

PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURA MATERIAL E NAUFRÁGIOS NA BARRA SUL DA ILHA DE SANTA CATARINA: ENTRE MEMÓRIAS E POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO

Evandro André de Souza¹

Resumo: Este texto tem a intenção de apresentar uma reflexão sobre o patrimônio material subaquático recolhido no sítio da nau Proveedora San Esteban. A mesma era componente da expedição do navegador espanhol Pedro Sarmiento de Gamboa, que naufragou na Barra Sul da Ilha de Santa Catarina no início do mês de janeiro de 1583. Neste contexto se apresentará as pesquisas que levaram a localização exata do naufrágio, bem como o processo de mapeamento subaquático que permitiram a remoção de objetos pertencentes a essa embarcação. Dentro deste tema se discutirá as políticas de preservação do patrimônio relacionados ao processo de pesquisa e remoção de naufrágios ocorridos nesse sítio arqueológico do século XVI, bem como a restauração e o destino do patrimônio removido. Um dos resultados desse estudo foi a publicação do livro a Ilha de Santa Catarina no século das Grandes Navegações, e a produção do documentário Santa Catarina a história não revelada.

Palavras-chave: Patrimônio subaquático. Nau Proveedora San Esteban. Pedro Sarmiento de Gamboa. Ilha de Santa Catarina. Naufrágios.

1 INTRODUÇÃO

Para entendermos o contexto histórico do naufrágio da *San Esteban*, nau *Provedora* da expedição de Pedro Sarmiento de Gamboa, iremos, em um primeiro momento, caracterizar a Barra Sul da Ilha de Santa Catarina, demonstrando sua importância estratégica para as navegações no século XVI, bem como os perigos de se navegar nessas águas.

Em seguida historicizaremos a figura histórica do navegador Pedro Sarmiento de Gamboa, bem como a mal sucedida expedição da qual fazia parte. Nessa seção discutiremos ainda o contexto do naufrágio da *Provedora* ocorrido no início de janeiro de 1583.

¹ O autor é licenciado, bacharel e Mestre em História pela UFSC. Atualmente é Coordenador do Curso de História da UNIASSELVI. O tema deste artigo, bem como o livro "A Ilha de Santa Catarina no século das Grande Navegações" e o documentário "Santa Catarina a história não revelada" foram financiados com recursos da UNIASSELVI. Contato evandroandredesouza@bol.com.br

Este artigo tem a intenção de apresentar uma reflexão sobre o patrimônio material subaquático recolhido no sítio da nau Proveedora San Esteban. A mesma era componente da expedição do navegador espanhol Pedro Sarmiento de Gamboa, que naufragou na Barra Sul da Ilha de Santa Catarina no início do mês de janeiro de 1583. Neste contexto se apresentará as pesquisas que levaram a localização exata do naufrágio, bem como o processo de mapeamento subaquático que permitiram a remoção de objetos pertencentes a essa embarcação. Dentro deste tema se discutirá as políticas de preservação do patrimônio relacionados ao processo de pesquisa e remoção de naufrágios ocorridos nesse sítio arqueológico do século XVI, bem como a restauração e o destino do patrimônio removido. Um dos resultados desse estudo foi a publicação do livro a Ilha de Santa Catarina no século das Grandes Navegações, e a produção do documentário Santa Catarina a história não revelada. Palavras-Chave: Grandes Navegações; Naufrágios; Patrimônio Histórico.

Finalmente iremos discutir o processo de pesquisa que levou a localização e remoção de objetos pertencentes a esse naufrágio efetuados pelo "Projeto Barra Sul". Além disso, discutiremos o futuro desse valioso patrimônio histórico, bem como a continuidade das pesquisas relacionadas aos naufrágios ocorridos no sítio subaquático da Barra Sul da Ilha de Santa Catarina no século XVI.

2 A BARRA SUL DA ILHA DE SANTA CATARINA: SUA IMPORTÂNCIA ATUAL COMO IMPORTANTE SÍTIO SUBAQUÁTICO DE NAUFRÁGIOS DO SÉCULO XVI.

Um dos cenários históricos que inspirou as análises e reflexões contidas neste artigo foi a região sul da Ilha de Santa Catarina, local esse conhecido no século XVI como Porto dos Patos. Nessa época, os navegadores utilizavam o canal da Barra Sul da Ilha para fazer o seu ingresso na Baía Sul, possibilitando assim a ancoragem e o desembarque em enseadas protegidas.

Assim, a Baía Sul se transformou em um importante ponto de reabastecimento de víveres essenciais para a continuidade da viagem, pois a Ilha já era nessa época o mais importante ponto de parada e reabastecimento para a continuidade da viagem até o Rio da Prata, bem como, para a travessia do Estreito de Magalhães.

