



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 379ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos **09 (nove) dias do mês de março de 2018 (dois mil e dezoito)**, às 9h30min, na Sala de Reuniões da Secretaria de Planejamento Urbano, realizou-se a 379ª. 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; Lúcia de Fátima Escorel, representante da URB/Recife; Gustavo Marques Lins, representante da SDSMA; Ana Patrícia Uchoa Queiroz, Suplente do representante da SEPLAN/ICPS; Ana Cristina Assis de Oliveira, representante da CONDEPE/FIDEM e Ana Maria Moreira Maciel, Suplente do representante do CAU/PE. Os Engenheiros: Walter Longman, Suplente da representante da CPRH; José Antônio A. de Lucas Simón, representante da FIEPE e Genildo Mota Valença Filho, representante da ADEMI/PE. Além da Procuradora Andréa Galiza, representante da PGM e Edvaldo Santos Pereira, Suplente do representante do PREZEIS. Após a leitura das Atas das reuniões dos dias: 14/12/2017 e 23/01/18, constatado o número regimental para deliberar a Presidente deu início à reunião, quando foi apresentado o **Processo nº. 07.34891.4.16 do SHOPPING CENTER RECIFE**, referente ao Projeto de Reforma com Acréscimo de Área, para uma edificação não habitacional (Shopping Center), localizado na Rua Padre Carapuceiro, nº. 777 – Boa Viagem. **Encaminhado à CCU**: em face da Lei nº. 16.176/96, Art. 62, § 1º. (LUOS – Empreendimento de Impacto – medidas mitigadoras) A **Presidente** iniciou passou a palavra ao Dr. **Ricardo Félix**, Gerente do Shopping Center Recife, que iniciou falando: “O Shopping Center, carrega o nome da cidade há quase 40 anos, e nós estamos olhando para os próximos 40 anos. A empresa que trabalho, MAGUS, foi sócia fundadora do Shopping, acho que até que têm um pouco de diferença no ramo imobiliário de Shopping Center e o imobiliário convencional. Nós ficamos no empreendimento e continuamos administrando, ficamos ao longo dos anos acompanhando todas as evoluções. O Shopping Recife nasceu no Bairro de Boa Viagem, num bairro que não tinha essa concentração imobiliária que tem hoje, era para muitos, uma ilha de concreto cercada de carros por todos os lados e, quando olhamos para as necessidades da cidade para os próximos anos, é completamente antagônico. Nós precisamos estar inseridos na cidade de uma forma mais natural. Desde 2004, nós estamos estudando o que seria o Shopping Recife nos próximos anos. Fomos provocados por uma ideia de uma Nova Bruno Veloso, o que nos fariam? Chegamos a executar vários estudos: como Torre de Escritórios, com Hotel, concentrando a parte vertical desse lado da Nova Bruno Veloso, mais de dez versões de projetos. Conversamos com os urbanistas, liderados pelo Bruno Ferraz, e acho que Bruno conseguiu colocar várias informações importantes na nossa cabeça, uma delas é essa preocupação com a cidade, como você se comunica com a cidade. Você tem a ZEIS Entra a Pulso de um lado e tem que respeitar isso, como também a parte do Mangue, o outro lado que está mais desenvolvido de forma vertical. Foi dessa forma, que nós começamos um estudo longo, fomos parar em vários lugares, tivemos reunião com o Arquiteto da Dinamarca, Jan Gehl no escritório dele, para entender o porquê das pessoas não estarem chegando a pé ao Shopping, o que é que falta para isso. Nós temos uma área de influencia muito importante no bairro de Boa Viagem, e tudo isso, Bruno vai apresentar o que é que nos levou ao desenho final do projeto. Na verdade, nós estamos olhando para o Shopping dos próximos 30 anos, com muita responsabilidade dos Empreendedores, pois sabem que carregam o nome da cidade no Shopping e tem uma responsabilidade enorme de apresentar um projeto de longo prazo. É um projeto que tem a fase A, tem demandas num momento mais curto, tem demandas que vão demorar um pouco mais, mais não adiantava, ficarmos olhando o lote de forma isolada, estamos olhando agora, o Shopping como um todo. Temos que olhar o Shopping nos próximos 40 anos, para ai sim, fazermos esse dever de casa, descendo para os 30 anos, 20 anos, 10 anos, que é o que Bruno vai apresentar. Nós temos muito orgulho do trabalho que foi feito, é um trabalho que nós temos discutido muito com a Prefeitura, fizemos a Orientação Prévia do Empreendimento de Impacto - OPEI, estamos praticamente há quatro anos desenvolvendo este projeto. Reforçamos nossa preocupação com a cidade, porque para



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

que o Shopping tenha sucesso, a cidade tem que ter sucesso nesse meio em que ele está inserido, nós caminhamos juntos. Estamos aqui desde a década de 60, quando o terreno foi comprado, e estaremos aqui nos próximos anos. Temos um Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV muito robusto, desenvolvido. Vou passar a palavra ao Arquiteto Urbanista Bruno Ferraz, que tem bastante coisa para falar para vocês." Usando a palavra, Dr. **Bruno** Ferraz disse: "Depois de quatro anos neste trabalho, não é Ricardo?" **Ricardo** respondeu: "Rapaz, é uma quebra de paradigma, porque o primeiro projeto que nos pegamos, era uma floresta de prédios, colocando quase todo coeficiente de utilização, apontando nos limites. Bruno nos falou: "Desse jeito eu não vou, nós então conversamos, reduzimos, e estamos muito longe do nosso coeficiente. Estamos com o pensamento que hoje não nós viemos com uma ideia vitoriosa, boa para a cidade, porque se a pessoa chegar fácil no Shopping, tendo uma boa experiência de chegada, uma boa experiência de saída, vai voltar. Hoje, o centro de compras acabou as pessoas agora compram "on line", e o Shopping passa a ser um Centro de Convivência. O Shopping Center Recife vai virar o Centro de Convivência do Recife, e nós temos uma responsabilidade enorme de fazer isso que Bruno vai apresentar pra vocês." Usando a palavra, Dr. **Bruno** disse: "Ricardo já fez a introdução, na realidade meu desafio aqui é apresentar em 20/30 minutos para vocês, um resumo de um trabalho extenso, feito nos últimos quatro anos. É difícil, porque a carga de informação e de estudo foi muito intensa, exatamente nessa perspectiva dos sócios do Shopping, de preocupação com a cidade. É uma queda de paradigma sim, vocês vão perceber ao longo da apresentação que o projeto arquitetônico final, é consequência de todo esse Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, que já é um diferencial, em função de que a Lei só exige Memorial de Impacto relativamente mais simples, mas o Shopping entendeu dada a importância desse estudo mais aprofundado. Esta apresentação vai ser dividida nesses aspectos que estão aqui: Introdução; Aspectos Legais; Legislação; Mobilidade; Condicionantes Naturais; Análise Urbanística; Diretrizes Projetuais e Documentação. É importante salientar que todo esse processo foi desencadeado a partir da decisão do Poder Público, de abertura da área remanescente da Rua Bruno Veloso, que é o que nós estamos chamando de área remanescente. Nós sabemos que houve o desenho original da Rua Bruno Veloso, e que foi ocupada pela Comunidade Entra a Pulso, e aí, num determinado momento, o Shopping cedeu 10 m, que é uma faixa que já existe hoje, tanto é que quando saímos do Shopping faz aquela curva no final, são exatamente esses 10 m que são remanescentes. Em 2014, surgiu esse desenho, é apenas um desenho, ainda não é um projeto executivo da Nova Bruno Veloso como nos chamamos. Num determinado momento, nós apresentamos esse projeto à Comunidade, e vieram com a indagação: "Ah! Vocês vão retirar os antigos moradores?" Não, chamamos a Nova Bruno Veloso, para deixar bem claro que é do alinhamento do Shopping para dentro, vai haver uma faixa de interesse do Município. Então, a partir dessa abertura da Nova Bruno Veloso, interligando a Rua Dom João VI com a Av. Fernando Simões Barbosa, o Shopping se sentiu na obrigação de fazer esse planejamento de longo prazo. Não é um planejamento de curto prazo, pelo menos pelos próximos 25 anos porque vai abrir uma via, com extensão de 700 m, vai criar uma nova dinâmica no local, e se sentiu a necessidade de fazer este estudo. A partir disso, nos planejamos essa perspectiva de 25 anos, localizando o empreendimento que são 185 mil metros quadrados de superfície, ou seja, o terreno são 18 hectares, a área do Shopping, e hoje, ela tem uma área construída de 175 mil metros quadrados que daria "cut" de 0,52 porque nós retiramos o Edifício Garagem, que por efeito da Lei, não entra no cálculo. O conjunto final, nessa perspectiva de ser uma peça mais dinâmica, do ponto de vista de uso e atividade, que vai ser composto de três Torres de Escritórios, um Centro Médico e uma Torre Hoteleira. Nessas três Torres de Escritórios, é provável que uma delas vire um Flat, mas nós não temos como predeterminarmos hoje, não temos ainda esse perspectiva de utilização imediata, que daria um "cut" final de 0,69 em função desse cálculo. As Torres de Escritórios têm 78.000 m² de área computável, o Hotel com uma previsão e 450 unidades habitacionais e uma Área de Convenções, que dá uma área final de 17.000 m². A ampliação do Shopping, também tem uma pequena parte que deverá ser de 190 mil metros quadrados, dos quais 35 mil metros será a parte proporcional de acréscimo de ABL - Área Bruta Locável. O estacionamento final contará com 6.244 vagas de estacionamento de veículos distribuídos em 173 mil metros quadrados. É importante



