

Projeto EMPRESARIAL RIOMAR TRADE CENTER 6

Viabilidade de Empreendimento de Impacto – VEI
Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV

Recife, março/2026

A **JCPM Construções e Incorporações** apresenta a Prefeitura do Recife o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, para a obtenção da Viabilidade de Empreendimento de Impacto – VEI, correspondendo ao Projeto de Ampliação e Reforma do Complexo RIOMAR, objetivando a implantação da edificação da sexta Torre Empresarial.

De acordo com o que determina a Lei Municipal nº 02 de 23/04/2021 e a Lei Municipal nº 19.177 de 28/12/2023, o referido Projeto de Ampliação é considerado Empreendimento de Impacto, requerendo análise de sua viabilidade.

Com efeito, de acordo com o **Roteiro Básico para Elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança**, foram adotadas as normas e procedimentos decorrentes do Decreto nº 38.068 de 23/08/2024 – ANEXO ÚNICO, contemplados no processo de ampliação.

O **Roteiro Básico** está dividido em cinco Capítulos, a saber:

- Caracterização do Empreendimento
- Caracterização da Vizinhança
- Caracterização dos Impactos
- Caracterização das Medidas Mitigadoras, Compensatórias e Potencializadoras
- Síntese e Conclusão

SUMÁRIO

1. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

1.1 Informações Gerais

1.2 Localização

1.3 Caracterização da Situação Fundiária existente e projetada

1.4 Síntese da Legislação Urbanística e Ambiental aplicável

1.5 Levantamento Planialtimétrico Georreferenciado do terreno

1.6 Projeto de Arquitetura

1.7 Quadro de Áreas

1.8 Obras, instalações e funcionamento

2. CARACTERIZAÇÃO DA VIZINHANÇA

2.1 Delimitação, Descrição e Justificativa da área de estudo adotada

2.2 Descrição e Análise Sumária das Condições Ambientais da Área de Vizinhança

2.3 Descrição e análise da paisagem urbana e patrimônio natural e cultural na área da vizinhança delimitada

2.4 Descrição e análise das condições de Uso e Ocupação do Solo na área de vizinhança delimitada

2.5 Descrição e análise das características socioeconômicas da população da área de vizinhança delimitada

2.6 Descrição e análise das condições de mobilidade urbana e geração de tráfego e demanda por transporte público na área de vizinhança delimitada

2.7 Descrição e Análise da oferta de equipamentos públicos e coletivos de educação, saúde, segurança, cultura e lazer dentre outros na área de vizinhança delimitada

2.8 Descrição das condições de conforto ambiental na área de vizinhança incluindo ventilação, iluminação, insolação, poluição sonora e atmosférica

- 3. CARACTERIZAÇÃO DOS IMPACTOS**
 - 3.1 Meio Ambiente**
 - 3.2 Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural**
 - 3.3 Uso e Ocupação do Solo**
 - 3.4 Valorização Imobiliária**
 - 3.5 Impacto Socioeconômico e adensamento populacional**
 - 3.6 Mobilidade Urbana geração de tráfego e demanda de transporte público**
 - 3.7 Infraestrutura e saneamento básico**
 - 3.8 Equipamentos públicos e coletivos**
 - 3.9 Conforto ambiental: incluindo ventilação, iluminação, poluição sonora e atmosférica**

- 4. CARACTERIZAÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS, COMPENSATÓRIAS E POTENCIALIZADORAS**
 - 4.1 Descrição das medidas mitigadoras e compensatórias propostas**
 - 4.2 Descrição das medidas potencializadoras dos benefícios públicos e coletivos da instalação do Empreendimento**
 - 4.3 Cronograma e orçamento de projeto de execução das medidas mitigadoras compensatórias e potencializadoras propostas**
 - 4.4 Plano ou programa de monitoramento de implantação e eficácia das medidas mitigadoras, compensatórias e potencializadoras propostas**
 - 4.5 Tabela Síntese dos impactos identificados**

- 5. SÍNTESES E CONCLUSÕES**

- 6. ANEXOS**
 - I. Certidão RGI**
 - II. Planta de Locação**
 - III. Levantamento Planialtimétrico**
 - IV. Projeto de Arquitetura**
 - V. Estudo de Tráfego**
 - VI. Cartas Consulta às Concessionárias**
 - VII. Relatório Ambiental**
 - VIII. Relatório Técnico de Drenagem**
 - IX. Descrição das Fases da Obra**

1. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

1.1 Informações Gerais

1.1.1 Identificação do Empreendimento

- Nome: RIOMAR TRADE CENTER 6
- Endereço: Avenida República do Líbano, s/n, Complexo Riomar, bairro do Pina, Recife.
- Uso: Empresarial (Comércio/Serviços)
- Atividades e Objetivos: A construção da nova torre empresarial no Complexo RIOMAR tem como propósito ampliar a oferta de espaços corporativos modernos e sustentáveis, fortalecer o polo econômico da Zona Sul do Recife e consolidar o Complexo como referência em negócios, inovação e urbanismo integrado, gerando desenvolvimento, empregos e valorização urbana.

1.1.2 Identificação do Empreendedor e/ou responsável legal pelo empreendimento: nome ou razão social e informações para contato

- Responsável Legal: JCPM Construções e Incorporações
- Endereço: Avenida Antonio de Goes, nº 60, Pina, Recife/PE
- Informações de contato: engenharia@jcpm.com.br
- Telefone (81) 2127-2081

1.1.3 Responsável Técnico e demais profissionais envolvidos na elaboração do EIV: área de formação, atividade desempenhada, nº registro em órgão de classe, informações para contato.

Responsável Técnico pelo EIV

- Arquiteto Paulo Roberto Barros e Silva / CAU-PE A0574-6
- Componente de Arquitetura: Arquiteto Carlos Pontual / CAU-PE A0722-6
- Componente de Transporte e Mobilidade: Engenheiro Eduardo Coelho / CREA 30.826-D/MG
- Componente de Meio Ambiente: Biólogo Mauro Buarque / CRBio n.º 19.873/5-D
- Componente de Infraestrutura: Engenheiro Felipe Lucas Barros e Silva / CREA 23.891 D/PE
- Componente Imobiliária: Corretora Valéria Barbosa de Araújo / CRECI 7347-PE

1.2 Localização: planta em escala compatível que indique o terreno do empreendimento, dimensões, lotes vizinhos, quadras e nomes das ruas circundantes.

O empreendimento será localizado na GLEBA 1 – imóvel número 251 da Avenida República do Líbano e será integrante do Complexo do Shopping RIOMAR.

O novo edifício será edificado na área hachurada em amarelo na imagem a seguir.



1.3 Caracterização da Situação Fundiária existente e projetada: alterações de parcelamento e estrutura viária eventualmente necessárias à instalação do empreendimento.

Não haverá alteração da situação fundiária posto que o Empreendimento proposto – uma torre empresarial, está contida na gleba do Complexo RIOMAR/Shopping Center, dispondo de uma área correspondente a 202.710,70 m², conforme registrado no Cartório de Registros de Imóveis sob o número 104.266 Ficha 01. O EMPRESARIAL 6 corresponde ao sexto bloco integrado ao conjunto de edificações – Shopping/5 blocos empresariais.

1.4 Síntese da Legislação Urbanística e Ambiental aplicável ao empreendimento: diretrizes estabelecidas no zoneamento e parâmetros vigentes.

A legislação vigente em que se enquadra o Projeto Empresarial 6 do Shopping RIOMAR obedece a sequência de regramentos indicados a seguir:

- Lei Municipal nº 02, de 23/02/2021 (Plano Diretor do Recife);
- Lei Municipal nº 19.177 de 28/12/2023 (Estudo de Impacto de Vizinhança);
- Decreto nº 38.068 de 23/08/2024 (Estudo de Impacto de Vizinhança);
- Lei Municipal nº 19.426 de 03/10/2025 (Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo).

No que se destaca nesse conjunto, enquanto diretrizes estabelecidas no zoneamento e parâmetros vigentes, a regulamentação do Estudo de Impacto de Vizinhança, bem como a Viabilidade de Impacto de Vizinhança, incorpora o Roteiro Básico para elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV,

adotado como indicativo para apresentação do conteúdo do presente Empreendimento, contemplando o condicionamento da classificação de Ampliação da Área Construída, bem como reforma do estacionamento e ajardinamento na gleba original.

1.5 Levantamento Planialtimétrico Georreferenciado do terreno

O levantamento planialtimétrico está apresentado no ANEXO III deste EIV.

1.6 Projeto de Arquitetura: memorial do projeto, plantas baixas, cortes, fachadas e perspectivas, podendo ser apresentado nos níveis de estudo preliminar, anteprojeto ou projeto básico.

Em se tratando da “**sexta torre empresarial**” do **Complexo Shopping RIOMAR**, há que se reconhecer os três momentos relativos ao empreendimento e sua repartição na gleba de 20 hectares – a ocupação da gleba, com a implantação do Shopping e seus acréscimos e, finalmente a chegada dos Empresariais: as três torres (A, B e C); as duas torres (4 e 5) e, neste Estudo de Impacto, a **TORRE do EMPRESARIAL 6**.

Com efeito, o memorial referente ao **EMPRESARIAL 6** responde a demanda por áreas disponíveis para receber a ocupação, obedecendo o padrão de renovação e manutenção da qualidade do programa de usos, bem como assegurar a oferta de um projeto arquitetônico que atenda ao processo de renovação, tanto na composição programática quanto no perfil de uma arquitetura que se adequa ao conjunto já instalado.

Dessa forma, destaca-se como referência ao Projeto de Arquitetura do **EMPRESARIAL 6**:

- a localização estratégica em respeito as três torres já edificadas, localizadas a leste da gleba original, assegurando a manutenção da visibilidade, ventilação/aeração;
- a adequação de ampliação do estacionamento de veículos em permanente demanda, bem como da revisão de parte do ajardinamento;
- uma volumetria que se compõe com a área de solo disponível capaz de responder ao conjunto arquitetônico do Complexo Empresarial: o shopping, os empresariais, e serviços, estacionamentos/mobilidade;
- a manutenção da relação de acessibilidade ao Empreendimento – o Complexo RIOMAR, com a estrutura viária pública do seu entorno, não havendo qualquer alteração com o sistema viário público atual.

Em decorrência da localização dos empreendimentos já implantados, foram estudadas alternativas para implementação do **EMPRESARIAL 6**, resultando na localização objeto de manutenção das condições funcionais das **TORRES A, B e C**, como indicam as imagens 1, 2, e 3, demonstrando as visadas atuais e as condições decorrentes de um novo empresarial na sua proximidade.

