

HERNÂNI DONATO

do Instituto Histórico-Geográfico de São Paulo.

FEABIRU

*Para o
neste historiografo
Sebastião Adriano
com a homenagem que
sempre lhe presta o seu
Hernâni
B. Lucetti
28-X-72*

Separata da Revista

Comentário

Revista trimestral que comenta o mundo e os seus problemas

Rio de Janeiro, outubro-dezembro 1971

ano XII n.º 48

Revista trimestral que comenta o mundo
e seus problemas
ano XII - vol. 12 - n.º 48
4.º trimestre 1971: outubro-dezembro

Redação & Administração:
Avenida Rio Branco, 18 - sala 1109
20.000, Rio de Janeiro, GB.

Diretor responsável:
Joseph Eskenazi Pernidji

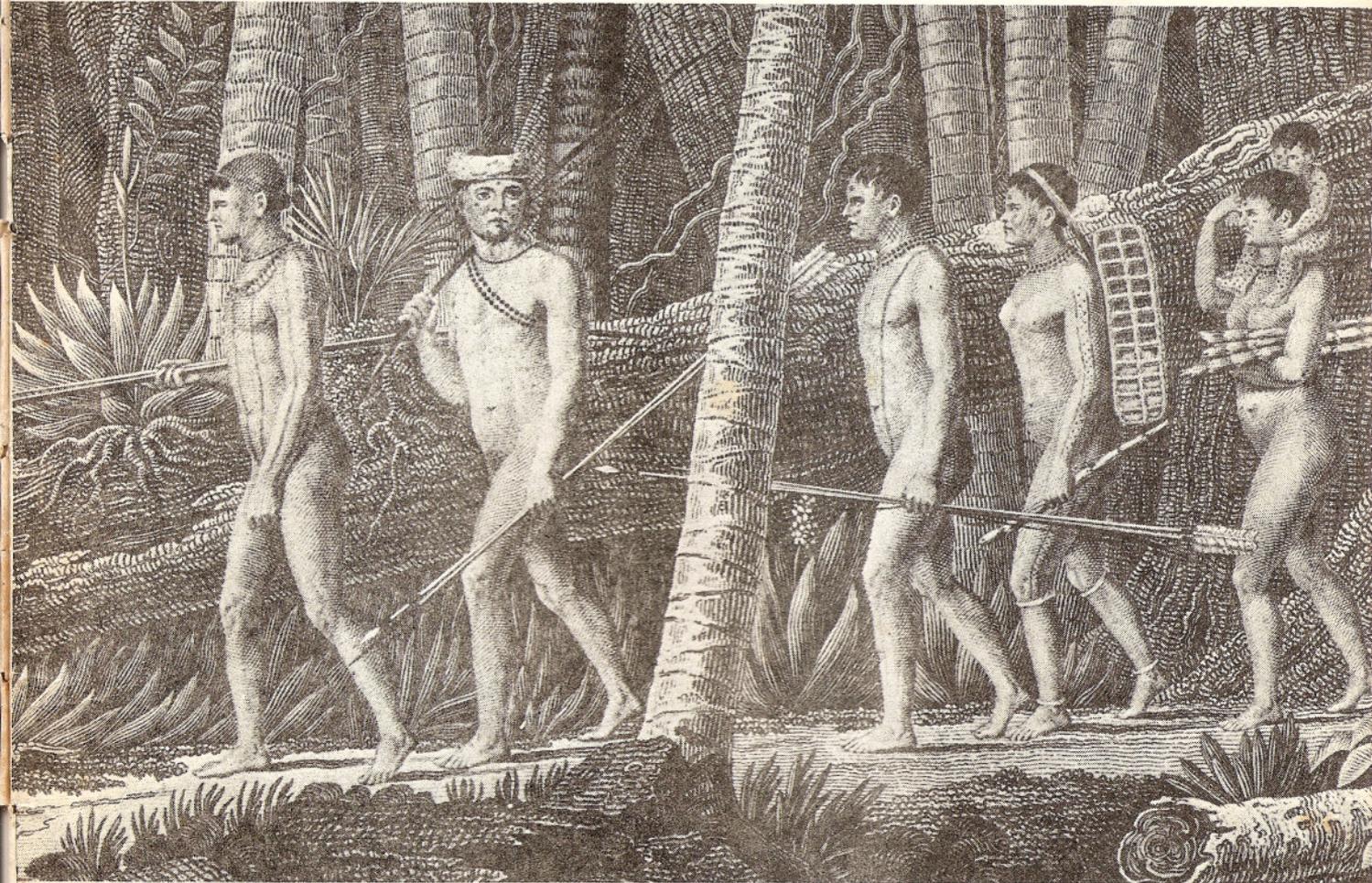
Diretor editorial & Programação visual:
Marcos Margulies

Diagramação & produção:
Archimedes de Lalôr

HERNÂNI DONATO

do Instituto Histórico-Geográfico de São Paulo.

PEABIRU



Um friso de praia debruado pelo muro das montanhas. Nenhuma brecha ou porta que introduzisse na largueza além-serrana o europeu confinado à beira-mar.

O nativo vinha e ia, despreocupado de roteiros. Seguia a direção apenas geral e remota, dos rios e dos montes, “caminhos quase sem caminhos” — no escrever pitoresco do padre Manoel da Fonseca (*); “incertos e tênues caminhos, em parte marcados no solo... em parte nos galhos das árvores”, como resume Ernani da Silva Bruno¹; “carreiros de anta”, na comparação de Sérgio Buarque de Holanda². Isto, em tôda a costa dos descobrimentos portugueses.

Em São Vicente, 1501, a exceção. Vestida de mistério, galgando a serra do mar, oferecia-se ao europeu estrada definida, antiga, visivelmente transitada. Oito palmos de largura, mergulhando nas distâncias interiores. Os que naqueles primeiros dias de Brasil viram o trecho de serra acima, reconhecendo que pouco perdia para as vias de Portugal, quizeram saber:

— Que é isto? Quem realizou êste trabalho?

— Peabiru!, respondeu o índio.

Peabiru, em seu falar, queria dizer: *caminho*. Para êle, que não costumava abrir estradas, um caminho era obra da natureza, ou era nada.

(*) Manuel da Fonseca, padre e historiador português do séc. XVII, é freqüentemente confundido com seu homônimo paulista do séc. XVIII, igualmente padre e historiador.

1) Ver notas bibliográficas na página 16

O português observou o filho da terra e a ausência do que seriam obras de engenharia. Aceitou o que lhe facilitava a conquista como regalo dos céus. E por que não do sobrenatural, se ele vinha de Portugal em nome de Cristo?

Atufando-se pelo sertão, rumo oeste, pôde seguir o Peabiru por mais de duzentas léguas. Rota longa quanto as mais compridas da Ibéria. O homem que encontrou na praia e no sertão, nu, ingênuo, inábil nas artes viárias, exibia incapacidade para tamanha realização.

— E quem abriu êste caminho tão longo, e tão hàbilmente?

— Pay Sumé!

Foi tudo o que o natural soube dizer.

