



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 385ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO  
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU**

Aos **04 (quatro) dias do mês de julho de 2018 (dois mil e dezoito)**, às 9h30min, na Sala de Reuniões da Secretaria de Planejamento da Prefeitura da Cidade do Recife, realizou-se a 385ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, sob a Presidência da Arquiteta Dra. Taciana Sotto Mayor, Diretora da DILURB e Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Vivian Maria Oliveira da Costa, Suplente da representante da CTTU; William Bernardo Mendes, representante da URB/Recife; Gustavo Marques Lins, representante da SDSMA; Ana Patrícia Uchoa de Queiroz, Suplente do representante do ICPS/SEPLAN; Ana Cristina Assis de Oliveira, representante da CONDEPE/FIDEM; Diego Beja Inglês de Souza, suplente do representante do IAB/PE e Ana Maria Moreira Maciel, suplente do representante do CAU/PE. Os Engenheiros: Hermínio Filomeno da Silva Neto, representante do SENGE/PE e Frederico de Vasconcelos Brennand, representante do CREA/PE, além da Procuradora Maria Carolina Lindoso de Melo, suplente da representante da PGM e Adriano Jesus Alves de Miranda, representante do PREZEIS. Constatado o número regimental para deliberar a **Presidente** deu início à reunião com a leitura e assinatura da Ata do dia 19/06/2018. Em seguida, dando continuidade à reunião, convidou o arquiteto Dr. Bruno Celso de Araújo Ferraz, para apresentar os processos da **REVITALIS PARTICIPAÇÕES E INCORPORAÇÕES IMOBILIÁRIAS Ltda.** Dra. Taciana disse: “Na verdade estamos falando dos processos do Moinho Recife. São dois terrenos com empreendimentos que se completam, por isso vamos analisar juntos. Vou passar a palavra a Bruno, arquiteto responsável.” Dr. Bruno iniciou dizendo: “Este projeto foi desenvolvido pelo grupo REVITALIS, uma associação de jovens empresários recifenses, representados aqui por Victor Tavares de Melo Cavalcanti e Vinícius Tavares de Melo Costa da Silva. Se encontra presente o arquiteto da obra, Fabian Gomes Bezerra e o engenheiro responsável pelo Estudo de Tráfego desenvolvido para o empreendimento, Antônio Flávio Vieira Andrada. Trata-se de uma requalificação dos dois conjuntos de edificações, os Silos redondos da antiga Bunge, no Bairro do Recife, no início da Av. Alfredo Lisboa, nº. 240 e no nº. 215 que fica por trás, separado pela Rua São Jorge. Início com esta imagem de Fabian, um pouco simbólica, para contextualizar o projeto. Na realidade é um projeto desenvolvido há quase dois anos, com reuniões semanais na tentativa de conseguir o melhor resultado possível, porque nós estamos falando no Bairro do Recife, o berço da cidade, um bairro histórico, um bairro preservado, uma requalificação de um conjunto de edificações representantes do Parque Industrial Estadual, onde se fazia a transformação do trigo do antigo Moinho Recife. Estudou-se, inclusive, a qualificação desse empreendimento através de empresas especializadas e, se entendeu que o nome do empreendimento deveria continuar como “Moinho Recife”, em função de ser um nome já marcante, já consolidado em termos de imagem.” O Arquiteto passou a mostrar fotos do imóvel em meio digital. Continuando, Dr. Bruno falou: “Algumas destas fotos foram de 1927, onde já mostrava cinco edificações construídas nas décadas de 20, 40 e 60, formando um conjunto de edifícios que foram se somando. Com quase 100 anos de atividade, a BUNGE guardou as características originais do empreendimento. A quadra 240 fica no início da Av. Alfredo Lisboa, com a Rua de São Jorge por trás e, em seguida, a quadra 215, que tem a presença dos Silos cilíndricos e o Galpão, em anexo. Existe uma passarela que interliga os dois empreendimentos e, outra passarela pela Av. Alfredo Lisboa, que era a dutagem do trigo quando chegava ao navio. O prédio administrativo era totalmente tomado por máquinas, estritamente industrial, com presença maciça de equipamentos. No pavimento superior havia máquinas de trituração e granulação. Na primeira vez que lá entrei, fiquei surpreso. Estava fechado desde o início do ano 2000, mas, permanecia toda maquinaria interna com seu vão dimensionado em função deste Parque Industrial. É uma edificação riquíssima do ponto de vista de espacialidade, muita máquina, muita engrenagem. Logo que ali entramos, disse que nós não poderíamos perder aquele acervo, de certa forma histórica. Contratamos um fotógrafo e foram feitas cerca de 1.500 fotografias para se ver a riqueza do empreendimento. O primeiro passo de atuação que utilizamos foram os três “r”: reduzir, reutilizar e reciclar. Vocês vão



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

ver que desde o início, estamos utilizando esta linha de conduta mais contemporânea. Todo este material foi reciclado. Há cerca de um ano começamos a fazer o desmonte, finalizando em torno de 1.200 toneladas de aço que foram retirados de dentro do edifício, encaminhadas à Gerdau e, parte dela, por incrível que pareça, foi comprado e levado para a China, em "containers". Tudo foi reciclado, inclusive o PVC. Houve um plano de desmonte feito pela empresa, onde teve a presença de profissionais, de logística, carregamento e descarregamento. Da mesma forma foram deixados registros pré acordados, onde o Hall do Hotel vai ficar com os Silos. Deixamos guardadas peças do Moinho que vamos transformar em luminárias e, alguns cilindros, que estamos deixando como registros do antigo processo industrial, que vai se incorporar à edificação. Tem um escritório londrino, Space Syntax, que diz que cada lugar tem uma assinatura própria. Foi assim que nós consideramos o Moinho com um cuidado especial, achamos que existia uma assinatura. O espaço transformou-se num complexo multiuso, tem uma localização como um eixo transversal da ilha, quase 50%, que dá a importância do ponto de vista urbanístico, porque esta Zona Sul está consolidada e a Zona Norte, ainda não. Dai a importância deste conjunto de edificações, da recuperação dele, inclusive pela presença da Comunidade do Pilar. No entorno, tem monumentos isolados, como o Forte do Brum, a Igreja do Pilar, o Moinho Recife e o antigo Arco do Bom Jesus, que era a entrada do Recife. A Rua do Bom Jesus é, talvez, a mais importante sob o ponto de vista histórico da cidade. A Rua de São Jorge interliga Recife à Olinda, é a que corta as duas edificações do projeto. Os mapas antigos de 1733, já mostravam as Ruas do Bom Jesus e de São Jorge com seus casarios nas laterais e a entrada da cidade com o Arco do Bom Jesus. Na realidade, a Rua Alfredo Lisboa e o Cais do Apolo, são ruas posteriores. Os espaços livres são as Praças de Tiradentes, do Pilar e do Arsenal, com os eixos de integração que passam pelos conjuntos de interesses culturais e sociais. Vai somando toda essa análise urbana e vai caracterizando a importância que o empreendimento tem para a requalificação do bairro. Do ponto de vista da legislação, todo Bairro do Recife está inserido na ZEP-9, que tem uma diretriz específica e que estabelece o coeficiente de utilização=2,4, o solo natural=20% e o gabarito=40,00m, mas nós utilizamos 24,00m. A Lei nº. 16.290/1997 estabelece a Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural 9 – Sítio Histórico do Bairro do Recife, onde os artigos 12 e 15 foram atendidos. Quanto às referências, vimos à requalificação de um Moinho na Cidade do Cabo, África do Sul, que tem uma conotação diferenciada, mas, também, se transformou num Hotel e num Conjunto Cultural. Nesta readequação, os Silos redondos foram vazados com um arrojado estrutural muito forte. Essas requalificações hoje, em nível de reincorporação de ruas, como área de convívio e intensificação de áreas verdes, horizontal ou através de jardins verticais. A presença de "rooftop", ou seja, a coberta sendo utilizada como área dinâmica do empreendimento. A área histórica de Londres, junto a Cathedral de Saint Paul, a presença dos "rooftops" são muito bem conduzidos, porque valorizam todo conjunto do monumento tombado. Algumas intervenções internas se utilizam dessa leitura que podemos chamar industrial, levando-se em consideração o estado natural da edificação, deixando a alvenaria aparente. Então, é uma tendência que respeita a marcação histórica da edificação e, nós temos essa tendência de utilizar desse tipo de comportamento de ação mais industrial. Usamos o conceito de o térreo ser um lugar de transações e transformações sociais, econômicas e culturais. Melhoramos a interface urbana onde o térreo passa a ser uma grande Praça onde hoje, é uma grande barreira com duas quadras fechadas por muros, transformando esse conjunto num local de encontro, de troca, incentivando a dinâmica urbana e correspondendo às diretrizes da ZEP-9. Temos intenção de incorporar a Rua de São Jorge, criando um condomínio único. O prédio existente, de certa forma, estrangula esta leitura de amplitude, nossa intenção é vazar todo conjunto eliminando o prédio de dois pavimentos, criando uma amplitude espacial interessante, e valorizando a Rua de São Jorge. Na hora em que você vaza isso, e cria os usos separados, surge um térreo extremamente dinâmico. A proposta visa à versatilidade e adaptabilidade do banco de áreas, a otimização e flexibilização da infraestrutura e a individualização das unidades imobiliárias. Hoje, conceitualmente, a quadra 215, tem 20 Silos cilíndricos, e uma grande área que é um Galpão. Uma unidade dos Silos vai ser transformada em Flat; os seis cilindros centrais que viram um grande vazio do térreo ao 1º.