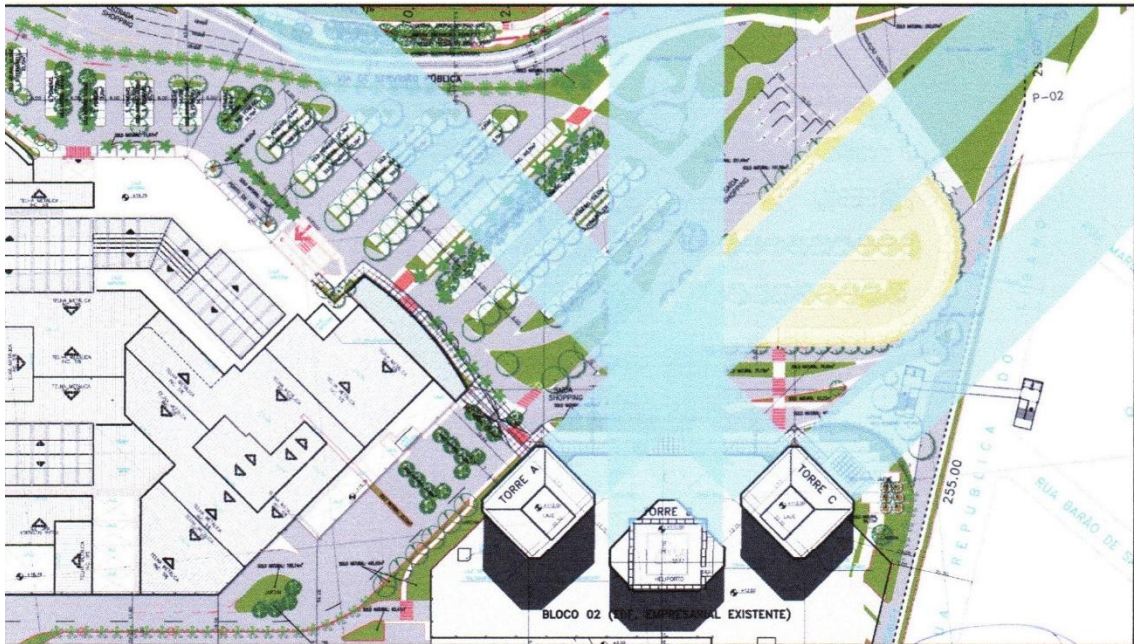


Imagem 1



Imagem 2

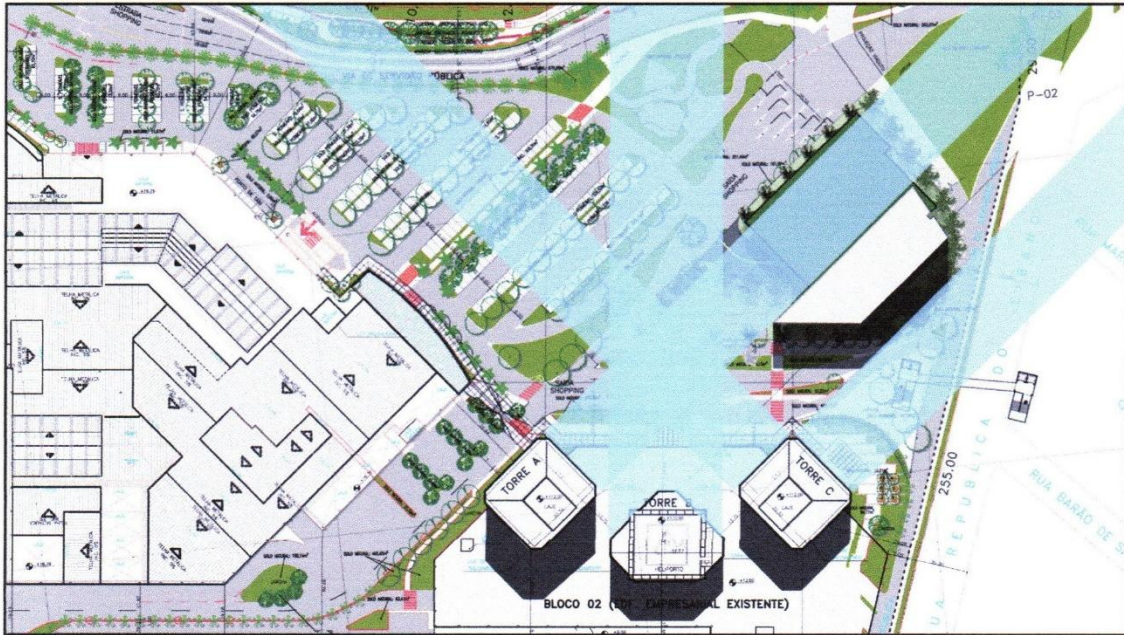


Imagem 3

Percebe-se no conjunto, a adequação do novo empresarial obedecendo a manutenção das visadas livres dos três empresariais, de forma a inserir mais uma estrutura vertical (31 pavimentos), assegurando ainda a disponibilidade de 416 vagas de estacionamento, como indicado na **Imagem 4** da implantação do **EMPRESARIAL 6**.

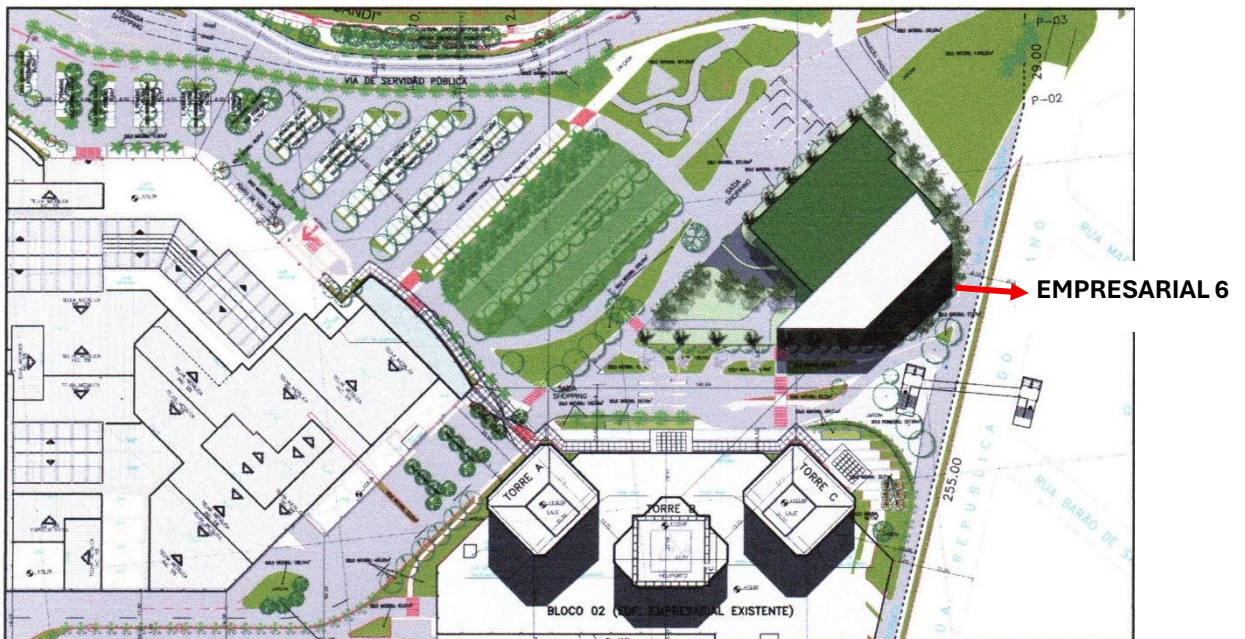


Imagem 4

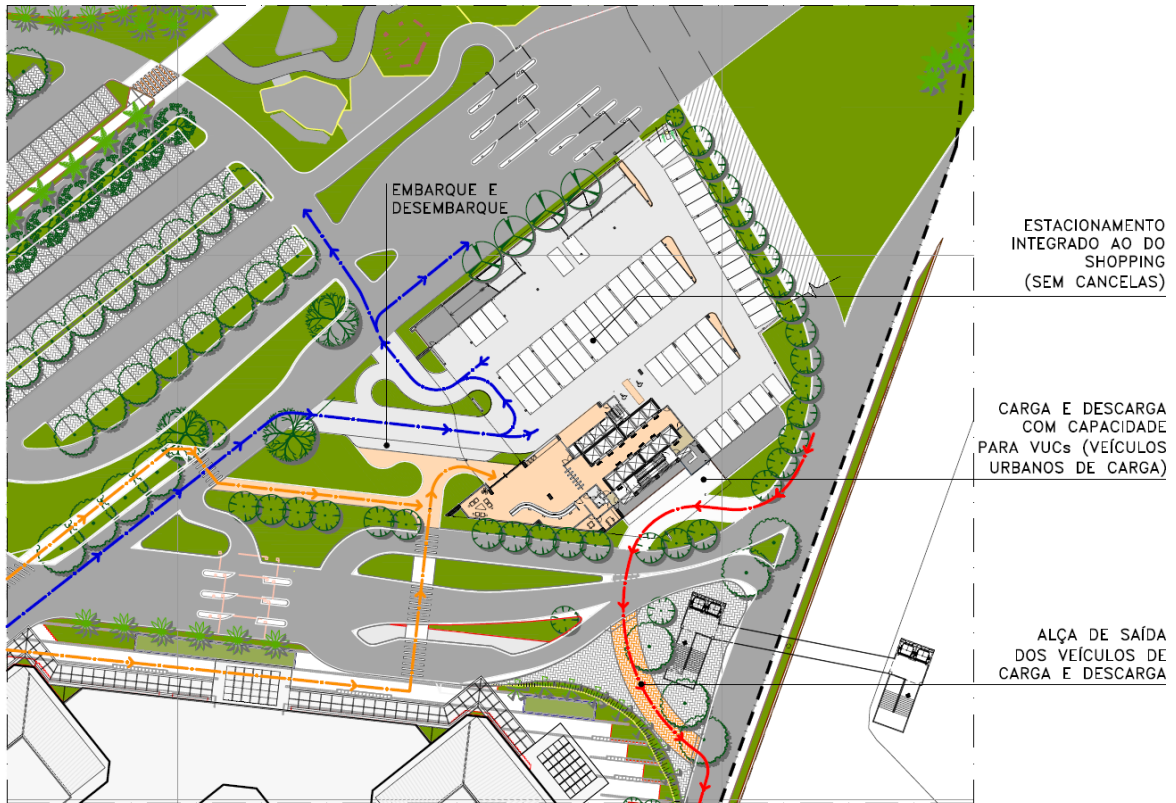
A partir da macrolocalização do EMPRESARIAL 6, os estudos de ocupação – programa de usos, acessos horizontais e verticais, equipamentos e demais componentes do projeto de arquitetura, foram objeto de desenvolvimento, resultando no produto que contempla 416 salas, área para convenções, uma média de 858 m² por lâmina, seis pavimentos para estacionamento de veículos, 14 elevadores, e ainda teto jardim.

O Projeto Arquitetônico do edifício empresarial baseia-se na composição entre um embasamento horizontal e uma torre vertical de linhas puras e elegantes. O volume inferior, de caráter mais sólido, abriga os usos de apoio e acesso principal, integrando-se ao entorno por meio de áreas ajardinadas e recuos generosos. Acima, a torre envidraçada se destaca pela leveza e transparência, expressando modernidade e eficiência. O conjunto busca equilíbrio entre forma e função, privilegiando a iluminação natural, a permeabilidade visual e a harmonia com a paisagem urbana.

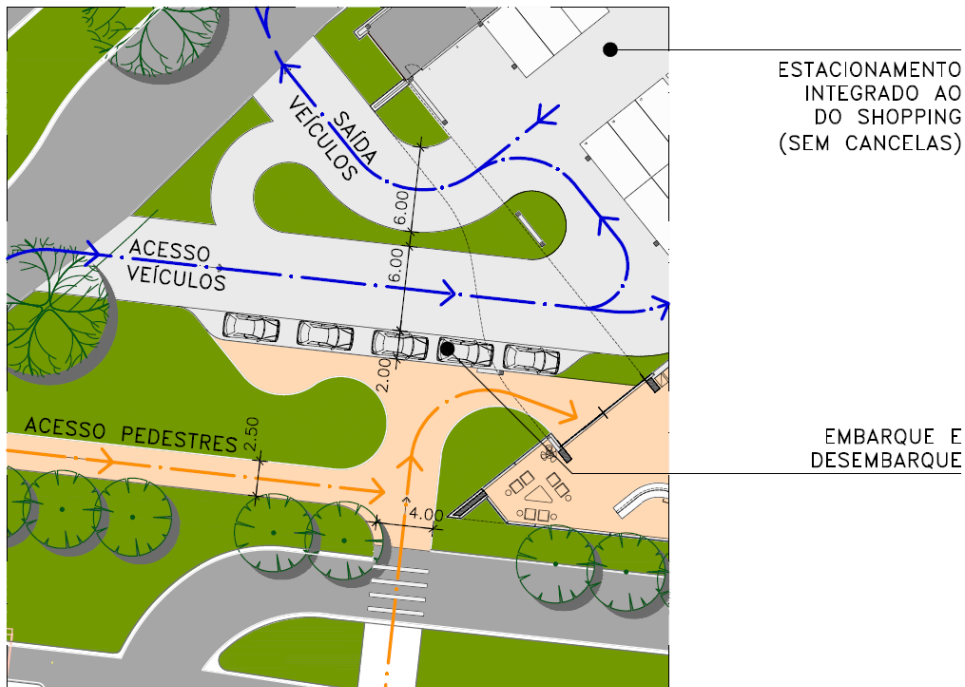
O Projeto de Arquitetura está apresentado no elenco de plantas contido no ANEXO IV deste EIV, incluindo o memorial descritivo.

1.6.1 Planta Cotada: identificando os acessos e saídas dos modos de transporte: a área de estocagem com representação de cancelas, portões ou outro controle de acesso; as áreas de estacionamento (paraciclos, bicicletários e de veículos motorizados) as áreas de embarque e desembarque, as áreas de carga e descarga quando houver com os gabaritos de giro e cortes; as vagas de veículos específicos dependendo da atividade como vagas para veículos de emergência e de serviço e a circulação interna do empreendimento nos modos pedestre, ciclista, veículos de transporte individual, de emergência e de serviço.

