estamos falando da integração da paisagem com o estacionamento jardim, na parte do rio tem passeio público, onde você tem também a ciclovia, e a área de Floresta Urbana com 4 ha de reflorestamento, e faz esse contexto integrado ao Parque dos Manguezais. Essa revitalização de área verde com renaturalização da mata-ciliar, nós pretendemos transformar a área em um Refúgio Ecológico. A Floresta é isolada por grades para evitar pessoas com animais domésticos. Nos passeios foi plantada uma coleção de palmeiras raras de Gileno Machado, o "Palmetum do Shopping RioMar Recife", considerado hoje um Jardim Botânico de interesse, com placas com sua denominação. Na Ciclovia foi evitada a linha reta, ficou mais sinuosa. No Estacionamento Jardim, nós preocupamos para que fosse um bosque, criado uma paisagem mais nativa, mais agradável, em contraponto com o concreto das edificações. Na entrada principal foi criada uma Praça com esculturas de Francisco Brennand. Ai se mostrar a importância de se ter uma Arquitetura Paisagística bem trabalhada, e não apenas de ornamentação. Na parte da chegada, houve a relocação da rua de acesso, aumento da área verde e integração visual com a rua, através de grades e muretas. Tem o projeto de duas praças públicas, nas áreas externas, próximas aos dois acessos. Próximos às guaritas existentes ficou o Estacionamento para Motos. O acesso de pedestres foi reestudado e não cruza mais pelo estacionamento, tendo novos passeios públicos nos lugares já usados pelos transeuntes, inclusive com área para descanso, com bancos. Um dos problemas levantados foi o muro atrás do Shopping, que praticamente faz uma barreira entre a comunidade e o Shopping. A solução foi tirar o muro, criar um gradil e aumentar o jardim ao longo da rua, integrando visualmente com a comunidade vizinha e aumentando a segurança com essa permeabilidade. O acesso seria recuado, para aumentar a área verde." Usando a palavra, Dr. Paulo Roberto falou: "A Mobilidade ficou para o final, pois é muito específica, pegando o embalo do que foi apresentado. Do ponto de vista de Meio Ambiente, a quantidade ambiental que lá está, será ampliada em função dessa intervenção de Reforma e Ampliação do Complexo. Como vocês viram se mexeu muito na componente do entorno direto e imediato dentro do terreno, para melhorar a acessibilidade, pedestres, ciclovias, ciclofaixas e áreas verdes. Usando uma palavra mágica que o ICPS usou na componente ambiental, foi "potencializar a intervenção" com coisas que foram benéficas ao empreendimento e que foram apontadas na OPEI, como sendo necessárias cuidar. Do ponto de vista ambiental, a qualidade que lá está será potencializada para melhor, ou seja, não vai mexer com hidrografia, não vai mexer com relevo, a permeabilidade do solo vai ser ampliada, a vegetação de fauna vai sim continuar a ser protegida e cuidada, com esse caminho, com essa atenção, inclusive com esse encaminhamento permanente. O projeto das coisas que aí são feitas, as árvores dos estacionamentos serão replantadas em dobro, como determina a legislação. Agora, a legalização imobiliária que é um item da OPEI, nós fizemos uma leitura em 2011 que é de antes, e 2016, que é de agora. O Produto Interno Bruto - PIB, em 2011 tinha para área residencial esse número em valores presentes de R\$ 8.400,00 o metro quadrado. Boa Viagem, naquela pontinha era R\$ 6.800,00 para isso. Depois fizemos para 2016, e entre esses dois períodos, houve uma valorização de 118% nessa coisa do Pina e de Boa Viagem de 21% nesse período. O Pina explodiu a partir da primeira torre em Brasília Teimosa, seguido dos empresariais, entrou na Antônio Falcão, transbordou para um pedaço da Herculano Bandeira, e se agregou no entorno do Complexo RioMar com essa explosão, e isso já foi precificado. De 2016 para cá, nós vimos a mesma coisa do comercial, e quando se verifica o ano de 2016, os números estão estáticos, a precificação do mercado já aconteceu com a implantação do Shopping. Agora, as alterações serão marginais, não tem grande

Handwritten signature and scribbles on the right margin.



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

mudança de mobilização, a não ser a crise econômica ou questões externas ao empreendimento, e não a ele em si. Era importante parar um pouco na coisa da volumetria que Marcílio já apresentou. Esse é um item que meus amigos Arquitetos, hoje, discutem muito. Como fica esse território? Aqui está nosso Parque dos Manguezais, com seus 400 ha, e vai para esse coroamento. Sai daqui, faz essa volta circular pela floresta, entra nessa coisa de restinga e chega ao manguezal, e mostra como a natureza envolve esse conjunto, o ambiente aquático, e essa coisa dessa vegetação. Nós fizemos uma leitura da pendência de ocupação, que foi uma viagem vinda para o Pina na medida em que saiu o Aeroclube e a Rádio Pina, esses dois elementos travavam aqui, a Marinha foi embora e o Aeroclube deixou de funcionar. Rapidamente, houve o movimento de Boa Viagem indo para o Pina, e aí o Pina começou a sair daqui para ir para Boa Viagem. Esse encontro é uma tendência natural, é muito evidente, ou seja, haverá sim esse espaço vazio entre essas torres, porque esse é um empreendimento só, e aqui não terá mais coisas, isso aqui já chegou à primeira verticalização e se espalhou pela Av. Herculano Bandeira e Av. Antônio de Góes, e vai se emendar com a Av. Boa Viagem. Fica ainda uma grande incógnita do que vai ser feito com o Aeroclube, mas esses dois pedaços de território, que são Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS estão limitadas em seu gabarito, que é o gabarito possível da construção de três pisos e alguns escondidinhos de quatro, que começam a despontar em Boa Viagem, em Brasília Teimosa e por aqui, mas essa é uma zona que vai ter sim, essa linha de adensamento, de verticalização, por conta das condições de utilização do solo, na legislação vigente. Do ponto de vista de medidas mitigadoras e potencializadoras, é importante nós passarmos rápido o que aconteceu na época de influência direta. Essas coisas foram feitas e incluídas no Estudo de Impacto do RioMar, todos esses conjuntos de coisas foram analisados, e a partir deles, se fez algumas outras intervenções, no que diz respeito a intervenções complementares, que foram surgindo e foram demandadas. Era uma necessidade, do lado de fora e do lado de dentro do empreendimento, como a requalificação de vias que foram executadas e não estavam na mitigação, foi objeto de tratamento cuidadoso para que se tivesse um fluxo e que a mobilidade não fosse prejudicada. Incorporou-se esse conjunto, a toda aquela mexida de chegada da Via Mangue, naquela ponta, naquele lugar, a sua interseção na Av. Herculano Bandeira e na Av. Antônio de Góes. Esse conjunto de ações externas, foram realizadas pelos empreendedores e somando com as anteriores, totalizam algo em torno de quarenta milhões de reais investidos, já realizados, no entorno da área. As medidas mitigadoras identificadas pelos estudos ambientais centraram-se em três coisas: o plantio do dobro das árvores que vão ser retiradas, o tratamento paisagístico preocupado em proteger esse lado da fauna terrestre, e aquilo que Luiz falou sobre a Floresta Urbana, com cuidado, com atenção à proteção, e mais o acompanhamento das plantas em alguns estacionamentos que, infelizmente, não estão se dando bem com o solo. Foi aconselhado a ter um acompanhamento maior, do ponto de vista da análise ambiental. É preciso que façamos aí, uma leitura do que é potencialização e do que é mitigação, ambas se somam junto às recomendações da OPEI, para pedestre e para ciclista principalmente. A OPEI foi muito clara ao determinar, com orientação, mas com rigor, a coisa do pedestre chegar, a circulação interna, do lado de dentro do Shopping, inclusive se contratou uma empresa para pesquisar o fluxo, volume de carros chegando e saindo, tempo de passagem, de chegada aos lugares de parada. As medidas adotadas são aquelas que foram mostradas, ou seja, a Praça na chegada de quem vem da Av. Herculano Bandeira; a primeira Praça; há uma ligação da Parada; a extensão da Ciclovía, que terminava a quase 200m da via que se colocou, ligada para chegar à Via Mangue; o Bicletário que não existia, 250 vagas



