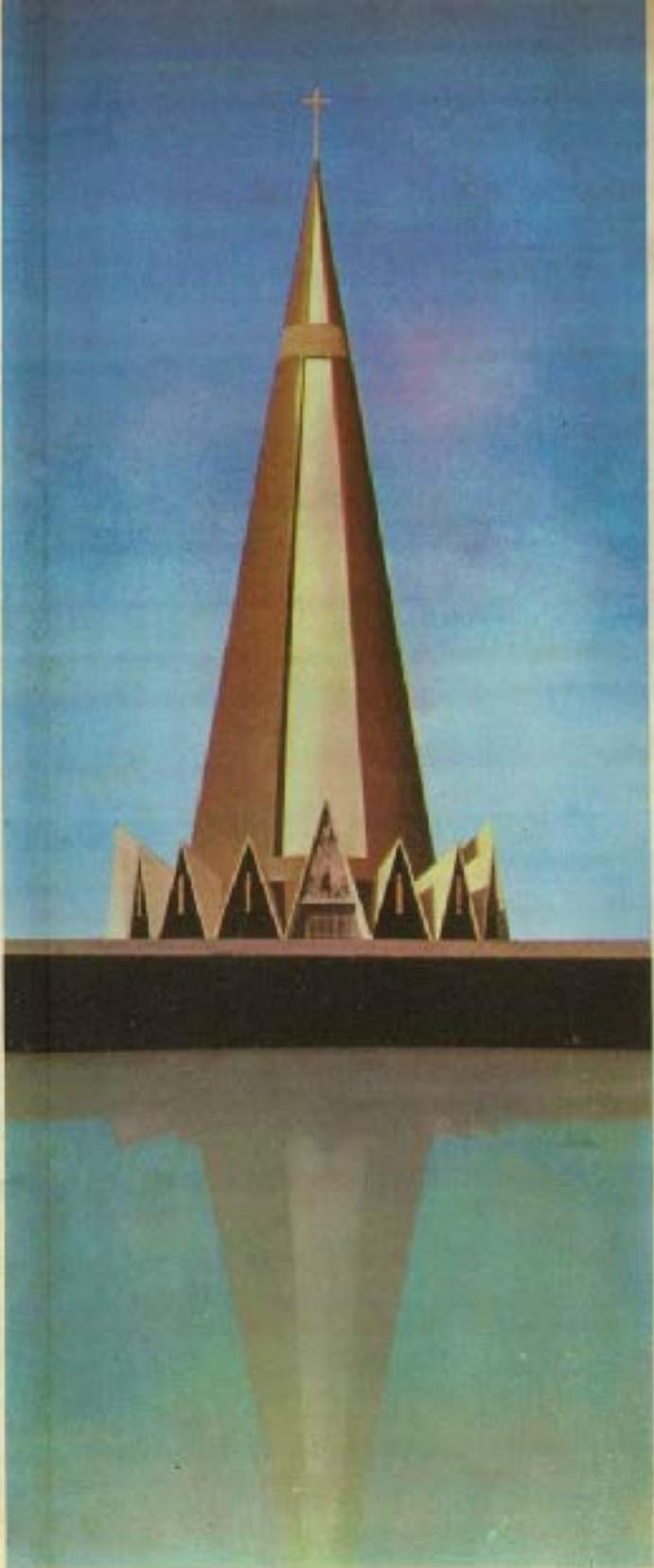
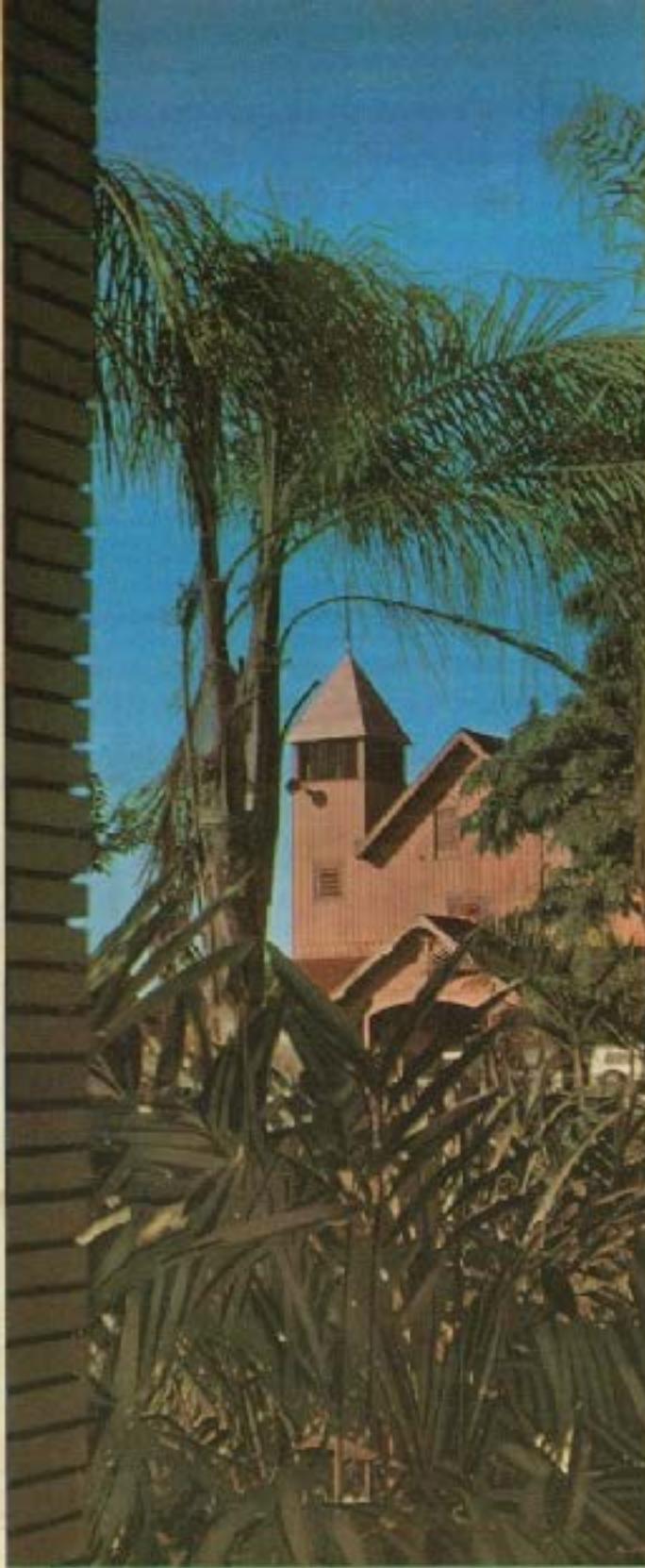


# A TERRA DO CAFÉ TEM POESIA

QUATRO RODAS apresenta neste número um roteiro diferente: o norte do Paraná, terra do café. A região nunca foi encarada como centro turístico. Pelo contrário, todos a imaginam coberta de cafèzais que geram grandes fortunas, sem nada de especial para os turistas. E em parte têm razão. O norte do Paraná - antes de tudo - é café. Mas, junto aos cafèzais e em função dêles estão as cidades que surgiram há duas dezenas de anos, ou menos ainda, sem conforto umas, com grandes hotéis outras. A própria paisagem tem muito de poesia, com suas árvores gigantes que lembram o início da colonização, quando a floresta cobria a terra roxa. QUATRO RODAS faz uma sugestão a seus leitores: conheçam a terra do café. Haverá poeira e lama no caminho. Uma coisa, entretanto, podemos garantir: o sacrifício vale a pena.







A catedral que hoje existe em Maringá, apesar de ser de madeira, tem algo de suntuosa; mas vai tombar, no dia em que a outra, nova, acabar de ser levantada bem ao seu lado. A catedral em construção - consagrada a N. S. da Glória - tem linhas revolucionárias e foi planejada por Dom Jaime Coelho, bispo de Maringá. Sua altura de 104 m é explicada por uma intenção, a da "elevação do homem até Deus". Mas tudo ainda depende de boas colheitas de café.

