



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

**ATA DA 408ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO
DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU (3ª. ON LINE)**

Aos 27 (vinte e sete) dias do mês de agosto de 2020 (dois mil e vinte), às 14h00min, realizou-se a 408ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, 3ª. Reunião On Line gravada, por conta da Pandemia do Covid-19, sob a Presidência da Arquiteta Taciana Sotto Mayor, Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Luzia Silmira Meira (Mira), suplente da Presidente; Edna Paula Mota de Menezes, suplente do representante da SMAS; William Bernardo S. Mendes (Tito), suplente da representante da URB/Recife; Ana Cristina Assis de Oliveira, representante da CONDEPE/ FIDEM; Elka Porciúncula, suplente do representante da FIEPE e Ana Maria Moreira Maciel, suplente do representante do CAU/PE. Os Engenheiros: José Carlos Miranda, representante da CTTU; Walter Longman, suplente da representante da CPRH e Pedro Jorge Lima de Souza, representante da ADEMI/PE. O Administrador de Empresas: Victor Tavares de Melo, representante da ACP, além da Procuradora Eugênia Giovanna Simões Inácio Cavalcanti, representante da PGM. Constatado o número regimental para deliberar, a **Presidente** deu início à reunião cumprimentando a todos e disse: “Como já temos quórum vamos iniciar com a apresentação do Processo digital do PÁTIO AMERICANO, pelo Arquiteto Urbanista Dr. Paulo Roberto de Barros e Silva.” Dr. **Paulo Roberto** iniciou dizendo: “Boa tarde a todos, cumprimento este time que vai fazer esta análise, quero dar um abraço virtual na minha amiga Taciana que está confinada, assim como eu. Um abraço forte para todos e se cuidem. Vamos ao trabalho. Quero começar dizendo que colocamos na tela esta estrutura de apresentação, porque Dr. Sandro Guedes, arquiteto da Gama Engenharia, está em sua casa no outro lado da cidade e o Engenheiro de Trânsito, Dr. Eduardo Coelho, está em Minas, esperando a hora de entrarem na apresentação para explicar seus projetos, seguindo a sequência do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV. Conversei com Simone, técnica da SEMOC, que vai passar os “slides” na hora oportuna. Então, repartimos a apresentação seguindo o seguinte roteiro das apresentações: 1. Paulo Roberto; 2. Gama Arquitetura; 3. Paulo Roberto; 4. Eduardo Coelho e 5. Paulo Roberto. É um projeto de legalização e reforma com acréscimo de área, destinado ao uso misto (atividades: serviços de educação, salas comerciais/lojas) no imóvel nº. 1308 da Rua Dom Bosco, no bairro da Boa Vista. Trata-se do imóvel do Colégio Americano Batista. Faço uma observação sobre este projeto: ele é muito especial dentre os projetos que tenho feito de estudo de impacto, não porque é grande, mas é especial por conta da sua característica de uso. É especial por uma coisa muito singela: a sua localização. A outra coisa que complementa isso é que se localiza em um Imóvel de Preservação de Área Verde – IPAV, e o imóvel é classificado como Imóvel Especial de Preservação - IEP. A sua localização está montada numa calçada que, pelo Instituto da Cidade Pelópidas Silveira - ICPS passam por aquele cruzamento, diariamente, 17.000 (dezessete mil) pessoas. O projeto tem atualmente 370 (trezentos e setenta) metros de muro no paramento da calçada, postes enormes segurando fios, cabos, transformadores, que nós nem sabemos se têm uso. As pessoas andam espremidas entre o meio fio e os carros e a muralha, que é o muro divisório contínuo, desde a Rua Dom Bosco até a Rua João Fernandes Vieira. O muro cria uma barreira física que isola o IPAV do pedestre.





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Olhar para aquele espaço da rua e do chão é ver um paredão, muitos carros e muita gente amontoadá naquela passagem. A proposta do projeto pela sua característica, pelos seus estudos, começa por eliminar aquele muro, depois, transformar aquela área verde sombreada numa área verde utilizável, não por carro, que é o que tem hoje.



Nesta imagem da tela, que apresenta ainda o terreno com o Campo de Futebol onde hoje é o estacionamento oficial, pago, com portão e licença de funcionamento, entrando pela Av. Governador Agamenon Magalhães. Quando este projeto foi sendo desenvolvido, os entendimentos sobre ele foram decorrentes de uma análise mercadológica. O que é que essa região tem do ponto de vista de demandas por serviços e conveniência? O que é que ela tem de espaço atrativo para esse público passante? Tem muito pouca gente morando nessa região, mas tem muita gente que passa o dia, principalmente da área de saúde e educação, que é muito forte. Queria deixar registrado que há cerca de três anos, foram iniciadas as tratativas com o Colégio Americano Batista para montar este programa que é fruto de um estudo mercadológico profundo, do território do entorno e, mais do que isso, de um estudo de ocupação muito cuidadoso. O projeto fala pelas imagens que vocês vão ver agora. Queria destacar dois pontos nesse conjunto: o primeiro é a intervenção no Colégio Americano Batista, que assegura a preservação dos seus edifícios que são consagrados com a paisagem, com a nossa vida. Nos últimos 50 (cinquenta) anos, aqueles quatro prédios com aquela aparência, demonstram uma marca daquele lugar e, além da marca do edifício, o conteúdo estava com dificuldades como estão os grandes Colégios: Salesiano, Marista, São Luiz, Damas, por conta da evolução do processo educacional. Este projeto trás para o Colégio Americano Batista uma injeção de recursos de manutenção, de renovação e de modernização, ele vai continuar funcionando. Então isso é uma coisa relevante, por isso é que é diferente. Por ser diferente, este impacto de vizinhança, teve que mobilizar 15 (quinze) especialistas para atender ao projeto e ao seu enquadramento legal. Destaco três aspectos relevantes: mobilidade, componente ambiental e a arquitetura de ocupação deste lugar. Preciso ter um especialista em paisagismo, um especialista em mobilidade que conhecesse o que está acontecendo neste território, em especial a Av. Agamenon Magalhães e suas vias, para que pudéssemos chegar hoje, a esta apresentação. Quanto ao enquadramento legal do projeto, está posto nos pareceres, toda base legal foi plenamente atendida para a Zona de Ambiente Construído Moderada – ZAC Moderada e no Setor de Sustentabilidade Ambiental 02 – SSA 2, de acordo com a Lei do Plano Diretor da Cidade do Recife (Lei nº 17.511/2008): coeficientes; taxa de solo natural que era 25%, tem 32%; os recuos; as áreas que dizem respeito ao enquadramento legal estão atendidas e são demonstradas nos pareceres que vocês já viram, ou estão por receber, das análises feitas pela equipe técnica da Prefeitura. Vale dizer que entre começar a análise e fazer a primeira reunião técnica dentro do sistema eletrônico, nós tivemos quase 6 (seis) meses de conversa com vários técnicos de diversas áreas da Prefeitura e, há exatos 7 (sete) meses, ele entrou formalmente no sistema da Prefeitura. Este projeto tem muitas mãos e tem muitas opiniões consistentes que foram fazendo ser o que é hoje. Em cada uma das áreas, as conversas técnicas levaram os arquitetos da Gama Serviços de Arquitetura e Urbanismo Ltda. (Sandro, Taciana e Fernando) a ajustarem o projeto. Por isso é um projeto muito especial, não foi um pacote que chegou, entrou e foi ser analisado, se consertou e se botou em votação. Não, ele foi muito alterado,





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

corrigido, atendendo, melhorando. A área de pesquisa mercadológica que tem Eduardo Lemos como o gestor do grupo da LMS/TGI Gestão de Empreendimentos Ltda., fez pesquisa o tempo todo, para verificar o produto e a resposta ao produto e, a cada demanda dessa população que por aí passa. Tem muito mais passantes que chegam para serem atendidos, ou usarem esse território do entorno da área de influência indireta, do que habitantes, que estão mais afastados já com outro tipo de atendimento na cidade. O empreendimento projetado, Sandro vai mostrar esses números, que são o destaque do projeto, mas vale um registro. Tem 05 (cinco) blocos com 03 (três) gabaritos diferentes: Bloco A com 13 pavimentos; Bloco B com 04 pavimentos; Bloco C com 08 pavimentos. Os blocos existentes são: Bloco E1 e Bloco E2 com 02 pavimentos. É um conjunto de volumetria diferente que se impõe nesse todo, nessa área de terreno com 19.455,40m². Está muito bem distribuído, não é um só volume com uma grande caixa, com verticalização e adensamento, está assim distribuído dentro do território. O destaque na vizinhança é essa integração, a distribuição de fluxo na cidade, por isso que ele é tão especial, porque aí faz a conexão: vai pelo Oeste, onde tem a Avenida Caxangá, pela Zona Norte na Avenida Rui Barbosa, chegando pela Avenida Rosa e Silva, saindo por Olinda, vai pelo Centro passando na Avenida Fernandes Vieira, chega à Rua Dom Bosco e é cortado em três partes sequenciais, que são da passagem pela Avenida Agamenon Magalhães. É um lugar muito especial e precisa de muito cuidado na sua intervenção, foi um grande trabalho para inserir este projeto dentro deste lugar tão importante e que tem uma coisa curiosa, que é estar dentro de uma das Super Quadras do Centro Expandido. O Centro Expandido tem aqui e acolá uma Super Quadra. Vocês aprovaram há pouco tempo o Colégio Salesiano, que ocupa uma Super Quadra gigantesca, da mesma forma que este pedaço do Americano Batista que é uma parte do Colégio, que vai ser objeto de intervenção e ocupa essa Super Quadra pegando: a Fernandes Vieira, a Agamenon, a Bom Bosco, a Conde da Boa Vista e a Rua Padre Inglês, lá atrás. É uma Super Quadra que tem o centro ocupado, mas não tem grandes acessos, não tem conectividade, não tem relação com a cidade. Neste projeto, nós estamos na beira da Avenida e completamente isolados para o lado de dentro. Tem duas escadarias fechadas, onde tudo acontece pelo portão de entrada, na via local da Avenida Agamenon Magalhães. O destaque em evidência para a região da vizinhança é: a predominância do Setor de Educação e Saúde nos grandes equipamentos e uma baixa densidade habitacional. Comércio e Serviços, e aí a Educação com mais força, estão ocupando inteiramente esta Super Quadra. Na Rua Padre Inglês, lá por trás, tem uma Universidade que se espalhou e ocupa uma boa parte da quadra. Na Avenida Conde da Boa Vista, por uma razão de sua desqualificação ao longo do tempo, há um esvaziamento, prédios grandes com estruturas grandes, mas vazios, para alugar ou para vender. Nós entendemos que com essa mudança que foi feita, com essa reorganização viária, este trecho com este empreendimento, com a chegada da calçada da Avenida Conde da Boa Vista, trazendo para o lado de cá, a continuação da Rua Bom Bosco, nossa expectativa é que este projeto é capaz sim, de fazer essa mudança positiva nesse impacto. Na área de influência indireta, nós temos duas coisas que são relevantes para serem observadas: a primeira é o pequeno espaço de área com dimensão verde, que são: a Praça do Entroncamento, a Praça do Derby e a Praça Osvaldo Cruz, no mais, algumas ruas arborizadas. O destaque é a área do Americano Batista que é uma área privada, e está consagrada como um Imóvel de Preservação. Então, o que é que se fez? Concentramos uma energia enorme neste componente verde. Está aparecendo na tela à conclusão de Mauro Buarque, que fez um Relatório Ambiental Simplificado, junto com Luiz Vieira, que fez o Paisagismo para integrar a cidade ao IPAV, a preservação das áreas verdes, que serão incorporadas pela cidade.





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Isto que nós dimensionamos é a área de influência indireta. Quando olhamos para a área de influência direta, o que é que nos resta ver? O que é relevante na vizinhança, além das três Praças, além dos Colégios? A predominância do tráfego de passagem de gente: a pé, gente de motos, gente de carros, gente de ônibus, de gente de bicicleta. Este tráfego de passagem é o tráfego mais importante da cidade do Recife, ele é metropolitano. Por isso, a relevância do lugar e o cuidado que se deve ter na implantação de coisas nesse local, que respeitem a importância dele para que os fluxos que hoje são difíceis, venham a ser melhorados com as intervenções que estão chegando, a principal delas é o Corredor Exclusivo de Ônibus. Cobro isso há 20 anos, é pintar de amarelo, botar tachão e colocar os ônibus nos seus corredores exclusivos da Avenida Agamenon Magalhães. Dá um grande trabalho para fazer, mas vai ser feito, Taciana está sabendo e vai ser feito, se Deus quiser e Ele quer. Então, acho que nós temos que olhar para essa vizinhança e ver a segunda coisa da importância da conectividade do projeto com a cidade. Quando nós vamos ver mais na frente, dentro de um diâmetro de 500m, o que se destaca para as pessoas que passam e os usuários disso é o que vou mostrar agora. Nos equipamentos da área de influência direta: sete usos são de Educação, cinco são de Saúde, uma Igreja e três grandes equipamentos de Serviços Públicos, que estão marcados na planta, pontuados com o destaque que têm dentro do território. Vamos ver a coisa do pedestre: a calçada da Avenida Conde da Boa Vista é inteiramente tomada por muitas coisas, menos por pedestres, que caminham com dificuldade, espera o ônibus em cima do meio fio da calçada, nos dois lados. Se tiver algum lugar onde não se cuida do pedestre, se chama Avenida Agamenon Magalhães. Este traço vermelho da legenda é o muro, é a muralha do Colégio Americano Batista e esta muralha vai sair deixando a grande vegetação verde que aí está, ser apropriada pela cidade. Diria ser esta a radicalidade do projeto, que vai ser demolida e as palmeiras que têm na frente vão ficar no gramado.

Depois, Todo o elemento divisorio do imóvel será retirado, disponibilizando as áreas sombreadas para o seu exterior. Esse descortino propiciará forte sensação de amplitude e a possibilidade de utilização como passagem espontânea pelo lote, com o benefício da utilização de caminhos sombreados.

Figura 3: Imagens renderizada do padrão dos passeios públicos a serem adotados. Notar as áreas verdes e os alegretes a serem implantados



Fonte: Método Ambiental (2020), adaptado de Projeto arquitetônico Pátio Americano – Gama Arquitetura

A calçada entra e lhe convida a sentar-se num banco embaixo de uma árvore e ser usuário da oferta de convivência, de serviços, de conveniência e de atração para atender demandas desse público. A pesquisa de mercado demonstrou isso, o conjunto programático atende a isso. Diria que falar mais do projeto do ponto de vista dos impactos lá na frente, é bem simples, porque vocês vão ver agora o que é o projeto. Ele tem uma felicidade do ponto de vista de função e partido arquitetônico, e tem sim, uma renovação de muita relevância para este lugar. Isso vai desdobrar para a quadra seguinte, que também é uma Super Quadra, que fica do outro lado da Rua Bom Bosco. Pediria ao meu colega arquiteto Sandro Guedes, que fizesse a exposição do Projeto Arquitetônico, porque depois dele nós temos pouco o que dizer.” Usando a palavra, Dr. **Sandro** disse: “Falar depois do mestre Paulo é um pouco difícil, porque ele tem o poder de descrição impressionante, mas é uma honra estar aqui apresentando este projeto para a CCU. Quero cumprimentar a todos e a todas. Paulo deu uma geral sobre o empreendimento, seus impactos, e eu queria falar especificamente como este Projeto Arquitetônico surgiu, começando pelo nome “Pátio”, que no nosso caso é o espaço vazio, sem construções, foi mais importante que as construções. Foi um projeto que fizemos de trás para frente.