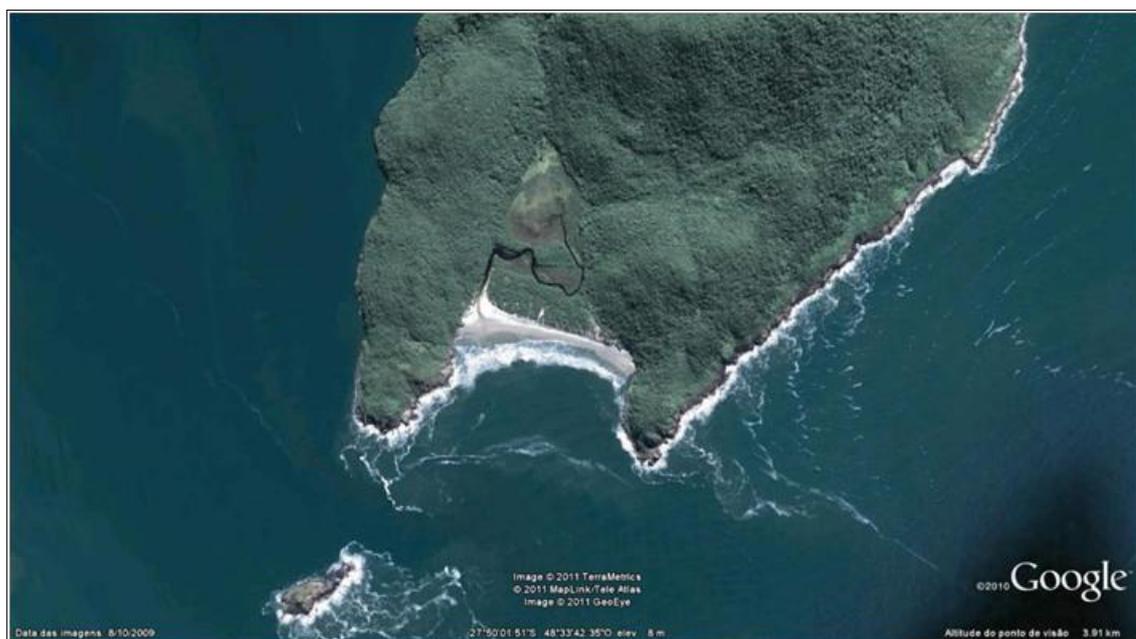


FIGURA 1: Passagem do canal de entrada da Barra da Baía Sul na Ilha de Santa Catarina.
FONTE: Recorte do Google Maps.

Apesar de fornecer boas enseadas e bons pontos de ancoragem, a boca de entrada e saída da Barra Sul é muito perigosa. Neste local existe um estreitamento que cria um ambiente propício para a ocorrência de acidentes marítimos envolvendo os mais diversos tipos de embarcações. O próprio nome do pontal e da praia, chamados de Naufragados, revelam a dificuldade e os perigos para a navegação nessas águas.

Os naufrágios e os náufragos são objetos de análise extremamente importante para o conhecimento da história de Santa Catarina no século XVI, pois entendemos que eles foram o principal elemento de contato entre os europeus e as populações nativas nesse período. Com a permanência dos náufragos nas comunidades nativas, a identidade de Santa Catarina começou a ser historicamente construída a partir do século XVI.

Espanhóis e portugueses tiveram experiências pouco convencionais nas praias e enseadas do Porto dos Patos. Muitos dos que aqui naufragaram tinham uma mentalidade ligada ao bulionismo o que levou alguns náufragos a procurar o caminho do interior na busca de ouro e prata, facilitando o processo de colonização de outras regiões da América do Sul.

O fato de o naufrágio desencadear um acontecimento que permitirá a abolição de todos os sinais de privilégios e convenções sociais irá criar um sentimento de dependência perante a nova realidade. Assim o sentimento de infortúnio do náufrago cria uma inversão de valores muito significativa na construção do seu cotidiano.

Na dura realidade dos náufragos, todos são muito semelhantes em um ponto: as convenções adotadas no "Velho Mundo" não têm sentido na vastidão desconhecida das novas paragens recém-descobertas. Essa dura realidade impõe ao náufrago a necessidade de reinventar a sua maneira de viver e existir. É necessário conhecer o outro, interagir com o diferente para sobreviver neste ambiente hostil.

Por todo o século XVI expedições irão singrar as águas do Porto dos Patos. Algumas naufragarão, outras retornarão à Europa. O século XVI para o Porto dos Patos é o século dos náufragos, pois são eles que irão garantir o sucesso da colonização ibérica no seu convívio diário com o Carijó.

A parte do extremo sul da Ilha de Santa Catarina é um dos principais sítios de naufrágios das Américas. Nessa região, no século XVI, ocorreram em torno de nove naufrágios, alguns muito célebres.

