



EL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO DE GRAN CANARIA





JOSE MIGUEL PÉREZ GARCÍA
PRESIDENTE DEL CABILDO DE GRAN CANARIA

LUZ CABALLERO RODRÍGUEZ
CONSEJERA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

ERNESTO MARTÍN RODRÍGUEZ
DIRECTOR GENERAL DE PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

COORDINACIÓN GENERAL

JUANA HERNÁNDEZ GARCÍA
DEPARTAMENTO DE DIFUSIÓN DE LA CONSEJERÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

GESTIÓN

JOSÉ ROSARIO GODOY
DEPARTAMENTO DE DIFUSIÓN DE LA CONSEJERÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

FOTOGRAFÍAS

Mediterraneo Servicios Marinos

Arqueocanaria

Técnicas Submarinas Grau; David Jones Diving; Ofelio Ranz, Juan Ortega; Daniel Martín;
Sergio Olmo

DISEÑO Y REALIZACIÓN GRÁFICA

MAT ESTUDIO DE DISEÑO

IMPRESIÓN

GRÁFICAS SABATER

ISBN: 978-84-8103-620-6

DEPÓSITO LEGAL: GC 793-2010

©Cabildo de Gran Canaria, 1ª edición 2010

CONSEJERA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL





EL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO DE GRAN CANARIA

Sergio Olmo Canales



CUADERNOS DE PATRIMONIO HISTÓRICO
INVESTIGACIÓN

10



Las Palmas de Gran Canaria, 2010





PRESENTACIÓN

La gestión eficaz de cualquier recurso patrimonial requiere contar con la información adecuada que permita conocer con exactitud su naturaleza, fragilidad o cronología, además de su ubicación y extensión espacial. Y esto vale para cualquier conjunto de bienes, ya sean terrestres o marinos, pues de la precisión de este conocimiento depende la programación de las intervenciones necesarias para garantizar su conservación y facilitar la investigación o la divulgación pública. Este nivel de control es especialmente necesario en el caso del patrimonio arqueológico subacuático, sujeto a la acción de numerosos factores que inciden negativamente en su preservación, desde las propias características de los fondos marinos, poco idóneos para la conservación de estas evidencias, debido a la escasa plataforma y fuertes pendientes que registran en áreas cercanas a la costa, hasta el intenso oleaje que azota aquellos puntos de más frecuente deposición de restos. A esta casuística hay que añadir otros elementos de carácter antrópico como son el expolio arqueológico, unas veces ignorante y las más intencionado pero siempre muy dañino, o la intensificación de la presión que registra el litoral insular con la implantación de todo tipo de infraestructuras (puertos, instalaciones productivas, emisarios...), que favorecen la alteración, cuando no destrucción, de unos bienes que se caracterizan por su fragilidad, aumentada si cabe por la imperceptibilidad que manifiestan en la mayoría de los casos como consecuencia del proceso mimético que experimentan con los demás integrantes del sustrato marino.

Para Gran Canaria hasta el momento la información disponible era escasa y provenía, en la mayor parte de los casos, de descubrimientos casuales y no de procesos sistemáticos de prospección. Sirva de ejemplo el pecio localizado en 2007, con motivo de los trabajos de prospección submarina previos a la construcción de un dique de escollera en las inmediaciones del antiguo muelle de San Telmo, que fue datado entre los siglos XVI-XVIII. Este hallazgo tiene lugar en un momento en que a nivel nacional se aborda con preocupación el problema de la conservación de estos bienes. A este fin se pone en marcha el *Plan Nacional para la Protección del Patrimonio Subacuático* que señala, como aspecto fundamental y urgente, la realización de la Carta Arqueológica Subacuática de España.

En este marco, la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural pone en marcha en 2008 la primera fase del Inventario Arqueológico Subacuático de Gran Canaria, que perseguía tres objetivos fundamentales: reunir toda la información do-





cumental disponible al efecto, documentar y valorar el estado de conservación de los pecios ya conocidos e iniciar la prospección sistemática de nuevas áreas del litoral que, en esta primera fase, se centró en la costa de San Bartolomé de Tirajana. El esfuerzo asumido por el Cabildo de Gran Canaria ha culminado con resultados muy alentadores que se dan a conocer en esta nueva edición de los Cuadernos de Patrimonio Histórico. A partir de aquí debe iniciarse un proceso de colaboración con los organismos autonómicos y nacionales que conduzca a la conclusión de la Carta Arqueológica Subacuática de Canarias, garantizando de este modo la protección de unos bienes que la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias (art. 62.2b) reconoce explícitamente como Bienes de Interés Cultural.

Ernesto Martín Rodríguez
Director General de Patrimonio Histórico y Cultural





A Lola, Patricia y Cristina,
sin cuyo apoyo no hubiera podido dedicarme a la tarea
de investigación que, más allá del trabajo,
he desarrollado en los últimos años.
Y a las que espero resarcir por el tiempo robado.



ÍNDICE

1. PREÁMBULO	17
2. INTRODUCCIÓN	21
3. LA SITUACIÓN JURÍDICA	25
4. EL PATRIMONIO SUBACUÁTICO EN ESPAÑA	31
4.1. El Plan Nacional del Patrimonio Arqueológico Subacuático	33
5. EL PATRIMONIO SUBACUÁTICO EN CANARIAS	39
5.1. El marco geográfico: características del medio litoral	39
5.2. Contexto histórico	41
5.3. Historia de las investigaciones	44
6. EL INVENTARIO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO DE GRAN CANARIA: INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL	51
6.1. Investigación y análisis de la documentación histórica en archivos y hemerotecas (<i>C. Morales García y S. Olmo Canales</i>)	51
6.1.1. Hemeroteca del Museo Canario	53
6.1.2. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas	58
6.1.3. Archivo General de Indias	60
6.2. Estudio y documentación de las fuentes orales (<i>A. Rodríguez Fleitas y S. Olmo Canales</i>)	62

7. EL INVENTARIO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO DE GRAN CANARIA: INTERVENCIONES SUBMARINAS	67
7.1. Objetivos y estrategias	68
7.2. Yacimientos y zonas arqueológicas	76
7.2.1. Puerto de Sardina del Norte	76
7.2.2. Playa del Agujero	83
7.2.3. Antiguo Muelle de San Telmo	93
7.2.4. Bahía de Gando	105
7.2.5. Playa del Burrero	113
7.2.6. Castillo del Romeral	120
7.3. Valoración	132
8. DIAGNÓSTICO Y CRITERIOS DE ACTUACIÓN	139
8.1. Diagnóstico de situación	139
8.2. Criterios de actuación	142
9. EPÍLOGO	149
10. BIBLIOGRAFÍA	151
ANEXO: CATÁLOGO SUBACUÁTICO DE BIENES PATRIMONIALES INSULARES	165



I. PREÁMBULO

Han tenido que transcurrir unas cuantas décadas y algún que otro intento fallido para que definitivamente se aborde en Canarias el primer inventario sistematizado del patrimonio arqueológico subacuático, confeccionado desde una firme perspectiva de continuidad. Y decimos esto, porque si bien es verdad que anteriores trabajos tuvieron cierto desarrollo, no es menos evidente que en líneas generales sólo lograron ofrecer una efímera programación.

Por otro lado, la enorme brecha, cada vez más patente, entre la investigación, documentación y gestión del patrimonio arqueológico terrestre y el subacuático ponía de manifiesto la imperiosa obligación de prestar la atención necesaria a éste último. Así, no deja de resultar sorprendente que en un territorio insular como es el nuestro, las intervenciones submarinas carecieran de una frecuencia sistemática, más allá del descubrimiento fortuito o de puntuales estudios científicos, debido fundamentalmente a la inexistencia de políticas patrimoniales específicas, tanto a nivel regional como insular.

Sin embargo, llegados a esta situación, el interés social que esta arqueología suscita y el desarrollo científico de la misma no parecen estar igualmente reflejados, por lo que se demanda un oportuno cambio de actitud a las diferentes administraciones públicas competentes y se solicita que asuman sus propias responsabilidades, con el único fin de aunar esfuerzos para que no se produzcan situaciones irreversibles de indefensión de este frágil patrimonio.

Pues bien, el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural del Cabildo de Gran Canaria, y en particular su director insular, D. Ernesto Martín Rodríguez, decidieron poner en marcha este plan y establecer un nuevo horizonte en el que pudiera articularse la ejecución de proyectos integrales que abarquen el inventario, eva-



luación y gestión del patrimonio arqueológico sumergido, así como su posterior difusión y puesta en valor social.

El patrimonio histórico canario constituye no sólo el depósito, sino el soporte básico de su identidad atlántica e insular; cuyo legado ofrece las claves para entender lo acontecido en tiempos pretéritos y, a su vez, comprender la realidad actual. Consiguientemente, el patrimonio arqueológico subacuático debe considerarse como una parte indisoluble del patrimonio arqueológico, que a su vez lo es del más amplio patrimonio histórico-cultural. Conocer el patrimonio es, pues, una forma de conocer nuestro propio pasado y nuestra propia cultura; aunque en este caso su incontestable relevancia recae en la singularidad y fragilidad del mismo, sobre todo si lo observamos dentro del contexto de la arqueología insular.

En este panorama, realmente complejo, la arqueología subacuática adquiere un notable protagonismo, aunque siempre bajo el prisma de la colaboración interdisciplinar con otras ciencias que también se desarrollan en el medio marino. En la actualidad, como señala el profesor Martín-Bueno, se abre un amplio horizonte en el que esta arqueología, además de ser un valioso instrumento en la reconstrucción de acontecimientos, se convierte en un importante elemento que posibilita el acceso, la recuperación y la conservación de un patrimonio que contribuye a enriquecer nuestro conocimiento histórico y nos deja aproximarnos a unos vestigios del pasado que antes eran prácticamente inaccesibles. La simple eventualidad de documentarlo, recuperarlo e incluso disfrutarlo, nos permite considerar el pasado en sí mismo, como uno de los grandes tesoros que se esconden bajo las aguas.

La arqueología subacuática, por las dificultades añadidas que genera el medio hídrico, ha supuesto en los últimos años un importante caudal investigador de la propia labor científica, así como de las técnicas de experimentación de análisis, estudio y conservación que ofrecen las ciencias aplicadas. Además, como ya se ha esbozado, el aspecto patrimonial difícilmente puede desvincularse de su valor histórico, siendo primordial la información precisa que se transmite sobre algunos temas, como arquitectura naval, zonas de fondeo, instalaciones portuarias, defensas costeras del litoral, etc. Es decir, que en lo que respecta al plano científico se reconoce ampliamente el papel que ha jugado el denominado patrimonio cultural sumergido como acicate de las evoluciones técnicas o de complemento de la investigación histórica.