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

são equipamentos ciclísticos. Depois de uma pesquisa feita em cinco cidades, sobre usuário do ciclismo, daqui a pouco vai se tirar as vagas de carro e colocar mais vagas para bicicletas, pois está crescendo num volume gigantesco, o uso da bicicleta para todos, e nós temos vagas de carro sobrando. A questão da moto também foi uma evidência, foi percebida a demanda crescente e complicada, e aí se ampliou radicalmente, se criou espaço próprio para isso, para entrar e sair sem complicação, com 400 vagas para motos. Há de se acrescentar a isso, a Av. Herculano Bandeira e a Av. República do Líbano, a chegada naquela esquina era muito ruim, tinha que passar por um lugar bastante apertado, dentro do próprio empreendimento. O pessoal do Projeto Paisagístico juntamente com o pessoal do Sistema Viário permitiu isso, o solo natural acrescido, embora custando mais um andar no Edifício Garagem, o que trouxe para o empreendimento, um lugar novo, uma cara nova, onde o adensamento verde vai mostrar aquela chegada, não mais com aquele monte de carros. Quanto à incorporação das ações do Instituto Paes Mendonça, seu exemplo do ponto de vista da implantação de empreendimentos, a experiência que eles demonstram e que conseguiram chegar, é fantástico. O exemplo do tratamento dado à construção e a operação dos empreendimentos pelo Instituto, é um "kaiser" nacional. Quem não conhece, vá ver o que acontece com as comunidades do Bode, Pina, Encanta Moça, Areinha, Brasília Teimosa e o apoio do Instituto. Está dentro do Shopping, numa grande área onde começa com o primeiro dia da obra, tratando a comunidade do entorno como prioridade absoluta. É um exemplo de "kaiser" de ação social consistente, os números são impressionantes, da mudança de vida das pessoas que tem a sorte de passar pelo Instituto, e ele está aí nesse empreendimento, com as mesmas diretrizes, enquanto todo processo de construção e depois. O trabalho feito lá atrás, do lado do muro, tem uma coisa que é importante dizer, foi uma reação grande de abrir aquele muro porque é um lugar inseguro, com muitos assaltos, mas os Arquitetos mostraram que em abrir, teria menos assaltos porque vai ficar mais visível, com a transparência e aberturas que vão facilitar sim, uma conexão muito melhor do ponto de vista urbano. Foi uma recomendação também da OPEI, que cuidasse daquilo dali, que seria um problema a ser enfrentado, e foi, mas os empreendedores aceitaram. Mexeram muito com todo território do lado de fora do empreendimento, mesmo depois de todas as mitigações que foram comprometidas, se percebeu a necessidade de mexer com esses acessos, com essas vias, para dar fluidez e não criar conflitos com os habitantes do entorno. Tudo isso foi objeto de intervenção e de ação realizada nesse período, depois do Shopping ser implantado. O que é que nós temos aí para percebermos agora, com relação à mobilidade? A escala do empreendimento que chega com essa reforma, versos a escala com o que está aí, e mais, a chegada da Via Mangue que foi parte durante, e parte depois da implantação, que se incompatibilizou. Vou passar a palavra ao Dr. Eduardo Coelho, da TECTRAN, para que apresente o estudo de Mobilidade." Usando a palavra, Dr. Eduardo disse: "Vou falar sobre a questão do trânsito, mas com a visão estratégica, com muita sensibilidade, pois também é caracterizada pela visão da Arquitetura e do Paisagismo. A área que surge, em termos de impacto de tráfego, é a que já foi apresentada, e que falou da Av. Antônio de Góes, da Av. Herculano Bandeira e a área do próprio Shopping. Esse estudo é uma interface do empreendimento com a cidade, nós usamos uma rede muito maior para avaliar o impacto adicional, que tem para cidade: A via Mangue deu outra dimensão em termo de circulação para aquela região, trouxemos a rede de estudo, pegando Boa Viagem e a Via Mangue, que potencializou esse território em termos macro, a questão de que tudo que acontece ali tem a ver com ao resto do Recife. Em termo de tráfego, os problemas que nós temos ali, naquela área e que temos um ponto crítico, que na interseção da Av. Antônio de Góes, do pessoal que vem do Recife, que cruza a saída do