# ROTEIRO

Mapa n.º 27



Copyright da Revista "QUATRO"

## ESTRADAS PESQUISADAS

pavimentada terra outras

## OUTRAS ESTRADAS

pavimentada de terra

— divisa estadual

Ponto de abastecimento  
Km

Restaurantes recomendados

Hotéis recomendados



# DO CAFÉ: NORTE DO PARANÁ

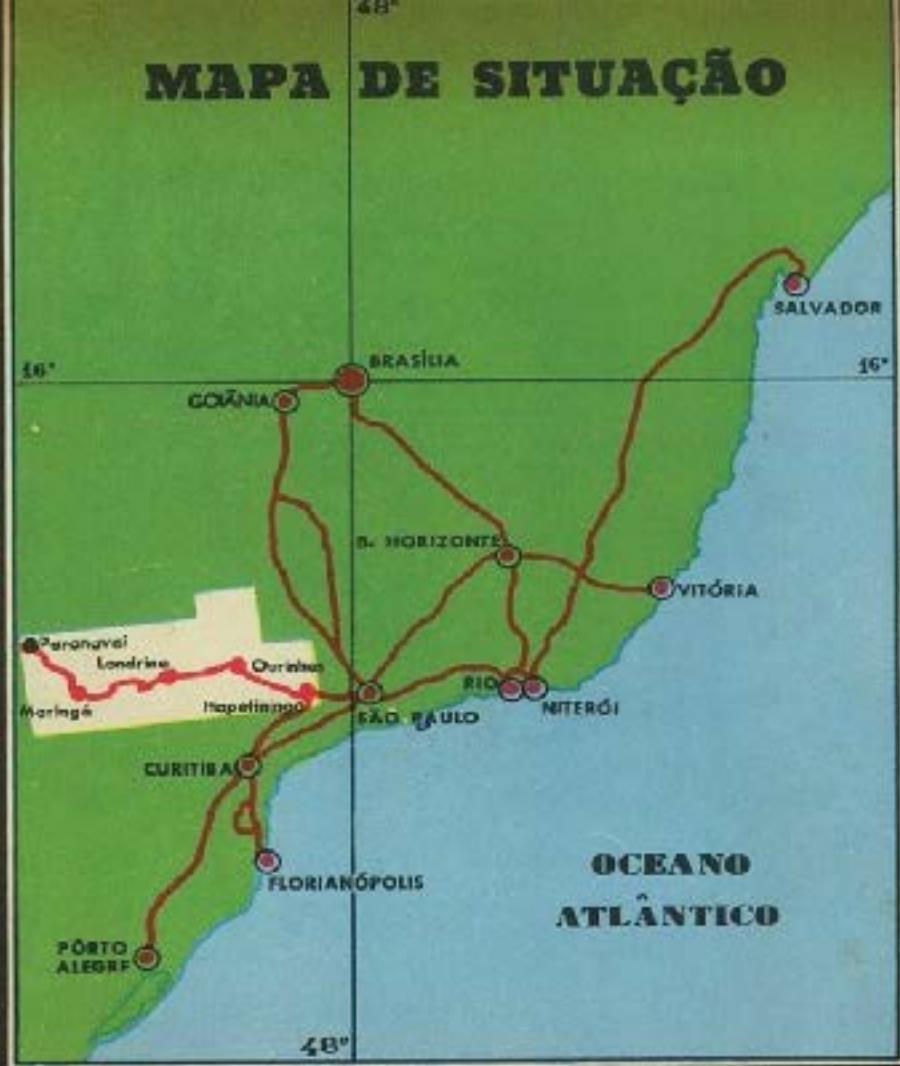
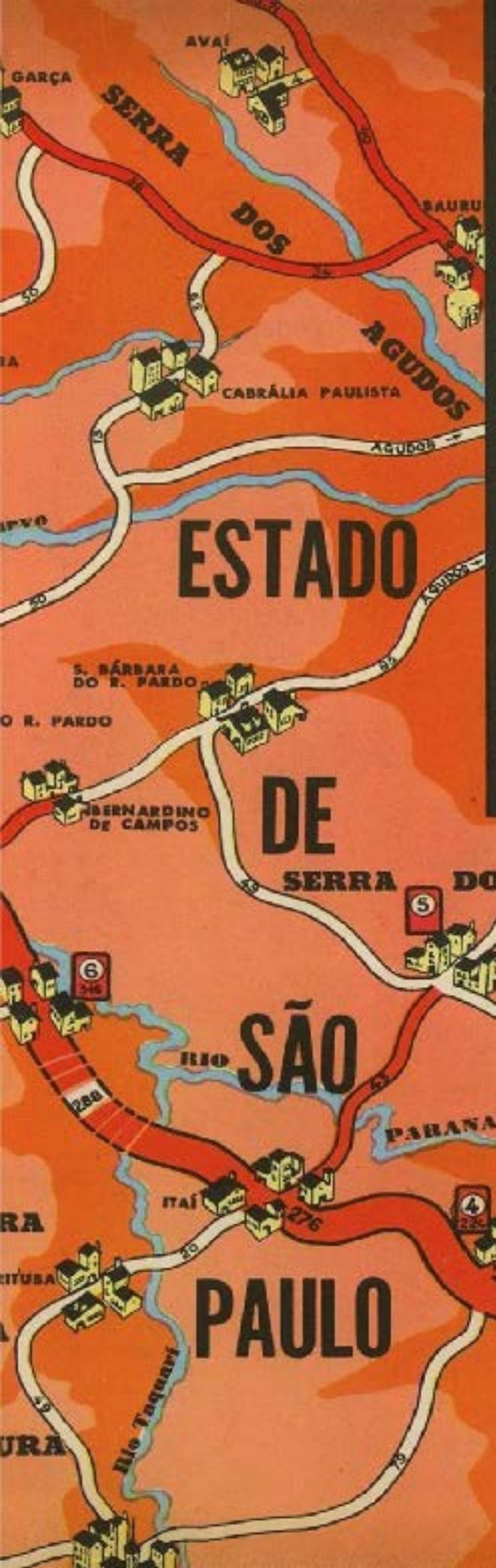
Setembro 1961

RODAS

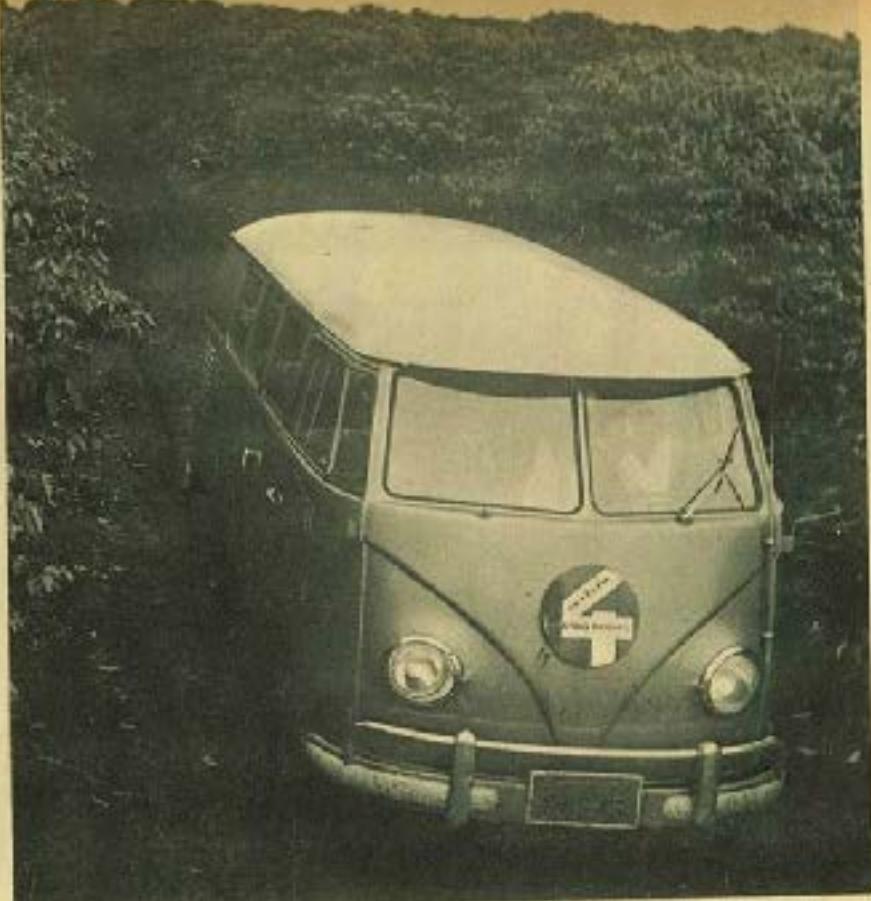
"Quatro Rodas"