Nêsse instante o caminho enovelou-se em uma das mais belas e intrincadas complicações dos capítulos iniciais da História brasileira. A necessidade do milagre para explicar o que era realmente uma técnica viária desenvolvida, atribuiu por mais de duzentos anos ao apóstolo

São Tomé a abertura da estrada pré-cabralina que, cortando o continente, ligava, principalmente, São Vicente a Assunção do Paraguai.

O religioso, o colono, o administrador ouviram com ouvidos de católicos o informe do pagão. E maravilhando-se, confundiram-se:

— Pay Sumé?! Mas é de São Tomé que estão falando!

E muito a sério, com a maneira profunda e indiscussa de acreditar, que era própria do tempo, tanto doutos quanto leigos acreditaram e ensinaram que o Apóstolo São Tomé — aquê dos Índios — viera evangelizar e estradar o Brasil.

Taunay diagnostica: “Encontrando caminho existente antes da vinda dos conquistadores europeus, os jesuítas o atribuíram à intervenção sobrenatural, e concluíram que fôra feito por milagre com a só passagem do apóstolo São Tomé por aquelas partes.”

Milagre?

Como teria chegado São Tomé ao Brasil?





Como teria construído a estrada?

Nos dois primeiros séculos de Brasil, a crença em uma anterior estada física de São Tomé, estava acima de dúvidas. Fizera um intervalo em suas tarefas na Índia para vir falar de Cristo aos nossos índios. Na crônica daqueles anos não há voz discordante.

Em 1515, a “Nova Gazeta da Terra do Brasil” refere-se à “lembrança que os índios tinham de São Tomé, cujas pegadas quiseram mostrar aos portugueses”. É o que se lê nas notas de Garcia aos comentários de Brandônio, nos “Diálogos das Grandezas do Brasil” (*).

O jesuíta peruano Ruiz de Montoya é explícito: “Os habitantes do Brasil, todos dão como certo que São Tomé Apóstolo veio a pé para estas bandas, e o lugar primeiro aonde chegou foi a vila de Santos que está para as bandas do sul; no dia de hoje mesmo se vê a pegada do santo, onde êle tinha saído em terra.” Testemunho importante, pois êste missionário passou vários anos no Paraguai e enfrentou os bandeirantes paulistas, contra os quais procurou proteção na Espanha e em Roma.

Santos, ou Bahia, ou Espírito Santo. No texto clássico de Frei Vicente do Salvador, “História do Brasil”, escrita em 1627¹⁹, aprende-se que “veio bem-aventurado apóstolo São Tomé a esta Bahia, e lhes deu a planta da mandioca e das bananas de São Tomé...”

As pegadas do santo foram vistas e reverenciadas por muitos. Eram abundantes e cobriam área bem grande. Ao implantá-las, São Tomé teria querido mostrar o quanto andara, o quanto pregara. Simão de Vasconcellos — jesuíta português e reitor do colégio do Rio de Janeiro no séc. XVII — relacionou cinco lugares onde podiam ser observadas⁵. São Vicente, Espírito Santo, Bahia. Junto à cidade de Paraíba havia-as grandes e pequenas, o que induziu Simão a admitir que em certos trechos e momentos Tomé recebera a companhia de algum outro dos apóstolos. Frei Jaboatão registrou grupos de pegadas em Pernambuco. No Grojáú de Baixo, próximo do Recife, o prodígio era maior — as plantas de pés infantis que ladeavam as usuais do santo, testemunhavam que êle pudera contar

(*) Crônica escrita no início do séc. XVII por um certo Brandão em forma de diálogos entre Brandônio, que apregoa as virtudes do Brasil, e Alviano, que considera o Brasil a pior terra do mundo, êste documento foi descoberto na Biblioteca Nacional de Lisboa por Varnhagem e publicado em 1849. Seguiram-se-lhe outra edições, última das quais da Academia Brasileira de Letras, de 1930.

também com a presença materializada do seu anjo da guarda.

Manoel da Nóbrega, contra quem não cabe o rótulo de fantasioso, noticiou em carta de 1549⁶: “Dizem êles que São Tomé, a quem êles chamam Zamé, passou por qui, e isto lhes ficou por dito de seus passados, e que suas pisadas estão assinaladas junto de um rio, as quais eu fui ver por mais certeza da verdade, e vi com meus próprios olhos quatro pisadas mui sinaladas com seus dedos, as quais cobre o rio quando enche; dizem também que, quando deixou estas pisadas, ia fugindo dos índios, que o queriam flechar, e chegando ali, se lhe abriera o rio e passara por meio dêle à outra parte, sem se molhar, e dali fôra para a Índia.”

O português pretendeu haver sido precedido pelo Apóstolo na Índia, no Brasil, mesmo na China. Até o advento do estado comunista chinês, os católicos de Cantão conservavam em sua catedral uma pedra de cujo tópo um anjo arrebatou São Tomé que pregava, e levou-o, em espírito, para assistir aos funerais da Virgem Maria, em Jerusalém.

Quanto ao seu apostolado no Brasil, é pacífico para cronistas como Cândido Costa que deixou escrito: “De ser o apóstolo São Tomé o que no mundo nôvo pregou a doutrina evangélica, há provas grandes, com o testemunho de muitos sinais”. Um desses sinais era a “tradição antiga e constante em todos êstes gentios, de que eram (as pegadas) de um homem de largas barbas, a quem, com pouca corrupção, chamavam, no seu idioma, Sumé...”

Pensadores conceituados e cientistas sérios registraram a idéia. Jesuíta francês do séc. XVIII e historiador das Américas, pe. Charlevoix⁸, ao falar dos manacicas — povo privilegiado, pois no entender de Robert Southey⁹ conheciam e veneravam a Virgem Maria — reporta que Montoya escolhera para reuní-los o sítio onde São Tomé pregara e até “enterrara grande quantidade de cristãos”. E Lápide, tão profundo e severo nos comentários às Escrituras, subscrive o que talvez houvesse lido em Nóbrega a propósito dos sinais e dos trabalhos tomeenses no Brasil (*).

Dentre os herdados dêstes trabalhos, teriam ficado algumas inscrições. No ano de 1730, o conde de Bobadella mandou a melhor gente de que pôde dispor para a boca da gruta de Itaquiá, entre os rios das Mortes e Ingaí, Minas Gerais, para copiar, tão bem quanto

pudessem, inscrições rupestres que intrigavam o povo e excitavam os estudiosos. Analistas concluíram: “Inscrição sepulcral dos tempos de São Tomé”.

A crença na atuação brasileira do apóstolo veio até dias recentes. A 5 de setembro de 1902, ela foi apresentada e defendida no plenário do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, por monsenhor Camillo Passalacqua¹⁰.

Pois além de evangelizador, Tomé teria sido grande construtor de estradas. Vasconcellos atribui à autoria dêle o Mairapé, no Recôncavo baiano. Meia légua de areia endurecida, da qual o santo se teria servido para fugir dos índios, revoltados contra a sua condenação da poligamia. Mairapé (“caminho do branco”) teria sido ensaio para a abertura do Peabiru — duzentas léguas mínimas, sertão adentro. Mas na fuga pelo Mairapé, encontramos ligação que requer aprofundamento, o elo que prende o São Tomé lusitano ao Pay Sumé guarani.

Provavelmente não ocorresse a convocação de São Tomé para a tarefa de engenheiro viário, se o jesuíta não ouvisse o indígena dizer Sumé, Zumé ou Tumé.