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Quando visitamos o terreno pela primeira vez ficamos encantados, porque pouco se conhece daquele espaço, exceto os alunos, por conta da barreira que o muro coloca e pela barreira que também as árvores impõem a visualização do espaço em si. Então, quando entramos e começamos a descortinar aquele espaço vimos que a intervenção arquitetônica tinha que ser no que sobrasse, no que desse, e foi o nosso princípio: preservar as árvores, preservar as construções existentes, preservar a memória. No espaço que sobrasse implantar as construções de maneira que elas harmonizassem com a natureza existente e valorizasse o espaço de convívio e de encontro. O convencimento em derrubar o muro foi um trabalho gigantesco, mas quando os argumentos foram se somando, vimos que era uma coisa natural. A partir do momento em que derruba o muro, alarga a calçada e integra o espaço público ao espaço privado, criando este espaço fluido de passagem. Nós trazemos o Pátio para o ponto central do empreendimento, a área de encontro, a área vazia é como o ponto central. Temos na tela o Quadro de Áreas que não vou me deter muito a ele, mas só dizer que o projeto tem aproximadamente 36.000m² de área total, das quais 33.000m² de acréscimo, distribuídos entre: um Edifício Comercial, os blocos de Lojas, Apoio, Conveniência, Serviços, Entretenimento e a Garagem. Como Paulo falou antes, as árvores serviam para sombrear os carros e as pessoas não tinham nenhum espaço de convivência. Então, nós retiramos os carros debaixo das árvores, concentramos no Edifício Garagem e a intervenção foi basicamente, nos espaços vazios e no Campo de Futebol. No Quadro de Áreas nós estamos colocando 3,246m² de Telhado Verde, não tenho conhecimento de um Telhado Verde com o tamanho desse porte. Praticamente, nós estamos tirando a área do Campo de Futebol e jogando ela para cima da Garagem. Aquele gramado do Campo Futebol sobe e continua fazendo seu papel de amenização climática, evaporação e de valorização desse componente gramíneo. As 118 (cento e dezoito) árvores foram preservadas, e só 5 (cinco) árvores pequenas foram erradicadas e fizemos a compensação plantando mais 23 (vinte e três) árvores. Acomodamos o projeto desta maneira e uma das recomendações de Luiz Vieira e de Mauro Buarque foi que nós subíssemos o nível térreo do empreendimento para que as fundações tivessem o mínimo possível de interferência nas raízes das árvores existentes. É muito comum você fazer intervenções e as construções danificarem as raízes e, com o tempo, essas árvores começam a sofrer, isto foi uma coisa levada em consideração. Nessa nova imagem mostra mais ou menos o partido das intervenções em relação ao cadastro do IPAV, a intervenção maior dos blocos A, B e C foi no Campo de Futebol, que hoje serve basicamente para estacionamento, é um areal descoberto onde se estaciona o carro. As outras construções nós saímos encaixando nas manchas onde o cadastro do IPAV permitia e utilizando o Telhado Verde, para repor toda esta área que nós ocupamos.

Figura 2: Imagem renderizada dos blocos a serem implantados no imóvel 1458. Note o telhado verde e a manutenção das árvores e palmeiras



Fonte: Método Ambiental (2020), adaptado do arquitetônico Pátio Americano – Gama Arquitetura

Esta outra imagem é uma renderização onde nós tivemos o cuidado de reproduzir o mais corretamente possível todas as árvores. Então, estas árvores são uma reprodução quase fiel das árvores existentes. Vemos onde era o Campo de Futebol e onde colocamos o Edifício Garagem com o Telhado Verde, colocamos também em boa parte das Lojas. Onde têm as árvores, houve pouca intervenção, e os blocos ficaram um pouco abaixo das copas das árvores, se misturando com a



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

vegetação. Esta outra imagem fala um pouco do princípio dos IPAV's com o conceito absorvido da vegetação do IPAV a ser preservada, privilegiamos a vegetação arbustiva e arbórea. As gramíneas, apesar de não estarem consideradas no IPAV, fizemos questão de fazer essa compensação criando uma boa área de solo permeável lá em cima, utilizando recurso do Telhado Verde. Esta outra imagem abaixo é talvez, o ponto principal deste Projeto: a eliminação do muro e a indefinição de onde é Área Pública e Área Privada.



Eliminando esta barreira, nós trazemos o público para dentro do Empreendimento, criado toda essa área de fluência onde as pessoas que por ali estão caminhando, entram e saem do Empreendimento privado, sem perceber. Foram criadas áreas de convivência e áreas de remanso sem aquela barreira visual e física do muro existente.” Pedindo a palavra, Dr. **Mauro** Buarque, da equipe de apoio do projeto, pediu para Simone, técnica do SEMOC, colocar em modo de apresentação para ficar maior na tela. Assim foi feito e Dr. **Sandro** continuou: “O trabalho foi feito a várias mãos. O Departamento de Preservação do Patrimônio Cultural - DPPC pediu para preservarmos a entrada principal do muro, como uma referência, uma lembrança de que um dia houve essa barreira e que hoje foi retirada. Teve todo o trabalho de Luiz Vieira, o levantamento que Mauro Buarque fez, de exemplar por exemplar, e nosso trabalho integrando todo esse maciço verde com as construções, de forma que elas desaparecessem no meio da natureza. Nesta outra imagem podemos ver a Planta Baixa, onde temos os blocos: em laranja, os dois blocos preservados; em roxo, as intervenções de Lojas; atrás, toda Área de Serviço, com acesso, carga e descarga, pátio de manobra para veículos de aplicativos, áreas de serviço de apoio. Vale ressaltar que todo esse trabalho é feito de maneira que possa haver, à noite, um controle com barreiras móveis, e só quando o Empreendimento é fechado, elas são colocadas. Durante o dia tudo desaparece e fica integrado. No 2º. Pavimento, onde nós vamos diminuindo a ocupação, deixando espaços vazados onde as árvores sobem e ficam no nível das Lojas, criando toda essa integração entre as copas das árvores e as passarelas. Na Planta do 3º. Pavimento, já mais alta, onde sobe apenas no lado esquerdo, e a torre mais alta que é o Edifício Comercial. Como Paulo falou, nós temos esse jogo de altura quando estamos junto das árvores, ficamos mais baixo nivelando com as copas. Quando vamos nos afastando temos um pouco mais de altura. Do 4º. ao 7º. Pavimento, começa a aparecer o Telhado Verde acima das Lojas, onde procuramos dar uma dinâmica intercalando as alturas e para dar uma dinamicidade a exemplo da natureza, com essa variação de altura. Do 8º. ao 12º. Pavimento, nós temos o Telhado Verde do Edifício Garagem que é a maior massa de Telhado Verde. Nesta outra imagem vemos o Corte Esquemático com várias alturas, na parte do Edifício Garagem, das Lojas e do Edifício Comercial. Vemos também, o Corte Esquemático das Lojas onde temos várias alturas de árvores: as palmeiras passam, tem copa na altura do Térreo, tem copa na altura do 1º Pavimento. Agora vocês estão vendo mais uma vez a imagem com a simulação das árvores em tamanho real, onde vemos as construções se integrando perfeitamente ao ambiente natural. Nesta outra imagem temos a visão do Casarão onde procuramos criar o mínimo de impacto visual possível.



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO



Quando o muro sai e vem para a rua, ele começa a se integrar com quem passa, com quem está nas imediações, e as novas construções propostas ficam como um pano de fundo. Nesta outra imagem, vemos as passarelas.



Nós não temos áreas comuns climatizadas, apenas as Lojas e Serviços são climatizadas, todas as áreas de convivência, de corredores e passagem são abertas aproveitando a ventilação cruzada, são vazadas para ter a respiração e exaustão do ar. Nesta outra imagem temos mais uma visão dos espaços abertos, onde temos a integração visual com o verde por todos os lados. Vemos o desenho de onde tudo surgiu, com a ampliação da calçada, quando começamos a trabalhar com Luís Vieira. Essa imagem é um croqui de uma espécie de parque linear fazendo a transição dos carros, meio fio, calçada, área verde e a integração com o Pátio. Luiz Vieira foi de fundamental importância nessa concepção, quando começamos a amadurecer o projeto. Vocês podem ver nessa nova imagem, já é um reflexo dos desenhos iniciais, a preservação das árvores, das palmeiras. Nós tiramos o muro e a calçada se confunde com o privado. Colocamos espelhos d'água, criando diversos elementos sensoriais para as pessoas. Sempre fica a vegetação em primeiro plano e as construções como pano de fundo. O projeto é basicamente isso. Usamos a arquitetura não como elemento visual, mas como coadjuvante de um grande patrimônio que é essa área do Americano Batista. Dessas construções antigas, que são emblemáticas, a área verde e principalmente a possibilidade de nós oferecermos às pessoas o convívio e usufruto dessa que área verde, desse grande bosque, desse grande pátio, entregando isso como um presente desse trecho da Avenida Agamenon Magalhães." Continuando, Dr. Paulo falou: "Vamos seguir para os impactos potenciais dentro do que determina o Estatuto da Cidade e o Novo Plano Diretor. Se nós pudéssemos não ter que passar por isso, eu diria que o projeto está mostrando os seus benefícios estão apresentados, as imagens falam. Se tem um projeto bom de apresentar é este, porque eu podia parar agora e dizer: gente, os benefícios estão aí, vocês viram. A cidade tem um empreendimento de uso misto, com um caráter excepcional do ponto de vista de sua resolução, mas vamos prosseguir com o roteiro porque a Ata vai ter que dizer que nós falamos dos impactos e das mitigações. Os impactos potenciais que o estatuto demanda são esses em tela que vocês já viram. Quanto ao uso do solo: A implantação do empreendimento responde a uma vocação do zoneamento urbano tanto na Área de Influência Indireta quanto Direta: oferta de conexão entre o sítio que compõe o IPAV e o sistema viário, em especial a circulação de pedestres; adoção do uso misto, com atividades comerciais que promovem a dinamização econômica da vizinhança. O Pátio

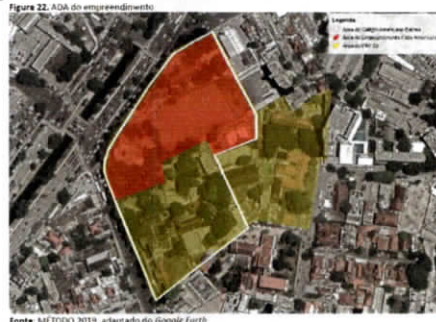




PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Americano foi planejado para atender às demandas específicas do seu público da área primária. Esse perfil foi identificado e dimensionado com base em ampla pesquisa mercadológica respeitando a demanda reprimida da região e a coexistência com os empreendimentos já instalados no entorno. Quanto ao meio ambiente: Em atendimento ao Termo de Referência nº. 8097578919, emitido pela Secretária e Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente (SDSMA), foi elaborado o Relatório Ambiental Preliminar – RAP (Anexo X), que tem como objetivo subsidiar a análise do órgão ambiental durante a fase prévia do processo de licenciamento Municipal. No tocante aos impactos potenciais o RAP assim descreve o uso do empreendimento: “Tendo em vista sua área bruta locável e o mix voltado ao serviço, conveniência, gastronomia e lazer, o Pátio Americano tende a enquadrar-se dentro do conceito de Centro de Conveniência e Serviços (CCS).” Teve como obrigação cuidar do IPAV, que definiu que o programa e o projeto obedecerem a isso que aí está. Foi um fato muito importante dos empreendedores, ao construir um roteiro de produção do trabalho assim. Com isso nós tivemos uma resposta muito positiva para o empreendimento. Do ponto de vista do meio ambiente do empreendimento, o que é que fica? Uma parte da Gleba, onde o Colégio Americano vai continuar funcionando ele fez questão de continuar administrando.



Vemos na imagem em vermelho a intervenção e junto, a continuação do terreno onde a gestão do Colégio fica cuidando. A parte da Avenida Agamenon Magalhães o empreendimento fica cuidado e as árvores que estão sendo preservadas, ficam dentro do IPAV. As duas edificações do Colégio, serão mantidas no formato que estão hoje, com o Colégio renovado do ponto de vista de suas atividades educacionais e, do ponto de vista do seu suporte econômico, porque eles são parte do projeto e do empreendimento.” Pedindo a palavra, Dr. **Mauro** disse: “Deixe-me salientar uma questão importante, como pela legislação os IPAV’s não podem ser desmembrados e como estamos vendo claramente duas manchas, é importante que se diga que esse imóvel já tem duas matrículas, já é parcelado, isso é um registro importantíssimo.” Continuando, Dr. **Paulo** falou: “Foi uma boa lembrança, é um componente no plano jurídico formal que precisa estar perseguido por todos e foi obedecido, com a separação seguida em cima dessa condição dos dois imóveis. Nesta outra imagem, entram já os números do que foi dito por Sandro, de acordo com o RAP, foram observados aspectos referentes a vegetação do IPAV: *“a vegetação existente no terreno, de acordo com vistoria ao local, apresenta-se bastante diversificada em estrutura e composição. A flora é composta, principalmente, por plantas arbóreas. Em menor quantidade, encontram-se alguns arbustos. Também foram identificadas, no terreno, plantas herbáceas para cobertura ornamental do solo.”* Foi levantado árvore por árvore, o que foi caracterizado, o que saiu, o que vai permanecer e o que vai ser plantado. As diretrizes projetuais do paisagismo Sandro também já explicou para vocês como elas nasceram. O desenho primário foi que nos mostrou, nós vimos as condições ambientais, com destaque para a interação da caçada. *“Procurando ressaltar este caráter referencial, o projeto de paisagismo do Pátio Americano buscou ressaltar estas características através da criação de espaços de estar e convivência generosos, atenuando as diferenças entre as áreas públicas e privadas, fazendo com que a população possa se apropriar do novo espaço, onde hoje temos apenas um passeio público de passagem.”* Quanto a mobilidade, vamos fazer uma viagem lá por Belo Horizonte, onde Eduardo Coelho se encontra, e fale sobre isso, porque essa é uma das perguntas centrais do empreendimento. Quando conversei sobre o empreendimento e sobre o que me anima neste projeto, a pergunta seguinte vem: como é que fica a mobilidade? Eduardo agora vai assumir o comando.” Iniciando sua

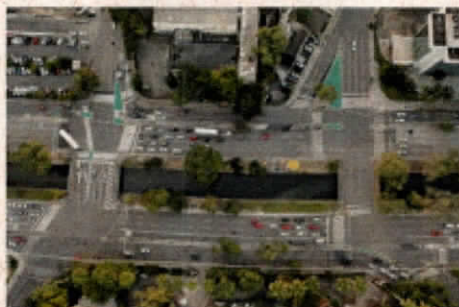




PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

apresentação, Dr. **Eduardo** falou: “Boa tarde a todos! Preparei um material e vou pedir a Simone liberar a tela para mim. Bom, está é uma imagem do Drone da CTTU, fiz um projeto para a CTTU, para a Prefeitura, tanto da Agamenon Magalhães como da Conde da Boa Vista, e o direcionamento da Prefeitura foi para atender particularmente o transporte coletivo, porque ali na 1ª. Perimetral é importantíssimo.