Postos com todos os serviços de assistência: 1 — 2 — 4 — 5 — 7 — 8 — 11 — 12  
13 — 15 — 18 — 19 — 21 — 22 — 23 — 24 — 26 — 27 — 28 — 31 — 32 — 33  
Postos com mecânica: 9 — 14 — 17 — 20 — 29  
Postos com borracheiros: 3 — 6 — 9 — 10 — 14 — 16 — 20 — 25 — 29  
Postos com eletricista: 3 — 10 — 17 — 20  
Postos com lubrificação: 6 — 10  
Postos com peças e acessórios:  
Postos a serem inaugurados: 30





**SERRA DO PALMITAL**



A equipe de QUATRO RODAS conheceu de perto os cafèzais, rodando mais de mil quilômetros para ver como vivem e trabalham, no norte do Paraná, o milhão de pessoas que cuida de cerca de 1,5 bilhão de cafeeiros. As plantas ora são altas de três metros, em plena produção, ora mal saíram do solo. No norte do Paraná tudo é jovem: a agricultura, os núcleos urbanos e os homens que tiram da terra o dôbro da atual produção paulista de café.

ABRA E DESDOBRE e verá o roteiro do café, de Itapetininga (em São Paulo) ao coração do norte do Paraná. São 800 km de rodovias, nas quais o asfalto - aqui e ali - ainda não pôde vencer o chão vermelho-arroxeado que faz brotar cidades com a mesma fôrça com que alimenta os cafèzais.



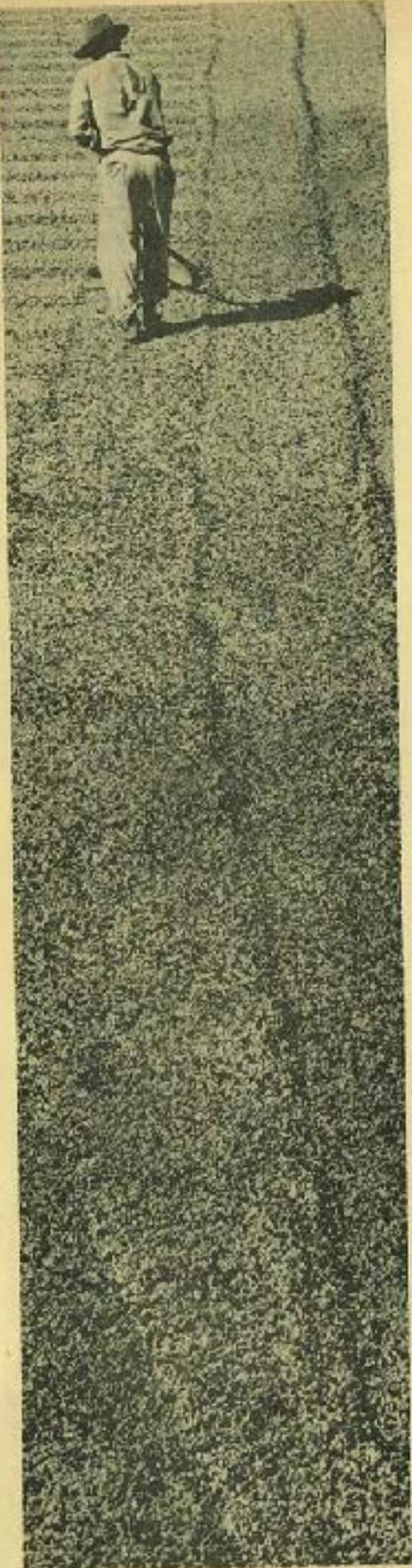
# ROTEIRO DO CAFÉ

O café sempre estará presente neste novo roteiro de QUATRO RODAS. As estradas do norte do Paraná são corredores abertos entre os cafetais. O alto fica reservado para um céu muito azul; o chão para a faixa cinzenta do asfalto, ou avermelhada da terra.

Turisticamente o roteiro é de primeira qualidade. Talvez o nosso carro nem sempre goste do caminho. Mas nós teremos a oportunidade de ver de perto uma região das mais interessantes e com ela uma das facetas mais arrebatadoras do Brasil de hoje: a da conquista pioneira das terras, a do nascimento de cidades grandes e importantes no espaço de um punhado exiguo de anos, a de um desenvolvimento vertiginoso, que avança com progressão geométrica.

O destino é o norte do Paraná.

Ali, à direita, o café foi colhido e está secando ao sol; é revolvido assim, manualmente, várias vezes durante cada dia. Muito de atravessar a feira que mostra a foto da esquerda. Ele, em plena florência, paixão que significa: é primavera e há um perfume especial no ar.



A região é nova, ainda não teve um historiador. E quando nela alguém fala, começa referindo-se ao êxodo, movimento-migratório dividido por várias épocas, em maior ou menor intensidade, que impressionou o país inteiro. Pois nossa história começa um pouco antes, para fazer justiça aos homens que preparam o terreno e ofereceram as condições de vida necessárias aos integrantes das migrações. Tudo começou quando um grupo de ingleses viu as terras; prodragou-se durante uma travessia do Oceano Atlântico; ultimou-se bem longe, na Europa.

## FOI ASSIM

De pé no convés do luxuoso transatlântico, Lord Lovat tinha tranquilidade e solidão necessárias para uma decisão importante. Nada poderia arrefecer o entusiasmo que dele se apossara ao ver o norte do Paraná. A mata virgem deixara-o impressionado; especialista em botânica e mineralogia, ele tinha a certeza de que aquél solo arroxeado era dos mais férteis do mundo. Com alguns companheiros, estava regressando à Inglaterra, ao fim de uma missão econômica em que conseguira conhecer bem o nosso país.

Mal o navio aportou em Londres, Lord Lovat reuniu os que com ele se mostravam empolgados com o empreendimento; e começou a transformá-lo em realidade. Em 1925, nascia a Companhia de Terras do Norte do Paraná, cujo maior acionista era a "Paraná Plantations", de Londres. No mesmo ano, foi adquirido a primeira extensão de terra, dois anos depois, a segunda. O total da gleba somava 515.000 alqueires (quase o tamanho da Bélgica), situados num planalto entre os rios Paranaíba, Ivaí e Tibaji. Era intenção da companhia transformar a floresta em grande centro produtor de algodão.

No início, foi um trabalho duro. A região a colonizar estava a 200 quilômetros da mais próxima estrada de ferro — a Cia. Ferroviária São Paulo — Paraná, que ligava Ourinhos ao povoado de Alambari, hoje Camburá. Nessa altura Lord Lovat procurou um braço direito: o agrônomo Arthur Thomas. Thomas foi convocado para a obra e trouxe o Sudão pelo Brasil; tudo ainda estava por fazer. A primeira providência tomada foi com relação ao problema dos transportes; e para解决lo, a "Paraná Plantations" comprou os 29 km da estrada de ferro São Paulo — Paraná, fazendo com que seus trilhos avançasse no rumo da terra roxa, atravessando 180 quilômetros de áreas não pertencentes à Cia. de Terras. Beneficiando a terceiros, estava decidido o inicio da conquista do norte do Paraná.