Otra cuestión es la referente a su valoración, conservación y protección. Hay que tener meridianamente claro, y esto es un aspecto fundamental, que saber de la existencia de determinados enclaves submarinos con vestigios antiguos, no im-

plica su inmediata valoración como un bien cultural si antes no se toman las medidas urgentes y necesarias para garantizar su total protección. En este sentido, los yacimientos arqueológicos submarinos no están libres de una amenaza de destrucción, como así ha podido constatarse en numerosas ocasiones. Al contrario, su supervivencia cada vez se hace más difícil, debido a la fragilidad del medio marino y a la presión a la que se halla sometido; por lo que tenemos una responsabilidad ineludible por conservar y proteger uno de los mayores legados históricos que atesoran nuestros mares.

Existe una sensación general de conocimiento para llevar a cabo una mejor protección, no sólo cautelar, sino global, que permita disponer de toda una serie de medios para la preservación de aquellos conjuntos que puedan exhibir ciertos riesgos; pero la labor dirigida a restituir a la sociedad este patrimonio todavía está por realizarse, pues en muchos casos es desconocido y esto impide su pleno uso y disfrute. No obstante, tales planteamientos no podrán concebirse sin alentar previamente la sensibilización del público y así evitar cualquier tipo de actividad expoliadora o destructiva.

En el horizonte se vislumbra la certeza de que la sociedad canaria reclama hoy día una atención preferente a este patrimonio, sobre todo en los niveles de información pública e incorporación de los resultados de la investigación a los circuitos culturales, por medio de su exhibición en exposiciones, museos y difusión general. La explotación con fines científicos, educativos y culturales constituye en la actualidad un marco de interés social, decididamente equiparable al que se presta al resto del acervo histórico y cultural de nuestra tierra, como signo inequívoco de la madurez de la ciudadanía y de las administraciones públicas que lo tutelan y gestionan.

Es por ello que se hace necesario corregir el deficiente conocimiento científico que hasta la fecha se venía exhibiendo y que inmediatamente acarrea una protección poco eficaz de los vestigios sumergidos, debido en gran medida a desconcertantes políticas pasadas, que desgraciadamente no contemplaron la priorización de este tipo de actuaciones. De cualquier forma, asumimos este escenario con sus ventajas e inconvenientes para intentar contribuir a la normalización de esta situación, más allá de coyunturas políticas o voluntarismos personales.



2. INTRODUCCIÓN

Desde un principio nos planteamos la imperiosa necesidad de contribuir a la sensibilización, divulgación y puesta en valor de este singular patrimonio. Y qué mejor forma de hacerlo que a través de esta publicación, pues somos conscientes del papel que los investigadores deben jugar ante la sociedad, principalmente en lo concerniente a su comprensión y disfrute. La presente monografía es, pues, una síntesis de la memoria final de las intervenciones realizadas para el inventario del patrimonio arqueológico subacuático insular y pretende dar a conocer, en líneas generales, la situación en la que éste se encuentra; así como abordar el análisis de toda una serie de actuaciones arqueológicas de diferente índole que se han llevado a cabo en los últimos años, no sólo en aguas de Gran Canaria, sino de forma más amplia en la totalidad del Archipiélago en su conjunto. De igual forma, con este diagnóstico se intenta sentar las bases que sirvan para acometer los estudios y las acciones patrimoniales que en un futuro inmediato se desarrollen en este ámbito. A lo largo del libro se incorporan toda una serie de materiales gráficos, tales como fotografías, dibujos y planos a escala, correspondientes a los trabajos realizados, que sin lugar a duda servirán para ilustrar más razonablemente los contenidos expuestos a lo largo de estas líneas.

A finales del año 2008 el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural del Cabildo de Gran Canaria proyectó la puesta en marcha de la primera fase de las *Intervenciones para el Inventario del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Gran Canaria*. En este sentido, el grueso de las tareas consistía en el desarrollo y ejecución de una serie de actuaciones estructuradas en torno a varios bloques bien diferenciados. Tales como la recopilación y actualización de la documentación disponible relativa al patrimonio arqueológico subacuático de Gran Canaria; la elaboración



de un modelo de ficha arqueológica para su sistematización; el establecimiento exhaustivo de un diagnóstico y la valoración de dicho patrimonio; la creación de un documento en el que se recogiese de forma pormenorizada el estado de conservación y representación de los bienes subacuáticos más importantes de la isla; y en último término, la confección específica del inventario del patrimonio arqueológico subacuático del litoral costero del municipio de San Bartolomé de Tirajana. En definitiva, lo que se planteaba no era otra cuestión que la realización de una pormenorizada compilación y documentación de todos aquellos bienes materiales que configuraban el patrimonio arqueológico submarino de Gran Canaria, para al fin poder valorar la actual situación en la que éste se encuentra y plantear las líneas básicas de actuación, mediante la adopción de políticas eficaces de gestión y protección de dicho patrimonio histórico.

Los trabajos específicos fueron ejecutados por la empresa Mediterráneo Servicios Marinos, S.L., cuyos técnicos se encargaron de la realización de todas aquellas tareas y estudios requeridos, haciendo gala de un gran conocimiento científico y de una enorme profesionalidad. Es absolutamente necesario destacar la labor de coordinación de Javier Martín y muy especialmente de Daniel Devesa, omnipresente en todos los trabajos; además de los especialistas de sonar Jordi Escrihuela y Josep Baeza, de procesamiento de imágenes Antonio Briz y Aída Molina y de edición de planos José Francisco Alemán. Las aportaciones de Ana M^a. Miñano en la confección de los dibujos arqueológicos y la investigación documental por parte de Carmen Morales y Ángel Rodríguez fueron imprescindibles para la conclusión del proyecto. Del mismo modo, José Luis Samper y sus compañeros de Reprosu sub pusieron a nuestra disposición los medios técnicos necesarios para poder llevar a cabo los trabajos submarinos.

No obstante, los resultados arrojados por este programa no son los únicos que jalonan esta obra, pues el desarrollo de determinados trabajos arqueológicos submarinos efectuados con antelación a la fecha que acabamos de mencionar evidenciaron una serie de magníficas conclusiones, las cuales han servido para enriquecer el libro que ahora estamos presentando. En este sentido, debemos mencionar los numerosos trabajos desarrollados por la empresa Arqueocanaria, S.L. y en particular, tanto las gestiones desempeñadas por su directora Consuelo Marrero, como la inestimable colaboración de Vicente Mendoza en la edición y tratamiento de planos e imágenes; además de los buceadores de Técnicas Submarinas Grau, quienes

siempre estuvieron a nuestro lado ofreciendo su experimentado apoyo en todas las inmersiones.

Al margen de las personas y sociedades ya citadas, las investigaciones acometidas pudieron desarrollarse gracias a la colaboración de diferentes entidades y de algunos de sus más destacados miembros, sin cuyas imprescindibles aportaciones no habría sido posible concluir este estudio de la forma tan satisfactoria en que se ha formalizado.

Han sido varios los organismos oficiales e instituciones, con el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria a la cabeza, los que de una manera u otra han intervenido activamente. Así, cabría destacar el papel jugado por la Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias, la Autoridad Portuaria de Las Palmas, el Grupo Especial de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil, El Museo Canario, el Archivo General de Indias, el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, la Biblioteca Insular, el Archivo Intermedio Militar de Tenerife, el Archivo del Mando Naval de Canarias, el Archivo Histórico Municipal de Gáldar y el Museo Nacional de Arqueología Subacuática ARQUA, entre otros.

Igualmente queremos reconocer públicamente el trabajo y las aportaciones de todo el personal de estos centros, que de alguna forma ha cooperado atentamente en nuestra labor investigadora. En particular Javier Velasco, técnico de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, Luis Regueira, Teresa Delgado y M^a. del Carmen Cruz, de la Hemeroteca y del Servicio de Arqueología del Museo Canario; Enrique Pérez, director del AHPLP; Bibiano Torres, investigador del CSIC y especialista del AGI; Rocío Castillo, investigadora de ARQUA; M^a. Luz Montesdeoca, de la Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural; y Juan Carlos Cabrera, encargado del Archivo Municipal de Gáldar.

También han contribuido con nosotros ofreciendo su colaboración de manera desinteresada y facilitándonos importante documentación fotográfica Juan Ortega, Brian y Eduardo de Vera (David Jones Diving), Daniel Martín y muy especialmente Ofelio Ranz, quien a lo largo de los últimos años, además, ha sido infatigable compañero de buceo.

Finalmente, no querríamos olvidar a nadie y por eso no podemos dejar de citar a todas aquellas personas que de manera anónima nos han brindado su apoyo y conocimiento, lo que ha permitido mejorar el proyecto en su conjunto.

3. SITUACIÓN JURÍDICA

La protección jurídica del patrimonio arqueológico subacuático está bien documentada en diferentes disposiciones normativas, ya sean autonómicas, estatales o internacionales. La legislación que regula el patrimonio cultural en España y en Canarias contiene una ordenación específica del patrimonio arqueológico, dentro del que se encuentra el patrimonio arqueológico subacuático; que no obstante, carece del detalle suficiente para efectuar una protección eficaz del mismo. Al margen de ciertas facultades que pudieran ostentar las instituciones locales, la estructura descentralizada del Estado español distribuye las competencias en materia patrimonial entre la Administración central y las Comunidades Autónomas; si bien hay que tener en cuenta que en el caso de Canarias, además, los Cabildos insulares son titulares de un buen número de competencias ya transferidas.

Así, dos hechos incuestionables han determinado el nuevo horizonte que se perfila, en lo que a las actuaciones de salvaguarda se refiere. En primer lugar, la puesta en marcha en 2008 del *Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático*; y en segundo término, la entrada en vigor para España, el 2 de enero de 2009, de la *Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*, por lo que desde el momento de su publicación ha entrado a formar parte del ordenamiento jurídico interno de nuestro país y con un rango superior a la legislación existente hasta la fecha. Es por ello, que el Ministerio de Cultura está trabajando en una promulgación específica acerca de la protección del patrimonio cultural subacuático que a su vez deberá quedar recogida en la futura *Ley del Patrimonio Cultural Español*, y por ende, en las consiguientes leyes autonómicas de Patrimonio Histórico o similares.



No obstante, hay que considerar una serie de propuestas de carácter general, como las que se recogen en el *Libro Verde del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español* (2009), planteadas por el Comité de Coordinación Técnica del Consejo del Patrimonio Histórico.

Primeramente, habría que precisar el significado del término Patrimonio Cultural Subacuático. En el artículo 1.2 de la actual *Ley 16/1985, del Patrimonio Histórico Español* se recoge que el mismo está integrado por:

“los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico; también formarían parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico”.

En tanto que el artículo 40.1 incorporaría al patrimonio arqueológico, especificándose que lo conforman:

“los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie o en el subsuelo, en el mar territorial o en la plataforma continental (...)”.

Por su parte, la *Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias* hace mención a estos aspectos de una forma muy similar en las Disposiciones Generales del Título Preliminar, en su artículo 2:

“el patrimonio histórico de Canarias está constituido por los bienes muebles e inmuebles que tengan interés artístico, histórico, arquitectónico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del patrimonio histórico canario los bienes inmateriales de la cultura popular y tradicional y las particularidades lingüísticas del español hablado en Canarias”.