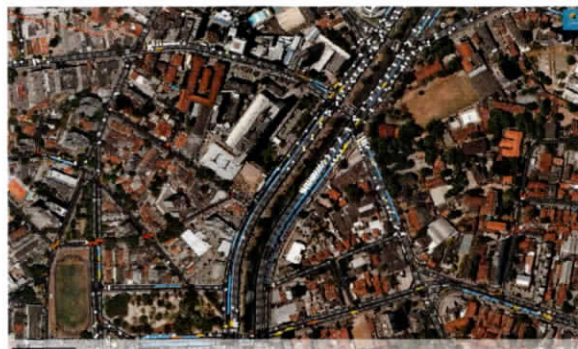
Nós estamos falando algo em torno de 400 (quatrocentos) ônibus por hora e a questão do pedestre. Porque, na Agamenon, o pedestre passava por uma situação que não se casava com o Recife que tem um modo de vida bastante urbano, civilizado, e o tratamento que era dado ao pedestre não era civilizado. Particularmente, se você olhar essa intercessão da Rua Joaquim Nabuco, perto do Hospital da Restauração, você repara que no projeto nós criamos uma ilha enorme e, usando a que existia, não fizemos nenhuma modificação. O pedestre que atravessava sem nenhum semáforo de pedestre, e isso era em toda Avenida Agamenon Magalhães, que tinha a propriedade de que qualquer intercessão nela ser uma intercessão fundamental. Começa no Paissandú e vem andando, é impressionante que em qualquer lugar que você vai, o Derby está pertinho, nesse conjunto de intercessões que são: Joaquim Nabuco, Rui Barbosa e Rosa e Silva, no Parque Amorim, na região do nosso Empreendimento. Essas três intercessões formam um complexo único, que tem várias coisas que mudam ao longo do dia tendo um comportamento completamente diferente. Então, o projeto era fazer uma faixa exclusiva de ônibus, que já está lá, operando nos dois sentidos da Avenida e, para isso, foi feita uma série de operações de tráfego que vem desde 2017. Nós começamos na Ilha do Leite, depois foi na Praça do Clube Internacional, no Derby, na Conde da Boa Vista e, agora, só faltam duas intervenções que são na Rua Amélia entrando direto na pista central, através de um semáforo, quem sai da região do Espinheiro vai entrar direto, e outra intercessão embaixo do viaduto, onde tem a Avenida João de Barros e a Rua Quarenta e Oito, que vai permitir às pessoas que vierem de qualquer dessas duas vias, consigam acessar qualquer lado da Agamenon. Quer dizer que vai poder ir na direção de Olinda ou Boa Viagem, de qualquer via que você estiver, são as duas que estão faltando. Nesse cruzamento do Hospital da Restauração, o projeto da CTTU foi muito bom, porque toda essa parte de refúgios que estão pintadas de verde, são áreas que foram resgatadas para o pedestre. No caso específico do Parque Amorim, não existia semáforo de pedestre, tinham as faixas, mas não tinha tempo para o pedestre. Nós criamos uma separação com esse refúgio, para criar um tempo para o pedestre atravessar na Agamenon. A Agamenon é uma avenida em direção à Boa Viagem, e no sentido contrário, à Olinda. Aqui, neste sentido em direção à Boa Viagem, ela vem agregando demanda e vai se afunilando para atravessar depois do Hospital Português, onde pega a alça do Viaduto e vai para Boa Viagem, atravessando ali. Quem vem no sentido contrário, tem uma outra conformação: você pega as linhas de ônibus que vêm no sentido de Olinda, que dá uma maneira ou de outra, vem pela via local, mas todas procurando atingir a pista principal, porque a pista principal é que dá continuidade de transposição, depois da Ilha do Leite. No sentido Boa Viagem para cá, é completamente diferente, nós temos uma via que podemos chamar de metropolitana que é a pista central, e temos uma via que podemos chamar de via principal que é a pista local da Agamenon. Então, todo trabalho foi para que nós permitíssemos que todos os ônibus que passam pela Agamenon, que de uma maneira ou de outra, desembocam aqui, como último percurso para a Avenida Rosa e Silva, podendo ter saído antes, para a Praça do Derby, mas nós temos mais ou menos, 100 (cem) ônibus por hora passando pela principal que nós podemos chamar



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

de ônibus metropolitano. A maior parte (90%), atravessa o viaduto sobre a João de Barros e vai em direção a Olinda. Os ônibus municipais que assim estamos chamando, vêm na pista local para poder fazer a curva no Parque Amorim e entrar para lá. Particularmente, nesta pista local, quando começamos a desenvolver o projeto, nós fizemos o estudo sobre a situação atual e, depois, implantamos o projeto para ver qual é o impacto para depois mitigar. Só que as coisas andaram em paralelo, o projeto da Agamenon antecedeu em dois anos o projeto do Pátio Americano e eles acabaram chegando nesta solução juntamente conosco. Então, esse trecho que vem lá da Avenida Carlos de Lima Cavalcanti até o Parque Amorim é de uma importância fundamental para alimentar toda essa região da cidade, principalmente para o transporte coletivo. Daí que foram feitas algumas intervenções que são fundamentais. A primeira intervenção é que nós não demos continuidade ao local, no trecho do Parque Amorim, e aí ela termina. As pessoas já estão fazendo isso hoje, se querem seguir em frente na linha metropolitana, não podem estar na via local. Isso é para diminuir o número de veículos que passam na via local, quer dizer: as pessoas que vão em frente vão usar a pista principal, a 1ª Perimetral. A segunda coisa que nós fizemos foi: como neste trecho tem a alimentação de quem vem na pista local da Ilha do Leite, e de quem vem da Dom Bosco à direita, que tem muitos ônibus, para pegar a Conselheiro Rosa e Silva, há acumulação na frente do Colégio, nós fizemos o melhor possível, trazendo um canteiro central para cá, para aproveitar e dar uma melhor passagem de pedestre para o Colégio, colocamos um semáforo com tempo que não existia antes. Outro ponto fundamental é a travessia na frente do Supermercado do Parque Amorim. Na frente do Hospital da Restauração, na pista que vem de Boa Viagem, o tempo de vez da pista local é diferente ao tempo de vez da Avenida Agamenon Magalhães. Só deixo entrar à esquerda, quem garanto que vai conseguir sair, pois tenho que deixar o quarteirão vazio para quem vem da Dom Bosco entrar, e isso está funcionando. Na pista entre o Colégio e a Praça colocamos o semáforo de pedestre e veicular, acabamos com o entrelaçamento que existia, esta pista ora é local, ora é Rui Barbosa, vamos dizer assim. Não falei uma coisa importante: a parcela de ônibus que vem no sentido da Ilha do Leite pela via local, também vai ter uma faixa azul para ela. Em direção à Olinda na pista central, vamos ter também a faixa azul. Não esquecendo que o projeto contempla ao longo de toda Agamenon Magalhães, desde a Ilha do Leite, uma ciclofaixa junto ao canteiro central, nos dois sentidos, isso sem tirar nenhuma faixa de carros, sempre naquela questão de melhorar a acessibilidade.



Nesta imagem em tela, temos as três intercessões: da Joaquim Nabuco, Rui Barbosa com o Empreendimento e a Rosa e Silva. Vemos os quadros da pesquisa que foi feita pelo Instituto Pelópidas da Silveira, de tráfego de pedestre. Passando pela intercessão da Joaquim Nabuco temos 548.000 (quinhentas e quarenta e oito mil) pessoas por dia, onde 3% estão a pé, 68% estão dentro de ônibus e 29% estão dentro de automóveis. Nas outras intercessões, mostramos a importância que tem essa questão do ônibus na Agamenon. Dentro desse contexto todas as obras, incluindo do Derby, da Beira Rio, da Praça do Internacional, aqui da Conde da Boa Vista, são exatamente para humanizar e atrair investimentos deste tipo, para que ocupe a área, que estava se degradando pela falta de acessibilidade e pela agressividade daquela região, direcionada principalmente para o pedestre. Na primeira intervenção e nas que se seguiram, vocês podem ver no Derby, como o pedestre passou a ter uma grande quantidade de travessias que nós criamos, mas os valores dos quais estão envolvidos são





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

de aproximadamente 500.000 (quinhentas mil) pessoas por dia, que usam aquela região. Fizemos várias simulações com essa região de estudo e nesse caso particular do Pátio, fizemos uma área maior, com a rede que serviu para desenvolver tanto o projeto que nós fizemos para a Conde da Boa Vista, que está sendo implantada, como também para a Agamenon e toda região dessa mesma rede, onde segregamos uma área dela, para poder fazer o estudo do Pátio Americano. Quando falo da quantidade de pessoas e ônibus, e falo que você pega os modelos de geração, tenho até crítica a eles, só os oficiais, para falar o que vai gerar de viagens, temos esse quadro que mostra que no pico da manhã, não coincide com o pico da cidade. O que coincide com o pico da cidade é o pico da tarde, começa quando está finalizando o pico da cidade. Vai ter uma atração do almoço muito importante. Nós estamos falando de que no pico da tarde, tem mais de 80.000 (oitenta mil) pessoas a pé, mais veículos em torno de 164.000 (cento e sessenta e quatro mil), que é até difícil de você simular e sentir alguma mudança naquele tráfego, pois o tráfego é de tal monta que isso aí não interfere. Nós simulamos de onde essas pessoas vêm, qual a chegada: 25% vêm da Agamenon; 10% da Dom Bosco; 10% da Conde da Boa Vista; 10% da região mais acima; 25% vindo da região de Olinda e 20% do Espinheiro. Como vocês estão vendo, não peguei a Agamenon toda para dar o diagnóstico, só aquelas três intercessões onde fizemos a área de estudo. Neste gráfico com os indicadores vocês vêm a demanda com a comparação e a variação de apenas 1% com o Empreendimento. Todos os indicadores, como não podiam deixar de ser, infinitamente menores, tanto na parte da manhã, como na parte da tarde, permitiram registrar que o impacto gerado pelo empreendimento é residual não alterando o fluxo atual do sistema viário do entorno. No roteiro de procedimento da Prefeitura para Estudos de Impacto de Polos Geradores de Tráfego, para a projeção do tráfego até o 10º. ano de operação do Empreendimento, consideramos um crescimento do volume de veículos da cidade, na ordem de 3,0% ao ano. Quer dizer: aumentar quase 30% do tráfego, acho meio insano, porque o carro para chegar nessa região que estamos mostrando aqui, tem que ter vindo de algum lugar, se a cidade cresceu 30% vai estar congestionada na origem, nem chega aqui. Vou mostrar rapidamente outro gráfico que é o teorema fundamental de gráfico, onde fala da densidade: congestionamento e não congestionamento; o número de veículos por metro quadrado e o fluxo de veículos. Quanto mais você tem uma determinada via, vai entrando carro, vai fazendo essa curva de fluxo por densidade, até um determinado momento que é o momento máximo, quando você tenta controlar a demanda. Vamos supor que, no ponto máximo tenhamos 1.000 (mil) veículos por hora, o máximo que a Agamenon aguenta, se eu deixar entrar 1.010 (mil e dez), ela passa a trabalhar aceitando só 900 (novecentos), baixa a produtividade. Então, mostra que quando entra na faixa de conturbação, começa a perder produtividade. No nosso sistema, nós estabelecemos um controle de acesso que é feito na intercessão da Conde da Boa Vista com a Agamenon, onde os tempos de sinal verde são diferentes, se, por qualquer ocorrência, tiver um carro quebrado ou outra coisa qualquer, nós controlamos o possível excesso de carros na intercessão da Agamenon Magalhães para trás. Como também na abertura da Rua Amélia para a Agamenon, no outro lado, nós criamos lá na frente na via local da esquina da Restauração, onde só para na travessia de pedestre, uma abertura onde os veículos andam junto com quem está vindo da Ponte, com um escape maior, mas, estabelecemos aqui também um controle de demanda. Então, nós temos dois controles de demanda desse sistema com os semáforos, de tal jeito que nós garantimos está sempre rodando, porque se deixarmos entrar mais carros do que é capaz de absorver aí, em vez de atender 1.000 (mil) que é a capacidade, passa a atender 800.700 (oitocentos mil e setecentos) carros. Todo projeto dessas três intercessões foi pausado em conjunto, para que isso pudesse ocorrer. Então, eu mais expliquei o Projeto Geral do que o Empreendimento, porque este não tem impacto quantificado, por isso expliquei onde se encaixa e finalizo minha apresentação por aqui.” Continuando, Dr. Paulo falou: “Vamos seguir para conclusão dos impactos. Eu diria que na paisagem urbana, nós já vimos a escala desse Empreendimento naquela Super Quadra e na vizinhança. Ele tem o gabarito da ARU, mas está no lado de fora e tem 13 (treze) pavimentos no gabarito mais alto.





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO



Do ponto de vista da paisagem urbana ele nos demonstra a essência do IPAV, que é a mancha verde da imagem acima. Nesta outra imagem em tela, essas numerações: 1, 2, 3 e 4, são os prédios que são a identificação do Colégio Americano Batista, são edifícios edificadas com aquele formato, com aquela arquitetura, que ficarão 02 (dois) reformados e os outros 02 (dois) terão recursos para se manterem íntegros e não largados, porque o Colégio vai voltar a ter uma renovação do ponto de vista de vida, pela consequência da implantação. Do ponto de vista da paisagem urbana, era isso que nós tínhamos para mostrar e olhar em seguida, os aspectos socioeconômico. Vou citar apenas duas coisas, nós estamos num momento difícil no país onde um grupo empreendedor se dispõe a iniciar as obras, assim que tiver a Licença de Construção, gerando 400 (quatrocentos) empregos diretos. A operação desse empreendimento vai gerar 800 (oitocentos) empregos diretos, pela natureza dele. É um complexo de multiuso com: Mercado de Conveniência; Lojas; Restaurantes e Operações de Fast Food; Cinema; Moda; Telefonia Celular; Informática e outros. No aspecto dos investimentos a serem alocados no empreendimento, se prevê como estimativa referencial o valor de R\$35.000.000,00 (trinta e cinco milhões). Isso é acreditar na cidade, acreditar no desenvolvimento, acreditar que a economia vai se recuperar, porque o Brasil não vai ficar no buraco. Também acredito nisso e precisamos de empreendedores que tragam projetos desse tipo. Do ponto de vista da valorização imobiliária, que é um dos itens que o Estatuto requer que nós falemos, fizemos uma pesquisa visando identificar a precificação em oferta de imóveis para venda e locação por metro quadrado, nos bairros da: Boa Vista; Soledade; Derby; Graças e Espinheiro. Como diríamos no mercado, já está precificado, com os preços estabelecidos, tabelados, não havendo mudança para baixo ou para cima, com a chegada deste Empreendimento. É evidente que acelerará o lado contrário da Dom Bosco, porque vai ser atraente estar naquele lado, igual ao lado de cá, mas não vai mudar a precificação de partida, nem o custo do metro quadrado de área vendável. Quanto a infraestrutura, todas as concessionárias responderam positivamente, que atendem à demanda do que vai ser posto. Estão em tela, as cartas de anuência das Concessionárias. E, finalmente, nós temos às Medidas Mitigadoras. No que se refere a mitigação de potenciais impactos negativos a vizinhança do Empreendimento projetado, serão tomadas as medidas decorrentes da construção: a) A adoção do Programa de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil – PGRCC durante todas as fases da obra; b) Definição do acesso exclusivo para veículos pela Rua João Fernandes Vieira, com entrada de carga e descarga na parte final do terreno, sem causar ruído no tráfego, eliminando o atual acesso de veículos pela Avenida Agamenon Magalhães. Do ponto de vista da continuidade do que é mitigação, as medidas mitigadoras definidas pela Prefeitura, através de uma reunião e do que será posto para o CDU, serão acatadas pelo empreendedor. Nós chamamos a atenção do ponto de vista de coisas que dizem respeito a benefícios como a mitigação no que se refere a potencialização de benefícios para a vizinhança, destacam-se as seguintes medidas: a) Implantação de Projeto Paisagístico voltado para valorização e preservação do IPAV; b) Retirada de mais de 300 (trezentos) metros do muro divisório, alargamento das calçadas e integração de praça linear ao território circundante; c) Adoção de pisos drenantes nas circulações de veículos – acessos do edifício garagem. E, no que dizem respeito ao que a Prefeitura vai entender como sendo necessárias que sejam feitas, para complementar o atendimento a impactos não percebidos ou que requeiram uma intervenção de origem de mitigação. A conclusão do trabalho é que esse Empreendimento Pátio Americano, me dá