Em 1929, época em que o mundo inteiro atravessava grave crise econômica e em que o Brasil se preparava para queimar enormes quantidades de café, um grupo de ingleses vencia o Rio Tibaji e caminhava para o ponto onde a Cia. de Terras resolvera construir uma cidade. Neste primeiro ano, dois barracões de madeira (alojamento e almoxarifado), além de umas poucas tendas de lona, era tudo o que ali existia. Mais uns meses e chegavam os primeiros compradores, geralmente de outros países. No local, em 1931, fundava-se finalmente Londrina, simples distrito policial de Jataizinho, o nome

# ROTEIRO DO CAFÉ

constituía uma homenagem à capital da Inglaterra; daí a dois anos, o lugarejo tornaria-se município. Londrina serve para exemplificar o desenvolvimento do norte do Paraná: em 1931, tinha dois ranchos; em 1940, 2.240 construções e 10.500 habitantes; em 1950, 6.000 prédios e 50.000 habitantes; e em 1960, 14.000 construções e 130.000 pessoas, vindas dos quatro cantos do mundo e de todos os Estados do Brasil.

O interesse inicial dos colonizadores para com a região era o algodão. Mas os preços baixos no mercado internacional e a má qualidade das sementes plantadas trouxeram prejuízo para os primeiros fazendeiros. E o algodão cedeu diante do café, cujo rendimento por um arbusto plantado aqui no Paraná não tem paralelo em nenhuma outra região. Passou o café a constituir-se na principal economia do Estado. O controle da Cia. de Terras esteve nas mãos dos ingleses até 1944, quando o governo britânico, para atender às despesas com a guerra, viu-se obrigado a vender as propriedades de seus súditos no estrangeiro. Um grupo paulista tornou-se o continuador do trabalho dos ingleses, comprando a Cia. de Terras, que passou a chamar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e a investir capital na região em usinas de energia elétrica, fábricas de cimento e usinas de açúcar. Hoje em dia, ao lado dos cafetais, vai surgindo o algodão sonhado pelos ingleses, cuja produção pulou dos 108 milhões de quilos, em 1958, para cerca de 200 milhões da safra atual. Por outro lado, passou a incentivar-se a plantação de cereais, frutas, legumes e verduras, a criação de gado e o reflorestamento. Mas o café ainda continua a ser o grande negócio, porque o solo do Paraná rende três vezes mais que o de São Paulo, em áreas iguais. Por isto, as grandes cidades da zona cafeeira continuam importando quase tudo o que consomem. Ninguém quer plantar couve num lugar onde o café tem um rendimento excepcional.

## A COLHEITA DO CAFÉ

Sempre por seis meses, no mínimo, prolonga-se essa colheita de café no norte do Paraná: ela começa no início de cada julho e vai terminar justamente com o ano. Os frutos de um pé de café nunca maduraram a um só tempo e chegam a apresentar-se em três fases diferentes, que são a verde, a cereja (madura) e o séco. Não se pode colher os níveis nestes estados diferentes a um só tempo, para um único tratamento. Daí a duração extensa de cada safra.



Antes da plantio do café, há muito o que fazer. É necessário que se

## A MARCHA FOI PLANEJADA

**A** empresa que colonizou o norte do Paraná fez um planejamento que foi executado e orientou a marcha para o Oeste. Em cada 10 km, dentro de suas terras, devia haver pequenos núcleos de abastecimento, que hoje são pequenas cidades; e em cada 100 km, uma grande cidade para centro comercial. Assim surgiu Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama, bem como Cambé, Bolívia, Apucarana, Arapongas e outras. Mas não pôde evitar a iniciativa particular que se tornou responsável pelo aparecimento de inúmeras outras, fora do planejamento.

Vejamos a situação das quatro maiores, hoje:

**Londrina** — Tem dezenas de arranha-céus, 3.370 veículos, 103 escolas primárias, 7 ginásios, 3 faculdades. Num total de 130 mil habitantes, cerca de 70 mil vivem na cidade, servida por 2.500 estabelecimentos comerciais, 26 bancos, 6 cinemas, 1 teatro, 3 estações de rádio e pelo 4º aeroporto do Brasil, em movimento.

**Maringá** — Conhecida como a "cidade beotina" está para fazer 15 anos. Seu nome provém da simpatia que a sua Elizabeth Thomas, esposa de um dos ingleses colonizadores, tinha pela famosa canção de Joubert de Carvalho. Foi projetada para 100 mil habitantes, encarnavelmente, com avenidas de

46 metros de largura, bosques e praças amplas. Dizem que ela é "a menina dos olhos" da Cia. de Terras. Hoje, é centro de uma extensa e florescente região; tem 25 bairros, 74 escolas primárias, um excelente hotel, muita indústria e 80 mil habitantes, mais da metade dos quais residindo no perímetro urbano. E cada vez vai crescendo mais, em tudo.

**Cianorte** — Fundada há 9 anos, já está com 45 mil habitantes. Sua produção este ano está estimada em 500.000 sacas de um café excelente e 430.000 arrobas de algodão em caroço. Vai ser uma grande cidade.

**Umuarama** — Está com 6 anos de idade e já possui 50 mil habitantes e 20 milhões de cafeeiros. Além disto, é o terceiro município produtor de algodão do país.

## VISITE AS FAZENDAS

**V**iagem no Paraná só é completa quando se conhece, de perto, uma fazenda de café. Não deixe de visitar uma das milhares de propriedades agrícolas do norte do Paraná. Se você, ou passar pela estrada, achar uma bonita entrada de fazenda, peça licença para entrar. Outra solução, melhor ainda, é manter contato com os escritórios da Companhia Melhoramentos em Londrina ou Maringá, que darão seu jeito de arranjar-lhe a visita.

O café já correu mundo. Planta nativa da África Oriental, durante milhares de anos cresceu silvestre nas florestas tropicais. Depois, venceu o Mar Vermelho e surgiu no Iemen, onde os árabes procederam a cultivo em meados do século VI. Os cafecultores subiram pela península árabe, passaram para a Pérsia e atingiram a Índia. Moçambique levou-o para Constantinopla, mais tarde à Terra Santa. Foi ali que os cruzados conheceram o café, foi dali que o levaram para a Europa.

Em pouco tempo, as repúblicas italianas dominaram o mercado cafeeiro, introduzindo a bebida nas feiras da Holanda, França e Inglaterra. Era comprar dos árabes e vender aos europeus.

Na segunda década do século XVIII, um oficial da marinha francesa, Gabriel Mathieu de Clieu, trouxe sementes de café para a América Antilhas e Guiana logo adotaram a bebida. Corria o ano de 1723, quando a história do coffee árabe ganhou importante personagem. Portugal e França discutiam os limites entre suas colônias da América do Sul, Brasil e Colômbia. O sargento-mor de Belém da Pátria — Francisco de Melo Palheta, português — enviado à Guiana Francesa para estudar o problema, voltou com variedade no bagageiro, mudas de café.

Os cafeeiros permaneceram no Pátria, sem que se ligasse para elas, durante anos. Isso até 1770, quando um funcionário português, transferido do extremo-norte da colônia para o Rio de Janeiro, trouxe de Belém algumas sementes da rubiácea. Mais alguns anos e o café espalhou-se pelos quintais, chácaras e pela província inteira. Quase tanto e a Baixada Fluminense transformou-se no grande centro produtor.

