



## 1.4 ASPECTOS SÓCIO ESPACIAIS

### 1.4.1 CRESCIMENTO URBANO E ORGANIZAÇÃO ESPACIAL

Por organização espacial compreende-se a formação do espaço ao longo do tempo. Ela é definida por elementos estruturadores, tipologia espaciais e distribuição da população conforme as práticas das classes sociais.

#### NOVA DANTZIG

Como expresso anteriormente, o aparecimento da cidade de Cambé data de 1932 quando a Cia de Terra Norte do Paraná (C.T.N.P.), dando prosseguimento ao seu plano de colonização, decidiu criar um núcleo urbano distante 12 km de Londrina, no platô das nascentes dos córregos da Glória (a oeste), Caçadores (norte), Verdade (a leste), e das águas do Maracujá (noroeste), do Macuco (noroeste) e dos Porcos (norte).

O projeto do núcleo urbano totalizava 163,0507 hectares e ofertava 1.857 lotes urbanos<sup>1</sup>. Espalhava-se pelo relevo suave (10 a 15%) sem atingir diretamente as cabeceiras dos cursos de água.

Do ponto de vista do sistema viário, três vias eram estruturadoras do espaço urbano: a avenida Brasil, percorrendo sentido norte-sul, continuidade do acesso à parte sul do território do município; a rua Belo Horizonte, leste-oeste, continuidade da rodovia BR 369; e a avenida Inglaterra, também leste-oeste, paralela à rua Belo Horizonte. Nelas localizaram-se as atividades comerciais e prestadoras de serviço. Outro destaque importante era a estrada da Prata, acesso ao território norte de Cambé, passando pelas antigas “vendas” do km 9 e seguindo para as terras do município de Bela Vista do Paraíso.

A linha férrea e a rua Belo Horizonte praticamente determinavam o limite norte da cidade. Demais vias, desenharam a cidade em “meia-lua”, a maioria delas em consonância com as curvas de nível; outras, radiais. Ruas com 15 metros de largura; avenidas Brasil, Inglaterra e Canadá com 20 metros.

Assim, o traçado da *urbis* definia algumas quadras retangulares; outras, nas proximidades do futuro estádio de futebol, saída para Rolândia, quadrados bem definidos. Do futuro Colégio Estadual Olavo Bilac partia a avenida Canadá, com dimensões mais generosas, até encontrar a rua Rússia, hoje N. Sr<sup>a</sup>. do Rocio, pertinho do córrego da Glória. Sobressaíam os espaços comunais: a praça Santo Antônio, com a igreja matriz (católica) e a praça Getúlio Vargas, onde instalou-se a primeira rodoviária e a sede do poder Executivo e Legislativo lhe fez linde. Cemitério ao sul,

<sup>1</sup> Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Planta Parcial nº 1.



faceando a avenida Brasil; estádio de futebol na extremidade oeste, saída para Rolândia. Na rua Noruega com rua Dinamarca, atravessando a linha férrea, um campo de futebol, posteriormente o Colégio Estadual. A seu lado, um espaço para manobras dos trens, mas que logo cedeu lugar para quadras. A norte do Colégio Bilac, a estação ferroviária.

### CAMBÉ (1947)

Na década de 1940, o município troca de nome para Cambé e emancipa-se de Londrina. As primeiras expansões se dão a norte, próximas da estrada da Prata, após os trilhos da ferrovia. Na década seguinte, com a pujança da atividade cafeeira, a cidade expande para sul, nas proximidades do cemitério, com as vilas Shulz, Salomé e Brasil; a norte, próximo da rua Equador, surge subdivisão do lote 81. Uma expansão pequena, agregada ao núcleo inicial, com ruas estreitas (15 metros), lotes pequenos e infraestrutura precária.

Nessa época, o abastecimento de água era por meio de poços individuais atingindo o aquífero; num segundo momento, era abastecido pelo Poder Público municipal por meio de empresa pública; o esgoto sanitário era canalizado para as fossas nos quintais dos lotes urbanos; a energia elétrica era fornecida pela Cia de Terras; e, nas ruas, onde estava presente, a pavimentação usava paralelepípedos e a drenagem garantia o escoamento de águas pluviais.

### FIGURA AS 01. CAMBÉ. NÚCLEO INICIAL DE URBANIZAÇÃO



Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento

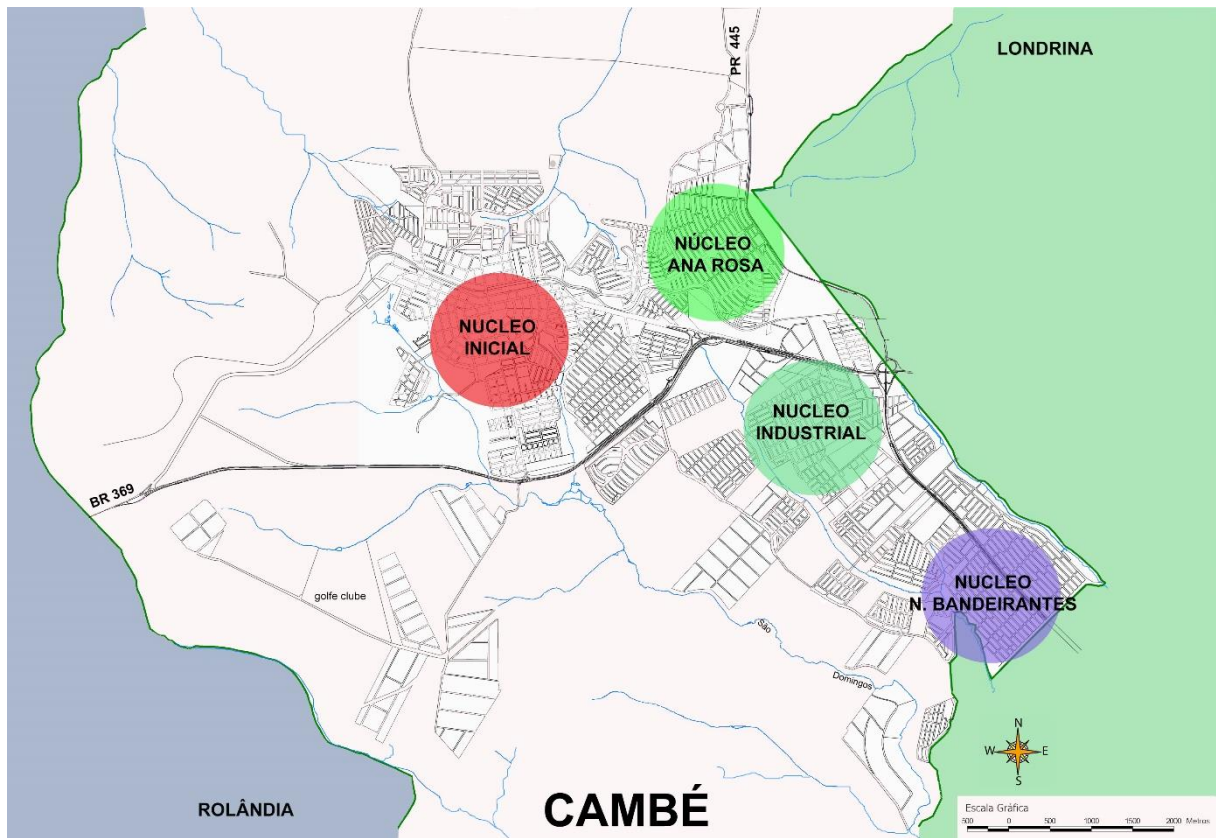
Do ponto de vista do uso do solo, a Cambé dos anos-50 era uma cidade com setor comercial/prestador de serviços fortes, localizando-se na rua Belo Horizonte e





No segundo, implanta-se uma malha viária ortogonal, ruas com 15 metros de largura, definindo quarteirões retangulares (50m x 250 m), com lotes de 360 m<sup>2</sup>, urbanização atingindo até os cursos de água e nenhum espaço com centralidade definida claramente.

**FIGURA AS 03. CAMBÉ. NÚCLEOS URBANOS**



Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento

Ao lado do Jardim Santo Amaro foram construídos loteamentos seguindo o mesmo padrão urbanístico, com exceção do Conjunto Habitacional Castelo Branco, a primeira manifestação espacial acima de 2 pavimentos em Cambé. Junto à rodovia BR 369, implantou-se o setor industrial de Cambé.

Em ambos os núcleos (Novo Bandeirantes e Santo Amaro) a infraestrutura era precaríssima, mesmo assim, foram ocupados a partir de meados da década de 1970. Casas térreas, pequenas, simples. A seu lado, pequenos estabelecimentos comerciais/prestadores de serviço. Estabelecia-se, então, duas novas centralidades, ambas com fortes ligações com a cidade de Londrina.

No final dos anos 1970, surge mais um núcleo urbano sem ligação direta com o núcleo inicial: o Parque Residencial Ana Rosa, cuja área loteada o situava como o maior empreendimento urbano de Cambé. Maior, inclusive, que o núcleo inicial. O desenho urbano repetia o padrão até então utilizados: malha em xadrez, quadras



retangulares (50m x 230 m), lotes de 360 m<sup>2</sup>, nenhuma praça, avenida central e ruas com 15 metros de largura, infraestrutura precária e sem conexão viária com o núcleo inicial, embora situado a 1.500 metros dele. Criava-se um novo núcleo urbano, que, dez anos depois, viria receber intensivamente a população operária.

Três fatores foram notáveis no aparecimento desses núcleos urbanos: a pavimentação da rodovia PR 445, ligando Londrina ao sul de São Paulo; a criação do campus da Universidade Estadual de Londrina (1969), às margens da PR 445; e, a rodovia BR 369, ligando Londrina a Maringá e interior do Norte do Paraná.

Ao longo dos anos, a rodovia PR 445 e a rodovia BR 369 se tornariam “rodovias metropolitanas” pois assinalariam a conexão da zona sul de Londrina com as demais cidades do eixo Londrina-Maringá. Suas margens prestaram-se ao comércio atacadista, aos prestadores de serviço de grande porte e às indústrias.

Ao longo dos anos, a rodovia BR 369, passando pelo centro de Cambé e Rolândia trazia, o tráfego rodoviário de passagem para dentro das cidades. A construção do contorno sul de Cambé e Rolândia, no final dos anos 1990, deu um sentido novo para o sistema viário e para o próprio crescimento da cidade, aumentando a acessibilidade das terras ao sul da cidade de Cambé, implicando no crescimento do tráfego da avenida Brasil e no aumento do número de loteamentos para as “chácaras de lazer”. É bem verdade que o aparecimento dessa tipologia espacial é anterior à construção do contorno sul de Cambé, todavia potencializado (o aparecimento) ao longo da estrada da Bratislava (conexão com avenida Brasil) quando a comunicação terrestre com a cidade de Londrina se tornou facilitada.

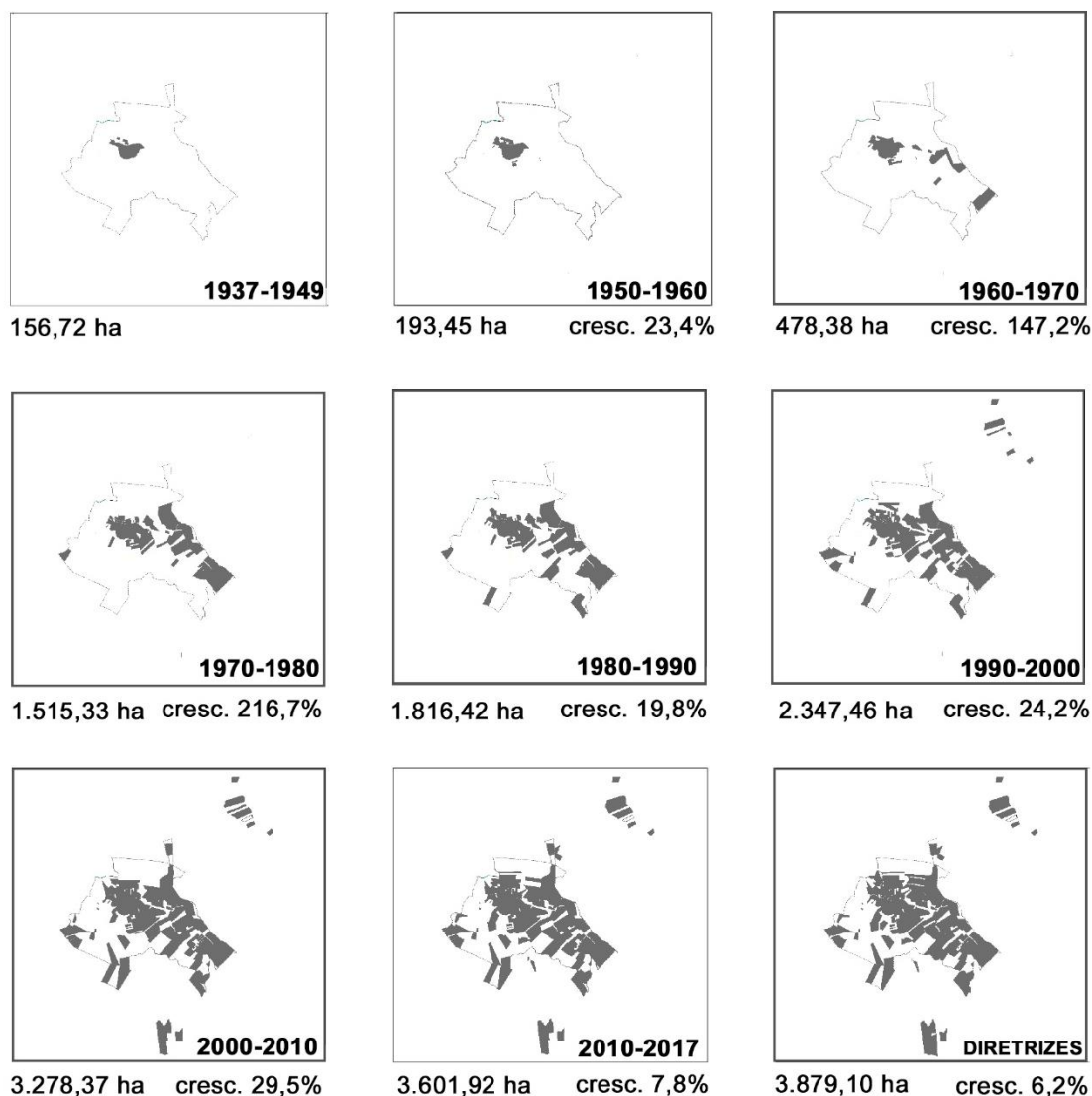
A fragmentação da malha urbana dos anos 1970 se manteve no segundo milênio, com tendência a avançar na direção sul, ao longo das estradas da Esperança e da Bratislava, terras situadas na bacia do ribeirão Cafezal.

As diretrizes de planejamento dadas pela legislação urbanística à época eram conter o avanço da malha até o limite da BR 369 (contorno sul de Cambé), e direcionar o crescimento da cidade para norte, pelo eixo da rodovia PR 445 e estrada da Prata e, em segundo plano, na direção à cidade de Rolândia.

Na primeira década do segundo milênio, novos loteamentos começaram a surgir nos espaços vazios situados entre os quatro núcleos urbanos criados, ou nas proximidades, ao norte e ao sul do núcleo inicial.

O maior destaque na década de 2010 foi a ocupação das terras ao sul da cidade, lindeiras ao córrego Esperança, face oeste do Jardim Santo Amaro. Por conseguinte, a estrada da Esperança, antes utilizada apenas pelos proprietários rurais do sul de Cambé, passou a ter grande importância viária para acessar o núcleo inicial.