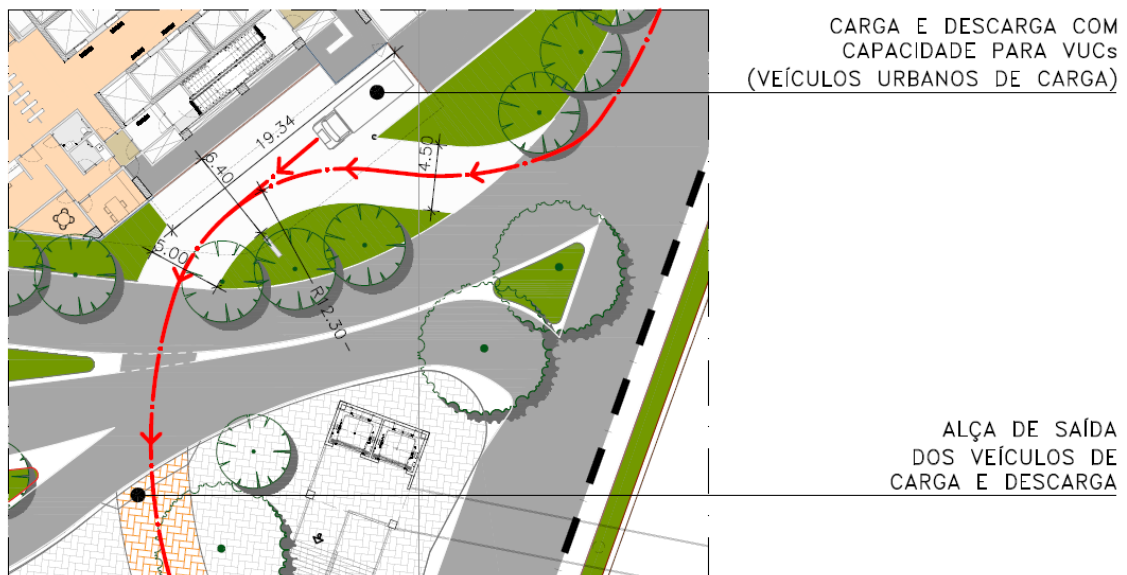
Notar, na imagem abaixo, fluxo de conexão entre os novos estacionamentos e o sistema viário interno do Shopping (em azul), o fluxo de entrada e saída para a baía de carga e descarga (em vermelho) e as interligações de pedestres entre o novo empreendimento e o complexo RioMar (em laranja)



Detalhe dos acessos ao empreendimento



Detalhe da baía de carga e descarga



1.7 Quadro de Áreas

Corresponde aos Quadros de Áreas e itens existentes e/ou projetados (parâmetros urbanísticos, subunidades, vagas de estacionamento por tipo, pavimentos) do Empreendimento.

QUADRO DE ÁREAS

| TOTAL ÁREA CONSTRUÍDA NOVO EMPRESARIAL – BLOCO 4 | | |
|--|---------------------------------------|--------------------------------|
| TÉRREO | | 2.965,51m² |
| GARAGEM | 2.219,58m ² | |
| ÁREAS COMUNS (HALL, RECEPÇÃO) | 294,47m ² | |
| CIRCULAÇÃO VERTICAL | 287,68m ² | |
| SERVIÇOS | 163,78m ² | |
| 1º PAVIMENTO | | 2.850,85m² |
| GARAGEM | 2.438,46m ² | |
| CIRCULAÇÃO VERTICAL | 184,37m ² | |
| SERVIÇOS | 226,02m ² | |
| 2º PAVIMENTO | | 2.928,67m² |
| GARAGEM | 2.452,65m ² | |
| CIRCULAÇÃO VERTICAL | 184,37m ² | |
| ÁREAS COMUNS (ÁREA DE CONVENÇÕES, AUDITÓRIO) | 252,90m ² | |
| SERVIÇOS | 38,75 m ² | |
| 3º PAVIMENTO | | 2.711,58m² |
| GARAGEM | 2.453,40m ² | |
| CIRCULAÇÃO VERTICAL | 185,57m ² | |
| SERVIÇOS | 72,61m ² | |
| 4º PAVIMENTO | | 2.928,67m² |
| GARAGEM | 2.452,65m ² | |
| CIRCULAÇÃO VERTICAL | 184,37m ² | |
| ÁREAS COMUNS (SALAS DE REUNIÃO) | 252,90m ² | |
| SERVIÇOS | 38,75 m ² | |
| 5º PAVIMENTO | | 900,28m² |
| ÁREA PRIVATIVA | 252,90m ² | |
| GARAGEM SOB LÂMINA | 424,26m ² | |
| CIRCULAÇÃO VERTICAL | 184,37m ² | |
| SERVIÇOS | 38,75 m ² | |
| GARAGEM SOB TELHADO VERDE (ÁREA NÃO COMPUTÁVEL) | 1.824,45m ² * ₁ | |
| 6º PAVIMENTO | | 892,95m² |
| ÁREA PRIVATIVA | 675,06m ² | |
| ÁREA COMUM | 217,89m ² | |
| 7º AO 15º E 17º AO 20º PAVIMENTO (990,39m² x 13) | | 12.875,07 m² |
| ÁREA PRIVATIVA (772,50m ² x 13) | 10.042,50m ² | |
| ÁREA COMUM (217,89m ² x 13) | 2.832,57m ² | |
| 16º PAVIMENTO | | 914,01m² |
| ÁREA PRIVATIVA | 696,12m ² | |
| ÁREA COMUM | 217,89m ² | |
| 21º E 22º PAVIMENTO (990,43m² x 2) | | 1.980,86m² |
| ÁREA PRIVATIVA (819,28m ² x 2) | 1.638,56m ² | |
| ÁREA COMUM (171,15m ² x 2) | 342,3m ² | |
| 23º AO 30º PAVIMENTO (1.026,99m² x 8) | | 8.215,92m² |
| ÁREA PRIVATIVA (614,66m ² x 8) | 6.517,28m ² | |
| ÁREA COMUM (212,33m ² x 8) | 1.698,64m ² | |
| 31º PAVIMENTO | | 950,61m² |
| ÁREA PRIVATIVA | 738,28m ² | |
| ÁREA COMUM | 212,33m ² | |
| TOTAL ÁREA CONSTRUÍDA NOVO EMPRESARIAL – BLOCO 4 | | 41.114,98m² |

*₁ OBS – ÁREA NÃO CONTABILIZADA COMO ÁREA CONSTRUÍDA CONFORME ART.1º, INCISO I DA LEI 18.112 DE 12/01/2015 E RESOLUÇÃO Nº 01/2019–CCU (GARAGEM SOB "TELHADO VERDE").

QUADRO ÁREA CONSTRUÍDA

| | |
|---|--------------------------------|
| TOTAL ÁREA CONSTRUÍDA SHOPPING – BLOCO 1 | 297.944,16m ² |
| TOTAL ÁREA CONSTRUÍDA EMPRESARIAIS – BLOCO 2 | 97.914,70m ² |
| TOTAL ÁREA CONSTRUÍDA EMPRESARIAIS – BLOCO 3 | 87.444,79m ² |
| TOTAL ÁREA CONSTRUÍDA NOVO EMPRESARIAL – BLOCO 4 | 41.114,98m ² |
| TOTAL DE ÁREA CONSTRUÍDA DO EMPREENDIMENTO | 524.418,63m² |

QUADRO ÁREA PRIVATIVA

| | |
|--|--------------------------------|
| TOTAL ÁREA PRIVATIVA SHOPPING – BLOCO 1 | 105.053,23m ² |
| TOTAL ÁREA PRIVATIVA EMPRESARIAIS EXISTENTES – BLOCO 2 | 47.853,46m ² |
| TOTAL ÁREA PRIVATIVA EMPRESARIAIS EXISTENTES – BLOCO 3 | 34.232,89m ² |
| TOTAL ÁREA PRIVATIVA NOVO EMPRESARIAL – BLOCO 4 | 20.560,70m ² |
| TOTAL DE ÁREA PRIVATIVA | 207.700,28m² |

QUADRO QUANTITATIVO DE UNIDADES AUTÔNOMAS

| | |
|---|--------------|
| Nº DE UNIDADES AUTÔNOMAS NOS BLOCOS 1 e 2 | 1101 |
| Nº DE UNIDADES AUTÔNOMAS NO BLOCO 3 | 814 |
| Nº DE UNIDADES AUTÔNOMAS NO BLOCO 4 | 428 |
| Nº TOTAL DE UNIDADES AUTÔNOMAS | 2.343 |

QUADRO QUANTITATIVO DE VAGAS

| | EXISTENTE | PROPOSTO |
|--|--------------------|--------------------------|
| GARAGEM G1 (DESCOBERTA) | 547 VAGAS | 375 VAGAS * ₂ |
| GARAGEM G1 (COBERTA) | 1.280 VAGAS | |
| DECK PARK PAVIMENTO L1 | 342 VAGAS | |
| DECK PARK PAVIMENTO MEZANINO L1 | 623 VAGAS | |
| DECK PARK PAVIMENTO L2 | 621 VAGAS | |
| DECK PARK PAVIMENTO MEZANINO L2 | 627 VAGAS | |
| DECK PARK PAVIMENTO L3 | 542 VAGAS | |
| DECK PARK PAVIMENTO MEZANINO L3 | 622 VAGAS | |
| DECK PARK PAVIMENTO L4 | 626 VAGAS | |
| TOTAL DE VAGAS DOS BLOCOS 1 E 3 | 5.830 VAGAS | 5.658 VAGAS |
| TOTAL DE VAGAS DO BLOCO 2 | 1.616 VAGAS | 1.616 VAGAS |
| TOTAL DE VAGAS NOVO EMPRESARIAL – BLOCO 4 | – VAGAS | 466 VAGAS |
| TOTAL DE VAGAS DO EMPREENDIMENTO | 7.446 VAGAS | 7.740 VAGAS |

*₂ OBS: SUPRESSÃO DE 172 VAGAS PARA ABERTURA DE ÁREAS DE SOLO NATURAL E LIBERAÇÃO DE TERRENO PARA O ACRÉSCIMO DE ÁREA PARA REFORMA

| | |
|---|------------------|
| TOTAL DE VAGAS DE MOTO DO EMPREENDIMENTO | 639 VAGAS |
| TOTAL DE VAGAS DE BICICLETAS DO EMPREENDIMENTO | 118 VAGAS |

QUADRO DE ÁREA VERDE

| ÁREA DO TERRENO ESCRITURA | | 202.710,70m ² |
|--|----------------------------------|---|
| | EXISTENTE | PROPOSTO |
| SOLO NATURAL | 46.873,05m ² | 47.031,54m ² * ₃ |
| FAIXA DE SOLO PERMUTADA * ₄ | 8.991,55m ² | 8.991,55m ² |
| TOTAL DE SOLO NATURAL | 55.864,60m ² (27,56%) | 56.023,09m² (27,64%) |
| ÁREA PERMEÁVEL | 7.670,88m ² (3,78%) | 6.091,28m ² * ₅ (3,00%) |
| TOTAL DE SOLO NATURAL + PERMEÁVEL | 63.535,48m ² (31,34%) | 62.114,37m² (30,64%) |

*₃ OBS – RESULTADO CONSIDERANDO A SUPRESSÃO DE 886,10m² DE SOLO NATURAL EXISTENTE E O ACRÉSCIMO DE 1.044,59m² DE SOLO NATURAL PROPOSTO NO PROJETO DO NOVO EMPRESARIAL – BLOCO 4.

*₄ OBS – FAIXA DE SOLO NATURAL TRATADA COM VEGETAÇÃO , COMPENSANDO TRECHO UTILIZADO PELA VIA DE SERVIDÃO PÚBLICA EXECUTADA NO INTERIOR DO LOTE

*₅ OBS – RESULTADO CONSIDERANDO A SUPRESSÃO DE 1.981,54m² DE SOLO PERMEÁVEL EXISTENTE E O ACRÉSCIMO DE 401,94m² DE SOLO PERMEÁVEL PROPOSTO NO PROJETO DO NOVO EMPRESARIAL – BLOCO 4.

| | EXISTENTE | PROPOSTO |
|-------------|------------------------|---------------------------------------|
| TETO JARDIM | 5.299,93m ² | 7.603,33m ² * ₅ |

*₅ OBS – ACRÉSCIMO DE 2.303,40m² DE TELHADO VERDE PROPOSTO NO PROJETO DO NOVO EMPRESARIAL – BLOCO 4.

| | EXISTENTE | PROPOSTO |
|------------------|---------------|---------------|
| TOTAL DE ÁRVORES | 2.070 ÁRVORES | 2.070 ÁRVORES |

PARÂMETROS URBANÍSTICOS

O Complexo RIOMAR; empreendimento que hoje abriga uma pluralidade de atividades de comércio, serviços, entretenimento e ação social foi inaugurado no ano de 2012 e licenciado sob a ótica da Lei de Uso e Ocupação do Solo número 16.176/96. Desde então passou por diversas transformações, inclusive algumas reformas com acréscimo, em diferentes períodos, convivendo com todas as mudanças da legislação ocorridas, desde Plano Diretor de 2008, passando pelo Plano Diretor de 2021 e agora, com esse novo projeto da TORRE 6, sob a ótica da LPUOS 19.426/25.