Segundo João Carlos Mosimann (2004, p. 2).

Como não havia atracadouro, nem povoações das quais devesse aproximar-se, apenas aldeias indígenas, as enseadas, tanto da Baía Sul quanto da baía Norte prestavam-se ao mister de ancorar, embora a Baía Sul tenha se destacado naquela fase pioneira, já que ali se situava o Porto dos Patos. Ao longo do tempo aprenderiam que o ingresso pela barra meridional não era o mais adequado, em razão dos perigos que envolviam. A expedição de Díaz de Solís, em 1516 perdeu uma caravela, e a de Caboto, em 1526, a nau Capitânia.

Assim as águas da Baía Sul guardam um grande tesouro arqueológico subaquático que deve ser estudado e acima de tudo valorizado, pois se constitui em um importante patrimônio histórico. A valorização desse patrimônio passa pelo estudo, remoção, restauro e guarda desse tesouro da história de Santa Catarina e das Grandes Navegações ocorridas no século XVI.

3 PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA: O NAVEGADOR

Pedro Sarmiento de Gamboa foi uma das figuras mais notáveis entre os navegadores do século XVI, embora não tenha recebido a mesma atenção que os historiadores dedicaram a Vasco da Gama, Sebastião Caboto ou mesmo Cristóvão Colombo. Parte desse desinteresse se relaciona com o fato de Gamboa não ser um homem da virada do século XV para o XVI, mas um navegador cujos feitos marítimos datam do último quarto do século XVI. (FABRÍCIO; SOUZA, 2013)

Apesar de Gamboa ser um dos navegadores mais tardios a tocar a costa catarinense, fato que ocorreu somente em 1582 – oitenta anos depois da chegada de Gonville – não diminui sua importância para a história catarinense e das navegações. Pelo contrário, as recentes descobertas dos despojos de um naufrágio, no sul da Ilha de Santa Catarina, só renovaram o interesse e a curiosidade pela vida e obra de Pedro Sarmiento de Gamboa. (FABRÍCIO; SOUZA, 2013)

Gamboa, era espanhol da região da Galícia, ele nasceu no dia 18 de agosto de 1530. Desde cedo foi influenciado pelo pai Bartolomé Sarmiento de Gamboa a ter interesse sobre o mar e em consequência a navegação. Ele era um típico homem do Renascimento, sua formação ocorreu na Universidade de Alcalá de Henares.

Segundo Amilcar D'Avila de Mello “foi nesta universidade que Gamboa assistiu às aulas de Matemática, Latim, Geografia, Cosmografia e Náutica” (2005, p. 488).

Em 1555, Gamboa sai da Espanha com destino ao vice-reino da nova Espanha (México). Ali ele teve problemas com a inquisição, algo que iria se repetir por mais duas vezes em outras regiões do Novo Mundo.

Assim, o navegador segue viajando e conhecendo as colônias espanholas recém descobertas.

Do México Gamboa seguiu para a Guatemala e posteriormente para o Peru. Quando chegou ao Vice-Reino do Peru, com vinte e sete anos de idade, o Império Inca já estava conquistado há vinte e cinco anos e era governado pelo marquês de Cañete, com quem Gamboa estabeleceu laços profissionais e de amizade. O marquês de Cañete morreu em 1561 e lhe sucedeu o conde Diego López de Zúñiga y Velasco, que morreu três anos depois, sob circunstâncias suspeitas. Neste período, Gamboa ocupou a Cátedra de Gramática em Lima, prova irrefutável de sua cultura clássica, o que mais tarde iria ajudá-lo diante da rainha da Inglaterra, quando fora levado preso, quase no final de sua vida (FABRICIO; SOUZA, 2013, p. 348-349).

No Peru, Gamboa novamente tem problemas com a inquisição, sendo condenado a um desterro em Cuzco. No desterro Gamboa trocou experiências com os nativos aperfeiçoando seus conhecimentos sobre a cultura local. Nessa estada em Cuzco é chamado pelo governador local Lope García de Castro, para participar de uma expedição marítima com o intuito de explorar o *Mar del Sur*, isso aconteceu no ano de 1567. (FABRICIO; SOUZA, 2013).