O aumento do perímetro urbano na direção sul deu vaza para que a cidade fosse além do contorno sul da rodovia BR 369 e facilitou a urbanização de locais com acesso precário, como são os casos do Condomínio Residencial Villaggio do Engenho e Campos do Conde (esse sem acesso).

**FIGURA AS 04. CAMBÉ. EVOLUÇÃO URBANA 1930-2017**

O primeiro, manteve os olhos voltados para o consumidor de Londrina, numa estratégia comercial que vislumbrou não somente a cidade de Cambé, mas a Região Metropolitana de Londrina. Para isso, era preciso resolver o acesso à rodovia BR 369. Havia previsão da construção de acesso por trincheira sob a rodovia, mas foi retirada da pauta da acessibilidade e o condomínio ainda hoje tem baixa ocupação. O segundo caso, está sem acesso (em 2017). Ambos recolocam a discussão de qual a melhor maneira de promover o crescimento urbano sobre a bacia do ribeirão Cafezal<sup>2</sup>.

De outra sorte, o crescimento urbano fez-se também em sentido Norte, para além da cabeceira do ribeirão Caçadores e seus afluentes, uma área até então “esquecida” pelo capital fundiário local. Com isso, o trecho urbano da estrada da Prata

<sup>2</sup> Na avaliação do Plano Diretor-2008 (Plataforma Ambiental, v. II), a bacia do Cafezal poderia ser urbanizada segundo critérios diferenciados. Para tanto, ela foi subdividida em 3 partes, conforme sua sensibilidade ambiental (Cafezal I, II e III).



(avenida Francisco Delgado Sanches) teve novo protagonismo no contexto da acessibilidade em Cambé. Por ela, pela rua Equador e pela rua Stefano Paranzini, a área norte do núcleo inicial de urbanização passou a conectar ao centro da cidade, aumentando gradativamente os fluxos viários sobre as passagens em nível sobre a linha férrea.

Após meados dos anos 2000, Cambé apresenta um novo sentido de crescimento: a ocupação urbana industrial e prestador de serviço de grande porte ao longo da avenida José Bonifácio, oeste do sítio urbano, divisa com o município de Rolândia. O qualificativo “novo” deve-se ao fato de que, até então, o crescimento urbano de Cambé se fazia na direção de Londrina, ignorando as terras a oeste do córrego da Glória, embora sejam áreas muito próximas do centro urbano de Cambé.

A observação histórica nos mostra que a cidade fragmentada dos anos 1960/70 foi perdendo suas características. A imposição da legislação foi determinante para o parcelamento do solo para fins urbanos (e conseqüente ocupação) das áreas situadas entre os quatro núcleos urbanos. Desta vez, com exigência de legislação, com boa parte da infraestrutura básica. Todavia, uma outra tipologia de fragmentação do espaço comparece: os loteamentos de “chácaras de lazer”.

Hoje, pelos trilhos da ferrovia já não correm vagões de passageiros como havia nos primeiros anos da colonização. Boa parte dos fluxos viários entre os 4 núcleos ainda é feito pelas rodovias, excetuando as ligações entre o Ana Rosa e o núcleo inicial, depois da abertura da avenida Antônio Raminelli. A proposta de Sistema Viário prevista no Plano Diretor-2008 ainda não foi totalmente implementada.

Ao longo dos anos que separam o Plano Diretor-2008, a produção imobiliária foi expressiva. Em novembro de 2017, Cambé tinha 52.901 imóveis sendo 9.232 lotes vagos.

A verticalização, acima de 4 pavimentos, é presente somente no núcleo inicial. São 10 edifícios residenciais e um comercial. Os núcleos do Bandeirantes, Ana Rosa e Santo Amaro são habitados por população de baixa renda, possuem atividades comerciais e prestadoras de serviço de bairro e, em alguns locais, industriais e comerciais atacadistas. Essa última categoria é disposta ao longo dos corredores viários principais como as rodovias BR 369 e PR 445.

A cidade de Londrina ainda exerce forte centralidade para os moradores dos núcleos Santo Amaro, Bandeirantes e Ana Rosa. São repositórios da força de trabalho de Cambé e Londrina.

Os cursos de água são parcialmente protegidos da urbanização por meio de reserva de Áreas de Preservação Permanente (APP), com distâncias variáveis entre 30 e 160 metros. Em alguns loteamentos, há área pública florestada; em outros locais, a área de fundo de vale é privada, com ocupação por moradias, como são os casos das pequenas propriedades lindeiras aos cursos de água no Jardim Novo Bandeirantes I e II, Silvino I, Ana Elisa I e III, Chácaras Manella, Chácaras Esperança (ex-Chácaras Cambé-Londrina).



Ao adentrar 2000 Cambé apresentou, pela primeira vez, invasão de áreas urbanas privadas (Jardim Campos Verdes), na divisa com a cidade de Londrina. A ação do Poder Público municipal, a partir de 2014, promoveu a urbanização da área. Hoje, observa-se nova invasão de imóveis, em terreno situado ao lado do Jardim Campos Verdes. A Administração Pública municipal não tem dados relativos ao número de famílias no local.

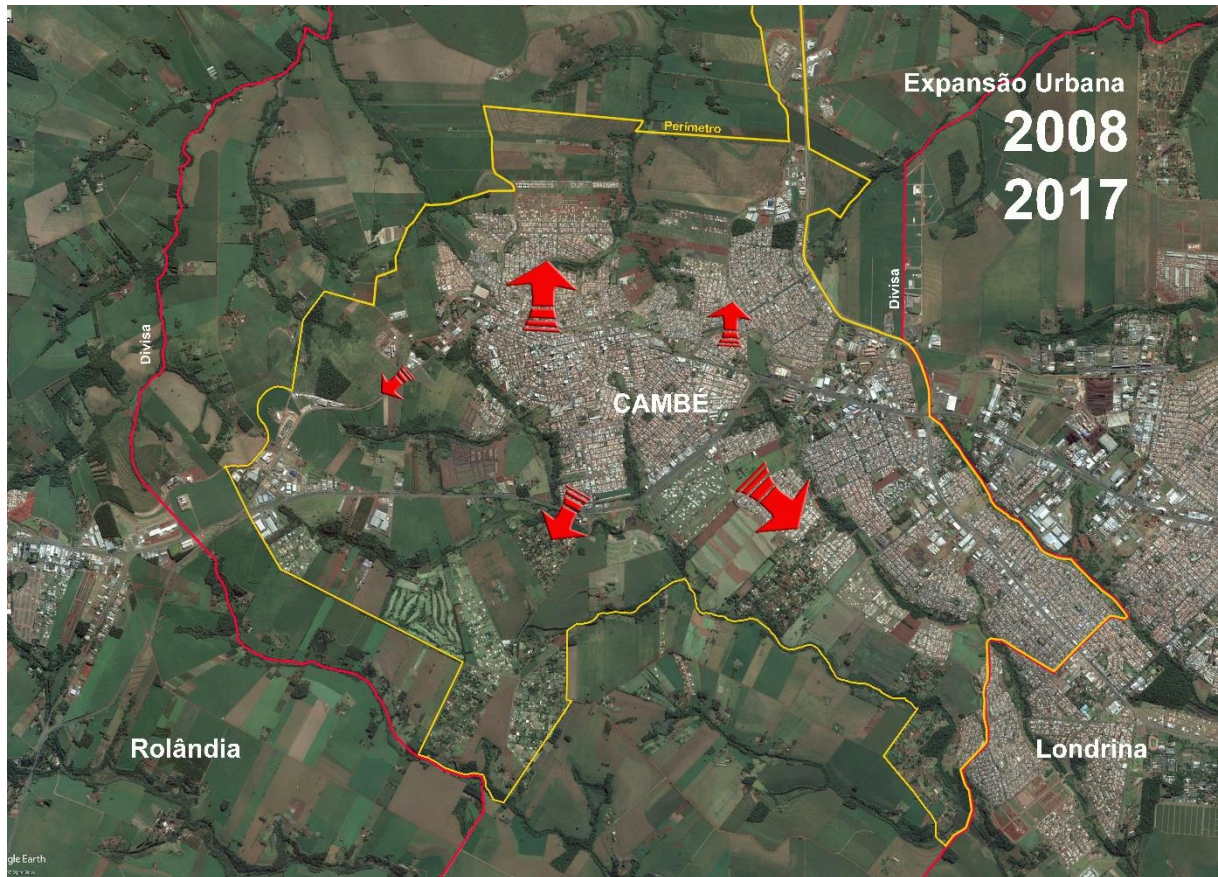
## TENDÊNCIAS DE EXPANSÃO URBANA

Entre o Plano Diretor de 2008 e 2017 Cambé apresenta 6 tendências de expansão urbana:

- 1) Norte do núcleo inicial tendo como vetor a estrada da Prata, a rua Equador e a Stefano Paranzini (Parque Residencial Ana Rosa) ao longo do vale do ribeirão Caçadores.
- 2) Ao longo do vale do ribeirão Esperança, tendo como principal via de acesso a estrada da Esperança, interligando os núcleos do Santo Amaro e Novo Bandeirantes.
- 3) Sul do núcleo inicial, pela estrada do Bratislava, principalmente com loteamentos de chácaras de recreio;
- 4) Sentido sudoeste, pela avenida José Bonifácio, em direção à cidade de Rolândia, com a implantação de estabelecimentos industriais e grandes prestadores de serviço, entre eles, o terminal de *contêiner*;
- 5) Nordeste, nas proximidades da Warta (distrito de Londrina), na microbacia do ribeirão Bom Sucesso, na tipologia de chácaras de lazer, em loteamentos não aprovados pelo Poder Executivo municipal;
- 6) Sul, na divisa com o município de Londrina, distante das áreas urbanas de Cambé, na bacia do córrego Pedroso, loteamentos chácaras de lazer.



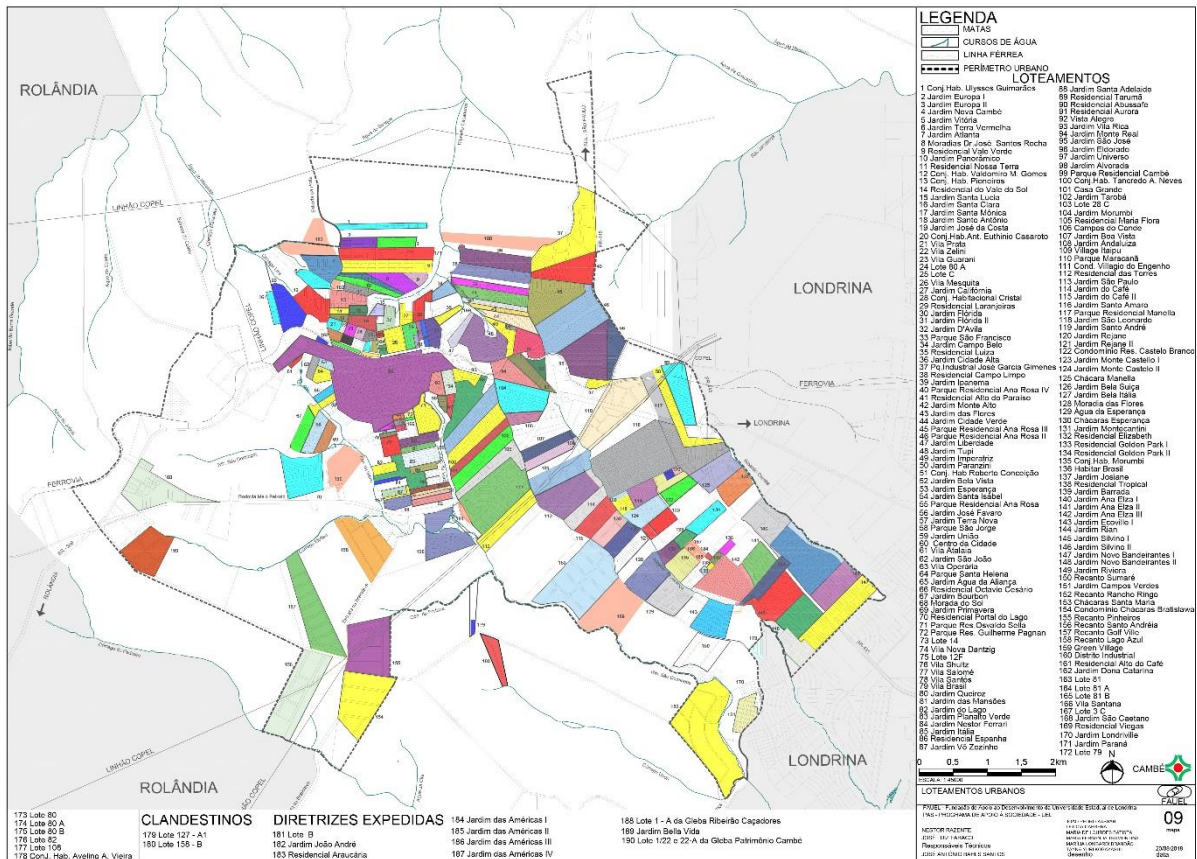
**FIGURA AS 05. CAMBÉ. VETORES DE EXPANSÃO URBANA – 2010 - 2017**





### MAPA 09 – LOTEAMENTOS URBANOS

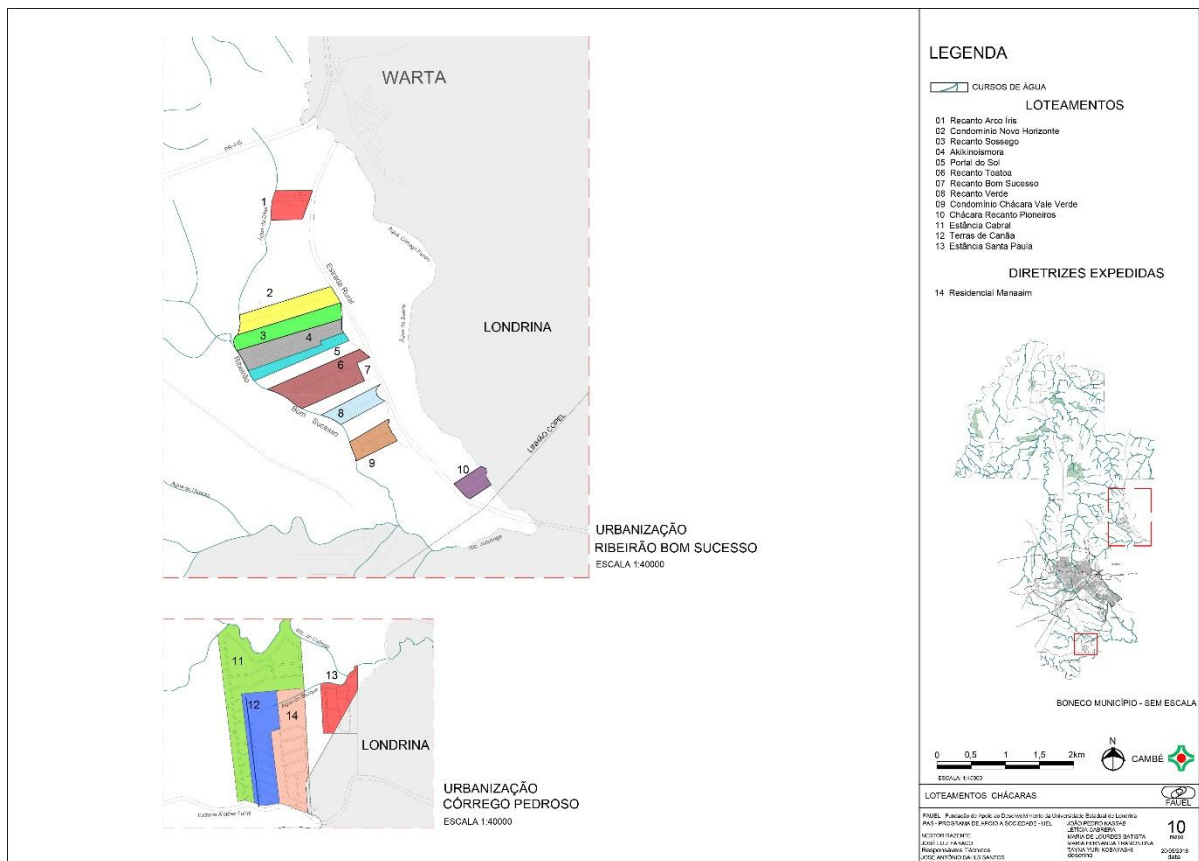
( mapa em prancha A3)