A sonoridade da palavra — carregada de emotividade pagã — foi abemolada pela voluntariedade inaciana, e o apóstolo foi emaranhado em uma das maiores constantes da mítica ameríndia: o Sumé.

Aloísio de Almeida¹¹, garante ser o Peabiru “indesligável do mito de Pay Sumé”. “Pay e Sumé não são palavras portuguesas e (...) se a primeira é tão conhecida e de grafia tão uniforme, a segunda admite outras interpretações ortográficas de fonética indígena”. A fé acumpliciou a confusão eufônica e a imaginação acorreu com seu contributo.

Sucedeu que, também para o amerábano (**), Sumé e seu caminho representavam o portentoso, o preternatural. Sumé, para êle, era herói semidivinizado. Batista Caetano, um dos nossos principais tupinólogos, vê nesse nome o significado de *o absoluto*, traduzindo-o livremente por: “o pai vindo de outras terras”.

O Sumé incrustara-se na lembrança, no remorso, na veneração e no temor americano. Do caraíba ao fueguino, havia saudades e temores imemoriais. Não é de admirar que, ao descreverem para os jesuítas o aspecto, a cordura, a missão do Sumé e a ingratidão de que fôra vítima, exibiram retrato que espelhava também o viver e o proceder do “apóstolo das Índias”. E a lenda, tão bem

(*) Cornelius van den Steen — cujo nome foi latinizado para Lápide (Steen, em holandês, é pedra) — teólogo holandês do séc. XVI/XVII, foi um dos mais importantes comentaristas da Bíblia dessa época.

(**) Nome genérico dos indígenas americanos; ameríndio.

quanto o nome, prestou-se à superposição.

Figura extraordinária teria sido o Sumé que em tempos idos saíra das águas para ensinar o cultivo da mandioca e muitas técnicas de cultura material indígena. Foi ouvido e estimado. Quis legislar, moralizar. Condenou a antropofagia e a poligamia. Os homens aborreceram-se. Em alguns lugares, incendiaram a cabana em que o encerraram. Em outros, dispararam-lhe dezenas de flechas. Também quiseram lapidá-lo. Ileso dos atentados, aborrecido com o proceder traiçoeiro dos seus beneficiados, retirou-se, andando de costas sobre as águas do mar, ou do lago, ou do grande rio — conforme a versão local. Lamentoso, em silêncio, desapareceu tão misteriosamente quanto aparecera. Deixou, em tôdas as nações indígenas, a certeza de que voltaria em melhores tempos, para o cumprimento final da missão recebida em paragens não terrenas.

À sua “História de uma viagem à terra do Brasil” de 1578, Jean de Léry¹² recolheu curioso depoimento: “achei que os indígenas acreditavam na imortalidade da alma (...). Um velho tomou a palavra e disse: nós sabemos por tradição que um

homem vestido como vós, e como vós trazendo barba, passou por êste nosso país, teve a mesma linguagem que vós, e esforçou-se por converter os nossos antepassados ao culto de Deus. Mas os nossos antepassados recusaram-se a isso...”

E Pedro Mártir de Anghiera (*) contribui, em “De Orbe Novo”, com um precioso testemunho: “Interrogados os povos americanos do norte e do sul porque derramavam água em forma de cruz sobre a cabeça dos recém-nascidos responderam categoricamente: um homem de grande formosura passou outrora por êste país e nos ensinou a fazer estas coisas”.

A mesma atuação, com leves diferenças físicas e de nome, figura no lendário de quase todo o continente. É o mais sensível traço de ligação entre as mitologias americanas. Humboldt¹³ observou que na América do Norte “se conserva essa mesma tradição (...) e que os aborígenes lhe chamaram com o nome de Quetzalcoatl”. Thetvet¹⁴, que grafa Sommay, mostra que os caraíbas tinham esta personagem pelo maior dos seus pajés (**). No Haiti era Zemi; na América Central, Zamima. Em nossa Guanabara

(*) Pietro Martire di Anghiera (ou Angheria, ou Angheia), viajante italiano (*1459, em Arona), é autor de várias obras descritivas das terras que visitara, entre as quais “De Rebus Oceanis”, publicado em Basileia, em 1533, e de duas posteriores: “Legatio babilonica”, sobre sua viagem aos países árabes, e “De orbe novo decadens octo”, sobre a América. Morreu em Granada, em 1526.

(**) A crônica dêste cosmógrafo francês que acompanhou Villegaignon ao Brasil na viagem que visava a instalação da França Antártica (1555) é rica em dados referentes aos índios brasileiros, que Thetvet pôde observar durante os três meses da sua permanência na Guanabara.

E como teria conquistado o gentio?



ocupada pelos franceses, Jean de Lery surpreendeu-se com o respeito que o tamoió votava ao Sumé. Acreditou que “o cristianismo colheria bons frutos entre eles, porque graças ao Sumé conheciam a idéia de um deus único”. Hans Staden¹⁵ sentiu o quanto o índio era ligado à memória do Meire Humane (Man Zumane) que lhe descreviam como “misterioso personagem (...), que veio do mar e nessa direção desapareceu depois que, molestado por alguns, se desgoutou e deu por terminada a sua missão de legislador e mestre de todos eles...” Angyone Costa¹⁶ identifica Sumé no modo de ser e nos feitos dos “heróis dos platino, boliviano e mexicano”.

O Sumé andino vem detalhadamente referido nos escritos de Siegfried Huber¹⁷. Visitando os índios cola “pregulhes a palavra do bem e censurou sua imoralidade. Furiosos por verem seus excessos censurados, os camponeses se apoderaram de Tonapa, flagelaram-no e amarraram-no a três pesadas pedras. Súbitamente, três magníficas águias desceram dos céus; com o bico serrado, cortaram as amarras e libertaram o prisioneiro. Tonapa tornou à praia, estendeu seu manto sobre as ondas e, vogando nêlo como num barco, rumou para...”

O nativo aceitou — e parece que até apreciou — que o padre lhe corrigisse o Sumé por Tomé. Ele esperava o prometido retôrno do herói e os religiosos lhe falavam exatamente de um retôrno. No Paraguai, região de Tuyatí, conta o autor suíço, Clovis Lugon¹⁸ que os “missionários, levando uma cruz como bordão, foram recebidos em nome de Pay Abara com extraordinária alegria, que os encheu (aos padres) de surpresa.” A tradição explicou êste festivo recebimento: aquela área teria sido “evangelizada por um dos doze discípulos de Jesus, Tamé, Pày Tumá ou Zuma, também chamado Pay Abara”.

Bem antes de Lugan, Bernal Dias de Lago — cronista da América espanhola colonial — recolheu a epopéia do índio Etiguera, que, estando no litoral e vendo desembarcarem os europeus, brancos e barbudos, tomou o Peabiru e correu duzentas léguas para anunciar aos guaranis do meio da América a chegada iminente de Sumé. Ou Tomé?

Lapide resumiu um pensamento comum: Sumé “não parece ser outro senão São Tomé”.

Sumé veste-se, pois, com atributos dos grandes heróis míticos. É Hércules, Noé, Moisés, Gilgamesh, Viracocha.