Paula Mendonça



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

túnel da Via Mangue”. Dr. Eduardo apresentou imagens com a área do estudo, com a área de influência do empreendimento, e as rotas de acessos. Continuando, ele falou: “Nós fizemos o estudo da implantação da pista leste da Via Mangue, já considerando todo Complexo RioMar. O resultado dos estudos, chegou a conclusão que o acréscimo de volume das duas novas torres empresariais, não influenciará na qualidade do trânsito na região, não causará impacto sobre o sistema viário. Quanto aos outros problemas que identificamos na área, estão a questão do ônibus, que é muito importante, por conta da geração de pedestres, em termos de acessibilidade, problemas em termos de passeios, passagens de pedestres, muitos problemas em termos de programação semaforica, que tem todo um trabalho para poder ser feito. Quanto à Ciclovia, tem um acesso em discussão com a CTTU, para que nós possamos alterar”. Continuando, o Engenheiro finalizou apresentando as imagens com todos os gráficos do estudo. Pedindo a palavra, Dr. Paulo Roberto se pôs a disposição juntamente com toda equipe, para tirar algumas dúvidas ou esclarecimentos necessários. (TODA APRESENTAÇÃO ESTÁ EM ANEXO). Continuando, a Presidente parabenizou toda equipe e passou a palavra ao relator do processo, Dr. José Antônio A. de Lucas Simón, representante da FIEPE. Dr. José Antônio iniciou falando: “Acho que a explicação já foi dada, o projeto já foi visto e vou me restringir a ler o parecer da SELURB, em seguida, o nosso parecer. Considero que fica tudo elucidado, dentro do que foi mostrado”. **Parecer da SELURB:** “1. SOLICITAÇÃO: Análise urbanística de projeto de reforma com acréscimo de área, referente à ampliação do Complexo do *Shopping* RioMar, localizado na Gleba I 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. 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) Tejipió. 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. A Zona de Ambiente Natural (ZAN) Tejipió é composta por cursos e corpos d’água formadores da bacia hidrográfica do Rio Tejipió, sendo caracterizada pela concentração da Mata Atlântica e de seus ecossistemas associados e pela presença de áreas potenciais para implantação de parques públicos urbanos.

Imagem 01: Mapa com a localização do empreendimento.



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

Segundo o Plano Diretor (art. 102, § 3º), na ZAN Tejipió devem ser observadas as seguintes diretrizes específicas: I. Adotar o padrão de adensamento construtivo que garanta a manutenção ou melhoria da qualidade ambiental e paisagística; II. Implantar e recuperar as áreas de esporte e lazer existentes; e, III. Implantar parques naturais municipais e espaços de convivência, esportes e lazer.



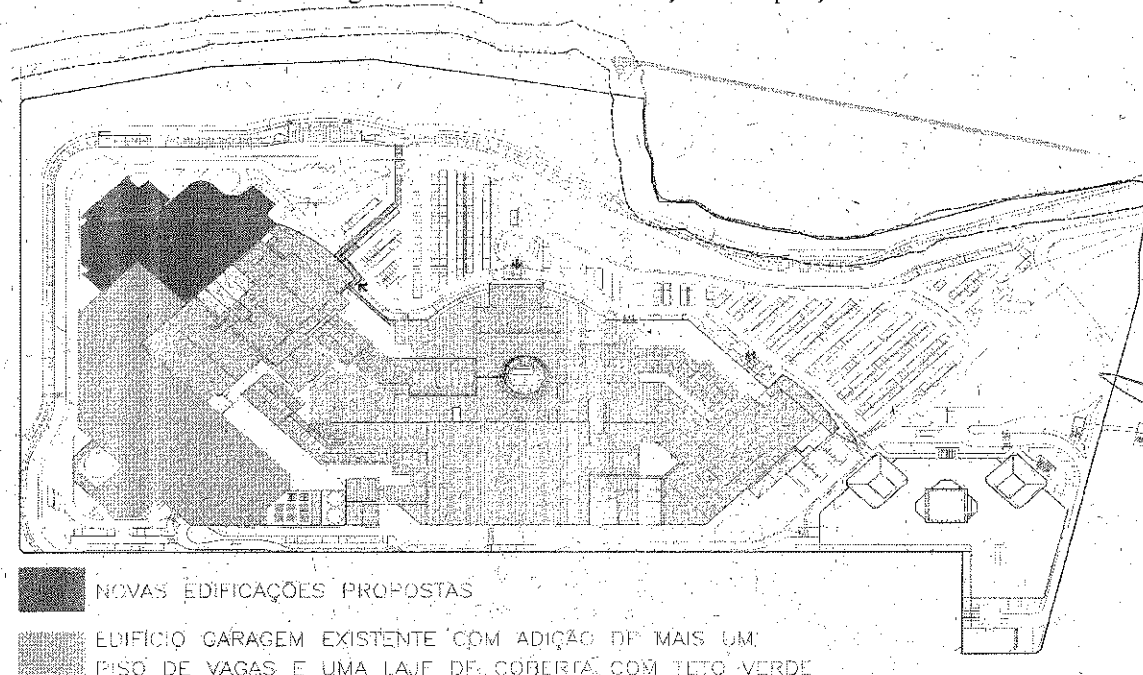
PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

O imóvel também está situado no Setor de Sustentabilidade Ambiental – SSA 1, por estar em quadra situada à margem de corpo d'água, devendo ser realizado Projeto de Revitalização de Área Verde – PRAV, conforme Lei nº 16.930/2003. 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 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 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. Conforme determina o Decreto nº 27.529/2013, foi elaborada a Orientação Prévia para Empreendimentos de Impacto (OPEI) para possibilitar o ingresso do projeto na Regional da SELURB. Este documento contempla as diretrizes urbanísticas formuladas por diversas instâncias técnicas do Município do Recife para subsidiar a elaboração de projetos de Empreendimentos de Impacto. De acordo com a OPEI, por se tratar de reforma, o atendimento à taxa de solo natural poderá tomar 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 obedecerão às regras vigentes, sendo que as áreas já construídas poderão manter os afastamentos existentes.

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 Rio Mar 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. O presente projeto de reforma, identificado como Etapa 3 (Bloco 3), além de acrescer área de construção, subtrai trechos de solo natural, 44 árvores e algumas vagas de estacionamento descobertas do projeto aprovado, contudo, apresenta compensações.