Mesmo cientes de que índices urbanísticos conquistados em projetos aprovados em legislações anteriores são irreversíveis, gostaríamos de traçar um paralelo para esse novo projeto, com os parâmetros da atual LPUOS. Pelo menos àqueles parâmetros comuns a todas as legislações citadas (mesmo que com

critérios diferentes) como, coeficiente, gabarito, recuos e solo natural; mas também incluindo itens como TCA (Taxa de Contribuição Ambiental) e Certificado Ambiental, já que a nova LPUOS assumiu uma atenção especial em seu texto quanto aos critérios de sustentabilidade.

- **ÁREA DO TERRENO:** 202.710,70m²
Gleba 1 – Imóvel 251 da Avenida República do Líbano.
- **ZONEAMENTO:**
O terreno está sobreposto por dois zoneamentos distintos: ZAC ORLA e ZDS TEJIPIÓ.
Os dois zoneamentos estão separados pela Rua Freire de Andrade, uma via de servidão pública executada pelo empreendedor e permutada, desde a primeira aprovação, por taxa de solo natural.
A área sobreposta pela ZAC ORLA é de 166.039,30m² (cerca de 82% do terreno) e sobreposta pela ZDS TEJIPIÓ é de 36.671,40 (cerca de 18% do terreno).
- **COEFICIENTE DE UTILIZAÇÃO:**
 - ☐ Área Privativa atual: 187.139,58m²
 - ☐ Área Privativa TORRE 6: 20.560,70m²
 - ☐ Total Privativo: 207.700,28m²
 - ☐ Coeficiente atingido: 1.02

OBS 1: Como o Complexo RIOMAR possui selo de Certificação Ambiental AQUA, possivelmente atingiria selo ambiental municipal Diamante alcançando abono de 10% ao coeficiente.

Assim os coeficientes seriam para as respectivas zonas:

ZDS TEJIPIÓ: 2.2 (445.963,54m²) – Observação 2 (abaixo).
ZAC ORLA: 3.3

OBS 2: A nova LPUOS não estabelece critério para definição dos índices quando o terreno fizer parte de dois zoneamentos. Porém, mesmo que todo o terreno fizesse parte do setor mais limitado (ZDS TEJIPIÓ), ainda assim teríamos uma folga de coeficiente de 238.263,26m².

OBS 3: Não estamos destacando áreas que poderiam ser não computáveis, já que o térreo do Shopping, possivelmente, poderia ser classificado como “térreo visitável”.

- **ÍNDICE DE ÁREA COMUM:**
 - ☐ Área comum atual: 296.164,07m²
 - ☐ Área comum Torre 6: 20.554,28m²

- ☐ Total área comum: 316.718,35m²
- ☐ Índice atingido: 1.56

ZDS TEJIPIÓ: 1.0 (0,50 x Cut 2) – 202.710,70m²
ZAC ORLA: 1.5 (0,50 X Cut 3)

OBS: Novamente se considerarmos o índice mais restritivo (ZDS TEJIPIÓ) e também sem descontar área como bicicletários, térreo visitável, etc... estaríamos com crédito de 124.255,61m², dada a possibilidade de contar com a sobra do coeficiente de utilização privativo.

Portanto, o Complexo RIOMAR conta ainda com grande folga em relação ao potencial construtivo.

- **GABARITO:**
O novo projeto da TORRE 6 utilizará gabarito fornecido pelo CINDACTA, que é de 112m.
É o mesmo gabarito utilizado nas torres 1, 2 e 3, como também no projeto das torres 4 e 5.
- **RECUOS:**
A LPUOS 19.426/25 estabelece recuos frontais de 7 (sete) metros para edificações acima de 8 pavimentos. O menor recuo apresentado pelo novo projeto é de 12,52m. Vale salientar que esse recuo também é superior aos 12,00 (doze) metros de recuo que seriam exigidos nas citadas legislações anteriores (edifício com 32 pavimentos – RF = 5,00 + 0,25 (n-4)).
- **SOLO NATURAL:**
Para a comparação desse índice, estamos considerando apenas as áreas de Solo Natural tratadas com vegetação, bem como a área permutada pela via de servidão (Rua Freire Andrade).
As áreas tratadas com revestimento permeável serão incluídas no próximo item: TCA (Taxa de Contribuição Ambiental), embora continuarão, na prática, contribuindo com a permeabilidade do solo.

- ☐ Área de Solo Natural atual: 55.864,60m²
(46.873,05m² + 8.991,55m² da permuta da via)
- ☐ Área de Solo Natural proposta: 56.023,09m²

OBS: Mesmo ampliando a superfície e área edificada, estamos ampliando a área de Solo natural.

- **TCA (Taxa de Contribuição Ambiental):**

O novo empreendimento corresponderá a cerca de 8% do total do Complexo RIOMAR.

Certamente não precisaríamos dotar todo o Complexo da TCA exigida pela legislação. Mesmo assim, estamos mantendo o critério comparativo que sugerimos, levantando todos os itens existentes e futuros que contribuem com a TCA e admitindo (já que não levantamos com exatidão) uma média de contribuição de 30m² por árvore.

Conforme tabela abaixo, o Complexo RIOMAR como um todo atingiria mais que os 30% de TCA exigido, tanto levando em consideração a ZDS TEJIPIÓ quanto a ZAC ORLA.

- **ESTACIONAMENTO:**

As garagens do novo edifício acomodarão 466 vagas, o que representa uma adição de 294 vagas ao Complexo RIOMAR (estão sendo suprimidas 172 vagas para liberação do terreno onde o edifício será edificado).

Não estão sendo adicionados nessa etapa do empreendimento estacionamento de motos, veículos de emergência ou bicicletários. Estes já funcionam em outros pontos do RIOMAR e estão dimensionados para absorver também as demandas do novo edifício. Destaque para o bicicletário junto as torres 4 e 5 com infraestrutura de vestiários acessíveis a todo o complexo do Rio Mar e ainda com demanda mínima em relação à sua capacidade.



Foto do bicicletário existente no RIOMAR. Estrutura capaz de absorver demanda adicional.

1.8 Obras, instalações e funcionamento

1.8.1 Descrição das Fases das Obras a serem realizadas: tecnologias construtivas a serem empregadas dentre outros aspectos que o proponente julgar necessário.

Está contida no ANEXO IX deste EIV.

1.8.2 Fases de Implantação e Expansão Previstas

Início das obras previsto para setembro/2027, duração da construção de 36 meses. Não há mais expansões previstas.

1.8.3 Estimativa Orçamentária de investimento:

R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais).

1.8.4 Descrição da atividade do funcionamento da obra, e do empreendimento incluindo horários, quantidade de empregos diretos e indiretos gerados, equipamentos utilizados.

A obra deverá ser executada de segunda-feira a sexta no horário das 7:00 às 17:00 e eventualmente aos sábados das 7:00 às 13:00. A obra prevê o uso de sistemas industrializados tais como, fachada “unitizada” com vidros de alto desempenho e baixa emissão térmica, estruturas pré-moldadas em aço e concreto, laje plana, revestimentos internos em drywall (obra seca e limpa), elevadores com regeneração de energia e sistema de ar condicionado com baixo consumo de energia. Faremos uso de grua durante a construção e equipamentos que aumentem a produtividade e reduzam o desperdício tais como plataformas elétrica, misturadores e ferramentas elétricas. Nos projetos usaremos a tecnologia BIM para compatibilizar projetos e evitar desperdícios e improdutividade. Empregos diretos média de 240 funcionários/mês e pico de 350, empregos indiretos. Média de visita de fornecedores 60 pessoas/mês e de visitantes (clientes) 20.

1.8.5 Público estimado obra (funcionários), fixo (moradores, funcionários, etc) e flutuante (clientes, usuários, fornecedores, colaboradores, visitantes)

- Funcionários obra, média de 240 funcionários/mês e pico de 350, empregos indiretos 357/mês.
 - Empregos diretos média de 240 funcionários/mês e pico de 350, empregos indiretos. Média de visita de fornecedores 60 pessoas/mês e de visitantes (clientes) 20 durante a obra.
 - Na operação do prédio média (considerando 22 dias úteis) de 1.100 pessoas visitantes/ dia e pulico fixo (funcionários e proprietários) média de 900 pessoas

- Se formos fazer a estimativa com base no valor investido segundo estudos da CBIC (Câmara Brasileira da Indústria da Construção Civil) teremos no ciclo total da obra:
 - Segundo a CBIC, para cada **R\$ 1 milhão investido na construção civil**, são gerados em média:
 - **7,64 empregos diretos**
 - **11,4 empregos indiretos**
 - Aplicando esses multiplicadores ao investimento previsto:

| ○ Tipo de emprego | ○ Multiplicador | ○ Resultado |
|--------------------------|------------------------|-------------------------|
| ○ Empregos diretos | ○ 7,64 por R\$ 1 mi | ○ 1.528 empregos |
| ○ Empregos indiretos | ○ 11,4 por R\$ 1 mi | ○ 2.280 empregos |
| ○ Total estimado | | ○ 3.808 empregos |

2. CARACTERIZAÇÃO DA VIZINHANÇA

Caracterização da situação existente da área de vizinhança incluindo o terreno do empreendimento antes do projeto

2.1 Delimitação, Descrição e Justificativa da área de estudo adotada.

Considerando uma área mínima que contemple a quadra onde se situa o empreendimento mais o conjunto de quadras circundantes a área de vizinhança: pode variar de acordo com a unidade territorial considerada na temática analisada. Nesse sentido a área de vizinhança pode corresponder ao setor censitário em que o empreendimento se encontra quando a análise envolver aspectos da mobilidade aos setores de preservação, quando o empreendimento estiver inserido em Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural dentre outras: outra abordagem pode se adotar as definições para efeito da delimitação das áreas de influência utilizadas em Estudo de Impacto Ambiental.

O Complexo Empresarial RIOMAR, localizado na Gleba 1, frente para a Avenida República do Líbano, no bairro do Pina, conta hoje com uma área construída de 483.303,65 m² dos quais 297.944,16 m² representam o Shopping propriamente dito; 97.914,70 m² abrigam 3 torres empresariais e outros 87.444,79 m² são destinados a mais duas torres empresariais.

Diante do quadro de ocupação no território, bem como da disponibilidade de área na gleba original, que apresenta mais de 200.000 m², deve-se promover uma leitura na vizinhança capaz de responder a adoção de novo empresarial.

Com efeito, a gleba onde se localiza o Shopping RIOMAR proporciona uma leitura capaz de responder ao que se solicita apresentar para um empreendimento ainda não existente. Entretanto, a análise da situação existente e a “justificativa da área de estudo adotada” não correspondem aos procedimentos contidos no Roteiro Básico, anexo ao Decreto 38.068 de 23/08/2024.

O que se apresenta neste EIV é uma reforma com ampliação, para inserção de mais uma torre – o EMPRESARIAL 6, cujas consequências no campo urbanístico e ambiental são neutras. Posto que, inserido no terreno original, em operação pelo que está implantado, não cabe rever a quadra que receberá a nova torre, e as quadras circundantes. E ainda, a área de vizinhança original – existente antes do Shopping RIOMAR se apresenta em acelerado processo de mudança, não comprometendo a Gleba e seus empreendimentos em operação.

Neste sentido, pode-se afirmar que o **item 2.1 do Roteiro Básico** não se adequa ao EIV destinado a ampliação do Shopping RIOMAR em consequência da implantação do **EMPRESARIAL 6**, tendo em vista que o terreno está plenamente ocupado, oferecendo um Shopping Center e, cinco torres empresariais, acessibilidade em conexão com o sistema viário e solo natural.

A tendência da demarcação do perímetro a ser estabelecido, pela escala e variação dos perfis de população e meio ambiente (manguezais e bacias hidrográficas), circulação, mobilidade, transporte público, serviços de infraestrutura, e ainda, conexão viária estrutural, respondem ao território de múltiplas configurações seja pela ambiência natural, a intervenção urbana com variado perfil de usuários, e ainda pela integração urbana com foco na mobilidade.

Diante da constatação da ocupação do programa de usos e sua operacionalidade, resta reconhecer no **item 2.2** que as condições ambientais na área de vizinhança não serão alteradas, estão integradas ao território, como indicado no MAPA a seguir. Busca-se a percepção da vizinhança direta, cuja proximidade com o Shopping RIOMAR demonstra a distribuição da ocupação sobre múltiplos segmentos, onde a presença do Empreendimento é dominante, a rede viária plenamente implantada, a ocupação de habitação de interesse social é destacada juntamente com a comunidade pobre na borda do Rio Pina. Entre o Shopping RIOMAR e a Avenida Herculano Bandeira, o processo de ocupação se apresenta em expansão.