Igualmente, es en el Título III, de los patrimonios específicos, en el capítulo I, sección 1ª, cuando se realiza una referencia particular al patrimonio arqueológico. En el artículo 60 se dice que:

“está integrado por los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie o en el subsuelo, en el mar territorial”.

Del mismo modo, en el apartado b del artículo 62 se menciona los pecios, cuando se habla de los bienes arqueológicos de interés cultural y se concreta la categoría de los Bienes Muebles.

En cuanto a la Convención de la UNESCO de 2001, ésta ofrece una definición más explícita, particularmente en los diferentes apartados que configuran el artículo 1.1:

“por “patrimonio cultural subacuático” se entiende todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua total o parcialmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como: los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural; los buques, aeronaves y otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y los objetos de carácter prehistórico”.

A tenor de esta declaración, sería bastante conveniente redefinir no sólo la normativa nacional, sino en lo que a nosotros nos incumbe, también la autonómica para el caso del Archipiélago.

Especial atención debe merecer la cuestión correspondiente a todas aquellas actuaciones que de alguna forma afecten al litoral, inclusive si ellas son de carácter fortuito. En el artículo 5 de la Convención se indica que:

“cada Estado empleará los medios más viables de que disponga para evitar o atenuar cualquier posible repercusión negativa de actividades bajo su jurisdicción que afecten de manera fortuita al patrimonio cultural subacuático”.



Es decir, que se advierte sobre la necesidad de controlar e intervenir en toda una serie de acciones desarrolladas en el medio marino, desde la regulación de la pesca y el buceo, hasta las autorizaciones de obras públicas o la normativa sobre puertos, medioambiente, etc. Las consecuencias directas apuntan hacia una reforma legislativa de envergadura, pues la afección que puede llegar a sufrir este tipo de patrimonio es de gran trascendencia. Por consiguiente, debería ser determinante para su correcta protección la exigencia de incluir de manera individualizada, entre otras medidas, una evaluación de impacto arqueológico previo, preceptivo y vinculante, y no su inclusión subsidiaria dentro de los estudios de impacto ambiental como se viene haciendo hasta la fecha.

En otro orden de cosas, también se percibe la necesidad de promover figuras específicas de protección de dicho patrimonio sumergido. En particular, las referentes a las medidas administrativas sobre las declaraciones de “zona arqueológica” y de “Bien de Interés Cultural” (BIC), con la finalidad de ofrecer una mayor protección jurídica en nuestra legislación autonómica. De hecho, la actual circunstancia de que no existan declaraciones BIC sobre yacimientos arqueológicos subacuáticos pone de relieve que estamos ante una de las asignaturas pendientes de las diferentes administraciones públicas competentes. Ello no es óbice para poder conciliar su salvaguarda con la difusión y posible acceso a ciertos lugares, eso sí, evaluando y regulándose ambos aspectos. De cualquier forma, habría que establecer un conjunto de protocolos de actuación, que tuviesen una especial incidencia en las medidas preventivas, los estudios y consultas previas, etc.

Llegados a este punto no podemos obviar el deber de imponer sanciones por parte de las autoridades competentes cuando se perpetre una infracción contra estos bienes culturales, tal y como exhibe el artículo 17 de la citada Convención de la UNESCO:

“las sanciones deben ser suficientemente severas para hacer efectivo el cumplimiento de la presente Convención y desalentar la comisión de infracciones cualquiera que sea el lugar, y deberán privar a los infractores de los beneficios derivados de sus actividades ilícitas”.

También habría que replantearse toda la normativa derivada del ejercicio de salvamento, hallazgo y tesoro, sobre todo en relación a la posibilidad de recuperar determinados bienes materiales, tal y como se recoge en el artículo 4 de la Conven-

ción. En todo caso, habría que solventar las contrariedades existentes entre algunos aspectos de nuestro *Código Civil* (art. 351) y la *Ley de Patrimonio Histórico Español* (art. 44.1) en lo concerniente a la satisfacción del premio que se pudiera conceder al eventual descubridor; dado que a todos los efectos las aguas oceánicas submarinas y los restos materiales que allí se encuentren pertenecerían por entero al dominio público del Estado. Es decir; que no sólo habría que impedir la extracción de restos arqueológicos subacuáticos sin una metodología científica adecuada, sino que incluso debería prescindirse del concepto de hallazgo casual con derecho a premio, al menos en este medio de manera inexorable, en contradicción con lo que se indica en el apartado 4 del artículo 70 de la *Ley de Patrimonio Histórico de Canarias*.

Es por ello, que junto con una adecuada defensa jurídica del patrimonio arqueológico subacuático, la medida más eficaz para su protección no es otra que concienciar a la sociedad sobre su conservación. Para lo cual, es tarea fundamental implicar a pescadores, submarinistas y vecinos de estas zonas en general; pero también, contar con los especialistas y los medios necesarios para poder llevar a cabo ciertas actividades, como la vigilancia de las costas y los fondos oceánicos, en coordinación, si ello fuera menester, con las diversas fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, cuyo exhaustivo control debe incidir muy especialmente en evitar la desprotección, el expolio u otros atentados.

4. EL PATRIMONIO SUBACUÁTICO EN ESPAÑA

Mientras que en otros países europeos, como Francia o Italia, sí se desarrollaron firmes proyectos científicos subacuáticos promovidos por centros de investigación específicos creados a tal efecto, en España hay que esperar hasta la década de los años sesenta para que se estableciesen las bases de lo que posteriormente serían los Patronatos de arqueología submarina en varias provincias, aunque con mucha timidez, ya que no es hasta el siguiente decenio cuando comienza a accederse con una mayor frecuencia a los yacimientos.

Precisamente al amparo de aquéllos, en particular al de Cartagena, creado en 1970, es cuando surge la primera sede museística de carácter nacional, el Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas (MNAM-CNIAS), inaugurado en 1982 en la misma ciudad. Desde entonces, este organismo se ha encargado de capitalizar en nuestro país todos los esfuerzos acometidos en la materia, hasta alcanzar unos niveles óptimos en la investigación y gestión del patrimonio sumergido. En la actualidad, con una nueva sede y bajo la reciente nomenclatura de Museo Nacional de Arqueología Subacuática ARQUA, esta institución se ha convertido en centro de referencia nacional e internacional en el campo de la arqueología subacuática, colaborando activamente con los centros de investigación de las distintas administraciones autonómicas españolas en la gestión del patrimonio sumergido.

No obstante, hay diferencias significativas entre las diversas Comunidades Autónomas del Estado español, principalmente por estar desigualmente dotadas, tanto en lo concerniente a la financiación pública, la inversión económica, las infraestructuras o los medios materiales. Es por ello que mientras algunas ostentan un estado muy avanzado del inventario del patrimonio subacuático o cuentan incluso con un cen-

tro específico para el desarrollo de estas actividades, otras carecen casi por completo de proyectos sistemáticos de actuación, o sencillamente sus políticas patrimoniales en este ámbito son prácticamente inexistentes, como en el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias, al menos hasta la fecha.

El panorama general que ofrece la arqueología subacuática española es, cuando menos, complejo; pues ésta, lejos de ser realizada por organismos especializados se encuentra diseñada y encorsetada en estructuras propias de la arqueología terrestre y siempre bajo un organigrama creado a la medida de esta última, tanto a nivel nacional como autonómico. Por otro lado, tampoco se ha progresado adecuadamente en el marco de la difusión y protección, siendo a todas luces insuficientes las medidas auspiciadas para la salvaguarda del patrimonio. Sobre todo a raíz de la endémica destrucción de los vestigios sumergidos, como consecuencia del constante aumento de las obras públicas y privadas que se acometen en todo nuestro litoral; además de la proliferación de determinadas empresas y particulares que disfrutan de un fácil acceso a los yacimientos y a los restos que estos albergan.

Al patrimonio arqueológico en general y al subacuático en particular hay que aplicarle el criterio de reparto competencial que establece la Constitución Española de 1978 y concreta la *Ley 16/1985, del Patrimonio Histórico Español*. En ellas se indica que con carácter general la administración responsable en materia de patrimonio arqueológico son las Comunidades Autónomas. No obstante, hay instituciones de la Administración del Estado que detentan un papel decisivo, como es la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura, a través de otros organismos dependientes, ya sean la Subdirección General del Instituto del Patrimonio Histórico Español, la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico Español, o el propio Museo Nacional de Arqueología Subacuática ARQUA de Cartagena.

Otros departamentos ministeriales que poseen ciertas competencias que de alguna forma están relacionadas con la arqueología submarina serían el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Fomento, éste último principalmente a través de los Puertos del Estado y sus respectivas Autoridades Portuarias. Por su parte, el Ministerio del Interior libra una importante labor; gracias a los cuerpos de la Guardia Civil del Mar, del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y muy especialmente del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS). También es fundamental la tarea que puede desempeñar el Ministerio de Defensa, debido a la amplia información documental y archivística que posee, en particular los Archivos Históricos de la Armada;

pero sobre todo por la colaboración que puede prestar en lo concerniente a la protección del litoral o la elaboración de cartas arqueológicas, pues cuenta con grandes medios como embarcaciones o instrumental técnico muy avanzado.

En el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias y conforme emana del Estatuto de Autonomía aprobado por *Ley Orgánica 10/1982 de 10 de agosto*, modificada por *Ley Orgánica 4/1996 de 30 de diciembre*, las Islas se configuran como los elementos de la organización territorial y las competencias que les atribuyan las leyes del Parlamento de Canarias serán ejercidas a través de los Cabildos insulares, que son simultáneamente órganos de gobierno, administración y representación de cada Isla e instituciones de la Comunidad Autónoma y ejecutan en su nombre cualquier competencia que ésta no ejerza directamente a través de órganos administrativos propios, en los términos que establezca la ley. En el plano autonómico, por tanto, el organismo encargado de la gestión del patrimonio histórico es la Dirección General Cooperación y Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias, que está encuadrada dentro de la Viceconsejería de Cultura y Deportes, a su vez dependiente de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes.

En cuanto a la Administración insular, todas las transferencias que ostenta en materia de patrimonio el Cabildo de Gran Canaria se hallan enmarcadas bajo la intervención de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.

4.1. EL PLAN NACIONAL DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO

Con este horizonte se imponía plantear una profunda reflexión sobre las líneas maestras que deberían adoptarse para llevar a cabo una política eficaz de protección de este patrimonio histórico a lo largo y ancho del territorio nacional y siempre bajo la perspectiva establecida por la Convención de la UNESCO de 2001. Ese nuevo modelo de organización y gestión no es otro que el *Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático*, auspiciado por el Consejo del Patrimonio Histórico Español y por la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura, cuya misión consistía en plantear una serie de medidas concretas que facilitasen poner en funcionamiento un protocolo de actuación para la protección integral de dicho patrimonio en todo el ámbito territorial del Estado. Considerando que se estaba en el momento oportuno, en él se aludía, entre otras cuestiones, a las competencias y responsabilidades de las diferentes administraciones públicas y a la necesidad de coordinarse entre ellas y cooperar con pro-

fesionales especializados, arqueólogos, buzos y submarinistas y otras partes interesadas en esta cuestión.