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Pavimento, e cria Unidades Habitacionais nos cilindros periféricos; o Edifício Garagem fica na parte posterior onde tem o Galpão. As Unidades Imobiliárias têm 9 pavimentos com um quarto, excetuando os dois últimos que seriam duplex com um quarto, tipo estúdio, com pé direito duplo. A quadra 240, hoje, tem um conjunto de 6 edificações com um elemento que vamos demolir, para criar amplitude na Rua de São Jorge. Os usos adotados nesta quadra, basicamente, correspondem à modulação existente: os Silos quadrados serão transformados em Unidades Hoteleiras; outros em Salas Comerciais; o que tem o intervalo muito fragmentado será transformado num Prédio Corporativo, com tendência de ser alugado para uma grande empresa. O outro, que tem três grandes vãos, pela sua subdivisão, a tendência é transformar num "Flex Building", que é um condomínio empresarial mais flexível, para Convenções, Data Center, "Home Working", que necessitem de grandes espaços." Em seguida, Dr. **Bruno** mostrou as plantas das quadras, as vias, os acessos horizontais e verticais, e falou: "Quando a malha é colocada, se percebe que a circulação de pedestre é valorizada, pela criação desse grande espaço de permeabilidade que é exigido como diretriz da ZEP-09. Você cria uma reincorporação das duas quadras ao tecido da cidade. Foram criados dois acessos de grande porte, com fluxo contínuo, para o Edifício Garagem, e outro de carga e descarga com três baias de acesso e saída. A concentração de toda infraestrutura foi feita num único bloco de serviço: torre de refrigeração de água gelada; casa de bombas; geradores; subestação. O tratamento a ser dado aos Silos ficou conversado com a Diretoria de Preservação de Patrimônio Construído – DPPC, que ficará para ser definido posteriormente, pois precisamos fazer prospecções. Teoricamente, a vazadura vertical é a que menos interfere no conjunto, acompanhando a própria edificação, mas, é possível, que sofra uma intervenção mais à frente e será submetida à DPPC. No "rooftop" da quadra 240, teremos três restaurantes, bares e piscina do Hotel, com teto jardim na área da ampliação. Cada Bloco terá sua autonomia de uso e teremos: Café; Teatro; Restaurantes; Bares e Lojas. O bicicletário terá 50 vagas, com toda parte de infraestrutura necessária. Como já disse cada Silo é uma unidade hoteleira. Foi objetivo projetual que as Unidades Empresariais tivessem a maior flexibilidade possível, tanto pode alugar uma sala, como o andar inteiro. Vamos deixar à mostra um Silo cilíndrico, vazando a fachada do prédio, para ficar visível por quem passa na Av. Alfredo Lisboa. Por cima do prédio menor, estamos reconstruindo. A esquina, que é o ponto de maior valorização, nós adotamos a postura de criar um grande "Hall", com pé direito duplo, dando oportunidade de todos os escritórios usufruírem o visual mais interessante que nós encontramos que é Olinda ao mar. No Hotel, é intenção nossa, criar janelas guilhotinas e, por solicitação do DPPC e do IPHAN, as cortinas de vidro não serão espelhadas, marcando que, de fato é uma construção nova. O Instituto da Cidade Pelópidas Silveira – ICPS solicitou que as caixas de escada, que são elementos novos, sejam revestidas com um jardim vertical, e assim foi feito. A quadra 215 está com 25.773,95m<sup>2</sup> de área total de construção e a quadra 240, com 27.067,24m<sup>2</sup>. Temos 675 vagas de estacionamento projetadas e o fluxo foi submetido à análise da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife – CTTU como também, a transformação da Rua de São Jorge em rua pedestrianizada, podendo passar automóvel, mas, com prioridade para o pedestre, unificando as duas quadras. A via é compartilhada com o carro criando um bolsão de embarque e desembarque, como também na Av. Antônio Lisboa, sem alargar a calçada. Na Travessa Tiradentes foi criado um bolsão de ponto de táxi. Recuamos as Lojas no térreo, para criar uma galeria coberta que se prolonga até a calçada, criando aquele conceito de ampliação de via." Dr. **Bruno** continuou mostrando em meio digital, as perspectivas do empreendimento e, em seguida falou: "A intensão é que o Hotel e o Flat tenham um mesmo operador, para utilizem a passarela em questões operacionais. Não houve nenhuma restrição por parte do IPHAN, DPPC e CTTU, quanto à incorporação da Rua de São Jorge ao empreendimento, mas vai depender de um projeto específico para melhor discussão do tratamento, do ponto de vista urbanístico e paisagístico da rua. Temos a publicação no Diário de Pernambuco; todas as cartas de anuências favoráveis; foi feita e acatada a Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto – OPEI; e foi dada a Licença Prévia da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente – SDSMA. Concluo a minha explanação e estou à disposição para qualquer dúvida." Em seguida, foram analisados os Processos que foram expostos, nº. 07.54661.2.17

el

fl

fl

fl

fl

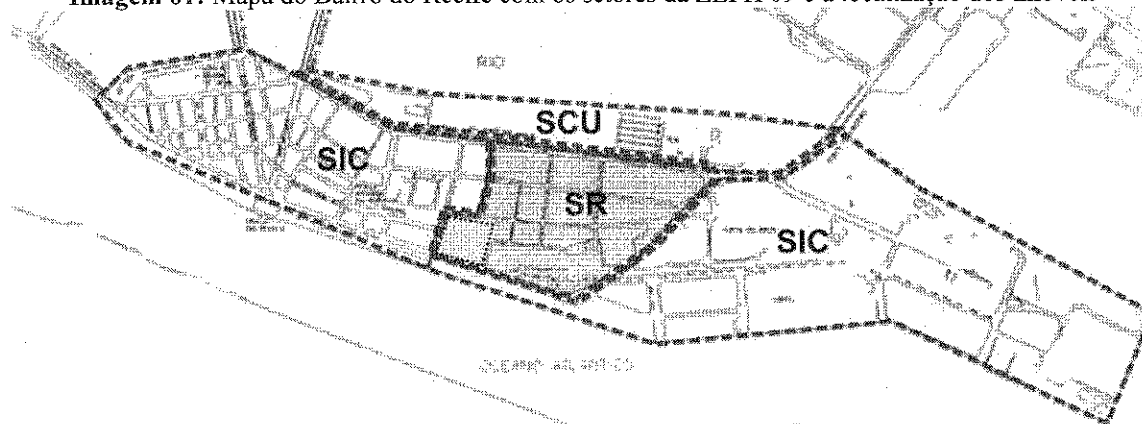


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

e nº. 07.54662.9.17 da **REVITALIS PARTICIPAÇÕES E INCORPORAÇÕES IMOBILIÁRIAS Ltda.**, referente à Reforma com Acréscimo de Área para um complexo de edificações (Flats, Edifício Garagem), a se localizar na Rua de São Jorge, nº. 215 – Bairro do Recife; e um complexo de edificações (Hotel, Edifício. Empresarial, Edifício Corporativo, Lojas, Bares, Restaurantes e espaço multiuso), a se localizar na Rua de São Jorge, nº. 240 – Bairro do Recife. (ZEPH 09/ SR). **Encaminhado à CCU:** face a Lei nº. 16.176/96, Art. 62, § 1º. (LUOS – Empreendimento de Impacto). A **Presidente** passou a palavra ao Relator do processo o representante da SDSMA, Dr. **Gustavo** Lins que iniciou dizendo: “Na verdade são dois processos, mas terão uma mesma análise. Como é um processo muito longo vou ler o parecer da DNAV que resume tudo.” **PARECER DA DNAV/DILURB:** “1. **SOLICITAÇÃO:** Análise urbanística de projeto de reforma, com mudança de uso e com acréscimo de área, dos edifícios nºs 215 e 240, situados na Rua de São Jorge, no Bairro do Recife. Trata-se da requalificação das edificações do antigo Moinho Recife para a instalação de um complexo multiuso (habitação, hotel, empresarial e garagem). 2. **LEGISLAÇÃO:** De acordo com a Lei Municipal nº 17.511/2008 (Plano Diretor), os imóveis em questão estão situados na Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural ZEPH-09. O Bairro do Recife possui um Plano Específico, aprovado pela Lei nº 16.290/1997, que subdivide o sítio histórico em três setores com parâmetros urbanísticos diferenciados: Setor de Consolidação Urbana, Setor de Intervenção Controlada e Setor de Renovação. O empreendimento está localizado no Setor de Renovação - SR, que tem como princípios, a valorização dos monumentos e elementos arquitetônicos significativos, a otimização dos padrões de ocupação e a dinamização de usos e atividades. São admitidas intervenções urbanísticas ou arquitetônicas que introduzam novos padrões morfológicos, estilísticos ou volumétricos, desde que sejam compatíveis com a escala dos marcos referenciais da paisagem do Setor (monumentos e elementos preserváveis, galpões e silos de armazenagem), possibilitando sua visualização e valorização.

**Imagem 01:** Mapa do Bairro do Recife com os setores da ZEPH 09 e a localização dos imóveis



Fonte: Anexo 6 da Lei 16.290/97, modificado.

Para o Setor de Renovação, a lei estabelece a Taxa de Solo Natural (20%), o Coeficiente de Utilização ( $\mu_{Ref} = 2,4$  e  $\mu_{Max} = 3,0$ ) e o Gabarito (40,00m), conforme observado no Quadro 1.

**Quadro 01:** Parâmetros urbanísticos.

	gabarito	$\mu_{Ref}$	$\mu_{Max}$	TSN	TO
SIC	*	2,4	*	*	*
SR	40 m	2,4	3,0	20%	-
SCU	base	12 m	2,4	40%	40%
	torre	76 m			20%

Fonte: Anexo III, Tabela 01 da Lei nº 16.290/1997.

O projeto é classificado como Empreendimento de Impacto, uma vez que apresenta área de construção superior a 20.000m<sup>2</sup> (vinte mil metros quadrados), conforme parágrafo único do Art. 61 da Lei nº 16.176/1996. 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 Central

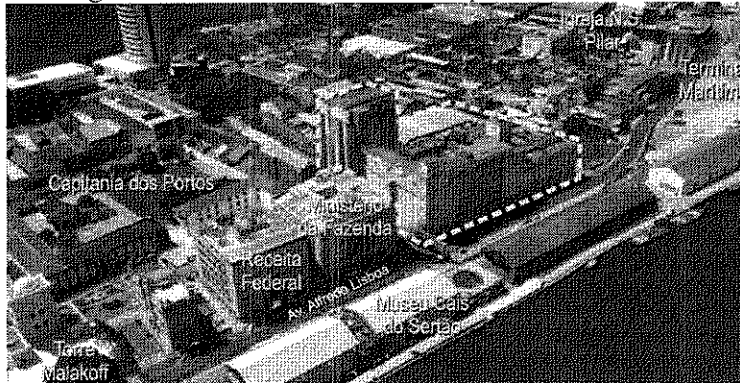


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

de Licenciamento/DILURB. 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, a análise deste projeto precisa considerar os seguintes pontos: a) A área construída do conjunto existente do Moinho Recife ultrapassa o coeficiente de utilização estabelecido pelo Plano Específico de 1997; b) Fica admitida a possibilidade de adições e subtrações de volumes, desde que não ultrapassem o limite da área de construção aprovada; c) Os volumes dos silos já estão incorporados à paisagem e devem ser preservados; d) Admite-se a ampliação de área construída, com a criação de pavimentos no interior dos silos, de modo a viabilizar a mudança de uso; e) Admite-se a utilização de até 01 vaga a cada 50 m<sup>2</sup> de área construída e a incorporação de até 25 m<sup>2</sup> de área construída por vaga ofertada, destinada à guarda de veículos, circulação e manobra. 3. **CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO:** O empreendimento está situado no Bairro do Recife, na Região Política Administrativa - RPA 1. O bairro tem uma baixa densidade populacional (2,23 hab./ha), que está concentrada na Comunidade do Pilar. Os usos predominantes são os de comércio, serviços e institucional. Dentre os principais equipamentos urbanos do entorno imediato, destacam-se a Receita Federal, a Superintendência de Administração do Ministério da Fazenda, a Capitania dos Portos, o Museu Cais do Sertão, o Terminal Marítimo de Passageiros, a Igreja de Nossa Senhora do Pilar e a Torre Malakoff.