Revelou ao ameraba os rudimentos da cultura material e da legislação tribal. Tomé era festivamente lembrado pela evangelização da Índia, onde conhecera o martírio. Os conquistadores europeus chamaram *índios* aos naturais da América. Se êstes indicavam pegadas e rumos da passagem de um santo homem, mensageiro de Deus único, verberador de excessos, fulminador de pecados, respondendo ademais pelo nome de Sumé, tratar-se-ia, sem dúvida, do apóstolo das Índias, de São Tomé.

Da Índia viera, para a Índia voltara. É o que se lê no texto clássico de frei Vicente do Salvador¹⁹, datado de 1627, época ainda sugestionada pela abundância e calor dos depoimentos pessoais: “era tradição antiga entre eles, que veio o bem-aventurado apóstolo São Tomé a esta Bahia, e lhes deu a planta da mandioca e das bananas de São Tomé; e eles, em paga pelo benefício e de lhes ensinar que adorassem e servissem a Deus e não ao demônio, que não tivessem mais de uma mulher nem comessem carne humana, o quiseram matar e comer, seguindo-o com efeito até uma praia donde o santo se passou, de uma passada, à ilha de Maré, distância de meia légua, e daí não sabem para onde. Havia de ter ido para a Índia, que quem tais passadas dava, bem podia correr tôdas estas terras, e quem as havia de correr, também convinha que desse tais passadas”. Os entusiastas da vinda de Tomé entendem que de Itaparica, ou de São Vicente, com enormes passadas sobre as ondas do mar, Tomé saltou milagrosamente para Miliapur, na Índia, cidade onde foi sacrificado e que recebeu depois seu nome.

Na América deixava o caminho de Marapé, a banana de São Tomé, o cemitério de Pay Zumé, no Paraguai, a que se refere o padre Montoya, e, principalmente, o caminho prodigioso que, de tão excepcional aos olhos do nativo e do europeu, chegou a merecer três nomes: Pay Sumé, no falar indígena atlântico, de São Tomé na crença do jesuíta e do colono, e de Peabiru nas áreas do domínio castelhano, como quer Sérgio Buarque de Holanda.

Retrato e importância do caminho

Milagre ou trabalho humano, o caminho abria-se efetivamente aos pés de portugueses e espanhóis. De 1501 até

seu fechamento em 1553, constituiu-se na porta de comunicação entre a Ibéria e a metade meridional da América do Sul. Foi esta uma das razões que levaram São Vicente a se tornar o principal dos portos brasileiros. Buarque de Holanda é quem o diz: "tornara-se para os espanhóis lugar obrigatório de trânsito, e a via terrestre entre o pôrto brasileiro e o Paraguai, a mais curta para os que se destinavam ao Velho Mundo". Ali, os castelhanos do centro do continente desembarcavam e embarcavam. E negociavam. Vendiam ali a mais festejada de sua mercadoria — índias mansas.

Portuguêses e espanhóis conviviam em São Vicente lucrando no apresamento de índios e no fornecimento de navios. Aquêlo bom pôrto existia e era conhecido antes da chegada lusa. Chamava-se Upanema, Morpion, Maraipion, Tumiaru ou Tumaiaru. Logo depois da Descoberta ganhou outro nome: Pôrto dos Escravos. Monsenhor Paulo Florêncio da Silveira Camargo²⁰ suspeita que entre os vários

portuguêses ali fixados, alguns seriam "emissários de emprêsas escravocratas de índios", dado que "os que ali ficavam, por qualquer motivo, mesmo de degrêdo, serviam de apresadores dos silvícolas... Vendiam-nos aos navios que por ali passavam".

Era, ademais, o único ponto da costa — no dizer de Alonso de Santa Cruz (*) — "onde se podiam encontrar galinhas, porcos, hortaliças para abastecimento das naus". Muitas expedições vinham abastecer-se: a de Cristóvão Pires, em 1511; Estevão de Fróis, 1512; Nuno Dias de Solis, 1515; Fernão de Magalhães, 1519; Jean de Parmentier, Rodrigo de Acunã, Garcia Joffre de Loaysa, Diogo Garcia, Sebastião Caboto, 1525; e outros. São Vicente tinha uma história atrás de si — fôra o terminal de uma grande estrada. E ela não findou quando o nome cristão e luso lhe foi dado em janeiro de 1502. Não sem fundamento escreveria Capistrano falando de Martin Afonso: "Só nestas (terras) havia conhe-

(*) Cosmógrafo castelhano do séc. XVI, permaneceu um ano em São Vicente, descrevendo (em 1527?) a sua região e economia. Sua obra "Yslario General" foi reeditada pela Real Sociedad Geografica de Madrid.



cimento das riquezas do rio Paraguai”.

De São Vicente, via Piaçaguera e Cubatão, o caminho subia a serra para ir aquietar-se lá no outro oceano. “Com seus oito palmos de largo não era nisso inferior a algumas ruas principais da Lisboa quinhentista”, disse um cronista religioso da época. Afirmção corroborada. O historiador jesuíta, padre Pedro Lozano, que viu a estrada com olhos de observador, assim a descreveu: “... tiene ocho palmos de ancho, en cuyo espacio solo nace yerba mui menuda, que se distingue de toda la demás de los lados, que por la fertilidad cresce a media vara, aunque agostada la paja, se quemem los campos, nunca la yerba del dicho camino se eleva más”. Tal portanto ocorreria “en reverencia sin duda de las sagradas plantas que la hollaran y por testimonio de las fatigas que en tierras tales padecería el apóstol primero de la América²¹”. “Aquêl caminho vai bastante comprido, e caminho de São Tomé chamam-no as gentes por ali moradoras” — disse outro jesuíta, o acima mencionado Antonio Ruiz de Montoya⁴.

Já o nosso Afonso Taunay³ é preciso: “como quer que seja, êsse caminho existia e muito batido, com uma largura de 8 palmos, estendendo-se por mais de 200 léguas...”

Quanto aos largos lances do traçado, vigora uma quase unanimidade. Taunay teve em mãos mapas que teriam pertencido a Dom Luís Antônio de Sousa, graças aos quais pôde esmiuçar o caminho: “Saindo de São Paulo, passando por Sorocaba, pela fazenda de Botucatu que foi dos Padres da Companhia, dirigindo-se a São Miguel, junto ao Paranapanema, e costeando êsse rio pela esquerda, tocando em Encarnación, Santo Xavier e Santo Inácio, onde em canoa descia o Paranapanema e subia o Ivinheima até quase às suas nascenças, aí seguia, por terra, pela Vacaria, até as cabeceiras do Aguará ou Correntes onde, tornando-se de nôvo fluvial, seguia por êsse afluente até o Paraguai, pelo qual subia...”

Alfredo Romário Martins²² esmiuça: “Era São Vicente, Piratininga, São Paulo, Sorocaba, Botucatu, Tibagi, Ivaí, Piqueri, bifurcava-se o caminho, indo um ramal para o sul, até o Iguaçú, no ponto em que êste rio, na sua margem esquerda, recebe o Santo Antônio”. Não é muito diverso o roteiro referido por Batista Pereira²³: “uma picada de 200 léguas que, com duas varas de largura, ia do litoral (São Vicente) até

Assunção do Paraguai, passando por São Paulo. Passava na várzea da cidade, bifurcando-se no rumo das futuras Itu e Sorocaba”.