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

fazer uma observação à parte, o cálculo final deu aproximadamente 5.700 vagas desse conjunto, e está se colocando 6.200 vagas, em função de uma interpolação, nós tínhamos intenção de colocar mais, porém fizemos uma redução de cerca de 20% das vagas, entendendo que esses Empresariais que estão entrando no Shopping, têm uma interpolação aí, pois exigem maior demanda de estacionamento durante o dia, e o Shopping durante a noite. O estacionamento é uma área onerosa para o Shopping, porque tem investimento muito alto e exige muita área construída. Nós fizemos uma redução de 20% nesse cálculo, entendendo que essas populações de ir e vir, de um uso e de outro, se alternam durante o dia”. Pedindo a palavra, a representante da CONDEPE/FIDEM, Dra. **Ana Cristina** disse: “Você falou da Nova Bruno Veloso, ela é um corte que vai ser dado no terreno? E quando você passa a chamar aqui Bruno Veloso, já é a Nova Bruno Veloso?” Continuando, Dr. **Bruno** respondeu: “Sim, vai ser um corte dado no terreno do Shopping, e vai se chamar a Nova Bruno Veloso, o que eu disser aqui Bruno Veloso, estou me referindo a Nova Bruno Veloso.” Usando a palavra, Dr. **Ricardo** falou: “Ela tem uns 10m mais a área que está dentro do Shopping.” Novamente, Dra. **Ana Cristina** perguntou: “Então, ela não está totalmente dentro do terreno? Já tem 10m?” Ao que Dr. **Bruno** respondeu: “Sim, cerca de 5.600 m² do terreno do Shopping vão ser cortados. Quanto aos aspectos legais, o Shopping está inserido numa Zona Especial de Dinamização Econômica Centro Principal – ZEDE-CP, que ainda não está regulamentada, vizinha à Zona Especial de Interesse Social - ZEIS Entra a Pulso e vizinha a uma Unidade de Conservação da Natureza - UCN Rio Jordão. Essa condição verá mais à frente, cria portas de trabalho, porque essa face Sul do Shopping tem uma realidade, essa face Leste tem outra realidade, a Norte outra e a Oeste outra. Essas realidades já foram levadas em consideração na hora da elaboração do projeto final, a caracterização das áreas de influência indireta e de influência direta. Essa área de influência indireta foi predeterminada pela Av. Antônio Falcão, Av. Imbiribeira, pela Rua Ernesto de Paula Santos e Av. Boa Viagem, e a área de influência direta, seria esse polígono: Rua Bruno Veloso, Rua Padre Carapuceiro, Rua Dom João VI e Av. Fernando Simões Barbosa.” Mais uma vez, a Dra. **Ana Cristina** perguntou: “A indireta dá um raio de mais ou menos quantos quilômetros? Qual foi o critério?” Ao que Dr. **Bruno** explicou: “É realmente a predefinição de dinâmica de Sistema Viário. Quanto a Legislação, conforme o Plano Diretor, o terreno está localizado na Unidade Urbana 6, da ZEDE – CP, é uma área que compreende áreas consolidadas ou que apresentam potencial de concentração de atividades múltiplas, e tem por objetivo geral, promover a requalificação urbana e ambiental para dar suporte a estas atividades, ou seja, já faz parte do objetivo da ZEDE, ter essa dinâmica de atividades múltiplas. O item II, do Artigo 134, define ainda que sejam desenvolvidos planos específicos, e no caso, prioritariamente, qualificar a ZEDE Centro Principal a ser criada por Lei específica, no entorno do Shopping Recife, para consolidar o seu raio de influência regional e metropolitano. São ainda definidos como objetivos específicos para as ZEDE’s: Melhorar a infraestrutura existente; Reorganizar os sistemas de mobilidade urbana; Garantir a acessibilidade recuperando os passeios públicos; Reabilitar ou definir novos planos de quadras dotados de galerias para pedestres; Proteger o patrimônio histórico ambiental e cultural; Reabilitar as áreas e imóveis subutilizados; Implantar mecanismos de combate à retenção imobiliária; Estimular o uso habitacional; Implantar espaços e equipamentos públicos; Recuperar ou criar mercados públicos de apoio a atividade econômica local; Fomentar a atividade econômica e comércio e o serviço; Garantir a mobilidade urbana através de melhorias nos sistema viário e implantação de estacionamento públicos e privados. O parágrafo único do artigo 230 define que “Na ZEDE Central-Boa Viagem (...) deverão ser adotados os parâmetros definidos nesta Lei para Zonas Moderadas até a publicação de legislação específica”, ou seja, o Coeficiente de Ocupação Mínimo de 0,1; Permanente de 1,0; Básico de 3,0; De Exportação de 2,0; e Máximo de 3,0 (tabela de coeficientes de utilização para as zonas de uso artigo 143). O parágrafo único do artigo 230 que “Na ZEDE central-Boa Viagem (...) deverão ser adotados os parâmetros definidos nesta lei para Zonas Moderada até a publicação de legislação específica”, ou seja, o Coeficiente de Ocupação Mínimo de 0,1; Permanente de 0,1; Básico de 3,0; De exportação de 2,0; e Máximo de 3,0 (tabela de coeficientes de utilização para as zonas de uso artigo 143). Conforme definido na Legislação Municipal Lei nº. 17.511/08 Plano



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Diretor do Município do Recife, o terreno esta localizado em uma área classificada como Zona Especial de Dinamização Econômica I – ZEDE I – na Unidade Urbana 6. Classificada pelos Artigos 132 e 134 como ZEDE CP (Zona Especial de Dinamização Econômica Centro Principal), esta zona compreende áreas consolidadas ou que apresentam potencial de concentração de atividades múltiplas, e tem por objetivo geral, promover a requalificação urbana e ambiental para dar suporte a estas atividades. O item II do Artigo 134 define ainda que sejam desenvolvidos planos específicos para as ZEDE's devendo prioritariamente “qualificar a ZEDE Centro Principal, a ser criada por lei especifica, no entorno do Shopping Recife para consolidar o seu raio de influência regional e metropolitano. O parágrafo único do Artigo 230 define que “na ZEDE Central-Boa Viagem (...) deverão ser adotados os parâmetros definidos nesta Lei para Zonas Moderadas até a publicação de legislação especifica”, ou seja, o Coeficiente de Ocupação Mínimo de 0,1; Permanente de 1,0; Básico de 3,0; De exportação de 2,0; e máximo de 3,0 (tabela de coeficientes de utilização para as zonas de uso artigo 143). Incidem ainda sobre o empreendimento estudado pelo seu porte e atividade, os artigos da Lei 16.176/96 relatos à regulamentação dos níveis de impacto, que, prevendo legislação especifica sobre a matéria (artigos 189 e 231), tomou a forma do referido Decreto Municipal nº. 27.529 de 19/11/2013. Incidem ainda sobre o empreendimento estudado pelo seu porte e atividade, os artigos da Lei 16.176/96 relatos à regulamentação dos níveis de impacto, que, prevendo legislação especifica sobre a matéria (artigos 189 e 231), tomou a forma do referido Decreto Municipal nº. 27529 de 19/11/2013. O **Arquiteto** passou a ler a apresentação (em anexo), e continuou: “Quanto à mobilidade, nós percebemos que é uma malha urbana com sistema viário ortogonal, mais rarefeito, o próprio canal do Rio Jordão cria quase que uma barreira física dessa realidade. Hoje, nós temos alguns conflitos com essa malha urbana. Eduardo, nosso consultor de mobilidade, vai detalhar logo mais esse desenvolvimento do estudo. Definimos alguns raios de atendimento, pelo menos em termos de bicicletas, automóveis e pedestres, para criar esse raio de estudo que coincide com a área de influencia indireta do nosso estudo. Quanto aos ônibus, nós vemos que há de alguma forma, considerando um raio de 250m e outro de 500m, toda área muito bem servida do ponto de vista de transporte publico. O metrô, nós já vemos que as duas estações que atendem ao Shopping, a Estação Shopping e a Estação Tancredo Neves, precisam de alguma forma, ter mais conexão com o empreendimento, que é uma das proposições do Shopping. Quanto à bicicleta, estamos verificando que há necessidade sim de um maior incremento internamente, ao atendimento das bicicletas. Quanto aos condicionantes naturais as manchas verdes são muito rarefeitas no nível de bairro, o que nos percebemos é a UCN, com o vestígio de mangue. A sementeira do Shopping tem uma concentração muito pequena de coqueiros, na frente daquela faixa de 10m de passeio público. O mapa já demonstra uma preocupação que o Shopping precisa ter com uma maior contribuição para as manchas verdes da área. Isso já foi atendido, vocês vão ver mais a frente. A partir do momento dessa leitura, nós percebemos a necessidade de haver um incremento desses condicionantes da própria mancha de vegetação, que é um item importante desse programa de requalificação, e foi levado em consideração. O Shopping está num ponto que faz parte da rede hidrográfica do Canal do Jordão, e nós observamos que a Comunidade tem, de fato, áreas alagáveis não significativas, e que há uma maior preocupação com a presença da Comunidade. Na análise urbana vemos a base cartográfica com a granulação das Áreas Edificadas e nós percebemos que no lado Leste e no lado Norte, tem uma granulação muito mais próxima, ou seja, um adensamento construtivo muito significativo nessas áreas, enquanto que, no canal do Rio Jordão para Oeste, ele tem essa leitura desses vazios urbanos, mas que não tem uma relação direta com o Shopping, porque o próprio canal cria essa barreira. Isso novamente reforça a ideia de se trabalhar quatro fachadas para o Shopping, de formas diferenciadas, porque existem realidades distintas.” Usando a palavra, a Presidente Dra. **Mira** disse: “Até porque na Lei 7427/61, esta área era uma Zona Industrial. Do Rio Jordão até a Av. Mascarenhas de Moraes, era Zona Industrial, por isso existem ainda tantos galpões por ali.” Continuando a explanação, Dr. **Bruno** falou: “Os equipamentos urbanos, alguns significativos por serem grandes equipamentos, na realidade se concentram mais na Imbiribeira, só o Hiper Bomprego que tem uma relação mais direta com o Shopping, mas a própria Rua Padre