Los ejes cardinales que han de centrar las actuaciones patrimoniales en que se concreta el Plan se plasman en un conjunto de diez medidas básicas que a su vez pueden agruparse en seis bloques: documentación e inventario; protección jurídica y física; formación; suficiencia de medios; coordinación; y por último, divulgación y sensibilización.

Documentación e inventario

1) Investigación documental. Una de las principales necesidades que reclama el patrimonio cultural subacuático gira en torno al amplio conocimiento que debemos ofrecer del mismo, en especial para los períodos históricos más recientes; donde tanto la investigación documental en archivos como las informaciones orales etnográficas de determinados colectivos relacionados con el mar resultan imprescindibles, sobre todo a la hora de abordar proyectos científicos o de elaborar las cartas arqueológicas subacuáticas. Es decir, que ambas cuestiones se muestran como absolutamente necesarias para planificar cualquier tipo de actuación patrimonial.

2) Las Cartas arqueológicas. Mediante la elaboración de las Cartas arqueológicas subacuáticas de todo nuestro litoral el Ministerio de Cultura impulsará y coordinará su ejecución junto con las Comunidades Autónomas. Es necesaria la elaboración de estos inventarios para que puedan ser utilizados como una herramienta fundamental en lo que respecta a la disposición y el manejo de información exhaustiva que permita la puesta en marcha de políticas eficaces de gestión de este patrimonio cultural. En consecuencia, deben plantearse una serie de objetivos básicos, como son: localizar; identificar y evaluar el patrimonio susceptible de ser inventariado con metodología arqueológica; diagnosticar su estado de conservación; y proponer actuaciones que permitan su protección, conservación, investigación y difusión. En este sentido, se entenderían como actuaciones prioritarias las encaminadas a establecer una serie de convenios de colaboración entre el Estado y las diferentes Comunidades Autónomas, donde prevaleciera la creación de amplias bases de datos totalmente compatibles y fluyera el intercambio de información, aunque siempre bajo elementales parámetros de seguridad en lo que a la accesibilidad se refiere. Para ello, y dada su trascendencia, debería aplicarse las figuras de protección existente en nuestra legislación y regularse el acceso público a dichas cartas, primándose siempre la segu-

ridad de los propios yacimientos. En definitiva, se trataría de facilitar un acceso ordenado al patrimonio cultural subacuático.

Protección física y jurídica

3) Figuras específicas de protección jurídica. Las administraciones públicas competentes impulsarán la incoación de los correspondientes expedientes para la declaración como Bienes de Interés Cultural (BIC) o categoría similar; las Zonas Arqueológicas Subacuáticas más emblemáticas de nuestro litoral. Así, no sólo se concedería una mayor protección jurídica, sino que se generaría un mayor grado de sensibilización social debido al reconocimiento de su singular valor histórico o arqueológico. Y además, debido a que tanto estos bienes materiales como el medio en el que se localizan son de dominio público, sería interesante que estas zonas de protección o de servidumbre arqueológica fueran de un carácter extenso y estuvieran consideradas como áreas susceptibles de contener restos arqueológicos. Por otra parte, los protocolos de intervención deben incidir en las medidas preventivas, fijándose los criterios de evaluación y las directrices de las labores de documentación y de los estudios de campo.

4) Actuaciones de protección física. La medida más eficaz para la protección es la sensibilización pública de los ciudadanos, en especial de aquellos que tienen una relación directa con el mar por diversas circunstancias. Aún así, habría que desarrollar programas de cooperación, vigilancia y control en coordinación con la Armada, la Guardia Civil, la policía local y las instituciones autonómicas específicas, para evitar de manera determinante las actividades de destrucción y el expolio.

Formación

5) Planes de formación. Estos planes presentarán una doble vertiente; por un lado la referente a la formación científica superior y por otro, la formación técnica. Consecuentemente, la misma aplicación del Plan puede solventar de manera definitiva los problemas derivados de la formación científica, técnica y profesional, si bien será indispensable promover el desarrollo de enseñanzas regladas que lo posibiliten. Sin ningún género de dudas, el Museo Nacional de Arqueología Subacuática y los CAS regionales deben convertirse en centros de formación de referencia en el ámbito de nuestro país.

Suficiencia de medios

6) Recursos materiales. Lo cierto es que los medios materiales para la ejecución del Plan Nacional son escasos y con capacidad muy limitada; ello no es óbice para que en un futuro inmediato se facilite el acceso a técnicas y equipamientos avanzados. Por eso es indispensable solicitar a los departamentos correspondientes que provean la dotación presupuestaria necesaria. Aunque la creación de CAS es la opción más firme y deseable, en aquellas Comunidades Autónomas que no cuenten con estos centros especializados la recomendación más firme es que, igualmente, se dote de los recursos suficientes para el desempeño de estas labores, si bien ha de hacerse al centro directivo o al organismo institucional que asuma las funciones.

Coordinación

7) Comisiones interdepartamentales. Dentro del ámbito de la coordinación que los diferentes ámbitos del Estado que ostentan competencias en esta materia, habría que incidir muy especialmente en la creación de una serie de comisiones interdepartamentales a nivel estatal, que sean capaces de regular y sistematizar de forma organizada todas aquellas actuaciones encaminadas a ser realizadas en nuestro medio marino.

8) Protocolo de actuación arqueológica para las obras de infraestructuras portuarias. Ante el gran desarrollo turístico y la nueva ordenación de los espacios y territorios que en los últimos años se ha impulsado a lo largo de todo el litoral español, se establece una tendencia conceptual hacia un nuevo marco sostenible, basado en un equilibrio pleno y efectivo entre la preservación del patrimonio existente y la planificación marítimo-urbanística. Por todo ello, es absolutamente imprescindible que se realicen previamente estudios específicos de impacto arqueológico en las aguas en cuestión, siendo preciso llevar a cabo la normalización del protocolo de actuaciones arqueológicas subacuáticas que aparece en el anexo de la Convención de la UNESCO de 2001.

9) Acuerdos de colaboración. Se ofrece como algo muy positivo el establecimiento de acuerdos integrales entre el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Defensa con el fin de colaborar conjuntamente en la protección del patrimonio sumergido. Dicho convenio incluiría, en la medida de lo posible, la eventualidad de contar con buques de la Armada para llevar a cabo dicha protección patrimonial. De la misma forma, también está en disposición de proporcionar toda la información y documen-



tación que se encuentre en sus archivos históricos para completar la labor de investigación arqueológica.

Divulgación y sensibilización

10) La difusión del patrimonio cultural subacuático. Se plantea el desarrollo de una eficaz política de sensibilización, divulgación y puesta en valor del patrimonio cultural subacuático, con el objetivo de favorecer el acercamiento a la sociedad y posibilitar así su comprensión, disfrute y enriquecimiento con sus implícitos valores históricos y arqueológicos.



Tareas de prospección arqueológica subacuática.



5. EL PATRIMONIO SUBACUÁTICO EN CANARIAS

5.1. EL MARCO GEOGRÁFICO: CARACTERÍSTICAS DEL MEDIO LITORAL

Las Islas Canarias conforman un archipiélago localizado en el margen oriental del Océano Atlántico medio, a escasos 95 Km del punto más cercano de la costa noroccidental africana. Sus coordenadas geográficas están situadas entre los paralelos 27° 37' 29" y 29° 26' 00" N y los meridianos 13° 19' 20" y 18° 10' 20" W. Están constituidas por una cadena de origen volcánico y son parte de la región natural de la Macaronesia, junto con los archipiélagos de Cabo Verde, Azores, Madeira y Salvajes. Están formadas por siete islas, que serían Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, La Gomera, La Palma y El Hierro, además de nueve islotes, y ofrecen una extensión total que alcanza 7.447 Km² de superficie y 1.683 Km lineales de costa.



Plano de situación de las Islas Canarias.



En términos generales, el archipiélago está atravesado por la corriente fría de Canarias, cuya dirección S-SW es constante y discurre paralela al litoral atlántico-sahariano de la fachada africana y por los vientos dominantes alisios, de componente NE, que a medida que recorren el océano se van cargando de humedad. Ambos factores geográficos son los que tradicionalmente desde épocas antiguas han facilitado la navegación a vela hacia las islas desde el continente, tanto europeo como africano.

La isla de Gran Canaria constituye el espacio central del archipiélago, cuyas coordenadas se ubican entre los 27° 44' 28" y 28° 11' 00" de latitud norte y los 15° 22' 20" y 15° 50' 20" de longitud oeste. Presenta una superficie de 1.532 Km² y un diámetro máximo de 48 km, elevándose desde los 3.000 m de profundidad hasta la cota altitudinal de 1.949 m. Su construcción volcánica y evolución geológica, unido a las diferencias producidas por la altitud, orientación y fragmentación morfológica del territorio, es lo que conforma su medio montañoso de fuertes contrastes y desniveles.

Por consiguiente, la conjunción de sus características geológicas (origen volcánico), junto a sus condiciones climáticas (vientos alisios) y oceanográficas (corriente de Canarias), definitivamente van a marcar la configuración de sus costas y fondos marinos, por lo general abruptos y accidentados.

Las plataformas litorales son de reducido tamaño, continuándose con taludes de marcada pendiente, lo que hace posible alcanzar grandes profundidades a escasa distancia de los rompientes, circunstancia que ha contribuido en gran medida a dificultar las actividades submarinas relacionadas con el buceo.

La morfología general de la costa es escarpada, sobre todo la de las vertientes norte y oeste de la isla, donde los acantilados sólo se ven interrumpidos por la desembocadura de los barrancos, careciendo casi por completo de playas. Así, las orientadas al norte, al estar abiertas a las corrientes y vientos dominantes sufren con mucha más frecuencia la acción del oleaje, por lo que ofrecen escasos refugios naturales, a menudo inseguros para los navíos. Este problema es, por tanto, uno de los principales para la navegación de cabotaje en veleros de determinado calado, sobre todo en época antigua y moderna, pues se puede ocasionar el encallamiento de los mismos si estos son empujados por un viento racheado, como así han señalado numerosos investigadores (Serra Ráfols, 1957; Martín de Guzmán, 1982; etc.).

Por otro lado, tal y como puede desprenderse de la consulta de alguno de los estudios realizados sobre este medio marino (González *et alii*, 1994; etc.), las características oceanográficas vienen determinadas por el afloramiento de aguas profun-





das o “*upwelling*”, que va a dar lugar a que la temperatura y salinidad en superficie vaya aumentando a medida que nos alejamos de la costa africana. La temperatura superficial del agua ofrece una oscilación térmica entre 17°-18° C en invierno y 22°-23° C en verano, mientras que la salinidad tiene una notable variación, según sea el punto en el que nos encontremos.