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

uma alegria enorme dizer: ele é benéfico para a cidade sobre todos os aspectos de análise. Fizemos um grande esforço com 15 (quinze) técnicos, profissionais qualificados no melhor padrão para cada coisa, os empreendedores vêm nos assistindo, há um ano participando nas discussões deste projeto, tentando fazer o melhor. Acho que ele é muito relevante para esse território e para essa vizinhança, como consequência final da minha análise de conclusão. Fico agora a disposição de vocês para esclarecimentos.” Dra. **Taciana** falou: “Parabéns Paulo e toda equipe!” Continuando, foi feita a análise do **Processo digital nº. 80123010.20 da GAMA SERVIÇOS DE ARQUITETURA E URBANISMO LTDA. - PÁTIO AMERICANO**, referente ao Projeto de Legalização e Reforma com Acréscimo de Área para uma edificação não habitacional de uso misto (Serviço de Educação; Comércio Varejista e Salas Comerciais), a se localizar na Rua Dom Bosco, nº. 1308 – Boa Vista. **Encaminhado à CCU:** face o Art. 62, § 1º e Art. 110, § IV da Lei nº 16.176/1996. (Lei de Uso e Ocupação do Solo – **Empreendimento de Impacto**). A **Presidente** passou a palavra à Relatora, representante da FIEPE, Dra. **Elka** Porciúncula que iniciou dizendo: “Primeiramente, quero parabenizar pelo projeto que está numa localização excepcional, poucos terrenos têm uma localização tão agradável, tão atraente como este. O projeto tem muita coisa para ser analisado, achei interessante ter falado que começou de trás para frente e a importância do terreno e da arborização lá existente. Vou fazer a leitura do meu relato.” **PARECER DA RELATORA:** À Comissão de Controle Urbanístico – CCU. “1. *Solicitação:* Resposta a análise do processo de projeto para legalização e reforma com acréscimo de área, destinado ao uso misto (serviços de educação, salas comerciais e lojas) no imóvel nº. 1308 da Rua Dom Bosco, no bairro da Boa Vista. Trata-se do imóvel do Colégio Americano Batista. Localizado, de acordo com a Lei Municipal nº 17.511/2008, na Zona Especial de Dinamização Econômica (ZEDE) Centro Principal – Centro Expandido, deverão ser adotados os parâmetros definidos para a Zona de Ambiente Construído de Ocupação Moderada (ZAC - Moderada), conforme parágrafo único do art. 230, até a publicação de lei específica. “Art. 230. *Adotar-se-á para a ZEDE Centro Principal - Centro Expandido ... os parâmetros e limites definidos na Lei de Uso e Ocupação do Solo nº 16.176/96 e suas posteriores alterações, ... até a publicação da legislação específica.*” “Objetivos previstos para ZEDE CP art. 135 do Plano Diretor, lei 17.511/2008”: 1. Garantir a acessibilidade através da recuperação de passeio público e remoção de obstáculos; 2. Proteger e conservar o patrimônio histórico, cultural e ambiental; 3. Reabilitar as áreas e imóveis ociosos ou subutilizados; 4. Implantar espaços e equipamentos públicos voltados para a saúde, educação, esportes, cultura, lazer e à inclusão para o trabalho; 5. Fomentar as atividades econômicas e estimular os usos de comércio e serviços. Localizado também no Setor de Sustentabilidade Ambiental 2 (SSA2), devendo atender a compensação ambiental constantes na Lei nº. 18.111/2015. O imóvel é o IPAV nº. 03 obedecendo assim ao art. 128 §1º da Lei nº 17.511/2008 e o art. 26 §4º Lei nº 18.014/2014. 2. *Histórico:* Com área de construção superior a 20.000m² (vinte mil metros quadrados) é classificado como Empreendimento de Impacto e foi elaborada a Orientação Prévia para Empreendimentos de Impacto (OPEI) atendido sob o nº. 8088068119, que contém as diretrizes urbanísticas para a elaboração do Projeto de Empreendimento de Impacto, e do EIV- Estudo de Impacto de Vizinhança e desta forma, encaminhado à CCU. O processo passou por todas as etapas de análise, atendendo as suscitações propostas, restando para sua aprovação a análise desta Comissão, baseado nas documentações em anexos fundamentadas nas legislações vigentes e nos conceitos que se incorporam as nossas malhas urbanas, de ter atividades de multiuso (serviços de educação, comércio varejista e serviços diversos) compatível com o local ao qual está inserido, complementando e vitalizando as demandas locais. Com pareceres favoráveis, também, das concessionárias de infraestrutura urbana como: CELPE, COMPESA, COPERGÁS, EMLURB e OI fixa, viabilizando a implantação do empreendimento. O Paisagismo compreende a preservação de 118 (cento e dezoito) espécies arbóreas do empreendimento e plantio de mais 33 (trinta e três) árvores, compondo uma massa verde importante para a área. Obteve a Licença Prévia Ambiental junto à Secretaria Executiva de Licenciamento e Controle Ambiental / SEMOC. Além das atividades destinadas, irá preservar e recuperar importante edificação de referência histórica para o bairro e para nossa cidade, tornando-a visitável e visível e





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

ampliando a faixa de passeio público para dentro do lote permeável. Quanto a análise no impacto de trânsito o processo passou por pertinente avaliação ficando a exigência, de paraciclos públicos, devidamente atendida. 3. *Considerações:* De acordo com o parecer da DNAV e as argumentações apresentadas, em anexo ao processo, pautadas em instrumentos legais, somos de parecer favorável à aprovação do projeto da forma apresentada.” Em, 24/08/2020. a) Elka Porciúncula, representante da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco – FIEPE. A **Presidente** falou: “Queria pedir que você listasse as ações mitigadoras que estão sugeridas no processo.” Dra. **Elka** falou: “Vou ver as mitigações que estão no parecer da DNAV, isso foi bem apresentado por Eduardo.” Assim o fez e continuando, Dra. **Taciana** falou: “Obrigada! Está aberta para as discussões.” Pedindo a palavra, o representante da URB, Dr. **Tito** disse: “Gostaria de parabenizar a apresentação de toda equipe, esclarecendo uma série de aspectos importantes do empreendimento e, também, parabenizar a Relatora que conseguiu apreender todo o processo. Em relação ao que nós conseguimos conversar sobre o projeto, algumas preocupações que a URB vem tendo é com o espaço público, para requalificar não só as calçadas, mas um trabalho de redesenho. Esse trecho do Colégio Americano Batista e da Praça Parque Amorim, tem um estudo que, na época, ficou em suspenso para o desenvolvimento da URB, nessa questão. Então, foi um aspecto que se conversou para entender como ficaria. A proposta do Empreendimento tem nas perspectivas uma integração da calçada com o próprio Empreendimento, mas o desenho que está na Planta de Locação, trata a calçada com a delimitação de 5m. Inclusive, quando chega na Fernandes Vieira ela reduz a dimensão, exatamente no ponto dos acessos dos veículos onde vão se concentrar todos de carga com entrada e saída. Então, isso aí foi uma questão que nós nos preocupamos, claro que isso é uma questão que pode ser resolvida, não é impedimento para a aceitação de tudo que está sendo proposto. Além disso, outra preocupação que não ficou muito clara foi a delimitação entre o que é lote e o que é público, no desenho que está em planta. Na apresentação isso fica mais claro, mas em planta não pareceu essa situação. Nós temos uma realidade em que esses espaços integrados e abertos, tendem de alguma forma e em algum tempo, virem a ser fechados, cercados, por questão de segurança. O Parque da Jaqueira é um exemplo, era um espaço aberto e se mantém uma grade que, inclusive, confina as calçadas na Rua do Futuro. Apesar de ser um espaço público, você tem uma grade confinando a calçada como se aquilo fosse um lote, com a grade no limite do lote. Isso é uma prática que é cultural. Então, uma preocupação que fica é essa integração do passeio, se vier a ser necessário o fechamento. Quais seriam os critérios de distanciamento e como isso seria feito sem o prejuízo desse espaço, que as pessoas passarão a incorporar no dia a dia? Outra preocupação grande é quanto à questão da circulação de veículos na área. A apresentação de Eduardo foi bastante esclarecedora, com exemplos que já temos, não é uma coisa teórica, na prática já está sendo implementado. Estas foram as questões que foram muito trabalhadas. Então, seria definir esta calçada, como seria o tratamento dela, porque uma calçada com 5m de largura num empreendimento desta natureza é uma coisa pequena. Inclusive, as árvores que estão sendo colocadas estão próximas ao meio fio, as demais estão afastadas, dentro dos passeios do próprio Empreendimento. Quer dizer: havendo uma necessidade de caminhar pela calçada poderá ter uma sombra, acho que é uma calçada estreita para um Empreendimento dessa natureza. Ao abrir este espaço de esquina, isso é uma coisa que nós estamos ganhando, iluminando à noite e deixando de confinar as calçadas. Nós temos esta limitação, podemos ter passeios agradáveis, mas não é possível ter passeios confortáveis e seguros à noite, a não ser que tenha vida. Temos trabalhado nisso, nessas orientações para dar continuidade ao contrato para execução de calçada. Fica também a preocupação do período de execução das obras, onde temos uma legislação para as casas de porta e janela, em que as obras podem ocupar um trecho da calçada com tapume, reduzindo as condições de circulação para o pedestre. Talvez, uma recomendação é que durante a execução desta obra, não se retire o muro até que a obra possa ser descortinada e usufruída pelos pedestres. Poderá ser rebaixado, caso queiram mostrar, mas que assegurem que não haverá utilização de parte da calçada como canteiro de obra. Quando recebemos notícias desse Empreendimento, pela dimensão que ele tem, ressaltando que está numa Super Quadra, sempre fico aguardando que alguma coisa desse terreno consiga estabelecer a ligação entre a





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Avenida Agamenon Magalhães e a Rua Padre Inglês. Tem uma Rua sem saída que poderia seguir, mas tem algumas edificações como uma Universidade e agora tem uma série de edificações. Fico na expectativa que isso poderia ser uma possibilidade, dentro de um Empreendimento dessa natureza. Mesmo que não seja uma passagem diária, mas o grande fluxo de pedestres que descem ali no Parque Amorim e que vai pela Rua Fernandes Vieira para acessar a Universidade, é muito grande. Pela manhã, o caminhar das pessoas na Fernandes Vieira que se dirigem para os cursos que têm naquela região, é muito grande. A Rua Padre Inglês tem sido bloqueada em alguns horários, principalmente à tarde, só entra carro se for credenciado, não sei bem, mas já passei várias vezes por ali caminhando, e tem um bloqueio para carros em alguns horários. Minha expectativa era que um Empreendimento desse trouxesse, não só a qualidade do Empreendimento, como também pudesse urbanisticamente, trazer melhorias para fora, para o espaço urbano público saindo um pouco da visão de arquitetura que é muito arraigada, que é do muro para dentro. É muito arraigado no aproveitamento dos terrenos os arquitetos de alguma forma, querendo ou não, precisam atender as demandas dos negócios dos números. A análise que eu faço, não me detenho muito nos índices urbanísticos, porque isso tem muitos técnicos fazendo, estou sempre preocupado nessa relação do Empreendimento com o espaço público, com a vizinhança, não é com a rua, o local, é com o que tem junto, no lote ao lado. Uma coisa que me incomodou e levei para discussão e algumas pessoas concordaram, mas que verifiquei que desde o OPEI quando essa volumetria foi apresentada, não caberia nesse momento fazer qualquer consideração a não ser comentar apenas, mas não criar nenhuma exigência em relação a isso. Lamento que a relação do prédio preservado e a Igreja, tenham sido bloqueadas nessa percepção, porque o prédio mais alto se coloca exatamente, entre essas duas edificações que fazem parte da nossa memória, de um conjunto único, apesar de serem independentes. Conjunto único de visualização, de percepção, de identificação daquele ambiente. E ainda mais grave é que esse edifício sobressai ao outro, quando IEP's normalmente trabalham com um distanciamento, com um destacamento ao prédio a ser preservado. Então, a impressão que tenho é que aquelas edificações em vez de ter um destaque, que poderia ser simbólico para o Empreendimento, foi resolvido plasticamente como um anexo do prédio, que não tem uma arquitetura que pudesse dialogar com as edificações. Esse foi meu primeiro enfoque quando tomei conhecimento do projeto e tivemos uma série de discussões. Procurei levantar o desenvolvimento do projeto desde o início, tem um parecer do Instituto de setembro de 2019, onde nesse parecer que é a OPEI, já tem a configuração do Empreendimento de forma esquemática, e esse não foi um aspecto que foi dado importância, apesar de existir uma recomendação de preservação de transformar esses imóveis como IEP's. Se existir esse intencionalidade de que o Empreendimento passe a incorporar isso, poderia já ter sido considerado numa diretriz de volumetria, que colocasse esses elementos da paisagem urbana em destaque. Não me preocuparia se, lá atrás, tivesse um prédio de 50 (cinquenta) pavimentos, não analisaria esse aspecto, como tem um edifício próximo bem alto, numa rua sem saída, que não cria interferência. Se fosse uma torre por trás, que tivesse um gabarito bem alto, valorizaria e colocaria em destaque o Empreendimento desde Avenida Rui Barbosa. São considerações que acho que no momento não fazem mais sentido, gostaria só, de deixar registrada essa preocupação até para outros empreendimentos. Encerro minhas considerações desejando que a URB, nessas questões urbanísticas, participe previamente e que, não simplesmente, tenha que analisar um projeto que levou um ano para ser elaborado e já está finalizado." Dra. **Elka**, relatora do processo pediu a palavra e disse: "Quero fazer uma consideração importantíssima sobre o que Tito falou: como é uma Super Quadra não tem comunicação com a Rua Padre Inglês, pois está confrontante com outros lotes na parte de trás, que dá para a Padre Inglês. Isso foi uma coisa que fiz questão de analisar. A própria retirada do muro, foi outro aspecto que achei importante, pois vamos ter uma visualização e poderemos penetrar neste espaço. Outra coisa que nós já vimos aqui algumas vezes, é que segurança urbana não é só iluminação, tem a vivência e o aspecto de gestão. Às vezes, o Empreendimento é forçado a colocar gradil, não é intencional do Arquiteto, não é o projeto, é a necessidade do Empreendimento para sua proteção." Pedindo novamente a palavra, Dr. **Tito** falou: "Com relação ao gradil, alguns empreendimentos foram aprovados sem o gradil, mas pode ser uma