Para Aloísio de Almeida¹, o Peabiru era mais do que um caminho. Fala de um “sistema viário”, “feixe de comunicações: São Vicente-Piratininga, Cananéia-Itapetininga, Paranaguá-Curitiba, Santa Catarina-Tibagi eram as descidas do planalto para o mar. Tronco: São Paulo-Tibagi. Ligando-se a êste, dois novos ramais, um começando nos Campos Gerais (Paraná), outro em Itapetininga, para alcançarem o Guáira e o Paraguai...”

A mesma visão de um Peabiru inserido em vasto sistema viário continental orientou Adolfo Augusto Pinto²⁴. Assinalando a surpresa dos colonizadores ao encontrarem prontos os grandes caminhos de penetração, adiantou: “Figurava como tronco dêsse primitivo sistema de viação geral uma grande estrada; pondo em ligação as tribos da nação guarani da bacia do Paraguai com a tribo dos Patos do litoral de Santa Catarina, com os carijós de Iguape e Cananéia e com as tribos de Piratininga e do litoral próximo”. Figurando-se a marcha dos guaranis para o litoral, partindo de Guáira, entendem-se melhor os ramais e todo o sistema viário esboçado por Aloísio de Almeida e referendado por Jaime Cortesão²⁵, quando na sua “Introdução à História das Bandeiras Paulistas” escreveu, que “duas grandes famílias culturais corresponderam predominantemente a êsses dois sistemas de caminhos: no sul, os tupi-guaranis, ao “peabiru”; no norte, os aruaques, à rêde quase exclusivamente fluvial do Amazonas”.

Mas é o padre Leonardo Nunes (*), citado por Serafim Leite²⁶, quem nos aponta o marco final do Peabiru. Vem escrito no volume I, capítulo VIII da “História da Companhia de Jesus no Brasil”: “Ao poente do Paraná, o caminho prosseguia, atingindo o Peru e a costa do Pacífico”.

O caminho pode ser perigoso

Essa dimensão continental e as possibilidades de penetração, ecumenismo, talvez, e certamente conquista, já haviam sido claras, apesar de ingenuamente expostas pelo curioso e piedoso aventureiro irmão Antônio Rodrigues (**). Ao cabo

(*) Jesuíta que, vindo com o P.^e Nóbrega para o Brasil, trouxe Anchieta da Bahia para São Paulo. Foi chamado pelos índios “Abarrebê”, pela rapidez com que se locomovia.

(**) Aventureiro que, depois de viver 18 anos na América espanhola, passou-se para o Brasil, pediu admissão à Companhia de Jesus, prestando-lhe, bem como à coroa portuguesa, valiosos informes sobre povos, riquezas e estradas do Perú e do Paraguai.

de dezoito anos entre castelhanos, em carta datada em 31 de maio de 1553, depôs: “assim vim aqui, que são perto de 300 léguas, por uns gentios chamados Topinaquins. (...) Já o caminho está feito daqui ao Peru, e há gente muito aparelhada para receber a nossa santa fê...”

A valia estratégica do Peabiru no referente ao domínio político, econômico e militar da América do Sul pode ser medida no texto de Alfredo Romário Martins (*): “Este caminho tornou-se o ponto de junção de portugueses e espanhóis, refluindo do interior para a costa. A sua posse chegou a ser a chave da conquista, num sentido ou no outro, e estas lutas tiveram repercussão na ida dos jesuítas ao Paraguai...”. “Unia povos da mediterrânea guarani com o litoral paulista e catarinense”, afirmou Augusto Pinto. E Serafim Leite dilata horizontes: “caminho por onde os povos indígenas se comunicavam com o mar e com as regiões mais distantes do Ocidente”.

Discutia-se ainda a definição tordesilhana. Nóbrega supunha Assunção em território português. Queria ir lá e pelo caminho. Os espanhóis iam e vinham, tranqüila e assiduamente. Tomé de Sousa alarma-se com o elevado rendimento da alfândega vicentina, Fruto da presença e do comércio espanhol na praia, junto ao pôrto. O espanhol é o rival na Europa como na América. O Peabiru é a única artéria viável do mar à cordilheira. Deixá-la aberta ao trânsito castelhano é pôr em risco a estabilidade portuguesa. Foi o que disse, mais ou menos, o viajante e entradista Diogo Nunes ao rei D. João III na carta que lhe endereçou em 1539. E, com ela, alarmou Lisboa.

Jaime Cortesão oferece um exemplo da rapidez das comunicações via Peabiru. O galo, que informa ter descido em 1502 em Cananéia, já em 1513 cocoricava na côrte Inca, assombrando de tal modo o reinante e o povo, que o futuro e último soberano fez-se chamar Ataualfa, palavra que significa o galo. “Esta rapidez na disseminação dum elemento cultural — assinala Cortesão — prova quanto eram rápidas e ativas as comunicações através do continente...”.

Mas terá sido um episódio de espionagem econômica o fato que especialmente indispsôs Lisboa contra o Peabiru. Martin de Arue (**), que observava a côrte portuguesa por conta da Espanha, informou a seus superiores que, em setembro de 1553, um homem de São Vicente, Adão Gonçalves, exibira amos-

tras colhidas nas vizinhas de Assunção e que os exames revelaram tratar-se de prata de boa qualidade. Madri tomou providências para defender Assunção. Com isto, Lisboa alarmou-se e irritou-se.

De seu lado, os vicentinos, acostumados a verem espanhóis e índios, carijós e guaranis, em seu pôrto, quiseram garantir para si as minas de prata. E Felipe Adorno e João Van Hielst requereram ao governador e ao rei que o caminho fôsse fechado.

Havia precedentes proibitivos. Martin Afonso mandara fundar o povoado de Piratininga e, não o querendo tão pequeno que se tornasse frágil demais, nem tão grande que se fizesse polo de atração, simplesmente proibiu o trânsito entre São Vicente e a aldeia.

Tomé de Sousa estaria propenso a atender ao propósito dos vicentinos. Incomodava-o o trânsito espanhol, a tendência crescente entre os portugueses para mergulharem no sertão, as notícias das minas e de regiões mirabolantes. Mas, sobretudo, perturbou-se com notícia trazida por João de Salazar: a apenas trezentas léguas acima da barra do Rio da Prata, os espanhóis (***) haviam erigido a cidade de Assunção. Cálculos foram feitos. Assunção assentava-se sobre o rio mas também junto à risca do Peabiru. “Cem léguas de São Vicente!” — bradou. Atraía tanto, que o padre

(*) Historiador paranaense, autor da “História do Paraná” e “Caminhos históricos do Paraná”.

(**) Diplomata, foi acusado pelo governo de Lisboa de ter desenvolvido na côrte lisboeta atividades de espionagem em favor de Madrid.

(***) O fortim inicial do qual surgiu Assunção foi construído por Juan de Ayolas em 1536.



Martim Afonso de Sousa

Nóbrega não se cansava de pedir licença para ir lá a fim de evangelizar. Se os padres queriam angariar catecúmenos, bem poderiam os espanhóis vir, armados, contestar a presença portuguesa, ocupar o pôrto e as vilas. Pois, em termos militares e de preocupações político-estratégicas da época, Assunção e São Vicente eram vizinhas.