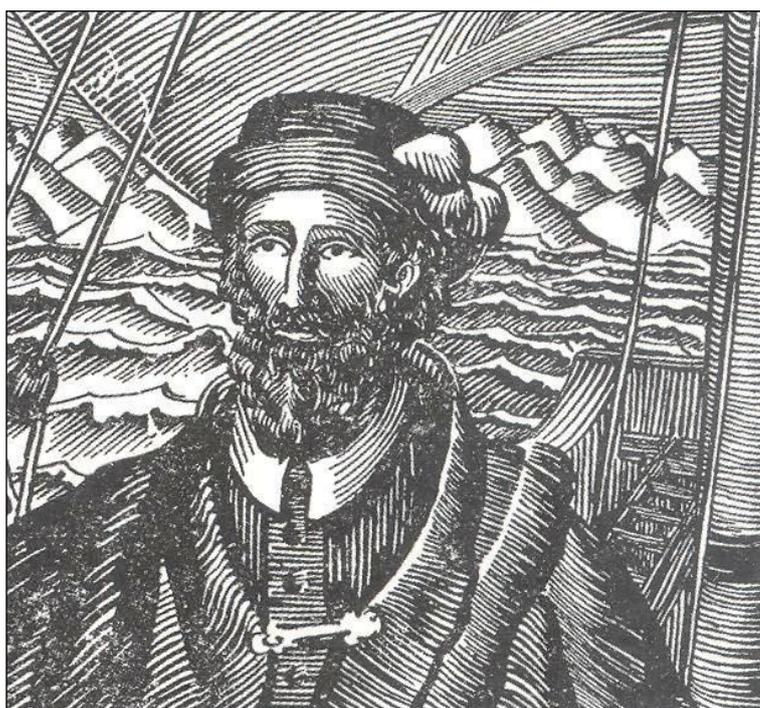


FIGURA 2: Pedro Sarmiento de Gamboa. Xilogravura de autor desconhecido.

FONTE: MELLO, Amílcar D'ávila de. *Expedições. Santa Catarina na era dos descobrimentos geográficos*. Florianópolis: Expressão, 2005 (V. 2 Colonização e abandono), p. 155.

Nessa expedição Gamboa, chegará nas atuais Ilhas Salomão, depois de inúmeros acontecimentos retornará ao Peru em 1569. Nessa ocasião a região já possuía um novo vice-rei, Dom Francisco de Toledo, “que recebeu Gamboa e fez dele seu braço direito na excursão de cinco anos pelo vice-reino. [...] Gamboa lutou reprimindo a revolta liderada por Tupac Amaru (1572) e também contra os chiriguanos de 1573 a 1574.” (FABRICIO; SOUZA, 2013, p. 350).

Foi nesta época que Gamboa escreveu a *Historia de los Incas*. Uma obra monumental, encomendada pelo Vice-Rei Toledo, para justificar o processo colonizador espanhol. Neste estudo, os incas foram apresentados como um povo tirano e dominador de seus vizinhos, portanto, deveriam ser dominados. A obra de Gamboa ficou por mais trezentos anos desconhecida do grande público, passando de mão em mão, até que em 1906 foi publicada na Alemanha. (FABRICIO; SOUZA, 2013, p. 351).

É imperativo afirmar que os conhecimentos adquiridos por Gamboa irão ser de extrema utilidade nos anos que virão, pois nessa época o pirata inglês Francis Drake irá dar início a inúmeros saques e ataques a navios espanhóis nessa região.

Com a consciência do perigo da pirataria na região as autoridades espanholas começam a entender que é importante o povoamento e a fortificação do Estreito de Magalhães.

Sendo assim nas palavras de Mello (2005, p.492), “o Estreito de Magalhães era o calcanhar-de-aquiles do gigantesco Império espanhol. E para povoar, fortificar e cartografar a região do estreito, o vice-rei enviou dois navios, sendo que o comando estava a cargo de Sarmiento de Gamboa com a nau *Nuestra Señora de la Esperanza*.”

Por uma série de fatores essa expedição não foi bem sucedida, apesar disso tem início aí uma série de atitudes concretas por parte da coroa espanhola com o intuito de colonizar a região do Estreito de Magalhães.

Neste contexto, Gamboa finalmente conseguiu encontrar o monarca espanhol Felipe II. Gamboa explicou o projeto do vice-rei Francisco Toledo de povoar e fortificar o estreito e de cartografar a região. Na mesma ocasião, Felipe II pôde conhecer um indígena levado da Terra do Fogo por Gamboa. O relato de Gamboa só reafirmou aquilo que Felipe II já estava

arquitetando junto ao Conselho das Índias, ou seja, construir uma estrutura fortificada no estreito (FABRICIO; SOUZA, 2013, p. 354).

Desta forma,

[...] nascia assim uma expedição de 23 navios e três mil pessoas, incluindo 350 colonos e mil soldados, 400 para os fortes, e 600 integrados às tropas de dom Alonso de Sotomayor, o novo governador do Chile. O Conselho das Índias ofereceu o comando a Diego Flores de Valdés, marinheiro profissional da Carrera de Índias, os comboios regulares entre a América e a Espanha. (MELLO, 2005, p. 495).