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Carapuiceiro também faz essa divisão física. Uma coisa que nós percebemos foi que o Shopping não dialoga com esses eixos, sejam eles longe da cidade. Se você pegar a Av. Visconde de Jequitinhonha todos aqueles acessos que dão para o Shopping, e não tem nenhuma correlação com os dois eixos principais, internos do Shopping. Isso aqui foi um condicionante colocado como obrigatório no projeto, essa relação do convívio melhor, e esse diálogo direto com a cidade. O que nos resta de trabalho são esses vazios do próprio Shopping e depois, no final, resumidamente uma visão do Macro, teria que pegar os estudos e ler, que tem condicionantes sociais e econômicos, etc. Nós deixamos muito claro a mensagem, isso é um resumo do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, e nós temos quatro realidades completamente diferentes e distintas, um caso bastante singular, um Shopping, onde nós podemos caracterizar que na faixa Oeste, onde é uma Zona Ambiental pela presença da UCN, consolidada, ou seja, não vai mudar, não vai alterar essa condição. A face Norte que é uma Zona Urbanizada, com a presença de Empresariais, do Hiper Bompreço, também consolidada. A Zona Mista, considerando que é ambiental/urbana, com a presença de praia de Boa Viagem, também consolidada. A ZEIS, também consolidada, não há nenhuma possibilidade de alteração dessa condição da ZEIS. As quatro realidades, se você analisar do ponto de vista de densidade construtiva e populacional, foi passada para o desenvolvimento do projeto arquitetônico e de alguma forma, ela respeita esse princípio. Na Zona Urbanizada tem alta densidade construtiva, que são os prédios, com baixa densidade populacional; na Zona Ambiental tem baixa densidade construtiva e baixa densidade populacional; na ZEIS, tem baixa densidade construtiva e alta densidade populacional. Na Zona Mista, tem alta densidade construtiva e baixa densidade populacional.” Pedindo a palavra, Dr. **Ricardo** disse: “Isso influenciou muito nos estudos iniciais que fizemos, porque calculamos: temos tanto de potencial construtivo, vamos explorar, mas depois nos foi passado, até Dra. Lígia que representa o Instituto Shopping Center Recife, pode explicar para nós, a preocupação de não se criar uma barreira natural, pelo contrário, nós convivemos bem com a ZEIS e acho que Lígia tem um trabalho social maravilhoso, desenvolvido pelo Instituto, pode passar um pouquinho dessa nossa preocupação. Então, avançando um pouco o projeto de Bruno, quero dizer que o projeto abre os braços para a ZEIS e para a cidade. Para a ZEIS, porque está na nossa face Sul sendo uma continuidade, e vocês vão perceber que é uma continuação natural das ruas e as pessoas vão entrar no Shopping. Essa quantidade de construção que nós vemos nada mais é do que o estacionamento descoberto, que passa a ser construído, coberto, deixando grandes áreas verdes e com aproveitamento melhor, mas a nossa preocupação foi muito grande.” Pedindo a palavra, a Assistente Social do Instituto Shopping Center Recife, Dra. **Lígia** Leite, falou: “Nós tivemos todo um cuidado, tivemos uma discussão desde o princípio momento da própria apresentação do projeto da Prefeitura, para a abertura da Nova Bruno Veloso. Participamos ativamente das discussões, conversamos também com a Comissão de Urbanização e Legalização de Uso da Terra - COMUL, e tivemos a preocupação de estarmos presente na apresentação do projeto, para levar um pouco de toda essa demanda do trabalho social, que o Shopping faz na ZEIS Entra a Pulso. Acompanhamos inclusive, o aumento do perímetro da ZEIS, que tem tudo a ver com a realidade da Entra a Pulso. Hoje, o próprio Instituto esta dentro deste perímetro da ZEIS, e fizemos questão de ao fazer remembramento do terreno da ZEIS, tivemos a preocupação de colocar para dentro do perímetro, tudo o que estava fora. Trouxemos essa discussão para o Fórum do PREZEIS e mostramos que queríamos colocar para dentro o Instituto, já que nosso relacionamento é de abrir as portas do Shopping para esse convívio. Temos essa participação mais ativa da ZEIS, com um trabalho social e interlocução direta com os moradores da Comunidade, com projetos de qualificação profissional num total ambiente que favoreça esse capital social de Entra a Pulso. Só reforçando o porquê do consolidado, é que nós realmente entendemos que aquela área precisa de Projetos de Urbanização, mas é uma área consolidada, e não está no escopo do Shopping, trabalhar com a possibilidade de remoção, pelo contrário, nós reforçamos que é uma área de Interesse Social que está protegida por Lei e que precisa ser resguardada. Tem todo um contexto e a sua característica, a partir dos projetos e da intervenção do Poder Público. Por isso, nós consideramos que é uma área consolidada e garantida por Lei.” Dr. **Bruno** falou: “Continuando, estou tentando passar o que está por trás do projeto, quer



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

dizer, a essência do projeto. Todas as preocupações, diretrizes, conceitos, pouco a questão da obra em si, da edificação, isso é mais importante, do que talvez, está detalhando o Projeto do ponto de vista de obra. Voltando as diretrizes projetuais, o que provocou todo esse reestudo: a abertura da nova calha tem um problema, que é a consolidação da situação do prédio da COMIC, que está em construção, e que avança na rua. É um projeto de 2014, que era simplesmente um desenho onde mostrava um bolsão. O Shopping Center simplesmente recebeu esse desenho geométrico e adaptou o projeto a ele, quando foi apresentado era uma via de mão única, da Rua Dom João VI à Av. Boa Viagem, fazendo um corte no terreno do Shopping, criando um bolsão, que é exatamente a Mão Inglesa do contra fluxo das paradas de ônibus. Em 2017, esse mesmo desenho foi refeito em função do levantamento topográfico, real, existente "in loco". Então, vocês percebiam que o terreno do Shopping está num limite e vai ter um avanço que vai ser dado em direção do terreno da CONIC, e em direção ao terreno do Shopping. Essa linha da Rua Bruno Veloso, da Comunidade, é uma linha existente por lá. É a linha da canaleta, para a antiga drenagem do Shopping que hoje é utilizada em alguns pontos pela Comunidade, como esgotamento sanitário. Então, esse limite na frente do prédio da CONIC chega a 18m, e quando chega aos outros pontos vai a 24m, aproximadamente. Só reforçando, quero dizer, o Shopping não teve nenhuma interferência nesse desenho, é um desenho que foi encaminhado e nós simplesmente, adaptamos à condição do Shopping. Há necessidade sim, do Projeto Executivo que ainda não existe, esse é apenas um Projeto Geométrico, definindo cotas, porque existem lá desníveis, em função da Comunidade e da presença da própria Bruno Veloso, que precisam ser resolvidos quando do desenvolvimento do Projeto Executivo. As diretrizes gerais desse estudo de longo prazo do Shopping seria o que? Apropriar a abertura da Nova Bruno Veloso como um elemento definidor e integrador do projeto de ocupação; planejar com uma visão de longo prazo; e pensar o Shopping como equipamento articulador da dinâmica urbana e econômica da ZEDE. É importante salientar que essa abertura da Bruno Veloso, veio de uma demanda da própria Comunidade, e como consequência, foi feito um desenho geométrico. O Shopping se sentiu na obrigação de estudar porque vai abrir uma nova fachada de cerca de 700m. Vai haver uma nova dinâmica, e como ele se comporta com essa nova dinâmica? Vai ser feito um desmembramento." Dra. **Mira** falou: "O desmembramento tem que ir para a Central de Licenciamento – CELIC/DILURB, pois o terreno é área de interesse do Município. É o que nós temos quando analisamos qualquer faixa de interesse." Continuando, o Arquiteto, Dr. **Bruno** disse: "Somando tudo isso que nós falamos, na hora de desenvolvermos o Projeto Arquitetônico, quais serão nossas preocupações? Distribuir as massas construídas com relação ao entorno imediato, o que significa dizer que toda essa face Sul, que tem relação com a Comunidade, precisa sim respeitar o gabarito dessa projeção, ser mais horizontal. Há nível Leste, e a nível Norte, não haveria problema com a verticalização, porque já é uma situação consolidada, pois tem um conjunto de edificações verticalizadas. Foi proposto, e está obedecendo às escalas desses conjuntos vizinhos, também foi respeitada essa relação escala com a Comunidade, admitindo apenas um único elemento a mais, nesse conjunto com o edifício da CONIC, até como composição urbana de marcação da entrada da rua. Seria muito mais fácil para o Shopping, do ponto de vista de projeto, vir numa sequência de edificações em todo esse vazio urbano, mais diante daquela leitura do diagnóstico, do Estudo de Impacto de Vizinhança- EIV, que foi apresentado ao Shopping, há carência de área verde, etc, nós vimos que há necessidade de fazer um cinturão verde, que é o que o projeto está se propondo, há uma criação de Parque Linear nessa faixa. A questão da Comunidade está sendo respeitada, a partir do momento que esse adensamento do polo médico tem essa característica mais horizontal." A **Presidente** falou: "Se fosse mais vertical, você estaria isolando e criando uma barreira." Dr. **Bruno** continuou: "Quanto às diretrizes internas foram: concentrar o estacionamento para liberar espaços livres (verdes); hoje, os estacionamentos do Shopping são ilhas de calor, a ideia foi concentrar em "Deck Parks", em Edifício Garagem, para liberar a área construída, principalmente para incrementar e concentrar a área verde. Outra diretriz seria substituir a imagem do Shopping Ilha por Shopping Cidade, essa relação do Shopping com a cidade tem que ser mais transparente. Então, houve essa diretriz, foi encaminhada para que esses estacionamentos horizontais fossem retirados e



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

concentrados em “Deck Parks.” Voltando para o verde, em cima dessas diretrizes, hoje a massa verde do Shopping é muito fragmentada em função das ilhas de estacionamento, passaria a ter outra leitura criando uma situação verde ao redor do Shopping, com os Parks incrementando os Tetos Verdes. Então, nós vamos passar uma situação dessa ordem para outra, onde há um incremento significativo do ponto de vista do solo natural, da área vegetal. Só a título de informação, esse verde não vai ser simplesmente um verde, o Shopping entende hoje, já nessa leitura do Shopping do futuro, que existe uma relação em que foi quebrado esse paradigma, em que na ponta do corredor, você tem que ter uma loja Âncora. Nas visitas que nós fizemos fora do país, vimos que existe hoje uma nova leitura em que os espaços urbanos é que são Âncoras. Então, o Shopping está sendo redesenhado para ter essa correspondência de acesso com o sistema viário existente, para essas conexões. Ao mesmo tempo, entendendo que quando saio do Shopping e chego numa área aberta dessa, ela vai funcionar como uma Âncora. Nessa perspectiva, essa praça em círculo do projeto, é um acesso principal cujo fluxo hoje vai reverter, para fazer com que esse acesso Sudeste seja o acesso principal de pedestre, tem 80m de diâmetro, para vocês terem uma ideia, corresponde a largura da Av. Agamenon Magalhães, é uma Praça de Eventos externa, tem possibilidade de se colocar uma lona tipo “Circo de Soleil”, então, esse verde tem essa função de eventos. Na Praça Lateral temos a intenção de que não seja simplesmente uma área verde, estamos chamando de Espaço Aberto da Sustentabilidade, até pela presença da Comunidade. Vamos desenvolver essa Praça enfatizando esse aspecto de Educação Ambiental, a exemplo da Praça Victor Civita, em São Paulo. O Shopping tem intenção de trazer Comunidades, Escolas, criando uma dinâmica de Educação Ambiental. Cada área verde já tem sua vocação, como o Parque das Esculturas que é uma área pública, de concessão ao Shopping. Então, não são simplesmente áreas verdes, são áreas estudadas envolvidas nessa ótica.” Pedindo a palavra, a representante da **CONDEPE/FIDEM** falou: “Onde foi feita a pesquisa de vocês, foi na Dinamarca? E quanto à quebra de paradigma, do que antigamente classificava um Shopping?” Dr. **Ricardo** Félix, representante do Shopping, respondeu: “Também, primeiro fomos à Londres, visitar vários equipamentos. Com as Olimpíadas de Londres, você observa que a pessoa sai do metrô, vai andando e entra no Shopping.” Dr. **Bruno** respondeu: “A quebra de paradigma é que o corredor tem essa conexão com a cidade. No redesenho tem o seguinte: antes você entrava pela lateral, tinha um corredor para a direita e outro para a esquerda, com as lojas âncoras. Hoje, a ideia é romper isso, tem ainda internamente, mas você chega numa área aberta. A Praça Victor Civita do grupo Abril, em Pinheiros - São Paulo, para quem não conhece, pegou o antigo lixão e criou toda uma praça com essa relação com a educação sustentável. Lá tem concertos, hortas comunitárias, aulas de educação ambiental, etc. e utiliza madeira certificada, é um espaço bem interessante. Esse verde que o Shopping entende como uma área de amenização das ilhas de calor, esse cinturão verde circundando o Shopping, vai ser tratado observando cada área com sua função, cada uma com sua particularidade, como as hortas comunitárias.” Pedindo a palavra, Dra. **Lígia** falou: “Isso também é uma demanda da Comunidade Entra a Pulso, que não tem espaços. Nós fazemos um trabalho há cerca de 4 anos, que tenta resgatar questões ambientais para a Comunidade, mas sem poder avançar nesse projeto, porque não tem espaço, além de não ter Sistema de Drenagem nem de Esgoto. Então, esse relacionamento com as escolas, ainda se dá no Parque das Esculturas que potencializa muito, e essa demanda também foi considerada para que seja um Espaço Ambiental, porque também temos outras Escolas Municipais e Estaduais, não só da Entra a Pulso, mas naquele entorno, com quem também nós nos relacionamos bastante.” Pedindo a palavra, Dra. **Ana Cristina** falou: “Quando você usa a palavra “relacionar” há alguma participação do Shopping financeiramente?” Continuando, Dra. **Lígia** explicou: “Nós temos o Instituto Shopping Center Recife, que está localizado dentro da Comunidade Entra a Pulso, onde hoje temos em média, 15 projetos sendo desenvolvidos para a Comunidade, que aí tem uma relação muito próxima com os aspectos educacionais, de uma maneira geral temos desde atividades no contraponto das Escalas Municipais, Estaduais, que, por sinal, a Escola de Entra a Pulso há dois anos atrás, teve a melhor média do Índice de Desenvolvimento da Educação Básica – IDEB, na cidade do Recife, apesar das condições da própria escola. Tirou a nota de 6.3 no IDEB, que é uma coisa muito boa para a Comunidade. No Instituto nós fazemos esse