Imagem 02: Mapa com a localização da ampliação.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

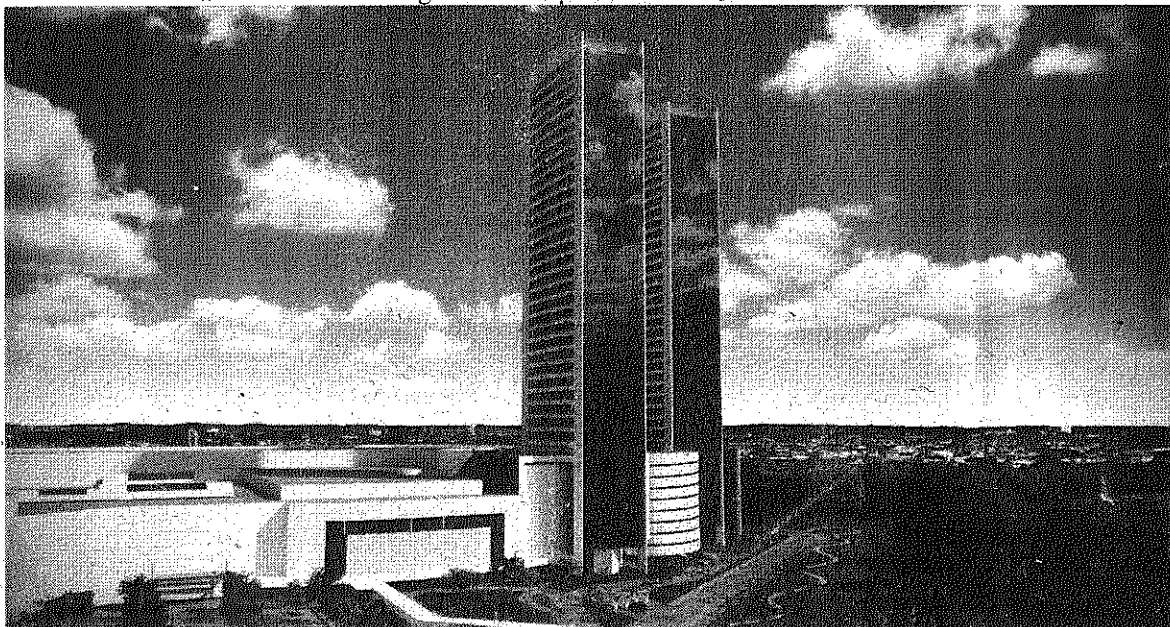


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

A reforma aumentará em mais de 12.000m² a área de solo natural, promoverá o plantio de 88 árvores e ofertará mais 17.000m² de teto jardim, dotando o empreendimento de mais de 82.000m² de superfícies verdes. O coeficiente de utilização do complexo não extrapola o estabelecido para a ZAN ($\mu = 1,5$), ficando em 0,95. O empreendimento prevê a construção de duas torres (D e E) com 30 pavimentos tipo, duas lajes no edifício garagem existente (uma lâmina de estacionamento e outra de teto jardim), e a construção de sete pavimentos de garagem interligados ao edifício garagem existente.

Imagem 03: Perspectiva das duas torres.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

Além da própria demanda de estacionamento, o projeto cria vagas para substituir as vagas descobertas que serão retiradas para abrir espaço para as novas construções e para permitir o aumento da área de solo natural. O projeto de reforma apresenta pavimentos com as seguintes finalidades:

Quadro 01: Programa arquitetônico referente apenas às ampliações (Bloco 3).

PAVIMENTOS	EDIF. GARAGEM (existente)	TORRES D e E + EDIF. GARAGEM
Térreo	Mantido	Hall, salas de convenções, salas de reunião, vestiários e bicicletário.
L1	Mantido	
ML1	Mantido	214 vagas
L2	Mantido	214 vagas
ML2	Mantido	214 vagas
L3	Mantido	214 vagas
ML3	Mantido	214 vagas
L4	Mantido	397 vagas
ML4	413 vagas	214 vagas
1º ao 14º pav. tipo	---	16 unidades/pav. (em cada torre)
15º ao 24º pav. tipo	---	18 unidades/pav. (em cada torre)
25º ao 30º pav. tipo	---	2 unidades/pav. (em cada torre)
Ático	---	Casa de máquinas (em cada torre)
Coberta	---	Laje impermeabilizada (Torre D) e Heliponto (Torre E)

Fonte: Projeto arquitetônico



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MÓBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

A seguir, o quadro comparativo dos principais parâmetros entre a situação atual e o projeto de reforma:

Quadro 02: Quadro comparativo.

ITEM	ATUAL (Blocos 1 e 2)	AMPLIAÇÃO (Bloco 3)	TOTAL APÓS A AMPLIAÇÃO
ÁREA DE OCUPAÇÃO DO SOLO (taxa de ocupação)	74.389,35m ² (36,7%)	6.532,10m ² (3,2%)	80.921,45m ² (39,9%)
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO	392.567,80m ²	114.313,07m ²	506.880,87m ²
ÁREA TOTAL PRIVATIVA	153.646,55m ² ($\mu = 0,76$)	39.272,48m ² ($\mu = 0,19$)	192.919,03m ² ($\mu = 0,95$)
ÁREA DE SOLO NATURAL (taxa de solo natural)	52.084,56m ² (25,6%)	12.217,71m ² (6,12%)	64.302,27m ² (31,72%)
Nº DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO	7.157	1.336	8.493

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

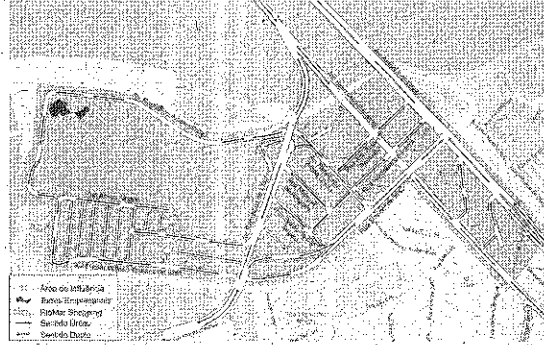
4. **TRAMITAÇÃO DO PROCESSO:** A seguir, a relação os principais trâmites do processo: a. 15/09/2016 - Ingresso do processo para análise na 6ª Regional/SELURB; b. 21/11/2016 - Encaminhamento do processo à Divisão de Análise de Processos DAP/SELURB, com o parecer da técnica analista do processo; c. 22/11/2016 - Encaminhamento do processo à Gerência de Licenciamento/ SELURB para parecer urbanístico. 5. **IMPACTOS SOBRE A INFRAESTRUTURA:** Para que o empreendimento possa ser construído, é preciso avaliar os impactos sobre a infraestrutura existente. Neste sentido, são necessárias as anuências das concessionárias de serviços públicos quanto à viabilidade técnica para sua instalação. Foram apresentados documentos dos seguintes órgãos: 1. Celpe - informou que há viabilidade para o fornecimento de energia elétrica; 2. OI Fixa - informou que poderá atender ao empreendimento com os serviços de telecomunicações; 3. 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; 4. 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. Para o licenciamento do empreendimento será necessário aprovar, junto à EMLURB, o projeto de lixeira e do reservatório de acumulação de águas pluviais. 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 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. 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.