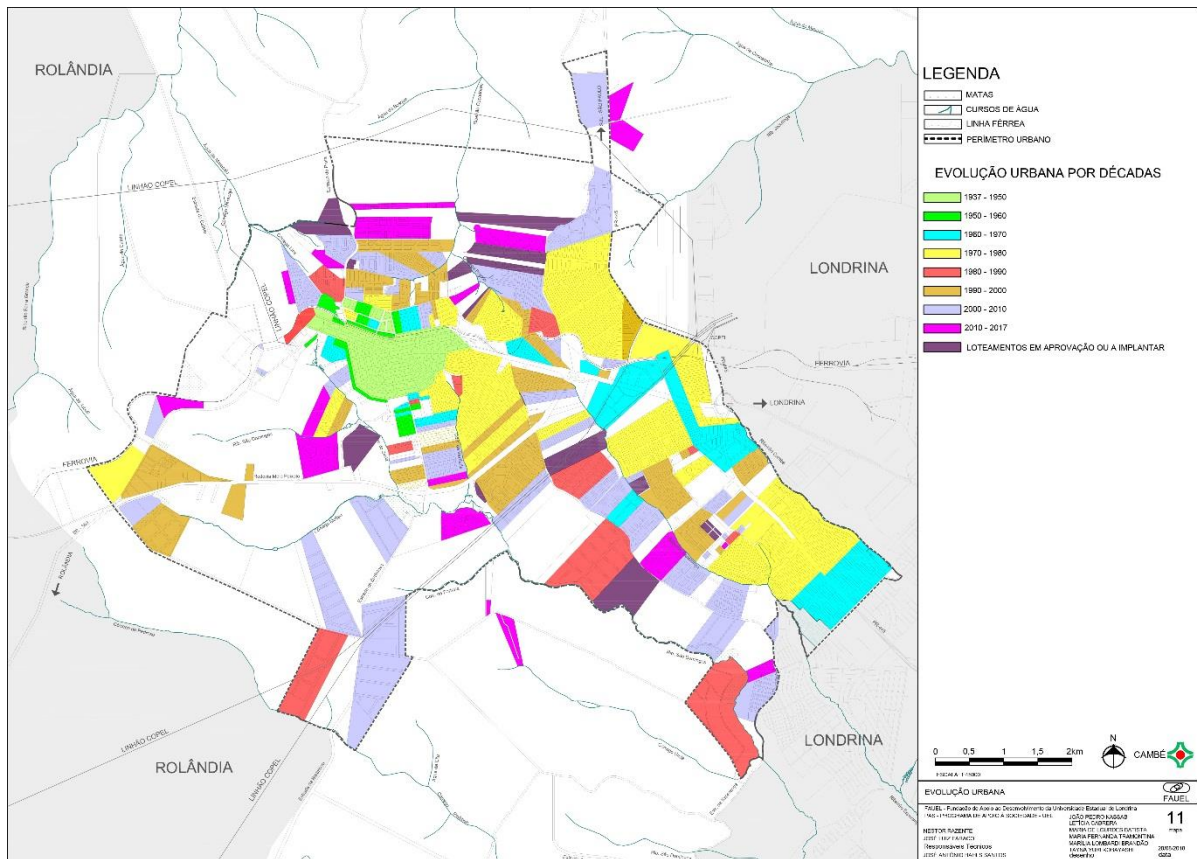
### MAPA 10 – LOTEAMENTO CHÁCARAS

(mapa em prancha A3)



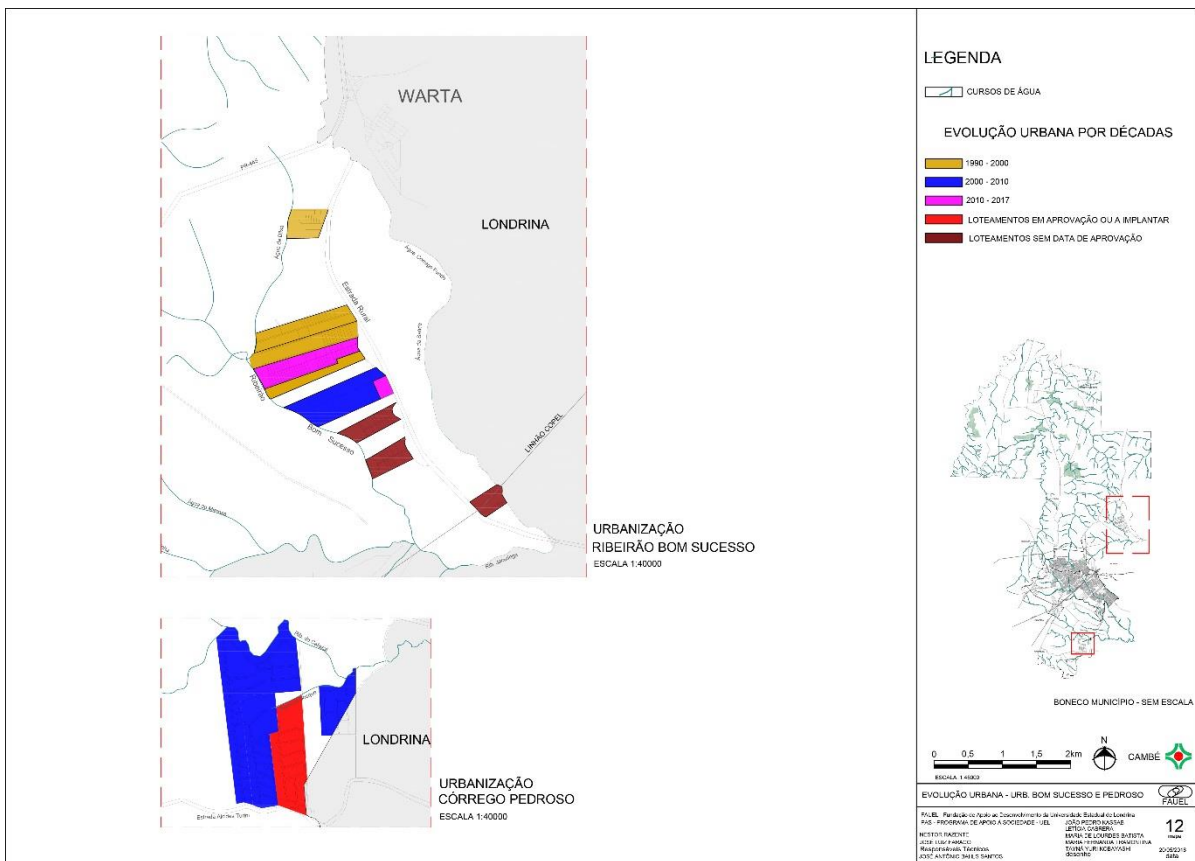


**MAPA 11 EVOLUÇÃO URBANA POR DÉCADAS – área urbana**  
(mapa em prancha A3)





## MAPA 12 EVOLUÇÃO URBANA POR DECADAS – Bom Sucesso e Pedroso ( mapa em prancha A3)





## Vazios urbanos

Cambé tem 9.232 lotes vagos (novembro 2017). Não estão computados os imóveis localizados na urbanização do córrego Bom Sucesso pois a Administração Pública municipal não os tem cadastrados. Adotando-se a média de tamanho familiar de 3.18 pessoas, poderia abrigar cerca de 29 mil habitantes.

A maior quantidade (594 lotes) classificada como lotes e chácaras. É seguido pelo Jardim Paraná (401 lotes), Morada das Flores (392 lotes), Jardim Cidade Alta (251). Os locais mais ocupados, excetuando os conjuntos habitacionais, são os loteamentos mais antigos (década de 1970 ou anterior), entre eles, o núcleo inicial da cidade, o Parque Residencial Ana Rosa, Tupy, Santo Amaro e Novo Bandeirantes.

**TABELA AS 01. CAMBÉ. LOTES VAGOS, SEGUNDO LOTEAMENTOS. 2017**

LOTEAMENTO	LOTES VAGOS	LOTEAMENTO	LOTES VAGOS
AGUA DA ESPERANCA	195	CAMPOS DO CONDE	12
CENTRO	54	CHACARA MANELA	21
CHACARA SANTA MARIA	68	CHACARAS ESPERANCA	16
CHACARAS GREEN VILLAGE	34	CJ HAB ANTONIO E CASAROTO	15
CJ HAB CRISTAL	2	CJ HAB MORUMBI	1
CJ HAB PIONEIROS	8	CJ HAB ROBERTO CONCEICAO	4
CJ HAB TANCREDO DE A NEVES	4	CJ HAB ULYSSES GUIMARAES	14
CJ HAB WALDOMIRO M GOMES	13	COND VILLAGGIO DO ENGENHO	297
ESTANCIA CABRAL	249	GB BARRA GRANDE	1
GB CACADORES	1	GB CAFEZAL	1
GB CAMBE	1	GB JACUTINGA	1
GB NOVA DANTZIG	1	GB PATRIMONIO CAMBE	1
GB RIBEIRAO TRES BOCAS	2	GB ROLAND	1
GLEBA PATRIMONIO CAMBE	6	JD AGUA DA ALIANCA	37
JD ALVORADA	41	JD ANA ELIZA I	29
JD ANA ELIZA II	49	JD ANA ELIZA III	105
JD ANDALUZIA	182	JD ATLANTA	37
JD BARRADA	8	JD BELA ITALIA	74
JD BELA SUICA	109	JD BELA VISTA	16
JD BOA VISTA	47	JD CALIFORNIA	24
JD CAMPOS VERDES	208	JD CASA GRANDE	52
JD CIDADE ALTA	251	JD CIDADE VERDE	66
JD DAS FLORES	25	JD DAS MANSOES	27
JD DAVILA	6	JD DO CAFE	87
JD DO CAFE 2	177	JD DO LAGO	19
JD DONA CATARINA	1	JD ECOVILLE - 1	258
JD ELDORADO	14	JD ESPERANCA	65
JD EUROPA I	30	JD FLORIDA II	4
JD GOLDEN PARK	20	JD IMPERATRIZ	32
JD ITALIA	28	JD JOSE FAVARO	161
JD LIBERDADE	39	JD MONTE ALTO	46
JD MONTE CASTELO	69	JD MONTE CASTELO II	60
JD MONTE REAL	11	JD MONTICATINI	91
JD MORADA DO SOL	122	JD MORUMBI	69
JD NOVA CAMBE	204	JD NOVO BANDEIRANTES I	74
JD NOVO BANDEIRANTES II	64	JD PANORAMICO	59
JD PARANA	401	JD PARANZINI	9
JD PLANALTO VERDE	35	JD PRIMAVERA	19
JD QUEIROZ	18	JD REJANE	5
JD REJANE II	8	JD RIAN	18
JD RIVIERA	47	JD SANTA ADELAIDE	20
JD SANTA CLARA	24	JD SANTA ISABEL	10
JD SANTA LUCIA	27	JD SANTA MONICA	25
JD SANTO AMARO	125	JD SANTO ANDRE	37



LOTEAMENTO	LOTES VAGOS	LOTEAMENTO	LOTES VAGOS
JD SANTO ANTONIO	11	JD SAO CAETANO	15
JD SAO JOAO	10	JD SAO JOSE	6
JD SAO PAULO	188	JD SILVINO I	42
JD SILVINO II	74	JD TAROBA	37
JD TERRA NOVA	17	JD TERRA VERMELHA	170
JD TUPY	37	JD UNIAO	46
JD UNIVERSO	13	JD VILA RICA	8
JD VITORIA	191	JD VO ZEZINHO	27
LOTE INDUSTRIAL 28-C	1	LOTES E CHACARAS	594
MORADA DAS FLORES	392	MORADIAS DR. JOSE DOS SANTOS ROCHA	4
NÃO INFORMADO	1	PQ IND JOSE GARCIA GIMENES	23
PQ MARACANA	62	PQ RES ANA ROSA I	89
PQ RES ANA ROSA II	127	PQ RES ANA ROSA III	112
PQ RES ANA ROSA IV	60	PQ RES CAMBE	42
PQ RES GUILHERME PAGNAN	3	PQ RES MANELLA	34
PQ RES OSVALDO SELLA	50	PQ SANTA HELENA	7
PQ SAO FRANCISCO	7	PQ SAO JORGE	111
RECANTO GOLF VILLE	68	RECANTO RANCHO RINGO	81
RECANTO SANTA ANDREA	37	RES ABUSSAFE	12
RES ALTO DO CAFE	70	RES ALTO PARAISO	237
RES AURORA	17	RES DAS TORRES	219
RES ELIZABETH	55	RES ESPANHA	135
RES GOLDEN PARK II	57	RES JOSE DA COSTA	5
RES MARIA FLORA	84	RES NESTOR FERRARI	4
RES NOSSA TERRA	28	RES OCTAVIO CESARIO	36
RES TARUMA	15	RES TROPICAL	5
RES VALE VERDE	58	SUBDIVISAO DO LOTE 3-C	11
SUBDIVISAO DO LOTE 80	1	SUBDIVISAO DO LOTE 81-B	4
SUBDIVISAO DO LOTE 89-C	2	TERRAS DE CANAA	189
VILA ATALAIA	4	VILA BRASIL	6
VILA GUARANI	5	VILA JOSIANE	12
VILA MESQUITA	7	VILA NOVA DANTZIG	9
VILA PRATA	2	VILA RURAL JOAO INOCENTE	3
VILA SALOME	1	VILA SANTOS	1
VILA ZELINI	2	VILLA VENEZA	6
VILLAGE ITAIPU	79	VISTA ALEGRE	6
TOTAL			9.232

