



Secretaria de Planejamento Urbano
Instituto da Cidade do Recife Engenheiro Pelópidas Silveira

PLANO ESPECÍFICO PARA AS ÁREAS DO CABANGA, CAIS JOSÉ ESTELITA E CAIS DE SANTA RITA.

Posicionamento da Prefeitura do Recife quanto aos questionamentos levantados na reunião da Câmara Técnica e na Audiência Pública.

PRINCIPAIS PONTOS QUESTIONADOS:

DO PLANO:

1. Inexistência de Plano Urbanístico

É do entendimento do ICPS e da Secretaria de Planejamento Urbano da Cidade do Recife que o Plano apresentado para as áreas do Cabanga, Cais José Estelita e Cais de Santa Rita atende ao exigido pelo Plano Diretor, Lei Municipal nº 17.511/2008, nos seus artigos 147 (I,h), 192, 193(XIII) e 194, como um Plano Específico. O Plano Específico foi desenvolvido com base nas análises do território a fim de promover o redesenho da área. Um Plano Urbanístico mais aprofundado será exigido para a área do Quartel do Cabanga quando do seu parcelamento.

2. Delimitação do Plano Específico

A delimitação do território do Plano Específico atendeu ao disposto no Art. 193, XIII, que define as áreas do Cabanga, Cais de Santa Rita e Cais José Estelita como as áreas objeto de Plano Específico. Este é um território que possui características únicas, com barreiras urbanas claramente definidas estando compreendido entre a frente d'água e o eixo da linha férrea/Avenida Sul. A equipe técnica do ICPS entendeu que esta área de delimitação deveria ser ampliada com a inclusão do que resultou no Setor 7 - Praça Sergio Loreto e Av. Dantas Barreto - por considerar que seria fundamental restringir os parâmetros da atual ZEDE-Centro, considerados excessivos para o entorno da Av. Dantas Barreto.

3. Estudo de Mobilidade e da Capacidade de Suporte das Infra-estruturas.

Estudos de Mobilidade foram desenvolvidos pela equipe interna da Prefeitura e foram fundamentais no sentido de orientar o redesenho da área do Cais José Estelita e o novo traçado viário proposto para a área do Quartel do Cabanga. Os estudos não se restringiram a apenas conectar estas áreas ao restante do território, mas também a propor melhorias para outras áreas no seu entorno, em particular para a Av. Dantas Barreto e Bairro de São José. Os estudos estão sendo aprofundados até o envio do Projeto de Lei à Câmara. Quanto às redes de infra-estrutura, é do entendimento do ICPS que há redução de parâmetros de adensamento previamente definidos pela LUOS e Plano Diretor e que melhorias no sistema de abastecimento de água e coleta e tratamento de esgoto estão previstas na PPP da Compesa.

4. Responsabilidade Técnica pelo Plano Específico

A responsabilidade técnica pela elaboração do Plano Específico é da equipe técnica do Instituto da Cidade do Recife Engenheiro Pelópidas Silveira, que desde 01 de março é presidido pelo Arquiteto e Urbanista João Domingos Azevedo – CAU Nº A33896-6.

DOS CONDICIONANTES:

5. DNIT – Cruzamento de vias sobre o pátio ferroviário.

O DNIT, através do ofício N. 433/2014, já se pronunciou quanto a não haver óbice em relação à construção de passagens em nível de ligação entre a Av. Engenheiro José Estelita e a Av. Sul.

6. IPHAN – Pátio Ferroviário

O Plano Específico prevê para a área operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, parâmetros e zoneamento com vistas à implantação de um parque público capaz de preservar a memória ferroviária e evitar que no futuro esta área possa ser objeto de desenvolvimento imobiliário por terceiros. O prolongamento dos eixos da Av. Dantas Barreto e da Ponte Joaquim Cardoso, cruzando o Parque Ferroviário nas suas extremidades, são fundamentais na integração do território da Ilha de Antônio Vaz e no entendimento do ICPS, não causam prejuízo à preservação do Parque Ferroviário. O Plano Específico aponta ainda a derrubada do Viaduto do Forte das Cinco Pontas.

DOS PONTOS ESPECÍFICOS:

7. Outorga Onerosa do Direito de Construir

O Instrumento da Outorga Onerosa do Direito de Construir, previsto no Art. 147, II, d), e caracterizado nos Artigos 158 a 163, encontra-se pendente de regulamentação específica. Encontra-se em curso um processo licitatório para desenvolvimento do Plano de Ordenamento Territorial da Cidade do Recife que prevê a revisão do Plano Diretor, da Lei de Uso do Solo, da Lei de Parcelamento e a regulamentação dos instrumentos jurídico-urbanísticos da Outorga Onerosa do Direito de Construir e Transferência do Direito de Construir. A aplicação deste instrumento deve levar em consideração a dinâmica urbanística e econômica de toda a cidade.

8. Imóveis Especiais de Preservação – IEPs

Na fase de diagnóstico para elaboração do Plano Específico para as áreas do Cabanga, Cais José Estelita e Cais de Santa Rita, foram identificados diversos imóveis considerados relevantes para serem transformados em Imóveis Especiais de Preservação – IEPs, não apenas dentro do polígono do Plano Específico, mas também no seu entorno imediato. Durante o processo de discussão interna, foi decidido que será enviado ao Poder Legislativo projeto de lei de para salvaguarda de imóveis em processo de análise para classificação em IEP.