A este ponto, Tomé de Sousa não hesitou. Nada de arriscar-se. Preferiu indispor-se com os jesuítas a deixar vulnerável os domínios do seu rei. Ao qual escreveu a 1 de junho de 1553: "... achei que os de Sam Vicente se comunicavão muyto com os castellanos e tanto que na Alfandega rendeu este ano passado cem cruzados de direitos de cousas que os castellanos trazem a vender. E por ser com esta gente que parece que por castellanos não se pode V.A. desapeguar delles em nenhũa parte, hordeney com grandes penas que este caminho se evitasse, ate ho fazer saber a V.A. e por nisto grandes guardas e foy a causa por honde folguey de fazer as povoações que tanto dito no campo de Sam Vicente de maneira que me parece que o caminho estará vedado..."

Proibiu o caminho e para tê-lo cerrado mandou fixar, serra acima, postos que impedissem os movimentos e de tudo lhe dessem notícias. Nos fins de 1553, o mesmo Nóbrega que tanto insistia em jornadas o caminho e tanto lamentaria o seu fechamento, enviou padres e irmãos que se juntassem aos índios e erguessem colégio que logo seria povoação. Em janeiro o aglomerado recebeu o batismo — São Paulo — e, de fato, clausurou o Peabiru, reservando-se para utilizá-lo quando os tempos estivessem prontos para a festa das bandeiras.

A proibição foi travo amargo para Nóbrega. O Paraguai era seu objetivo. Acreditava-o em terras portuguesas. E lá estava o núcleo maior de índios, a junção de grandes rios, a abertura para o coração do continente. É seu amigo Tomé de Sousa que o impede de partir. A 15 de junho de 1553, relata ao Pe. Luís Gonçalves da Câmara porque não seguira ainda: "... la principal causa de todas para lo estorvar fué cerrar el camino por razón de los castellanos, que están poco más de cien legos de esta Capitanía. Y tiénese por cierto haver mucha plata en la tierra, y tanta que dicen haver sierras de ellas, y mucha noticia de oro por lo qual cerró y atapó el camino..."

Um jovem irmão, José de Anchietta, que calejara as mãos ajudando a

erguer a capela de São Paulo, olhando o sertão e a ponta do Peabiru, meditou: "É aqui a porta de inúmeras gerações do gentio". Anos mais tarde, as bandeiras partiram do pátio do colégio, rumo do poente. Ellis Júnior²⁷ queria referir-se ao Peabiru ao escrever: "... grande êrro, do qual não têm escapado nem mesmo muitos historiadores de certo renome, consiste na suposição de que o movimento expansionista das bandeiras se deu pelas vias fluviaes. O Tietê, o velho Anhembi, à primeira vista parece ter sido o grande caudal que determinou o bandeirismo, mas foi desconhecido de grande parte do movimento".

Batista Pereira²⁸ diria bem do providencial que foi a junção de São Paulo e do Peabiru. "São Paulo foi localizada onde devia ser. Passava-lhe pela várzea o Peabiru, o caminho de Sumé. (...) Governando do alto da sua acrópole a estrada nacional dos índios, São Paulo tinha nas mãos a chave dos sertões e uma barreira intransponível contra o avanço atlântico de Castela".

A proibição foi cumprida. Para índios, plebeus e nobres, portugueses e castelhanos. Mesmo gente como João de Salazar, Melgarejo e filhos de Luís Góis, querendo ir ao Paraguai e não vendo outro roteiro senão aquêles vedado, não obtiveram a necessária licença. E uma vez conhecida a sua intenção, passaram a ser vigiados. Os tupis eram ótimos para o serviço de observação. Tão ciosos, que da vigilância passaram à perseguição. Lá se foram os fidalgos espanhóis, às escondidas, até encontrar o rio, onde lhes foi possível embarcar.

Anos mais tarde, um grupo de gente paraguaia aproximou-se de São Paulo. A indiada tupi, afeita ao contrôlo do caminho, caiu-lhe em cima e todos teriam morrido, não fôsse a decidida intervenção dos jesuítas.

Mesmo para os soldados lusos estava vetado o Peabiru. Em 1584, para a guerra contra os carijós, as fôrças velejaram pelo litoral, alongando caminho, a fim de não romper a proibição.

Teria sido também para mantê-la — além da ameaça do tupiniquim que de amigo se tornara inimigo — que, em 1560, abriu-se o áspero caminho do Cubatão, ligando São Paulo ao lagamar vicentino. E bem pode ter ocorrido que, para seguir à risca a ordenança, deixou-se perecer a fundação de Maniçoba (proximidade da atual cidade de Itu), o primeiro aldeamento no sul do Brasil.

Houve longo silêncio sobre o Peabi-

ru. “Perdeu-se de tal modo a tradição desse caminho — lamenta-se Batista Pereira²³ em sua carta a Paulo Duarte — que, apesar de saber que Santo André lhe estava à orla, a localização da vila à borda do campo era até há pouco um problema”.

De poucas violações se tem notícias. Assis Moura²⁴ revela algumas. De São Paulo tocou-se para o sertão gente como “Diogo Nunes, na sua viagem ao Paraguai e ao Peru; o índio Miguel, cristão convertido de São Vicente, que regressava do Paraguai à sua redução; Braz Cubas e Luís Martins que, em 1562, se internaram pelo país em distância de 300 léguas”. Estes já não seguiam caminho chamado Peabiru mas, dizia-se, de São Tomé.

Do outro lado, do rio Paraná não houve proibição e sim desejo de retomar contato, chegar por terra ao Atlântico

sem as dificuldades e as latitudes do Prata. Em novembro de 1603, quatro soldados de Vila Rica do Espírito Santo romperam em São Paulo. Viagem tranqüila, calcada nos antigos roteiros de um século atrás. Causaram assombro. Tal como vieram os quatro, poderiam vir quatrocentos, caravanas de mercadores ou magotes de assaltantes. Mas também os de São Paulo poderiam surpreender os de lá. Havia lembranças e crônicas do caminho das selvas — da “estrada nacional dos índios”.

São Paulo festejou os quatro exploradores. Promessas foram feitas. Pensar-se-ia no reatamento de relações, iriam os daqui e receberiam bem os que aparecessem. No fim da visita, a pretexto de cordialidade e despedidas, doze (outros documentos dizem quinze) paulistanos acompanharam os visitantes. Teriam levado a missão secreta de “conhecer e



levantar novamente o roteiro do Peabiru”.

A partir daí, o caminho retomou por algum tempo a sua importância. Em muitos pontos, o longo traçado já não seria mais que referências, sinais, memórias. Tinham-se acabado a imponência e os cuidados viários que lhe haviam imprimido seus construtores.

Foi roteiro indígena, caminho de religiosos e de catecúmenos. Cumpriria o destino de conduzir conquistadores. Desta vez, o bandeirante. A êste propósito, lembra Sérgio Buarque de Holanda, o Peabiru “marcou a vocação sertanista dos moradores da capitania de São Vicente”.