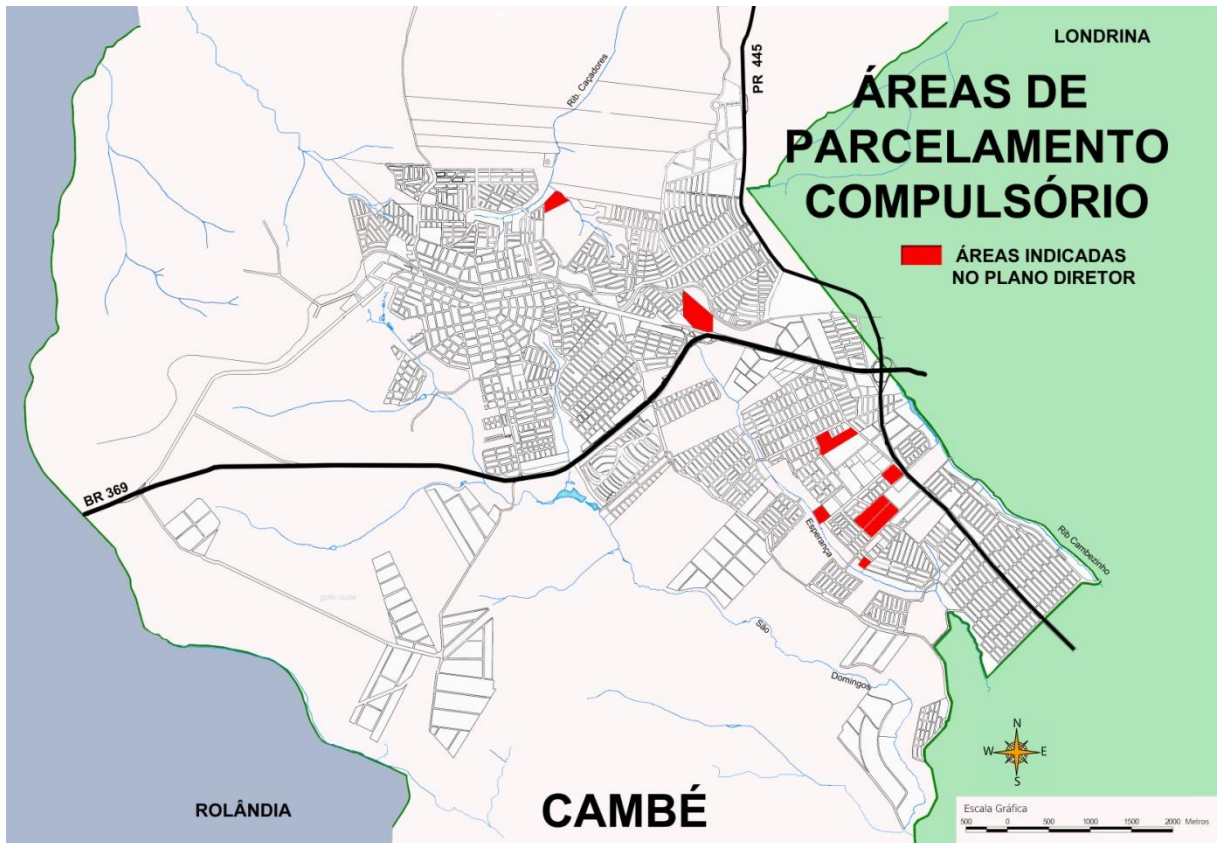
Fonte: Secretaria Municipal da Fazenda

A Lei Complementar nº 014/2008, de 04 de junho de 2008, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Cambé, estabelece (art. 39) o parcelamento compulsório de áreas urbanas para fins de eliminar os vazios urbanos. Os imóveis relacionados são:

- I - lotes 86B2, 88 F, 83, 83 A, 83C86D remanescente, 89H, 84, 84A Remanescente,  
35A, 35D, 35E, 88G, 88F 86A6, 78 e 115A, todos da Gleba Cambé;
- II - lotes 115A e 115B, da Gleba Cafezal.



**FIGURA AS 06 CAMBÉ: ÁREAS DE PARCELAMENTO COMPULSÓRIO  
INDICADAS NO PLANO DIRETOR 2008**



Fonte: Plano Diretor de Cambé 2008. Org. dos autores

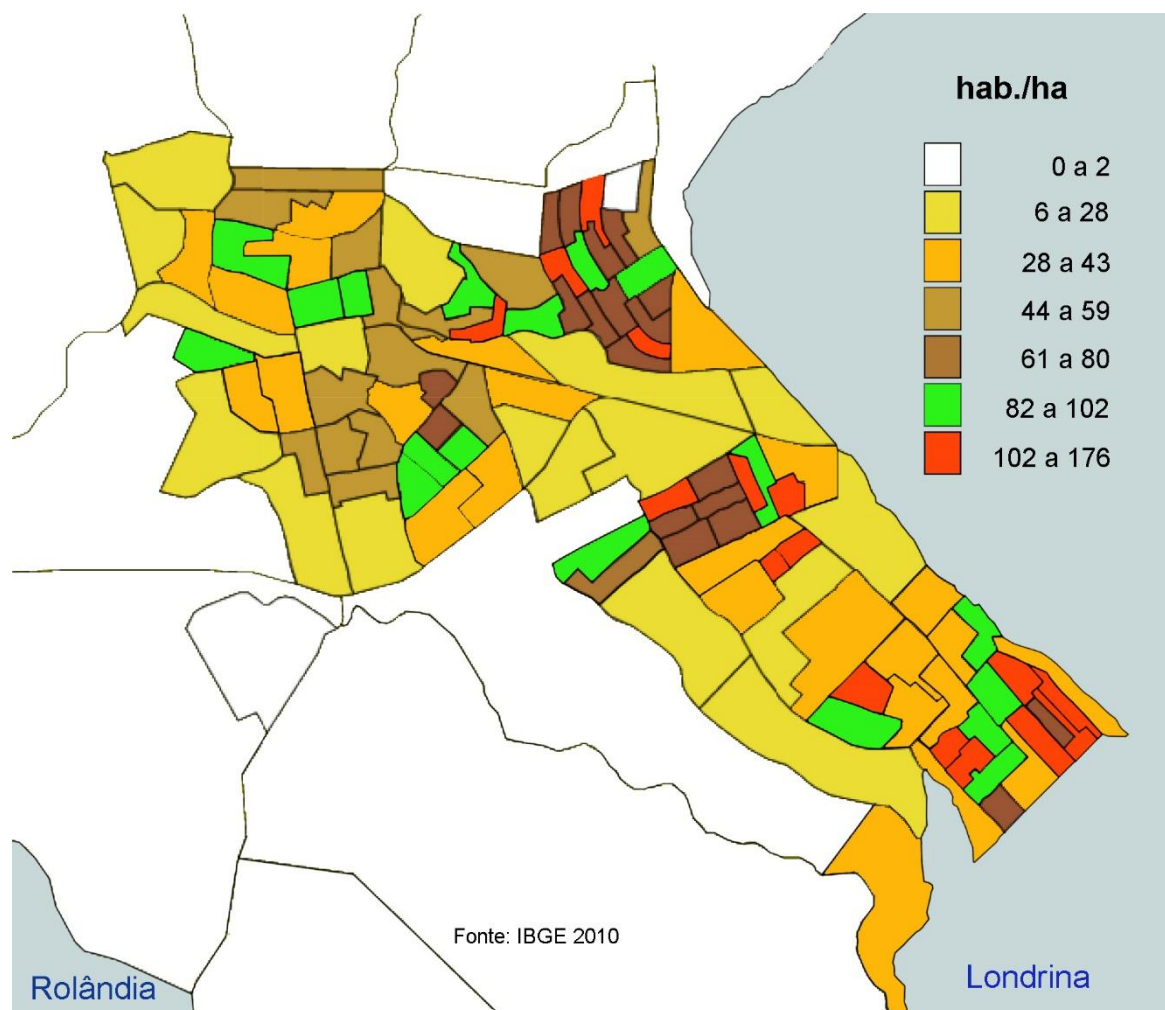
### 1.4.2 DENSIDADE DEMOGRÁFICA

As densidades brutas da cidade de Cambé, obtida por meio dos setores censitários do Censo IBGE-2010, variam entre 2 hab./ha e 176 hab./ha, essa última, encontrada no Conjunto Habitacional Castelo Branco onde edifícios com 4 pavimentos elevam a densidade ao patamar mais alto de Cambé. Nos demais locais onde há densidades médias, elas são devidas a ocupação total dos lotes urbanos e às pequenas dimensões dos mesmos.

Majoritariamente, nos núcleos Santo Amaro e Ana Rosa predominam densidades entre 61 a 80 hab./ha; no núcleo Bandeirantes a 28 a 43 hab./ha, o que corresponde a uma ocupação do espaço tendo a moradia unifamiliar como padrão dominante. Em geral, não se observam incompatibilidades entre a infraestrutura e as densidades nos locais citados, nem mesmo a saturação do sistema viário.



FIGURA AS 07. CAMBÉ. DENSIDADE BRUTA



### 1.4.3 USO DO SOLO URBANO

**Uso Industrial** – Encontramos uso do solo na categoria industrial basicamente em quatro situações: a) No Parque industrial José Garcia Gimenez, às margens da rodovia PR 445 e a norte do Parque Residencial Ana Rosa; b) às margens da rodovia BR 369 e PR 445, proximidades do Jardim Santo Amaro; c) margens da rodovia BR 369, na junção com estrada da Esperança; e, d) às margens da avenida José Bonifácio, saída para Rolândia, antiga rodovia BR 369.

Situadas em pontos estratégicos do sistema viário, as atividades industriais de Cambé apresentam grandes intercorrências com o sistema viário urbano, já que as rodovias são as conexões urbanas entre os núcleos urbanos citados. Fluxos de caminhões interferem em situações pontuais como na marginal da PR 445, altura da Incopa, da BR 369, na ex-Granosul, e na avenida José Bonifácio.



**Comércio/prestação de serviços de grande porte.** Essas atividades situam-se nos mesmos pontos apontados acima para as atividades industriais. Cabe destaque para as grandes empresas localizadas na José Bonifácio, como o terminal de *containers* Bravo, silos graneleiros, Cocamar e Bela Agrícola.

**Comércio/serviços de pequeno e médio portes.** Localizam-se na avenida Brasil, marginais de rodovias BR 369 e PR 445, Mal Floriano Peixoto (J. Bandeirantes), Gabriel F. Miranda e José A. Santos (Santo Amaro), Antônio Raminelli, rua Belo Horizonte, avenida Inglaterra, estrada da Esperança e rua Brasília.

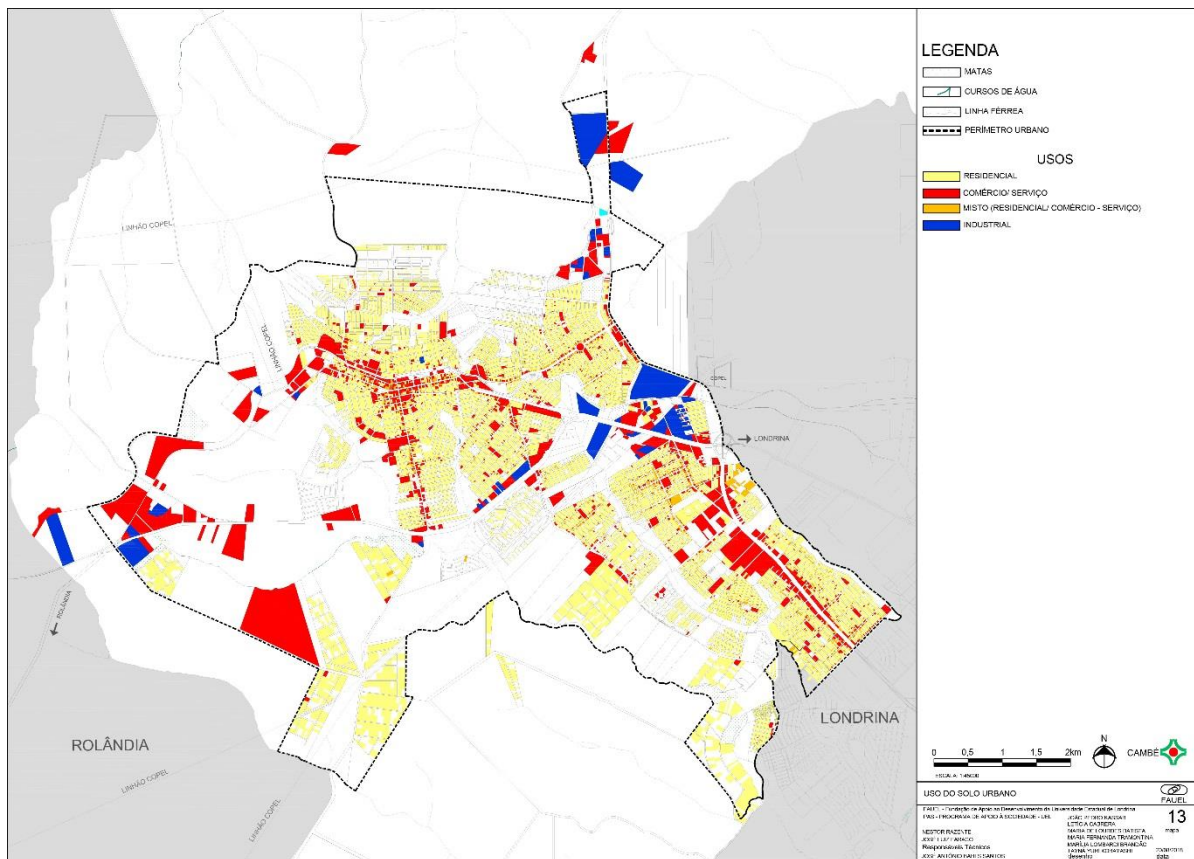
**Residencial.** Uso do solo residencial ocupa as demais áreas urbanas, via de regra, moradia térrea, exceção do C. H. Castelo Branco e alguns poucos edifícios residenciais no centro urbano (núcleo inicial).

Uma outra vertente do uso residencial pode ser encontrada na forma condominial para as chácaras de lazer. Tal uso do solo começou nos anos 1990 e se intensificou na década de 2010. Cabe destacar duas outras situações:

- 1) Cambé ainda tem uso residencial em áreas próximas dos cursos de água que, em face da política pública de meio ambiente, deveria ter sido eliminado.
- 2) O Jardim Londrville, ocupação irregular de imóvel localizado na divisa com a cidade de Londrina.



### Mapa 13 Uso do solo urbano (mapa em prancha A3)





## 1.4.4 SISTEMA VIÁRIO

### SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

O sistema viário municipal está hierarquicamente organizado a partir da rodovia federal BR 369 e rodovia estadual PR 445, ambas pavimentadas. A primeira percorre o território sentido leste-oeste e dá acesso a Maringá, a oeste, e Londrina, a leste. Faz conexão com Maringá, Foz do Iguaçu e Paraguai, de um lado, e São Paulo e porto de Santos, de outro.

Em sentido oposto, norte-sul, cruzando a cidade de Cambé no limite leste com Londrina, está a rodovia estadual PR 445, que permite o acesso às cidades de Londrina, Tamarana, Curitiba e porto de Paranaguá, num sentido, e sul de São Paulo, em outro.

Em segundo plano hierárquico, configuram-se as estradas municipais de acesso ao meio rural, construídas nos espigões das glebas, e estruturadoras do espaço rural. Em alguns casos, adentram o sítio urbano configurando-se em vias urbanas, tais como:

- Estrada da Prata
- Estrada do Bratislava
- Estrada do Cafezal
- Estrada do Esperança

Cabe destacar o caráter metropolitano da estrada rural de acesso à comunidade Saltinho, em Cambé, e que também faz a ligação com Londrina, na altura do Condomínio Sun Lake Residence, zona sul. Em Londrina, a estrada é denominada rua Adalberto Luís Pirola e se encontra pavimentada no trecho Londrina-Condomínio Estância Cabral (em Cambé).

Pela sua importância para escoamento das safras agrícolas, as estradas rurais tem sido alvo de preocupações constantes nas sucessivas administrações municipais. É desejável que a manutenção venha associada a construção de caixas de retenção de água e de curvas de nível em toda a microbacia. Em tais condições é possível prolongar a vida útil das estradas, evitando o assoreamento dos cursos de água e mantendo as condições de produtividade das propriedades rurais.

#### Faixas de domínio de rodovias

As rodovias estaduais têm faixa de domínio estabelecida pelo estado do Paraná. Após essa faixa, o Plano Diretor-2008 estabeleceu condições para a ocupação. Assim é que

- A faixa de domínio da rodovia BR 369 é de 60 metros de largura para cada lado do eixo da pista entre os kms 150 e 160, e, 80 metros, entre os kms 160 e 167, contados a partir do eixo da rodovia antes da



duplicação da via. A Lei Municipal n°. 2.195/2008, de 19 de junho de 2008, art. 15, exige a construção, ao logo da faixa de domínio, de via com 15 metros de largura.