Morfología de la costa septentrional de Gran Canaria.

Finalmente, habría que señalar que las mareas, típicamente oceánicas, son de régimen diurno, con dos pleamares y otras tantas bajamares, siendo su mayor amplitud de 2,7 m durante los meses de febrero y septiembre.

5.2. CONTEXTO HISTÓRICO

Aunque las primeras noticias que se tienen sobre las Islas Canarias están circunscritas dentro del terreno casi mitológico; más allá del debate, parece admitirse que los primeros textos historiográficos que hacen mención al Archipiélago provienen de fuentes clásicas de distinta índole del mundo latino. Si en algunas ocasiones hay textos de indudable veracidad histórica como ocurre en el caso de Plinio *el Viejo*, en otras, las informaciones literarias, también de la Antigüedad, resultan ser más controvertidas. Igualmente, desde el siglo XI parecen existir relatos de viajeros árabes que mencionan algunas islas atlánticas, que eventualmente pudieran ser las Canarias.

De cualquier forma, durante un largo período de tiempo el problema, aún sin resolver; de los orígenes del poblamiento de Canarias aunó gran parte de los esfuerzos de la investigación prehistórica insular; estribando la principal dificultad en poder trasladar al registro arqueológico las respuestas que todavía no han sido contestadas, sobre todo las referentes a las causas que impulsaron a los primeros pobladores a abandonar sus tierras de origen y acerca de su lugar de procedencia. Con todo, el análisis e interpretación de los registros arqueológicos no ha solventado hasta la fecha esas incógnitas; si bien es cierto que todo sugiere que las islas podrían estar ya pobladas en torno al cambio de era. Por lo tanto, y a falta de completar fehaciente-



mente la serie cronológica prehispanica, sería bastante probable pensar en una secuencia que abarcaría desde ese momento hasta finales del siglo XV.

Las tendencias más recientes consideran que la población aborigen del Archipiélago pudo tener su origen entre los pueblos bereberes de la fachada norteafricana, que se desplazarían hacia el sur debido al progresivo proceso de desertización de esta zona continental, o incluso por la pujanza y expansión de la frontera meridional del Imperio romano. En líneas generales, estos pobladores darán lugar a sociedades bien diferenciadas culturalmente, de acuerdo al marco insular en el que se desarrollen, ofreciendo distintas soluciones para la ocupación y explotación del territorio.

No obstante, el hecho de que las culturas insulares del archipiélago canario hayan pervivido desde comienzos de la era hasta los albores de la Edad Moderna, no quiere decir que se hubieran mantenido inmutables durante todo este período; más, al contrario, el desarrollo cultural además de no ser uniforme ha ofrecido matices muy diferentes. Por ello, cuando comienzan los contactos esporádicos con las islas a partir del siglo XIV, las sociedades que se encuentran los europeos no son las mismas que las que estaban asentadas en el territorio mil años antes, ni por supuesto, las que llevaron a cabo el poblamiento primigenio.

Si bien la irrupción de Canarias en el Occidente cristiano acontece en un momento aún impreciso, en 1339 el portulano mallorquín de Angelino Dulcert testimonia ya las representaciones insulares de Lanzarote y Fuerteventura. Sólo unos años después, a partir de 1340, empieza a recogerse en varias fuentes una serie de expediciones con sucesivos desembarcos e incursiones que dan noticias sobre estas islas y sus habitantes. Enseguida comenzará una enconada rivalidad entre portugueses y castellanos por el control de estas aguas y los territorios aledaños, quienes rápidamente van a tomar el relevo del reino balear de la Corona de Aragón.

A lo largo del siglo XV y principios del XVI, la sociedad aborigen del archipiélago se vio sometida a un duro proceso de conquista y colonización. El proceso conquistador es lento y se realizará en dos fases, cuyas características condicionarán la evolución histórica posterior de cada isla. La fase inicial, identificada como período señorial, se centrará en la ocupación de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro por parte de nobles y repobladores europeos; en tanto que la segunda viene dada por la intervención directa del poder real en Gran Canaria, La Palma y Tenerife, que tras un dilatado episodio bélico concluirá definitivamente con la integración política y administrativa de todos estos territorios en la Corona de Castilla.

La mayor parte de los pobladores serán peninsulares (gallegos, castellanos, andaluces, aragoneses, etc.), pero también llegarán colonos de otros estados europeos como portugueses, genoveses y flamencos, cuya actividad económica y comercial se centrará en los primeros momentos en la explotación y comercialización del azúcar. Fruto de las circunstancias, tanto posteriormente como a lo largo del Antiguo Régimen, la sociedad canaria presentará una gran complejidad y estará muy fragmentada, lo que desembocará en graves problemas de cohesión social.

Desde finales del siglo XV Canarias va a adquirir una posición geoestratégica vital para Castilla, pues inmediatamente se tornará en punto neurálgico para la navegación transoceánica entre Europa y el Nuevo Mundo al convertirse en el último puerto de avituallamiento de la travesía atlántica. Su influencia e importancia será creciente en las centurias sucesivas como consecuencia del dominio español, circunstancia esta que desembocará en la presión militar de otras naciones y la consiguiente inestabilidad de la región, sobre todo cuando los ataques piráticos se conviertan en una actividad frecuente durante los siglos XVI-XVIII.

Por su parte, la actividad comercial insular irá creciendo paulatinamente, favorecida por el cultivo de la caña de azúcar, de la vid y de la orchilla, cuyos productos de exportación serán muy demandados en el exterior, en particular por genoveses, flamencos y portugueses, y a partir del siglo XVII, por los ingleses. Sin embargo, el escenario que merece una especial atención es el generado por el comercio americano y el tráfico naval que conlleva, al incrementarse las transacciones económicas entre las colonias españolas de ultramar y la metrópoli.

Cuando la economía canaria emprenda un periodo de crisis a partir del siglo XVIII el declive afectará a todos los sectores, lo que significará un retroceso comercial de grandes dimensiones, que se verá agravado en la centuria siguiente debido a la independencia de las colonias americanas y la competencia de los productos peninsulares. Estos factores hicieron que las Islas entraran en un periodo crítico, teniéndose que aprobar en 1852 el *Decreto de Puertos Francos* para paliar esta situación y así compensar de alguna forma la insularidad y lejanía del archipiélago con los centros económicos de poder peninsular y europeo. Situación que se extendió en el tiempo desde este momento y hasta finales del pasado siglo XX.



Mapa del ataque de Van der Does (Collectiones Peregrinatorium in Indian Occidentalem, de Teodoro de Bry, Francfort, 1599. Reproducción Casa de Colón).

En definitiva, es sobre este marco histórico donde hay que contextualizar los diferentes hallazgos que están documentados hasta la fecha, así como todos aquellos descubrimientos pendientes de realizar en ulteriores intervenciones subacuáticas.

5.3. HISTORIA DE LAS INVESTIGACIONES

Las primeras referencias que se tienen de hallazgos localizados en aguas canarias datan de comienzo de los años sesenta de la centuria anterior y se centran en Gran Canaria, Tenerife y en las islas más orientales del archipiélago, La Graciosa y Lanzarote. En concreto, surgieron de manera aislada y corrieron a cargo de pescadores y buceadores deportivos.



Ánfora, La Graciosa (El Museo Canario).

La aparición del primer ánfora en aguas de La Graciosa, que ha dado lugar a una bibliografía relativamente copiosa, se produjo en septiembre de 1964 en la playa de la Cocina cuando un equipo de deportistas recuperó la pieza del fondo marino. En enero de 1965 se descubrió una segunda pieza en *Los Charcos*, al norte de Arrecife de Lanzarote, y al finalizar ese mismo año, en diciembre, un pescador de La Graciosa localizó un nuevo ejemplar en el *Rincón del Salado*, de tipología similar a la primera. En fechas más recientes se ha procedido a elaborar una revisión de estas mismas cerámicas y de otras inéditas (Martín, 1964; Serra, 1966, y 1970; Álvarez, 1967; García y Bellido, 1970; Martín de Guzmán, 1977; Delgado, 1985a, 1985b, y 1990; Escribano y Mederos, 1996a, 1996b, 1998; Mederos y Escribano, 2002a; etc.).

A partir de estos descubrimientos se sucederán otros nuevos que se extienden por las demás islas, en su mayoría relacionados con la recuperación de ánforas cerámicas de difícil adscripción cronológica, como los acaecidos en el *Islote de Fermina* (Arrecife, Lanzarote), en la costa de San Andrés y en la *Punta de Guadamojete* (Tenerife), y en el Puerto de Las Palmas y en la costa de Gáldar (Gran Canaria), aunque en este último caso se trataba de una ja-

Jarrita recuperada en las inmediaciones de la Playa del Agujero de Gáldar (Foto: Juan Sosa).



rita metálica (Álvarez, 1967; Diego, 1967; García y Bellido, 1967 y 1970; Martín de Guzmán, 1968; Pellicer, 1970; etc.).

Los incipientes estudios científicos, efectuados ya por especialistas, comienzan a desarrollarse apenas unos años después, incorporándose paulatinamente los hallazgos que se van efectuando en todo el archipiélago. Aún así, en estos años se prosigue con una importante labor de extracción de diversos materiales de los fondos marinos, por desgracia sin ningún tipo de sistematización ni metodología científica en el desarrollo de dichas tareas. Tal es el caso de los cañones recuperados en los respectivos pecios de las playas de Vallehermoso (La Gomera); y El Burrero (Ingenio) y El Agujero (Gáldar), ambas en Gran Canaria (Olmo y Sáenz, 1998; y Escribano, Mederos y Chinea, 1999a y 1999b). Aunque en estos dos últimos casos nos explayaremos más adelante cuando describamos las intervenciones arqueológicas llevadas a cabo en dichos sitios, sin embargo, sí podemos adelantar que el hallazgo de un pecio en la playa del Burrero en 1962 originó la primera prospección subacuática oficialmente desarrollada en las Islas, realizándose en las inmediaciones de la playa y detectándose una serie de cañones junto a otras piezas y demás restos de la embarcación hundida.

No es hasta finales de 1979 cuando comienzan a realizarse las primeras prospecciones subacuáticas en diversos puntos del litoral de Tenerife, Lanzarote y La Gomera, gracias a la colaboración del Club de Buceo de Santa Cruz de Tenerife y a la financiación del Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife y de la Subdirección General de Arqueología del Ministerio de Cultura, bajo la dirección del profesor Antonio Tejera del Departamento de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de La Laguna. Éstas se reanudarán en 1980, subvencionadas por el Cabildo tinerfeño, en *Roque Bermejo*, *Punta de Guadamojete*, playa de Antequera, playa del Moro y litoral de Güímar, todos en la zona SE de Tenerife (Tejera y Balbín, 1983; y Delgado, 1987 y 1990). Igualmente, en dicha Isla se realizarán nuevas intervenciones en el curso del año 1984, centradas en el litoral nororiental de los roques de Anaga y, más meridionalmente, en la playa de Antequera. Por esta época, sobre 1981-82, también se acometen nuevas actuaciones en la playa del Cabrito de La Gomera; en playa de Bastián, *Los Charcos* e *Isla del Amor*, en Lanzarote; y en Caleta de Sebo, playa de la Cocina y *Rincón del Salado* en La Graciosa, todas ellas financiadas por la Subdirección General de Arqueología del Ministerio de Cultura. Sin embargo, una de las principales insuficiencias de todas esas investigaciones es la ausencia de información derivada de las propias actuaciones llevadas a cabo.