PREFEITURA DO RECIFE

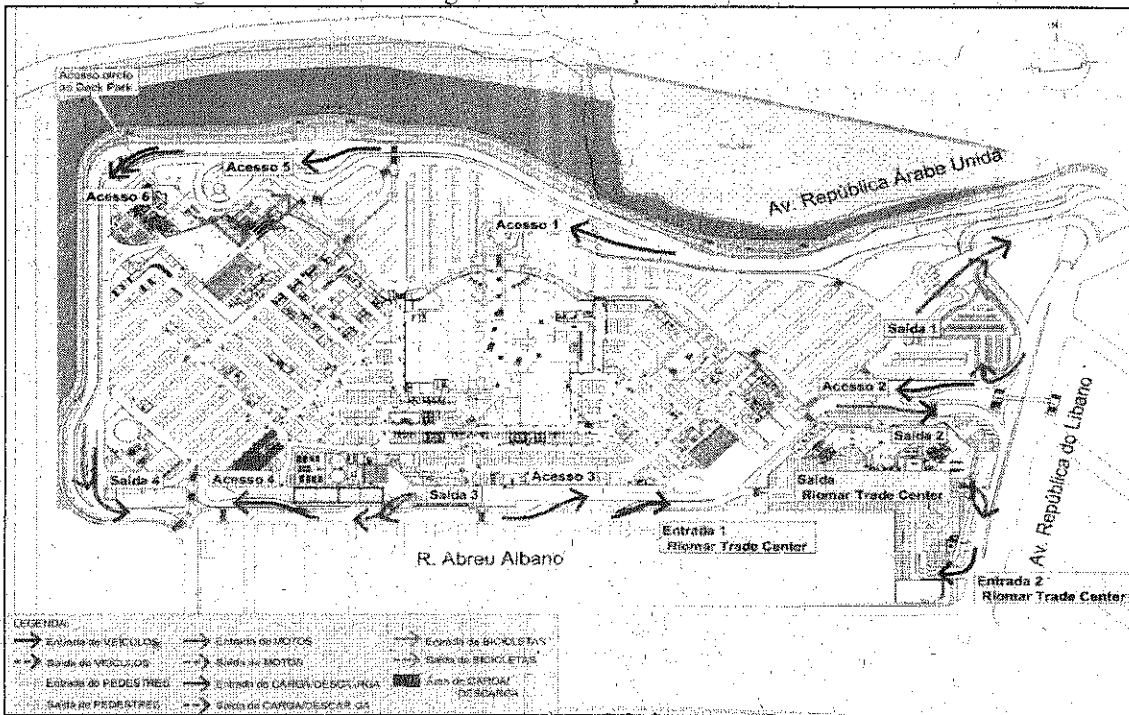
SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança, pág. 92.

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. No caso dos veículos de carga, serão criadas duas vagas (uma para cada torre) que estão voltadas para um pátio de manobras compartilhado com o edifício existente.

Imagem 05: Localização dos acessos.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, pág. 107.

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. Contudo, essas rotas não estão integradas. O projeto arquitetônico e o Estudo de Impacto de Vizinhança foram analisados pela Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU), obtendo parecer técnico favorável nº 046/2016. No que se refere à questão do sistema viário local, a DPU/SELURB está de acordo com o Memorial Justificativo de Impacto no Trânsito elaborado pela TECTRAN, o qual analisa a capacidade e condições de fluidez

Handwritten signature/initials on the left margin.

Handwritten signature/initials on the right margin.



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

do tráfego na área de influência do empreendimento, bem como os níveis de serviço atuais e futuros. Quanto às condições internas da proposta, conclui que as manobras dos caminhões que fazem carga/descarga ocorrerão muito próximas aos pilares projetados, o que foi apontado pela CTTU no seu parecer emitido no dia 17/11/2016. A solução para o caso seria a supressão de pelo menos uma vaga destinada à atividade, sem prejuízo para o projeto, na forma como se apresenta. 8. **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 SMAS na ocasião da solicitação da Licença de Instalação. O projeto apresentado atende às recomendações da CTTU e da DPU/SELUB, não restando pendências. Apresentou as anuências dos órgãos competentes no que diz aos impactos sobre a infraestrutura bem como a Licença Prévia da SMAS. 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. 9. **CONCLUSÃO:** Somos de parecer favorável ao projeto de ampliação do Complexo do *Shopping RioMar* (3ª etapa) desde que sejam atendidos os itens relacionados abaixo: 1. Extensão da ciclovia em 180m contornando o Complexo RioMar e conectando-a ao tecido urbano na face oeste e interligando-a com a ciclovia existente na Via Mangue; 2. Execução de benfeitorias nas Comunidades do entorno; 3. Utilização da mão-de-obra da comunidade na construção da ampliação. Para a aprovação da CCU, a SECON deverá se pronunciar quanto à existência de impugnação registrada para a construção do empreendimento, respeitado o prazo de quinze dias após a publicação no Diário Oficial. 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. Após o parecer desta Comissão, o processo deverá ser encaminhado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, para o parecer final.” Em, 23/11/2016. a) Taciana Sotto-Mayor, Secretária Executiva de Licenciamento e Urbanismo/ SELURB. Raphael Melo, Analista de Desenvolvimento Urbano/ SELURB. Carlos Ernesto Matos, Divisão de Projetos Viários/ SELURB. **Parecer do relator:** “Após análise do processo em tela, somos de parecer favorável a sua aprovação na forma apresentada, não impondo novas ações além daquelas já contempladas no processo.” Em, 29/11/2016. a) José Antônio A. de Lucas Simón, representante da FIEPE. Usando a palavra, a Presidente falou: “Pelo que entendi, o relator acha que não tem mais impacto a mitigar. Alguém ainda quer fazer uso da palavra”? Ao que o representante do ICPS, Dr. João Domingos disse: “Como Paulo Roberto teve oportunidade de constatar, a questão da Orientação Prévia, em toda sua profundidade, no sentido da realização dos esboços, das análises, e que a gente tendo atendido, e o próprio estudo aponte, quais são as ações mitigadoras e potencializadoras necessárias para a viabilização do empreendimento. Antes de tudo, já estava para fazer um registro em relação a isso, no parecer da SELURB, quando aponta especificamente quais as ações mitigadoras, ele exclui compromissos que o próprio empreendedor já incorporou no seu projeto, a partir do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, você tem uma situação, digamos assim aonde você vai mitigando o que seriam os impactos, entendendo que o EIV cumpriu todas as suas funções. Tendo isso já resolvido, não se faz mais necessário apontar mais nada, ou eventualmente, o estudo deixou algum ponto omissos e que precisa ser complementado. Destaco que, o que está previsto no impacto de vizinhança, seja compromisso do empreendedor e aí questiono ao mesmo tempo, a palavra do relator quanto a retirada das ações.” Pedindo a palavra, o relator disse: “Para ficar bem claro, o que retiro apenas, são as indicações do parecer da SELURB, que no início coloquei que, na minha concepção o projeto será aprovado da forma apresentada, dei parecer favorável, pois já foi realizada novamente toda mitigação à pedido da OPEI, e também pelo Estudo de Tráfego.” A Presidente, Dra. Taciana Sotto-Mayor, falou: “Vou ler um resumo do que o representante do ICPS está falando, das ações que estão nos estudos e porque elas não estão descritas como mitigação. As ações mitigadoras apontadas nesta CCU resultarão num Termo de Compromisso - TC assinado pelo empreendedor com o Município. O que já está contemplado no Projeto Arquitetônico, já é compromisso assumido com o Município pelo próprio projeto aprovado. Se o Município aprovou o projeto o empreendedor assume todas as obrigações já indicadas no projeto, não é preciso fazer um Termo de Compromisso. De