- A faixa de domínio da rodovia Celso Garcia Cid, PR 445, é de 25 metros para cada lado do eixo da pista. Na faixa de domínio foram construídas, pelo Poder Executivo municipal as marginais de rodovia (com 15 metros de largura). A Lei Municipal n°. 2.195/2008, de 19 de junho de 2008, art. 15, exige a construção, ao logo da faixa de domínio, de via com 15 metros de largura.

A faixa de domínio das estradas rurais não é definida pelo governo municipal nem especificada no Plano Diretor-2008, embora o artigo 6º, inciso X, diga, expressamente, que ela deve ser “delimitada por lei específica”.

Tendo em vista que as estradas rurais adentram o perímetro urbano tornando-se vias arteriais, é necessário adequar seu perfil transversal dentro do perímetro urbano exigindo largura mínima semelhante ao perfil das vias arteriais.

## SISTEMA VIÁRIO DO DISTRITO SEDE

Em termos de desenho urbano Cambé é singular. Uma parte da cidade foi projetada pela Companhia de Terras Norte do Paraná; portanto, surgiu de um plano antecipado à construção da cidade; outra parte, ocorreu ao longo dos anos, foi projetada e implantada a partir de ações públicas e privadas individualizadas. Somente houve planejamento viário global com os Planos Diretores. Dessa maneira, o sistema viário existente é uma mescla das duas situações referidas.

**Na cidade da Companhia de Terras**, o sistema viário tem caracterização muito clara, conforme se resume:

- Formato do sistema viário descreve um semicírculo, com uma lateral situada junto à linha férrea;
- Linha férrea situada no espigão do sítio urbano;
- Av. comercial/prestadora de serviço paralela à linha férrea, sentido Leste-Oeste (av. Inglaterra e rua Belo Horizonte);
- Via de acesso ao meio rural-Sul, com 18 metros de largura (av. Brasil), conectando-se com os locais onde se localizavam os primeiros moradores de Nova Dantzig;
- Avenida central partindo do Colégio Olavo Bilac, acompanhando a curva de nível, sentido Oeste (av. Canada, 18 metros);
- Vias com 15 metros de largura, acompanhando as curvas de nível;
- Vias perpendiculares às anteriores, reforçando a centralidade das praças Santo Antônio e Getúlio Vargas.

Na **cidade pós-Companhia de Terras**, pode-se identificar elementos estruturantes que resultaram dos Planos Diretores, a saber



- 1) Preocupação em interligar o sistema viário dos quatro núcleos urbanos, anteriormente (aos Planos Diretores) isolados;
- 2) Obrigatoriedade da construção de vias públicas separando áreas de preservação permanente;
- 3) Obrigatoriedade de construção de vias marginais às rodovias, linha férrea e linhas de alta tensão;
- 4) Construção de via pública de perfil transversal diferenciado (mínimo de 18 metros), localizada no ponto médio entre o espigão e a via marginal de fundos de vales;
- 5) Separação do tráfego de passagem do urbano;
- 6) Preocupação de hierarquizar o sistema viário a partir da via local até as rodovias.

Nesses termos, o sistema viário urbano de Cambé caracteriza-se da seguinte maneira:

- Duas rodovias (estadual e federal) direcionadas nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste, e seu tráfego de passagem “divide” a cidade em quatro partes distintas; dificultando as ações de integração entre as partes, e servindo ao tráfego urbano;
- Carregamento de tráfego concentrado na rodovia BR 369, com a rodovia assumindo o papel de única via metropolitana;
- Tráfego de caminhões concentrado nas proximidades das rodovias BR 369 e PR 445, havendo pouca interferência com o restante da malha urbana;
- Vias marginais às rodovias BR 369 e PR 445, não inteiramente implantadas, todavia projetadas para cumprir o papel de via estrutural de interligação de bairros-centro e entre bairros;
- Trevo no cruzamento da avenida José Bonifácio com rodovia Melo Peixoto que dificulta a conexão da referida avenida. Local com intenso trânsito de caminhões, com a rodovia (sentido Rolândia-Londrina)
- Interrupção de vias projetadas, incluindo-se as vias arteriais e marginais de linhas de alta tensão e de fundos de vales, dificultando a fluidez e a separação dos tráfegos urbano do regional de passagem;
- Vias urbanas importantes interrompidas (Oceano Pacífico/Antônio Bocate; rua Humberto Moreschi/rua Guaratuba; prosseguimento da avenida José Afonso dos Santos/Bernardino de Campos; rua Rio Iguaçu com rua Terra no Parque Maracanã; Stefano Paranzini; avenida Manuel Ferreira; duplicação da rua Bento Munhóz da Rocha Neto;
- Problemas graves de transposição da linha férrea, para acessos aos bairros a norte do sitio urbano (há somente uma passagem em desnível).
- Dificuldades de fluidez de tráfego nos encontros entre vias arteriais e rodovias, com passagens em nível;
- Cruzamentos em desnível nos seguintes locais
  - Rodovia BR 369



Cruzamento com a avenida Roberto Conceição com BR 369

Cruzamento com a rodovia PR 445

Cruzamento com avenida José Bonifácio.

- Rodovia PR 445

Cruzamento com Mal. Hermes da Fonseca; com Eurico Gaspar Dutra; com Pedro Viriato de Souza; com rodovia BR 369; e, com avenida Antônio Raminelli;

- Passeios de pedestres (calçadas) com impeditivos, especialmente degraus e objetos dispostos pelas lojas comerciais, para circulação do transeunte e cadeirantes.
- Ausência de ligação viária entre as áreas da bacia do córrego da Glória com as áreas da bacia do córrego Verdade;
- Acesso precário para os loteamentos da cabeceira do córrego São Domingos;
- Ausência de conexões viárias entre a cabeceira do córrego São Domingos e a avenida José Bonifácio;
- Poucas vias que fazem a conexão direta Norte/Sul;
- Ausência de conexão viária urbana entre os núcleos do Santo Amaro com núcleo Ana Rosa;
- Poucas conexões viárias entre a face norte da bacia do ribeirão Cambé e a face sul da mesma bacia (situada em Londrina).
- Inexistência de conexão viária entre a estrada da Prata e a rodovia PR 445, sentido Leste/Oeste, passando pelas áreas já loteadas da bacia do ribeirão Caçadores
- Inexistência de conexão viária urbana do sistema viário das áreas Norte de Cambé com o sistema viário urbano de Londrina (avenida Saul Elkind).

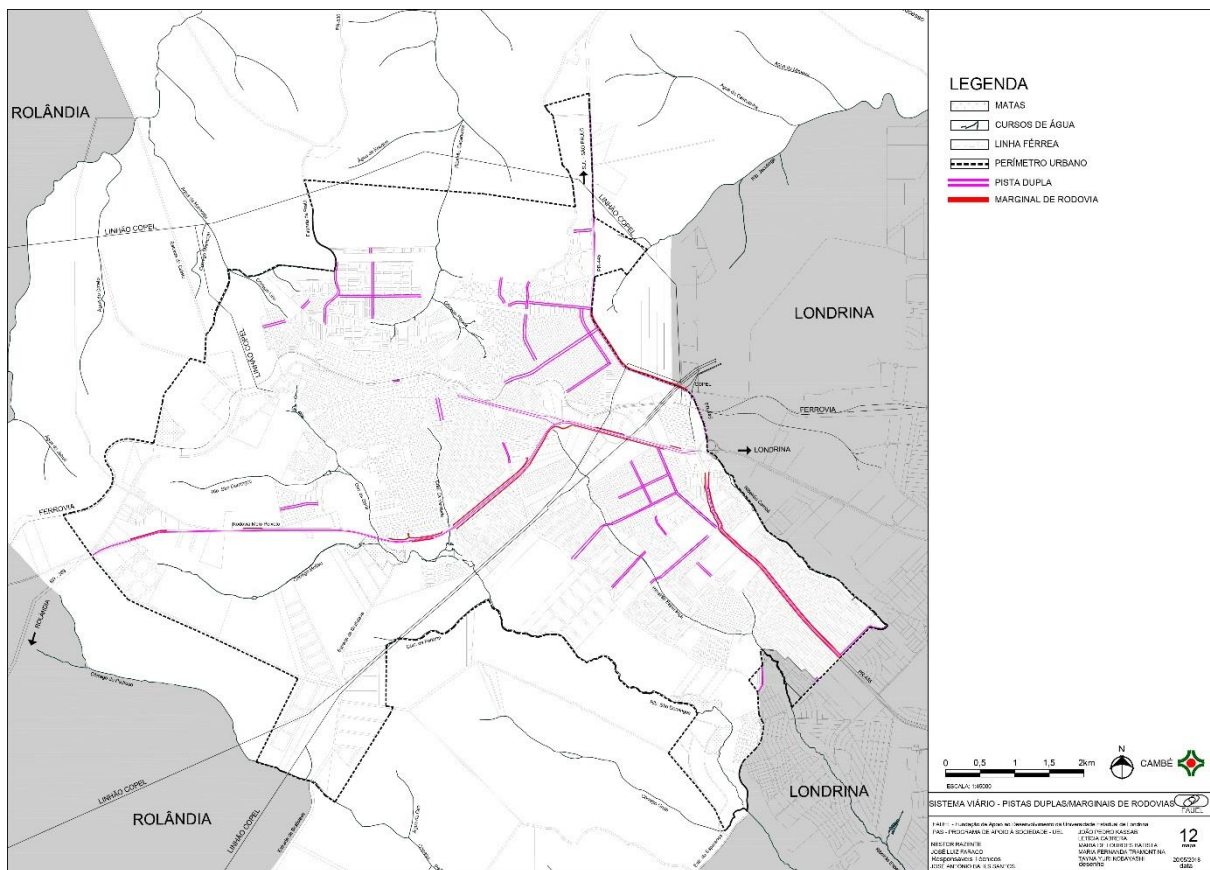
### **Vias com pistas duplas**

Conforme mostra o mapa abaixo, o sistema de vias com pistas duplas, portanto, maior carregamento de tráfego, apresenta-se fracionado. Em parte por causa da estratégia da Política de Desenvolvimento Urbano adotada: aguardar que certas áreas urbanas sejam loteadas para configurar o sistema viário e protelar atos desapropriatórios, como é o caso do trecho urbano das estradas da Prata e a duplicação da avenida Antônio Raminelli/Jardim Tupi, da avenida Stefano Paranzini (Ana Rosa) e da avenida José Afonso dos Santos (Santo Amaro/Jardim São Paulo).



## MAPA 14 CAMBÉ VIAS COM PISTAS DUPLAS E MARGINAIS DE RODOVIAS

(mapa em prancha A3)





## A lei municipal de sistema viário

A Lei Municipal nº 2.195/2008, de 19 de junho de 2008, define as características do sistema viário proposto pelo Plano Diretor-2008. Ele vem sendo implantado a medida que os novos loteamentos são construídos.

A proposta pretende interligar os quatro núcleos urbanos que se formaram no início da expansão fragmentária da cidade, fazendo distinção entre o tráfego de passagem (rodovias) e o tráfego urbano, conforme anteriormente relatado. A Lei traz a seguinte estruturação para o Sistema Viário Urbano:

- **Rodovias;**
- **Vias Estruturais:** são vias cuja função é interligar os quatro núcleos urbanos de Cambé e Região Metropolitana visando fluidez do trânsito (perfil transversal = 40 metros), velocidade máxima permitida de 60 Km/h.
- **Vias arteriais:** São vias que interconectam as demais vias que compõem a rede principal, sem as mesmas características das vias estruturais. Suas intersecções em nível são controladas por semáforo e rotatórias, permitem acesso a lotes lindeiros e às vias coletoras. Seu papel é, conforme assegura o Plano Diretor-2008, o trânsito entre as regiões da cidade. Perfil transversal de 30 metros. Velocidade máxima permitida de 60 Km/h;
- **Vias coletoras:** Destinam-se a coletar e distribuir o trânsito proveniente das vias estruturais e arteriais, organizando-o dentro das regiões da cidade. Perfil transversal de 18 metros. Velocidade máxima permitida de 40 Km/h;
- **Vias Marginais Proteção Ambiental.** Na própria Lei é chamada de Vias Marginais de Fundo de Vale: Sua função é delimitar as áreas de preservação ambiental das áreas urbanas. Perfil transversal de 15 metros. Velocidade máxima permitida de 40 Km/h;
- **Vias Marginais de linhas de alta tensão:** Sua função é separar as áreas situadas sob as linhas de transmissão de energia elétrica das demais áreas urbanas. Perfil transversal = 15 metros. Velocidade máxima permitida de 40 Km/h;
- **Vias marginais de rodovias:** tem por finalidade “separar diferentes características de tráfego”. Perfil transversal = 15 metros. Velocidade máxima permitida de 40 Km/h;
- **Vias marginais de linha férrea:** Consoante Plano Diretor-2008, essa categoria de via tem por finalidade “separar diferentes características de tráfego”. Perfil transversal de 15 metros. Velocidade máxima permitida de 40 Km/h;



- **Vias locais:** Destinam-se a servir de acesso direto aos lotes urbanos. São caracterizadas por tráfego lento, intersecções em nível e não semaforizadas. Perfil transversal de 15 metros;
- **Ciclovias:** destinam-se exclusivamente ao uso de bicicletas. Perfil transversal de 3 metros.

A classificação de vias da Lei Municipal nº 2.195/2008 está desajustada em relação ao Código Nacional de Trânsito. O artigo 4º, que remete ao Anexo I, dá as definições:

- “VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem intersecções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.
- VIA ARTERIAL - caracterizada por intersecções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
- VIA COLETORA - destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
- VIA LOCAL - caracterizada por intersecções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
- VIA RURAL - estradas e rodovias.

Ocorre que o PARANACIDADE, órgão da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano, tem orientado os municípios para uma nova classificação viária com base no Código de Trânsito. Assim sendo, observando essa classificação, pode-se fazer as seguintes considerações sobre o sistema viário do distrito sede:

**Arterial Principal.** Interliga aglomerados urbanos inter ou intramunicipais, segundo manual de orientação do referido órgão estadual. São os casos das rodovias BR 369 e PR 445 e das estradas municipais de acesso à área rural Norte e Sul: estrada da Prata, estrada do Caramuru e estrada da Esperança.