De planície, as levoradas sobem a serra, expulsando a mata atlântica do Vale do Paraíba. E o café foi fugindo do litoral, invadindo São Paulo. Em fins do século XVIII, cresceu muito o consumo da bebida. Os filósofos franceses (Voltaire à frente de todos), com as constantes referências às qualidades do café como estimulante da atividade intelectual, foram os principais propagandistas da infusão negra. Os norte-americanos, por sua vez, tão logo conquistaram sua independência e se vieram livres das restrições alfandegárias impostas pelos ingleses, começaram a consumir café a velas.

O aumento da procura da bebida coincidiu com o início do cultivo da planta de frutos vermelhos no Brasil. Entre 1820 e 1830, saiu dos portos brasileiros 3 milhões de sacas do produto; entre 1870 e 1880, 32 milhões de sacas. Assim pôde, os cafeeiros se deslocar do Rio para São Paulo, do Vale do Paraíba para a região de Ribeirão Preto. O café virou moda. A Proclamação da República e a I Grande Guerra não alteraram a situação: o Brasil — como desde que o café se transformou em um dos "grandes" do comércio internacional — continua sendo o maior produtor de café do mundo, a despeito de concorrência, cada vez mais aguçada.



Tempo bom a terra, e, paralelamente à arroxada, criou-se logo da arribação.

## O CHAMADO DA TERRA ROXA

**C**onvém que se diga: a terra roxa não é propriamente roxa. Para começar, sua cor é um pouco enganadora: quando seca ela é bem vermelha e só vai tornar-se um tanto arroxeadas, quando molhada. Normalmente, é de um vermelho mais escuro que a terra vermelha, esta comum, que pouco vale; seu tom arroxeadas deve provir do ferro, que ela possui em larga escala. E o norte do Paraná é uma das poucas regiões do Brasil que tem uma tão grande continuidade de terras com a mesma qualidade. No caso presente, trata-se de uma faixa muito extensa, que vai do rio Paranapanema, caminhando uns 600 quilômetros, até Guairá, nas margens do Rio Paraná.

O preço das terras no norte do Paraná é estabelecido em função da distância em que elas se encontram dos centros urbanos. E hoje já não existem muitas áreas à venda. Houve tempo em que a Cia. vendia 44.000 alqueires por ano, fazendo na quantidade máxima de 100 e mínima de 3 alqueires, para cada interessado; e isso vendia mais de um lote a uma pessoa, para evitar posturais especulações; e a quantidade mínima muitas vezes foi dividida, de acordo com as possibilidades de vários interessados. Hoje em dia, a Cia. vende muito pouco e não faz mesmo questão de prosseguir vendendo.

## MAS A MIGRAÇÃO CONTINUA

**U**m pouco evoluído com o passar dos anos, o movimento migratório para o norte do Paraná ainda hoje pode ser observado. É impressionante ver famílias inteiras — marido, mulher com filhos pela mão e um no ventre, o viralhas, o papagaio, alguns porcos e galinhas — com a ponca mobília que possuem e os poucos agasalhos, sob o sol ou a chuva, no alto de uma carroça de caminhão. E o quadro é comum; não dentro de Londrina ou Maringá, mas na estrada que parte desta para Cianorte, Umuarama e Guairá. Na época da colheita do café, então, este movimento muito ganha em intensidade; mas será uma onda aguardada, que meses após novamente há de ser vista, cumprindo no sentido oposto. A migração ao norte do Paraná não há de cessar de certo enquanto continua havendo oportunidade para todos.

Antes de fixar a migração, dividimos o norte do Paraná em quatro zonas. Em primeiro lugar, o Norte Velho, que parte do rio Paranapanema até o Rio Tibaji; em segundo, o Norte Novo, que segue do Rio Tibaji até o Rio Ivaí; em terceiro, o Norte Novíssimo, que segue do Rio Ivaí até a altura de Cruzeiro do Oeste; e em último, o Norte Supernovíssimo, que segue de Cruzeiro até Guairá. (continua na pág. 48)

# ROTEIRO DO CAFÉ

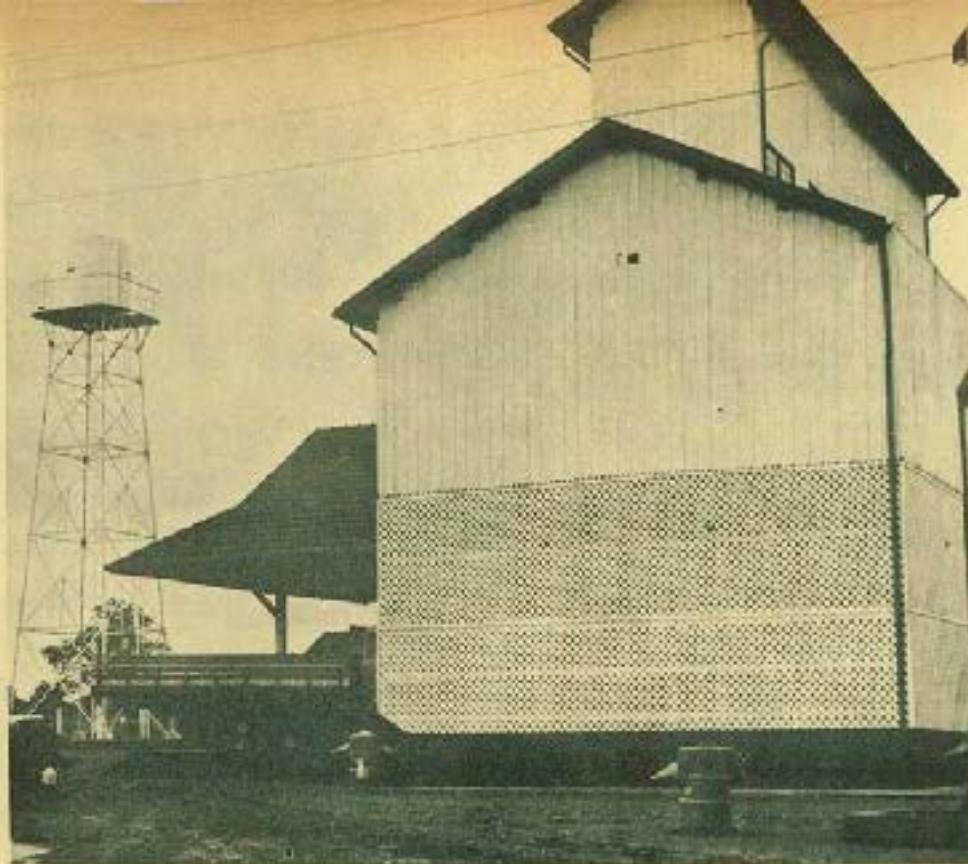
Houve quatro surtos de migração, bastante distintos: o primeiro, perto de 1930, localizou-se no Norte Velho, atingindo Cambé e Jacarezinho; o segundo, até 1945, visando fundamentalmente Londrina e alastrando-se até Rolândia, Apucarana e Mandaguari; o terceiro, mais vigoroso que todos os outros, começou em 1945, fundando e povoando Maringá e desenvolvendo-se em todas as direções. Este último atingiu Nova Esperança e Sumaré, numa direção, Cianorte, Peabiru e Terra Boa, noutra direção, que acabou prolongando-se, passando por Umuarama e descendo todo o Vale do Piquiri, para terminar em Guaira, às margens do Rio Paraná.

Este movimento migratório seria sem dúvida um belo argumento para produção cinematográfica. No começo, havia precaução: vinha o chefe para verificar o preço e a qualidade das terras e as condições de vida, para depois trazer a família. Neste último surto, houve mais aventura e drama: famílias grandes ou pequenas, apareciam em carros ou caminhões, às vezes sem nada possuirem, para adquirir terras. Vinham para aquilo que chiamavam de "Eldorado", ou "Terra da Promissão", na esperança de terem um lugar ao sol. O clima era o das futas americanas que falam do oeste. No meio dos pioneiros havia tipos equivocados, trapaceiros e jogadores, à cata de aventuras. Houve desordens e desafios a bala, mas logo a civilização levou a melhor e os marginalis foram afastados. O grande movimento migratório terminou e com ele uma página difícil da história do norte do Paraná. Faz-se o povoamento da região e ficou restabelecida a ordem. Para os que não tinham dinheiro para comprar terras, houve trabalho e, portanto, meios de vida; com o passar do tempo, também estes haviam de ter suas chácaras ou sítios.