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

necessidade de ter esse elemento de proteção. Gostaria que fosse considerado se colocar um gradil a 10m caso necessário. Teria já uma previsão no próprio desenho? Seria no limite do terreno com a calçada, como está desenhado na Planta de Apresentação? Está bem delimitada no desenho. Acho o descortinar muito importante, mas a não ser que tenha vida 24h a tendência é ter gradil por questão de segurança, é a nossa realidade e deveria se prever no projeto.” Pedindo a palavra, a representante da PGM, Dra. **Eugênia** iniciou cumprimentando a todos e disse: “A apresentação foi excelente, mas fiquei com uma dúvida porque estava vendo o processo e enviei até um e-mail para Taciana, com relação ao parecer da Secretaria de Meio Ambiente. Como o Empreendimento é um IPAV, pelo Plano Diretor tem que manter 70% da área cadastrada. Quando li esse parecer vi que lá constava 724,25m² e isso me gerou uma dúvida. Pedi para Taciana esclarecer, mas quando vi que Rômulo Campos Faria, um dos autores do projeto, está aqui na sala, como também a equipe de Meio Ambiente, gostaria que fosse esclarecido isso. Não sei se houve uma falha numérica, o parecer não estava exato, precisa deste esclarecimento.” Dra. **Taciana** falou: “Passo a palavra a Ana Cristina, representante da FIDEM e a Ana Maria, representante do CAU que já estavam inscritas, depois Rômulo pode esclarecer.” Dra. **Ana Cristina** disse: “São duas coisas que quero falar. Primeiro em cima da fala de Tito, se nós começarmos com esse tipo de preocupação, porque os projetos precisam ter essa forma de diálogo com a cidade, estou fazendo um paralelo muito forte com o Colégio Salesiano, no qual a URB apresentou uma proposta de uma calçada de 5m e nós aprovamos recentemente. Esses projetos dessa natureza têm que ficar aberto, como foi o caso do José Estelita, agora se começarmos a pensar que no futuro, vão fechar, pode ser que isso não ocorra. Acho que temos que estimular projetos dessa natureza, que é ótimo para a cidade, não pensar o que pode acontecer no futuro. A outra coisa é que não ficou claro a questão dos acessos de automóvel e de pedestre, entrada e saída. Achei que iria ser apresentado na proposta de Eduardo.” Pedindo a palavra, a representante do CAU, Dra. **Ana Maria** falou: “Querida só fazer uma ponderação: compreendo a importância de se analisar os processos, compreendo o esforço que é feito pela CCU, mas conversando com Rafael, presidente do CAU, ele colocou que nós precisamos analisar processos dessa magnitude e complexidade, num tempo bastante exíguo. Não sei se é uma prática dos colegas, mas vejo que no caso de Tito foi assim, busco sempre ouvir o colegiado do CAU para me posicionar. Não foi possível um debate maior em função dessa brevidade, na verdade tive que me reportar a Rafael por causa do momento. Não é uma queixa, não é uma crítica, é simplesmente uma ponderação. Alguns processos nos pedem uma ouvida e uma interlocução com aqueles que estão juntos conosco. O tempo foi o que pode ser dado, mas é só uma ponderação.” A **Presidente** falou: “Entendi, passo a palavra a Rômulo, para esclarecer quanto a área verde do IPAV.” Dr. **Rômulo** iniciou dizendo: “Boa tarde a todos e a todas, foi um prazer ter sido convidado para participar desta reunião da CCU, tem uma explicação que é necessária e vou tentar ser bastante objetivo nesse esclarecimento. O que aconteceu nessa emissão desse parecer foi uma explicação de dois momentos distintos de análise. A mim cabe fazer esse breve relato de como acontece, em regra, análise de área verde dos IPAV’s. Nós temos hoje situações que são pedidas: a Planta de Vegetação da forma em que se encontra e a Planta de Vegetação do imóvel com ele implantado. Nesse 1º. Momento, se faz um cálculo de área verde justamente pegando a Planta de Vegetação existente e subtraindo o Empreendimento a ser implantado. Depois desse momento, se fez o cálculo da vegetação existente com as necessárias erradicações e retirada do imóvel, chegando a esse número de 64%. Ocorre que, posterior a essa análise, existe a análise da proposta de Implantação do Empreendimento, com as respectivas vegetações a serem acrescidas. Então, nesses 64% se acrescem aquilo que o projeto nos traz de área verde a mais. Nesse aspecto, realmente, ficou faltando ser complementado no parecer, mas quero deixar consignado aqui de forma oficial, que a Planta de Vegetação que traz a inserção de indivíduos arbóreos, ela chega num cálculo que ultrapassa 70%, inclusive chegando próximo de 84%. Então, nessa perspectiva de que a Implantação do Empreendimento junto com o acréscimo da vegetação proposta, garante o cumprimento da legislação, que trata de IPAV, por isso que foi concedida a Licença Prévia do Empreendimento, sob esse aspecto.” Dra. **Taciana** agradeceu e disse: “Vou passar a palavra a equipe do projeto (Gama Arquitetura), para que possa esclarecer os pontos levantados,





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

mas diante mão, respondendo a Tito, com relação à permeabilidade da quadra. O Secretário João Braga esteve em contato com o proprietário do terreno que fica por traz, que não é do Americano Batista, é de um Seminário, para ver a possibilidade de se abrir essa quadra. Não é uma coisa muito simples nem fácil, não dá para nós resolvermos agora, por isso não foi uma mitigação imposta a este Empreendimento. Entretanto, a equipe do Seminário ficou sensibilizada e achou que poderia ser interessante, mas passaria por dentro de uma quadra que eles usam para lazer, ficaram de estudar a viabilidade e a qualquer momento, essa passagem de pedestre poderá ser aberta, porque acho que com esse Empreendimento implantado será necessário, a cidade vai pedir e vai acontecer. Só para ficar claro que houve essa preocupação com o pedestre, não deixou de ser enxergado.” Dr. **Tito** pediu a palavra e disse: “É um registro importante a antecipação como preocupação, porque é importante ter essa permeabilidade.” A **Presidente** falou: “Passo a palavra a Paulo para responder as demais dúvidas.” Dr. **Paulo** falou: “Anotei as dúvidas que ficaram. Os quatro pontos de Tito, você resolveu a Super Quadra. Eu ia responder dizendo que a gente pode abrir na Super Quadra, as ruas dos estudantes como abrimos no terreno da URB, mas o terreno era da Prefeitura, fizemos a ligação do Colégio Nobrega à Conde da Boa Vista, porque os meninos davam uma volta enorme, mas aí foi fácil. Quando o vizinho não é o dono, é de um empreendimento, só o Município pode desapropriar e negociar. No nosso Empreendimento, nós tentamos e aguardamos um tempo, mas chegou-se à conclusão de que, só no futuro, porque não tinha como fazer o investimento para a abertura. Tito tem toda razão do ponto de vista urbanístico e a cidade vai buscar isso no futuro, no Centro Expandido, vai buscar e tentar fazer links entre um e outro, até vão fazer acontecer como ocorreu nas grandes quadras da Ilha do Leite: um empreendimento e outro se juntaram, quando veio outro, abriu. Vou entrar na questão do gradil: ou nós acreditamos que pode ter área pública e área privada do público sem grade, sem muro, e faz, ou nunca vamos ter. Quando cercaram com grade a Praça do Derby, eu disse: burrice, porque Praça Pública é pública, não pode ter grade, mas têm várias justificativos. Quando retiraram as grades do Derby, eu comemorei, vamos chegar a uma sociedade que vai gostar do espaço público privado, com verde. Quanto às calçadas, vamos fazer as pessoas andarem por aquele lugar cortando caminho. Se vier da Conde da Boa Vista, vou entrar na diagonal para chegar na Fernandes Vieira, passando por dentro. Preocupação de fazer calçada do lado de fora indo para dentro, é importante para a proposta de Empreendimento. Então, eu não me preocuparia em ter onde está o limite da grade, até porque acredito que não vai botar portão na grade de uma calçada de passagem e essa calçada vai ser cuidada, vamos aprender a viver sem grade como na Praça do Derby. Outro ponto foi que, no período de execução da obra, pela condição do tamanho do terreno, que é tão grande que o vamos ficar com os terrenos vazios por muito tempo, inclusive os que estão junto do muro. Os muros ficarão pelo período da obra com certeza, quando forem tirados os canteiros já estarão prontos, com grama e calçada, com certeza não serão impedimento para passagem. Quando você fala em IEP, primeiro tem a questão como deixar calar um novo empreendimento junto à edificação tombada, com 1,5m de afastamento como está hoje na Legislação. Para exemplificar, tem uma torre na esquerda da Rua Amélia com a Avenida Rosa e Silva, num casarão fantástico, com 1,50m de afastamento do limite do muro. Segundo, tomara que não passemos de 13 (treze) pavimentos naquele local, se botar 30 (trinta) fico achando bom, verticalização para mim faz bem a cidade, libera espaço, mas o projeto se conteve com os 13 (treze) pavimentos, subir mais seria criar problemas para o próprio funcionamento do Empreendimento. Como IEP, nós estamos antecipando uma recomendação de preservação do imóvel. Foi muito bom falar na questão do uso do solo versus coeficientes e indicadores. A cidade não é só olhar o muro do vizinho, mas isso precisa estar no Plano Diretor, que não está muito claro no Plano e os Arquitetos vão continuar projetando com os números matemáticos em fórmulas de recuo. Infelizmente, não conseguimos trabalhar ainda indicadores que sejam da vizinhança, isso ainda não temos, mas é importante a observação de Tito. Com relação a Ana Cristina, ela me ajudou muito quando disse que é preciso que abra os muros e tire as grades. Acreditamos nisso, a segurança versus insegurança é parte de uma desigualdade que está lá fora, quando começarmos a cuidar dessa desigualdade vamos ter menos muros e menos grades. Os projetos foram avançando além da Lei, o Novo Recife é um, mas os exemplos vieram da



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Ilha do Leite, área privada de uso público. O Novo Recife tem 100.000 (cem mil) metros quadrados de terreno, onde 65.000 (sessenta e cinco) mil são áreas públicas e privadas, restou 35.000 (trinta e cinco) mil para o negócio imobiliário, porque o plano urbanístico buscou isso e conseguiu fazer. Acho que os incorporadores e empreendedores estão entendendo que isso é bom. Acabou aquela muralha de 06 (seis) pavimentos colocada no paramento para colocar carro. Hoje, os carros estão ficando trepados nas garagens mais lá no fundo, os prédios estão começando a aparecer e as calçadas estão ficando mais largas, o ambiente mais aberto e agradável. É um processo em curso que está sendo muito evidente. Todos os estudos de impacto de vizinhança que estão chegando em minhas mãos, estão chegando assim. O Mall fica no chão, na grama da calçada, acho que isso é um avanço. Sobre o que foi dito com relação ao acesso de automóveis e pedestres, que está no Projeto de Arquitetura, vou pedir ao Arquiteto Sandro para que fale e possamos cumprir nosso ritual de conclusão.” Usando a palavra, Dr. **Sandro** falou: “É bem simples: os carros entram por onde a CTTU recomendou, o mais distante possível da via local, pelo último trecho do terreno na Rua Fernandes Vieira. Não tem controle de acesso no limite do terreno, a retenção fica dentro do terreno, bem distante, é praticamente uma rua inteira. Foi tudo simulado, tudo calculado de acordo com o que foi definido por Eduardo. Quanto ao acesso de pedestres é por onde quiser, o projeto é aberto, não é um shopping, não tem Mall onde tenha acesso controlado. É 100% integrado à cidade, uma nova concepção.” Dra. **Ana Cristina** perguntou: “Quer saber se o acesso da Escola é o mesmo das Lojas?” Ao que Dr. **Sandro** respondeu: “O Edifício Garagem está posto lá, quem for para a Escola e quiser estacionar no Edifício Garagem vai ter que estrar por ali. A entrada e saída é única para a Escola e os demais empreendimentos.” Dra. **Taciana** perguntou: “Alguém ainda tem alguma dúvida? Podemos colocar em votação o parecer da Relatora?” Como não houve manifestação a **Presidente** me mandou fazer a chamada para votação. Fiz a chamada nome por nome e foi exarado o parecer da Comissão. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. “A Comissão em plenário, por unanimidade de seus membros se posiciona FAVORÁVEL ao pleito acompanhando o parecer da relatora e encaminha ao Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, por se tratar de Empreendimento de Impacto. Solicita homologação de V. Excia.” Este parecer foi aprovado em plenário e está proclamado pela Senhora Presidente, em virtude de estarmos em isolamento social motivado pela PANDEMIA do COVID-19. Em, 27/08/2020. a) Taciana Sotto Mayor, Presidente da CCU e demais membros presentes. A **Presidente** explicou: “Como estamos em época de Pandemia, o parecer da CCU será enviado por e-mail para todos os representantes darem o seu “de acordo”, a Presidente assina e encaminha para o Secretário homologar.” Por último, foi analisado o **Processo digital nº. 80295188.20 do SUPERMERCADO ASSAÍ**, referente ao Projeto de Legalização e Reforma com Acréscimo de Área para uma edificação não habitacional (Comércio Varejista e Atacadista), a se localizar na Av. Recife, nº. 5777, Galpão 0000 – Jardim São Paulo. **Encaminhado à CCU:** face ao Art. 40, § VII da Lei nº 16.176/1996. (Lei de Uso e Ocupação do Solo – Análise Especial- impacto no tráfego). A **Presidente** falou: “Passo a palavra ao Arquiteto do Empreendimento, Dr. Francisco Antônio Luz que fará a apresentação do projeto.” Usando a palavra, Dr. **Francisco** disse: “Boa tarde! Peço desculpa por não estar ainda familiarizado com as nomenclaturas dos Departamentos da Prefeitura do Recife, nós demos entrada nesse projeto, em outubro de 2019. Durante o desenvolvimento, fui aprendendo a metodologia de trabalho do sistema da Prefeitura. No final de janeiro, atendendo as primeiras exigências de projeto, entramos em contato com o proprietário do terreno e nos foi colocado uma intervenção de um projeto da própria Prefeitura. Vou contextualizar um pouquinho porque, isso fez toda diferença no desenvolvimento desse projeto. Esse projeto está encabeçado pela URB e, na época, quem fez o contato e a apresentação dessas interferências foi Dra. Rúbia. Nós começamos a transformar nosso projeto para poder ter a relação com essa nova interferência. Nosso Empreendimento está na lateral direita do Canal de Guarulhos, na Avenida Recife, próximo à Justiça Federal. Vou compartilhar a apresentação para vocês entenderem a localização.