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

todas as exigências feitas na OPEI, nós selecionamos como ações mitigadoras aquelas que não estão contempladas no projeto, ou seja: "1. Implantação da Praça Pública com 866 m² na face leste da gleba, porta de acesso de pedestres para o Complexo RioMar e ponto de contato, conectividade com o tecido urbano." Está sendo chamada de Praça Pública porque terá acesso do público, mas está dentro do terreno do RioMar. Não se pode fazer um Termo de Compromisso - TC, porque não é uma área pública, já está contemplada no projeto." Pedindo a palavra, Dr. Marçílio, disse: "Essa Praça ficamos felizes de ver sugerida na OPEI, já era um item que nós, como projetistas, incluímos no projeto, pela percepção da carência do acesso de pedestre naquele local, e a planta foi desenhada pelo Paisagista." Continuando, a Presidente falou: "2. Extensão da Ciclovia em 180m, contornando o Complexo RioMar e conectando com o tecido urbano, na face Oeste e interligando à Ciclovia existente na Via Mangue." Essa extensão, está contemplada no parecer da SELURB como ação mitigadora, porque é uma ação extra território RioMar. "3. Implantação do Bicicletário com 250 vagas e disponibilizando equipamentos para os ciclistas que acessam o Complexo RioMar." Está lá dentro do empreendimento como foi mostrado aqui. "4. Implantação de estacionamento para 119 motos em condição de funcionalidade, facilitação de controle e segurança." Também está dentro do empreendimento, já está cumprido no projeto. "5. Criação de exclusivo acesso de pedestre ao Complexo RioMar, oriundos da Av. Herculano Bandeira e Av. República do Líbano." Cumprida no projeto. "6. Criação de mais 12.217,71 m² de solo natural." Também já está atendida no projeto. "7. Incorporação das ações do Instituto João Carlos Paes Mendonça, às atividades de implantação e operação." Está contemplada como ação mitigadora no parecer da SELURB. Portanto, das sete medidas apontadas, cinco já estão atendidas no projeto e duas estão sendo impostas como mitigação. Devolvo a palavra ao representante do Instituto, para concluir seu pronunciamento." Dr. João Domingos então falou: "Uma coisa que acho importante colocar, e acredito que está registrado, é que justamente o empreendedor, não está fazendo somente isso, tem uma série de outras coisas que ele também está fazendo, mesmo que seja do muro para dentro, e que em algum ponto, por exemplo, acho que a Técnica da Regional, aponta no processo. Não me pronunciei sobre alguns itens da OPEI, é como se remetesse isso para uma instância superior, seja na SELURB, seja nessa Comissão, o importante é que nós façamos esse registro, estamos de acordo, e que estão sendo cumpridos todos esses pontos. Cabe, além da aprovação do projeto, a assinatura do Termo de Compromisso para ações outras, que vão além, digamos assim, da aprovação do projeto e dentro do próprio terreno. Nesse sentido, quero ressaltar algumas coisas que o próprio EIV aponta, que é justamente a não conexão do Sistema Cicloviário. Mostra uma pequena conexão ali, na continuação da Av. República Árabe Unida com a Ciclovia projetada, o que chamo de Via Parque, que é aquela via na frente, passando por baixo do viaduto da Via Mangue, na frente daquela alça que está para ser retirada, pois é uma alça que não está sendo utilizada. Então, é a necessidade dessa conexão, assim como os 180 m de Ciclofaixa, aquele trecho que faltava, a Ciclovia vem e quando chegava no final parava, criou-se uma situação de conexão que está no Plano Diretor Cicloviário, somente a questão da pintura da Ciclofaixa, ao longo do Jardim Beira Rio, conectando com a Via Mangue, não tem nenhuma obra de parte, é somente a questão da pintura dessa marcação e com isso configuraria um Anel Cicloviário ao redor de todo esse Complexo, tanto do RioMar como da comunidade que fica atrás. Coloca isso como sendo um ponto a ser atendido, assim como também a questão que Eduardo comentou, a respeito das melhorias dos pontos de travessia, daquele povo que vivem ali pela frente, onde vamos ter a conexão nos pontos onde foram identificados dificuldade de travessia. A solução dessa travessia de pedestre, e com isso o Instituto foi contemplado. Parabéns os empreendedores, os técnicos envolvidos, pela elaboração tanto do estudo quanto do projeto, e no final das contas, esse processo que o Shopping está passando, digamos assim, de amadurecimento de expansão, ele está vindo decidir também e resolver, digamos assim, algumas pequenas questões que tinham, operacionais, que já estão sendo implantadas como, por exemplo, o desvio de duas Cancelas que estão fazendo, já uma situação de retorno, antes