Quem quiser aquilatar o que é este movimento, ainda nos dias de hoje, é só tomar o automóvel e seguir um pouco a estrada que vai direta a Terra Boa, partindo de Maringá, ou, mais seguramente, da mesma estrada no trecho em que ela deixa Cianorte, rumo ao Vale do Piquiri. O que falta nesta zona para um decisivo desenvolvimento da região inteira, não é transportes e sim rodovias. As estradas já não são muito boas e em épocas de chuvas a situação piora muito; desciu-se o Governo do Estado e hoje sofre a região inteira, havendo zonas extensas que diante de uma chuvinha malada permanecem isoladas por muitos dias.

## A "OVELHA NEGRA"

Paranavaí é fruto de uma colonização esboçada pelo Governo Federal e conseguiu tornar-se a cidade mais antiga do norte do Paraná. Acabou não tendo grande



O algodão contribui para fortalecer bastante a economia do Estado do Paraná. E armazéns foram construídos, com as máquinas mais modernas, para recebê-lo, selecioná-lo, descarregá-lo, para depois distribuí-lo.

futuro, se escapou a um destino pior foi devido à iniciativa de seus habitantes, que muito lutaram e ainda lutam pelo seu desenvolvimento. Foi fundada no ano de 1922 e o acesso à cidade era feito por um caminho diferente, atravessava-se o rio Paranaíba por Presidente Prudente. A zona não chegou a progredir muito porque poucos eram os que ali queriam adquirir terras, rececando pela honestidade da colonização. Paranavaí ficou como uma ilha perdida em meio ao progresso que se estabeleceu em redor, atingindo Sumaré e Nova Esperança; e é nesta condição que ainda hoje se encontra.

## ONDE COMER E DORMIR

Há bons hotéis e restaurantes em dois pontos do roteiro: em Londrina e Maringá. Pelo caminho ou para diante, este panorama desfaz-se completamente: hotéis e restaurantes passam a ser de má categoria, nada oferecendo em matéria de conforto ou boa alimentação. Considerando que para atingir Londrina há que percorrer 515 km, num tempo mínimo de 8 horas, QUATRO RODAS procurou um restaurante bom, mais ou menos na metade deste percurso. Encontramos em Orlinópolis uma churrascaria e um hotel que podem cumprir relativamente bem esta finalidade. Eis a relação completa para este roteiro:

## EM LONDRINA

Restaurante Lodi — Dos mais conhecidos da cidade, localizado à Praça 7 de Setembro. Serviço sofável, com preços que oscilam de Cr\$ 160 a Cr\$ 300, para filet, lombos de porco e churrascos.

Churrascaria El Galletto — Churrascos em geral, acompanhados por salada de batata, pepino, tomate e feijão branco. Ambiente rústico, ao lado do Hotel São Jorge, na Praça das Bandeiras. Preço de um churrasco: Cr\$ 200. O chope da cidade — Londrina Chope — é dos bons.

Restaurante Calloni — Ao lado do cinema Ouro Verde, na Praça Willie David, especializado em pratos italianos. O atendimento e os preços são razoáveis. Há ainda uma boa churrascaria — chamada Catarinense — bem no centro da cidade.

Hotel Ferrareto — Localizado à Avenida Paraná, 207, possui três tipos de apartamentos: individuais, para casais, e de luxo. É hotel recomendado. Nos 40 apartamentos individuais, a diária custa Cr\$ 850; nos de casal (21 apartamentos), a diária é de Cr\$ 1.800; e nos 6 apartamentos de luxo (para 3 ou 4 pessoas), o preço vai de Cr\$ 1.600 (uma pessoa) até Cr\$ 3.000 (quatro pessoas). Não inclui refeições; apenas o café da manhã.

Hotel Monções — Igualmente bem instalado e, talvez, o mais procurado da cidade, localizado à Avenida Paraná, próximo ao seu final. Possui apartamentos individuais e para casais. Um bom serviço, fornecendo também sólamente o café da manhã. Os preços de suas diárias oscilam entre Cr\$ 800 e Cr\$ 2.000,00. Na cidade, existem ainda dois hotéis razoáveis: o São Jorge e o Hotel France.

## EM MARINGÁ

Há muitos hotéis nesta cidade, mas um deles desonta e deixa seus rivais a grande distância, em matéria de conforto e

(continua na pg. 50)

Agora estudar é um

brinquedo...

## DIVERSÕES

### Escolares

- a revista  
que torna  
a escola  
mais gostosa!



RECOMENDADA  
POR MAIS DE  
200 MIL  
PROFESSORES  
EM TODO O  
BRASIL

Todos os  
assuntos  
de esc  
e de  
atualidades,  
num  
forma nova!

pitoresc

DIVERTIDA

## ALGUNS "FLASHES"

### NEM CACHORRO LÁ É BRANCO

O branco é uma cor que não pode subsistir no norte do Paraná. Pode-se pintar uma casa de branco, mas com pouco tempo transcorrido ela irá adquirindo um tom avermelhado, próprio da terra. Muito difícil encontrar-se por lá um cachorro branco, por exemplo. Poucos dias depois de nascido, ele já será de barro. Com cavalos, com bois e outros animais, a situação será idêntica. O dinheirinho também fica avermelhado.

### CAFE SIM, CASA NÃO

Passando por qualquer estrada e olhando para os lados, só há de ver se sempre aquela mesma paisagem: café, café & café. Muito raramente, há de conseguir-se ver uma casa. Explique-se: as estradas correm sempre pelos "espinhos", no alto, enquanto que as casas foram construídas nas zonas mais baixas, devido a uma necessidade que se chama água. Mas pode-se notar a existência de muitas estradinhas no meio dos cafés; seguindo-as uma, sempre chega-se a um núcleo de casas.

### UM QUE GOSTA DE ADUBAR

Um fazendeiro de Maringá resolveu adubar suas plantações de café. Sobre ele, desabaram múltiplas reclamações e havia uma cuja reor era o seguinte: "Pretendo desmoronizar a terra do norte do Paraná". Nossa fazendeiro desmentiu essa intenção, mas insistiu com a adubação, dizendo que o tempo vai mostrar quem está com a razão, acha que o excepcional rendimento de seus pés de café há de perdurar por maior tempo.

### DIFERENÇA FLAGRANTE

Depois de visitar algumas fazendas nos zonas de Terra Roxa, Unamariz e Clássica, ao regressar a São Paulo é que se vai verificar isto. Enquanto naquelas regiões do Paraná podem ver-se cofreiros de mais de 2 metros de altura, os de São Paulo com muita dificuldade chegam a atingir 1 metro.

### DOIS HOMENS E DOIS DESTINOS

Por volta de 1931, o trem fazia ponto final às margens do Rio Tibagi. Explique-se: era preciso construir uma ponte que barato não custaria. Sentindo a dificuldade, a Cia. Melhoramentos comprou uma jardineira (dublins) cuja função era

recolher os passageiros do trem, que vinham a Londrina para compras terrenos.

Pois bem, a Cia. entregava dois motoristas para este serviço: um preto, brasileiro, e um branco, espanhol. E um dia eles resolvem "encostar" a jardineira, porque a ponte sobre o rio já estava construída e o trem já atingia Londrina. O espanhol teve a ideia audaciosa e contou o campanheireiro:

— Vamos construir a jardineira e fazer uns servinhos!