LEGENDA

| | | | | | |
|-----------------------|----------|----------------------|----------------|--|--|
| | | ÁREA DO LEVANTAMENTO | TERRENO | | |
| HABITAÇÃO | | | | | |
| UNIFAMILIAR | COMÉRCIO | SAÚDE | IMÓVEL FECHADO | | |
| MULTIFAMILIAR < 10PAV | SERVIÇO | ÁREA DE BAIXA RENDA | TERRENO BALDIO | | |
| MULTIFAMILIAR 10PAV | EDUCAÇÃO | EM CONSTRUÇÃO | | | |

2.2 Descrição e Análise Sumária das Condições Ambientais da Área de Vizinhança conforme itens a seguir.

A caracterização sumária da componente ambiental – meio físico e meio biótico, contemplando o diagnóstico do território na vizinhança do Shopping RIOMAR está contida no ANEXO VII deste EIV. Trata-se de mais um dos estudos ambientais já realizados cujo efeito sobre o anexo ao Complexo Shopping RIOMAR e cinco edifícios empresariais, além do solo natural em permanente atenção, inclusive de vegetação de Mata Atlântica, estão devidamente contemplados na operação do conjunto edificado.

2.2.1 Meio Físico - caracterizar no diagnóstico do meio físico: o solo, a geologia, as águas, o ar e o clima destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água e o regime hidrológico.

O bairro do Pina, localizado na zona costeira do Recife, apresenta solos típicos de planície sedimentar, com predominância de solos arenosos e argilosos. Estes são resultantes de processos naturais de sedimentação marinha e fluvial. Possuem boa permeabilidade superficial e lençol freático relativamente raso.

No terreno do Shopping RioMar, o solo mantém essas características, apresentando-se arenoso e permeável. Encontra-se fortemente alterado por intervenções antrópicas, com histórico de terraplanagem e impermeabilização, predominando superfícies pavimentadas e poucas áreas ajardinadas de paisagismo. Essa condição reduz a representatividade do solo natural exposto, configurando um sítio conformado para uso urbano.

O terreno do empreendimento encontra-se atualmente ocupado pelo estacionamento B do Shopping Riomar Recife e não há edificações implantadas no local. Está inserido em um contexto de alta urbanização.

O futuro empreendimento está inserido na Bacia Sedimentar do Pina, uma bacia costeira de origem quaternária, caracterizada por depósitos sedimentares recentes associados a processos marinhos e fluviais.

A formação litológica predominante na região é composta por sedimentos arenosos, siltes e argilas, depositados em ambiente de planície costeira. Possui influência direta da dinâmica marinha, incluindo processos de sedimentação, erosão e deposição associados às marés e à ação das correntes costeiras.

Esses sedimentos apresentam granulometria variável, com predominância de areias finas a médias, intercaladas por camadas de silte e argila, que conferem características específicas ao subsolo, como permeabilidade moderada e susceptibilidade a variações do nível do lençol freático. A estrutura geológica local é relativamente simples, sem ocorrência de falhas ou dobras significativas, refletindo a estabilidade tectônica da região costeira.

O principal sistema hídrico associado ao bairro do Pina é a Bacia do Pina, um estuário que recebe a contribuição de importantes cursos d'água da região e apresenta intensa influência do regime de marés do Oceano Atlântico. Esse sistema estuarino é alimentado principalmente pelos Rios Capibaribe, Tejió e

Jordão, que compõem parte significativa da rede hidrográfica responsável pela drenagem de extensas áreas da Região Metropolitana do Recife.

Na área de transição entre esses cursos d'água e o ambiente marinho forma-se o Rio do Pina, braço estuarino diretamente associado à Bacia do Pina, caracterizado pela forte influência das marés e pela intensa interação entre processos fluviais, estuarinos e marinhos.

Além desses cursos d'água principais, o bairro também é influenciado por um conjunto de canais urbanos de drenagem responsáveis pelo escoamento das águas pluviais e pela condução das águas superficiais para o sistema estuarino. Esses canais integram a infraestrutura de macrodrenagem da cidade e estão diretamente conectados à dinâmica hídrica da Bacia do Pina, contribuindo para a regulação do escoamento em uma área caracterizada por baixa altitude, elevada urbanização e forte interação entre processos fluviais, estuarinos e marinhos.

No bairro do Pina, o clima é tropical quente e úmido, com temperatura média anual em torno de 26 °C. Possui elevada umidade relativa do ar e ventos predominantes de leste-nordeste, influenciados pela proximidade com o Oceano Atlântico. Essas condições favorecem a ventilação natural, embora a qualidade do ar possa sofrer influência das emissões urbanas e do tráfego nas principais vias da região.

No terreno do Shopping RioMar, assim como onde será implantada Torre 6, as condições climáticas seguem o padrão regional, porém com alterações microclimáticas associadas à intensa urbanização, à presença de grandes superfícies impermeabilizadas e à redução de cobertura vegetal, fatores que contribuem para o aumento da temperatura superficial e modificações na circulação de ar.

No contexto da Bacia do Pina e da área urbana do bairro do Pina, não há registros de ocorrência ou exploração de recursos minerais economicamente relevantes. A região é consolidada para uso urbano e comercial, e a geologia sedimentar recente não favorece a presença de minerais metálicos ou industriais de interesse econômico.

No bairro do Pina, o relevo é predominantemente plano a suavemente ondulado, característico de planícies costeiras sedimentares, com altitudes variando do nível do mar a aproximadamente dez metros. Essa condição favorece a ocupação urbana, porém exige atenção às condições de drenagem e à suscetibilidade a alagamentos durante períodos de chuvas intensas e marés elevadas.

No bairro do Pina, a aptidão do solo para uso urbano é considerada adequada, especialmente para edificações comerciais e residenciais, desde que sejam adotadas medidas de engenharia voltadas ao controle da drenagem e à estabilidade do terreno, em função da proximidade do lençol freático. No terreno do Shopping RioMar, o solo apresenta aptidão favorável para construção, com capacidade de suporte adequada após intervenções técnicas, como compactação e adoção de fundações apropriadas. A Torre 6 será implantada em área já urbanizada e preparada para uso edificável, apresentando condições de suporte e estabilidade compatíveis com a implantação da nova estrutura.

Em decorrência dessas alterações apresenta uma topografia plana e baixas cotas.

O regime hidrológico que influencia o Pina é fortemente condicionado pelas características costeiras, pela baixa altitude e pela influência das marés, além da elevada urbanização que resulta em altos índices de impermeabilização. No Shopping RioMar, assim como na área que será implantada a Torre 6, o comportamento hidrológico está associado ao funcionamento dos sistemas de microdrenagem e macrodrenagem implantados para o empreendimento. Está previsto sistema de captação e retenção de águas pluviais, com possibilidade de reuso e destinação controlada.

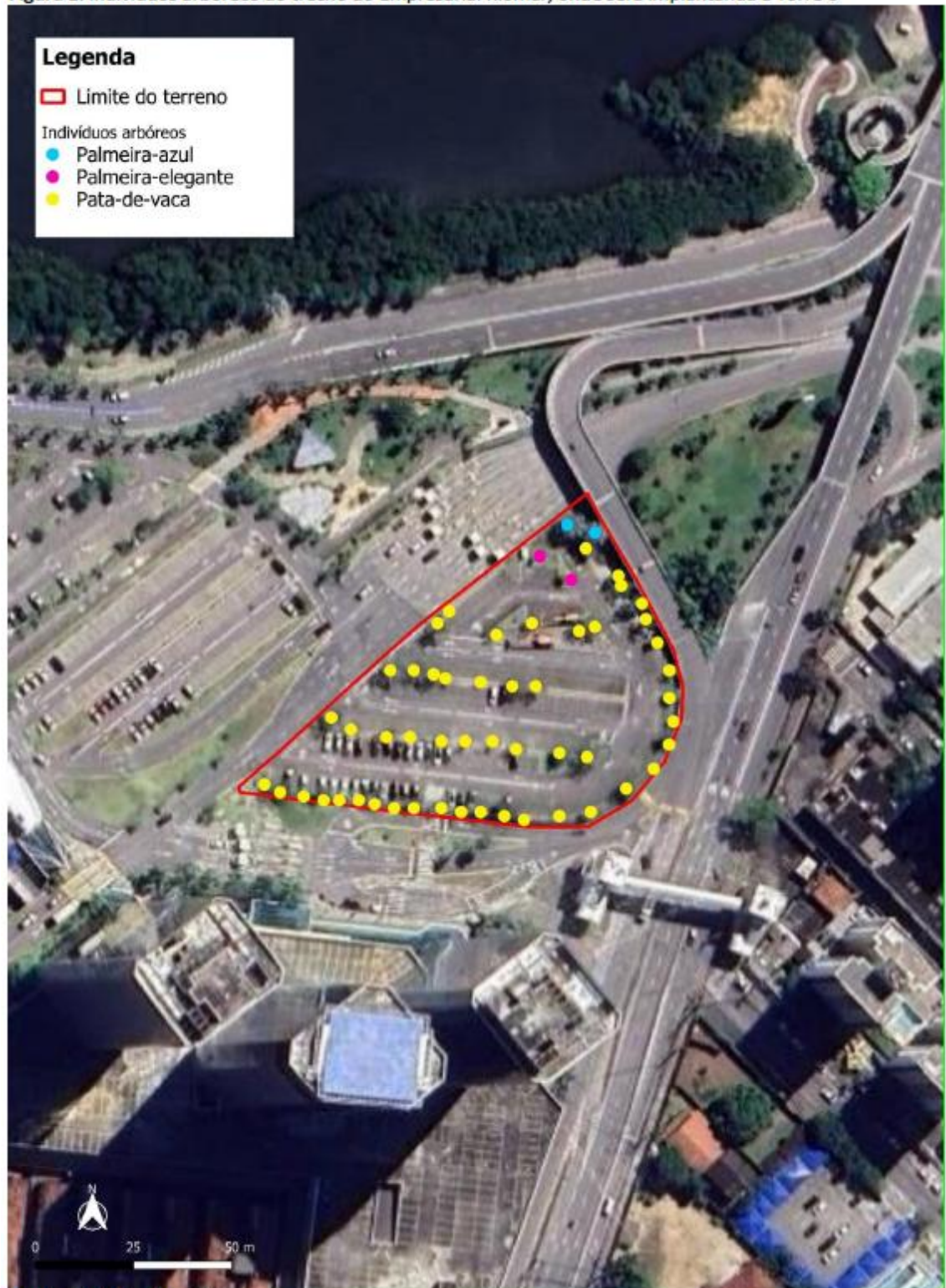
Ainda sobre a hidrografia, não há cursos d'água ou corpos hídricos existentes cortando o terreno.

2.2.2 Meio Biótico: caracterizar no diagnóstico do meio biótico a fauna e a flora da área de estudo do empreendimento indicando as Áreas de Preservação Permanente – APP e Unidades Protegidas Ambientais.

Pela área já estar inserida em um estacionamento, é dizer, em um ambiente já urbanizado. A fauna é composta por espécies adaptadas a ambientes antropizados e constituída principalmente por aves, répteis e pequenos mamíferos que toleram ou se beneficiam da presença humana.

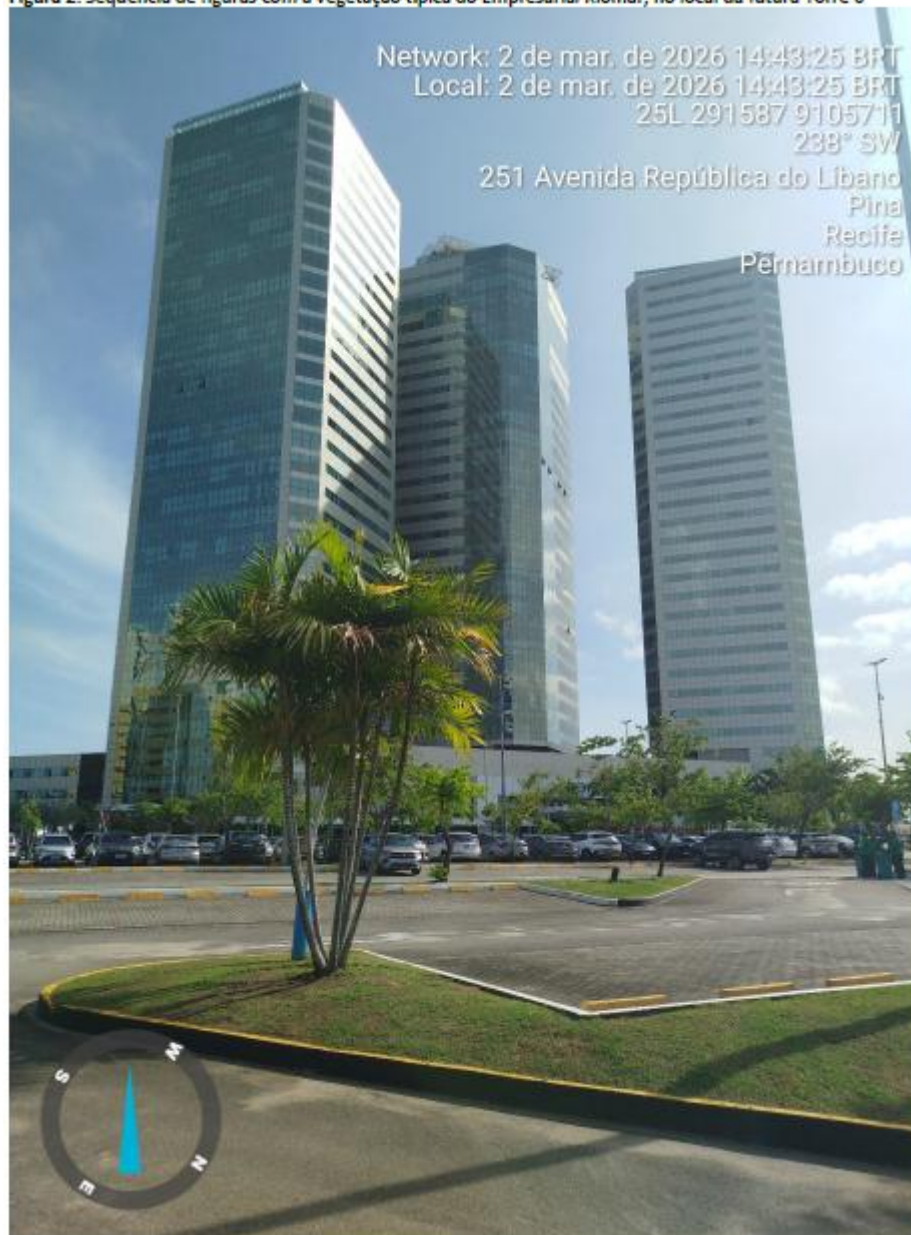
Localizado no contexto de zona urbana, a presença da vegetação decorre de projeto paisagístico planejado, visando proporcionar sombreamento, conforto térmico e valor estético ao ambiente urbano, conforme figuras a seguir.