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO



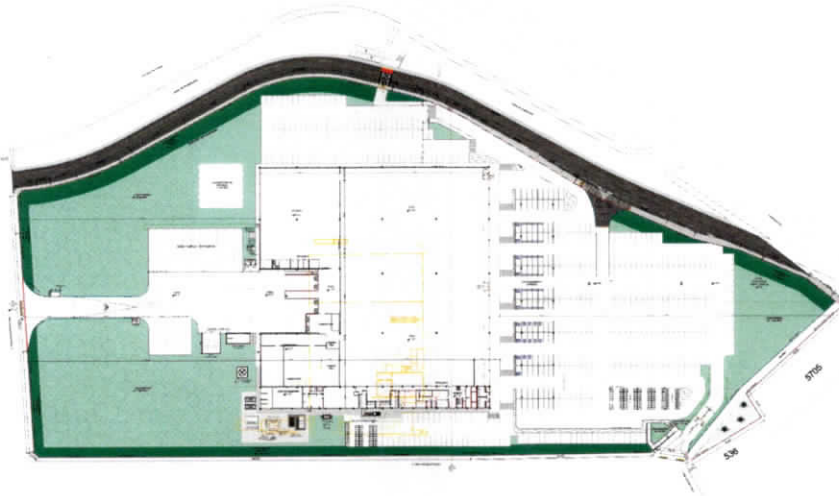
A apresentação não está muito detalhada, porque o impacto foi só no trânsito, principalmente depois de uma bela apresentação do Dr. Paulo Roberto, do projeto anterior, diga-se de passagem: um belo projeto! Na 1ª imagem vocês vêem a Implantação Geral e na 2ª imagem a Implantação Local. O empreendimento vai ser implantado num terreno de 54.000m², no entroncamento da Avenida Recife com o Viaduto de acesso à CEASA. Esse projeto foi desenvolvido inicialmente sem o conhecimento dessa interferência do projeto da URB. Em janeiro, quando nos foi colocado a existência desse projeto até então, nem o Departamento de Análise de Projeto tinha tido acesso. Ele interliga a BR à Avenida Recife, margeando o Canal de Guarulhos, tem todas as particularidades dele. Enfim, foi feito o Projeto Executivo e nos foi passado. Esse projeto hoje, é da própria Prefeitura e nós começamos a desenvolver as interferências. A maioria de vocês Técnicos da PCR passaram a ter acesso a este projeto, em função das reuniões técnicas que fizemos nesse período de confinamento, com as diversas Secretarias que sofreriam o impacto dessa interferência. Isso, diga-se de passagem, foi muito bom porque nós conseguimos, já nessas reuniões, identificar as necessidades do projeto da URB e as necessidades do nosso projeto. Este é um projeto padrão nacionalmente falando, o ASSAÍ é do Grupo Pão de Açúcar e nós implantamos as lojas dele por todo Brasil e é concebido com um “lay out” bem amarrado, bem fechado. Nós fazemos as adaptações conforme os diversos terrenos que são apresentados para implantação. Esse terreno é um IPAV e nós conseguimos preservar a área, até ampliar a área necessária. Vamos fazer um remanejamento vegetal dentro do próprio terreno, fazemos as devidas compensações e vamos dar uma nova feição à entrada da cidade. Vai ficar um empreendimento, de certa forma, recuado em relação à Avenida Recife. Nesta Implantação Geral, vocês vêem bastante área verde, esta rua em cinza é o projeto da Marginal do Canal de Guarulhos. Nós trouxemos o projeto fornecido pela URB para dentro do nosso projeto, no sentido de fazer as adequações, já prevendo isso. Nas reuniões técnicas foram feitas algumas solicitações, umas coisas que foram sendo agregadas a nosso Projeto Inicial, por exemplo, nós prevíamos um acesso voltado para a Avenida Recife e acabamos fazendo um segundo acesso voltando para o Bairro, a pedido da PCR, criando no lado direito do terreno, uma Rua Pedestrializada, ligando o bairro à Avenida Recife. Foi comentado no projeto anterior e aqui, e prevendo a necessidade nós já implantamos isso. Dr. Eduardo Coelho fez o nosso Relatório de Impacto e conseguimos identificar, para nossa surpresa, que esse acesso para o Bairro vai ser o acesso praticamente, mais usado do que aquele voltado para a Avenida Recife.





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO



Essa imagem é a Planta Baixa geral. Nós estamos fazendo uma reforma com ampliação de área, nesta planta vocês veem uma sobreposição do novo galpão ao galpão existente. Aqui na frente, parte do estacionamento com todas as vagas exigidas, as de acessibilidades estão no prolongamento da cobertura do Salão de Vendas, protegidas de intempéries. E, para compensar a exigência do Telhado Verde, estamos propondo ampliar a área de Solo Natural de 14.000 (quatorze mil) para 15.400 (quinze mil e quatrocentos) metros quadrados, uma área adicional com plantio do dobro do que seria necessário para fazer o Telhado Verde, no meio do Estacionamento. Então, nós ampliamos a área de Solo Natural e ampliamos também, o plantio de árvores, não só necessário para preservação do IPAV, como também a para a compensação dos indivíduos que vão ser erradicados e do Telhado Verde. Em se tratando de um empreendimento comercial desse porte, não tem um estacionamento pago, nem é um estacionamento de longa permanência, o cliente entra, quer ter o conforto de fazer sua compra, sair e já ir embora. Nós sabemos que tem o trânsito de carrinhos e tudo mais, e um estacionamento plano, mais limpo, nesse caso, fica mais prático para o cliente. Com isso, nós conseguimos chegar a aumento do número de vagas acima do exigido, que pelas contas seria em torno de 300 (trezentas) vagas e nós chegamos à 513 (quinhentas e treze) vagas, sendo um grande conforto para a população que vai consumir aí. Fizemos uma ampliação do Pátio de Estocagem e de Carretas dentro do Empreendimento, recuando o acesso, apesar de que o movimento de caminhões, depois da loja implantada, passa a ser um movimento até relativamente pequeno, em torno de 15 (quinze) a 20 (vinte) caminhões/dia, mas, neste Projeto, nós previmos estocar todos dentro do Empreendimento, para não ter a necessidade de ter caminhão na rua. Recuamos a Guarita de acesso dos caminhões, para também não ficar na rua na hora de acessar. Fizemos tudo que foi solicitado durante as reuniões técnicas, conseguindo colocar tudo dentro do projeto, ficando apenas a questão do Relatório de Impacto de Trânsito que vai ser apresentado.



INFORMAÇÕES GERAIS DO PROJETO	
PROJETO DE REFORMA COM ACRÉSCIMO DE ÁREA - DESCRIÇÕES GERAIS	
ZONAMENTO: ZAC MODERADA - IPAV 104	
USO E ATIVIDADE:	
2. USO NÃO HABITACIONAL	
2.1. COMÉRCIO VAREJISTA	
- COMÉRCIO VAREJISTA EM GERAL	
ÁREA DE MATRÍCULA DO TERRENO: 54.038,71 m ²	
ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DA VIA MARGINAL: 4.427,34 m ²	
ÁREA DE PROJETO DO TERRENO (RESULTANTE): 49.611,37m ²	
ÁREA CONSTRUÍDA EXISTENTE: 5.449,24 m ²	
ÁREA CONSTRUÍDA - ACRÉSCIMO: 11.663,42 m ²	
ÁREA DE TOTAL CONSTRUÍDA: 17.112,66 m ²	
ÁREA TOTAL DE CONSTRUÇÃO PARA O RGI:	
POPULAÇÃO: 1.290	
ÁREA DE SOLO NATURAL: 15.458,43 m ²	
- VAGAS AUTOMÓVEIS: 513	
- VAGAS PCD: 10	
- VAGAS IDOSOS: 25	
- VAGAS GESTANTES: 10	
- VAGAS USO LIVRE: 468	
- VAGAS DESCOBERTAS: 324	
- TODAS AS VAGAS POSSUEM AS MEDIDAS: 2,5m x 5,00m	

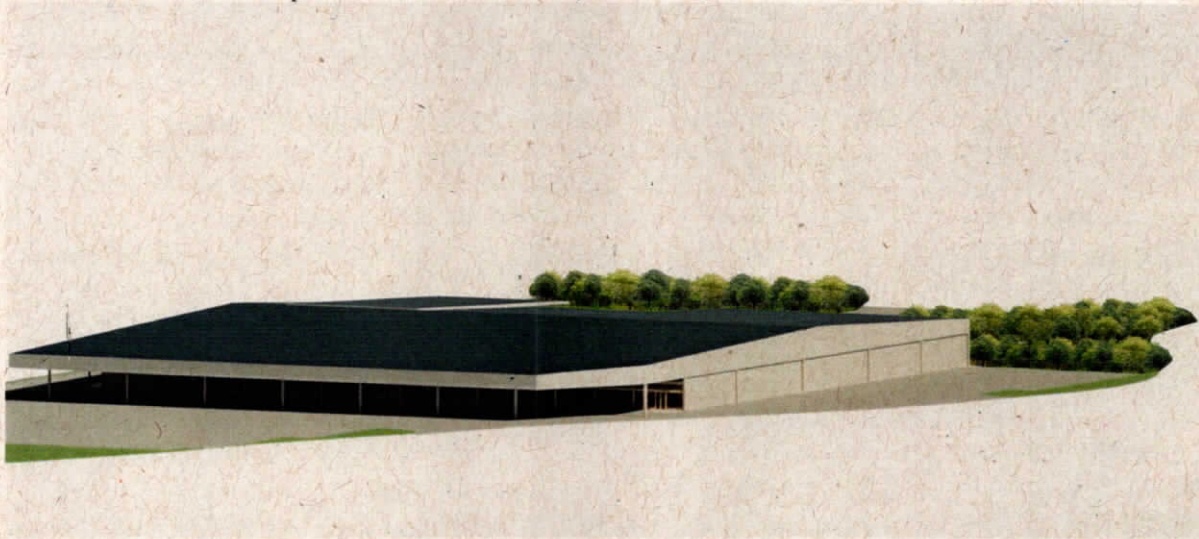




PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Nesta Planta de Situação, mostro a área destinada ao projeto do Canal de Guarulhos, ele vai ocupar o terreno e, por se tratar de IPAV, não pode ser desmembrado. Então, nós separamos a área do que vai ser disponibilizada para a implantação do Canal de Guarulhos, de 4.427,34m², sobrando uma área confinada restrita ao empreendimento de 49.611,37m².



Nesta imagem fiz uma sobreposição das árvores existentes no terreno e, a maioria delas que vão ser tiradas, são as árvores que vão ser implantadas, pelo Canal de Guarulhos. Pelo levantamento, nós temos 73 (setenta e três) erradicações e vamos compensar plantando o dobro e, só para demonstrar que tentamos preservar o máximo de indivíduos, fazendo a retirada somente daquelas que estão fora do alinhamento, em contrapartida nós estamos criando um bloco vegetal no fundo, um pequeno bosque. Para a segurança tanto do Empreendimento como do transeunte externo, nos 961m² de limite do terreno, estamos fechando o empreendimento só com 240m de muro, 718m é gradil vazado que estará todo aberto para o exterior, dando também conforto visual podendo usufruir desse maciço florestal que estamos criando nessa área dos fundos do terreno e que vai continuar sendo circulado por árvores. Essa proposta de projeto a maioria já conhece de outras lojas do ASSAÍ. É um modelo nacionalmente usado por vários operadores, o próprio Salão de Vendas serve como Depósito, é o conceito que chamamos de “cash & carry”. Essa unidade particularmente, vai servir de Sede Administrativa do Assaí para o Nordeste, neste pequeno anexo ao lado, com 02 (dois) pavimentos. O único local que terá muro é neste lado do prédio Administrativo até a Doca, todo o restante é gradil, inclusive a Rua Pedestrializada. Acho que a apresentação do projeto em si é isso, a questão agora fica pela apresentação do Relatório de Impacto de Trânsito – RIT, e peço a gentileza de Dr. Eduardo Coelho, para fazer essa apresentação.” Dr. **Eduardo** iniciou dizendo: “Hoje estou em todos os projetos. Vou compartilhar a apresentação. Quando Francisco me procurou para fazer o estudo já tinha feito uma série de passeios, tanto com o pessoal da CTTU e com o Secretário João Braga, porque Recife é um dos locais mais problemáticos em questão de trânsito. Já conhecia a área e faço muitos projetos para a URBANA. Vou fazer uma apresentação super rápida, por conta do tempo. Vocês estão vendo neste “slide” o imóvel, a entrada principal pela Avenida Recife, mas o que interessa é que esse Empreendimento tem uma vida diferente ao longo do período, as pessoas que moram próximas, vão chegar aqui e vai ter uma certa frequência, da Avenida Norte, mas no dia a dia, quando as pessoas fazem as compras e estão voltadas para casa, a entrada vai ser pela Rua Professor Pedro Augusto, que vai ser a entrada principal em termos de volume. Foi o que vimos em termos de simulação e na estimativa de viagens. E ao fazer isso, vão criar problemas em duas ou três intercessões que já são problemáticas. Já tínhamos tido a conversa com a CTTU, então, nós pegamos o projeto anteriormente discutido e incluímos no projeto da ASSAÍ. Vou mostrar rapidamente os projetos. Nessa imagem em tela, o ASSAÍ, está aqui, esta é a Rua João Cabral de Melo Neto que é a continuação da Avenida General San Martin, termina na Rua Alberto Pasqualini e na Avenida





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

Recife. O Canal de Guarulhos passa junto ao terreno e estreita um pouco na Avenida Recife. Nesta região já há um problema sério de trânsito, esse e na imagem a seguir, que o pessoal vem pela Avenida Recife e toda entrada em direção ao Viaduto CEASA, o pessoal faz por aqui quando retorna para Recife, briga com o pessoal que está na João Cabral de Melo Neto para pegar a Avenida Recife, ficando essa área conturbada, produz pouco, cria um congestionamento e muitas vezes, fecha quem está vindo na Avenida Recife. Nossa proposta já discutida com a CTTU, é fazer uma inversão nesse quarteirão. Vejam que nós temos nesta esquina da João Cabral, uma área enorme de sessão, inclusive isso é muito interessante porque isso tudo aqui é areia, quer dizer, não passa carro. Então, nós podemos de uma certa maneira, empurrar um pouco a João Cabral para que o carro que vem pela Avenida Recife, entrar a direita e fazer o retorno e nós aproveitamos e colocamos passagem de pedestre, com tempo. Tudo que vocês estão vendo em tela na cor ocre, são acréscimos de espaços para a parada do pedestre, para ter tempo de atravessar. Todas essas travessias são reguladas com tempo específico para pedestres. Temos uma pesquisa: vocês podem ver a imagem com o pico da tarde e nós pegamos esse mesmo volume de veículos, e ao implantar essa nova situação, vem para essa conformação aliviando o trânsito. Toda cidade está ganhando muito com isso. Como a imagem vale mais do que mil palavras vou passar para frente. O segundo local problemático é esse aqui, é péssimo, esta é a Nossa Senhora de Fátima, essa intercessão funciona com tempo para a Avenida Recife, em frente, nos dois sentidos, tanto em direção à Boa Viagem e Centro, como em direção à BR-101. Antes da Nossa Senhora de Fátima está o único retorno de quem vem lá da BR, tendo um movimento muito grande, tem que retornar tanto para pegar a João Cabral ou San Martin. Cria mais uma vez, uma situação de conflito que nessa intercessão da Nossa Senhora de Fátima com Avenida Recife, ela é particularmente ruim porque aqui funciona com três tempos. Tem um tempo para Avenida Recife, tem um tempo para quem sai da Nossa Senhora de Fátima e um tempo para quem vem da Rua Itanhaém (prolongamento da Nossa Senhora de Fátima) para Avenida Recife. O pedestre naturalmente não tem tempo nenhum, ele tem que se virar para atravessar aí. Então, nós fizemos uma intervenção, nos moldes daquela: na Nossa Senhora de Fátima fizemos mão dupla de tal jeito, que quem vem da Nossa Senhora de Fátima para entrar à direita na Avenida Recife, não precisa de semáforo, mas ele para o pedestre, essa intercessão para funcionar com dois tempos: um para a Avenida Recife, outro para a Itanhaém, onde tem um terminal de ônibus que é importante e faz parte de uma série de linhas. Quem vem do bairro pela Nossa Senhora de Fátima e quer ir para o Centro, vira à direita na Avenida Recife. Quem quer ir para a BR-101 e Avenida João Cabral contorna o quarteirão, pega à esquerda e atravessa o canteiro central. Repare que toda a travessia de pedestre está tratada com marco, faixa, tudo direitinho. Mais uma vez, vocês estão vendo o fluxo dos carros que você vê lá todo dia, não é exagero. Isso é o congestionamento da próxima intercessão, o que ela gera na Avenida Recife, que nós vamos acabar. Agora, no mesmo desenho, o mesmo volume de tráfego, depois da intervenção. Vai ser um ganho enorme para o Recife. Este e o da Dom Helder, vão dar uma outra vida para o tráfego da Avenida Recife, que é um Corredor de Transporte importantíssimo para a cidade. Ao fazer estas duas soluções, nós resolvemos muita coisa, mas criamos um problema, porque se o pessoal estava congestionando aqui na João Cabral para entrar, ou nesta outra intercessão para sair na Nossa Senhora de Fátima, isso repercutia aqui dentro. Quando resolvo na Nossa Senhora de Fátima, não vai acumular carro nela. Esse aqui na Alberto Pasqualini quando resolvo, injeto mais tráfego chegando na Praça de Jardim São Paulo, em dois semáforos na Av. São Paulo. Este semáforo vai pegar a única travessia por cima da BR-101, que é um viaduto, entra à esquerda, funciona também com quatro estágios, cria um engarrafamento enorme na Av. São Paulo, que faz impacto na intercessão com a continuação da rua da Praça. Então fizemos também um redesenho dela nessa área, que o pessoal da CTTU gostou muito. Essa intercessão passou a ter três tempos e o pedestre, mais uma vez, sem tempo. Propusemos ficar mão única nesse quarteirão e mão única na Rua Leandro Barreto, de tal jeito que acabamos com o semáforo, deixamos o semáforo só para travessia de pedestre, repare que não há cruzamento de veículos, esse veículo entra e esse também, porque tem faixa própria, virou mão única, é a mesma coisa do restante. Isso inclusive, a CTTU até se antecipou, testou a implantação na semana retrasada e já implantou imediatamente,