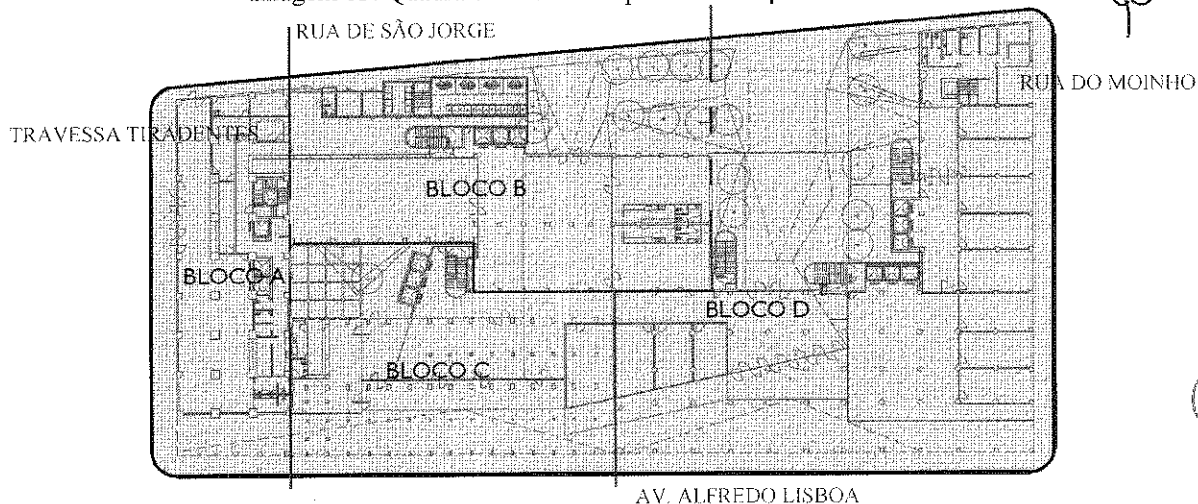
Imagem 02: Vista aérea do local do empreendimento e do entorno.



Fonte: Google Earth.

O empreendimento ocupará um agrupamento de construções dispostas em duas quadras. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV descreve o programa arquitetônico da seguinte forma: Quadra 01 (Rua de São Jorge, nº 240): Hotel, edifício corporativo, empresarial, convenções e usos complementares como bares, cafés, restaurantes, galeria de arte, lojas, espaços multiusos, *rooftop*, entre outros.

Imagem 03: Quadra 01 - Planta esquemática do pavimento térreo.



Fonte: Projeto arquitetônico.

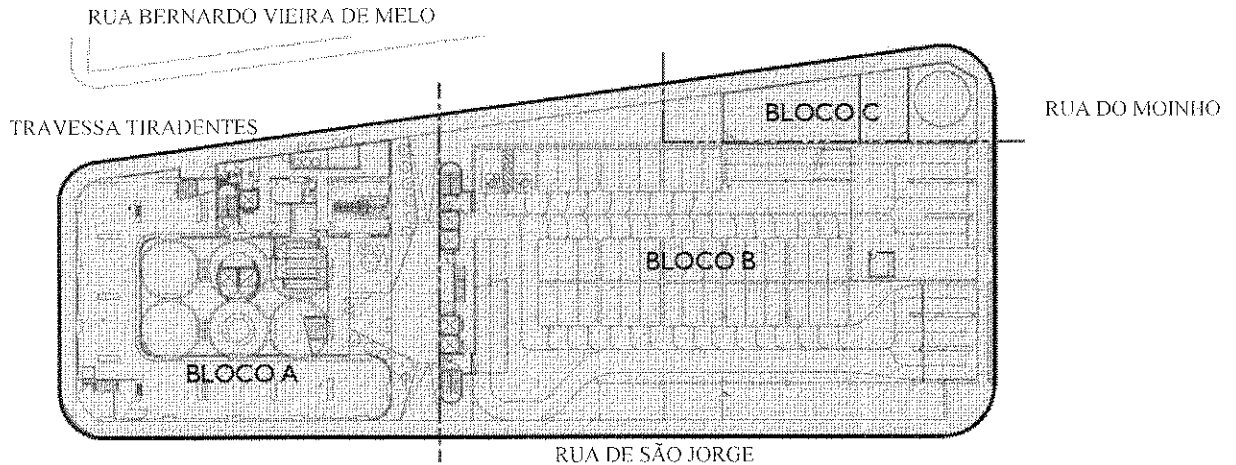


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Quadra 02 (Rua de São Jorge, nº 215): Edifício habitacional (flat) e garagem (*deck park*), além de usos complementares como pub, central de serviços e outros.

Imagem 04: Quadra 02 – Planta esquemática do pavimento térreo.



Fonte: Projeto arquitetônico.

É intenção do projeto que o trecho da Rua de São Jorge compreendido entre a Rua Tiradentes e a Rua do Moinho tenha um tratamento urbanístico e paisagístico, tornando-se um espaço integrador das duas quadras e de promoção da regeneração do conjunto urbano. Além disso, espera-se que o pavimento térreo funcione como um grande centro de conexões entre os edifícios e o espaço público. Abaixo, segue o resumo do quadro de áreas apresentado:

Quadro 02: Quadro de áreas.

	QUADRA 01 Rua de São Jorge, 240	QUADRA 02 Rua de São Jorge, 215	TOTAL
Área de terreno	5.096,44 m <sup>2</sup>	3.660,25 m <sup>2</sup>	8.756,69 m <sup>2</sup>
Área de construção existente	21.777,18 m <sup>2</sup>	5.453,89 m <sup>2</sup>	27.231,07 m <sup>2</sup>
Área de construção a ser acrescida	5.290,06 m <sup>2</sup>	20.320,06 m <sup>2</sup>	25.610,12 m <sup>2</sup>
Área total de construção	27.067,24 m <sup>2</sup>	25.773,95 m <sup>2</sup>	52.841,19 m <sup>2</sup>

Fonte: Elaboração própria, a partir do Projeto Arquitetônico.

A seguir, o resumo das áreas (privativa + comum) de cada bloco:

Quadro 03: Quadro de áreas.

Quadra 01 – Imóvel nº 240	Quadra 02 - Imóvel nº 215
Bloco A (Hotel): 5.303,05 m <sup>2</sup>	Bloco A (Flat): 9.343,83 m <sup>2</sup>
Bloco B (Convenções): 5.505,80 m <sup>2</sup>	Bloco B (Estacionamento): 16.076,51 m <sup>2</sup>
Bloco C (Corporativo): 5.532,05 m <sup>2</sup>	Bloco C (Central de Utilidades): 353,61 m <sup>2</sup>
Bloco D (Empresarial): 10.726,34 m <sup>2</sup>	Área Total de Construção: 25.773,95 m <sup>2</sup>
Área Total de Construção: 27.067,24 m <sup>2</sup>	Área de Solo Natural: 335,60 m <sup>2</sup>
Área de Solo Natural: 394,45 m <sup>2</sup>	

Fonte: Elaboração própria, a partir do Projeto Arquitetônico.

Com relação à demanda de estacionamento, são necessárias 538 vagas, de acordo com as informações preenchidas no verso do formulário do processo. Toda a oferta de vagas do



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

empreendimento se encontra no edifício garagem, localizado no imóvel nº 215, conforme disposto no quadro abaixo:

Quadro 04: Exigência de vagas de estacionamento.

	Quadra 01 - Imóvel nº 240	Quadra 02 - Imóvel nº 215	TOTAL
EXIGIDO	395	143	538
APRESENTADO	ZERO	675	675

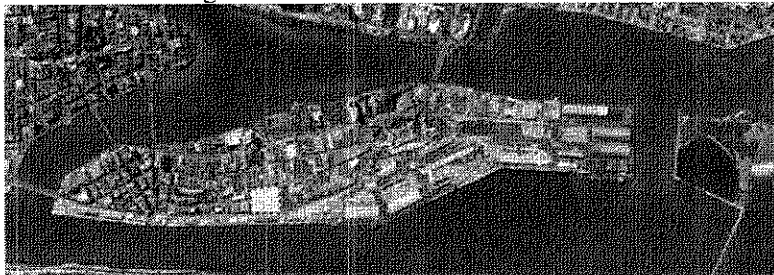
Fonte: Elaboração própria, a partir do formulário do processo.

4. **TRAMITAÇÃO DO PROCESSO:** A seguir, a relação os principais trâmites do processo:

- 18/12/2017 – Ingresso do processo para análise na Central de Licenciamento/ DILURB;
- 29/01/2018 – Encaminhamento do processo à CTTU;
- 06/02/2018 – Parecer Técnico da CTTU solicitando ajustes no projeto arquitetônico e no Memorial de Impacto;
- 05/03/2018 – Encaminhamento do processo à DPPC/SEPLAN;
- 12/06/2018 – Aprovação da proposta de intervenção por parte do IPHAN;
- 13/06/2018 – Parecer favorável da DPPC/SEPLAN;
- 14/06/2018 – Encaminhamento do processo à DILURB;
- 19/06/2018 – Parecer Técnico favorável da CTTU.
- 20/06/2018 – Parecer Técnico da DNAV/ DILURB quanto à circulação, acessos do empreendimento e número de vagas;

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 há viabilidade para a instalação do sistema de abastecimento de água e para o sistema de esgotamento sanitário; 4. COPERGÁS – informou que há viabilidade para o fornecimento de gás natural. 6. **IMPACTOS SOBRE O MEIO AMBIENTE (NATURAL E CONSTRUÍDO):** O Bairro do Recife, berço de formação da cidade, constitui-se numa ilha formada a partir do rompimento do antigo istmo que se liga à cidade de Olinda. Situado na confluência dos Rios Capibaribe e Beberibe, a ilha apresenta uma frondosa vegetação de mangue, na porção oeste do bairro, em especial, no trecho entre as Pontes do Limoeiro e Buarque de Macedo. O bairro, contudo, possui pouca arborização urbana, face ao seu modelo de ocupação. A maior parte está concentrada também no lado oeste, nas áreas de estacionamento da Prefeitura do Recife, do Tribunal Regional do Trabalho e do Tribunal Regional Federal, além das praças Tiradentes e do Arsenal.

Imagem 05: Vista aérea do Bairro do Recife.



Fonte: Google Earth.