Figura 1. indivíduos arbóreos do trecho do Empresarial Riomar, onde será implantada a Torre 6



Fonte: MÉTODO (2026)

Figura 2. Sequência de figuras com a vegetação típica do Empresarial Riomar, no local da futura Torre 6



O terreno onde será implementada a Torre 6 do Empresarial Riomar Trade Center não é classificado como um Imóvel de Proteção de Área Verde (Ipav), tampouco possui área verde cadastrada. Ademais, não se localiza em Unidade de Conservação, seja ela federal, estadual ou municipal, assim como, não há registros de árvores tombadas no imóvel.

2.3 Descrição e análise da paisagem urbana e patrimônio natural e cultural na área da vizinhança delimitada: padrões de parcelamento, quadras, vias de ocupação e volumetria das edificações existentes, identificação do patrimônio natural e

cultural incluindo bens preservados e os de interesse à preservação nas esferas municipal, estadual e federal.

No que se refere a paisagem urbana, o Projeto de Ampliação e Reforma do Shopping RIOMAR, denominado **EMPRESARIAL 6**, inserido na Gleba e seus 200.000 m², bem como o reconhecimento de uma vizinhança que se mantém desde a origem do Shopping, demonstra o território em fase estável, com movimentação no trecho urbanizado ao leste – Shopping/Via Mangue/Avenida Herculano Bandeira.

O território contemplado como a área de vizinhança a ser objeto de análise e reconhecimento dos efeitos positivos, negativos ou neutros se apresenta em processo de mutação. Assim, o perímetro identificado para a leitura dos aspectos pertinentes a paisagem, o patrimônio natural/cultural, demonstra uma multiplicidade de movimentos relevantes, que afirmam o reconhecimento do que está sendo demandado, de outra parte destacam-se neste contexto:

- a verticalização/adensamento em todas as camadas da população, ou seja, os pobres (com unidades imobiliárias de quatro pavimentos nas comunidades de ZEIS, como BODE), a classe média, em movimentos expressivos de ampliação no bairro do Pina e ainda a atração da alta renda na borda do Estuário;
- a atratividade dos espaços diferenciados como o Estuário dos Rios Pina, Jordão, Tejipió, Braço Morto do Capibaribe, convergindo para a grande lâmina d'água da Bacia do Pina;
- a adoção das bordas d'água para atividades náuticas e de pesca;
- a presença da incomparável escala do RIOMAR Shopping, contemplando atividades de comércio, serviços e empresariais, em permanente processo de inovação;

Neste sentido, a imagem do **EMPRESARIAL 6** nesse contexto, se insere na vizinhança desse relevante conjunto urbano, de forma diferenciada, destacando-se na paisagem sul do Recife pela expansão e qualidade, adequando o processo de mutação do entorno, reforçando o polo empresarial em sintonia com uma paisagem de permanência – o mangue, o estuário, a estrutura viária, os empreendimentos imobiliários/empresariais, e ainda, a proximidade dos bairros do Pina e Boa Viagem e de São José e Santo Antonio, como demonstra a figura a seguir.

Finalmente, há que se registrar a inexistência de proximidade com áreas de preservação de sítios e ou monumentos históricos.



O EMPREENDIMENTO

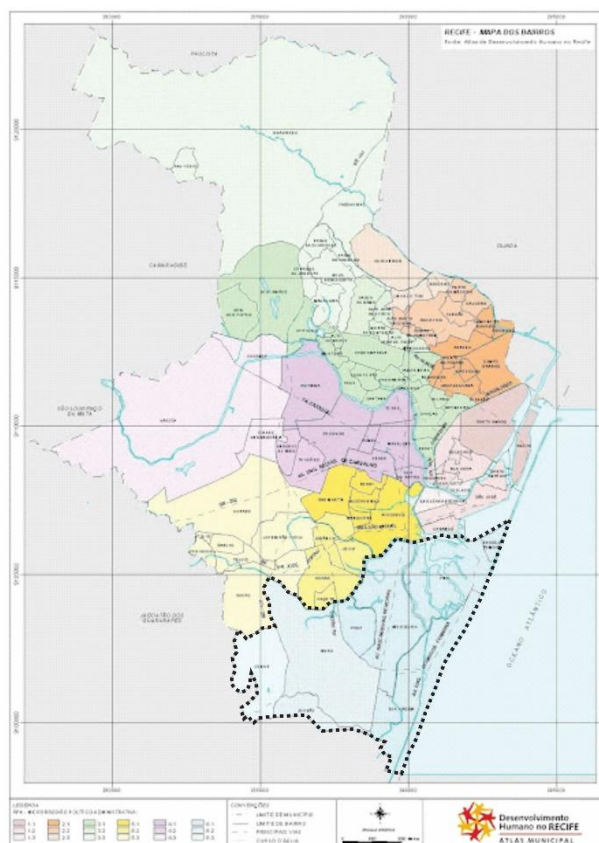
2.4 Descrição e análise das condições de Uso e Ocupação do Solo na área de vizinhança delimitada: mapas de usos e atividades por lote, adensamento construtivo, espaços públicos e privados, áreas ociosas ou degradadas, tendencia atual de valorização ou desvalorização imobiliária.

No que se refere ao uso e ocupação do solo na área de vizinhança delimitada, deve-se promover uma análise preliminar pelas condições especiais do **EMPRESARIAL 6** em razão de sua inserção dentro da gleba do Shopping RIOMAR, significando uma condição atípica enquanto equipamento urbano, posto que trata-se do sexto edifício empresarial atrelado ao Shopping. Sua integração e serviços são comuns ao conjunto, de forma que condicionantes como infraestrutura, estacionamento, solo natural, acessibilidade e o próprio shopping center.

O uso do solo natural, bem como as condições de ocupação dentro da gleba de 200 hectares, responde pelo acatamento do empreendimento no tocante a recuos, gabarito, as circulações de pedestres, e o ajardinamento, se apresentam como parte já existente.

Segundo a diretriz de planejamento, a cidade foi dividida em seis (06) Regiões Político-administrativas – RPA, e cada uma delas encontra-se subdividida em três (03) microrregiões. O Empreendimento será implantado em terreno situado na RPA 6, que corresponde à Zona Sul da cidade, onde encontram-se situados o Aeroporto, o Parque dos Manguezais (um dos últimos resquícios de mangue bem preservado da cidade) e as praias do Recife (Pina e Boa Viagem). Possui ainda uma concentração expressiva de usos habitacionais, comerciais e de prestação de serviços de variado nível de renda.

No caso específico, a Microrregião 6.1., que está situada na parte norte desta RPA, formada pelos bairros de Boa Viagem, Brasília Teimosa, Cohab, Ibura, Imbiribeira, Ipsep, Jordão e Pina.



O Empreendimento deverá se instalar em terreno situado na Microrregião 6,1, no bairro do Pina cuja configuração é resultado de ocupações diversas, que definiram a estrutura fundiária dos seus lotes. Neste bairro se encontram áreas de baixa renda, área de preservação ambiental, grandes empresariais e a praia. Segundo informações no site da Prefeitura, o bairro do Pina possui área territorial de 629 Ha² com uma população residente de 29.176 habitantes, Taxa Média Geométrica de Crescimento Anual da População (2000/2010) de 0,62%, e Densidade Demográfica (habitante/hectare) de 46,38.

O Plano Diretor – Lei Complementar nº 02/2021 definiu o Zoneamento da cidade classificando esta área como Macrozona de Ambiente Construído – MAC, especificamente como Zona de Ambiente Construído - ZAC Orla.

Recentemente foi aprovada a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS nº 19.426/2025 definindo regras para o parcelamento e ocupação do solo bem como, setorizando algumas zonas definidas no Plano Diretor. Porém, a ZAC Orla não sofreu setorização, conforme demonstrado na imagem a seguir.

- edificação com 26,00m/8 pav. = 3,00m,
- edificação até 80,00m/25 pav. = 4,00m e,
- edificação acima de 80,00m/25 pav. = 5,00m.

▪ **Taxa de ocupação máxima:**

- edificação até 26,00m/8 pav. = 100% – TSN,
- edificação acima de 26,00m/8 pav.: até o 4º pav = 100% – TSN e, acima do 4º pav. = 40% ;

c) QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL

Os parâmetros que têm o objetivo de qualificar ambientalmente o lote e o seu entorno, são:

▪ **Taxa de Solo Natural –TSN**, para a ZAC Orla:

- Terrenos $< 500\text{m}^2$ -TSN = 20%,
- $500\text{m}^2 \leq$ Terrenos $< 2.000\text{m}^2$ - TSN = 20% e,
- Terrenos $> 2.000\text{m}^2$ - TSN = 20%

▪ **Taxa de Contribuição Ambiental – TCA** corresponde a um conjunto de soluções ambientais, que associada à TSN, proporcionam melhoria da drenagem urbana, amenidade térmica do espaço urbano, ampliação da biodiversidade e qualificação da paisagem urbana. A TCA varia de acordo com a área do terreno:

- Terrenos $< 500\text{m}^2$ -TCA = 10%,
- $500\text{m}^2 \leq$ Terrenos $< 2.000\text{m}^2$ - TCA = 25% e,
- Terrenos $> 2.000\text{m}^2$ - TCA = 30%

| SOLUÇÃO AMBIENTAL | | EQUIVALÊNCIA |
|---|------------------------------------|--|
| 1. Piso Permeável | | 2m ² p/ 1m ² de TCA |
| 2. Telhado Verde (50% do total da TCA) | | 2m ² p/ 1m ² de TCA |
| 3 Jardineira | | 3m ² p/ 1m ² de TCA |
| 4. Fachada Verde | | 10m ² p/ 1m ² de TCA |
| 5. Arborização na faixa de rolamento da rua | Árvore Grande Porte | 1m ² p/ 25m ² de TCA |
| | Árvore Médio Porte | 1 p/ 20m ² de TCA |
| 6. Preservação de árvore existente dentro do lote | Grande Porte / Afastamento Frontal | 1 árvore p/ 50m ² de TCA |
| | Grande Porte | 1 árvore p/ 38m ² de TCA |
| | Médio Porte / Afastamento Frontal | 1 árvore p/ 30m ² de TCA |
| | Médio Porte | 1 árvore p/ 20m ² de TCA |
| 7. Plantio de Árvore de Grande Porte ou Médio ou Grande Porte dentro do lote | Grande Porte/Afastamento Frontal | 1 árvore p/ 20m ² de TCA |
| | Médio Porte /Afastamento Frontal | 1 árvore p/15m ² de TCA |
| | Grande Porte | 1 árvore p/ 15m ² de TCA |
| | Médio Porte | 1 árvore p/10m ² de TCA |
| 8. Volume excedente do Reservatório de Retardo e Acúmulo de Águas Pluviais (até o limite de 50% do volume mínimo do reservatório) | | 0,1 m ³ p/ 1m ² de TCA |

▪ **Reservatório de Retardo e Acúmulo de Águas Pluviais**

Será exigido para os lotes com área superior a 500,00m² que tenham área impermeabilizada superior a 25% da área do lote. Os reservatórios de águas pluviais podem ser de Acumulação e/ou de Retardo. Seu volume é dimensionado pela fórmula:

V = 0,015 x AT, onde V é o volume do reservatório em metros cúbicos e AT é a Área do Terreno em metros quadrados.

d) QUALIFICADORES DO ESPAÇO PÚBLICO

Os parâmetros qualificadores do espaço público são:

- **Alargamento de calçadas** – 4,00m para calçadas em vias arteriais,
 - 3,50m para calçadas em vias coletoras e,
 - 2,50m para calçadas nas demais vias.