**Arterial Secundária.** Sua função é interligar regiões da cidade. A partir das rodovias BR 369 e PR 445 partem vias que dão acesso à cidade, enquadradas como arteriais secundárias. São elas:

- Avenida Brasil, conexão da rodovia BR 369 com o centro urbano da cidade;
- Avenida Antônio Raminelli, conexão da rodovia PR 445 com o Parque Residencial Ana Rosa, maior bairro operário do município;
- Avenida Gabriel Freceiro de Miranda, acesso da BR 369 ao Jardim Santo Amaro.
- Rua Arapongas, interliga-se com Londrina
- Rua Londrina, interliga-se ao sistema viário de Londrina



- Avenida Pedro Viriato Parigot de Souza, acesso ao Conjunto Habitacional Castelo Branco e áreas próximas
- Rua Mal Hermes da Fonseca/Deodoro da Fonseca
- Rua Eurico Gaspar Dutra
- Rua Foz do Iguaçu
- Rua Humberto Moreschi/Rio Iguaçu/Guaratuba
- Rua Oceano Pacífico
- Rua Santos/rua Brasília
- Avenida Canadá
- Avenida Cantares/rua Equador
- Rua Eclesiastes/Manuel Bandeira
- Stefano Paranzini

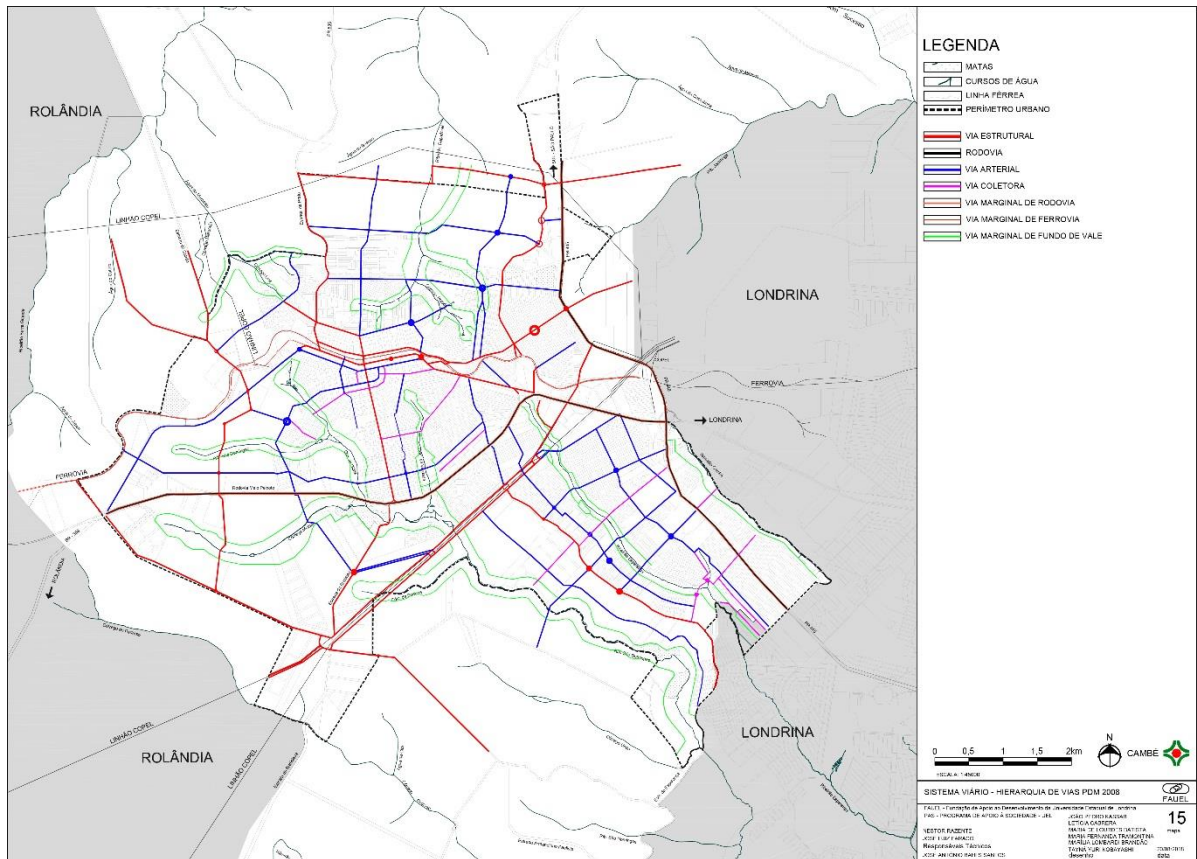
**Via Coletora Principal.** Interliga sub-regiões de uma área da cidade por meio da transposição da divisa. Fazem a continuação de via arterial secundária, após a divisa das sub-regiões, segundo o documento do PARANACIDADE. A nosso entender, vias coletoras servem para coletar/distribuir o tráfego em uma determinada região da cidade, encaminhando-o para as vias arteriais.

Nesse sentido, cumprem essa função:

- Rua Venceslau Braz
- Rua Amadeu José de Souza
- Rua Mal. Floriano Peixoto
- Rua dos Caçadores
- Avenida Beija-flor
- Rua José Gomedí
- Rua João Rodrigues dos Santos
- Rua Prof. Mariana Muniz
- Rua Tinguis
- Rua Tamoios
- Rua Santo Antônio
- Avenida Santo Casaro
- Avenida Lourenço Fadel
- Avenida Fabiano Dias Vector
- Presidente Nilo Peçanha
- Rua Mal. Cândido Rondon
- Rua Onze de Outubro



**MAPA15 CAMBÉ. SISTEMA VIÁRIO. HIERARQUIA DE VIAS PLANO DIRETOR 2008**  
(mapa em prancha A3)





**Vias Locais.** A função precípua destas vias é de apenas acessar o lote urbano. Em Cambé, a maioria dessas vias têm dimensões entre 14 e 15 metros de secção.

Além das vias citadas, o distrito sede tem as seguintes categorias de vias urbanas:

**Via Local - Marginal de Rodovia:** Essa via cria o tráfego paralelo à rodovia e dela se distingue por ser de acesso às atividades lindeiras e tráfego urbano. No caso de Cambé, geralmente, o uso do solo lindeiro é comercial/prestador de serviço e industrial.

Marginais da rodovia PR 445. A marginal da rodovia PR 445, entre a divisa com Londrina e a rua Mal. Cândido Rondon está pavimentada nos dois lados da rodovia. Todavia, elas não se conectam com as marginais da rodovia BR 369, na altura do trevo entre essas duas rodovias.

No trecho entre o trevo das rodovias e o Parque Residencial Ana Rosa há necessidade de construção da via marginal até a empresa Braswey. Essa construção é dificultada por que exige a construção de passagem em desnível junto a linha férrea.

Marginais da rodovia BR 369. Entre o trevo das rodovias e o trevo de acesso ao núcleo inicial, avenida Roberto Conceição, lado norte, há trechos construídos e partes ainda por construir. No lado sul, a maior parte da marginal está construída, restando apenas pequena parte junto ao trevo da rodovia PR 445.

**Via Local - Marginal de linhas de alta tensão.** As vias já construídas (15 metros) e pavimentadas constituem apenas um pequeno trecho junto à estrada da Esperança. A construção de vias marginais às linhas de alta tensão permitiria conectar a região sul de Cambé com a região Norte, passando, em desnível, pela rodovia BR 369.

**Via Local - Marginal de Fundo de Vale.** Essa denominação, particular ao município de Cambé, refere-se a vias construídas (15 metros) junto às áreas de preservação permanente (APP), geralmente locadas para separação física das áreas loteadas da preservação dos cursos de água, Boa parte da cidade de Cambé conta com essa via. Ela é fruto das diretrizes dos novos loteamentos. Nos antigos, anteriores a década de 1980, não havia exigência legal quanto à preservação dos cursos de água e construção de uma via de modo a isolar as áreas de APP. Por conseguinte, loteamentos anteriores a essa data parcelaram o solo até os cursos de água. Assim sendo, há locais faltantes e a complementação desses locais permitiria melhorar a circulação viária e a separação adequada das áreas públicas de APP do restante urbanizado.

### **Necessidades**

- Construção de cruzamentos em desnível nos seguintes locais: cruzamento da rodovia BR 369 (Melo Peixoto) com avenida Esperança; rodovia BR 369 com avenida Brasil; rodovia BR 369 com rua do Sol/Gabriel Freceiro de Miranda



- Reconstruir o trevo no cruzamento da rodovia BR 369 com José Bonifácio, facilitando a incorporação da avenida Jose Bonifácio com as pistas sentido Rolândia-Londrina.
- Adequar a avenida José Bonifácio ao trânsito de caminhões, sobretudo de caminhões de grande porte, em função das atividades industriais/prestadoras de serviço ali existentes.
- Adequar o sistema viário municipal ao novo contorno viário de Londrina e Cambé, na face Norte, cujo ponto de encontro com a rodovia BR 369 é o trevo dessa rodovia com a avenida José Bonifácio.
- Construir faixas ciclo-viárias;
- Duplicar o trecho urbano da estrada da Prata, Stefano Paranzini, Antônio Raminelli, entre outras;
- Complementar as vias arteriais, de contorno de fundos de vales e marginais de ferrovia e rodovias;
- Construir passagens em desnível sobre a ferrovia: na estrada da Prata, na rua Carlos Sawade/A. Raminelli e avenida R. Conceição;

#### 1.4.5 DIVISAS CAMBÉ-LONDRINA

O entendimento dos limites entre os municípios de Cambé e Londrina é importante porque, entre outras questões, eles têm influência direta na delimitação do perímetro urbano e das zonas de uso e ocupação do solo urbano.

A elevação de Cambé à categoria de município, deu-se em 10 de outubro de 1947, desmembrando-se do município de Londrina, pela Lei Estadual nº 02/1947, publicada no Diário Oficial do Estado do Paraná em 13 de outubro de 1947, edição nº 189, ano XXXV, página 1. Consta dessa Lei (art. 2º) que os limites do seu território são descritos conforme segue:

Com o município de Londrina: começa na divisa leste-oeste das terras da Companhia de Terras Norte do Paraná no cruzamento com a estrada de Londrina a Bela Vista do Paraíso (sic), segue por esta no sentido sul até defrontar a cabeceira do Córrego da Saúde, desce por este até a sua fóz (sic) no Ribeirão Jacutinga, pelo qual sobe até a sua cabeceira: daí em linha reta até encontrar a cabeceira do Ribeirão do (sic) Cambé; desce por este até a estrada denominada Cafezal; segue por esta no sentido sudoeste, até alcançar o Ribeirão Três Bocas, sobre por este até alcançar a estrada denominada do Bule;

[...]

A representação espacial dessa descrição encontra-se no mapa elaborado pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, conforme figuras seguintes.

Em 1951 o Diário Oficial do Estado do Paraná, nº 217, de 27 de novembro de 1951, página 4, pública o “Quadro do Anexo Nº 1, da Lei 790, de 14 de novembro de



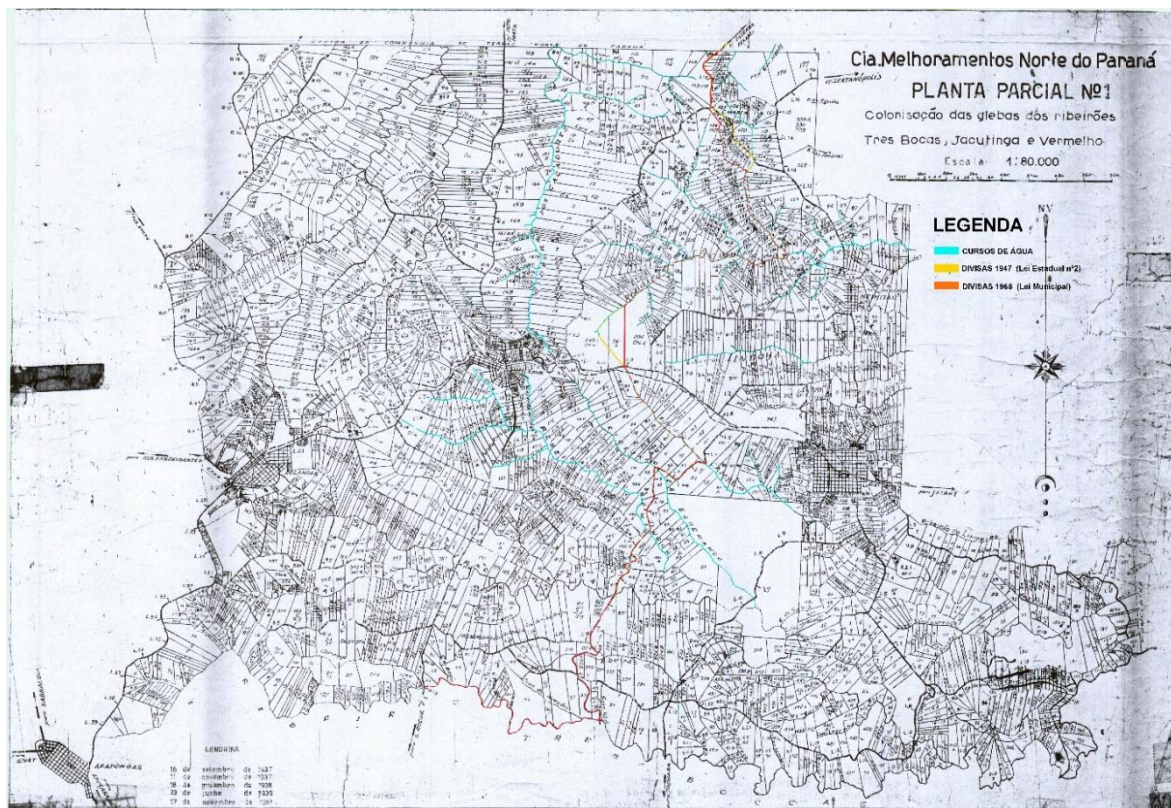
1951”, onde consta os novos limites de vários municípios, entre eles Cambé. A descrição dos limites é:

“começa na divisa Este-Oeste das terras da Companhia de Terras Norte do Paraná, no cruzamento com a estrada de Londrina a Bela Vista do Paraíso, segue por esta no sentido Sul até defrontar a cabeceira do córrego da Saúde, desce por este até a sua foz no ribeirão Jacutinga, pelo qual sobe até a sua cabeceira; daí, em linha reta, até encontrar a cabeceira do ribeirão do Cambé, desce por este até a estrada denominada do Cafezal, segue por esta, no sentido sudoeste, até alcançar o ribeirão Três Bocas, sobre por este até alcançar a estrada denominada do Bule.

Nessa publicação não há mudanças de limites, apenas correção ortográfica.



### FIGURA AS 08. CAMBÉ. DIVISAS COM MUNICÍPIO DE LONDRINA



Mapa: Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.

Em 1968, Cambé e Londrina, mediante acordo entre os poderes Legislativo e Executivo, reescrevem suas divisas territoriais. Londrina aprovou a Lei nº 1.305/68, publicada no jornal Folha de Londrina, em 9 de maio de 1968; Cambé, a Lei Municipal nº 39/1968, de 6 de dezembro de 1968. Com isso, tem-se uma nova redação para os limites territoriais dos municípios conforme segue:

Começa na divisa Este-Oeste das terras da Companhia Norte do Paraná, hoje Denominada (sic) Melhoramentos Norte do Paraná, no cruzamento com a estrada Londrina- Bela Vista do Paraíso, na confrontação da divisa Oeste do Lote nº 170 da Gleba Jacutinga, segue-se – por esta, confrontando com os lotes nºs. 170, 170A, 171, 171A, 172, 172A, 172B, 172C, e 103 à 108, todos da Gleba Jacutinga, até o ponto denominado Serrinha; Dêste (sic) ponto segue-se por linha reta e sêca (sic), na confrontação dos lotes nºs 198 e 127A, da Gleba Jacutinga, até encontrar o ponto situado na confrontação dos lotes nºs 127A, 138 e 198, da Gleba Jacutinga; Daí segue-se por linha reta e sêca (sic), na confrontação dos lotes nº 138, 198, da Gleba Jacutinga, até o ponto situado na confrontação dos lotes nºs 138, 139 e 198, da Gleba Jacutinga; Daí segue-se por linha reta e sêca (sic), confrontando com os lotes nºs 139 e 137, da Gleba Jacutinga, até a cabeceira do Córrego Fundo e por este segue-se descendo até a sua foz no Córrego Saúde. Daí segue-se por

**FIGURA AS 09. CAMBÉ. DIVISAS COM MUNICÍPIO DE LONDRINA**

Imagem Google.



este até a sua foz no Ribeirão Jacutinga, pelo qual sobre até o ponto assinalado por um marco de concreto, fixado na confrontação dos lotes nºs 250A e 296, da Gleba Jacutinga Deste (sic) ponto segue-se por linha reta e sêca, confrontando com os mencionados (sic) lotes nºs 250A e 296, da Gleba Jacutinga, até encontrar um marco de concreto afixado na confrontação dos lotes nºs 84-A, 84, 250-A, e 296-A, da gleba Ribeirão Jacutinga; Daí segue-se, confrontando com as terras dos lotes nºs 84 e 84-A, da Gleba Ribeirão Jacutinga, até encontrar o curso do Ribeirão Cambé; Daí desce por este até encontrar a estrada do Cafezal; Daí segue-se por esta, no sentido Sudoeste, até encontrar o Ribeirão Três Bocas e subindo por este vai até alcançar a estrada denominada do Bule.