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

fazendo uma pequena correção de geometria e já está funcionando. Com isso, melhoramos o acesso para o Empreendimento. A CTTU pediu para analisar a possibilidade, que pode ser uma coisa futura, de fazer esse contorno pela quadra, e entrar direto no Empreendimento, mas tem uma coisa bem esconsa aqui e, mais adiante, fica a Ponte que reduz a Avenida Recife para duas faixas, e aqui está chegando à via marginal do Canal de Guarulhos. Então, ia criar uma conturbação que nós achamos melhor deixar como está e eles concordaram. O pessoal vai entrar no Empreendimento pela Rua Professor Pedro Augusto e sai para se locomover no bairro. Com isso, o impacto do Empreendimento é muito pequeno. Nessa imagem vocês vêm o movimento dos carros como é hoje, mesmo congestionado o tráfego consegue passar na João Cabral, mas já fazem essa confusão, e com a interversão, vocês vêm que está o mesmo volume de antes, no mesmo horário. Isso é meia verdade, mas é claro que ali tem muita gente e como é muito congestionado, hoje as pessoas fogem daquela área. Quando você cria uma solução em ter intervenção de tráfego que resolve, que melhora uma área, você acaba atraindo essas pessoas que estão fazendo um caminho maior, porque ficou mais convidativo. Então isso aí é com o volume atual, mas naturalmente não vai funcionar assim, porque vai chegar muito mais gente para usar. Aqui na Leandro Barreto, o pessoal só reduz para pedestre, agora tem todo tempo porque está completamente livre. Para vocês terem ideia dessa história aí, neste quadro, tem a quantidade de veículos gerados na hora do pico que são produzidos 278 (duzentos e setenta e oito) veículos, que é ridículo em relação ao Recife. Em 10 (dez) anos, acho que termos de repensar isso, porque não tem lógica em termos de Estudo Urbano. Coloquei 10 (dez) anos aqui e estou mostrando que atualmente, em 2020, a demanda é de 10.330 (dez mil, trezentos e trinta) veículos que passam naquela rede que mostrei, e comparei com esse projeto mais 10 (dez) anos de tráfego. Então, aqui está a comparação do que é hoje e como vai ser em 2030 (dois mil e trinta) e qual o tamanho da melhoria que essas intervenções vão ter para a região. Vocês estão vendo que nós vamos atender 37% a mais de veículos, vamos ter uma velocidade média 50% maior do que temos hoje. Quer dizer que: em 2030, com esse crescimento, a solução é muito melhor do que a de hoje, passamos de 12,04 km/hora, que hoje é uma velocidade média naquela região, com todos aqueles veículos para 21,07 km/hora. Estão, a solução não é do impacto do Empreendimento, porque é muito pouco. É a Prefeitura que está se apropriando de uma oportunidade, como deve ser feito, e fazendo intervenções muito importante para aquela área, quer dizer: o Empreendimento está chegando e trazendo um presente para o tráfego da Avenida Recife.” A **Presidente** disse: “Muito obrigada, Eduardo! Concluída a apresentação vou passar a palavra ao Relator do processo, representante da URB/Recife, Dr. William Bernardo (Tito).” Dr. **Tito** iniciou lendo seu parecer. **PARECER DO RELATOR:** À Comissão de Controle Urbanístico – CCU. “1. SOLICITAÇÃO: Projeto de Legalização e Reforma com Acréscimo de Área para uma edificação não habitacional (Comércio Varejista e Atacadista), Lei nº 16.176/1996, Art. 40, § VII (Lei de Uso e Ocupação do Solo – Análise Especial- impacto no tráfego). Localização: Av. Recife, nº. 5777, Galpão 0000 – Jardim São Paulo. 2. Histórico e Parecer da DNAV: Pelo fato de o imóvel fazer limite com o canal de Guarulhos e ser de interesse do Município implantar via margeando o canal, foram efetuadas diversas reuniões com o interessado e órgãos da Prefeitura: URB - Recife, CTTU e a Divisão de Normatização e Análise Viária da Diretoria de Licenciamento e Urbanismo da SEMOC. Por ser também considerado um empreendimento de impacto no trânsito (uso gerador de mais de 300 vagas de veículos - inciso VII do Art. 40 da Lei no 16.176/96), alguns ajustes, no projeto, foram recomendados para que a sua implantação não acarretasse prejuízos na circulação da área nem interferência no tráfego da Av. Recife. Dessas reuniões, ficou acertado que o empreendedor doaria parte de sua área para a implantação da via margeando o canal de Guarulhos e definiria seu acesso por esta via, o acesso de carga e descarga de mercadorias seria feito pela Rua Carlos Alberto Valença e construiria um pontilhão de pedestres sobre o canal de Guarulhos bem como abriria uma rua de pedestres interligando a Rua Professor Pedro Augusto à Av. Recife, conforme figura retirada do Relatório anexado. (1) Recomendou-se ainda a execução da pavimentação da Rua Prof. Pedro Augusto, para a melhoria do acesso sul ao empreendimento e da circulação de retorno e a utilização, nesta divisa, de gradil no fechamento do terreno, reduzindo o impacto do confinamento desse logradouro. (2) O



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

processo foi encaminhado à CCU, com parecer da DNAV, para ser submetido a análise como empreendimento Gerador de Interferência no Tráfego, por apresentar mais de 300 vagas de veículos (inciso VII do Art. 40 da Lei nº 16.176/96), tendo em vista que a DILURB acatou a solicitação dos interessados, encaminhada através de Memorial Justificativo, para que o mesmo não seja enquadrado como Empreendimento de Impacto por se constituir em legalização com reforma. (3) O empreendimento apresenta 513 vagas de estacionamento, sendo 10 destinadas para deficientes físicos, 25 destinadas aos idosos e 10 destinadas para as gestantes. Apresenta também espaços para o estacionamento de motos e bicicletas, conforme informado no Memorial Justificativo anexo. Foi considerado aceitável o número de vagas oferecido uma vez que representa 1 vaga/ 33,36m², baseando-se em exemplos de casos similares já analisados, 1 vaga/30,00m² resultaria em 570 vagas, entretanto, além das 513 vagas de veículos, são oferecidas vagas de motos e bicicletas. Quanto à solicitação de dispensa de telhado verde, constante no Memorial Justificativo, foi emitido parecer favorável desde que atendido o Art. 3o da Instrução de Serviço no 001/15 que diz: “Art. 3o - No pavimento térreo descoberto, destinado a estacionamento de veículos, desde que seja executado o plantio de 1 árvore a cada 4 vagas, conforme Lei no 16.176/96, art.40, inciso XIII, poderá ser dispensada a implantação de «telhado verde» a critério da Comissão de Controle Urbanístico - CCU.” Em relação ao Relatório de Impacto no Trânsito, anexado ao processo, a CTTU realizou análise e emitiu o parecer técnico GGET/CTTU no 033/2020 definindo ações de melhoria na circulação do entorno, com as quais concordamos. 3. Parecer da CTTU: O parecer da CTTU é condicionado ao projeto arquitetônico e ao Relatório de Impacto no Trânsito (RIT) apresentados, limitando-se a analisar exclusivamente os quesitos que podem vir a impactar a circulação no acesso ao empreendimento ou que venha causar rebatimento no ordenamento do trânsito no entorno. Área de estocagem: Recomendada a revisão das cancelas de acesso ao empreendimento indicadas na Via Marginal ao Canal do Guarulhos e na Rua Dr. Gustavo Pinto para viabilizar maior área de estocagem de veículos. Pontilhão na Av. Recife: Restringir o uso do pontilhão existente para uso exclusivo de pedestres e ciclistas. Baía para transporte público: Deve ser apresentada a planta arquitetônica da parada de ônibus a ser remanejada para as proximidades do empreendimento em análise, conforme informado no Relatório de Impacto. (4) Rua de pedestre dentro do lote: Na Rua de Pedestre entre a Av. Recife e a Rua Dr. Gustavo Pinto, dentro do lote, devem ser informadas a sua largura e o piso a ser utilizado, devendo-se prever os elementos de acessibilidade aos pedestres no local. Via Marginal ao Canal do Guarulhos: O projeto apresentado para a construção da via marginal ao canal do Guarulhos deve ser compatibilizado ao projeto, como ação de viabilização para o Empreendimento, devendo ser incorporado ao projeto da URB/RECIFE. (5) O relatório de impacto informa que o acréscimo de geração de viagens para o empreendimento não modificará os níveis de serviços nas duas interseções estudadas da Av. Recife, nos cruzamentos com a Av. João Cabral de Melo Neto / Rua Senador Alberto Pasqualini e com a Rua Nossa Senhora de Fátima, e no cruzamento da Av. São Paulo com a Rua Construtor Luiz Carvalhedo, entretanto considera melhorias significativas na circulação a serem realizadas nessas interseções analisadas, com os projetos da Prefeitura para a Região, apresentados no RIT, destacando o ganho que essas intervenções oferecem, sobretudo para a segurança e conforto dos pedestres. (6) Ressalta ainda a preocupação com as condições da infraestrutura viária no entorno do empreendimento, Rua Professor Pedro Augusto e Cel. Fernando Machado, que possui leito natural. Impactará significativamente, de forma negativa, gerando incômodo à vizinhança. (7) 4. Parecer do relator: Nosso parecer é favorável à aprovação do projeto para implantação do empreendimento em análise, vinculando a concessão do Habite-se com a efetiva execução das obras viárias indicadas para possibilitar os acessos ao mesmo, incluindo as ações mitigadoras e geradoras de incômodo à vizinhança, contidas nos pareceres da DNAV e CTTU.” Em, 24/08/2020. a) William Bernardo Sampaio Mendes, representante da URB Recife. Continuando Dr. **Tito** falou: “Só explicando: o projeto inicial previa que o acesso se desse diretamente na Avenida Recife, porque existe hoje uma Ponte que acessa o terreno, só que esse Empreendimento não teria condições de acessar. Primeiro, pelo volume de tráfego que se dá diretamente na Avenida Recife, e depois, porque o projeto do Canal na situação atual, não se tem a ideia do projeto. Com o projeto da





PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

via marginal ao Canal, esse acesso não poderia ser feito. Então, ele é feito através de uma rua de acesso, num Pontilhão já existente, mais atrás.” Pedindo a palavra, Dr. **Eduardo** colocou na tela a imagem do terreno e explicou: “O que está em azul é o acesso de pedestre, o amarelo é entrada e saída de veículos e o vermelho é entrada e saída de carga.” Continuando, Dr. **Tito** falou: “Essa entrada azul de pedestre é pela Ponte e foi desviada para a Rua Pedestrializada. Considerando o impedimento, se desviou o acesso de carros da Avenida Recife, entrando à direita, atravessa a Ponte no início da Rua Carlos Alberto Valença, e retorna pela via do canal a ser implantada. Esse acesso existente ficou para pedestre com uma bainha que tem espaço que permite uma parada de ônibus, que não interferirá na Avenida Recife, e o acesso de pedestres será feito em condições seguras, com travessias elevadas e todas as considerações que foram negociadas no processo. O acesso criado da Rua Pedestrializada, seria o outro acesso de interligação, porque para pegar um ônibus na Av. Recife o pedestre teria que fazer todo um contorno, passar por dentro do Empreendimento, porque hoje não tem acesso, é uma quadra longa e fechada. Então, isso aí cria uma condição bastante favorável possibilitada pelo Empreendimento, inclusive, esse acesso por trás, porque seria fazer com que todo tráfego que foi indicado por Eduardo, que vem do Jardim São Paulo, tivesse que vir por dentro e atravessasse para chegar ao acesso na margem do Canal de Guarulhos. Na explanação feita por Francisco está considerado no projeto e apresentado, que essa separação da Pedro Augusto com o Empreendimento, será um muro fechado, mas existe a preocupação que essa rua estreita, hoje não tem pavimentação, passará a ter uma movimentação. Se recomenda que esse espaço possa ser tratado com uma certa transparência, porque é uma rua confinada, esse muro tem 3m de altura, tem hoje um gradil em cima, como proteção de segurança e realmente é muito confinada. Este processo é enquadrado como impacto na circulação de veículos, não aquele tipo de impacto que requer todos aqueles estudos e recomendações necessárias. A parada de ônibus se dá depois do Pontilhão e causa retenção de veículos, essa parada com bainha própria, além de atender a uma demanda que será criada, vai dar um conforto para o usuário de ônibus e vai trazer benefícios para o fluxo da Avenida Recife. No projeto, já está indicado o acesso, ele depende dessa via e na indicação já tem a compatibilização com o projeto que está na URB, que foi contratado, mas por razões de dificuldades financeiras não teve continuidade. Na negociação, se entendeu que ficaria a cargo do Empreendimento por ser uma necessidade do projeto. As soluções que vêm sendo implementadas têm considerado o tempo para o pedestre, soluções de intervalo de sinais, paradas, que permitam que o pedestre atravessasse num tempo em segurança, sem precisar correr.” Usando a palavra, Dra. **Taciana** falou: “Obrigada, Tito! Só queria entender melhor as ações de impacto no tráfego, é: Primeiro: execução de via marginal do Canal de Guarulhos; Segundo: O calçamento da Rua Pedro Augusto que não é impacto no tráfego, mas impacto urbanístico; Terceiro: Trocar o muro da Rua Pedro Augusto por gradil. São essas as mitigações?” Dr. **Tito** respondeu: “Sim, essas são as mitigações propostas nos pareceres da DNAV e CTTU, e a URB endossa.” Pedindo a palavra, a diretora da DNAV, Dra. **Mira** falou: “Tem também o afastamento do gradil para dentro do terreno, no passeio de pedestre que liga a Pedro Augusto a Avenida Recife. Recuar o gradil para dentro do terreno, deixando a faixa ajardinada.” Pedindo a palavra, o Arquiteto Dr. **Francisco** disse: “Entendido, esta Rua Pedestrializada já está com 3,00m de largura, tem o muro existente do vizinho e nosso gradil. É para afastar mais o gradil?” Dra. **Mira** respondeu: “Sim, para dar amplitude sem detrimento da área verde. No meu parecer, coloquei um tracejado que dá para entender bem.” Dr. **Francisco** disse: “Querida fazer uma consideração sobre esse pedaço do muro. Esta é a Área Técnica do Empreendimento, é onde ficam: a torre de resfriamento do ar condicionado, os equipamentos de refrigeração, a caixa d’água. Por uma questão de segurança do transeunte externo, é que nós mantivermos o muro só nesse trecho, lateral ao prédio, precisamos que, pelo menos, esse trecho entre a frente e o final da Loja, onde estão os equipamentos, fique como está, porque nós já estamos colocando o gradil em praticamente 100% do empreendimento, por uma questão externa, para segurança de quem está de fora.” Dra. **Mira** disse: “Você não pode deixar só neste trecho e a parte de estacionamento ficar aberta? Ficaria com muro só no local de equipamento.” Dr. **Francisco** respondeu: “Não posso ficar também, com o muro na frente de Área Administrativa? Posso recuar o