A faixa de alargamento da calçada poderá ser permutada e sua área poderá ser considerado como potencial construtivo adicional não computável de uso comum, utilizável no próprio empreendimento.

- **Permeabilidade Visual do Lote** – permite a integração visual entre o espaço público e o interior do lote devendo obedecer nos elementos divisórios frontais a altura máxima de 2,00m (dois metros) e vedação com, no máximo, 0,50m (cinquenta centímetros) de altura e o restante do fechamento ser formado por elementos vazados ou transparentes.
- **Faixa de Amenização** – área do lote contígua ao alinhamento frontal, tratada com vegetação e arborizada, com largura mínima de 3,00m (três metros) para o alinhamento do lote.
- **Ajardinamento Frontal** – 60% (sessenta por cento) da área equivalente à multiplicação da testada do lote pelo afastamento frontal mínimo, em solo natural tratada com vegetação.
- **Fachada Ativa** – trecho da edificação ocupado com uso ativo não-habitacional no pavimento térreo, não computável para o coeficiente de aproveitamento do lote.
- **Térreo Visitável** – uso público de área localizada no pavimento térreo para fins de circulação de pedestres e acesso direto aos logradouros públicos lindeiros.
- **Fruição Pública** – uso público de área para fins de livre circulação de pedestres entre logradouros públicos.
- **Fruição de Borda D'Água** – faixa lindeira aos cursos d'água, compreendendo as áreas não edificáveis ou de preservação permanente com vistas à viabilização de parques lineares.
- **Galerias** – espaços destinados à circulação de pedestres, no nível do pavimento térreo, com largura livre de 3,00m (três metros) e altura mínima de 3,00m (três metros).

A importância ambiental desta área para a cidade é decorrente das peculiaridades do seu meio-físico, sendo marcante a presença da água. Percebe-se a exploração da carcinicultura no limite oeste deste território bem como, a presença de ocupações irregulares de baixa renda às margens do Rio Pina. A ocupação deste território se dá de forma diferenciada: um grande centro de comércio e serviços (Shopping RioMar e Torres Empresariais) e três tipos de ocupações: loteamento popular com lotes de áreas reduzidas; conjuntos habitacionais dirigidos para a população carente; ocupação irregular nas margens do Rio Pina, reconhecida no zoneamento da cidade como ZEIS e uma área em transformação dos usos instalados, face à proximidade com o Shopping.

2.5 Descrição e análise das características socioeconômicas da população da área de vizinhança delimitada com a possibilidade de utilização de base de dados secundários.

Os espaços públicos já foram objeto de adequação, assim como o equilíbrio com o solo natural, desde a origem do Shopping.

Não há disponibilidade de áreas ociosas ou degradadas, bem como de alterações da relação público-privada, isto é, os múltiplos acessos – entrada e saída de automóveis, ônibus, taxis, motos e bicicletas operam em sintonia – o shopping os empresariais e os usuários.



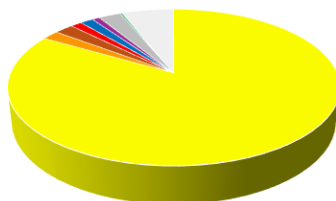
Fonte: Google Earth

A área delimitada é cortada pela Via Mangue, ressaltando a diferença entre a porção oeste e a leste deste polígono. Enquanto na porção oeste predominam os lotes “populares”, de reduzidas dimensões, na porção leste a estrutura fundiária dos lotes se assemelha ao tecido urbano característico da cidade, com lotes de maiores dimensões. A ocupação do solo também demonstra a diferença entre estes dois lados da Via Mangue. É marcante a presença do uso habitacional na tipologia unifamiliar, resultado de uma ocupação residencial de apoio à antiga Fábrica da Bacardi, no lado oeste. Já no lado leste, percebe-se uma diversificação de usos com destaque também para o uso habitacional, só que na tipologia multifamiliar acima de 10 pavimentos.



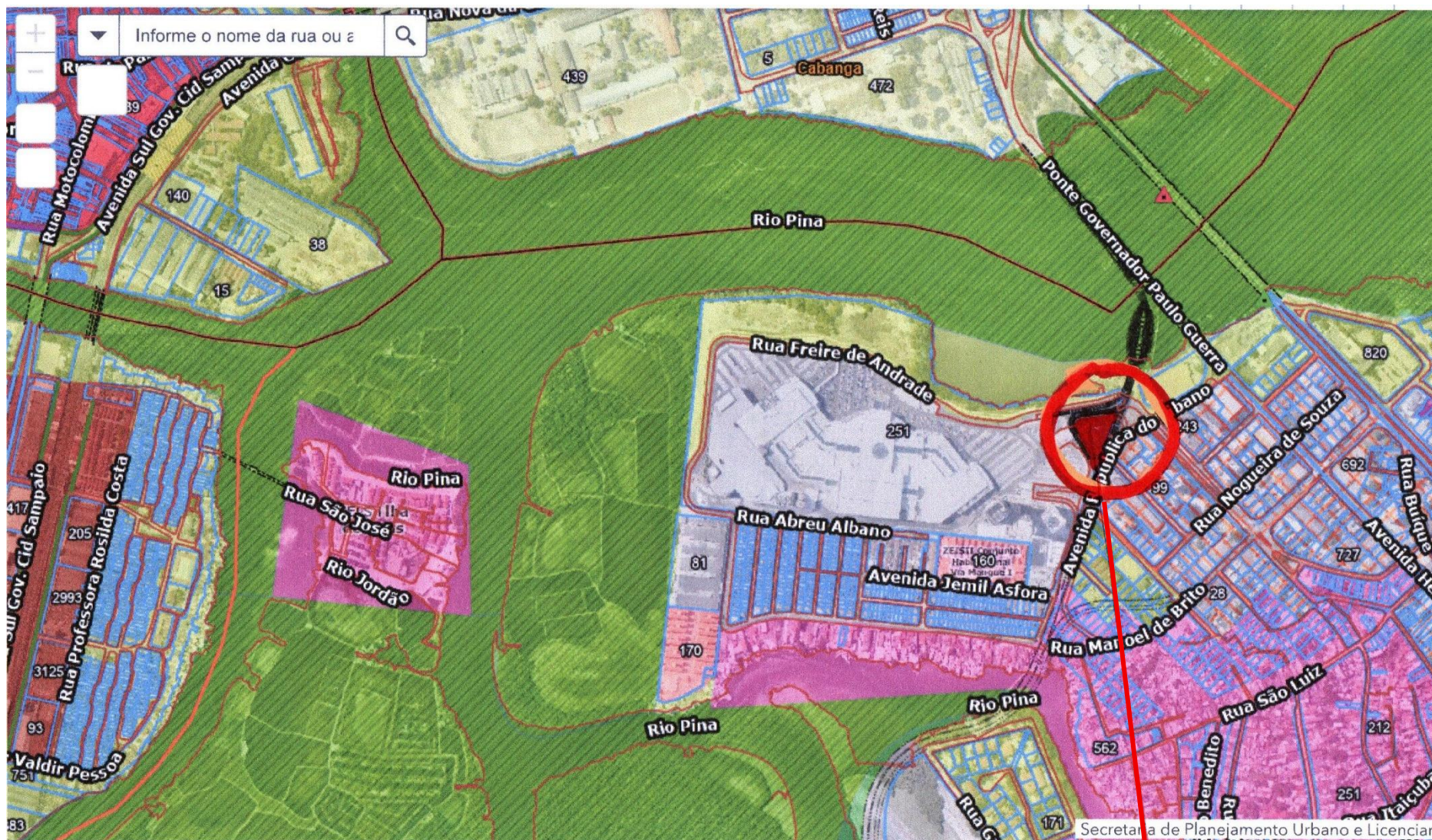
A área de maior transformação é a da porção leste, onde se percebe a intensificação da construção civil e a presença de habitações multifamiliares de grande porte. Os usos de comércio e serviços são instalados isoladamente e não como uso misto, face a influência dos eixos viários: Rua Manoel de Brito, Av. Consul Joseph Noujaim e Av. Herculano Bandeira.

| USOS | TOTAL | % |
|--|-------------|------------|
| HABITACIONAL UNIFAMILIAR | 385 | 83,33 |
| HABITACIONAL ATÉ 10 PAV. | 9 | 1,95 |
| EDIFICAÇÃO ACIMA DE 10 PAV. | 10 | 2,16 |
| COMÉRCIO | 6 | 1,3 |
| SERVIÇO | 7 | 1,52 |
| SAÚDE | 4 | 0,86 |
| EM CONSTRUÇÃO/FECHADO | 12 | 2,6 |
| EDUCAÇÃO | 1 | 0,22 |
| USO MISTO | 28 | 6,06 |
| TOTAL | 462* | 100 |
| * Excetuou-se do total, o lote do Empreendimento | | |



- HABITACIONAL UNIFAMILIAR
- HABITACIONAL ATÉ 10 PAV.
- EDIFICAÇÃO ACIMA DE 10 PAV.
- COMÉRCIO
- SERVIÇO
- SAÚDE
- EM CONSTRUÇÃO/FECHADO
- EDUCAÇÃO
- USO MISTO

O mapa dos usos existentes e o quantitativo apresentado acima demonstram a transformação que vem sofrendo a área e a diversificação dos usos instalados após a implantação do Shopping RioMar e da Via Mangue.

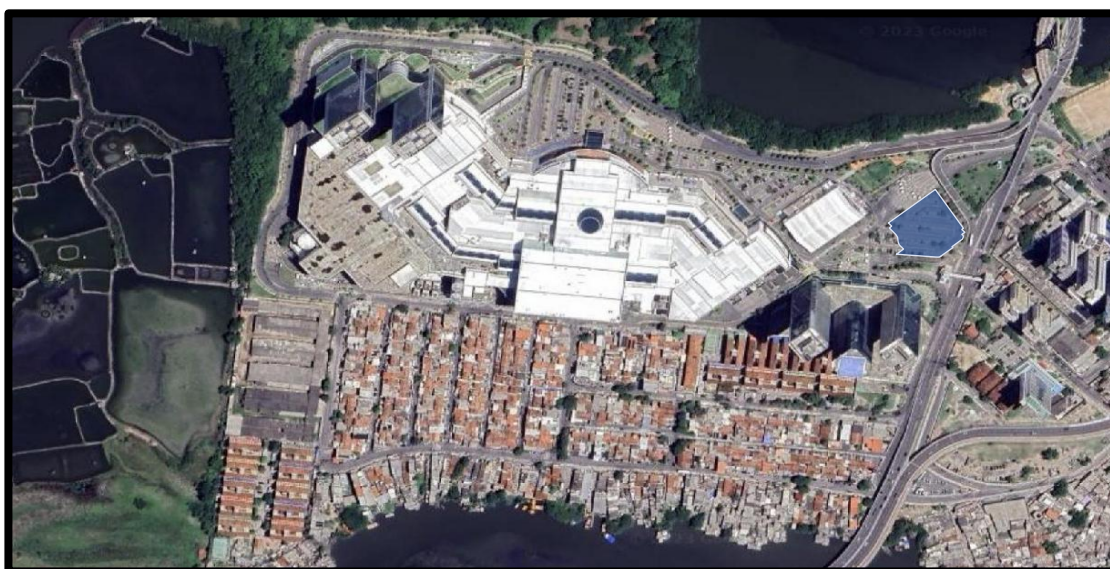


O EMPREENDIMENTO

2.6 Descrição e análise das condições de mobilidade urbana e geração de tráfego e demanda por transporte público na área de vizinhança delimitada conforme detalhamento apresentado a seguir.

No que se refere a mobilidade urbana, geração de tráfego e demanda de transporte público, o Estudo de Impacto de Vizinhança apresenta no ANEXO V – Estudo de Tráfego, e de forma sucinta neste ítem.

À princípio, pode-se entender o novo empreendimento como uma extensão dos cinco empresariais atuais, com uso semelhante e com um potencial baixo de impacto no que diz respeito às condicionantes do Poder Público. Entretanto, em paralelo, tem-se de verificar o impacto sobre a movimentação de veículos em seu entorno imediato interno visto a importância estratégica de sua localização para a saída do RioMar.



Localização do Empreendimento

No contexto da renovação urbana, destaca-se o impacto significativo do Shopping RioMar na região, catalisando o desenvolvimento de prédios residenciais, comércios e serviços, consolidando-se como um polo de relevância para o Recife.