Em 1628, quando Raposo Tavares levou ao Guairá uma das maiores e principais bandeiras saídas de Piratininga, seguiu roteiro que Alfredo Ellis Júnior²⁷ retrçou assim: “Saindo de São Paulo, foi ela pela crista planáltina bordejante da Serra do Mar. Pinheiros, Apotribu, Quitaúna, Maruí, etc., foram deixados para trás, como marcos de uma caminhada em direção de Guairá. Por fim, eis Araçoiaba...”. Com um mês e pouco, a bandeira atingiu seu alvo. Um prodígio de rapidez explicável apenas porque “essa bandeira percorreu uma região já atravessada por um caminho desbravado, o do Peabiru. Outras bandeiras tiveram de abrir seus caminhos em sertão bravo...”

O bandeirante era afeito a lidar com o índio. Teria notícias precisas do desenrolar-se do velho roteiro. Tal como o padre e o aventureiro no passado, podia ir com rapidez e tranquilidade, da praia vicentina às margens do Rio Paraná. As biografias de Raposo Tavares mostram-no nas cumeadas andinas. Algumas ousam dizer que viu o Pacífico. Certo é que teve caminhos a seguir, de São Paulo até onde os guardas espanhóis do país da prata o permitiram. E mais além, para o sul, o oeste, o norte, seguindo o Peabiru ou São Tomé. Até onde?

Todos os caminhos levam a Cuzco

“... já o caminho está feito daqui até o Peru...”, escrevera o irmão Antônio Rodrigues em 1553. O Padre Lozano ratifica o ponto de partida de nosso caminho. Serafim Leite vê realizado antes de Cabral o plano que hoje busca-se

efetivar: a ligação estradal entre os dois oceanos. Na “História da Companhia de Jesus no Brasil”, ensina: “Ao poente do Paraná, o caminho prosseguia, atingindo o Peru e a costa do Pacífico”.

É que no Peru — a Roma do continente — entroncavam-se muito tempo antes da vinda dos europeus, os grandes traçados da nossa América. O Peabiru era uma ponta secundária desse grande novêlo. O barão de Capanema²⁹, embora pensando nos jesuítas, atribuía o Peabiru à técnica e aos objetivos de grandes construtores: “estradas assim planejadas são obra de profissionais e revelam tendência de estabelecer comunicações com o litoral para transporte de produtos; pelos paulistas, que só corriam à caça de escravos, não podiam ter sido feitas; denunciam, pelo contrário, a existência de um plano geral bem combinado, com fins econômicos e políticos o que só pode ter emanado da sagacidade e espírito metódico dos jesuítas.”

Acontece porém que os jesuítas não eram construtores de estradas, e os incas eram.

De fato, eram magníficos os caminhos incas.

As estradas principais da rede incaica foram pavimentadas, em geral, com lajes de pedra. Nas serras, como as estradas eram cravadas nas montanhas rochosas, o pavimento era constituído de lajes assentadas sobre a base e calçadas também com pedra. As lajes de pedra eram arrumadas em forma de mosaico, supondo-se que algumas tinham as juntas coladas com betume ou breu.

Nas rampas mais fortes, os engenheiros incaicos costumavam construir, de distância em distância, degraus que constituíam a escalera.

Na região costeira, em geral, as estradas eram construídas entre dois muros de alvenaria e paralelos. O vazio entre eles era cheio de material pedregoso e estável.

Segundo alguns historiadores, foram, também, implantadas ao longo de algumas estradas incaicas marcos de distância. E, à margem, foi feita a arborização com árvores frutíferas.

Havia nas estradas pontes, pontilhões e funiculares, só diferentes dos modernos pelo uso de cordas trançadas e da força muscular.

Para cruzar lagos ou grandes rios havia os flutuantes.

Além do Inca, de seus enviados, de seus soldados, os *correios* eram os grandes freqüentadores dessas estradas.

Nascia-se para ser *correio*. O estafeta inca — o *chasqui*, formava uma casta. Selecionado em tenra infância, acostumava-se a comer apenas um punhado de milho e tomar um púcaro de água, uma única vez ao dia. Pois não deveria parar para alimentar-se. Tinha que ser forte e magro. Habitavam as pousadas com acomodações para as lhamas, *tampus*, sempre aos pares, aos dois, aos quatro, aos seis, conforme a importância da encruzilhada e da estrada. Ali faziam a triagem das mensagens e usavam o sistema de revesamento. 800 léguas eram vencidas em mais ou menos 15 a 17 dias. As 500 léguas entre Cusco e Quito, o eram em 10 a 12 dias. 4 dias, de Cusco a atual Lima. Se o tempo, a guerra ou um acidente impossibilitasse a continuação da corrida, o *chasqui* acendia fogueira e a linguagem de fôgo alertava os postos adiante.

Marchando para destruir o império, Pizarro não pôde deixar de louvar a vítima que lhe facilitava o avanço construindo estradas ante as quais o espanhol clamou: “en la cristianidad no se han visto tan hermosos caminos...”

Seu secretário, Francisco de Xerez, deu largas ao entusiasmo descritivo diante do que via: “camino ancho (...) va llano, y por sierra bien labrado; es tan ancho que seis de a caballo pueden ir por él a la par sin llegar uno a otro; van por el camino caños de agua traídos de otra parte, de donde los caminantes beben. A cada jornada hay una casa a manera de venta, donde se aposentan los que ván y vienen...”. E Cieza de León proclamou com arrebatamento espanhol: “são as mais majestosas e as mais longas vias de comunicação do mundo”.

Gutierrez de Santa Clara, em “História das Guerras Civis do Peru”, citada por Luís do Amaral³⁰, assegura que “o sistema viário dos incas foi o maior que o mundo jamais viu, pois sem dúvida alguma excedeu todos os dos romanos”. Tanto no referente à extensão do sistema, quanto em relação às obras civis, de proteção, de conforto e de embelezamento.

Do coração do império, as estradas incas apontavam para os quadrantes da América sulina. As mais importantes, pavimentadas, protegidas, arborizadas, regadas. Outras, secundárias, meramente de exploração — como o Peabiru — menos cuidadas, preparando o futuro avanço para o Atlântico sul dos mesmos incas que séculos antes haviam recalçado

para estas praias o tupi vagueante pelo altiplano.

De Cuzco, essas estradas demandavam praias e pontos muito distantes, atravessando milhares de quilômetros. Uma, apontava para o litoral norte, junto de Quito (*); outra, seguia para o sul, na direção de Arequipa fixando no quadro do império o Chile recém conquistado. Escrevendo seu livro mais notório, o argentino Ameghino entusiasmou-se com essa estrada e viu a Incahuasi — casa do Inca — à margem do Incamayo: “por donde pasó el inca Yupangui al frente de su ejército a la conquista de Chile”³¹. Havia-as, ainda, cortando o golfo de Guaiaquil, passando por Papayan, Cah e Antioquia, até o Atlântico norte. Outra, pela atual Bogotá, chegava a Angostura e ao mar. Também a que descia rumo do Prata e tem seu traçado ainda utilizado pelos índios das montanhas de Catamarca e Rioja.

Na meta final de cada rota inca, um oceano. A 12 de outubro de 1952, a American Geographical Society despachou uma expedição ao Peru com o fito de reconstituir o traçado da rota Capac Ñan — a Estrada Imperial, ou a Estrada do Sol. E justificou a empreitada: “... as ruínas se estendem ao longo de dezesseis mil quilômetros, acompanhando a costa da América do Sul”³².