Los trabajos tuvieron cierta continuidad en la década de los años ochenta, gracias a las campañas de prospecciones submarinas del *Plan Nacional de Cartas Arqueológicas Subacuáticas* promovidas por el Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales (I.C.R.B.C.). En 1986 la campaña arqueológica se centra en Lanzarote, entre la *Punta de Pechiguera* y la *Punta de Papagayo*, es decir, en el área correspondiente al canal de “*La Bocayna*”. Asimismo, estas actividades se complementan con el estudio de los materiales submarinos depositados en el Museo del Castillo de San Gabriel y en un almacén municipal de Arrecife; y posteriormente, en 1987 y 1988 se aborda la intervención en la zona de “*El Río*”, entre La Graciosa y Lanzarote. No obstante, una vez más y pese al favorable impulso inicial, el balance final no puede ser muy optimista, en gran parte debido a la carencia informativa de los resultados obtenidos.

En un contexto similar, el Centro Nacional de Arqueología Submarina de Cartagena desarrolló una serie de actividades, entre las que se incluían los planes de documentación del patrimonio cultural español, basados esencialmente en la recopilación y catalogación de los yacimientos subacuáticos y litorales para poder efectuar su eficaz protección. En esta esfera y por lo que concierne a Canarias, se procedió a la realización del inventario de yacimientos arqueológicos marítimos y litorales de la provincia de Las Palmas, pero con resultados muy discretos, en gran parte por la falta de estudios relacionados directamente con la arqueología subacuática que había en ese momento (Miñano, 1995).

Posteriormente, otras iniciativas, relacionadas en su mayoría con las actividades derivadas de la puesta en marcha del *V Centenario del Descubrimiento de América*, finalmente no vieron la luz por diferentes motivos.

Desde principios de la década de los años noventa se inician una serie de trabajos encaminados a la catalogación e inventariado de los yacimientos arqueológicos submarinos de las diferentes islas, en su mayoría encargados por la Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias, aunque éstos se centran, casi exclusivamente, en el estudio de los antecedentes históricos, a través de la información oral existente y de una exhaustiva recopilación bibliográfica. Durante este período se ejecutan una serie de intervenciones subacuáticas, en su mayoría de urgencia, desarrolladas en diversos puntos del litoral de Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife y La Gomera. La primera de ellas se da entre 1994 y 1995 en la playa de Vallehermoso, en la isla colombina, con motivo de la regeneración de la propia playa. Tras diversos sondeos se documentaron algunos fragmentos de ma-

dera correspondientes al barco hundido en las inmediaciones, así como un conjunto de balas y piezas de artillería, lingotes de lastre y varios fragmentos metálicos, que bien pudieran tratarse de los restos del navío corsario francés “*La Mouche*” que desplegó su actividad en aguas canarias entre 1799 y 1808. También en ese mismo período se llevó a cabo una segunda actuación como consecuencia del inicio del proyecto de *Ampliación y mejora de la Playa del Burrero (Ingenio)*, circunstancia ésta que puso en peligro la integridad del yacimiento sumergido que se conservaba *in situ*. Tras varias paralizaciones y avatares entre las diferentes instituciones públicas implicadas en el asunto, se efectuó un sondeo arqueológico que cubría la práctica totalidad de la playa. Sin embargo, las obras perpetradas en el emplazamiento provocaron la destrucción del pecio y su posterior fosilización debido a las miles de toneladas arrojadas por un barco-draga que, definitivamente, sepultaron los restos arqueológicos. Asimismo, a finales de 1994 se acometió una nueva prospección arqueológica en el exterior del Puerto de Arrecife (Lanzarote), como resultado de las labores de expolio que habitualmente se venían practicando en el área. Los restos, conformados por diferentes piezas de variada tipología, ofrecían una amplia dispersión y podrían indicar la presencia de uno o más pecios encuadrables entre los ss. XVII-XVIII. En 1996, tras descubrirse de manera casual diversos artefactos cerámicos y balas metálicas en el Caletón del Puerto de Garachico (Tenerife), se dirigió la primera campaña de prospecciones subacuáticas encaminada a documentar todos los materiales exhumados hasta la fecha, cuya adscripción cultural se establecía entre los siglos XVI-XVIII (Escribano, Mederos y China, 1999a y 1999b; y Escribano y Mederos, 2000c, 2003a y 2003b).

En los últimos años hay que destacar las intervenciones arqueológicas submarinas desarrolladas en el archipiélago, ya sea como consecuencia de hallazgos fortuitos o bien a raíz del notable aumento que ha supuesto la ejecución de obras de infraestructura e ingeniería marítima que se han venido realizando en todo el litoral. Entre estas pueden citarse las prospecciones que han sido desarrolladas en la playa del Bajo de la Burra (La Oliva, Fuerteventura) y la del Puerto de San Sebastián de La Gomera. Igualmente, en la isla de Tenerife se han llevado a cabo abundantes actuaciones de similar índole, como las de la Dársena de Anaga del Muelle de Santa Cruz de Tenerife, las del litoral sureste en Adeje, Guía de Isora y Santiago del Teide, o las cumplimentadas en la playa de San Blas (Candelaria), playa de Radazul y *Punta de Guadamojete* (El Rosario), playa de Las Galletas (Arona), *Punta de Teno* (Buenavis-

ta del Norte), etc. (Mederos y Escribano, 2001a y 20001b; Rosario y del Arco, 2003; Mederos *et alii*, 2006; y Escribano *et alii*, 2009).

Las tareas desempeñadas en Lanzarote han mantenido ciertas similitudes. Desde 2001 se han venido realizando actuaciones subacuáticas en distintas zonas portuarias, como en el Puerto de Órzola y la costa de Arrieta (Haría); el Puerto del Carmen (Tías); el Puerto Calero (Yaiza); y *Punta Grande*, bahía y Puerto de Arrecife; así como en la playa de Montaña Roja (Yaiza) y en isla de La Graciosa (Mederos y Escribano, 2002c; Barroso, Marrero y Olmo, 2003b; etc.).

Especialmente atractivos resultaron algunos de los trabajos desplegados en la zona sureste de Gran Canaria; en particular los que tuvieron lugar en el litoral del Castillo del Romeral (San Bartolomé de Tirajana), entre los años 2001 y 2003.

Las investigaciones allí desarrolladas permitieron identificar cuantiosos restos materiales cerámicos, además de anclas y diferentes piezas de artillería, cuyo arco cronológico podría establecerse entre los ss. XV-XVIII (Olmo, 2002, 2004, etc.).

De igual forma se generalizaron una serie de trabajos sistemáticos de mayor envergadura, como consecuencia de los diferentes proyectos de ampliación acometidos por la Autoridad Portuaria del Puerto de La Luz y de Las Palmas, entre los años 2002 y 2008. Los mismos arrojaron datos muy interesantes relativos al hallazgo de abundantes restos materiales con variadas adscripciones cronológicas, además de una gran cantidad de localizaciones de pecios hundidos en diferentes épocas. De todos ellos, destaca el descubierto en el antiguo muelle de San Telmo, primigenio fondeadero de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, donde se certificó la presencia de un pecio, parcialmente conservado, junto con numerosos vestigios materiales como un ancla, piezas de artillería, y cerámicas de diferentes períodos, así como otros restos de la propia embarcación, cuyo ámbito cronológico se estableció entre los ss. XVI-XIX (Barroso, Marrero y Olmo, 2003a, 2004 y 2005; y Olmo, Marrero y Barroso, 2008 y 2009).

Las postreras actuaciones subacuáticas efectuadas en el litoral grancanario se han desempeñado en la bahía de Tauro (Mogán) y en la zona de Tufía, baja y bahía de Gando (Telde), ambas en 2005. La intervención arqueológica de la bahía de Gando se



Fragmento de ánfora, Castillo del Romeral.

circunscribió, fundamentalmente, al reconocimiento del área a través del empleo de sistemas de detección geofísicos, localizándose la presencia de dos pecios hundidos en 1884 y 1885, respectivamente, como eran el vapor francés “*Ville de Pará*” y el vapor español “*Alfonso XII*”, por otra parte sobradamente conocidos y documentados desde hace bastante tiempo, por ser dos de los pecios más singulares que descansan en los fondos marinos de Gran Canaria (Guillén y Benítez, 2007).

En cuanto a los estudios e investigaciones de carácter global habría que hacer mención al *Inventario del Patrimonio Histórico para el Estudio Eco-cartográfico de la Zona Norte del Litoral de la isla de Gran Canaria*, realizado entre 2006 y 2007 por iniciativa de la Dirección General de Costas, con un antecedente inmediato en el año 2001, que fue el *Inventario Histórico, Arqueológico y Etnográfico del Litoral Meridional de la isla de Gran Canaria (Punta de Gando-Punta de La Aldea)*, del que puede considerarse su continuación. El ámbito del estudio subacuático comprendía la franja litoral dispuesta entre la *Punta de La Aldea* y la *Punta de Gando*, y se extendía desde la línea mareal costera hasta la cota de 50 metros de profundidad. Englobaba la mitad septentrional de la isla de Gran Canaria, abarcando parte de los términos municipales de la Aldea de San Nicolás, Artenara, Agaete, Gáldar, Sta. M^a de Guía, Moya, Arucas, Las Palmas



Pecio (Puerto de Las Palmas).



de Gran Canaria y Telde. El objetivo principal consistía en la localización e inventario de todos aquellos bienes de interés patrimonial sumergidos en dicha área, alcanzándose una alta cantidad de vestigios y anomalías de diversa índole, si bien en muchos casos la comprobación *in situ* será necesaria para su valoración definitiva (Barroso, Marrero y Olmo, 2007e; y Olmo, Marrero y Barroso, e.p.2010).

Finalmente, a raíz de la puesta en marcha del *Plan Nacional para la Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático* se procedió al diseño de una serie de propuestas para la protección de dicho patrimonio cultural en Canarias, cuyo ámbito de actuación se enmarca tanto a nivel regional para todo el archipiélago, como a nivel insular para el caso de Gran Canaria (Olmo, 2008a, 2008b y e.p.2010). Fruto de esta labor fueron los trabajos desarrollados a instancia del Cabildo insular para la realización del *Inventario del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Gran Canaria*, antecedente directo y base científica de esta publicación (Olmo, 2010 y e.p.).