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

daquela grande Praça de chegada, que você tinha uma situação onde todo mundo entrava e voltava por ali, para acessar todo aquele conjunto de estacionamento mais próximo dos empresariais já existentes. Acho que isso tudo, como a questão dos acessos, os acessos de pedestres e tudo mais, venha somar com a melhoria e o melhor funcionamento do empreendimento e do entorno.” Pedindo a palavra a representante do CAU, Dr^a Paula Peixoto, falou: “Primeiro, quero dar os parabéns a equipe técnica e todos os profissionais, que acho que passaram grande segurança e complexidade dos estudos que foram apresentados. Paulo Roberto se referiu especificamente, a todo rol de estudos que foram solicitados na OPEI e julgo que tenham sido atendidos. Ainda bem, Paulo, que vocês consumiram um pouco mais de tempo para nos esclarecer isso, porque, infelizmente quando nós não somos relatoras de um processo, ficamos um pouco prejudicados na análise. É um empreendimento importante para a cidade e nós aqui reparamos isso, para nossas entidades. Sou favorável ao processo, acho que houve a responsabilidade do empreendedor e da ciência deles da importância desse Complexo para o estado de Pernambuco”. O representante do CREA, Dr. Frederico Guilherme Bastos Gonçalves, perguntou se havia prazo para cumprir as ações mitigadoras, ao que a Presidente falou: “Bem, quanto a questão dos prazos, estes são estabelecidos quando da elaboração do Termo de Compromisso. Inicialmente, os prazos se estendiam até o “Habite-se”, mas se viu que não estava funcionando bem, porque só havia preocupação com a execução da mitigação quando da solicitação do “Habite-se”, e ficava uma situação constrangedora para todos. Hoje, na assinatura do Termo de Compromisso - TC, já fica definido em que prazo o interessado vai cumprir cada ação”. Pedindo a palavra, o representante do Instituto, Dr. João falou: “Só queria dar um esclarecimento, o processo cumpriu todas as orientações da OPEI, ele está incorporando várias observações no projeto, tanto é que gera essa situação que, digamos assim, não há ações mitigadoras maiores ou menores a serem consideradas. Na verdade isso é uma questão processual, é um processo que nós estamos trabalhando para unificar a questão Urbanística Ambiental. A questão da Mobilidade, a CTTU vai observar assim como os outros órgãos”. A Presidente, Dra. Taciana, disse: “Na verdade, identifico aqui, duas propostas: a proposta do relator que aprova o empreendimento sem impor novas ações mitigadoras, exceto aquelas exigências já incorporadas ao projeto, e a proposta do Instituto, que aprova o empreendimento com mais uma ação mitigadora: os 180m de ciclovias, conectando com a Via Mangue que extrapola o limite do terreno do projeto.” Pedindo a palavra, o Urbanista Dr. Paulo Roberto disse: “Quero dar uma explicação, esses 180m de Ciclovias fazem parte desse conjunto de ações que nós denominamos de potencializadoras, são compromissos do projeto com o carimbo de aprovação, que nós vamos executar. Segunda questão é que nós propomos que a partir dos 180m, houvesse sim uma relação de ligação com a via compartilhada, bicicleta e automóvel, fazendo com que os 30 km de via compartilhada, caminhassem junto até chegar nesse ponto para dar o anel, essa é a proposta. O Instituto está propondo que em vez da via compartilhada, se crie uma faixa amarela, é isso?” Ao que o representante do ICPS, falou: “Quanto mais infraestrutura para o ciclista melhor, essa questão da via compartilhada, naquela área de fronteira, digamos assim, é uma situação de uma rua local, com finalização, que a partir do momento em que você colocar os 30 km, passa a ser uma via compartilhada. Acho que existe uma infraestrutura numa escala maior, que de fato faria uma conexão mais direta até a descida da Via Mangue, tanto é que ali é um trecho onde você já não conseguiria ter mais, digamos assim, a questão da via compartilhada dos 30 km citados, naquele trecho que já passa por baixo da pista da Via Mangue. Nossa proposta é que seja feito esse complemento, não foi nada contra a via

Paula Peixoto



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

compartilhada. Considero que é importante a Ciclofaixa conectada à Via Mangue, do que a situação da via compartilhada, mas uma não se opõe a outra." A Presidente então falou: "O segundo ponto, o ICPS colocou que seria melhorar os pontos de travessia." Pedindo a palavra, o Arquiteto, Dr. Marcílio, falou: "Os acessos e a Praça estão nas margens que Luiz Vieira mostrou, como também está no nosso projeto. Temos a Praça e como atravessar e chegar à Praça, inclusive a parte de sinalização que tiver que ser feita na via está lá. O que estou somente alertando, é que a Ciclofaixa, os 180 m, também estão no projeto. Essas coisas estão no documento de aprovação do projeto, é um compromisso, vai está aprovado assim, não vejo necessidade de fazer um TC, pois o empreendedor já se comprometeu e todas as ações que estavam na OPEI já estão contempladas no projeto". Pedindo a palavra, o relator, Dr. José Antônio, disse: "Quando coloquei no meu relato a questão da mitigação, foi exatamente neste sentido, para ser colocada, em tese, a sugestão da SELURB, que é o que está no projeto apresentado. O que está se falando dessa proposta do Instituto é uma nova parte da Ciclovia, os 180m, a questão está indicada como uma das ações possíveis pela SELURB, está contemplada no processo, já consta no projeto e estariam dentro do carimbo de aprovação desse processo. A mitigação está feita a partir do que foi incluído no projeto." Pedindo novamente a palavra, o representante do ICPS falou: "Só para esclarecer, tem até uma imagem que mostra as Cicloviárias conectadas de alguma forma. Os 180m estão no projeto e faz essa conexão que, salvo engano, é numa área privada, então tem Servidão. Essa é uma condição "sine qua non" para que se possa ter uma situação de conexão maior. O que nós tínhamos proposto é que, se eu chego com a Ciclovia aqui, essa é a possibilidade de permear o Sistema Viário, mas do ponto de vista Cicloviário, mais estruturador, seria conveniente fazer essa conexão para se integrar com a Via Mangue. Do ponto de vista do TC, se cabe a CTTU fazer ou se cabe ao empreendedor fazer, digamos assim, quem se responsabiliza e diz que não precisa de TC? Vamos cobrar para que seja feito. Acho que seja uma coisa de custo elevado e, o mais importante de fato, é que se faça essa conexão, porque se não, ela ficaria interrompida de toda forma, e nós consideramos que é algo importante nesse processo." Pedindo a palavra, o representante do empreendedor do Complexo RioMar, Dr. Francisco Bacelar, falou: "No nosso projeto está contemplada a Ciclovia com os 180m, a questão desse novo circuito que João está colocando, nós não sabemos o custo. Quando chegamos ao projeto e fizemos todo levantamento de viabilidade, é o que está posto aí. Se fosse uma coisa simples, como pintar uma faixa no asfalto que hoje já existe tudo bem. Escutei que esse projeto já estava contemplado pela Prefeitura, por isso que nem fizemos estudos." O representante do Instituto, falou: "Não poderia deixar de registrar a importância da complementação dessa infraestrutura, acho que podemos deixar registrado aqui, não é uma questão de aprovação de nada, e já vai se estudando para a análise do CDU. Daqui para lá, se achar o responsável, se isso já está posto num Contrato, se a CTTU faz, se o empreendedor se compromete a fazer isso. Enfim, acho que é uma situação que nós tocamos para frente, mas fica o registro da importância de ser estudada a possibilidade desse trecho ser contemplado." A Presidente falou: "Agora podemos votar o parecer favorável do relator?" Ao que todos concordaram e foi exarado 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, acompanha o parecer FAVORÁVEL do relator e encaminhamento ao CDU, por se tratar de Empreendimento de Impacto. Solicita homologação de V. Excia." Em, 29/11/2016. a) Taciana Maria Sotto-Mayor, Presidente da CCU e demais membros presentes. Por último, passou a apresentação do Processo nº. 07.101/4.0.16 da (ZERO -UM INFORMÁTICA ENGENHARIA E