A ocupação existente é diferenciada no lado sul e no norte da ilha, onde se percebe na porção sul, uma ocupação mais densa formada pelo casario localizado no paramento das vias (antiga área residencial) enquanto que na porção norte é verificado a ocupação com armazéns e silos, por ter sido durante muitos anos o porto da cidade. Com a saída do porto, esta ocupação foi sendo modificada com a substituição dos usos de armazenagem para empreendimentos de serviços, a exemplo do Porto Digital e o Cesar, nas proximidades do empreendimento, onde também se verifica a presença de

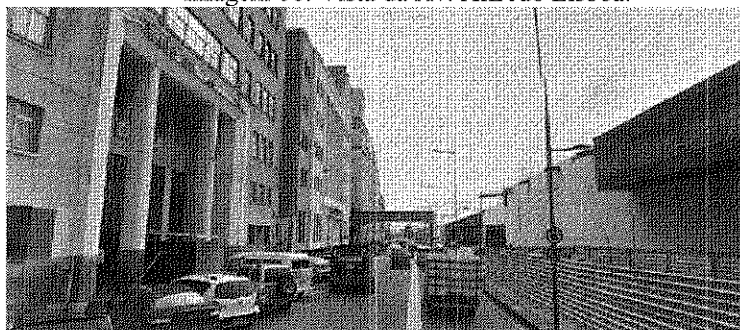


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

assentamentos informais, conjunto habitacional proposto pelo Poder Público e vazios urbanos. Na Av. Alfredo Lisboa, no trecho em frente aos Armazéns 9 e 10, destaca-se na paisagem o conjunto edificado pelos imóveis da Receita Federal, do Ministério da Fazenda e do próprio Moinho Recife. São prédios em torno de sete pavimentos de altura que alteram o perfil das edificações predominante da avenida.

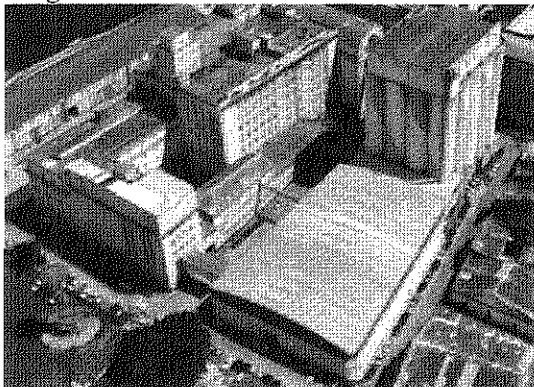
Imagem 06: Vista da Av. Alfredo Lisboa.



Fonte: Google Street View.

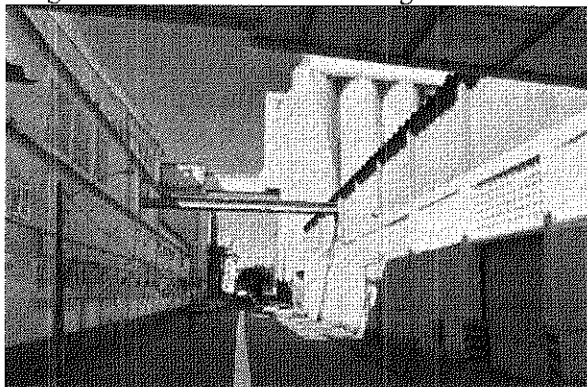
No entorno imediato, observa-se a existência de muitos imóveis desocupados e subutilizados, servindo de estacionamento de veículos. Também estão próximos alguns monumentos tombados como a Torre Malakoff (FUNDARPE) e a Igreja de Nossa Senhora do Pilar (IPHAN). A intervenção proposta prevê a demolição total de dois edifícios do conjunto, além da subtração de alguns acréscimos localizados no topo das demais edificações e de duas comunicações aéreas (passarela e dutos) sobre a Rua de São Jorge. As novas construções pretendem manter uma volumetria compatível com a existente nas quadras e diminuir a sensação de confinamento na Rua de São Jorge na medida em que se propõem aberturas no pavimento térreo, ampliando a área de passeio público.

Imagem 07: Vista aérea dos edifícios.



Fonte: Google Earth.

Imagem 08: Vista da Rua de São Jorge.



Fonte: Google Street View.

Em 12/06/2018, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN aprovou a proposta de intervenção (Parecer Técnico nº 89/2018), considerando que o projeto não causará impacto negativo na vizinhança ou na ambiência dos bens tombados do entorno. O projeto foi analisado pela Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural – DPPC, recebendo o parecer favorável em 13/06/2018. A DPPC afirmou que o projeto está em conformidade com as diretrizes contidas na OPEI, que o estilo arquitetônico industrial será mantido na paisagem e que a inserção dos novos elementos será realizada de maneira harmônica e integradora. Também destacou que o arquiteto responsável deverá apresentar prospecções arquitetônicas das fachadas dos dois silos portuários, onde deverá ser contemplada a relação dos volumes existentes, sem perder a leitura da concepção original de silo. Esse material deverá ser disponibilizado à DPPC de modo a subsidiar o acompanhamento regular do andamento da obra, seguindo as diretrizes projetuais. O projeto obteve a anuência da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente (SDSMA), através da emissão da Licença Prévia nº 02.17.07.0021266.



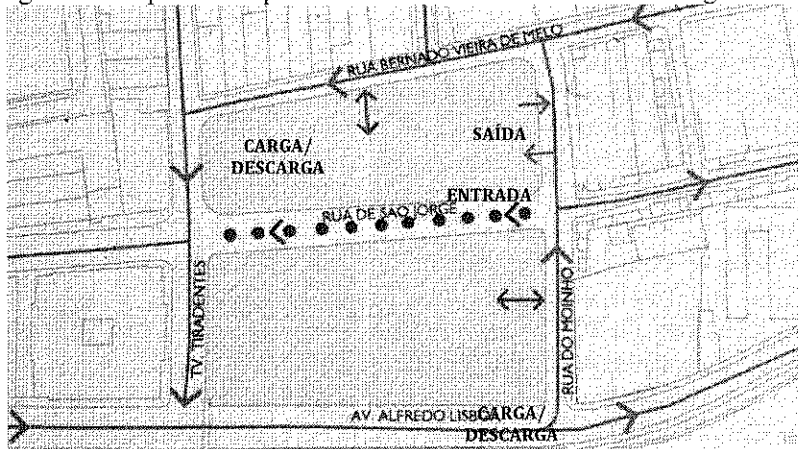


PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

atendidos para a obtenção da Licença de Instalação. 7. **IMPACTOS SOBRE OS TRANSPORTES / MOBILIDADE:** O sistema circulação do bairro estrutura-se a partir de um cinturão viário que circunda a ilha (Av. Alfredo Lisboa, Av. Militar, Cais do Apolo e Cais da Alfândega), além da Av. Marquês de Olinda e da Rua Madre de Deus. O empreendimento localiza-se neste cinturão, sendo lindeiro à Av. Alfredo Lisboa (Corredor de Transporte Urbano Secundário) e também à Rua do Moinho, Rua Bernardo Vieira de Melo, Travessa Tiradentes e Rua de São Jorge. De acordo com o Estudo de Impacto de Vizinhança, no entorno imediato do empreendimento (raio de 500m) existem 8 pontos de ônibus (totalizando 23 linhas de ônibus), 4 estações de bicicleta e 2 estações de BRT. Em separado, também foi apresentado um Memorial Justificativo de Empreendimento de Impacto referente ao Estudo do Impacto sobre os Transportes. O empreendimento apresenta 675 vagas de estacionamento, com três baias de entrada (com cancelas recuadas) e três baias de saída, todas voltadas para a Rua do Moinho, distando aproximadamente 70 metros para a Av. Alfredo Lisboa. Constam dois pontos para operações de carga/descarga dentro do lote, sendo um, de menor porte, pela Rua do Moinho e outro, de maior porte, voltado para a Rua Bernardo Vieira de Melo, conforme observado no esquema abaixo.

Imagem 09: Esquema dos pontos de entrada/saída de veículos e carga/descarga.



Fonte: Autor do projeto.

O Estudo de Impacto afirma que o incremento dos fluxos oriundos do empreendimento será de pequena relevância: da ordem de 1.041 veículos das 06:00h às 20:00h, com uma média de 74 veículos/hora, sendo 90 veículos/hora no período de pico, sobre uma média de 3.000 veículos/hora nas interseções pesquisadas. Os tempos de espera e os níveis de serviço nas interseções (sem e com o empreendimento) seriam iguais ou semelhantes. O projeto arquitetônico e o Estudo de Impacto sobre os Transportes foram analisados pela Companhia de Trânsito e Transporte Urbano - CTTU, obtendo parecer favorável (Parecer Técnico GGPM/CTTU nº 081/2018) na forma em que se apresenta. Quanto à intenção do empreendedor de promover o tratamento compartilhado de veículos, pedestres e ciclistas no trecho da Rua de São Jorge, a CTTU destaca que este espaço deve ser considerado um espaço público quando de sua análise. Também informa que os locais apresentados para embarque/desembarque de passageiros, ponto de táxi, permissão e proibição de estacionamento, relocação de Zona Azul existente, assim como as dimensões das calçadas e das faixas de rolamento deverão ser definidos posteriormente, considerando a mobilidade e acessibilidade no entorno do empreendimento. Na análise viária desta Divisão de Normatização e Análise Viária, no parecer de 20/06/2018, foi ressaltada a importância da Rua São Jorge na circulação do bairro, devendo permanecer com o seu tráfego de passagem e com a largura atual em toda sua extensão. Contudo, visando à integração das quadras do empreendimento, admite-se a possibilidade de redução de sua faixa de rolamento para 6,00m de largura (mínimo), com alargamento das calçadas. Com relação aos acessos ao estacionamento, o parecer viário da DNAV sugere a separação dos fluxos de entrada e saída, definindo a entrada pela Rua do Moinho e a saída pela Rua Bernardo Vieira de Melo. O parecer se posiciona favorável ao número de vagas apresentado: 675 (sendo 137 a mais que o