9. Cota de Habitação de Interesse Social.

O Instituto da Cidade do Recife Engenheiro Pelópidas Silveira vem estudando alternativas para enfrentar o elevado déficit habitacional do Recife, além de garantir a maior diversidade de extratos sociais coabitando num mesmo território. Durante o processo de discussão, foi considerada a alternativa de se exigir para novos loteamentos, a construção de 10% do potencial construtivo do empreendimento em Habitações de Interesse Social no terreno em análise ou no seu entorno imediato. As discussões para implementação deste instrumento de política habitacional se mostraram ainda incipientes, prematura e sem base de viabilidade econômica financeira para sua imediata aplicação.

10. Coeficiente de Utilização para área do Quartel do Cabanga

As duas versões de Coeficiente de Utilização para a os Setores S2-A e S2-B apresentadas nas minutas disponibilizadas para o Conselho, refletem o mesmo resultado de potencial de adensamento para o território, defendidas pelo ICPS, que é o *Coeficiente de Utilização Relativo para o Território* de 1,35 vezes a área do território.

Conforme já esclarecido na última reunião da Câmara Técnica de Urbanismo do Conselho da Cidade, o ajuste reflete nada mais do que o ajuste do valor do índice de Coeficiente de Utilização versus a área de terreno a ser multiplicada. O § 1º do Art. 7º de uma versão preliminar de minuta definia que: *“Para efeito de cálculo da área total de construção, o Coeficiente de Utilização incidirá sobre os 65% da área total do terreno, que de acordo com a Lei de Parcelamento, compete a área privativa.”* Como, através da aplicação das diretrizes urbanísticas de parcelamento para a área do Quartel do Cabanga, tais como: área de parque público, sistema viário e perfil mínimo das vias, resultará após o parcelamento numa área privativa de terreno correspondente a 45% da área da gleba, optou-se por suprimir o disposto no referido parágrafo e ajustar o índice do CUT para 3 para obtenção de *Coeficiente de Utilização Relativo para o Território* equivalente. ($CUT\ 2 \times 65\% \text{ gleba} = CUT\ 1,3$, aproximadamente igual a $CUT\ 3 \times 45\% \text{ gleba} = CUT\ 1,35$). Vale ressaltar ainda que o potencial construtivo total corresponde a uma redução de aproximadamente 15% do adensamento previsto hoje segundo o Plano Diretor.

11. Habitação de Interesse Social X Projetos de Interesse Social (Requisito Especial 06)

O Setor S-2C foi classificado como setor destinado prioritariamente à implantação de Habitação de Interesse Social, com prioridade para famílias que já se encontram residindo nesta área. A mudança no texto se deu pelo entendimento que este setor também deveria no momento do desenvolvimento do seu projeto específico contemplar além da ampliação da oferta de Habitação de Interesse Social, a manutenção de equipamentos públicos para a comunidade, tal como a escola municipal já existente na área.

12. Estacionamentos

O ICPS vem desenvolvendo estudos quanto à políticas de incentivo ao transporte público e não motorizado em detrimento do uso de veículos particulares. A simples restrição do número de vagas de estacionamento não soluciona a questão do sistema de transporte público. A lógica de cálculo do coeficiente de utilização previsto pelo atual Plano Diretor se restringe a área privativa, não limitando as demais áreas comuns, quer sejam para lazer ou estacionamento. O Anexo VII da Minuta em discussão não definiu limitação máxima no número de vagas de estacionamento, mas definiu menor exigência na quantidade mínima de vagas de estacionamento do que hoje previsto na LUOS. Institui ainda a possibilidade do compartilhamento de vagas e a oferta de vagas em edifícios garagem no mesmo ou em outro lote com o objetivo de otimizar a sua oferta. Estudos mais aprofundados quanto à questão da oferta de estacionamentos estão em curso com vistas para o desenvolvimento do Plano de Ordenamento Territorial que irá contemplar entre outros itens, a revisão do Plano Diretor e da Lei de Uso do Solo.

13. Gentrificação

É inegável o potencial e a necessidade de adensamento das áreas subutilizadas da região central do Recife. Todo processo de reestruturação urbana de territórios gera efeitos na dinâmica econômica de seu entorno. Preocupado no sentido de mitigar tais efeitos, o Plano Específico apontou no seu zoneamento, setor para requalificação e implantação de Habitações de Interesse Social (Setor S2-C) e setor de consolidação da morfologia (Setor S2-E). Extra limites do Plano Específico, a PCR esta em vias de licitar o Plano de Consolidação da ZEIS Coque, esta desenvolvendo vários projetos habitacionais na Ilha de Antônio Vaz, além de já ter iniciado estudos para identificação de outras áreas com potencial para desenvolver projetos de Habitação de Interesse Social.

14. Barreiras Urbanas X Mobilidade na região do Cabanga

É bastante pertinente o diagnóstico apontado na audiência pública das dificuldades de mobilidade do pedestre existentes na região do Cabanga, mais precisamente na região da cabeceira das duas pontes que conectam o bairro à Boa Viagem. Este problema já foi identificado pela Prefeitura que, através da URB, já esta desenvolvendo estudos para mitigação do problema.

15. Requisitos Especiais para o Setor S2-B

O ICPS proporá, face a análise das diversas contribuições e discussões, a revisão de parâmetros de afastamento e requisitos especiais e a exigência de Plano Urbanístico específico para a área do Quartel do Cabanga, correspondente aos Setores S2-A, S2-B e parte do Setor S3-A.

DAS REGRAS DE TRANSIÇÃO:

16. Artigo 25 – Regra de Transição

É um dispositivo de transição como ocorreu na lei da ARU (Lei nº 16.719/01) e no próprio Plano Diretor, Lei nº 17.511/08. A regra de transição reflete o processo de construção do redesenho do Projeto Novo Recife.