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

trabalho com a Comunidade, no caso, tem a rede de entidades Entra a Pulso, inclusive a Comissão de Urbanização e Legalização - COMUL, para que possamos traçar um planejamento anual, com vários projetos educacionais, culturais e de robótica. Estamos fazendo um projeto muito interessante com a robótica, de profissionalização, hoje temos o Programa Jovem Aprendiz, onde jovens da Comunidade já estão no Shopping, tanto na administração como nas lojas, sendo aprendizes no processo de formação promocional." Continuando, Dr. **Bruno** disse: "Esse Espaço Aberto da Sustentabilidade seria na faixa Sul, que guarda essa relação com a Comunidade. Continuando com as diretrizes: criar fachadas ativas, dentro daquela lógica de você quebrar essa idéia de Shopping's Ilhas, de Shopping Cidade, nós temos planejado, nessa face Oeste e nessa face Norte, e também nessa face Leste, de criar fachadas abertas para rua. Hoje, já existe uma pequena experiência, na entrada do Edifício Garagem, onde existem 3 ou 4 lojinhas já nessa perspectiva de fachadas ativas." Dra. **Mira**, a Presidente disse: "Tem até uma praça de "Food Truck" aí." Continuando, Dr. **Bruno** disse: "Essas já são ações que estão seguindo as diretrizes, a própria saída da Mac Donalds, que foi para outro espaço. O Shopping fez esse planejamento que está se guiando agora nessa perspectiva de longo prazo, com esses tipos de ações. A lojinha Mood, vocês percebem que está abrindo para fora da caixa, então, há uma perspectiva de se criar mais lojas com esse conceito, quebrando esse impacto de caixa fechada. Isso aqui já faz parte dessas novas diretrizes. Outra diretriz é articular o Shopping com as conexões longas e o entorno expandido, há necessidade sim, de fazer essas conexões. Então, o projeto está seguindo essa orientação. Relacionar fluxos internos do Shopping com a dinâmica do entorno; respeitar os condicionantes sociais, ambientais e urbanos do entorno; integrar o Shopping ao Metrô, pois é importantíssima essa integração. É intenção do Shopping, criar uma relação mais direta com o Metrô, através de uma passarela, até porque entende que é um "hub" modal. A Prefeitura, atendendo a uma demanda da Comunidade, fez uma passarela muito "franciscana". O Shopping tem essa vocação de agregar todo tipo de pedestre, e quer valorizar o pedestre. Outra diretriz é incrementar o uso misto, evidentemente que para ter essa vocação de Shopping Cidade, inclusive auxiliar nos menores deslocamentos da população na cidade, então, a intenção de colocar Hotel, Centro Médico, Flat, Empresarial. Resgatar o comércio aberto com galerias e corredores comerciais, que é um pouco aquilo da fachada ativa, abrindo para fora. Propor um zoneamento relacionado com a vizinhança, vocês percebem que há sempre quatro tratamentos em função da realidade dessa vizinhança. Valorizar os fluxos de pedestre e ciclista com calçadas bem generosas com 7 a 10 metros. Os bicicletários foram construídos de forma a facilitar o uso, até porque nós vimos que existe uma carência de bicicletário. Temos 3 bicicletários projetados, com vestiário e sanitários. Outra diretriz é aperfeiçoar a circulação e integração ao Shopping, dos modais públicos e coletivos de transporte, e integrar a malha viária existente e reforçar a vocação do "hub" modal. O Shopping entende que, de fato, é um centro de convergência desses transportes, sejam o pedestre, o ciclista, seja o metrô, seja o ônibus, ele precisa dar esse conforto. Precisa atender as demandas de infraestrutura e minimizar o impacto ambiental, estação de tratamento de esgotos, subestação e água tratada. O Shopping já se antecipou a essas demandas de infraestrutura, acabou de executar uma Estação de Tratamento de Esgoto - ETE, que trata 20% do esgoto, e ainda tem perspectiva de ampliação para 100% do esgoto do Shopping, necessitando da infraestrutura pública ou concessão para esse tratamento." Pedindo a palavra, Dr. **Ricardo** falou: "Vocês vão ver que, apesar disso, a própria COMPESA admite a possibilidade de expansão, mesmo assim nós temos essa possibilidade na Estação de Tratamento de Água e de Esgoto, que facilitou bastante nossa vida. Nós temos um ponto de água de reuso para irrigação, e que também tem capacidade de expansão, isso já está desenvolvido em relação ao Shopping." Dr. **Bruno** continuou: "Com os pareceres das cartas de amências, caso o Shopping não construa a sua própria subestação, o que não é o caso, a COMPESA vai suprir e já deu sua carta de viabilidade. Quanto ao projeto, fiz uma concentração muito maior encima dos conceitos. Tenho um arquivo com o projeto completo, e, em nível de projeto, simplesmente resumia essa Planta de Locação, entendendo que talvez não fosse importante entrar na minúcia do projeto, fosse mais importante para a Comissão, estar discutindo essas coisas mais macro." O **Arquiteto** explicou a Planta de Locação: a localização da CONIC, os 2 Empresariais, o



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Centro Médico, o Hotel, uma pequena ampliação de Mall no lado Sul, e a ampliação do Deck Park a nível Norte, e disse: “É importante destacar que esses prédios afloram do terreno, da parte do Shopping, e são edifícios isolados, até para garantir essa possibilidade de nós criarmos o cinturão verde, que só foi possível por causa da presença do prédio da CONIC. No lado Sul, está o Espaço Aberto da Sustentabilidade, a Praça de Eventos, a Sementeira. No nível de relação com os Empresariais, o fluxo vai ser interrompido, vai ganhar uma rua de pedestre, um acesso direto, o que nos chamamos de “hing-hold” que é o carro radar, vai ser garantido e vai ser obrigado a entrar no Edifício Garagem, descer e pegar o outro fluxo, entendendo que é mais importante que tenha o acesso de carro garantido. A nível de projeto, você vem no que corresponde a Av. Jequitinhonha, chega no Mall, sobe de elevador, escada rolante ou escada normal, atravessa a passarela coberta e desce num Kids Park.” Pedindo a palavra, Dr. **Ricardo Félix** falou: “Essas são áreas que dependem, nós não sabemos se vai ter demanda, mas está reservada para isso. Agora, nós queremos um investimento mais cultural, pode ser uma coisa ligada à experiência de Museu, Atividade Infantil, são coisas mais para a convivência, e menos para compras, digamos assim.” Continuando, **Bruno** mostrou em planta, o quadro de áreas, os bolsões de estacionamento, a concentração mediana e a mais vertical, a Comunidade, os demais elementos e disse: “Em 2020, seria a adequação dos Deck Parks. Será feito por etapas, teremos que fazer o isolamento da área e criar um local para receber o montante de veículos que tem naquela área, será uma coisa bem planejada. A faca Sul, precisa ser trabalhada e foi entendido que, com a abertura da Bruno Veloso e a relação com a Comunidade, seria esse O momento inicial”. Bruno continuou mostrando a planta, e disse: “O Hotel guarda relação com a vizinhança. Em 2030, seria instalada a cobertura da edificação, exatamente no corredor cultural, onde tenho o Open Mall, vindo pela Jequitinhonha, entrando no Shopping, subo na cobertura, passo e desço lá. Todas as relações estão guardadas, só em 2035, é que vamos verticalizar.” Pedindo a palavra, **Ricardo Félix** falou: “Na etapa final será quando se colocará os prédios que, na verdade na própria OPEI poderá ter um uso que será: ou Escritório, ou Flat, ou Residencial para a 3ª. idade, etc. Tem ainda todo um planejamento que dependerá da demanda do mercado.” **Bruno** continuou: “Atendendo aos trâmites da documentação, foram entregues o Memorial de Impacto no Tráfego, que Eduardo Coelho vai detalhar posteriormente. O Shopping é o maior interessado no tráfego da área e precisava ter a garantia da eficiência do sistema e que poderia atender essas demandas com as perspectivas de 5 a 10 anos. A abertura da Rua Bruno Veloso se mostrou bastante eficiente mitigando esses impactos e ainda melhorando a situação do sistema viário atual. O Estudo do Impacto de Vizinhança também está aí, são dois volumes bastante densos, composto de diagnóstico e caracterização da área, e uma matriz de valorização, onde nós detalhamos quais são as ações positivas e negativas do empreendimento, e as ações que podem ser minimizadas. O Estudo de Impacto de Vizinhança é muito mais completo do que simplesmente o Memorial, é composto de Licenciamento; marco legal e institucional; definição das áreas de influência direta e indireta; caracterização físico-ambiental do território: solo, paisagem, patrimônio-relevo, hidrografia, drenagem-escoamento superficial, vegetação, clima-ventilação natural e insolação. Quanto à caracterização sócio urbana, também foi muito densa, e no fim o quadro físico (em anexo), com a síntese das condições físico ambientais e dinâmicas urbanas. Na Matriz de Valorização temos: Indicação, quando necessária, de medidas mitigadoras para as externalidades geradas no processo de ampliação e funcionamento do SR, tendo como base os padrões de desempenho e qualidade dos sistemas urbanos implicados na área de influência do empreendimento. Desse modo, busca-se resumir e sistematizar em um quadro geral, por temas, as informações técnicas relativas aos aspectos urbanísticos e ambientais implicados pelo projeto de expansão das instalações do SR, identificando e descrevendo as medidas mitigatórias necessárias e adequadas. A OPEI foi emitida em 2016 pelo ICPS, ou seja, já vimos com esse processo desde 2014, foi muito estudado para chegar nessa solução final. A Licença Prévia da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente – SDSMA foi emitida em 08/02/2018. As concessionárias deram as suas aprovações: CELPE – em que pese termos uma subestação, não havendo problema de demanda, mas fomos atrás; COMPESA – também há viabilidade, o Shopping hoje tem três poços que foram aprovados pela CPRH; Esgotamento Sanitário - há viabilidade de