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

exigido), não enxergando prejuízo para o bairro e considerando a possibilidade dessas vagas suprirem a retirada de estacionamentos permitidos em algumas vias do entorno de empreendimento, após sua implantação. 8. **AÇÕES MITIGADORAS:** O Estudo de Impacto de Vizinhança listou alguns impactos a serem causados pelo empreendimento no meio físico e socioeconômico, tanto na fase de implantação quanto de operação. Para cada um desses impactos, o EIV apresentou medidas mitigadoras para os impactos negativos e medidas potencializadoras para os impactos positivos. Dentre as medidas relacionadas, destacam-se: 1. Garantir a implantação da cobertura vegetal prevista no projeto atenuando os efeitos de ilha de calor e irradiação solar através dos tetos, pavimentos e empenas; 2. Criação de bicicletário e vestiários para seus usuários, além da requalificação das calçadas e travessias de pedestres nas conexões com as quadras limítrofes ao Moinho Recife; 3. Melhoria das travessias para pedestres nos cruzamentos do Cais do Apolo, Av. Alfredo Lisboa – Travessa Tiradentes e Praça do Arsenal – Rua do Observatório. O Memorial de Impacto sobre os Transportes também aponta outras medidas mitigadoras: 1. Elaborar um projeto de sinalização para a situação futura, notadamente que contemple adoção de taxas refletivas para a divisão de fluxos (principalmente nas interseções do entorno imediato), associadas com sinalização horizontal (pictogramas) e de regulamentação devidamente conspícuas; 2. Não permitir estacionamentos de veículos na Av. Alfredo Lisboa, no segmento defronte à quadra 240; 3. Recomposição das calçadas no entorno da Rua Bione e Travessa Tiradentes; 4. Adoção de faixas de travessias de pedestres com sinalização conveniente, defronte ao empreendimento e nas interseções e cruzamentos do entorno. Esta Diretoria Executiva de Licenciamento e Urbanismo – DILURB recomenda ainda as seguintes ações mitigadoras: 1. Requalificação urbanística da Rua de São Jorge (projeto e execução das obras que serão posteriormente aprovados); 2. Participação financeira na remoção da ocupação na Rua de São Jorge no trecho da Rua do Moinho até a Igreja do Pilar. 9. **CONCLUSÃO:** A análise urbanística do empreendimento foi efetuada considerando os dois projetos como um único complexo, a exemplo de vários projetos analisados por esta Divisão (Hospital Esperança, Faculdade Maurício de Nassau nas Graças, Multiuso das Fronteiras e Novo Recife), mesmo que se localizem em quadras distintas. Dessa maneira, o empreendimento encontra-se em sintonia com as diretrizes do Setor de Renovação da ZEPH-09, estabelecidas no Plano Específico - Lei nº 16.290/1997, e atende aos parâmetros urbanísticos exigidos e às recomendações da CTTU e da DPPC. É importante destacar que o empreendimento proposto se compatibiliza com o projeto de requalificação desta porção do território, incorporando conceitos contemporâneos de ocupação (fachadas ativas) com a interligação das quadras através da ampliação do passeio público na Rua de São Jorge e abertura nas edificações, transversalmente (sentido leste/oeste). A diversificação dos usos propostos se coaduna com o projeto de modernização dos armazéns do Porto e com a Estação Marítima instalada. A proposta de uso habitacional assume importância para a dinâmica do bairro uma vez que potencializará a utilização da infraestrutura existente, a preservação das edificações, atração de usos complementares bem como, possibilitará o resgate do bairro como área residencial. Além disso, o empreendimento utiliza grande parte do estoque edificado, modernizando suas instalações e preservando o patrimônio histórico. Com relação à requalificação da Rua de São Jorge, conforme citada no Memorial e na OPEI, esta se constituirá em projeto separado que deverá ser posteriormente analisado, em face da sua importância para a mobilidade do bairro. Encontram-se anexas 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 empreendimento em jornal de grande circulação, na data de 28/12/2017, conforme determina o art. 62 § 3º da Lei nº 16.176/1996, não havendo impugnação registrada quanto à construção do empreendimento, segundo a informação da Diretoria Executiva de Controle Urbano - DIRCON em 21/03/2018. Diante do exposto e atendendo às ações mitigadoras elencadas, somos de parecer favorável ao projeto, chamando atenção à questão dos acessos de veículos ao empreendimento, conforme o parecer viário da DNAV, em 20/06/2018. 10. **ENCAMINHAMENTO À CCU:** Encaminhamos o processo para a Comissão de Controle Urbanístico – CCU, para análise e parecer sobre a implantação do Empreendimento de Impacto, atendendo ao disposto no art. 62, §1º e art. 110, IV, da Lei nº 16.176/1996. De acordo com o disposto na OPEI, no item 5.4.4, a CCU



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

também deverá ser consultada para validar a quantidade de vagas de automóveis apresentadas, considerando a taxa de ocupação de 1,38 pessoas por veículo, conforme estudos de Plano de Mobilidade do Recife. 11. **ENCAMINHAMENTO AO CDU:** Após o parecer da CCU, o processo deverá ser encaminhado ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, para análise do Memorial Justificativo do Empreendimento de Impacto e parecer final, conforme o disposto no art. 62, §1º, da Lei nº 16.176/1996 e art. 5º, III, do Decreto nº 29.908/2016.” Em, 20/06/2018. a) Mira Meira, Divisão de Normatização e Análise Viária e Raphael Melo, Analista de Desenvolvimento Urbano – Arquiteto. Dando prosseguimento, Dr. **Gustavo** falou: “Meu parecer foi favorável, mas tenho dúvida quanto aos acessos.” Usando a palavra, a **Presidente** falou: “Antes de abrir para as discussões, quero esclarecer que um dos pontos colocados pela DNAV não está definido, é o acesso ao Edifício Garagem. Este ponto será decidido aqui na Comissão. O Edifício Garagem terá entrada e saída na mesma via e, a Divisão de Estudos Viários – DEV mostrou uma preocupação com todo este fluxo na mesma via. Pelo que entendi, o Relator acompanha a preocupação da DNAV de dividir o fluxo.” **Gustavo** continuou: “Todos os pareceres dos órgãos competentes referem-se a isso.” A **Presidente** disse: “Acho que seria necessária uma explicação do Dr. Antônio Flávio, engenheiro responsável pelo Estudo de Tráfego do empreendimento.” Usando a palavra, Dr. **Antônio Flávio** disse: “Hoje, a Rua do Moinho é uma via de sentido duplo, logo no início do projeto, nós pensamos em colocar entrada e saída por aí, mas nós mesmo tivemos a preocupação de fazer assim. O pessoal da CTTU nos perguntou: por que não colocar entrada e saída por outra rua? Então, nós chegamos à conclusão que seria melhor colocar a entrada e saída pela Rua do Moinho, mas ela passaria a ter mão única, pois quem entra não conflita com o fluxo de quem sai.” Pedindo a palavra, Dr. **Bruno** falou: “Só complementando, o parecer que foi lido da DNAV foi anterior a essa discussão, depois, nós apresentamos nova proposta de requalificação do sistema viário e, teoricamente, foi aceito.” Dra. **Taciana** continuou: “A CTTU concordou com a argumentação e aprovou o projeto da forma como se apresenta. Foi para a DNAV que continuou com a mesma preocupação e enviou para a CCU avaliar e decidir. A Comissão vai analisar o Memorial de Impacto Viário apresentado, que define ser esta a melhor alternativa, a CTTU concordou, mas a DNAV continuou com a mesma preocupação e pede que a CCU abra este debate com relação ao acesso. Quanto à quantidade de vagas, o Instituto pede que a CCU revalide essa proposta. Além de analisar o impacto, têm esses dois pontos específicos que precisamos definir na Comissão.” Prosseguindo, **Gustavo** falou: “Realmente, não estava compreendendo esta situação, neste caso, entendo que a CTTU tem a prerrogativa de analisar, vou refazer meu parecer e aprovar da forma como se apresenta: com entrada e saída pela Rua do Moinho.” A **Presidente** falou: “Gustavo, é importante você ler a conclusão da CTTU e da DNAV.” O Relator passou a leitura. **Parecer Técnico da GGPM/CTTU:** “...Os projetos apresentam áreas de carga e descarga na Rua do Moinho e Rua Bernardo Vieira de Melo, sendo a primeira para veículos leves e a segunda para veículos com dimensões maiores. Ratificamos a importância que os veículos leves não operam em horários de picos deste empreendimento, mesmo sendo informado no Adendo do Memorial, um fluxo de caminhões de 1 (um) por hora, e que os veículos maiores operam em horários específicos de circulação sendo das 20h00min às 06h00min já estabelecidos para o Bairro do Recife. Quanto ao acesso ao edifício Garagem, manifestamos preocupação quanto a saída dos veículos na Rua do Moinho com a Rua Bernardo Vieira de Melo, podendo haver rebatimento de veículos na via devido ao aumento do fluxo local. Diante do exposto, sobre o projeto arquitetônico apresentado datado de Maio/2018, informo que concordamos com o projeto conforme se apresenta. (19/06/2018)...” **Parecer Técnico da DNAV:** “Analisando o projeto em questão, com foco na circulação/arruamento e nos acessos de entrada e saída de veículos no estacionamento do empreendimento, nos posicionamos da forma seguinte: 1. Quanto a Rua de São Jorge: Situada entre os corredores da Av. Cais do Apolo e da Av. Alfredo Lisboa, a Rua de São Jorge possibilita a criação de subanéis ajudando na operação e na ligação destes corredores. A Rua de São Jorge possibilita também o acesso direto com a Igreja Nossa Senhora do Pilar devendo assim continuar com o seu tráfego de passagem e com a manutenção do seu greide atual em toda sua extensão. Visando a integração dos blocos do empreendimento, a Rua de São Jorge, no trecho em questão,



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

poderá reduzir a sua faixa de rolamento para no mínimo 6,00m (seis metros) de largura contínua. Com isto, as calçadas passarão a ser mais largas, priorizando e dando maior segurança aos pedestres que circulam entre os blocos do empreendimento. 2. Quanto aos acessos ao estacionamento (entrada/saída) indicados pela Rua do Moinho: Visando evitar a concentração de veículos num único ponto desta via, e ainda por se localizarem bem próximos da esquina com a Rua Bernardo Vieira de Melo, indicamos a separação dos fluxos de entrada e saída, definindo a entrada pela Rua do Moinho e a saída pela Rua Bernardo Vieira de Melo. Chamamos a atenção da importância da separação destes acessos, diante da possibilidade da Av. Tiradentes operar totalmente em mão única até a Av. Alfredo Lisboa, conforme croqui de circulação anexo. Com isto, a Rua do Moinho absorverá o tráfego da Av. Tiradentes para possibilitar a ligação com a Av. Cais do Apolo, atraindo assim um maior volume no tráfego de passagem. 3. Quanto ao número de vagas de estacionamento: O projeto apresenta 135 vagas de estacionamento a mais do que o mínimo exigido por lei (dados do formulário da CELIC). Este acréscimo pode induzir numa maior atratividade de veículos, o que não vemos como prejuízo para o bairro. Estas vagas poderão suprir a retirada de estacionamentos permitidos em algumas vias do entorno do empreendimento, em função do elevado fluxo (pedestres, ciclovias, veículos, etc.), gerado pela sua implantação. Este Parecer visa não comprometer a mobilidade da área, preservando o arruamento e as características aprazíveis do Bairro do Recife.” Em, 20/06/2018.