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

REPRESENTAÇÕES LTDA, referente ao Projeto de Reforma com Acréscimo de Área para uma edificação não habitacional (Salas Comerciais), a se localizar na Rua Manoel Caetano, nº. 122, Bairro do Derby. (ZAC Controlada 2/ ARU- SRU). **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.719/01, Art. 22. (ARU – Estacionamento em Outro Lote). A Presidente passou a palavra ao relator do processo, Arquiteto Dr. João Geraldo Siqueira de Almeida, representante da ACP, que iniciou lendo o parecer da SELURB. **Parecer da SELURB:** “1. **SOLICITAÇÃO:** O presente processo trata de um projeto de Reforma com acréscimo de área de um empreendimento de uso comercial (salas comerciais), situado na Rua Manoel Caetano nº 122, no bairro do Derby. 2. **LEGISLAÇÃO:** De acordo com a Lei Municipal nº 17.511/2008 (Plano Diretor) e a Lei dos 12 Bairros - ARU, o lote em questão está situado na Zona de Ambiente Construído Controlada II (ZAC Controlada II) – SRU 1 (Setor de Reestruturação Urbana) e SSA 2 (Setor de Sustentabilidade Ambiental). O projeto é constituído por 02 blocos sendo o Bloco A com 3 pavimentos e o Bloco B com dois pavimentos, totalizando 729,99m². Para a proposta são exigidas 15 (quinze vagas de veículos, porém o interessado apresenta 24 (vinte e quatro) vagas, sendo 1 para portador de necessidades especiais e 23 (vinte e três) vagas em um terreno próximo, no raio de 100m conforme permitido pelo Art. 22 § 2º da Lei nº 16719/01. *Art. 22º - Aplicam-se na ARU as mesmas condições expressas no Art. 40 da Lei 16.176/96, excetuando-se o disposto nos parágrafos seguintes. § 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 especial pela Comissão de Controle Urbanístico - CCU; ...*

Imagem 01: Mapa de Localização do Empreendimento e estacionamento proposto



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

3. **PARECER URBANÍSTICO:** O projeto apresentado está sendo encaminhado para CCU, por se enquadrar no § 2º do Artigo 22 apresentando vagas de veículos em terreno próximo dentro do raio de 100m. Consta anexo “contrato de permuta de serviços celebrado entre a Zero Um Informática Engenharia e Representações Ltda. e a Casa do Estudante do Nordeste- CEN, referente ao estacionamento proposto. O processo apresenta ainda parecer da DPU que se posicionou “favorável ao projeto da forma como apresentado, mantendo carga e descarga e vaga de deficiente no recuo frontal do imóvel e as demais vagas oferecidas em terreno próximo, permitido pelo Art. 22 da Lei nº 16719/01. Diante do exposto, somos favoráveis à proposta apresentada, desde que as vagas disponibilizadas para o empreendimento sejam demarcadas e não interfiram nas vagas existentes no terreno. Encaminhamos o processo para análise e pronunciamento da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, por determinação do § 2º do Art. 22 da Lei nº 16.719/01.” Em, 21/10/2016. a) Mira Meira, Gerente de Normatização e Cláudia Câmara, Arquiteta e Urbanista. Continuando, o relator falou que no lote do empreendimento, teria uma vaga de estacionamento para Portadores de

Paulo Henrique




PREFEITURA DO
RECIFE

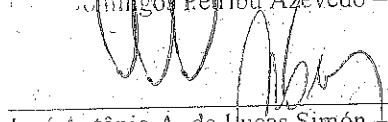
SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

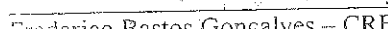
Deficiência e mais Carga e Descarga. As demais vagas, serão em outro lote. Passou então, a ler o seu parecer. **Parecer do relator:** "1. **Solicitação:** Aprovação de Projeto de Reforma com Acréscimo para edificação de Uso Comercial, no Derby, sendo exigidas 15 vagas para o empreendimento e apresentado 24 vagas, uma vaga por lote, e 23 vagas em outro lote num raio inferior a 100m. 2. **Histórico:** Com base na Lei nº 16.719/2001 - ARU, Capítulo IV, Seção I, Art. 22, Parágrafo 2º, determina que: "... reforma e mudança de uso de atividade, poderá ser atendida a exigência de vaga de estacionamento em outro lote, desde que dentro de um raio de 100,00m de distância do mesmo..." 3. **Considerações:** O interessado apresentou contrato de aluguel do terreno, concernente às vagas propostas. 4. **Conclusão:** De acordo com o processo em tela, sou favorável conforme se apresenta, acompanhando o parecer da SELURB de 21 de outubro de 2016." Em, 08/11/2016. a) João Geraldo Siqueira de Almeida, representante da ACP. A Presidente, colocou em votação o parecer do relator e foi exarado o parecer da CCU. **Parecer da CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. "A Comissão em plenário, por unanimidade de seus membros, acompanha o parecer FAVORÁVEL do relator. Solicita homologação de V. Excia." Em, 29/11/2016. a) Taciana Maria Sotto-Mayor, Presidente da CCU e demais membros presentes. Por último, seria analisado o **Processo nº: 07.57323.2.16 da SOUZA METAIS - EIRELI- ME** mas, por falta do relator, 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, 29 de novembro de 2016.

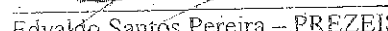

Márcia Dantas de Oliveira - Secretária


Vivian Maria Oliveira da Costa - CTTU

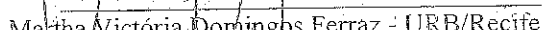

Domingos Retribú Azevedo - SÉPLAN/ ICPS



José Antônio A. de Lucas Simón - FIEPE

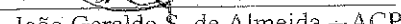

Frederico Bastos Gonçalves - CREA/PE

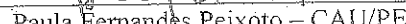

Edvaldo Santos Pereira - PREZEIS


Taciana Sotto-Mayor - PRESIDENTE


Martha Victória Domingos Ferraz - URB/Recife


Paula de Oliveira Mendonça - SAJ


João Geraldo S. de Almeida - ACP


Paula Fernandes Peixoto - CAU/PE