Será a partir dessa expedição, financiada por Felipe II, que a intenção de construir duas fortalezas no Estreito de Magalhães que a Barra Sul da Ilha de Santa Catarina passará a ser cenário de um dos maiores naufrágios ocorridos nessas águas nos quinhentos. O naufrágio da *San Esteban*, nau *Provedora* da expedição de Diego Flores de Valdés e Pedro Sarmiento de Gamboa.

4 O NAUFRÁGIO DA PROVEEDORA

Como já afirmamos acima diversos foram os naufrágios ocorridos na ponta sul da ilha no século XVI, porém no contexto desse artigo, iremos priorizar a análise e reflexão relacionadas ao naufrágio da *San Esteban*, nau *Provedora*, pertencente a armada de Diego Flores de Valdés e Pedro Sarmiento de Gamboa, naufragada na Barra Sul da Ilha de Santa Catarina no dia 7 de janeiro de 1583.

O propósito se justifica, pois a alguns anos o sítio arqueológico subaquático desse naufrágio foi localizado pelos mergulhadores do Projeto Barra Sul, sendo que alguns objetos de grande importância histórica foram removidos e encaminhados para limpeza e dessalinização.

Nas linhas que seguem iremos descrever e contextualizar a expedição, bem como o naufrágio da *Provedora*, em seguida descrevermos o processo de localização e remoção dos objetos pertencentes a essa nau.

Apesar de muito bem equipada e dispor de amplos recursos a expedição desde o início deu indícios de um possível fracasso, pois Diego Flores de Valdés, comandante geral da empreitada, era dono de um gênio forte e que em muitos momentos contribuiu para o fracasso da expedição.

A nomeação de Diego Flores de Valdés magoou e decepcionou profundamente Gamboa, a ponto deste suplicar ao rei que o liberasse para voltar a Lima, pois seria mais útil a

Sua Majestade em terras peruanas. Mas Gamboa foi enredado pela astúcia do monarca, que nomeou o navegante governador das terras do estreito e responsável pelos colonos e pela construção dos fortes. (FARINA apud FABRICIO; SOUZA, 2013, p.355).

Assim os conflitos entre os dois homens fortes da expedição já começou em Sevilha, logo no início da grande viagem de colonização. “Valdés não permitiu a Gamboa acessar os navios. Gamboa conseguiu recrutar 350 colonos para povoar o estreito, entre ele dez franciscanos, vários artesões, carpinteiros, pedreiros, ferreiros, sendo alguns casados e com filhos, cerca de vinte cinco casais”. (FABRICIO; SOUZA, 2013, p.356).

Segundo Farina.

Os atritos entre Gamboa e Valdés eram constantes. Na expedição, Gamboa seria visivelmente isolado do comando e pouco consultado, apesar de sua grande experiência de navegação. Um desses conflitos ficou latente por ocasião da partida. Gamboa advertiu que a partida deveria ser postergada, “pois seria véspera da conjunção da primeira lua de outono, anunciadora de tempestade”. Mas seu conselho não foi levado a sério e a esquadra perdeu quatro naves e morreram oitocentas pessoas. Entre as naus estava a *Nuestra Señora de la Esperanza*. Assim, iniciava-se “a mais desafortunada viagem de que há memória”. (FARINA apud FABRICIO; SOUZA, 2013, p 356).

De fato, a expedição foi extremamente desafortunada, com inúmeros acontecimentos trágicos, envolvendo mortes e naufrágios como iremos relatar abaixo.

Em dezembro de 1581, após inúmeros reparos a expedição inicia a travessia rumo ao litoral brasileiro com cerca de dezesseis embarcações. Segundo Mello (2005), no trajeto até o Rio de Janeiro morreram mais de 151 pessoas vitimadas pela disenteria e mais 200 nos sete meses em que estiveram aportados no Rio.

Os navios partiram do Rio de Janeiro rumo ao Estreito de Magalhães em novembro de 1582, logo naufragaram dois navios, com mais 350 vítimas. Passando por Santa Catarina enfrentaram temporais e encontraram piratas pelo caminho.

Segundo Mello,

A escala na ilha foi extremamente problemática. As brigas entre o general Flores de Valdés e Sarmiento de Gamboa se acentuaram. Para piorar as coisas, muitos soldados, colonos e religiosos desertaram, afetando o moral de toda a expedição. Em meio a isso tudo, o general ordenou que as naus San Juan Bautista, concepción e Santa María de Begoña – as maiores e melhores da armada – fossem enviadas ao Rio de Janeiro para reparos, alegando que não tinham condições de navegar. (MELLO, 2013, p. 371).

Ao sul da Ilha perderam um dos navios mais importantes, a *Provedora*.² Após o naufrágio da *San Esteban*, a situação fica muito ruim para os navegadores. A nau carregava todo o arsenal e ferraria para a construção das duas fortalezas no Estreito de Magalhães.