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

atendimento; COPERGÁS – da mesma forma; TELEFONIA e COMAR conseguimos pareceres favoráveis.” Usando a palavra, Dr. **Ricardo** disse: “Precisamos fazer uma redução de gabarito, mas já fizemos esse ajuste no Hotel para metade e no Centro Médico.” Dr. **Bruno** complementou: “fizemos também a publicação em jornal de grande circulação e cumprimos todas as etapas. é muito enfatizado pelos acionistas, que esse shopping leva o nome da cidade, e exigiram que esse estudo fosse feito de forma muito profissional, reconhecendo que por levar o nome da cidade ele tem a obrigação de continuar com essa linha de tratamento, seja com a comunidade, seja com o bairro, seja com a cidade, de forma mais responsável.” Dr. **Ricardo** falou: “Eduardo Coelho, engenheiro da TECTRAN, desenvolveu todo o Projeto Viário, tivemos reuniões na CTTU para tirar várias dúvidas, e foram adotados vários modelos colocados. É uma preocupação enorme, por parte do Shopping Center, a experiência de pessoa quando chega e quando vai embora, porque se a pessoa não tiver uma experiência positiva, ela não volta mais, ou seja, é de extrema importância para nós o Estudo de Impacto Viário que Eduardo elaborou de forma minuciosa, com todo estudo interno. Essa questão de vagas também é muito importante, além de ser uma exigência legal, mas nós estamos com mais vagas do que a exigência. O que Bruno colocou em relação à quantidade de vagas, é que tem uma sinergia com o Empresarial do Shopping, quando você tem um Empresarial isolado e um Shopping isolado, você tem uma quantidade de vagas, quando você tem isso sobreposto, tem uma sinergia que é considerada, mas a nossa maior preocupação é dar conforto, é transformar 100% das nossas vagas em vagas cobertas, confortáveis, para que nosso cliente tenha uma boa experiência, tanto na chegada como na saída, senão ele não volta.” Pedindo a palavra, o representante do PREZEIS, Sr. **Edvaldo Santos** falou: “A Comunidade praticamente não sabe do trabalho que o Instituto está fazendo, obras como essa normalmente geram uma expectativa muito grande dentro da Comunidade, principalmente a Entra a Pulso, eu pergunto: vocês já começaram a discutir com a Comunidade a importância que isso vai ter para as pessoas de lá?” A representante do Instituto Shopping, Dra. **Ligia** falou: “Quando a Prefeitura apresentou o projeto da Nova Bruno Veloso pela primeira vez à Comunidade, naquele momento, quando começaram as discussões de como o Shopping ia se comportar, nos fizemos uma reunião ampla com todos os representantes da COMUL e do Fórum PREZEIS, acho que você também estava presente. Foi ampla e recentemente, quando começamos a ver o andamento na própria Prefeitura, nós convidamos os representantes da COMUL e fizemos uma nova apresentação dizendo os estágios em que estava. Na última reunião que teve na Comunidade com a COMUL, o representante do Fórum PREZEIS abordou o projeto, e nós explicamos também para as pessoas da Comunidade que estavam presentes, logicamente todo faseamento. A própria intervenção do Poder Público precisa ser amplamente discutido, porque tem esse imaginário da Comunidade. Na hora que apresenta um projeto, como a abertura de uma via ficam achando que o projeto já está pronto, e isso precisa ser esclarecido que tem toda fase preparatória para a elaboração do Projeto Executivo, todas essas etapas para que a obra inicie. Dado o bom relacionamento que temos com a Comunidade, isso é muito transparente, nós podemos fazer a condução do trabalho sem nenhum problema. Existe uma excelente expectativa, porque nos sabemos que associado a esse trabalho, vai haver um outro momento em que o Instituto vai desenvolver, que é a qualificação das pessoas para participarem ativamente, tanto da obra como do seu resultado, propiciando vagas de emprego. Do mesmo jeito que o Shopping está se preparando para a intervenção do que vai acontecer na sua ampliação, nós já estamos planejando todo um processo de qualificação, para que as pessoas da Comunidade participem ativamente desse processo.” Continuando, o Sr. **Edvaldo** falou: “Então é bom que o Instituto Shopping e o representante da COMUL discutam a questão da abertura da Bruno Veloso, porque vários moradores da Comunidade já nos procuraram pedindo informações.” Continuando, Dr. **Bruno** falou: “Na última reunião, foi solicitado que as possíveis ações mitigadoras sejam revertidas em benefício de Comunidade. O Shopping ratificou na hora e disse: “Nós entendemos sim, qualquer ação que vier tem que ser para a Comunidade, que não venham pedir para uma área distante.” Dr. **Ricardo** complementou: “A expectativa da Comunidade é muito grande, eles gostaram das ideias, da Praça, da facilidade do acesso, passaram por lá e estão sendo observada essa conveniência, a reunião foi muito boa” A Presidente passou a palavra ao Dr.



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Eduardo Coelho, Engenheiro da TECTRAN, que elaborou o Memorial de Impacto no Trânsito, que iniciou cumprimentando a todos e disse: “Nós fizemos um extenso estudo de mobilidade, desde a questão operacional, a questão do partido, até a questão da programação semafórica que está lá hoje, mas ainda estamos propondo mudanças. Vou mostrar principalmente, a parte que Bruno falou que é a parte de planejamento. Vocês vêm alterações que já ocorreram na região, que, sem dúvida, a mais importante é a questão da mão, tanto da pista Leste como da pista Oeste, que não tinha mão antes, mudou completamente o próprio Shopping, como se mudasse de lugar, ele era um canto de Boa Viagem, para o centro de uma área, quando chega na Bruno Veloso ele quase que vai fechando o processo. Mas o que vai acontecer quando entrar cada um desses empreendimentos? Então, nós entramos para esse estudo com a metodologia de simulação. O que nós fizemos, pegamos um monte de pesquisas e coisas existentes nessa área, dados da CTTU, dos anais deles, fizemos pesquisas complementares, para capturar o que acontece lá hoje, para colocar no computador e falar: a cidade hoje funciona assim. Se eu colocar tal coisa, o que é que vai acontecer? Essa tal coisa que vamos colocar, seja um Hotel, seja uma nova via, ela vai gerar viagem, eu tenho metodologia para levantar, em tese, essas coisas? Nossas pesquisas foram também feitas com filmagens. Vou resumir porque o que interessa mostrar a vocês é instrumento, um monte de caracterização em termos de velocidade, para capturar essa realidade. Nós trazemos essa malha toda, para criar uma cidade virtual no computador, com o Shopping, todas as entradas e saídas, pontos de ônibus, linhas de ônibus, número de pessoas, com uma diferença fundamental, nós fizemos várias pesquisas, mas não colocamos aqui 1.000 carros numa determinada hora, a pesquisa tende a caracterizar que aqueles 1.000 carros que estão passando ali, de onde é que eles vem? Vem lá de Piedade, por exemplo, de tal jeito que quando eu mudar essa rua aqui, porque eu vou mudar essa mão, vamos supor que eu feche, esse cara vai ter que arranjar um novo caminho, e aí, eu penso o que vai acontecer. Então, o meu motorista virtual tem um comportamento semelhante ao nosso, ele procura minimizar o tempo gasto no deslocamento. Nós não deixamos de ver a verdade, o meu congestionamento migra pra lá, é aí, me permite tomar decisões que posso fazer. Uma das decisões iniciais que o Shopping pediu para nós fazermos foi o seguinte: o projeto da Bruno Veloso já veio da Prefeitura e está dentro do nosso projeto, no sentido de circulação, do canal para a avenida, mas para você pensar em termos de Shopping, seria interessante, se nós pudéssemos fazer com que o usuário fizesse um circuito, rodando o Shopping, saísse e podia se redirecionar para a cidade toda. Fizemos esse estudo inicial e vimos que o sentido que a Prefeitura tinha proposto devido a amarração da cidade, tem a Antônio Falcão, tem todo um conjunto de binários dentro da cidade. Qualquer alteração que fizesse na Padre Carapuceiro teria uma repercussão que ia chegar, no mínimo, na Antônio Falcão que é importantíssima para a saída de Boa Viagem, que já passa embaixo de um viaduto. Você começa a criar, e aí, nós vimos à posição que a Prefeitura já tinha colocado a Bruno Veloso, em termos de circulação é uma posição madura, nós testamos as outras e chegamos a conclusão de que essa era a mais consistente: estacionamento, passagem de pedestre, programação semafórica atual, proposta de mudança. Quando nós falamos no acesso ao pedestre, ele vem encaminhando no passeio e dá para ver essas interseções. Os passeios, de uma maneira geral, são horríveis, mas as interseções são uma barreira agressiva no encaminhamento do pedestre. O que estou apresentado é o teste para mostrar se o que estou criando no mundo virtual, realmente atende estatisticamente a situação real, estou mostrando que teve uma metodologia. Testamos várias situações, a rede atual e o Shopping atual que é a base, onde compacto tudo. Quando nós falamos que os problemas que surgirão com o aumento de demanda da ampliação do Shopping vão ser mitigados com sobra pela Bruno Veloso, é porque nós comparamos com Bruno Veloso, sem Bruno Veloso, com impedimento, sem impedimento. Então, nós voltamos a todas essas situações, testamos todas essas ruas e estamos prontos, inclusive para a Prefeitura, nós podemos testar outras coisas para o esquemas da Bruno Veloso. Como não temos mais tempo, está dado o recado e temos tudo no Relatório anexado ao processo.” Pedindo a palavra, a representante da **CONDEPE/FIDEM** falou: “Gostaria de perguntar sobre a antiga Bruno Veloso. Neste projeto existe alguma interferência da Via Metropolitana Sul?” A Presidente, Dra. **Mira Meira** respondeu: “Não, porque ali já se incorporou com a ZEIS Entra a Pulso.” Em seguida, passou a palavra ao Relator, Dr.