a) Luciana Romeiro, arquiteta DNAV e Carlos Ernesto Matos, arquiteto DNAV. Pedindo a palavra, Dr. **Bruno** falou: “Quanto ao número de vagas existentes no empreendimento, tem dois cálculos: o da Legislação, que nós estamos superando, e o da ZEP-9. A Lei nº. 16.176/96 (LUOS) exige uma vaga para cada m<sup>2</sup> de construção. Quando calculo pela Lei nº. 16.290/97, que é o Plano Específico de Revitalização da Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural 09 – Sítio Histórico do Bairro do Recife, ZEP-9, exige mais vagas do que tenho. Como se estabeleceu o gabarito de 24,00m optou-se por não obedecer, em tese, a Legislação. Estou reduzindo o número de vagas em função da ZEP-9, e estou com maior quantidade em função da LUOS. No Edifício Garagem houve uma diminuição do gabarito para 24,00m e ficamos com um limite de vagas. A discussão inicial com a CTTU, foi que a Rua do Moinho, era mão e contra mão, de fato, criava um conflito para entrada e saída de carros. Nós refizemos o fluxo, submetemos à CTTU, que entendeu que o conflito deixou de existir. Na DNAV/DILURB, sempre se queixaram da entrada e da saída ser no mesmo local. Do ponto de vista técnico, fizemos todas as consultas possíveis, procuramos ver se existia alguma literatura de tráfego que nos informasse que seríamos os primeiros a alterar, e que existe um conflito com a entrada e a saída de carros, à exemplo do que ocorre no Shopping Plaza, onde você tem entrada e, logo depois a saída. Do ponto de vista do operador, seria muito interessante porque uma única equipe faria o controle de entrada e saída de carros. Se jogarmos para outra rua, teremos que criar outro grupo de operadores, é uma questão projetual. O DNAV não explicou do ponto de vista satisfatório, que entendesse que essa proximidade justificasse nós bifurcarmos as duas. Tem um intervalo de 30,00m e, a partir do momento que tenho um fluxo contínuo, não deu para entender. Nos cálculos feitos por Antônio Flávio, o cálculo do Edifício Garagem, está na ordem de um carro a cada dois minutos, na hora do pico. Temos três bairros de entrada e três bairros de saída. Se compararmos este Edifício Garagem, que está com cerca de 670 vagas, com o Edifício Garagem do Paço Alfândega, que tem 640 vagas, e nunca vi o estacionamento do Paço reter ou criar alguma dificuldade de retenção. Estamos nos baseando no cálculo do especialista que confirma que o fluxo gerado por este Edifício Garagem, não é conflitante com a atual demanda do bairro. Também, por exigência da CTTU, tivemos que criar a bairra de carga e descarga para carros pesados. Aí sim, se transportássemos para a Rua do Moinho, iríamos trazer um conflito. A Rua de São Jorge, pelo que entendi, estão propondo que permaneça com o fluxo de automóveis da forma como se encontra hoje, com uma faixa de 6,00m. Vai de encontro ao que está se propondo, que seria um “boulevard”, pela lógica, uma rua pedestrianizada, a prioridade seria do pedestre. Continua com um fluxo de automóvel eventual, para embarque e desembarque, hoje, quase que não existe. A OPEI sugere que seja respeitado o cálculo de 1,38 pessoas por automóvel, no projeto temos 1,44 pessoas, bem próximo.” Pedindo a palavra, o representante do SENGE, Dr. **Hermínio** falou: “Achei muito



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

interessante dar utilização para este espaço que se encontra ocioso, com esta requalificação que acho muito interessante. A minha única sugestão é que seja verificada a questão da tecnologia de energia renovável e, também, a questão do cumprimento da Lei Brasileira de Inclusão – LBI, que é sobre a acessibilidade às edificações, aos restaurantes, bares, etc., para que não seja necessário adaptar de última hora. Outra coisa é a questão do fluxo para estacionamentos especiais.” Pedindo a palavra, o representante da URB, Dr. **William Bernardo** disse: “Gostaria de falar um pouco da minha experiência do Bairro do Recife, por conta de dois empreendimentos que tive a oportunidade de acompanhar. Um dele foi o Paço Alfândega, onde dei algumas contribuições com uma ótica, digamos, da relação da edificação com o espaço. Um empreendimento de renovação daquele porte tinha um potencial muito grande de contribuir para todo o espaço. Tive a oportunidade de conhecer aquele projeto nessa dimensão, e fico tentando inserir um novo conceito, não em relação ao que se apresenta. Há algum tempo participo da CCU, já discuti alguns grandes projetos, e sempre o meu foco tem sido em “quanto é que o empreendimento pode beneficiar o entorno”. A nossa experiência profissional da Academia até hoje, acho que está mudando um pouco aquela forma de trabalhar dentro do lote, do limite do lote para dentro, fazer tudo e o espaço é o lote. Alguns empreendimentos deveriam espalhar mais, este empreendimento tem esta preocupação. Queria trazer alguns comentários, por isso citei o Paço Alfândega, que foi um processo que participei e ficou claro para nós, que o estacionamento não deveria ser fechado para a rua, e não deveria ter vagas no térreo, podendo ter “fachadas ativas”, espaço para conveniência, para comércio, etc. Nós conseguimos, e hoje temos uma livraria, não deixando um deserto que ocorreria se fosse apenas estacionamento, com aquela ponta do terreno desativada. Em relação a este projeto, a proposta de transformar a Rua de São Jorge num espaço de conveniência, de interação, é muito interessante, mas ainda tem um grande espaço perdido que é o pavimento térreo do Edifício Garagem, e poderia ter outra utilização. Com relação à redução de vagas, não discuto isso, pois, não altera em absoluto. Em princípio, acho que a cidade ganharia muito mais, se perdesse as vagas do térreo e destinasse a outros usos. Se não se flexibilizar a Legislação para ter mais um pavimento, poderia se fazer essa troca. Quanto a Rua de São Jorge, no meu entender, deveria considerar esta possibilidade, é um espaço de utilização, mas também deveria ter essa linguagem visual. A Rua do Bom Jesus é uma rua que passa carro, tem calçada e é uma rua de lazer. É um espaço de conveniência que, apesar dos carros, tem essa característica. Como tratar isso, já foi dito que pode ser feito posteriormente, mas me parece que está indicado árvores no centro da pista, retiraria isso dessa linguagem, para não perder a leitura da continuidade. O ponto que para mim é mais importante, é a relação da edificação com a rua, e temos do lado da Bernardo Vieira de Melo, também, um fechamento. Um empreendimento como este não deve ficar voltado para dentro do empreendimento, aquela ideia de trabalhar dentro do terreno, a fachada ativa traria uma contribuição muito maior de projeto, para essa região.” Pedindo a palavra, o representante do IAB, Dr. **Diego** falou: “Quero iniciar parabenizando o colega, pela iniciativa do projeto. Já falaram de várias diretrizes urbanísticas e da Academia, e do Plano Diretor da Cidade. Meu questionamento é quanto ao que chamamos de habitação neste projeto, há uma diretriz complexa em relação ao que chamamos duplex. Na verdade, nossa língua tem certa ambiguidade, quando você falou do operador que operaria isso, operaria o Hotel, onde tem o parecer de alguns órgãos usando a palavra residencial, que é outra coisa também, precisa esclarecer esse ponto que você está chamando de habitacional. Parece-me que, se há um operador, operando essa unidade, deixa de ser habitacional e passa a ser Hotel. Quero concordar também com a opinião do colega, quanto ao uso do Térreo do Edifício Garagem, que é uma questão importante mesmo, e poderia aumentar o sucesso do empreendimento com as fachadas ativas, e nós desejamos colaborar com o sucesso dessas observações.” Continuando, Dr. **Bruno** disse: “Hermínio falou sobre a sustentabilidade, de fato, condensar todas as informações em 60 minutos de apresentação é humanamente impossível, mas, o grupo é extremamente sensível ao debate contemporâneo de requalificação. Eles querem se apresentar com essa perspectiva, é uma oportunidade única, nós estamos no século XXI e precisamos ter outro tipo de postura que adotamos desde o início dos debates sobre este projeto. Como vocês viram, procuramos fazer um acervo fotográfico e estamos



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

pensando num Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, temos toda essa preocupação, mas estamos no Bairro do Recife que é tombado e, para se avançar um passo, esbarramos numa série de discussões que, às vezes, nos faz recuar para retomarmos o assunto num momento mais adequado. Nós queríamos utilizar placa solar, entretanto, começou a discussão que ela é refletiva, exige grandes áreas, e o bairro precisa ter uma leitura de cobertura cerâmica, então desistimos, mas isso não significa dizer que não colocamos outras modernidades. Colocamos tanque de retardo, telhado verde, estamos estudando o tratamento das águas cinza, que é prioridade dos empreendedores. A questão de acessibilidade não é mais preocupação, é obrigação. O empreendimento todo está pensado sobre o ponto de vista da acessibilidade, do desenho universal. Quanto à questão do Térreo, é um paradoxo, você quer deixar o Térreo mais ativo, do ponto de vista do Edifício Garagem, mas se pensar no conjunto, têm duas quadras, estou falando de 25% do território, se compararmos com o Paço Alfândega, que não é bem o caso. Na realidade, foi uma busca incessante dessa permeabilidade, se coloco usos, vamos formar barreiras visuais. Não estou discordando, é uma possibilidade sim usar o Térreo e fazer lojas, mas, como estou falando de 25% do território, temos todo um Térreo vazado, com lojas e cafés. É uma questão de postura projetual, ou você vaza ou cria barreiras. Também tem a questão da acessibilidade, nós concentramos todas as vagas acessíveis e de idoso, no Pavimento Térreo, se tirarmos, elas vão para o andar de cima. Não está errado, como disse, foi uma postura projetual em que você tem que tomar uma decisão. Hoje, teria que fazer uma avaliação se criaria barreiras ativas a mais, que é outro nível de qualidade espacial. Estou querendo justificar a colocação das vagas, onde preciso ter 5% para idosos e 2% de acessibilidade e, se concentro no Térreo, a continuidade do espaço é mantida. Acato as sugestões de vocês e podemos conversar sobre isto, mas é inegável a importância da continuidade visual da Rua de São Jorge, que está ocupada com edificações da Comunidade e existem negociações na URB, da construção do Pilar. O grupo é acessível e nós já discutimos isso internamente, a continuidade da Rua de São Jorge, mas cabe muito mais a uma iniciativa do poder público, como também a arborização, o tratamento das ruas e calçadas. Não quero me estender muito, porque é um projeto específico para se discutir com o DPPC e o IPHAN. A nossa intenção é ir à diretriz da ZEC-09 com o aumento das áreas verdes do bairro. Há uma discussão do ponto de vista técnico, da Av. Rio Branco, quanto a ausência do verde que foi também projetual, mas que está sendo debatido. Vejam a questão de continuidade do eixo da Rua de São Jorge e as entradas e saídas recuadas. Do ponto de vista técnico, o Flat é habitacional, não é classificado como hoteleiro, você compra a unidade, mas o gerenciamento é feito por um operador, por isso se chama Flat, não tem síndico, mas, é destinado à habitação, não seria Hotel. Esta é nossa intenção num empreendimento como esse não pode prever e dizer, com segurança, como vai ser. A dinâmica econômica é muito intensa, mas já existem alguns encaminhamentos nesse sentido, tanto para o Hotel como para o Flat. O que nós entendemos é que o melhor uso que encontramos para aquele cilindro foi unidade habitacional, mas podem chegar algum incorporador e fazer outro uso, mas o entendimento do grupo é que nós precisamos de população residente. Não estamos transformando o silo num novo Empresarial ou Centro Médico, estamos conservando o cilindro para Habitações Residenciais, mas o projeto que está concebido, pode vir a ser Flat ou Hotel, não tem muita diferença física. A passarela só tem função se tiver um mesmo operador, pois está interligando duas edificações e foi feito nesse sentido." Solicitando novamente a palavra, Dr. **Diego**, do IAB falou: "Não podemos prever, pois em Boa Viagem muitos Flats passaram a ser Apartamentos. Acho muito bom trazer a população para morar no Bairro do Recife do ponto de vista da Lei, pode até passar a ser habitação formalmente. Parabéns a vocês pela solução engenhosa para aquela área, que é muito difícil." Pedindo a palavra, a representante do ICPS, Dra. **Ana Patrícia** falou: "Como o encaminhamento à CCU tocou no item 5.4 da OPEI, que foi emitida em 2017, quero fazer um esclarecimento. A OPEI é uma Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto, então, antes deles fazerem o EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança, nós sugerimos que utilizassem essa metodologia de 1,38 pessoas por veículo. O EIV que foi apresentado teve outra metodologia, mas também está contemplada, e o Instituto nada tem a opor quanto a essa metodologia para as vagas ofertadas. O segundo ponto é quanto ao acesso e a saída do Edifício Garagem, pela Rua do Moinho.