O Peabiru, pelos meandros da bacia do Paraná e pelos trilhos e referências claras, era uma ante-estrada, um sinal de presença e um preparativo para a conquista inca, interrompida pela dissensão na família imperial, a decadência e a chegada do europeu. Muitas províncias imperiais sequer conheciam chefes incas. Eram geridas pela gente local, de quem Cuzco esperava tão somente a submissão. O barão de Capanema, Romário Martins e Augusto Pinto vislumbraram, embora sem aprofundarem-se na análise, que o Peabiru fôra feito para ligar o coração do continente ao mar e não para levar da praia à montanha, como foi depois usado.

Era certo. A expansão imperial olhava para o sudeste, depois dos triunfos de Yupanqui Pachacutec. Garantida a supremacia no altiplano e na cordilheira, as ambições peruvianas voltaram-se para o Chile, o Prata, o atual centro-sul brasileiro. Não chegaram a possuir tais regiões, coincidindo seu limite extremo nesta direção com as margens ocidentais do Rio Paraná. Mas já em 1566, Juan de Matienzo, magistrado de Charcas,

(*) A rota imperial inca que ligava Quito a Cuzco tinha 500 léguas castelhanas. Na parte que atravessava o deserto era ladeada por um canal de 25 pés de largura.

debruçado sobre mapas vetustos e exaltado por preocupações patrióticas, escreveu ao rei enaltecendo as vantagens da construção de um porto no Rio da Prata. Serviria à imensa região e domaria o peito dos Andes, o Alto Peru. À carta, Juan anexou um esboço do itinerário, do Peru ao Prata. Mais tarde, Francisco de Aparício, um estudioso destes temas ("Vestígios dos Caminhos Incaicos na Província de La Rioja") superpôs o traçado de uma estrada inca ao projeto de Matienzo. Coincidiam.

Perguntas e hipóteses

Para que tanta estrada se não havia carros, e os prováveis índios viajantes por aqui e comboios de lhamas lá pelos Andes, não exigiam tanto trabalho dos construtores imperiais? É que o objetivo final e maior era o de ampliar o território e de manter a unidade nacional — papel estratégico de um império que exigia imobilidade dos conquistados e mobilidade dos conquistadores.

E esse Pay Sumé, nome que não é português nem espanhol, pode muito bem ser inca. Os rios que dificultaram o avanço peruviano para o sul e o oriente, teria sido a água que trouxe e que retirou das nossas tribos o branco misterioso que tudo ensinou e tudo abandonou.

E aquelas pegadas na rocha, das quais Nóbrega disse: "fui ver por mais certeza... e vi" — pegadas e declaração alvo de dúvidas e de sarcasmos, realmente estiveram ali, marcadas em pedra, ao longo do caminho. Foram mesmo vistas por Nóbrega, por Montoya e por muitos outros. Não seriam, como o desejava a crença daqueles religiosos, testemunho da passagem e dos trabalhos estradais do apóstolo São Tomé, mas sim eram sinal e selo da engenharia inca. Pois era desse modo, com a implantação de um pé humano, que se indicava nas estradas peruanas, a direção e as distâncias, conforme ensina Adler, citado por Cortesão na sua "Introdução à História das Bandeiras Paulistas".

Idas as bandeiras, feito o vazio humano no país dos índios, esgotadas as minas, chegou o tempo do possessor sedentário. Os acampamentos vestiram roupas de cidade e chamaram o conforto ao seu encontro. As tropas de burros, as boiadas, os primeiros *Fords* de bigode, depois o trem de ferro, o asfalto afinal, domaram a distância e amaciaram as asperezas. Mas no avançar para o oeste e o sudoeste não procuraram outra direção que a dos velhos ponteiros do Peabiru. Os recursos da técnica sentiram-se bem acompanhando as riscas da História. E a cidade de São Paulo continuou a ser — no dizer de Anchieta — "porta das gerações dos gentios".

BIBLIOGRAFIA

1. Ernani da Silva Bruno: Trilhas de Bugre; em: *Diário de S. Paulo*, 20.XI.1960.
2. Sérgio Buarque de Holanda: A pré-história das Bandeiras.
Id.: Visão do Paraíso.
3. Afonso de Taunay: História geral das Bandeiras paulistas.
Id.: João Ramalho e Santo André da Borda do Campo.
4. Antonio Ruiz de Montoya, Pe.: A conquista espiritual feita pelos religiosos da Companhia de Jesus.
5. Simão de Vasconcellos, Pe.: Crônica da Companhia de Jesus no Estado do Brasil.
6. Manoel da Nóbrega, Pe.: Cartas do Brasil.
7. Cândido Costa: As duas Américas.
8. Pierre François Xavier de Charlevoix, Pe.: História do Paraguai.
9. Robert Southey: History of Brazil, vol. III.
10. Camilo Passalacqua, Mons.: O apóstolo S. Tomé na América; em: *Revista do IHGSP*, vol. VIII.
11. Aloísio de Almeida: O lendário Peabiru; em: *O Estado de S. Paulo*; VII, 1948.
12. Jean de Lery: História de uma viagem feita à terra do Brasil também dita América.
13. Alexandre von Humboldt: Vista das cordilheiras, vol. I.
14. André Thøvet: As singularidades da França Antártica.
15. Hans Staden: Viagem ao Brasil...
16. Angyone Costa: Introdução à arqueologia brasileira.
17. Siegfried Huber: O segrêdo dos incas.
18. C. Lugon: A república comunista cristã dos guaranis. (Edição brasileira "Paz e Terra", Rio de Janeiro, 1968)
19. Vicente do Salvador, Frei: História do Brasil.
20. Paulo Florencio da Silveira Camargo, Mons.: A estabilidade colonizadora do Brasil; em: *Revista do IHGSP*, vol. CLXXXVII.
21. P. P. Lozano: Historia de la conquista del Paraguai, Rio de La Plata e Tucumán.
22. Alfredo Romário Martins: Caminhos históricos do Paraná.
23. Batista Pereira: Carta a Paulo Duarte; em: *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*; vol. XXXVIII.
24. Adolfo Augusto Pinto: História da viação pública em São Paulo.
25. Jaime Cortesão: Introdução à História das Bandeiras Paulistas.
26. Serafim Leite, Pe.: História da Companhia de Jesus no Brasil.
Id.: Cartas dos primeiros jesuítas (em organização): carta 65, do irmão Antônio Rodrigues; 67, de Tomé de Souza ao rei; 69, de Nóbrega ao Pe. Gonçalves da Câmara.
27. Alfredo Ellis Júnior: Raposo Tavares e a sua época.
Id.: O bandeirismo paulista e o recuo do meridiano.
28. Gentil de Assis Moura: O caminho do Paraguai a Sto. André da Borda do Campo; em: *Revista do IHGSP*; vol. XIII.
29. Barão de Capanema: Questões a estudar em relação aos princípios de nossa História; em: *Revista do IHGSP*, vol. LII.
30. Luis do Amaral: A América antes dos americanos.
31. Ameghino: La anteguidad del Hombre de La Plata.
32. Wictor W. von Hagen: A estrada do sol.