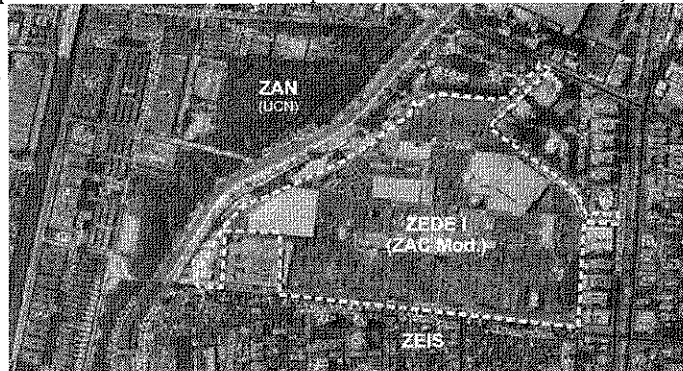


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

José Antônio A. de Lucas Simões que representa a FIEP. Usando a palavra, Dr. **José Antônio** disse: “Após a explicação dos técnicos envolvidos no projeto, vou me restringir a ler o parecer da DILURB.” **PARECER DO DNAV/DILURB:** “1. **SOLICITAÇÃO:** Trata-se de análise urbanística de um projeto de reforma, com acréscimo de área, para um empreendimento de uso misto (atividades de *shopping center*, empresarial, centro médico e hotel), a ser construído no imóvel nº 777 da Rua Padre Carapuceiro, no bairro de Boa Viagem, Recife. O projeto consiste no plano de expansão de longo prazo do Shopping Center Recife. 2. **LEGISLAÇÃO:** Segundo a Lei Municipal nº 17.511/2008 (Plano Diretor), o lote em questão está situado na Zona Especial de Dinamização Econômica I (ZEDE I), classificada como Centro Principal, o que se traduz num centro de atividades múltiplas (potenciais ou consolidadas), com raio de influência regional e metropolitano. O objetivo geral das ZEDE é promover a requalificação urbana e ambiental, para dar suporte à concentração de atividades múltiplas. O artigo 134 da Lei nº 17.511/2008 define que sejam definidos planos específicos para as ZEDE, devendo ser qualificada a ZEDE Centro Principal, no entorno do Shopping Center Recife. O parágrafo único do artigo 230 estabelece que, na ZEDE Centro Principal – Boa Viagem, deverão ser adotados os parâmetros definidos no Plano Diretor para a ZAC Moderada até a publicação da legislação específica.

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



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

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

Quadro 01: Parâmetros urbanísticos.

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

Fonte: Lei nº 17.511/2008 – art. 222.

O projeto é classificado como Empreendimento de Impacto, uma vez que apresenta área de construção superior a 20.000m² (vinte mil metros quadrados), conforme parágrafo único do art. 61 da Lei nº 16.176/1996. Além disso, a atividade de “*shopping center*”, independentemente da área de construção, também é enquadrada como Empreendimento de Impacto, conforme art. 63 da Lei nº 16.176/1996. Em 2016, foi aprovada a Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto – OPEI, sob o nº 76.00017/16, estabelecendo as diretrizes e procedimentos para elaboração do projeto de reforma do shopping. De acordo com a OPEI, o coeficiente de utilização e os afastamentos a serem exigidos para a proposta atual de expansão, devem obedecer às regras vigentes, sendo que as áreas já construídas poderão manter os afastamentos existentes. Quanto à taxa de solo natural, será considerado como referência o que foi exigido na aprovação da expansão realizada em 1995 (último projeto aprovado válido). Na ocasião desta aprovação, a taxa de solo natural de 20% foi atendida da seguinte maneira: 15% de solo natural propriamente dito + 5% através da preservação de árvores



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

existentes, na proporção 10m² por árvore. Na composição destes 15%, o percentual de 12,6% foi atendido no próprio terreno e 2,4% através da adoção e manutenção de área pública ajardinada entre o terreno do shopping e a via marginal do Canal do Jordão (com área aproximada de 8.000m²). Diante disto, a OPEI considerou que a proposta atual de expansão deve apresentar, no mínimo, 20% de TSN, tomando como base as condições aceitas nas aprovações anteriores, cabendo compensações ambientais a serem definidas pelo órgão gestor ambiental do município. De acordo com as informações constantes na Licença Prévia nº 02.18.02.000227-4, fornecida pela Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente – SDSMA, o terreno destinado ao empreendimento compõe o Setor de Sustentabilidade Ambiental – SSA1, sendo necessária a elaboração, aprovação e execução do Projeto de Revitalização e/ou Implantação de Área Verde – PRAV. 3. **CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO:** O empreendimento está localizado em um terreno de 185.301,77 m² de área, sendo que existe uma faixa de interesse do município, com 5.298,92 m², a ser destinada ao alargamento da Rua Bruno Veloso, conforme projeto viário elaborado da Prefeitura. Atualmente, o Shopping Center Recife apresenta uma área construída de 176.047,64m², sendo 96.686,41m² de área privativa (lojas) e 79.361,23m² de área comum (circulação, galeria técnica, sanitários e garagem). A reforma consiste na ampliação da área de lojas e do edifício garagem e na construção de três edifícios empresariais (Blocos A, B e C), um centro médico (Bloco D) e um hotel (Bloco E). Quanto ao estacionamento de veículos, o projeto cria mais 2.113 vagas, totalizando 6.244 (sendo 534 excedentes). Também são ampliadas as vagas para motos e bicicletas. Ao todo, serão 216 vagas de motos e 211 de bicicletas. Os principais parâmetros construtivos foram sintetizados nos quadros abaixo:

Quadro 02: Comparativo entre a área de construção existente e a área a ser acrescida.

	EXISTENTE		EXPANSÃO (ACRÉSCIMO)	
	Shopping	Privativa	96.686,41 m ²	Privativa
Comum		79.361,23 m ²	Circulação, sanitários,...	+ 155.338,91 m ²
			(33.415,45 m ²)	
Garagem	(45.945,78 m ²)	Garagem	(+ 127.245,59 m ²)	
Torres	-----		Privativa	+ 94.538,94 m ²
	-----		Comum	+ 6.560,36 m ²

Fonte: Elaboração própria, baseado no projeto arquitetônico.

Quadro 03: Quadro de áreas após a expansão (considerando a área de terreno resultante, sem a faixa de interesse da Prefeitura).

	PERMITIDO	APRESENTADO
Área de solo natural	36.000,57 m ² (20% = existente)	36.153,80 m ² (20,08%) - Solo natural (31.706,56 m ²) - Parque das Esculturas (4.447,24 m ²)
Área de construção privativa	540.008,55 m ² (μ = 3,0)	226.255,62 m ² (μ = 1,26)
Área de construção comum	-----	241.260,50 m ²
Área total de construção	-----	467.516,12 m ²

Fonte: Elaboração própria, baseado no projeto arquitetônico.

De acordo com o empreendedor, a execução das obras obedecerá a um planejamento de longo prazo dividido em cinco fases: **Fase 1:** 2020 – Deck Park Sul, Deck Park Norte e Mall Norte; **Fase 2:** 2022 – Mall Sul; **Fase 3:** 2025 – Bloco E (Hotel); **Fase 4:** 2030 – Nível L3 do Mall; **Fase 5:** 2035 – Blocos A, B e C (Empresariais) e Bloco D (Centro Médico). 4. **TRAMITAÇÃO DO PROCESSO:** A seguir, a relação os principais trâmites do processo: 15/12/2016 – Ingresso do processo para análise na SELURB; 14/07/2017 – Foi anexada, pela DNAV/DILURB, a planta aprovada da Rua Bruno



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Veloso; 22/02/2018 – Cota da arquiteta analista relatando o projeto e encaminhando para CCU/CDU. 22/02/2018 – Encaminhamento do processo à DNAV/DILURB para elaboração de parecer urbanístico. 23/02/2018 – Foi anexado o Parecer Técnico da CTTU. 5. **IMPACTOS SOBRE A INFRAESTRUTURA**: Para que o empreendimento possa ser construído, é preciso avaliar os impactos sobre a infraestrutura existente. Neste sentido, são necessárias as anuências das concessionárias de serviços públicos quanto à viabilidade técnica para sua instalação. Foram apresentados documentos dos seguintes órgãos: CELPE – informou que há viabilidade para o fornecimento de energia elétrica; COMPESA – informou que há viabilidade para a instalação do sistema de abastecimento de água e para o sistema de esgotamento sanitário; OI Fixa – informou que poderá atender o empreendimento com os serviços de telecomunicações; COPERGÁS – informou que há viabilidade para o fornecimento de gás natural. Deverão ser submetidos à aprovação da Emlurb os projetos de instalações de guarda temporária de lixo e o de gerenciamento de resíduos da construção civil (PGRCC). 6. **IMPACTOS SOBRE O MEIO AMBIENTE (NATURAL E CONSTRUÍDO)**: O entorno do shopping é caracterizado por diferentes padrões de ocupação. Ao norte e ao leste, encontram-se torres empresariais e residenciais de elevado padrão econômico. Ao sul, há um contraste entre a ZEIS Entra Apulso, constituída por lotes pequenos e construções de baixo gabarito, e diversos edifícios verticais de predominância habitacional. A oeste, existe uma densa massa verde que forma a Unidade de Conservação da Natureza (UCN) Rio Jordão, estando cercada por alguns galpões e conjuntos habitacionais de pequeno porte.

Imagem 02: Ocupação norte e leste.



Fonte: Google Earth.

Imagem 03: Ocupação ao sul.



Fonte: Google Earth.

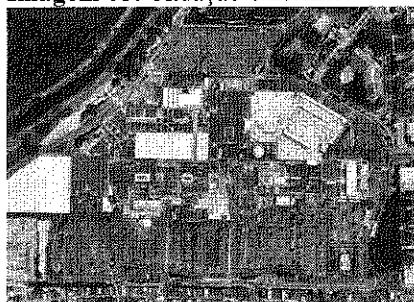
Imagem 04: Ocupação a oeste.



Fonte: Google Earth.

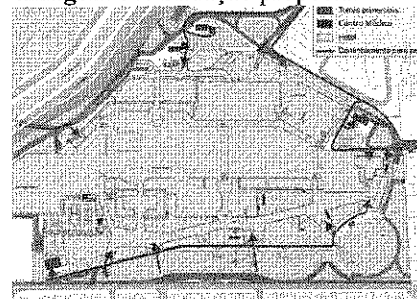
A macro drenagem do entorno do shopping é realizada pelos canais que cercam o empreendimento, o Canal do Jordão e o Canal de Setúbal. Estes dois corpos d'água constituem os principais afluentes do Parque dos Manguezais. No limite sul do terreno do shopping, ao longo da Rua Bruno Veloso, há um estreito canal que se encontra parcialmente ocupado por construções precárias, as quais lançam irregularmente seus efluentes. A distribuição do solo natural no terreno do shopping ocorre de modo esparso. Ele está situado, basicamente, nos canteiros dos estacionamentos e nos espaços remanescentes do sistema viário interno. O projeto de reforma propõe a concentração dessas áreas de modo a criar uma faixa verde ao redor do empreendimento.

Imagem 05: Situação existente.



Fonte: Google Earth.

Imagem 06: Situação proposta.



Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV.