O preto relutou, intimidado pela ideia, e o espanhol exerceu a parceria com um alemão chamado Heinz. Depois, já quando o negócio principiou a prosperar, um brasileiro comprou a parte do alemão.

Isto foi certo de 1932, já. O tempo correu e hoje o Celso Cid Garcia tem a maior espadaria de ônibus do interior do Brasil — chamada Viação Garcia — e mais algumas fazendas de café. E o preto vive aposentado, pacientemente, em Londrina. For sempre um servil responsável e competente da Cia. Melhoramentos e sobre o progresso de Garcia faz apenas um comentário:

— Que sorte, hein?

Nem todos pensam como ele. Acham que sorte o Garcia teria tido se ganhasse a sorte grande na loteria; que agora de tudo ele teve visão e alguma maldição.

### DUPLA PERSONALIDADE

Dous vidas tem tido o Grande Hotel Maringá, bastante distante a primeira é muito tranquila e vai de janeiro até o final de junho; mas a outra, que torna conta da restante do ano, prima pelo excesso de movimentação, e então deixa passar a ser palco de grandes negociações. Explique-se melhor: é a época da colheita do café, quando fazendeiros e comerciantes se reúnem para discutir qualidade, quantidade e preço. Chegam a chegar homens carregando botes de café longo, que antes de penetrar no edifício levam algum tempo a polastrar do lado de fora, diante de um "chora-paudis" (armazém de ferro, onde se consegue retirar facilmente o barro grudado na sole do calçado); o bar do hotel passa a ficar o dia inteiro repleto deles e o restaurante, mas horas apropriadas, também.

Então, ficará mais difícil conseguir aposentos no hotel. O assento permanece um, unico o café, que é uma espécie de rei do lugar. E o hotel está definitivamente transformado num centro comercial: muitos vêm de hemisfério, do Rio de Janeiro, São Paulo ou Cariá, para ali ultimar entendimentos e fechar negócios de monta.

# ROTEIRO DO CAFÉ

(exclusão de pág. 48)

bom serviço. Existem também o Hotel Impala e o Hotel Brasil que não podem de modo algum equipar-se a ele. Trata-se do Grande Hotel Maringá, localizado na maior praça da cidade em que também se encontram a Catedral e a Prefeitura. Pode-se considerá-lo como um hotel de primeira categoria. Possui 36 apartamentos para uma pessoa, com diárias de Cr\$ 770 a Cr\$ 825 (a diferença nos preços justifica-se por serem peças de frente ou do lado de trás); 4 apartamentos para casal, com diárias de Cr\$ 1.100 a Cr\$ 1.200; 2 apartamentos para casal, com chuveiro e banheira, para diárias de Cr\$ 1.300; 2 apartamentos com sala de estar, para Cr\$ 1.650,00; e 20 apartamentos de alto luxo, para casal, com ar condicionado, sob a diária de Cr\$ 1.800. O hotel possui um restaurante muito bom, que funciona independentemente dos preços das diárias. Tanto o serviço do restaurante como do bar são excelentes. Eis alguns preços do restaurante: Pato à Califórnia, Cr\$ 265; Steak Diana, Cr\$ 260; Frios sortidos, Cr\$ 220; Filet Mignon, Cr\$ 220 a Cr\$ 280. Este hotel serve também o café da manhã, pago separadamente; no bar, custa Cr\$ 60 e nos aposentos Cr\$ 70.

Para quem quiser variar, há mais dois bons restaurantes na cidade. A Cabana Churrascaria, à Av. 15 de Novembro ao lado do Banco do Brasil, que fica aberta até às 24 horas e possui estacionamentos para automóveis; suas especialidades são churrascos e peixadas, cujo preço oscila ao redor dos Cr\$ 280. E o Restaurante Aldo, à Rua Néo Martins 2365, cujos preços são: churrascos, Cr\$ 200; fileis, Cr\$ 250/Cr\$ 300; e massas, Cr\$ 150/Cr\$ 200.

## EM OURINHOS

**P**ara descansar um pouco do longo percurso e fazer uma refeição após 6 horas de estrada, convém uma parada na cidade de Ourinhos, quase às margens do Rio Paranaapanema e perto da fronteira com o Estado do Paraná. Ali, pode-se procurar o Grande Hotel, à Rua Cardoso Ribeiro, 523, onde uma refeição do tipo familiar (não tem serviço "à la carte") custa Cr\$ 200. Ou então a Churrascaria Gaúcha, à Rua 9 de Julho, 657, onde se pode comer um bom churrasco por preços que variam de 200 a 300 cruzeiros.



Mas em outros trechos, a situação piora bastante. E para andar sobre a terra seca, se ela estiver seca, o jeito será colocar uma corrente em cada roda que possua tração.

## DE SÃO PAULO ATÉ PARANÁVAI

O roteiro desta vez é entremeado por estradas de asfalto e de terra. Um total de 710 km, entre São Paulo e Paranávai, na maior parte do tempo através de extensos efeitos. Como equipamento especial, QUATRO RODAS sugere o transporte de duas terrenas (uma para cada roda que possua tração) no porta-bagagens. Em caso de

chuva, é a única maneira segura de atravessar alguns trechos mais enlameados.

Para o trecho São Paulo — Itapetininga, o leitor poderá usar a pesquisa publicada no exemplar n.º 3 de QUATRO RODAS, que continua sendo bastante atual. Até Itapetininga, a estrada é a estadual SP-3 (Via Raposo Tavares), totalmente asfaltada e em bom estado. Daí em diante...

KM

- 167 Dir. Estrada de terra para Itapetininga e início da SP-4, que seguirá até Presidente Epitácio.
- 170 Esq. Centro de Itapetininga. Postos diversos, com todos os serviços. De terra a saída da cidade.
- 172 D. Começo da estrada asfaltada.
- 176,5 Esq. Entrada de terra para Capão Bonito, Apiaí e Curitiba.
- 182 Esq. Bica d'água.
- 188 Esq. Pôsto Texaco, com lubrificação, borracheiro, eletricista, bar e restaurante, aberto dia e noite. Recomendado.
- 190 Esq. Bica d'água.
- 197 Esq. Entrada de terra para a estação de Rechi (Estrada de Ferro Sorocabana).
- 204 Dir. Entrada de terra para Angatuba.
- 206 Dir. Pôsto Esso, com borracheiro e eletricista.
- 205,5 Esq. Estrada de terra para a estação de Angatuba (EFS).
- 219 Pista em posse esturizada. Cuidado. Logo depois melhora.
- 224 Dir. Estrada asfaltada para Paranapanema (10 km). Cidade com postos e todos os serviços.
- 245 Dir. Outra estrada (desta vez, de terra) para Paranapanema.

## O PLANTIO DO CAFÉ

**A**ntes de se pensar em plantar café, tem-se de escolher e comprar a terra, cujos preços têm de variar, sempre, de acordo com a maior ou menor distância até o mais próximo centro urbano. No caso do norte do Paraná, o futuro cultivo não precisa preocupar-se com dois problemas que existemem sob a natureza do solo e as condições climáticas. E procurar a Cia. Melhoramentos, escolher o lote, aceitar os pagamentos, fixar residência e começar a trabalhar.

Uma das primeiras tarefas a cumprir é das mais demoradas: o desmatamento e a limpeza do terreno. Necessário será conseguir bengas fortes, para trabalhar de um modo ainda rudimentar com o machado e a serra; o espremido de um trator em muito auxiliará e acelerará esta fase. Depois, vem a formação do cafézal, sempre dividida em quatro etapas:

- 1 - Aquisição de mudas.
- 2 - Novo preparo de terra.
- 3 - Plantio das mudas.
- 4 - Formação dos cafezais e primeira colheita.

O processo é este, invólucro lento na fase que segue do plantio até a primeira colheita: 4 anos, no mínimo, devem transcorrer. Mas daí por diante, a colheita vai ser feita anualmente e o fazendeiro poderá, então, viver real e desejado.