Ainda segundo Mello.

Numa segunda-feira, 7 de janeiro de 1583, depois de 20 dias de permanência conturbada na Baía Sul da Ilha de Santa Catarina, a frota tentou uma segunda navegação ao Estreito de Magalhães. O general determinou sair pela barra sul com nove naus. Pouco depois de zarpar, a nau *Provedora* (de mantimentos), cujo nome oficial era *San Esteban*, capitaneada por um certo Vargas, encalhou em um banco de areia e soçobrou. Flores de Valdés foi omisso diante do sinistro, conforme nos conta Pedro sarmiento: Ao sair, a *Provedora* deu em um baixio e ficou; e embora o general (que estava perto) a tenha visto, a menos de meia légua, que todos vimos, não fez nenhuma diligência; todo esse dia fomos nos amarrando as outras naus, e embora tenhamos governado ao lés-sudeste, as correntes nos fizeram seguir o caminho do sul (ARCHIVO GENERAL DAS ÍNDIAS apud MELLO, 2013, p.371).

Ao chegar ao Rio da Prata, diante de outras tragédias, Valdés decide retornar com a esquadra, que agora contava com somente cinco navios. Alonso de Sotomayor decide adentrar a pé a Argentina e alcançar o Chile pelas cordilheiras, mas o frio vitimou cerca da metade dos seus governados. (FABRICIO; SOUZA, 2013).

A expedição então retorna para o Rio de Janeiro onde se encontravam mais quatro naus espanholas que tinham como missão socorrer e se juntar a expedição de Valdés. Apesar disso, Valdés desiste da tarefa de colonizar o Estreito de Magalhães, ocasionando assim severas críticas por parte de Gamboa, que inconformado resolve, após arregimentar cinco naus, partir em dezembro de 1583 novamente para o extremo sul da América.

Segundo Mello, “na expedição estavam dois frades, 116 soldados, 48 marinheiros, 58 colonos, 27 trabalhadores, 13 mulheres e 10 crianças”. (2005, p.507).

Já no estreito Gamboa fundou um povoado chamado por ele de *Nombre de Jesús* e outro batizado de *Rey Don Felipe*, localizado na baía de *San Blas*. Ambos infelizmente não prosperaram, em função das dificuldades. Esse povoado e sua população acabaram ficando a mercê dos infortúnios, pois “no dia 24 de maio de 1584, Gamboa retornava do povoado de *Rey Don Felipe* para *Nombre de Jesús*, mas uma tempestade acabou empurrando a embarcação para o Oceano Atlântico, e na impossibilidade de voltar ao estreito, Gamboa foi obrigado a navegar até o litoral do Rio de Janeiro. (FABRICIO; SOUZA, 2013, p. 357).

² Atualmente a *Provedora* repousa sobre suas pedras de lastro, em uma espécie de recife artificial, próximo a ponta dos Naufragados, na Barra Sul da Ilha de Santa Catarina, num sítio subaquático já descoberto e mapeado. Iremos discutir o naufrágio e a remoção de alguns objetos na última seção desse artigo.

Segundo Mello (2005, p. 507), nesta ocasião a fome a bordo era tamanha que “os tripulantes foram forçados a comer gatos e couro”.

Apesar das diversas tentativas por parte de Gamboa para tentar socorrer os colonizadores deixados no Estreito de Magalhães ele pouco pode fazer para que os mesmos não sucumbisse a fome e ao frio.

Em junho de 1586, Gamboa parte para a Espanha, porém seu barco foi aprisionado por piratas ingleses que o levaram para a Inglaterra, nesse país fica aprisionado até outubro de 1586. Nesse mês ele é libertado e segue para a Espanha, porém foi preso novamente, dessa vez por huguenotes franceses, o mesmo é libertado apenas em 1590.

Assim termina a expedição iniciada em 1581.

5 A LOCALIZAÇÃO DO SÍTIO DO NAUFRÁGIO DA PROVEEDORA E A REMOÇÃO DE OBJETOS HISTÓRICOS

Na fatídica segunda-feira do dia 7 de janeiro de 1583, a *Provedora*, naufraga nas águas da baía sul. Esse acontecimento prejudicou em muito o projeto e a intenção da coroa espanhola de colonizar e construir duas fortificações nos dois extremos do Estreito de Magalhães.

As pesquisas e os diversos indícios históricos indicam que o sítio do naufrágio da *San Esteban* foi localizado pelos mergulhadores do projeto “Barra Sul”. Na verdade não existe mais dúvidas que o local exato foi localizado, bem como diversos artefatos pertencentes a essa naus.

Segundo Amílcar D’Avila de Mello.