6. EL INVENTARIO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO DE GRAN CANARIA: INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL

6.1. INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN HISTÓRICA EN ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS (*C. Morales García y S. Olmo Canales*)

Resulta obvio que el examen de la documentación histórica se ofrece como un elemento imprescindible a la hora de llevar a cabo el estudio del patrimonio cultural subacuático. Pues más allá de la propia investigación arqueológica se presentan los documentos, custodiados en archivos y hemerotecas, que se muestran extraordinariamente útiles cuando hay que proceder a referenciar los numerosos naufragios históricos acaecidos. Su estudio se convierte así en una necesidad para poder definir diferentes estrategias, no sólo de investigación, sino también de protección y difusión de esos mismos bienes culturales (VV.AA., 2010).

Afortunadamente, para el ámbito histórico de Canarias contamos con amplios repertorios documentales para el período que discurre entre finales del medievo europeo y los comienzos de la Edad Contemporánea, aunque es tal el volumen de información que se halla considerablemente disperso por archivos y hemerotecas, no sólo de carácter local o provincial, sino también de índole nacional, tanto en su vertiente pública como privada.

En el proceso de estudio de este pasado reciente, los testimonios fidedignos juegan un papel trascendente y son recogidos a través de documentos históricos que han llegado a convertirse en una parte significativa de la propia labor de investigación. Acceder a dichas fuentes documentales es lo que nos permitirá disponer de los instrumentos adecuados para poder interpretarlas a través de una reflexión crítica y para arrojar luz sobre aquellos acontecimientos que aún no han podido ser suficientemente explicados; de tal forma, que se nos antoja como una contribución esen-



cial para afrontar un mejor conocimiento y conservación de nuestro rico y abundante patrimonio.

La relevancia de esta documentación quedó reflejada en los estudios del inventario del patrimonio arqueológico subacuático de Gran Canaria, mediante la acometida de trabajos específicos dirigidos a la obtención de datos en hemerotecas y archivos públicos y privados. En base a ello decidimos emprender la recopilación y sistematización de la información existente acerca de posibles naufragios, hallazgos fortuitos, eventos marinos sucedidos en nuestro litoral, etc.; tanto a nivel arqueológico de los bienes procedentes del área objeto de estudio, como de sus fuentes documentales, ya fuera a través de noticias escritas, orales, iconográficas o cartográficas. Por tanto, la información obtenida gracias a la investigación documental, junto a los datos proporcionados por las fuentes orales, vienen a complementar los trabajos submarinos efectuados.

Debido a su magnitud somos conscientes de la necesidad de abordar a largo plazo el análisis de estas fuentes. Por ello, se ha trabajado en el diseño de estrategias de exploración e investigación en base a dos objetivos: recopilar la documentación de los pecios más conocidos y recabar toda noticia marítima que nos pudiera conducir a nuevos hallazgos.

El primer criterio elegido nos vino impuesto por la propia dinámica de la elaboración de la carta subacuática. Los pecios ya localizados, en muchos casos estudiados previamente, nos indicaron que en esta fase inicial era preciso comenzar por documentar e identificar los mismos. De esta manera, comenzamos nuestra tarea por la búsqueda de noticias referentes a los naufragios de los vapores ocurridos a lo largo del siglo XIX, en concreto el “*Ville de Pará*”, hundido el 11 de octubre de 1884, y el “*Alfonso XII*”, que naufragó el 13 de febrero de 1885. Para lo cual, gran parte de esta primera campaña se centró en la Hemeroteca del Museo Canario y en la consulta de los periódicos que se publicaron en dichos años.

El segundo de los objetivos conllevaba una tarea de investigación que se ha realizado de forma simultánea, tanto en la mencionada hemeroteca como en los posteriores archivos consultados. Así, junto a la búsqueda de pecios o hallazgos aislados conocidos, recopilamos aquellas noticias que o bien se referían directamente a la aparición de nuevos naufragios o bien, podían servir de testimonio que nos dirigiera hacia otras pesquisas. Datos referentes a combates navales, averías, causas de pilotos y juzgado de arribadas, cartografía, toponimia y derroteros, armadas, registros, estados de fuerza y vida e historiales de buques, apresamientos, causas de averías y acciden-

tes marítimos, tormentas y desastres marinos y máquinas e inventos para extracción de buques hundidos.

En consecuencia, concluida la campaña de la Hemeroteca del Museo Canario comenzamos por rastrear dichas noticias partiendo desde el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas y su fondo de *Protocolos Notariales*, para cubrir el periodo que discurre desde la Edad Moderna hasta nuestros días. Los datos recogidos en los citados Protocolos señalaron de manera manifiesta hacia el comercio marítimo atlántico y la Carrera de Indias, circunstancia que nos condujo expresamente al Archivo General de Indias, en Sevilla. Desde ese momento nuestra labor fue puramente de investigación, en donde tuvimos que comenzar con la tarea previa de localizar y contrastar la información científica publicada hasta el momento sobre naufragios. La misma fue localizada no sólo en informes técnicos de actuaciones arqueológicas en el medio marino, sino también en publicaciones de materia histórica, como monografías y artículos. En este sentido cabe señalar los trabajos ya clásicos sobre comercio y navegación en el ámbito canario (Morales, 1955; Lobo, 1980b y 1983; Rumeu, 1991; etc.). Sin embargo, aunque los registros relativos al hundimiento de embarcaciones ayudan a localizar y caracterizar posibles yacimientos arqueológicos, lo cierto es que las noticias marítimas, además, nos pueden informar sobre distintas zonas de riesgo para la navegación. Evidencias que son de gran utilidad a medio plazo y que permiten abordar un estudio específico de la situación y determinar áreas en las que por su peligrosidad podrían concentrarse naufragios de diferentes épocas. Así, los lugares donde concentramos nuestros esfuerzos se correspondieron con la bahía de Las Palmas o de La Isleta para la Edad Moderna y la bahía de Gando, en Telde, para lo concerniente al siglo XIX.

Desde un principio se vio la necesidad de sistematizar toda la información que se estaba recopilando para poder gestionar eficazmente el volumen de la misma, por medio de la creación de una base de datos al uso. Su estructura quedó articulada en cinco grupos fundamentales: identificación de la fuente de documentación, descripción formal del documento; descripción del contenido del documento; relación de datos específicos sobre pecios o hallazgos; y clasificación del registro.

6.1.1. Hemeroteca del Museo Canario

El trabajo propiamente dicho comenzó con el estudio de los pecios ya conocidos que se concentraban en la rada de Gando, todos ellos fechados en el siglo XIX. En esta fase la investigación se centró en la consulta de los siguientes diarios: *El No-*

ticiero de Canarias (1884 y 1885), *Revista de Las Palmas* (1884, 1885 y 1888), *El Liberal* (1888), *El País* (1888) y *El Telégrafo* (1888). También se realizó una cata documental sobre noticias marítimas en *El Correo de Canarias* (1762), *El Canario* (1854), *El Ómnibus* (1855, 1856 y 1857), *El Ensayo* (1866 y 1867), *El Entremés* (1870), *La Cañandria* (1873), *La Gran Canaria* (1876) y *El Liberal* (1886 y 1887).

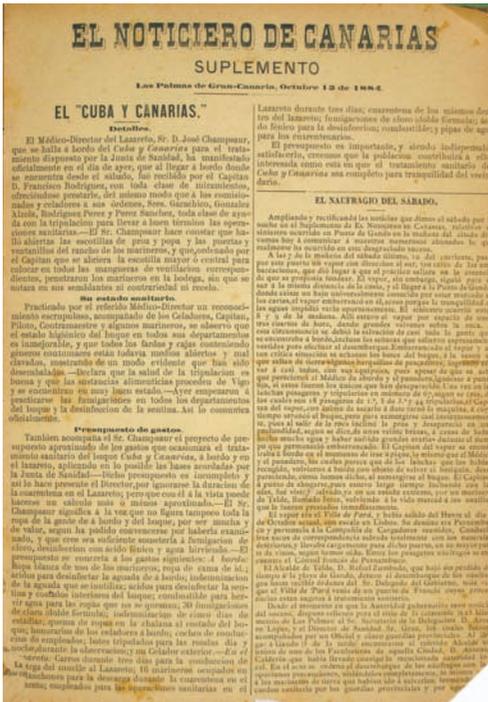
Los resultados obtenidos permitieron recabar abundantes noticias acerca de algunos naufragios acaecidos, tales como el de los navíos “Sud América”, “Kennett”, “Ville de Pará” y “Alfonso XII”, siendo el de este último un verdadero impacto social para la época, no sólo por el naufragio en sí, sino también por la posterior recuperación de su carga. Entre las crónicas recopiladas destacarían algunas como las que exponemos a continuación.

- Naufragio del vapor “*Ville de Pará*” (11 de octubre de 1884):

“...Acaba de recibirse aviso de la ciudad de Telde, de haberse ido hoy a pique frente a las playas de Gando, un vapor inglés procedente de la Costa Occidental de África. Parte o toda la tripulación se ha salvado gracias a los barquillos de pesca que salieron a bordo. El alcalde de Telde salió para Gando con los agentes del Municipio a fin de evitar todo roce. Ignórese hasta ahora las causas del naufragio que se supone motivado por alguna catástrofe a bordo, acaso ocurrida en las calderas de vapor. El Sr. Delegado del Gobierno dispuso inmediatamente que marcharan al lugar del siniestro, el Director de Sanidad y Secretario de la Delegación, acompañados de una pareja de guardias provinciales. Mañana daremos cuenta de las noticias que podamos adquirir acerca de este desgraciado suceso.

A última hora se nos dice con referencia a unos agricultores de la Villa de Aguiimes, los cuales presenciaron el siniestro, que el vapor andaba con gran velocidad, que de pronto se detuvo, dando grandes vaivenes de costado, que luego se sumergió por la proa, quedando en posición casi vertical, desapareciendo instantáneamente en el fondo de las aguas, sin que, en la superficie se notara a la distancia en que ellos se encontraban, vestigios de la catástrofe, y solo vieron luego varias lanchas pescadoras que se dirigía al sitio en que se sumergió el vapor. También salió de esta Ciudad con dirección a Gando, el Sr. D. Juan Bta. Carló”.

El Noticiero de Canarias, suplemento, 11 de octubre de 1884, fol. 2. HMC.



El Noticiero de Canarias ("Ville de Pará").

- Naufragio del vapor "Alfonso XII" (13 de febrero de 1885):

"...Ayer tarde regresó de Gando la goleta de guerra Ceres con todo el personal que condujo a su bordo para el reconocimiento del vapor Alfonso XII... los buzos bajaron hasta la profundidad de unas 20 brazas descansando en las cofas del palo mayor y del mesana, desde donde observaron que el agua estaba algo turbia efecto de la corriente, y mas abajo el vapor se halla con la proa al Este, inclinado un poco sobre un costado, descansando sobre muy buen fondo..."