2.6.1 Caracterização do sistema viário e de circulação, identificação das vias considerando sua hierarquia, indicação em seção transversal das larguras das pistas do canteiro central – quando houver – e das calçadas, número das faixas de tráfego por sentido, condição das interseções, velocidade regulamentada, indicação de estacionamento regulamentado ou rotativo na via, indicação de locais de carga e descarga.

A caracterização da oferta viária se iniciou pelo levantamento de informações relativas aos aspectos básicos do sistema viário.

Para isso, foi realizado um levantamento da área de estudo explorando as ferramentas disponíveis (Google Earth, Google Street View etc.). Posteriormente, essas informações foram confirmadas com as vistorias em campo e consolidadas na rede de simulação de tráfego do Aimsun.

No caso da hierarquização do sistema viário, não se considerou necessariamente a classificação oficial da via estabelecida no Plano Diretor, mas a função real exercida pelo segmento viário no cotidiano da Cidade, resultante de suas características físico-operacionais e da sua ocupação.

Para a definição do número de faixas de cada seção, levou-se em consideração somente as “faixas úteis”, sendo excluídas as faixas ocupadas por estacionamentos, pontos de carga e descarga e pontos de ônibus muito próximos às interseções.

O empreendimento está localizado entre as avenidas República Árabe Unida e República do Líbano, no terreno do shopping Riomar Recife.

A Avenida República Árabe Unida, na área de estudo, desempenha um papel fundamental como a principal via por onde todo o fluxo de entrada do empreendimento será direcionado. Atualmente, essa avenida serve como itinerário para linhas de transporte coletivo, além de ser a principal rota para parte do tráfego que se dirige ao shopping RioMar. Caracteriza-se por uma única pista, com variação de duas a três faixas de circulação, e destaca-se pela ausência de permissão para estacionamento em toda a sua extensão.

A continuação natural dessa via é a Rua Amador Bueno, onde se localizam os acessos e uma das saídas do RioMar. Assim como a Avenida República Árabe Unida, a Rua Amador Bueno apresenta uma pista única, composta por duas faixas de circulação, com uma faixa destinada ao estacionamento à esquerda da via.



Figura 5: Rua Amador Bueno e Avenida República Árabe Unida.

A Avenida República do Líbano estabelece a ligação entre a Ponte Vice-Presidente José Alencar e a Via Mangue, operando em sentido único de circulação

ao longo de toda a sua extensão. No trecho em frente ao empreendimento, a via é composta por três pistas, cada uma com duas faixas de rolamento, todas destinadas ao mesmo sentido de tráfego. Ressalta-se que o estacionamento é proibido em toda a extensão da avenida, garantindo maior fluidez ao tráfego de veículos.



Figura 6: Avenida República do Líbano.

A Avenida Herculano Bandeira apresenta sentido único de circulação ao longo de toda a sua extensão. Até a Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, a via é composta por cinco faixas de rolamento, sendo uma delas destinada preferencialmente ao transporte público coletivo, enquanto as demais atendem ao tráfego geral de veículos. O estacionamento é proibido em toda a extensão da avenida, contribuindo para a manutenção da fluidez e da capacidade operacional do sistema viário.

A Rua Manoel de Brito opera em sentido único de circulação e possui estacionamento proibido em toda a sua extensão. No trecho inicial, a via é composta por quatro faixas de rolamento destinadas ao tráfego geral de veículos. A partir do cruzamento com a Avenida República Árabe Unida, seu traçado passa a se desenvolver em viaduto, contando com quatro faixas de rolamento, além de duas pistas marginais, uma em cada sentido de circulação, ambas com uma faixa de rolamento cada.

A Avenida Antônio de Góes caracteriza-se como uma via arterial, composta por duas pistas em sentido único de circulação, cada uma com três faixas de rolamento destinadas ao tráfego geral de veículos na pista Oeste, enquanto na Leste temos uma faixa exclusiva, a da direita, para o transporte coletivo. O estacionamento é proibido em ambos os lados da via; contudo, registra-se a ocorrência pontual de estacionamento privado sobre a calçada.

As principais movimentações de tráfego da área de influência do empreendimento ocorrem em função do Shopping Rio Mar, com a manhã

apresentando um perfil de demanda menos expressivo. À tarde, por sua vez, observa-se um fluxo mais significativo.

Contudo, é relevante mencionar que o único ponto de possível conflito de tráfego, sempre relacionado ao aumento de demanda ao shopping, ocorre na entrada E1. Esse conflito, entretanto, está relacionado à operação interna do shopping e foi completamente mitigado quando da implantação de um novo sistema de controle de entrada, agora baseado na leitura da placa de veículos.

Esse novo controle atendeu também o sistema de saída de veículos, reduzindo sensivelmente as filas internas de veículos que ocorriam nos momentos de pico.

Além dos limites da área de influência direta do empreendimento, é crucial destacar a presença significativa de vias de importância na região. A Via Mangue, classificada como uma via de trânsito rápido, e o binário formado pelas avenidas Herculano Bandeira e Antônio de Góes, categorizado como arterial principal, compõem a malha viária circundante.

Esse conjunto atende a toda a região de Boa Viagem e geralmente opera com bons indicadores de tráfego ao longo de todo o dia, registrando nos picos os seus momentos de maior tensão.

2.6.2 Elaboração de diagnóstico da circulação de pedestres na área apresentando as condições físicas, infraestrutura e condições operacionais com mapas e registro fotográfico. Deverá ser circulação dos pedestres no entorno ao empreendimento, as condições das calçadas se existem ou não e suas dimensões.

A fim de analisar os principais caminhamentos de pedestres para acesso ao empreendimento e, posteriormente, avaliar o conforto e segurança com que esses deslocamentos são realizados, foram definidas algumas premissas básicas.

Sabendo-se (i) que os principais deslocamentos ao empreendimento devem ocorrer através dos modos: veículo particular, táxi e ônibus; (ii) que os veículos particulares deverão estacionar no estacionamento; e (iii) que os táxis tradicionalmente deixam seus passageiros em frente a seus destinos; os deslocamentos a pé se darão, em sua maioria, pelas pessoas que utilizam o ônibus como meio de transporte.

Assim, as principais rotas de caminhada de pedestres ao empreendimento foram definidas considerando os PEDs mais relevantes no que se refere a oferta de linhas. Dessa maneira, foram identificados três PEDs como origem ou destino dos principais caminhamentos de pedestres para acesso ao empreendimento.

A partir desses principais PEDs foi possível traçar os principais caminhamentos de pedestres para acesso ao empreendimento que evidencia também a qualidade das calçadas e travessias nos trechos destacados. Destaca-se que na avaliação da qualidade das calçadas foram consideradas as seguintes classificações:

- Calçadas Satisfatórias: são aquelas em boas condições de conservação, sem obstruções e com presença de rebaixo nas esquinas.
- Calçadas Insatisfatórias: são aquelas que não apresentam boas condições de conservação e/ou com obstruções.
- Calçadas Inadequadas: são aquelas em boas condições de conservação e sem obstáculos, porém não apresentam rebaixos nas esquinas.

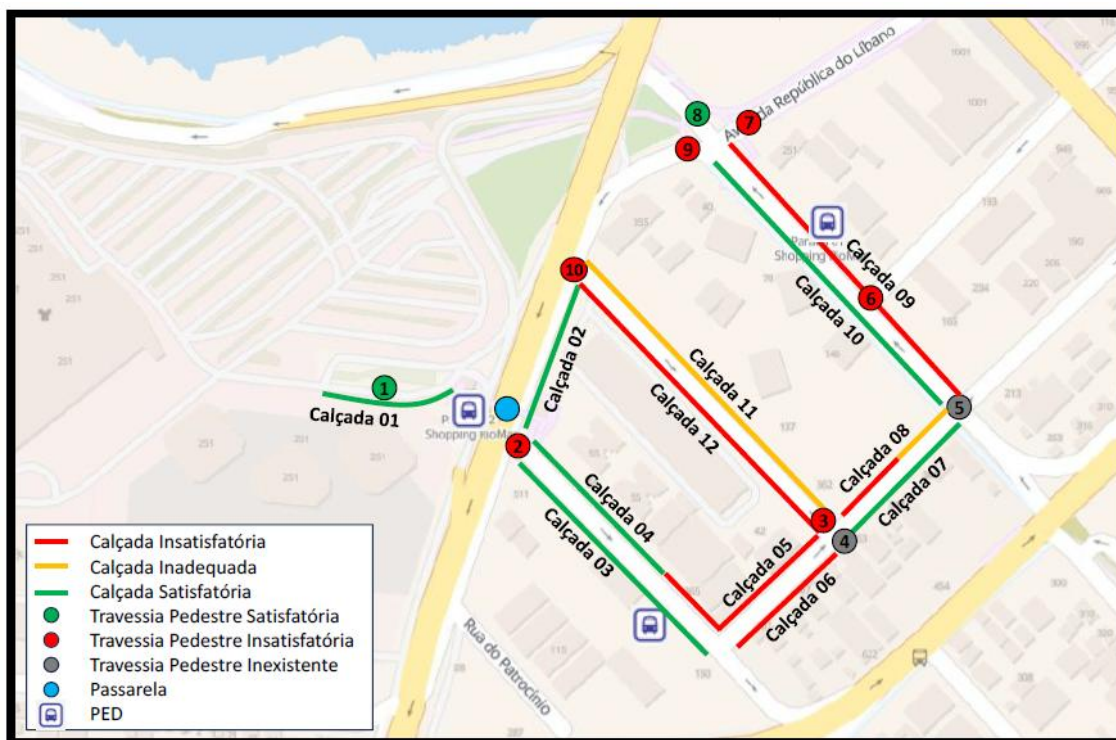


Figura 11: Principais Caminhamentos de Pedestres para Acesso ao Empreendimento

Foram identificadas e avaliadas 12 calçadas no entorno do empreendimento, conforme descrito a seguir.

A Calçada 1, na entrada do empreendimento, apresenta condições satisfatórias, com largura mínima de 4,0 m no ponto mais estreito, garantindo faixa livre adequada para o fluxo de pedestres. A Calçada 2, no trecho da Av. República do Líbano entre Rua Barão de Santo Ângelo e Rua Marquês de Alegrete, também se encontra em condições satisfatórias, com largura variável entre 2,5 m e 3,0 m, suficiente para circulação em condições normais de fluxo.

As calçadas 3 e 4 encontram-se na Rua Barão de Santo Ângelo. A Calçada 3 é classificada como satisfatória, porém apresenta ponto de atenção: o piso tátil direcional instalado no local conduz o pedestre com deficiência visual diretamente em direção a uma árvore, configurando falha de implantação que compromete a segurança do usuário com mobilidade reduzida. A Calçada 4 possui desempenho distinto ao longo de sua extensão. O trecho compreendido entre a Calçada 2 e o limite da Igreja Batista apresenta condições satisfatórias. Já o trecho entre a referida igreja e a Calçada 5 encontra-se em condições insatisfatórias, com comprometimento das condições de circulação.

As calçadas 5 e 6, na Rua Nogueira de Souza, apresentam condições insatisfatórias em toda a extensão avaliada, com deficiências que dificultam a circulação adequada de pedestres.

A Calçada 7, no trecho seguinte da Rua Nogueira de Souza, é classificada como satisfatória, com ressalva para a presença de declives transversais elevados na faixa livre, o que pode representar dificuldade de deslocamento, especialmente para usuários de cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida. A Calçada 8, no outro lado, apresenta condições distintas conforme o trecho. Na testada do Edifício Vila Jardim, é classificada como inadequada, pois, embora existam rebaixos implantados em desconformidade com as normas técnicas vigentes. Na testada do Edifício Rosa dos Ventos, as condições são insatisfatórias. A Calçada 9, em um trecho de dois quarteirões na Av. República Árabe Unida, apresenta condições insatisfatórias, enquanto a Calçada 10, do outro lado, por sua vez, encontra-se em condições satisfatórias.

Por fim, a Calçada 11 na Rua Marquês de Alegrete, é classificada como inadequada, indicando a presença de infraestrutura implantada em desconformidade com as normas de acessibilidade e a Calçada 12 apresenta condições insatisfatórias, com restrições à circulação segura de pedestres.

As figuras a seguir visam ilustrar as condições das calçadas nos principais deslocamentos previstos.



Figura 12: Calçada 1 (esquerda) e calçada 2 (direita)



Figura 13: Calçada 03 - R. Barão de Santo Ângelo



Figura 14: Calçada 04 - R. Barão de Santo Ângelo



Figura 15: Calçada 5 (esquerda) e calçada 6 (direita) - R. Nogueira de Souza



Figura 16: Calçada 7 (esquerda) e calçada 8 (direita) - R. Nogueira de Souza



Figura 17: Calçada 9 e 10 - Av. República Árabe Unida