As fontes histórica apresentadas são corroboradas pelas evidências arqueológicas que jazem no fundo da Baía Sul da Ilha de Santa catarina, no sítio que recebeu a denominação “SC Naufragados-OI”. Podemos concluir sem sombra de dúvida, que se trata do casco soçobrado da nau *Provedora*. (2013, p. 379-380).

Esse casco que temos a certeza ser da *Provedora* é sem dúvida um dos grandes achados da arqueologia subaquática mundial, pois “o mesmo é o mais antigo a ser encontrado na América, ao sul da linha do Equador”. (MELLO, 2013, p. 364).



FIGURA 3: Pesquisador do projeto Barra Sul realizando medições na pedra triangular que marcaria a posse de Felipe II na colônia europeia mais austral do mundo.

FONTE: Acervo do Projeto Barra Sul.

Este achado, extremamente importante para a história e historiografia das “Grandes Navegações”, se deu em águas catarinenses. É necessário estudar e valorizar esse patrimônio histórico bem como desenvolver políticas públicas que permitam a remoção segura dos achados, sua restauração e conseqüentemente sua guarda em espaços adequados.

Não existem dúvidas quanto a origem do naufrágio, pois segundo Mello.

Determinantes para chegarmos à essa conclusão foram duas grandes lápides gravadas. Essas peças indicam que essa embarcação estava envolvida na importante missão de construir estruturas destinadas a marcar a posse da Espanha na América do Sul. Tudo leva a crer que essas pedras – e duas outras, esféricas e menores – compunham o lintel da entrada principal de pelo menos um dos fortes a serem construídos no Estreito de Magalhães. Uma delas contém, em alto-relevo, o brasão da União das Coroas Ibéricas: as armas de Castela e Leão e, no centro, as quinas de Portugal; na outra, triangular, lêe-se *Philippvs Maximvs Catholicvs II Hispaniarvm Indiarvm et rex Anno 1582* (“Felipe II, maior rei católico das Índias da Espanha”). As informações contidas nessas duas lápides nos dão o *terminus post quem* (“limite após o qual”), que nos permite eliminar hipóteses de pertencerem a quaisquer naufrágios anteriores à expedição de Diego Flores de Valdés e Pedro Sarmiento de Gamboa. (2013, p. 380).

Ressaltamos que os responsáveis pela localização do naufrágio, bem como da remoção de algumas peças desse sítio subaquático são os mergulhadores do “Projeto Barra Sul”.



FIGURA 4: Pedra contendo o brasão da União das Coroas Ibéricas.

FONTE: Acervo do Projeto Barra Sul.

Sobre o “Projeto Barra Sul” de arqueologia subaquática é importante saber.

O Projeto Barra Sul de Arqueologia Subaquática é uma OSCIP autorizada pela Marinha do Brasil a realizar a prospecção de aproximadamente 400 Km² do mar catarinense. Sob essas águas jaz um dos maiores e ainda inexplorados acervos da história trágico-marítima das Américas. A maior parte dos 15 naufrágios europeus ocorridos nas costas da Santa Catarina quinhentista ainda aguardam os pesquisadores que, quase meio milênio depois, estão dedicados a encontrar, resgatar, estudar e apresentar ao grande público e ao meio acadêmico os veículos que dilataram as dimensões do mundo conhecido. (PROJETO BARRA SUL, 2013, p.384).

Sob a tutela e supervisão do “Projeto Barra Sul” os primeiros objetos da nau *Provedora* foram removidos em maio de 2011, É importante salientar que os marcos de pedras se encontraram atualmente sob a guarda da UNISUL, sendo essa IES responsável pela sua limpeza e dessalinização.

Como segue no relato abaixo.

Depois de devidamente registradas, essas pedras foram retiradas do lugar sob o amparo da legislação vigente, em meio a uma solenidade que contou com a presença de representantes da Marinha do Brasil, do Ministério da Cultura, do IPHAN, da FAPESC, da UNIASSELVI e da UNISUL, instituição que atualmente custodia e realiza a limpeza, estabilização e estudo das peças. As evidências arqueológicas e as fontes históricas corroboravam a hipótese de que elas pertenciam à nau *Provedora*. (PROJETO BARRA SUL, 2013, p. 392).

É necessário deixar claro que existem diversos objetos que aguardam a remoção no sítio da *Provedora*, como por exemplo um canhão de bronze com o brasão de Castela, com data de fundição que remonta ao ano de 1565. Esse artefato é o mais antigo a ser descoberto em um naufrágio na América do Sul. “Sob a pilha de pedras que serviam de lastro à *Provedora* – muitas das quais seriam usadas para construir os fortes no estreito de Magalhães – estão o madeirame da nau e muitos artefatos de imenso valor histórico.”(PROJETO BARRA SUL, 2013, p. 383).