Os novos limites promovem duas alterações significativas: 1) retira parte do distrito da Warta de Cambé para cede-la ao município de Londrina; 2) e, em contrapartida, Londrina cede parte de seu território para o município de Cambé, nas proximidades da nascente do ribeirão Jacutinga.

Embora os novos limites tivessem sido objeto de aprovação pelas respectivas Câmaras de Vereadores, sancionadas e publicadas, nunca foram levados à Assembleia Estadual para revogar a Lei Estadual que definiu os limites territoriais de ambos os municípios. Nesses termos, a nova divisa entre os municípios não teria tido efeitos legais.

No entanto, a Constituição do Paraná de 1967 permitiu que municípios litigantes por causa de divisas territoriais, pudessem resolver suas diferenças mediante um “convênio”. Diz o Art. 113, da Constituição do Estado do Paraná de 1967: “os litígios territoriais entre os Municípios serão resolvidos mediante convênio ou plebiscito, na forma que a lei estabelece”. Cambé e Londrina entenderam a aprovação pelas Câmaras como suficiente para atender ao disposto no artigo.

Como se percebe hoje, os problemas com a localização exata das divisas não são restritos aos dois locais apontados em 1968: Warta e cabeceira do ribeirão Jacutinga.

Um dos limites entre Cambé e Londrina, e descrito nas respectivas leis municipais, era a estrada do Cafezal que, ao longo dos anos, perdeu e modificou parte de seu trajeto em função das atividades agrícolas e novos loteamentos. Exemplos:

- 1) A implantação do Jardim Novo Bandeirantes I, em Cambé, eliminou parte da estrada do Cafezal e, hoje, sem que percebamos visualmente, há uma parte desse loteamento que pertence (por força do Acordo) ao município de Londrina. No entanto, a aprovação desse loteamento deu-se em Cambé, inclusive na área situada em Londrina. É Cambé que provém serviços públicos no local e tributa imóveis. Não há contestação por Londrina.
- 2) A implantação do Conjunto Habitacional Avelino Vieira, em Londrina, também eliminou o traçado da estrada do Cafezal. Todavia, como pode-se



apreender de mapas de época, parte do Conjunto está localizado em Cambé. O Poder Executivo de Londrina é quem mantém os serviços públicos e recolhe impostos. Cambé não contesta.

- 3) O parcelamento do solo que resultou na Estância Santa Paula, projeto aprovado pelos órgãos do município de Londrina, provocou o desaparecimento de trecho da estrada do Cafezal. Pelo que se depreende da leitura dos mapas, parte desse loteamento estaria em Cambé. Londrina provem serviços no local sem contestação do município vizinho.

#### FIGURA AS 10. CAMBÉ. DIVISAS COM MUNICÍPIO DE LONDRINA

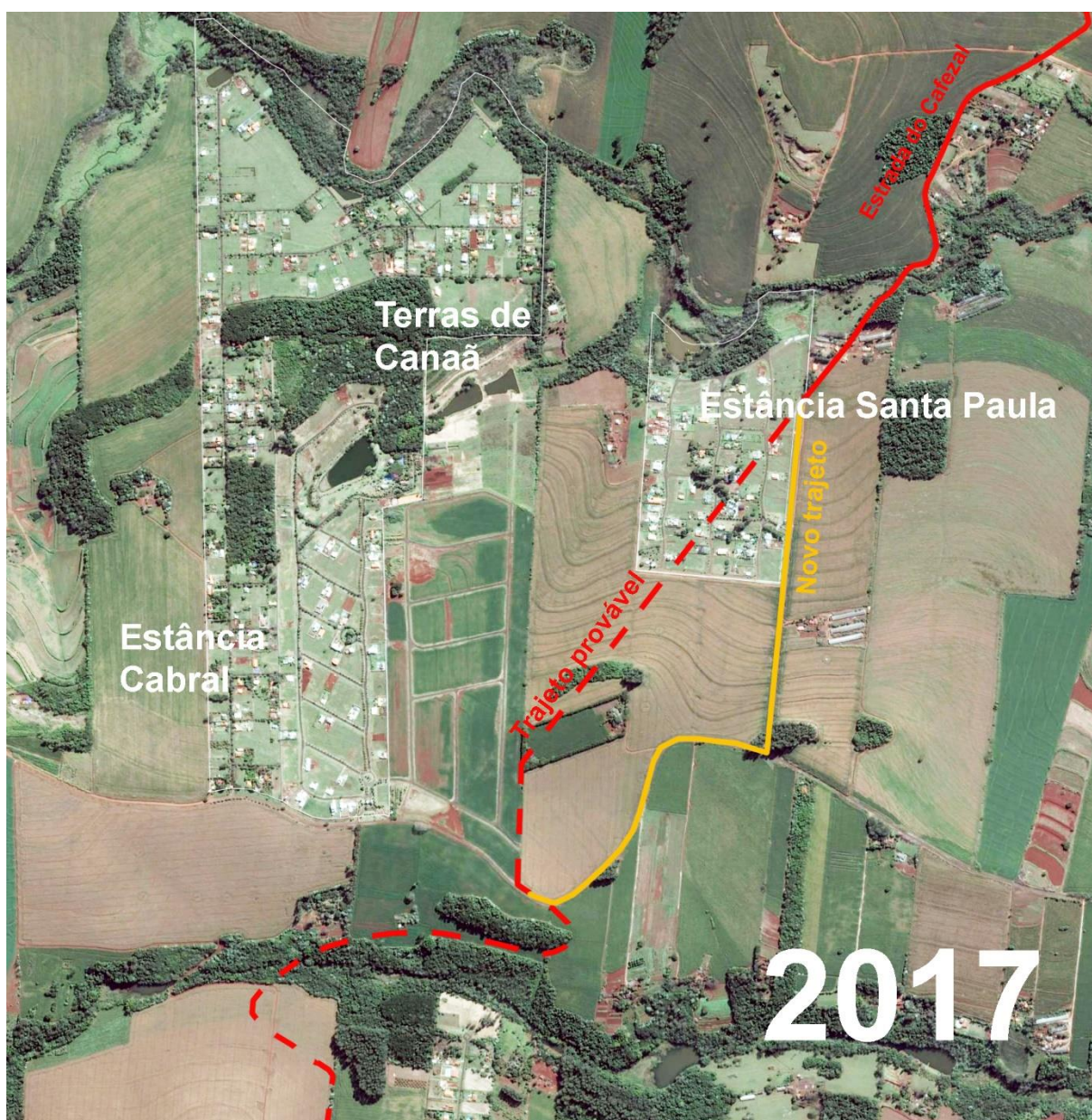


Imagem Google.



**FIGURA AS 11. CAMBÉ. DIVISAS COM MUNICÍPIO DE LONDRINA**

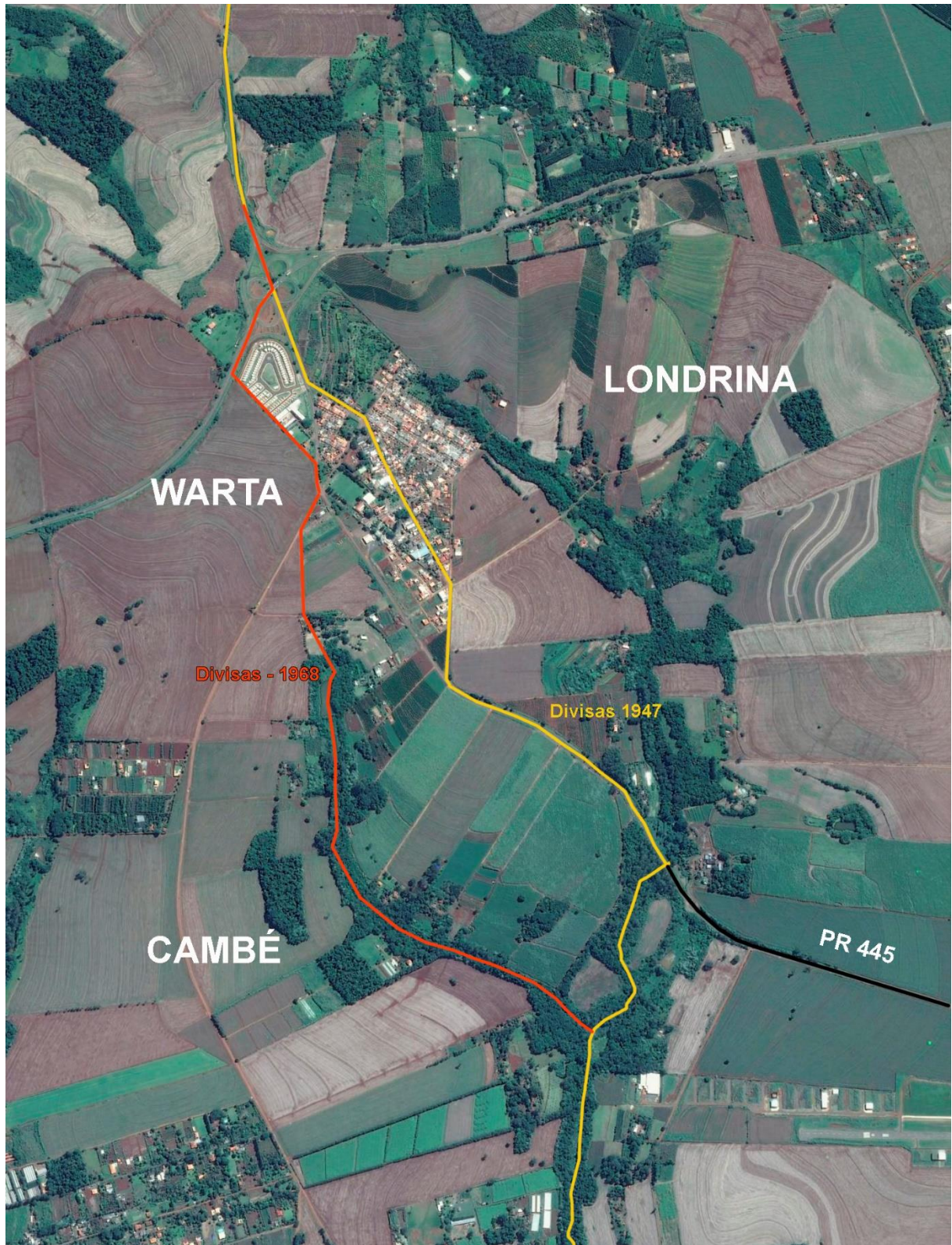


Imagem Google.

**FIGURA AS 12. CAMBÉ. DIVISAS COM MUNICÍPIO DE LONDRINA**



Imagem Google.

**FIGURA AS 13. CAMBÉ. DIVISAS COM MUNICÍPIO DE LONDRINA**

Imagem Google.

Conclui-se, que há três situações espaciais que envolvem as divisas Cambé/Londrina:

- Uma pequena parte do Jardim Novo Bandeirantes I (área 2, na figura), situa-se no município de Londrina, e a sua trajetória precisa é incerta.

- Uma parte do C. H. Avelino Vieira (área 1, na figura) situa-se em Cambé, e há possibilidade de reconstruir a trajetória da antiga estrada do Cafezal (hoje, avenida Hugo Seben)
- Uma parte do loteamento Estância Santa Paula está localizada em Cambé, mas o loteamento foi aprovado pelo Poder Executivo londrinense. A delimitação da antiga estrada de Cafezal atravessaria, em diagonal, o loteamento.

Em fase dessas considerações, a Revisão do Plano Diretor adota como divisa entre Cambé e Londrina os limites acordados em 1968.

### 1.4.6 HABITAÇÃO

Os dados do IBGE, relativos ao Censo 2010, trazem os dados desdobrados entre o distrito sede e o distrito de Prata. O número de moradores do distrito da Prata é muito pequeno perto da população que se situa no distrito sede.

No contexto geral, entre o ano 2000 e 2010, o número de domicílios em Cambé cresceu 22,4%, saindo de 27.482 unidades para 33.644 unidades sendo 31.589 na área urbana e 2.055 na zona rural.

A maioria absoluta dos domicílios ocupados (99,9%) é particular; apenas 0,1% é considerado, pelo órgão, como coletivo<sup>3</sup>. Os domicílios coletivos eram pouco: apenas 21 unidades. Do total de domicílios, 30.394 eram domicílios particulares permanentes ocupados (90,3%); não ocupados somavam 3.229 domicílios.

---

<sup>3</sup> Segundo o **Censo IBGE 2010. Domicílio**- Local estruturalmente separado e independente que se destina a servir de habitação a uma ou mais pessoas, ou que estejam sendo utilizado como tal. Os critérios essenciais desta definição são os de separação e independência. Entende-se por separação o local de habitação limitado por paredes, muros ou cercas, coberto por um teto, permitindo a uma ou mais pessoas que nele habitam isolar-se das demais, com a finalidade de dormir, preparar e/ou consumir seus alimentos e proteger-se do meio ambiente, arcando, total ou parcialmente, com suas despesas de alimentação ou moradia. Por independência se entende quando o local de habitação tem acesso direto, permitindo a seus moradores entrar e sair sem necessidade de passar por locais de moradia de outras pessoas. Só se caracteriza corretamente domicílio quando forem atendidos simultaneamente os critérios de separação e independência. Domicílios subdividem-se em **particulares** e **coletivos**.

- a) **Domicílio particular** – Censo IBGE 2010. É o domicílio em que o relacionamento entre seus ocupantes é ditado por laços de parentesco, de dependência doméstica ou por normas de convivência. Subdivide-se em **ocupados** e **não-ocupados**. Os domicílios não-ocupados subdividem-se em **Domicílio de uso ocasional**, **Domicílio vago**, **Domicílio fechado**.

**Domicílio de uso ocasional** - É o domicílio particular permanente que na data de referência servia ocasionalmente de moradia. Ou seja, são aqueles usados para descanso de fins de semana, férias ou outro fim, mesmo que, na data de referência, seus ocupantes ocasionais estivessem presentes.

**Domicílio vago** - É o domicílio particular permanente que não tinha morador na data de referência, mesmo que, posteriormente, durante o período da coleta, tivesse sido ocupado.

**Domicílio fechado** - É o domicílio particular ocupado cujos moradores estavam temporariamente ausentes durante todo o período da coleta.

- b) **Domicílio coletivo** - É o domicílio em que a relação entre as pessoas que nele habitam é restrita a normas de subordinação administrativa, como hotéis, pensões, presídios, penitenciárias, quartéis, postos militares, asilos, orfanatos, conventos, hospitais e clínicas (com internação), alojamento de trabalhadores, motéis, campings etc.

Do total de domicílios ocupados (30.394), 29.239 estavam na zona urbana e 1.155 na zona rural; 2,4% são ocupados ocasionalmente (uso ocasional) e 7,4% (2.434) estavam vagos.

Outro dado importante revelado pelo IBGE é que o número de domicílios de uso ocasional cresceu, em relação ao ano 2000, 120,8% provavelmente em função do crescimento dos loteamentos por chácaras de recreio.