Não parece difícil plantar café, mas há sempre muitos traços riscos pelo caminho. Se não se souber alguma conhecimen-

to técnico ou alguma experiência, desde a aquisição das mudas ao plantio, nunca haverá de obter-se um bom rendimento por pôr e a colheita poderá até ser mais demorada. E ao redor do fazendeiro, sempre atormentando-o, aquela fantasma que se chama gosba. Há os que a enfrentam com vigor e valentia, mas é pensamento geral que nada pode combati-la com eficácia.

A distância entre o plantio e a primeira colheita, após um período mínimo de 5 anos sem risco que fortifique uma receita, é sempre difícil de antecipar, a não ser que o fazendeiro dispõe de forte capital. Por isto, dizem no Paraná que um bom plantador de café tem de ser mestre no art de fazer "popagões": isto é, penetrar numa agência bancária e dali retirar o suficiente para despesas; e depois ir constanteamente renovando esses "popagões", até que sua colheita lhe traga o esperado alívio. O café, portanto, não faz, como dizem, um milionário da noite para o dia, em compensação, pode da noite para o dia, fazer um fazendeiro próspero ficar instantaneamente pobre. E só havrá uma gosba.

Depois de uma colheita, ainda virão várias fases: a da seleção, a da secagem, a do armazenamento e a da amostragem. Tudo para chegar ao capital final, que é a venda, sempre antecipada pela expectativa em torno dos preços fixados para a safra. Mas as maiores preocupações terão mesmo ficado muito para trás.



Em muitos trechos deste roteiro, o turista há de encontrar a rodovia neste estado: tudo muito limpo e bonito. E, o mais importante, sobre um asfalto liso, de boa qualidade.

- 276 Dir. Entrada para Avaré (40 km); a cidade tem bons postos, para todos os serviços.  
285 Esq. Variante de terra, Asfalto do leito principal em fase de embasamento.  
287 Dir. Volta à SP-4. Trecho ainda de terra.  
289 Dir. Outra variante, de terra.  
293 Esq. Volta à SP-4, desta vez asfaltada.  
316 Entrada de Piraju, cidade que possui postos para quaisquer serviços.  
319 Saída de Piraju, por uma estrada de paralelepípedos.  
320 Início da parte asfaltada. Bom estado.  
333 Esq. Pôsto Esso, com bar e restaurante. Lubrificação e borracheiro.  
334 Dir. Entrada para Bernardino de Campos.  
345 Esq. Pôsto Texaco, com todos os serviços.  
347 Dir. Entrada asfaltada para Santa Cruz do Rio Pardo e Ipanema.  
357 Dir. Estrada para Xavantes.  
373 Dir. Pôsto Shell, com mecâ. e borrh. Também à direita, estrada para Ourinhos, Assis e Presidente Prudente. Pôsto da Polícia Rodoviária.  
Aqui tem início a BR-87, que leva até Jandaia do Sul e de lá (trecho ainda não construído) deverá seguir para atingir Cascavel (PR).  
KM  
1 Começo da BR-87, asfaltada.  
3,5 Esq. Pôsto Atlantic, com lubrificação, eletricista e borracheiro. Aberto dia e noite.  
7 Esq. Pôsto Ipiranga, com bar e restaurante. Todos os serviços. À direita, entrada para Diacul.  
7,5 Fronteira São Paulo — Paraná. Ponte sobre o Rio Paranaapanema (vão de 200 m). Cuidado, que ela só dâ para um carro.  
8 Começo do trecho paranaense. Pôsto de fiscalização, logo após a ponte. Estrada de terra, bastante ruim.  
26 Início de asfalto. À esquerda, entrada para Cambé, cidade com postos para todos os serviços.  
28 Fim do perímetro urbano de Cambé. Estrada de terra.
- 40 Esq. Entrada (de terra) para Andirá. Chegada a Andirá. Postos para quaisquer serviços. Reinício do asfaltamento.  
44 Esq. Pôsto Esso, com mecânico e borracheiro, bar e restaurante.  
51 Cidade de Bandeirantes, com postos para quaisquer serviços. Ruas ruins, de terra. Fora do perímetro urbano, a estrada continua a ser de terra.  
62 Esq. Entrada de terra para Santa Amélia e Abatid.  
73 Volta ao asfalto, depois de grande pente sobre o Rio Laranjinha.  
81 Dir. Entrada de terra para Santa Mariana.  
95 Dir. Churrascaria e bar.  
96 Dir. Entrada para Cornélio Procópio. Novo trecho de terra.  
97 Esq. Pôsto Shell, com borracheiro.  
98 Dir. Pôsto Esso, com bar e restaurante, mecânico e eletricista.  
101 Dir. Entrada para Urai. Estrada continua, com trechos alternados de terra e cascalho.  
109 Reinício do asfaltamento.  
112 Dir. Outra estrada de terra, para Urai.  
113 Dir. Entrada de terra, para Rancho Alegre, Urai e Assis.  
113 Esq. Entrada para Assis.  
123 Pente sobre o Rio Tibaji. Logo depois, cidade de Jataizinho, com postos diversos.  
128 Outra cidade cortada pela estrada: Ipiranga.  
140 Esq. Pôsto Esso, com todos os serviços.  
141 Esq. Pôsto Shell, com mecânico, eletricista e borracheiro.  
142 Esq. Marco rodoviário e entrada para Londrina. Até o centro da cidade são 2 km, pavimentados com paralelepípedos.  
155 Esq. Cambé, cidade que possui postos para quaisquer serviços.  
157 Fim do perímetro urbano de Cambé.  
165 Rolândia. Postos diversos, com todos os recursos.  
168 Fim do perímetro urbano de Rolândia.  
172 Início de Arapongas.  
182 Fim do perímetro urbano de Arapongas.  
197 Entrada de Apucarana. Postos com todos os serviços.
- 200 Fim do perímetro urbano de Apucarana.  
215 Esq. Desvio de terra. Trecho ruim.  
216 Esq. Pôsto Atlantic, com borracheiro.  
217 Volta à estrada asfaltada.  
222 Jandaia do Sul.  
Aqui se inicia a BR-87, cuja continuação, a ser construída, alcançará Cascavel. Nesse roteiro prossegue pela "Entrada do Cafê", rodovia estadual, que em breve passará à responsabilidade do Governo Federal.  
KM  
1 Fim do perímetro urbano de Jandaia do Sul.  
8 Entrada de Mandaguari. Postos para quaisquer serviços.  
10 Saída de Mandaguari. Trecho de terra. Se estiver chovendo ou se tiver chovido muito, pode colocar correntes nas rodas, ao sair da cidade. Uma pista asfaltada ligando Mandaguari a Marialva está em vésperas de ser entregue ao tráfego.  
23 Entrada de Marialva. Postos diversos.  
24 Reinício do asfaltamento.  
34 Esq. Entrada para Sarandi, de terra.  
38 Esq. Entrada asfaltada para Maringá.  
40 Saída de Maringá. Estrada de terra, até Parauá.  
40,5 Dir. Pôsto Shell, com todos os serviços.  
41 Esq. Pôsto Ipiranga. Mecânico e borracheiro.  
49 Cuidado, que a curva é perigosa.  
52 Esq. Pôsto Texaco, a ser inaugurado.  
57 Entrada de Mandaguari. Postos com todos os recursos.  
59 Esq. Entrada para Ourizona (11 km).  
63 Dir. Estrada para Atalaia.  
67 Iral.  
78 Dir. Entrada para Nova Esperança. Centro da cidade (todos os recursos) a 2 km. À esq., acesso para Barro de Lucena (15 km), Nova Bilac (27 km), São Carlos do Ivaí (43 km), Paranaíba do Norte (48 km) e Cianorte (81 km).  
91 Dir. Alto Paraná.  
114 Entrada de Parauá. Cidade com postos para quaisquer serviços.  
E fim deste roteiro. \*