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Nós não temos nada a opor, desde que o sentido da via seja único. O terceiro ponto é uma sugestão para uma ação mitigadora que achamos interessante acrescentar as existentes. Trata-se de o empreendedor custear a implantação do sistema de contagem volumétrica, automatizada e permanente, nas Pontes de acesso ao Bairro do Recife. Os semáforos, dependendo da hora do dia, para não engarrafar precisam ter essas contagens positivas compatíveis com os horários de pico, evitando gerar retenção do trânsito. Quero também parabenizar pelo projeto que está muito bom.” Pedindo a palavra, o representante do CREA, Dr. **Frederico** falou: “Realmente, nós precisamos ter na cidade mais projetos como este, quero parabenizar os arquitetos e empreendedores. Falando em energia renovável, gostaria de sugerir o reaproveitamento da água que pode ser feito em fases futuras do projeto, e a parte de acústica. Outra sugestão é sobre um trabalho social. Não sei se já estão pensando na Comunidade do Pilar, em fazer um trabalho de reciclagem em parceria com o SESI e o SEBRAE, treinando o pessoal para que se tornem profissionais que venham a trabalhar na obra ou nos empreendimentos. Teria aulas de Educação Ambiental, Informática e cursos profissionalizantes, envolvendo a Comunidade.” A representante da PGM, Dra. **Carolina** falou: “Tenho uma dúvida com relação a Rua de São Jorge. É realmente, uma via pública ou fazia parte do espaço privado? Se for via pública, o empreendimento não pode dispor da destinação para fazer espaço de convivência ou não. O poder público é que pode resolver, caso seja do interesse dele. Quanto à questão da Rua do Moinho, o poder público pode mudar o sentido do trânsito quando quiser. Tem que se pensar numa solução onde possa ser via de mão única ou dupla.” A representante do CAU, Dra. **Ana Maria** disse: “Quero parabenizar pelo projeto e tenho apenas uma dúvida. Sei que é uma questão de operação, mas ouvi em algum momento, que essas vagas do Edifício Garagem, não seriam privativas deste empreendimento, seriam também usadas por quem ali estivesse. Um dos problemas de quem trabalha nessa área é estacionar, como o pessoal que trabalha no CÉZAR. Entendi que tem um quantitativo de vagas a mais, no meu entendimento seria uma ótima solução, mas fiquei na dúvida. Com relação a esse alinhamento no tratamento da Rua de São Jorge, também como arquiteta e urbanista nos preocupamos com essas coisas, por isso estamos aqui. Na hora em que vi as árvores no meio da rua, senti um incômodo, embora seja extremamente favorável a elevação da quantidade de árvores e áreas verdes nessa área, não necessariamente com massas arbóreas, mas criou certo impacto, porque nessa área, nós temos uma leitura mais ampla. Quanto a essa discussão de entrada e saída, acredito que vai ser inteiramente solucionado pela colocação de mão única.” A Presidente, Dra. **Taciana** falou: “Quero esclarecer a questão da rua. A Rua de São Jorge é toda pública e assim permanecerá. A proposta do projeto é que neste trecho, seja pedestrianizada, mas não vai passar a ser território do empreendimento, vai continuar sendo uma rua pública. Nós estamos analisando dois processos, um de cada lado, e o projeto da via será elaborado pelo Município, mas poderá ser custeado pelos empresários, embora o projeto da via seja de responsabilidade da Prefeitura. As questões de fluxo, de bainha, de acessos, da rua ser pedestrianizada, da passagem das tubulações ligando os dois empreendimentos, serão definidos quando da aprovação do projeto da via, mas a rua permanecerá pública, não poderia ser de outra maneira.” Em seguida, o arquiteto, Dr. **Bruno** continuou: “Ana Patrícia, do Instituto, está propondo uma nova ação mitigadora que não cabe ao grupo está discutindo, mas o posicionamento da CCU e do CDU, se vai acatar ou não, isso corresponde a um percentual da ação mitigadora. Respondendo a Frederico, hoje o grupo já está iniciando um trabalho com a Comunidade.” Pedindo a palavra, Dr. **Fabian** falou: “Nós já desenvolvemos um trabalho e participamos de um evento promovido pelo SESI, com a participação de todas as Comunidade. Esse trabalho já iniciou com algumas pessoas da própria Comunidade em contato com o SESI. Quanto aos recursos, já nos colocamos a disposição para saber o que seria bom desenvolver para eles. O Casarão das Artes é um exemplo e está se desenvolvendo muito bem, Michel é um morador da Comunidade que trabalha com crianças de 2 a 10 anos, toda noite, estão com aulas, interagindo com a Comunidade.” Dr. **Bruno** falou: “Um dos acionistas já faz trabalho social e, é intenção dele, criar uma fundação ou qualquer outra coisa similar, faz parte do escopo e vai acontecer. Todo grupo é sensível, são empreendedores jovens que estão conectados com as demandas desse novo século. Quanto ao que Ana Maria falou as vagas não são privativas, não são vinculadas ao empreendimento,



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

são livres. A questão das árvores é bom lembrarmos que este é um Setor de Renovação, onde existem algumas condições que precisam ser colocadas e uma delas é aumentar a Taxa de Solo Natural, aumentar o verde, mas é uma discussão posterior, não é para este fórum. O que estamos solicitando Carolina, é que o poder público nos autorize a transformar a via num "boulevard", de fato, o desenho final vai ter que ser chancelado pelo poder público, só ele tem autorização. Da mesma forma, quanto às Passarelas que não estão hoje aqui, teremos que homologar, pois está sobre o espaço aéreo público." A **Presidente** falou: "Quero pedir ao Relator que leia seu parecer final, para que possamos votar." **PARECER DO RELATOR:** A Comissão de Controle Urbanístico – CCU. "1. *Solicitação:* Reforma com acréscimo de área para um complexo de edificações (flats e edifício garagem). 2. *Considerações:* Processo enviado para análise da CCU por se tratar de empreendimento de impacto, lei nº 16.176/96, Art. 62, § 1º. (LUOS – Empreendimento de Impacto – medidas mitigadoras). Constatam OPEI e pareceres da CTTU, DPPC, IPHAN, DILURB, DNAV e Licença Prévia da SDSMA. 3. *Conclusão:* Favorável à aprovação do projeto da forma como se apresenta, acatando a entrada e saída de veículos pela Rua do Moinho e a oferta de 675 vagas. Ainda, sou favorável à requalificação da Rua de São Jorge com base em critérios a serem estabelecidos pelo poder público oportunamente." Em, 04/07/2018. a) Gustavo Lins, representante da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente – SDSMA. A representante da PGM, Dra. **Carolina**, pediu a palavra e falou: "Com relação a Rua de São Jorge se tornar pedestrianizada, acho que a Comissão não deve dizer o que deverá ser feito com a via, pois, o poder público poderá não acatar e querer fazer outra coisa. Nós estamos aprovando um impacto e não uma coisa que vai gerar benesse para o empreendimento." Dra. **Taciana** disse: "Entendo que estamos analisando a proposta do empreendedor, a Comissão poderá acatar a rua pedestrianizada, mas, o projeto da via vai ser desenvolvido pela Prefeitura. Estou entendendo o que Carolina quer dizer, se, lá no futuro, a CTTU entender que não dá para a rua ser pedestrianizada, esta votação vai interferir na decisão? Acho que não, de todo jeito a Rua de São Jorge precisa ser requalificada. A ação mitigadora é a requalificação dela como um todo, inclusive tem um trecho ocupado que precisa ser liberado, onde tem um comércio, e tudo está aqui como mitigação, a reabertura de toda Rua de São Jorge. Nesse trecho da via, entre os dois empreendimentos, o Relator está acatando que ela poderá ser pedestrianizada, isso é uma sinalização de que o desenvolvimento da Rua de São Jorge nesse trecho possa ser igual à Av. Rio Branco." Dra. **Carolina** prosseguiu: "O que estou tentando enfatizar aqui é que a destinação da Rua de São Jorge é uma decisão do poder público e não do empreendimento, pode ser uma medida mitigadora a requalificação para que ela seja um espaço agradável, com arborização. Temos que ressaltar que, no caso de não ser aprovado pelo poder público, esse investimento seja revertido para outra coisa." Dra. **Taciana** falou: "A requalificação da Rua de São Jorge já é uma mitigação imposta pelo poder público, esse custo já existe. Agora, se esse trecho será pedestrianizado ou não, é uma decisão do projeto da Rua de São Jorge, quando for desenvolvido. A Comissão está apenas votando se concorda ou não que esse trecho seja pedestrianizado, mesmo que lá na frente seja impossível, terá um custo de revitalização desta via, é apenas nesse sentido. A sugestão de vocês é não falar na Rua de São Jorge, é isso?" Dra. **Ana Cristina**, representante da CONDEPE/FIDEM pediu a palavra e disse: "Acho que deve continuar, porque estou vendo que o projeto são dois empreendimentos e que a ligação será praticamente por essa via. Na hora em que tirarmos esse "link" dos dois imóveis, impactaria inclusive na concepção do projeto. Vou insistir, pois, não vejo nenhum empecilho. Como Taciana colocou, na hora que for impossível, alguma coisa será feita, porque esse "link" é necessário." Dra. **Carolina** continuou: "Justamente, esse é o ponto, se é um "link" entre as duas edificações, ele está usando o espaço público em benefício do empreendimento, e nós não podemos dispor disso, quem pode é o poder público. Quero enfatizar isso e não me sinto à vontade em votar favorável. Peço para constar em Ata que estou chamando a atenção da Comissão neste ponto, de transformar a Rua de São Jorge numa rua pedestrianizada." Pedindo a palavra, Dr. **Bruno** explicou: "É uma rua compartilhada, não posso concordar de forma alguma, que esteja sendo usada em proveito privado, isso é uma visão urbanística em consonância com as diretrizes do Setor de Preservação – 09, a questão da integração espacial, a integração da dinâmica, etc. Tudo isso é uma





PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

visão urbanística de cidade contemporânea, não dar prioridade ao automóvel, mas sim ao pedestre. O empreendimento não tem nenhuma barreira física como muro ou grade, o terreno está todo livre, simplesmente o empreendedor está solicitando que, nessa sensibilidade de entender que tenho dois empreendimentos com uma rua no meio, e que o estudo de tráfego já demonstrou que o tráfego é mínimo nesta área, comporta uma rua pedestrianizada compartilhada, que é o que está se propondo. Não vejo diferença entre o poder público permitir passarelas aéreas interligando os dois empreendimentos privados, e não permitir o compartilhamento de uma rua. É uma questão conceitual e o que estou querendo colocar é que isso é simplesmente uma proposta.” Pedindo a palavra, Dr. **Fabian** falou: “O principal uso dessa rua nesse trecho, é de estacionamento e de acesso de pedestres à Comunidade do Pilar, saindo e voltando para suas casas.” Dra. **Taciana** falou: “Ficou claro com essa discussão, que a Comissão é favorável a que essa Rua de São Jorge seja pedestrianizada.” Pedindo a palavra, Dra. **Carolina** falou: “Quero que fique registrado em Ata que o voto da Procuradoria é favorável ao empreendimento de impacto, mas não a análise da Legislação dos parâmetros aplicáveis, pois, não temos nesse espaço público, como analisar se foram atendidos ou não. Caso haja alguma dúvida que se remeta à PGM.” Dra. **Taciana** disse: “A Comissão não analisa a Legislação dos parâmetros aplicáveis, está votando exclusivamente o impacto no ambiente, a quantidade de vagas, que são 675 vagas, e a entrada e saída de veículos do estacionamento para a Rua do Moinho. Vamos passar à votação.” Foi votado e 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, se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator e encaminha ao Conselho de Desenvolvimento Urbano – CDU, por se tratar de Empreendimento de Impacto. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 04/07/2018. A) Taciana Sotto Mayor, Presidente e demais membros presentes. A **Presidente** agradeceu a presença de todos os arquitetos e empreendedores e passou à análise do **Processo nº 07.19477.2.18 de ALLAN GUEDES DE FARIAS (LIGA PATRIOTICA DE OBRAS SOCIAIS FREI CASSIMIRO)**, referente ao Documento Especial de Viabilidade para Instalação de Atividade de Comércio Varejista de Armas e Munições, a se localizar na Rua Imperador Dom Pedro II, nº. 446 – Santo Antônio. (ZEPH/ SPR) Encaminhado à CCU: face a Lei nº. 16.289/97, Art. 45, § II e Art. 46 e 47 (Usos Geradores de Incômodos à Vizinhança - APCI). Dra. **Taciana** deu a palavra ao Relator do processo, o representante do SENGE/PE, Dr. **Hermínio** que iniciou dizendo: “Fizemos uma verificação da localização do imóvel e vimos que está situado numa ZEDE - SPE, tem nível de incomodidade 3 e, nesse trecho da localização do imóvel, tem mais de 87% de área comercial, com uma proporção mínima de residencial. A aproximadamente 150m, já existe outro equipamento para comércio de armas. Não foi identificada nenhuma postura de fiscalização quanto ao impedimento da atividade a ser implantada. Vou ler meu parecer.” **PARECER DO RELATOR**: À Comissão de Controle Urbanístico – CCU. “1. **SOLICITAÇÃO**: Viabilidade para instalação de empresa. 2. **HISTORICO**: O presente processo trata de solicitação de viabilidade para instalação de empresa que terá como atividade: PRINCIPAL (comércio varejista de artigos de caça, pesca e camping), SECUNDARIAS (comércio varejista de artigos esportivos e comércio varejista de armas e munições). Funcionamento em imóvel situado na Zona Especial de Preservação Histórica – ZEPH -SPR, área construída 275m<sup>2</sup>, área de terreno não citada em processo, cercada por imóveis em sua maioria comerciais, com um só acesso, frontal pela Rua do Imperador, atualmente funciona como AG de Farias caça e pesca ME (loja de artigos de caça e pesca “Selva e Mar”). 3. **CONSIDERAÇÕES**: Conforme documentos do processo, e parecer da central de licenciamento DILURB/CELIC, conforme o inciso II do Art. 45 da Lei nº 16.289/97 (A instalação das Atividades Potencialmente Geradoras de Incômodo à vizinhança - APCI - em função da sua classificação indicada no artigo anterior, obedecerá aos requisitos indicados nos Anexos 9B e 9C, sujeita, ainda, às análises previstas neste artigo, sem prejuízo do cumprimento das exigências feitas pelos órgãos competentes do Estado e da União, na forma da legislação pertinente.) Parágrafo Único. As análises referidas no “caput” classificam-se em: I - análise técnica, compreendendo: a) análise de nível de incomodidade; b) análise de localização; c) análise dos requisitos de instalação. O imóvel em questão



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

atende ao ART 46 e 47 da Lei 16289/97. Não foi identificada denuncia para a atividade existente. Não foram informados os percentuais de ocupação imóveis residenciais e comerciais no entorno, sendo visualizada uma maioria de imóveis comerciais adensado. 4. **CONCLUSÃO:** Art. 109, da Lei nº 16.176, de 09 de abril de 1996, tem como objetivo opinar sobre as questões relativas às aplicações das Leis de Uso e Ocupação do Solo, de Parcelamento e Modificação do Solo, e de Edificações e Instalações e outras posturas urbanas. Considerando: A Análise da CELIC, contida nas paginas do processo, através dos seus analistas. Considerando que o imóvel atende no Art. 46 e 47 da lei 16.289/97 a análise de localização. (Art. 47. A análise do nível de incomodidade far-se-á em função da natureza e do grau de incomodidade, tendo por objetivo a sua classificação em níveis e 3, conforme previsto no Anexo 9B. "Art. 47. A análise de localização referente às APGI's, classificadas nos níveis 2 e 3 de incomodidade, levará em conta a predominância da ocupação não habitacional dos imóveis situados no entorno do imóvel objeto da análise, sejam confinantes, defrontantes e circundantes, não sendo considerados os lotes vagos, observados os requisitos estabelecidos no Anexo 9C. § 1º A análise de localização para os usos e atividades classificados no nível 2 compreende duas etapas a seguir indicadas, que deverão ser atendidas concomitantemente: (Ver gráficos 3 e 4 ) II - análise de atividade potencialmente geradora de incômodo, dentro dos limites dos lotes defrontantes, onde só poderá ser instalada se houver mais de 40% (quarenta por cento) de área dos lotes com ocupação não habitacional. § 2º A análise de localização para os usos e atividades classificados no nível 3, compreende duas etapas a seguir indicadas, que deverão ser atendidas concomitantemente: (Ver gráficos 5 e 6 ) II - análise da atividade potencialmente geradora de incômodo, dentro dos limites dos lotes circundantes, onde só poderá ser instalada se houver mais de 50% (cinquenta por cento) da área dos referidos lotes com ocupação não habitacional, numa extensão de 100m (cem metros) para cada lado a partir do eixo do lote sob análise, e 50m (cinquenta metros) em todas as direções, para os lotes de esquina; no cálculo do percentual acima referido, incluem-se as áreas dos lotes defrontantes e confinantes, situados na mesma face da quadra do lote sob análise." Entendemos que poderá ser concedida a viabilidade para empresa, sugerindo que seja realizada alteração para o novo objeto com acréscimo no alvará de funcionamento com as respectivas licenças dos órgãos competentes para atividade do objeto tais como: Prevenção e combate a incêndio e pânico, carga, descarga e meio ambiente, para análise do armazenamento, manuseio, quantificação e acessos ao local." Em, 04/07/2018. a) Hermínio Filomeno da Silva Neto, representante do Sindicato dos Engenheiros do Estado de Pernambuco - SENGE/PE. A Presidente, Dra. **Taciana** falou: "Ultimamente, tem vindo a esta Comissão vários processos com esse tipo de uso. Antes de instalar uma empresa de Comercialização de Armas e Munições, a Lei prevê que seja analisada pela CCU mesmo que atenda a todos os requisitos legais. Este processo atende ao nível 3 de incomodidade que a Comissão, em análise anterior, decidiu que teriam todos que se enquadrar até o nível 3, mas mesmo assim deveria ser ouvida a CCU. Como é uma Análise Especial, a Comissão pode entender que, por exemplo, em Área de Preservação Histórica, não caberia uma comercialização de armas. Este processo está aqui para a viabilidade e o interessado perguntou ao Município se pode instalar, naquele local, um Comércio Varejista de Armas e Munições. Quanto ao imóvel, o processo vai ter que passar pelo DPPC, na CCU é apenas análise de uso." O Relator, Dr. **Hermínio** continuou: "Este empreendimento fica na Rua do Imperador e tem por atividade principal Comércio Varejista de Caça e Pesca, como atividade secundária Comércio Varejista de Armas e Munições. Na Rua 1º. de Março já existe um comércio deste mesmo tipo funcionando há mais de 30 anos. Neste processo não há solicitação para teste ou manipulação de produtos de munição ou carregamento." Pedindo a palavra, o representante do CREA/PE, Dr. **Frederico** falou: "A CCU não pode criar diretrizes e encaminhar à CELIC para não precisar vir a esta Comissão?" A representante da PGM respondeu: "Não, pois é uma exigência da Legislação e nós temos de analisar caso a caso. Mesmo sendo atendidos todos os requisitos legais, nós temos que verificar se é conveniente a instalação naquele local." Dra. **Taciana** colocou em votação o parecer do Relator e exarou o seguinte parecer. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. "A Comissão em plenário, por unanimidade de seus membros, se posiciona



PREFEITURA DO  
**RECIFE**

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO  
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator. Solicita homologação de V. Excia.” Em, 04/07/2018. a) Taciana Sotto Mayor, Presidente e demais membros presentes. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão às 12h30min, eu, Márcia Dantas de Oliveira, lavrei a presente ATA, a qual vai datada e assinada por mim, Senhora Presidente e demais Membros presentes. Recife, 04 de julho de 2018.

Márcia Dantas de Oliveira – Secretária

Vivian M. Oliveira da Costa - CTTU

Gustavo Marques Lins - SDSMA

Maria Carolina Lindoso de Melo – PGM

Hermínio Eilomeno da Silva Neto – SENGE/PE

Diego Beja Inglez de Souza – IAB/PE

Adriano Alves de Miranda – PREZEIS

Taciana Sotto Mayor – PRESIDENTE

William Bernardo Mendes – URB/Recife

Ana Patricia Uchoa Queiroz – ICPS/SEPLAN

Ana Cristina Assis de Oliveira – CONDEPE/FIDEM

Frederico de Vasconcelos Brennand – CREA/PE

Ana Maria Moreira Maciel – CAU/PE