**TABELA HB 01. CAMBÉ  
DOMICÍLIOS POR ESPÉCIE - TOTAL - ANOS 2000 E 2010**

ESPÉCIE DO DOMICÍLIO			2000		2010		
			DOMICÍLIOS	%	DOMICÍLIOS	%	
Particulares	Ocupados		24.468	89,03	30.394	90,34	
		Uso ocasional	360	1,31	795	2,36	
	Não ocupados	Vago		2.497	9,09	2.434	7,23
		Fechado		140	0,51	-	-
		Subtotal		2.997	10,91	3.229	9,60
	Subtotal		27.465	99,94	33.623	99,94	
Coletivo	Com morador		-	-	11	0,03	
	Sem morador		-	-	10	0,03	
	Subtotal		17	0,06	21	0,06	
<b>Total</b>			<b>27.482</b>	<b>100,00</b>	<b>33.644</b>	<b>100,00</b>	

Fonte: IBGE. Censos Demográficos 2000 e 2010.

Do total de domicílios, um percentual significativo (21,3%) eram moradias alugadas, valor superior à média paranaense (18,8%). O aluguel, em 2010, predominava no Jardim Novo Bandeirantes (e imediações), Castelo Branco e no setor norte de Cambé, próximo ao centro urbano. Os setores onde o aluguel menos aparece são aqueles pertencentes ao Parque Residencial Ana Rosa, Jardim Tupy e Sella e áreas adjacentes.

**TABELA HB 02. CAMBÉ. DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR CONDIÇÃO DE OCUPAÇÃO DO DOMICÍLIO. Ano 2010**

Município	Total	Domicílios particulares permanentes					
		Condição de ocupação do domicílio					
		Próprio		Alugado	Cedido		Outra
Já quitado	Em aquisição	Empregador	Outra forma				
MUNICÍPIO	30.370	17.659	2.439	6.459	750	2.952	111
URBANO	29.216	17.281	2.396	6.419	216	2.798	106
RURAL	1.154	378	43	40	534	154	5

Fonte: IBGE. CENSO 2010. <https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/3216#resultado>

Aproximadamente, 9% dos domicílios tinham renda até 1 salário mínimo em 2010 e 50,2% estavam abaixo dos 3 salários mínimos, o que é revela que Cambé é um município de pessoas com baixa renda. No intervalo de 3 a 5 salários mínimos

concentravam-se 26,6%; 16,8% tinham ganhos entre 5 e 10 salários mínimos e somente 4,4% acima de 10 salários mínimos.

**TABELA HB 03. CAMBÉ - DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR CLASSES DE RENDIMENTO NOMINAL MENSAL- 2010**

CONDIÇÃO DO DOMICÍLIO	DOMICÍLIOS	%
Até 1/4 de salário mínimo (R\$ 127,50)	61	0,2
Mais de 1/4 a 1/2 salário mínimo (R\$ 127,50 a R\$ 255,00)	107	0,4
Mais de 1/2 a 1 salário mínimo (R\$ 255,00 a R\$ 510,00)	2.573	8,5
<b>Subtotal</b>	<b>2.741</b>	<b>9,1</b>
Mais de 1 a 2 salários mínimos (R\$ 510,00 a R\$ 1.020,00)	6.422	21,1
Mais de 2 a 3 salários mínimos (R\$ 1.020,00 a R\$ 1.530,00)	6.077	20,0
<b>Subtotal</b>	<b>12.499</b>	<b>41,1</b>
Mais de 3 a 5 salários mínimos	8.075	26,6
Mais de 5 a 10 salários mínimos	5.110	16,8
Mais de 10 a 15 salários mínimos	832	2,7
Mais de 15 a 20 salários mínimos	280	0,9
Mais de 20 a 30 salários mínimos	157	0,5
Mais de 30 salários mínimos	78	0,3
Sem rendimento	598	1,9
<b>Total</b>	<b>30.370</b>	<b>100</b>

Fonte: Fonte: IBGE 2010 <https://sidra.ibge.gov.br/Acervo?nivel=10&unidade=410550815#/S/CD/T/Q>

O perfil de renda da população determina os padrões da moradia. Quanto ao número de dormitório por unidade habitacional, o Censo 2010 aponta o seguinte quadro: 25,7% das moradias tinham apenas um quarto; 42,8% contavam com dois dormitórios; 22,3% das moradias tinham 3 dormitórios; com quatro ou mais dormitórios eram 2,4%. Aproximadamente 28% dos domicílios permanentes tem 5 cômodos; 21.3% com 6 cômodos.

Há registro de algumas moradias precárias, em situação de invasão, no jardim Londrville. Cerca de 60 famílias. Com exceção do Londrville, dentro do perímetro urbano, não há moradias sem infraestrutura básica (drenagem, pavimentação, abastecimento de água e energia elétrica).

A habitação para as classes de baixa renda está presente no município desde 1972 quando foi construído o C. H. Alvorada, nas proximidades do núcleo inicial. Até 2017, foram edificadas 3.381 moradias populares, hoje todas dotadas de infraestrutura e equipamentos sociais próximos.

Cambé tem Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS), elaborado em 2012, mas não aprovado pela Câmara de Vereadores. Na oportunidade, o déficit habitacional (de baixa renda) era de 5.748 moradias.

**TABELA HB 04. CAMBÉ. CONJUNTOS HABITACIONAIS**

Nome	Ano Aprovação	Agente	Moradias
C. H. Alvorada – Cambé I	1972	COHAB-Ld	53
Conj. Habitacional Tancredo de Almeida Neves – Cambé II	19/04/78	COHAB-Ld	483
Conj. Habitacional Waldomiro Moreira Gomes – Cambé III	23/07/80	COHAPAR	374
Conj. Habitacional Roberto Conceição – Cambé IV	25/07/83	COHAPAR	331
Conjunto Habitacional Pioneiros - Cambé V	19/10/90	COHAB-Ld	220 (1)
Conjunto Habitacional Morumbi	14/06/91	COHAPAR	355
Conjunto Habitacional Cristal - Cambé VI	26/08/93	COHAPAR	156
Conjunto Habit. Moradias Dr. José dos Santos Rocha	09/11/94	COHAPAR	303
Moradia das Águias	1998	CEF/PMC	26
Habitar Brasil	04/02/2002	CEF/PMC	66
Conjunto Ulysses Guimarães	2016	CEF	505
Conjunto Habitacional Antônio Euthymio Casaroto	04/04/2007	COHAPAR	509
<b>Total</b>			<b>3.381</b>

Fonte: Prefeitura Municipal de Cambé – SEPLAN.

(1) 170 casas construídas pela COHAB-LD; o restante com outros recursos.

## FUNDO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL – FMHJS

Lei Municipal nº 2.235/08, de 28 de novembro de 2008, dispõe sobre o Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social – FMHJS. Tem por objetivo centralizar e gerenciar recursos orçamentários para os programas destinados a implementar políticas habitacionais direcionadas à população de baixa renda. O Fundo é constituído por

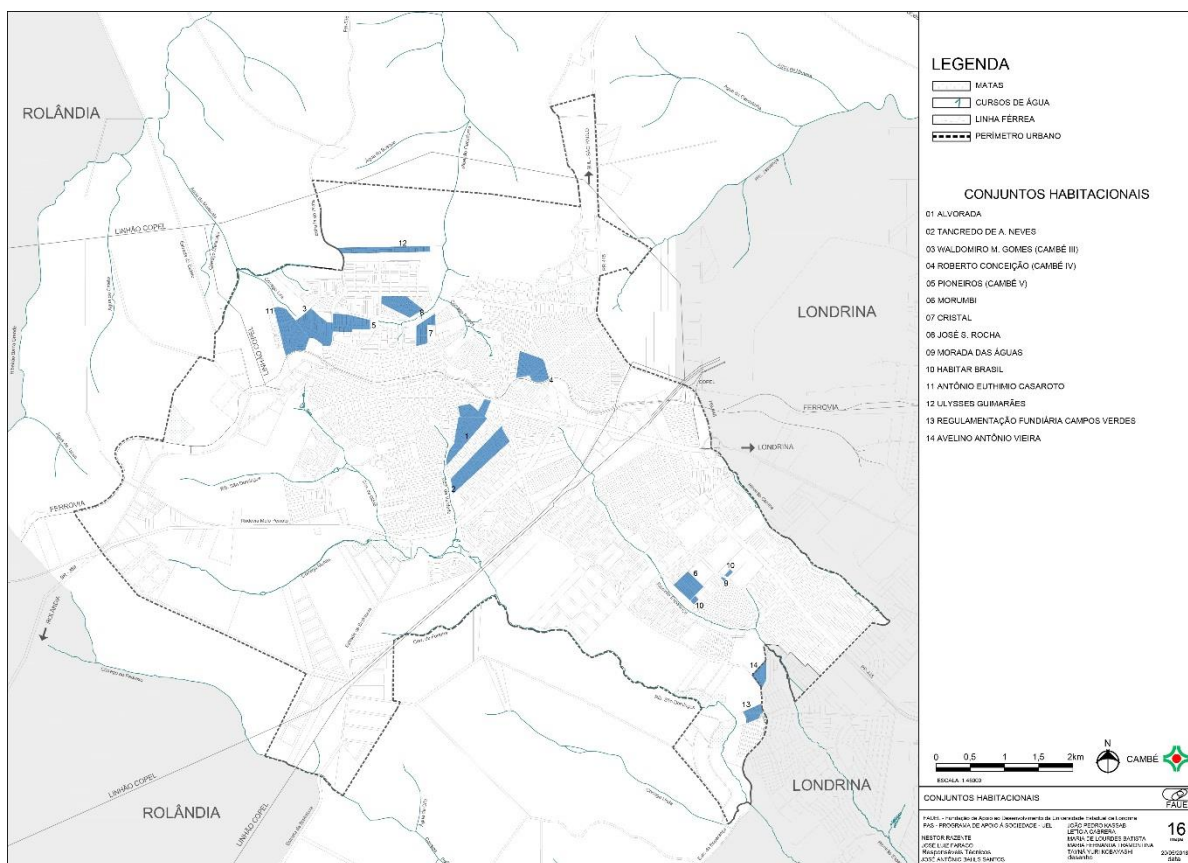
- a) Doações da União, Estado e Município;
- b) Outros Fundos;
- c) Recursos de empréstimos para programas de habitação;
- d) Contribuições e doações de pessoas físicas ou jurídicas
- e) Receitas operacionais e patrimoniais.

O FMHIS é gerido por um Conselho Gestor com 7 membros indicados pelo Prefeito, 7 membros de entidades escolhidos a cada dois anos pela sociedade civil, sendo dois representantes de associações de moradores, dois representantes de entidades sociais e organizações não governamentais, um representante de trabalhadores, um representante dos usuários nos conselhos municipais e um representante de organizações de classe. O mandato é de dois anos. Os recursos do Fundo somente podem ser utilizados para:



- a) Aquisição, construção, conclusão, melhoria, reforma, locação social e arrendamento de unidades habitacionais;
- b) Produção de lotes urbanizados para fins habitacionais;
- c) Urbanização, produção de equipamentos comunitários, regularização fundiária e urbanística de áreas consideradas de interesse social;
- d) Implantação de saneamento básico, infraestrutura e equipamentos urbanos, complementares aos programas habitacionais de interesse social;
- e) Aquisição de materiais para construção, ampliação e reforma de moradias;
- f) Recuperação ou produção de imóveis em áreas encortiçadas ou deterioradas desde que para fins habitacionais de interesse social;

## MAPA 16 CAMBÉ CONJUNTOS HABITACIONAIS (mapa em prancha A3)



**CONDICIONANTES / DEFICIÊNCIAS / POTENCIALIDADES – ASPECTOS SÓCIO-ESPACIAIS**

<b>CONDICIONANTES</b>	<b>DEFICIÊNCIAS</b>	<b>POTENCIALIDADES</b>
Crescimento Urbano e Organização Espacial	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ocupação urbana descontínua</li><li>• Perímetro urbano descontínuo</li><li>• Ausência de infraestrutura nos loteamentos de chácaras</li><li>• Existência de vazios urbanos em loteamentos urbanos</li><li>• Parcelamento do solo para fins urbanos fora do perímetro urbano</li><li>• Tendência de crescimento urbano sobre a bacia ribeirão Cafezal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Relevo favorável para expansão de malha urbana</li><li>• Legislação de Perímetro Urbano e de Parcelamento do Solo Urbano existentes</li><li>• Centro urbano adensado e infraestruturado</li></ul>
Centralidades	Núcleos urbanos sem grande relação com o núcleo urbano inicial de Cambé	<ul style="list-style-type: none"><li>• Independência funcional de áreas urbanas: Jardim Santo Amaro, Novo Bandeirantes e Parque Residencial Ana Rosa e áreas próximas</li></ul>
Densidade demográfica		<ul style="list-style-type: none"><li>• Densidades demográficas compatíveis com infraestrutura urbana existente</li></ul>
Uso e Ocupação do Solo Urbano	<ul style="list-style-type: none"><li>• Áreas permeáveis reduzidas em áreas comerciais</li><li>• Lotes mínimos pequenos</li><li>• Lotes urbanizados e não ocupados</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diversidade de uso em diferentes zonas</li><li>• Ausência de graves conflitos de uso</li><li>• Áreas de preservação permanentes protegidas</li></ul>
Sistema Viário	<ul style="list-style-type: none"><li>• Descontinuidade da malha viária</li><li>• Pontos de conflitos viários não solucionados</li><li>• Necessidade de padronização de passeios públicos</li><li>• Falta de rampas nos passeios – cf. norma</li><li>• Saliências e desníveis nas calçadas públicas</li><li>• Falta de regulamentação do rebaixamento de meio fio para acesso aos lotes</li><li>• Canteiros centrais das avenidas estreitos</li><li>• Falta de cruzamentos em desnível nos seguintes locais: cruzamento da rodovia BR 369 (Melo Peixoto) com avenida Esperança; rodovia BR 369 com avenida Brasil</li><li>• Trevo no cruzamento da rodovia BR 369 com José Bonifácio com problemas de incorporação da avenida Jose Bonifácio com as pistas sentido Rolândia-Londrina.</li><li>• Avenida José Bonifácio necessitando de adequações e duplicação em razão do trânsito de caminhões de grande porte, e das atividades industriais/prestadoras de serviço ali existentes.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Corpo técnico na Administração Pública municipal</li><li>• Legislação sobre Sistema Viário e Parcelamento do Solo Urbano existente</li></ul>



continuidade

CONDICIONANTES	DEFICIÊNCIAS	POTENCIALIDADES
Sistema Viário	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trecho urbano da estrada da Prata, Stefano Paranzini, Antônio Raminelli, entre outras, necessitando duplicação</li><li>• Vias arteriais, de contorno de fundos de vales e marginais de ferrovia e rodovias interrompidas</li><li>• Falta de passagens em desnível sobre a ferrovia: na estrada da Prata, na rua Carlos Sawade/A. Raminelli e avenida R. Conceição;</li><li>• Falta de passagens em desnível sobre o encontro da avenida Gabriel F. Miranda com a rodovia BR 369</li><li>• Sistema viário municipal não adequado ao novo contorno viário de Londrina e Cambé, na face Norte, cujo ponto de encontro com a rodovia BR 369 é o trevo dessa rodovia com a avenida José Bonifácio.</li><li>• Inexistência de faixas ciclo-viárias;</li></ul>	
Habitação	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inexistência de estoque de áreas públicas para desenvolvimento de futuros projetos de moradia popular</li><li>• Ocupação irregular de áreas urbanas de preservação</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Existência de lotes urbanizados sem uso</li><li>• Plano Local de Habitação de Interesse Social</li><li>• Recursos humanos na Administração Pública Municipal disponíveis e de bom nível podendo elaborar projetos</li></ul>
Divisas Cambé Londrina	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inexistência de limites claros</li></ul>	