Mello (2013) alerta para a necessidade da sua retirada imediata, pois, segundo ele, está “[...] à mercê de mergulhadores inescrupulosos que poderiam obter por ele uma vultuosa soma no mercado negro.”(2013, p. 381).

Acerca do sítio da *San Esteban* a muito ainda a ser feito, principalmente no que diz respeito ao destino dos objetos removidos. É de suma importância que o Estado de suporte financeiro para a criação de um espaço adequado para que a população em geral conheça um pouco da história das “Grandes Navegações” na Ilha de Santa Catarina no século XVI.

As pesquisas realizadas até o momento foram financiadas pela FAPESC, contando com o apoio do curso de História da UNIASSELVI, que disponibilizou conhecimento técnico para a elaboração do livro a “Ilha de Santa Catarina no século das Grandes Navegações”. Editado em 2013 pelas editoras Insular e UNIASSELVI. Além do livro o curso de História da UNIASSELVI apoiou e forneceu consultoria para realização do documentário “Santa Catarina a história não revelada”, que encarta o livro citado anteriormente.



FIGURA 5: A mesma pedra da foto anterior. É possível visualizar as inscrições em latim.
FONTE: Acervo do Projeto Barra Sul.

Essa iniciativa aproxima o tema naufrágio e “Grandes Navegações” do público leigo, contribuindo para a criação de um sentido de valorização e comprometimento quanto ao patrimônio histórico relacionado ao século XVI na Ilha.

Muitos são os desafios para o futuro, principalmente no que diz respeito a continuidade das pesquisas e futuras remoções, visto que, sob o aspecto legal junto a Marinha, Ministério da Cultura e IPHAN o projeto se encontra autorizado e amparado.

Apesar disso, a muito a ser feito. Esperamos que o poder público de respaldo ao “Projeto Barra Sul”, na sua intenção de construir um museu naval que acolherá e conservará as valiosas peças dos naufrágios estudados em Santa Catarina.

6 CONCLUSÃO

O principal objetivo dessa reflexão foi o de proporcionar um discussão sobre a importância da Barra Sul da Ilha de Santa Catarina, como um dos principais sítios de

naufrágios das Américas. Lugar que, no século XVI, foi palco de inúmeros acontecimentos trágicos que moldaram a história da América do Sul.

Enfatizamos e discutimos o naufrágio da nau *San Esteban, Proveedora* da Armada de Valdés e Gamboa, além de fornecermos elementos históricos que comprovam que o naufrágio em questão era dessa nau, naufragada na Barra Sul em janeiro de 1583.

Concluímos que é de suma importância a continuidade das pesquisa nesse valioso sítio de arqueologia subaquática, bem como a necessidade de apoio por parte do estado para a continuidade e desenvolvimento das pesquisas.

Para finalizar gostaríamos de exaltar o tema naufrágios, salientando que existe muito trabalho de pesquisa a ser feito. Visto que, apesar de diversos naufrágios terem sido localizados pelos pesquisadores e mergulhadores do Projeto Barra Sul, muita pesquisa precisa ser feita. Principalmente no que diz respeito a confecção de inventários sobre itens removidos, além é claro, de um debate sobre o futuro dos artefatos, tanto a nível de restauro quanto de guarda.

REFERÊNCIAS

FABRICIO, Edison Lucas; SOUZA, Evandro André. Entre a Terra e o Mar: Pedro Sarmiento de Gamboa, Navegante e Caballero da Galícia. In: SOUZA, Evandro André. **A Ilha de Santa Catarina no século das Grandes navegações**. Fpolis: Insular/Uniasselvi, 2013.

FARINA, Duílio Crispim. **Sarmiento de Gamboa no Brasil**. São Paulo: KMK Artes Gráficas e Editora, 1991.

MELLO, Amílcar D'Avila de. **Expedições**: Santa Catarina na era dos descobrimentos geográficos. Fpolis: Ex-pressão, 2003 (V.3 - Crônicas das Origens)

MELLO, Amílcar D'Avila de. A expedição para colonizar o fim do mundo: o naufrágio da *Provedora*. In: SOUZA, Evandro André. **A Ilha de Santa Catarina no século das Grandes navegações**. Fpolis: Insular/Uniasselvi, 2013.

MOSIMANN, João Carlos. **Porto dos Patos**. 1502-1583 A fantástica e verdadeira história da Ilha de Santa Catarina na era dos descobrimentos. Fpolis: Educação do autor, 2004.

PROJETO BARRA SUL. O Projeto Barra Sul. In: SOUZA, Evandro André. **A Ilha de Santa Catarina no século das Grandes navegações**. Fpolis: Insular/Uniasselvi, 2013.