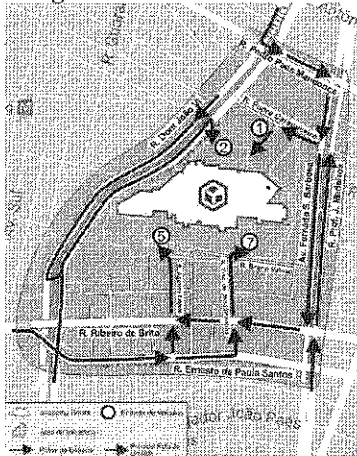


PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

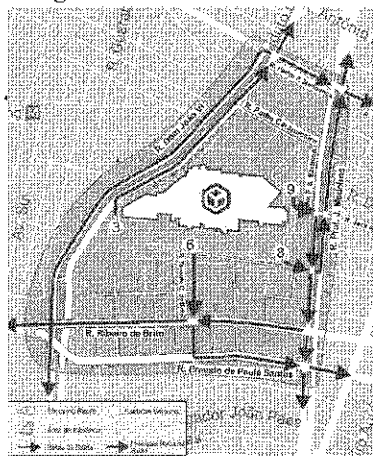
O projeto obteve a anuência da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente – SDSMA, através da emissão de Licença Prévia nº 02.18.02.000227-4, que determina os condicionantes a serem atendidos para a obtenção da Licença de Instalação. **7. IMPACTOS SOBRE A MOBILIDADE / TRANSPORTES:** O bairro de Boa Viagem possui um traçado regular com a predominância das vias dispostas no sentido longitudinal à orla e no sentido transversal. No eixo norte/sul, os deslocamentos de veículos estão concentrados nas avenidas Boa Viagem, Conselheiro Aguiar, Engenheiro Domingos Ferreira e Via Mangue, enquanto que, para o eixo leste/oeste, destacam-se as ruas Antônio Falcão, Ribeiro de Brito, Ernesto de Paula Santos e Barão de Souza Leão. O Shopping Center Recife é acessível a partir das principais vias do bairro. O empreendimento possui quatro pontos de entrada e quatro pontos de saída, conforme as indicações nas imagens abaixo. Os veículos de carga contam com dois pontos de entrada e um de saída. Os acessos aos novos empreendimentos serão realizados pelas cancelas já existentes, necessitando apenas de modificações no modo de operação atual.

Imagem 07: Entradas.



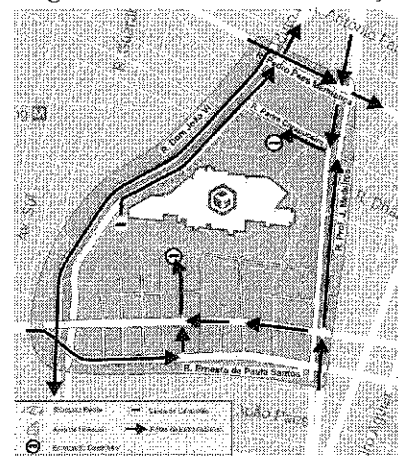
Fonte: EIV.

Imagem 08: Saídas.



Fonte: EIV.

Imagem 09: Entradas/saídas serviço.



Fonte: EIV.

Quanto ao transporte público, existe uma grande oferta de ônibus na área de influência direta do shopping. De acordo com o Memorial Descritivo de Empreendimento de Impacto, nesta área de influência há 19 pontos de embarque/desembarque de passageiros, por onde circulam 15 linhas de ônibus. Existem 8 pontos de táxi na área de influência, dos quais apenas 1 situa-se fora do terreno do shopping. Também é importante destacar a proximidade do empreendimento com a rede metrô do Recife, no caso, as Estações Shopping e Tancredo Neves. Foi realizado um estudo para avaliar os impactos gerados no tráfego, considerando a demanda atual e das fases de expansão. Após verificar o impacto gerado em cada fase de expansão do shopping, foi testada a rede viária com a proposta de abertura da Rua Bruno Veloso (projeto viário elaborado pela Prefeitura). Esse projeto consiste na ligação da Rua Bruno Veloso com a Av. Dom João VI, no trecho entre a Rua Agenor Lopes e a Av. Dom João VI. A Rua Bruno Veloso funcionará com 3 faixas em toda sua extensão e contará com duas entradas/saídas do shopping. O estudo conclui que o acréscimo de volume da expansão do shopping e implantação dos novos empreendimentos impactará levemente o sistema viário atual da cidade e que a proposta feita pela Prefeitura (abertura da Rua Bruno Veloso) mostrou-se bastante eficiente, mitigando esses impactos e ainda melhorando a situação do sistema viário atual. O projeto arquitetônico e o Estudo de Impacto de Vizinhança foram analisados pela Companhia de Trânsito e Transporte Urbano - CTTU, obtendo parecer favorável (Parecer Técnico GGET/CTTU nº 026/2018). A CTTU recomenda que a relocação das cancelas contemple uma área de estocagem e que o desenho dos acessos não seja em função do sentido de circulação da via, de modo a evitar futuros problemas quando das mudanças na circulação.



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Também destaca que a unificação das paradas de ônibus da Rua Cientista Nilson Rezende (Parada 01) com a da Rua Bruno Veloso (Parada 02) deverá ser objeto de consulta ao Grande Recife Consórcio de Transportes para o melhor atendimento aos usuários e pedestres. 8. **AÇÕES MITIGADORAS:** O Memorial de Impacto do Tráfego menciona algumas ações mitigadoras, de responsabilidade da Construtora CONIC Souza Filho, que foram firmadas em 2011 para um empreendimento adjacente ao shopping. Para o empreendimento em questão, o Memorial sugere que o Shopping Center Recife amplie o alcance de algumas dessas ações, a saber: Promover a melhoria dos passeios públicos da Rua Bruno Veloso, atendendo aos padrões de acessibilidade, no trecho entre a Rua Agenor Lopes e a Av. Fernando Simões Barbosa; Estender o projeto de sinalização viária do entorno da Comunidade Entra Apulso, elaborado pela CTTU, até a Rua Padre Carapuiceiro. Esta Divisão de Normatização e Análise Viária entende que outras medidas podem ser tomadas para mitigar e/ou compensar os impactos do empreendimento, como: 1) Elaborar projeto de drenagem e de esgotamento sanitário da Entra Apulso; 2) Doar parte do terreno para a abertura da Rua Bruno Veloso; 3) Participar financeiramente na execução da abertura da Rua Bruno Veloso. 9. **CONCLUSÃO:** O projeto atende aos parâmetros urbanísticos exigidos em lei. Contudo, uma parte do edifício garagem, com sete pavimentos, apresenta afastamento nulo para a divisa do lote voltada para a área verde pública (Parque das Esculturas). Esta área pública é uma Unidade de Conservação da Natureza – UCN, cuja manutenção está a cargo do shopping há mais de 22 anos, mediante contrato firmado com a EMLURB. O autor do projeto argumenta que o afastamento para a Av. Dom João VI é superior a 20 metros e que esta fachada será edificada sobre pilotis vazado, ao nível do térreo, atenuando os efeitos urbanísticos dos recuos diferenciados. O empreendimento atendeu às recomendações da CTTU e obteve as anuências dos órgãos competentes no que diz aos impactos sobre a infraestrutura bem como a Licença Prévia da SDSMA. Consta a publicação sobre o projeto em jornal de grande circulação, na data de 01/02/2018, conforme determina o art. 62 § 3º da Lei nº 16.176/1996. De acordo com a DIRCON, em 23/02/2018, existe uma reclamação formalizada para o imóvel em questão, porém, não se trata de uma queixa com relação a esta proposta de expansão do shopping. A reclamação refere-se a um suposto início de obra dentro de área pública. Diante do exposto, e entendendo que a construção do empreendimento encontra-se em sintonia com a ocupação existente, sendo que o planejamento das obras, ao longo de quinze anos, minimizará os impactos urbanísticos no entorno, somos de parecer favorável ao projeto. Encaminhamos o processo para a Comissão de Controle Urbanístico – CCU, por se tratar de Empreendimento de Impacto, segundo o disposto no art. 62 §1º da Lei nº 16.176/1996. Após o parecer desta Comissão, o processo deverá ser encaminhado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, para o parecer final.” Em, 26/02/18. a) Mira Meira, Divisão de Normatização e Análise Viária; Carlos Ernesto de Queiroz Matos, Divisão de Normatização e Análise Viária e Raphael Melo, Divisão de Normatização e Análise Viária. O Relator concluiu e a Presidente colocou em discussão. O representante da SDSMA, Dr. **Gustavo** Lins perguntou sobre o afastamento do estacionamento, ao que a Dra. **Mira** respondeu: “O estacionamento está facejando com o limite do terreno para o Parque das Esculturas ele ainda tem um afastamento para a via Dom João VI, mas no limite do terreno da área pública, está como se fosse nulo, mas o projeto abre embaixo uma passagem, porque é sobre pilotis. Nós entendemos que isso não seria um entrave, até porque, tem um espaço muito grande.” O Relator, Dr. **José Antônio** disse: “Entendi como aquela garagem que já existe lá, hoje. Entendo que o Parque das Esculturas já está facejando.” Pedindo a palavra, o representante do PREZEIS, Sr. **Edvaldo** disse: “No parecer diz que como medida mitigadora, deverá elaborar o Projeto de Drenagem



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

da Comunidade Entra a Pulso, em que ficou isso?” Dra. **Mira** respondeu: “Para a execução da Bruno Veloso, vai ter que fazer a drenagem, isso vai estar resolvido. Uma vez que, concordando com essa medida, quando for para o CDU vai ter que ser feito um Termo de Compromisso, onde serão definidas as etapas e as responsabilidades.” Pedindo a palavra, a representante da PGM, Dra. **Andréa** Galiza disse: “José Antônio, na realidade seu parecer acompanha o da DILURB, não é isso? Tenho algumas dúvidas, gostaria de entender o que nós estamos votando. Estamos aqui analisando o Memorial de Impacto conforme a legislação determina e apresentado pelo empreendedor? Considerando que apesar de ser um projeto de reforma é um projeto grande, maior do que muitos iniciais que nós analisamos. Vai causar um grande impacto, mas fiquei na dúvida, porque além da questão do impacto, no parecer fala na questão do afastamento. Então, queria saber o que nós estamos votando, se é a dispensa da regra de afastamento para o recuo, se não é, se esta é uma questão técnica, que apenas se está informado que o órgão licenciador acatou, mas isso não está dentro do que nos vamos votar aqui, ou se são as duas coisas, ou se é só a questão do Empreendimento de Impacto. Se for possível, gostaria também de ouvir o Instituto sobre o projeto, considerando que teve OPEI. O Instituto fez uma série de premissas, há certo tempo, desde 2016. Quero salientar que a apresentação foi muito boa, o que é muito importante, mas quero ver a posição do Instituto. Sou uma frequentadora do Shopping Recife, morei próxima, e acho essa área muito sofrida por causa do adensamento que é muito grande. Talvez, o Shopping tenha contribuído com isso, como atrativo. É uma área que hoje em dia, é angustiante de se pensar, é um lugar muito quente, muito adensado. A sensação que nós temos quando entramos ali, é de que aquele lugar vai explodir. Preocupo-me muito, pois ali tem um problema sério de drenagem, me parece que é muito baixo sendo difícil de resolver. Por conta disso, gostaria também de ouvir a Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente - SDSMA, com relação a esses impactos, mas sobre essa questão do esgotamento sanitário, e uma coisa que vi é que tem aquele condicionante, na Licença Previa. Gostaria também de ouvir o Instituto, a cerca da quantidade de construção que será incorporado ali”. Pedindo a palavra Dra. **Ana Maria** disse: “Quero parabenizar e agradecer a exposição do projeto que foi muito clara, pois elucida as questões. Também, agradecer a representante da Procuradoria, e pedir a fala do Instituto Pelópidas. Antecipando um pouco o posicionamento do CAU, acho que é condição “sine qua non” para entendermos um pouco mais o projeto e fazer uma análise mais apurada. Nós pedimos “vistas” desse processo, não foi sobre a qualidade do projeto, mas pelo pouco tempo que tivemos para analisá-lo. Não sei se é do conhecimento de todos, mas hoje o CAU tem uma equipe que a ideia é, que as questões de maior interferência para a cidade, sejam discutidas em forma de colegiado, e aí não houve tempo hábil para essa compreensão. É esta a opinião do CAU, mas reafirmo que é imprescindível ouvir a opinião do Instituto.” Pedindo a palavra, o representante da CPRH, Dr. **Walter** Longman disse: “Qual o prazo para devolver o pedido de “vistas?” Dra. **Mira** respondeu: “No Regimento da CCU, no Parágrafo 1º. Art. 26 diz: “...o prazo máximo para pedido de “vistas” do processo será de 08 (oito) dias corridos, contado a partir da data da reunião em que o mesmo foi relatado.” Vamos dar um prazo maior, que será na 3ª feira, 27/03/2018, conforme nossa agenda. Vou passar a palavra a representante do ICPS, Dra. Ana Patrícia Uchoa, como foi pedido. Dra. **Ana Patrícia** iniciou dizendo: “Nosso Presidente no Instituto da Cidade Pelopidas Silveira, Dr. João Domingos, pediu desculpas por não poder comparecer nesta reunião, pois já tinha outro compromisso, e considerando que nós não tivemos acesso ao Estudo de Impacto de Vizinhança, e que emitimos a OPEI em 2016, precisamos de mais tempo para analisar o processo, por isso também pedimos “vistas”. Dra. **Mira** falou: “Nós vamos encaminhar em meio digital, as plantas, essa apresentação e o EIV.”