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

muro, mas por uma questão de segurança precisamos que o muro fique na parte Administrativa e Técnica que correspondente a edificação. Se puder, nós melhoramos bastante a questão de segurança do prédio, inclusive o Administrativo, questão de segurança de quem está de fora em relação aos equipamentos, e tudo mais. É possível o muro ficar só no comprimento do prédio? Estou pleiteando apenas em torno de 100m.” Usando a palavra, Dr. **Tito** respondeu: “No meu ponto de vista acho razoável.” Dra. **Mira** falou: “Já dá uma certa melhoria recuando o muro, deixando uma faixa ajardinada externa, porque aí dá amplitude para a rua e ligação com a vizinhança.” Dr. **Francisco** perguntou: “Recuando para dentro do terreno, fora do alinhamento legal?” Dra. **Mira** respondeu: “Sim, você deixaria fechado somente onde tem o Galpão, botaria gradil pela frente e por trás, e tudo isso recuado na faixa verde.” O Relator, Dr. **Tito** falou: “Essa faixa seria de quanto? Acho bom deixar definido.” A Presidente, Dra. **Taciana** perguntou: “Qual é a largura dessa faixa?” Dr. **Francisco** respondeu: “Essa faixa verde é só ilustrativa, para mostrar que estamos deixando um cinturão verde. Seria um verde privado e um verde público, é isso?” Dra. **Taciana** falou: “Sim, esta é a proposta seguindo até a rua de pedestre.” Dr. **Francisco** falou: “O que posso fazer é recuar 1,5m.” Dra. **Mira** sugeriu: “Coloque 2,00m que é o que nós exigimos para SSA-2, deixar para a rua uma faixa ajardinada com essa largura.” Dr. **Francisco** disse: “Certo, mas posso aplicar só aqui na lateral, não precisa no Empreendimento todo, não é?” Dra. **Mira** respondeu: “Não, só na Rua Professor Pedro Augusto e na Via Marginal.” Dr. **Francisco** continuou: “Não, na Via Marginal já está atendido. Na Carga e Descarga não precisa porque a rua é mais larga. Outra coisa, a Pedro Augusto tem um alargamento substancial, logo depois da Casa de Máquinas, nesse trecho não preciso recuar o muro.” Dra. **Mira** disse: “Precisa, para dar unidade, ela só é larga num pedacinho. Pelo desenho que vocês apresentaram dá para ver.” A **Presidente** falou: “Podemos concluir? Como exigência de projeto o terceiro item é: Colocar gradil na Pedro Augusto, exceto no trecho do Galpão, recuando o muro e o gradil da via de pedestre até a Rua Carlos Alberto Valença, em 2,00m.” Dr. **Francisco** pediu a palavra e disse: “Nós também estamos cedendo essa pequena Praça. A Rua Pedestrializada é uma “servidão”, não pode ser desmembrada, e a Praça é esse triângulo. Para finalizar, em relação ao que Tito comentou do parecer da CTTU, nós já fizemos as correções do recuo das Cancelas e criamos o bolsão de desaceleração e aceleração junto à marginal, com um confinamento de mais de 5 (cinco) carros. No acesso ao bairro, nós também recuamos para dentro do Empreendimento, as Cancelas, criando também este confinamento da espera. Então, com isso, nós atendemos tudo que a CTTU solicitou.” Dra. **Mira** falou: “Só uma questão Francisco, nessa planta que você está mostrando, não sei se você entendeu o que nós pedimos: nesse acesso ao estacionamento pela marginal, isolar com gradil ou outro elemento, a primeira rua transversal, para não haver espera e fila, entendeu? Entraria como se fosse uma baía e, a partir da segunda transversal, é que poderia entrar, tanto de um lado como do outro.” Dr. **Tito** falou: “Você criaria uma dificuldade na circulação do estacionamento.” Dr. **Francisco** disse: “É, vai complicar internamente, estou com a linha fechada nessa primeira rua. Veja bem, extremamente eu já tenho confinamento, já tenho espaço para mais de 5 (cinco) carros. Por um acaso, neste desenho aqui, o estacionamento está fechado, com essa sugestão vou criar um problema com essa rua transversal que fica em frente da Loja. A baía de acesso da rua tem 2,50m, tem uma desaceleração e uma aceleração. Então, no início, tenho uma faixa adicional, diminuir a calçada para 2,5m, tem o comprimento suficiente para 5 (cinco) carros. Tradicionalmente, nós não temos essa retenção no acesso, a Cancela só precisa do tempo para a filmagem do carro, não é de tíquete, não é um estacionamento pago. Então, o acesso e a saída são muito rápidos. Queria deixar registrado que a execução da marginal do Canal de Guarulhos, está certo, temos interesse em executar, só preciso voltar a conversar com a URB para vermos as questões de como tratar isso, porque afinal de contas, é um projeto da própria URB que já está com dotação orçamentária e tudo mais, e nós também temos que tomar esse cuidado, temos que ver esse contexto, as questões legais para a execução com a URB.” Dr. **Tito** falou: “Apesar da dotação orçamentária não existe prazo para executar essa rua, mas ela é fundamental para o acesso ao Empreendimento.” Pedindo a palavra, a representante da PGM, Dra. **Eugênia** falou: “Tenho uma dúvida! Tito, no seu relato você não falou em Telhado Verde, acatou o parecer, como ficou? Só para



PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

esclarecer, porque no relato final não consta. Quando você estava lendo o parecer parece que ficou faltando.” Dr. **Tito** respondeu: “Acho que quis remeter isso à decisão da CCU.” Dr. **Francisco** falou: “No nosso projeto nós propusemos plantar 160 (cento e sessenta) árvores e ampliar a área verde disponível no terreno, além dos 70% do IPAV, para não ter que distribuir no estacionamento, por uma questão de segurança do próprio estacionamento. O que propomos não é deixar de atender a Lei de Telhado Verde, mas compensar duas vezes mais, aumentar a área do solo natural em 1.500m², e plantar em vez de 82 (oitenta e duas) árvores no estacionamento, plantaria um bosque com 160 (cento e sessenta) árvores. Com um detalhe, com a implantação das árvores no meio das vagas, vai automaticamente diminuir vagas, é o que estamos propondo: atender as exigências, atender ao cliente e a população.” Dra. **Mira** falou: “Continuo com meu parecer, até porque entendo o que Francisco está dizendo, mas acontece que se você olhar para a imagem de satélite, o que existe hoje, o maciço vegetal do Empreendimento está praticamente, na beira da Avenida Recife. Se é um IPAV, nada lógico que o plantio de árvores substituindo o Telhado Verde fosse nessa área.” Pedindo a palavra, Dr. **Tito** disse: “Taciana, quando você fala tentando resumir as questões, tem a da circulação na Avenida Recife que foi apresentada no relatório e não sei se isso está sendo implantado pela Prefeitura, ou se essa implantação estaria sob a responsabilidade desse Empreendimento.” Dra. **Taciana** perguntou: “Você está falando sobre a apresentação de Eduardo?” Dr. **Tito** respondeu: “Sim, a CTTU considera que isso faz parte das medidas mitigadoras do Empreendimento, apesar da conclusão de Eduardo, dizer que isso já estaria em andamento pela PCR, e que o volume acrescido não seria significativo, para alterar o nível de serviço da Avenida Recife nas condições atuais.” Pedindo a palavra, Dr. **Eduardo** falou: “Deixa eu colocar a posição da CTTU, ela só se antecipou para fazer aquela do Jardim São Paulo, porque era bastante simples e, com um resultado muito bom, mas a expectativa da CTTU é que as três intervenções estariam também no pacote de mitigação do Empreendimento.” Dr. **Tito** falou: “Exatamente, isto é que está no parecer deles.” Dra. **Taciana** disse: “As intervenções apresentadas por Eduardo também serão de responsabilidade do Empreendedor.” Dr. **Francisco** falou: “Entendi, o maior impacto é a execução da Marginal, vamos ver a questão legal. O muro tudo que vocês falaram nós já levamos em consideração. Quando ao Telhado Verde, a marginal que é um projeto da URB e é uma compensação muito pesada, e aí começo a comprometer vagas. Queria só o esclarecimento disso, como vai ficar?” Dra. **Taciana** falou: “Com relação ao item Telhado Verde, é obrigatório a qualquer empreendimento com mais de 400 ou 500m², para cobrir as vagas descobertas, está definido em na Lei. Só que abre uma exceção, que ele diz que não é obrigado a cobrir quando tiver solo vegetado, com isso se ele tiver uma árvore a cada quatro vagas, como define a LUOS em alguns setores, ele fica dispensado de Telhado Verde. O que o projeto está propagando é que ele não plante uma árvore a cada quatro vagas, porque vai dificultar o estacionamento, mas fazer um grande bosque na área lateral. Só lembrando que, o objetivo do Telhado Verde é eliminar a ilha de calor produzido pelo veículo. Isto é um ponto que é a questão do Telhado Verde. O outro ponto que estamos votando é o impacto no tráfego e, para minimizar esse impacto, ele assume o compromisso da execução da Via Marginal Canal de Guarulhos; o calçamento da Rua Professor Pedro Augusto, e as intervenções de tráfego apresentadas por Eduardo, que constam no Memorial de Impacto.” Pedindo a palavra, representante da SMAS, Dra. **Edna** falou: “A princípio, Taciana falou a questão das ilhas de calor, e queria saber quais seriam as espécies das árvores a serem plantadas. Achei bem interessante a questão da troca de Telhado Verde com a duplicação das árvores a serem plantadas. Entendo que seria interessante ter uma árvore a cada quatro vagas, mas ter um bosque, pelo motivo que a Lei diz, isso não interfere.” Dr. **Francisco** disse: “No estudo que nós fizemos, tem uma pequena lista e seriam todas árvores da Mata Atlântica. Para ter essas árvores no estacionamento teria que ter canteiros, então nós teríamos uma perda de vagas considerável. Estamos fazendo um maciço vegetal quase quatro vezes ao existente, mesmo remanejando para a parte de trás do terreno, com espécies da Mata Atlântica melhorando a qualidade, pois a maioria das árvores existentes são exóticas.” Pedindo a palavra, a representante da FIEPE, Dra. **Elka** falou: “Nesse caso, nós temos o Manual de Arborização da Prefeitura e, é só seguir a orientação, está no site.” Dr. **Francisco** falou: “Já fizemos a especificação

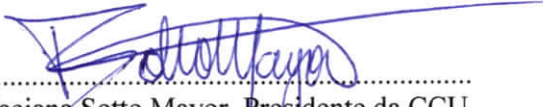




PREFEITURA DO
RECIFE

SECRETARIA DE MOBILIDADE E CONTROLE URBANO
COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO

pelo Manual, com essa proposta, ao todo ficarão 552 (quinhentas e cinquenta e duas) árvores, quando só vamos erradicar 73 (setenta e três).” Dra. **Mira** falou: “Vou sugerir que, caso a CCU seja favorável a essa permuta que, pelo menos, coloque as árvores ao longo da Rua Dr. Pedro Augusto, e ao longo do passeio de pedestre.” Dra. **Taciana** falou: “Alguém mais quer fazer alguma colocação? Podemos votar?” Como não houve manifestação, a Presidente colocou em votação cada item, foi feita a chamada e, por fim, foi exarado o parecer da CCU. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Mobilidade e Controle Urbano. “A Comissão em plenário, por maioria de seus membros, com 09 (nove) votos favoráveis: CTTU, URB/Recife, SMAS, CPRH, CONDEPE/FIDEM, FIEPE, ADEMI/PE, ACP e CAU/PE e 01 (um) voto contrário: PGM se posiciona FAVORÁVEL à implantação do empreendimento da forma como se apresenta, sem indicação de telhado verde, tendo em vista que será realizado o plantio de 580 (quinhentos e oitenta) indivíduos arbóreos pelo empreendedor. Quanto ao impacto no tráfego, esta Comissão condiciona a emissão do Habite-se à execução das obras viárias apresentadas em plenário, quais sejam: 1- Execução da Via Marginal do Canal de Guarulhos, com ciclovia, no trecho do empreendimento, conforme projeto da URB/Recife; 2- Calçamento da Rua Pedro Augusto de acordo com a orientação da URB/Recife; 3- Execução da sinalização de tráfego e adequações viárias definidas no parecer da CTTU no cruzamento da (1) Av. São Paulo/Rua Construtor Luiz Carvalhedo, (2) Av. Recife/Alberto Pasqualine, (3) Av. Recife/Rua Nossa Senhora de Fátima; 4- Fechamento das divisas para a Rua Pedro Augusto e Passagem de Pedestre estar recuado 2,00m da linha de divisa, e, deverá ser com gradil, exceto no trecho correspondente a fachada do galpão. Solicita homologação de V. Excia.” Este parecer foi aprovado em plenário e está proclamado pela Senhora Presidente, em virtude de estarmos em isolamento social motivado pela PANDEMIA do COVID-19. Em, 27/08/2020. a) Taciana Sotto Mayor, Presidente da CCU e demais membros presentes. Nada mais havendo a tratar, a sessão foi encerrada às 18h30 min, eu, Márcia Dantas de Oliveira, lavrei a presente ATA, a qual vai datada, assinada e proclamada pela Senhora Presidente, em virtude de estarmos em isolamento social motivado pela PANDEMIA do COVID-19. Recife, 27 de agosto de 2020.


.....
Taciana Sotto Mayor, Presidente da CCU.

Demais Representantes presentes:

CTTU – Dr. José Carlos Miranda

URB/Recife – Dr. William Bernardo S. Mendes

SMAS – Dra. Edna Paula Mota de Meneses

PGM – Dra. Eugenia Giovanna Simões Inácio Cavalcanti

CPRH – Dr. Walter Longman

CONDEPE/FIDEM – Dra. Ana Cristina Assis de Oliveira

FIEPE – Dra. Elka Porciúncula

ADEMI/PE – Dr. Pedro Jorge Lima de Souza

ACP – Dr. Victor Tavares de Melo

CAU/PE – Dra. Ana Maria Moreira Maciel