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

para todos, assim que nos for encaminhado pelo interessado”. Pedindo a palavra, Dr. **Gustavo** da SDSMA disse: “Nós recentemente demos a Licença Prévia, como é um projeto para um prazo muito alongado, até 2035, essa Licença abordou o projeto geral, o “master plan”, porque são vários sub empreendimentos. Nós analisamos o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e aceitamos como Estudo de Impacto Ambiental, pois tem informações pertinentes. Nós aceitamos porque está bem completo, e foi suficiente para nossa análise, mas fizemos algumas exigências que normalmente fazemos. Sobre a água e o esgoto, eles apresentaram a viabilidade, mas nós pedimos que, quando for à época dos empreendimentos, eles sempre atualizarem. Pedimos para que fosse apresentado o Projeto de Drenagem, que nós só pedimos em projetos maiores. Como conhecemos a situação da área, que alaga, e que tem a pressão da Comunidade, a medida que forem fazendo as etapas de construção, vão ter que apresentar esses documentos, quando for dar entrada na Licença Prévia. A Licença Prévia é geral, vão só renovando e atualizando as informações, se forem o caso. A partir da próxima etapa, tem a Licença de Instalação, se for fazer de uma vez será uma só, se for em partes, uma para cada empreendimento.” Dra. **Andréa** perguntou: “Isso que você está dizendo está tudo como condicionante, posta nesta Licença Prévia?” **Gustavo** respondeu: “Sim. Quero terminar fazendo uma pergunta a Dra. Andréa, é o seguinte: nós pedimos o Plano de Revitalização de Área Verde - PRAV porque consideramos que a obra, a ampliação, é maior do que já existe hoje. Em outras situações, quando a reforma não aumenta a área, nós não pedimos. Como devemos proceder nesse caso? Existe um parecer antigo que já fala sobre isso?” Dra. **Andréa** falou: “A reforma se mostra maior do que hoje está lá, então, me parece que a SDSMA foi pelo bom senso. Como não está tudo regulado, mas como a reforma é maior, vocês entenderam necessário.” O Relator, Dr. **José Antônio** disse: “A exigência é devido ao tamanho que ficou, podemos colocar no relato esta exigência.” Dra. **Andréa** disse: “Na verdade Gustavo colocou para ilustrar a preocupação da SDSMA está tendo. Estou esperando para saber o que estamos votando, se é também quanto ao afastamento”. Dr. **José Antônio** explicou: “Estou relatando e o caso do recuo foi simplesmente um mero detalhe dentre todos os outros, do PRAV, etc. Estamos votando o projeto na forma apresentada.” A **Presidente** disse: “Só complementando o que o Relator está dizendo, o Art. 61 da LUOS - Lei 16.176/96 que diz: “Art. 61 – Os Empreendimentos de Impacto são aqueles usos que podem causar impacto e/ou alteração no ambiente natural ou construído, ou sobrecarga na capacidade de atendimento de infraestrutura básica, quer sejam construções públicas ou privadas, habitacionais ou não habitacionais. Parágrafo Único – São considerados Empreendimentos de Impacto aqueles localizados em área com mais de três hectares, ou cuja área construída ultrapasse 20.000m² (vinte mil metros quadrados), e ainda aqueles que por sua natureza ou condições requeiram análises específicas por parte dos órgãos competentes do Município. Art. 62 – A instalação de Empreendimentos de Impacto no Município é condicionada à aprovação, pelo Poder Executivo, de Memorial Justificativo que devesse considerar o sistema de transportes, meio ambiente, infraestrutura básica e os padrões funcionais e urbanístico de vizinhança.” A minha interpretação é que o Empreendimento de Impacto é uma Análise Especial, caso a caso, pode ter impacto positivo e pode ter impacto negativo, mas nós analisamos o projeto como um todo. Toma-se como diretriz os índices definidos na Lei, e aí, dependendo do impacto ser positivo, nós flexibilizamos ou não. Ou, se o impacto é negativo nós colocamos mais restrição, por isso que também tem as medidas mitigadoras. Então, entendo que uma análise de impacto, envolve tudo isso, inclusive o afastamento.” Dra. **Andréa** disse: “Agradeço o esclarecimento que é importante demais para a PGM se posicionar, só para esclarecimento, isso que Mira falou, é uma coisa que já discutimos antes”



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

com a DILURB, mas, fiz questão de colocar aqui, porque um empreendimento dessa envergadura deveria vir coberto, ter uma segurança jurídica muito grande. Nós vivemos hoje, um momento em que a cidade não é mais discutida só dentro do órgão licenciador, é bom ser discutida pela própria sociedade. A Procuradoria sempre teve um cuidado, e redobra sempre esse cuidado quando as questões envolvem um impacto muito grande, e são empreendimentos que não deixam de ser importantes. Porque, quando falamos em Empreendimento de Impacto, se pensa que é um impacto negativo para a cidade, mas também tem os impactos positivos. Agora, em relação ao que Mira colocou, a PGM tem uma posição firmada que não é possível, no bojo da decisão a cerca da aprovação do Memorial de Impacto, se analisar parâmetros urbanísticos. A Procuradoria entende que, primeiro, não está dentre as atribuições da CCU flexibilizar parâmetros estabelecidos em Lei. Quando se fala flexibilizar, não é flexibilizar, é inclusive analisar, porque muitas vezes nós dizemos que não estamos flexibilizando, mas estamos. Às vezes você tem um entendimento, uma interpretação do dispositivo, que é técnica, que permite àquele tipo de afastamento naquela circunstancia, mas essa não é uma análise no entendimento de Procuradoria, que esta Comissão tem que fazer. Quem tem que fazer essa análise, são os técnicos. Então, só para esclarecer a razão da minha pergunta, para que fique claro e a Procuradoria possa se posicionar com clareza. Então, a Procuradoria tem essa dificuldade, nós entendemos de que, quando a Lei manda para cá um empreendimento de impacto, é porque, além dele ter que cumprir aqueles requisitos que estão na Legislação, ele tem um impacto tal para a cidade, que é necessário que, além de cumprir os requisitos que estão na Legislação, eles passem por uma Comissão que é multi paritária, não é formada somente pelo Poder Público. Portanto, ela não tem o viés técnico, tem também o viés político, é uma forma de participação direta da sociedade na administração. Então ela exige que além das questões técnicas, também passe por aqui para poder ter o olhar de aprovação dos representantes da sociedade. Na próxima reunião, estaremos com condições e mais clareza para nos posicionar em relação ao processo, mas vai ficar mantida dessa forma, ou seja, vai ficar submetida à Comissão, o impacto e a flexibilização do afastamento.” Dr. **José Antônio** falou: “Quando Andréa fez questão de pegar na palavra e dizer que nós estamos fazendo tudo, é exatamente por essa preocupação. O impacto talvez, não permita flexibilizar índices, eu perguntei sobre o afastamento, mas a área de interesse da Prefeitura está sendo tomada na Rua Bruno Veloso, exatamente os índices, excetuando-se a taxa de solo natural, e é o que tem sido feito aqui, aí vem PRAV, aí vem a área de interesse de Prefeitura, aí em Empreendimento de Impacto, aí vem diretrizes de OPEI, nós estamos numa salada que está tudo incluso. Não dá para dizer: eu quero isso ou quero aquilo. Porque todo mundo já meteu a mão e nessa salada de índices, já foi concensuada até que chegou aqui, inclusive pela CTTU e outros órgãos.” Dra. **Mira** falou: “Só complementando, essas discussões com a PGM nós sempre temos, vou repetir, no Art. 62 da LUOS, que diz : “A instalação de Empreendimentos de Impacto do Município é condicionada à aprovação, pelo poder Executivo, de Memorial Justificativo que devera considerar o sistema de transporte, meio ambiente, infraestrutura básica o os padrões funcionais e urbanístico de vizinhança”. Ele consta no memorial solicitando por conta dos padrões urbanísticos, que são os afastamentos e os índices, um afastamento nulo. Então, só para complementar o que estou dizendo, mais isso será analisado na próxima reunião. Então, o processo ficará na DILURB e vocês se juntam e analisam aqui. O prazo é de 08 (oito) dias para entregar o parecer. Quem ainda quiser pedir “vistas” o faça agora.” As representantes do CAU, do ICPS e da URB, pediram “vistas” do processo, e 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.

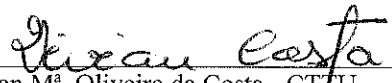


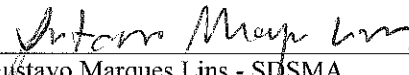
PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Recife, 09 de março de 2018.


Márcia Dantas de Oliveira – Secretária

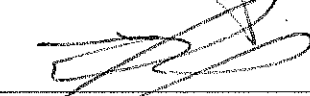

Vivian M. Oliveira da Costa - CTU


Gustavo Marques Lins - SDSMA


Andréa Galiza - PGM

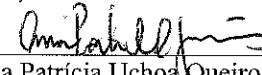

Ana Cristina Assis de Oliveira – CONDEPE/FIDEM


Genildo Motá Valença Filho – ADEMI/PE

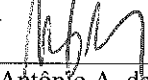

Edvaldo Santos Pereira – PREZEIS


Luzia Silveira Meira – PRESIDENTE


Lúcia de Fátima Escorel – URB/Recife


Ana Patrícia Uchoa Queiroz – SEPLAN/ICPS


Walter Longman - CPRH


José Antônio A. de Lucas Simón – FIEPE


Ana Maria Moreira Maciel – CAU/PE