"...la profundidad exacta a que se halla el vapor es de 30 brazas, 24 hasta la cubierta, y como retirado una milla de la baja, distancia que recorrió con la arrancada que llevaba después del choque..."

El Telégrafo, año I, nº 7, 26 de febrero de 1885, portada, HMC.

- Naufragio del vapor “Kennett” (19 de abril de 1888):

“Ayer a la 6 y media de la tarde, el vigía marítimo de este puerto anunciaba que un vapor inglés salido de la plaza se hallaba en peligro al sur de la isla... Poco antes de las tres salió del floreciente Puerto de La Luz con destino al Río de La Plata, el vapor inglés Kennett de 1150 toneladas al mando de su capitán Mr. Pearce... El mar estaba algo duro, sobre todo hacia el Sur... Según nos informaron testigos de vista el vapor Kennett chocó con el bajo por la parte interior; permaneció más de una hora parado, sumergiéndose pasado este tiempo, con mucha tranquilidad. La tripulación salvada por los pescadores de Telde, fue conducida a la playa, donde se reembarco anoche con rumbo a esta ciudad en los remolcadores que, tan pronto supieron la fatal noticia, ocurrieron al lugar siniestrado.

En resumen, un vapor mas -y van cinco- que por dedicarse al estudio de las corrientes, ha sufrido las consecuencias de su amor a la ciencia. ...puesto que no habido desgracias, y las casas aseguradoras pagaran religiosamente deseamos al piróscafo inglés Kennett descanso eterno”.

El Telégrafo, Año IV, nº 941, 20 de Abril de 1888, portada, HMC.

- Naufragio del vapor “Sud América” (13 de septiembre de 1888):

“...Espantosa fue la que ocurrió en el Puerto de la Luz, al amanecer del día de ayer. Eran las cinco de la mañana, poco más o menos, cuando los tres vapores, Habana, de la Compañía, española Trasatlántica, Sud América, procedente de Buenos Aires y Montevideo, y La France, que llegaba de Marsella, aparecían a la vista del Puerto, haciendo rumbo al fondeadero. El Sud América, vapor italiano de 1.238 toneladas, que, con 260 pasajeros y 69 tripulantes, se había remontado durante la noche, recalaba por la parte del norte, enfilando casi en línea recta el Puerto, mientras La France, vapor de 4.600 toneladas, con 1.300 pasajeros, llegaba por el Sur, siguiendo una línea perpendicular a la que venía recorriendo el vapor italiano en su rápido trayecto. El Habana había disminuido el movimiento de su marcha y se mantenía a mayor distancia. En esta disposición avanzaban los tres vapores hacia el fondeadero de la Luz... cuando el vapor francés se encuentra con el italiano que le presentaba el costado de babor, y le hunde la proa por el compartimento del centro, echándole a pique en pocos minutos... Los 260 pasajeros que iban a bordo del Sud América, des-



...pertando al empuje... se lanza en gran número a medio vestir sobre cubierta... sin medios para hacer un rápido transbordo, se lanzaban los pasajeros al mar, arrojando primero los niños que medio asfixiados recogían los botes... las mujeres caían también al mar... un grupo numeroso de pasajeros que aun no había tenido tiempo ni resolución para arrojar al mar se encontraron envueltos en el espantoso torbellino que se desarrolló el buque al hundirse, desapareciendo todos en el abismo... igual tristísimo destino cupo a otros muchos desdichados a quienes sorprendió dormidos la terrible catástrofe sin que le fuese dado ganar la cubierta. Los palos del buque han quedado solos, señalando el sitio de aquella sepultura... mas de 250 personas han escapado, sin embargo, de la muerte...".

El Liberal, Año V, nº 508, 14 de Septiembre de 1888, portada, HMC.



El Liberal ("Sud-América").



6.1.2. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas

El grueso de los trabajos de investigación prosiguieron en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, fundamentalmente en el fondo documental: *Protocolos Notariales*. Las catas documentales se concentraron para el siglo XVI en las escribanías de Alonso de Balboa (años 1564, 1565 y 1566) y de Luis Felipe (años 1572, 1573 y 1574). De igual forma se realizó búsquedas en los siguientes escribanos del siglo XVIII: Pablo de la Cruz Machado, José Cabrera Betancurt, Juan Guerra de Quintana, Lorenzo Hernández Millares, Pedro de Isla y Antonio Santa Fé Mendoza, todos ellos de Las Palmas de Gran Canaria. Además, en Juan Agustín Herrera y José Lordelo Murcia de Agüimes; y Marcos Ojeda Naranjo de Telde.

Esta investigación fue muy provechosa, ya que en dichos fondos del siglo XVI se localizaron dos naufragios, ambos ocurridos en el *Puerto de Las Ysletas*. Uno en el año de 1565 y otro, el del navío “La Concepción”, que se hundió en 1572. De los dos hallamos los remates de lo rescatado, en un caso maderas, velas y jarcias; y en el otro, mercancías que aparecieron flotando. Por desgracia, sobre la situación de los pecios sólo nos aparece la referencia que los mismos acaecieron en dicho puerto. Igualmente, nos detuvimos en los *Protocolos Notariales* del siglo XVIII intentando localizar otro posible naufragio, pero lamentablemente no hubo fortuna en nuestra búsqueda.

- Un naufragio en el Puerto de Las Ysletas (28 de diciembre de 1565):

“...29 del doce de 1565 años recibo de nuestro señor del Capitan Francisco de Azufre al del dicho Antonio de Campos por la dicho contrajuro. Sepan quanto esta carta vieren como yo maestre simon... Vecino de la isla de Gran Canaria otorgo y conozco por esta presente carta que debí me obligo de dar y pagar a Antonio de Campos almorarife de dicha isla la presente es a saber ochenta y cinco mil mrs de esta moneda de canaria que son a razon de la madera y maderas y velas y jarcias de la nao que ayer se perdió en este puerto de las isletas de que era capitan pedro de azua-ge regidor desta isla que esta presente que del dicho antonio de campos he recibido compradas a los precios para la aprovechadura a mi costa ... Con- tiene los ... dicho ochenta y cinco mil mrs esta dicha debo y prometo y me obligo devolos dar y pagar en cinco dias de la firma desta carta en un año por siguiente que sera a nueve dias del mes de diciembre del año proximo y venidero de sesenta y seis años...”.

AHPLP, *Protocolos Notariales*, Alonso de Balboa, leg. 775, 1565, fol. 487.

- El naufragio del navío La Concepción en el Puerto de Las Isletas (1572):

“Sepan cuantos esta carta vieren como yo... Cristobal Sanchez piloto y Pedro Sanchez maestre que fue del navio nombrado La Concepcion que se perdio en el puerto de las Isletas destas islas con el temporal que hizo en dias pasados vecinos que somos de la villa de ayamonte estantes en esta isla de Canaria otorgamos y conocemos por esta presente carta y decimos que por quanto Toribio Hernandez librero vecino de la dicha villa de ayamonte habia cargado en el dicho navio un fardo de angeo y una pieza de coleta y el dicho Toribio hernandez despues de averse perdido el dicho navio y la mercaderia que en el venia se volvio a Castilla y nos dejos encargado que si algo pareciese de ellas se la beneficiasemos a el mas provecho y porque despues de ido el suso dicho en el dicho puerto de las isletas parecio y se hallo en la mar de ellas el dicho fardo de angeo y pieza de coleta y parecio por las señas que dejo el dicho toribio hernandez ser suyo el cual recibimos en nuestro poder y porque estaba mal tratado de haber muchos dias que andaban debajo del agua los beneficiamos y ahora vendemos a vos baltasar diaz mercader vecinos de esta isla docientas y setenta y seis varas... que tiro el dicho fardo a razon cada vara... De a real y medio de buena moneda castellana y cien varas que tiro la dicha coleta a precio cada vara de a dos reales de plata cada uno de esta moneda de canaria y lo que asi monta... suso dicho del dicho precio vos... pagados a nuestra voluntad sobre que renunciamos...”

AHPLP, Protocolos Notariales,
Luis Felipe, leg. 854, 1572,
fols. 44-45.

Protocolos Notariales (Luis Felipe 854,
1572).





6.1.3. Archivo General de Indias

La importancia del Archivo General de Indias es capital para la investigación. En lo que respecta a las pesquisas realizadas, efectuamos catas en diferentes secciones, buscando nuevamente noticias relacionadas con el medio marítimo, así como datos sobre posibles naufragios de la Carrera de Indias en la isla de Gran Canaria. Los fondos consultados fueron los que detallamos a continuación.

- Sección de *Contratación: Flota de Nueva España*, años 1586, 1587, 1588 y 1589 (leg. 5108).

- Sección de *Indiferente General: Registros, Reales ordenes y comunicaciones de SM y del Consejo para las autoridades y particulares de estas islas*, años 1566-1678 (leg. 3089); *Reales Órdenes, Correspondencia y Expedientes con los Comandantes y Jueces de Indias*, años 1579-1600 (leg. 3095); *Reales Órdenes, Correspondencia y Expedientes con los Comandantes y Jueces de Indias*, años 1619-1661 (leg. 3097).

La estancia en este centro se efectuó, en realidad, como introducción al desarrollo de una futura campaña más intensa. El Archivo así lo requiere y aunque lo abordamos con una fase previa de investigación, tanto de sus fondos documentales en el ámbito canario como de posibles naufragios y referencias cronológicas, lo cierto es que nos quedamos con el deseo de acometer un análisis más profundo. De esta primera etapa destaca el hundimiento en 1619 del navío "Nuestra Señora de la Concepción". Naufragio al que siguió el hurto de parte de sus mercancías, tal y como nos lo relata el Doctor Alonso Moratallatebar, Juez del Registros de la isla de Canaria, Lanzarote y Fuerteventura en el juzgado de las Indias. Desafortunadamente no nos indica la zona del naufragio del barco, aunque por la cercanía de la costa y por el salvamento de parte de la mercancía debió ocurrir muy próximo al litoral de una población, quizás de la ciudad de Las Palmas; ya que desde el *Puerto de Las Ysletas* partían los buques, tras pasar el registro, rumbo a las Indias.

- Las Mercaderías de Nuestra Señora de la Concepción (1619):

"Canaria 1619, Señor, ... despachado para las Yndias de Tierra firme al nabio nombrado Nuestra Señora de la Concepcion maestre del el capitán Pedro Carranza en conformidad de las ordenanzas desde juzgado con los grandes temporales y ayres contrarios se bino a la costa a donde parte de las mercaderias que llebaba se salvaron y parte dellas se llebo la mar y se hurtaron y procediendo de oficio haciendo haberiguacion des- tos hurtos y de otros excesos que habian echo las personas oficiales del





dicho nabio que yban puestos en registros; la audiencia destas yslas aboco estas causas y mando dar un pregon que todos los que hubiesen que pedir acudiesen a la ciudad a pedir su justa y no ante otro juez; y aunque hice mis diligencias presentado las cédulas de ynhibicion que ay en este juzgado pidiendo que se me remitiesen las dichas causas no lo a querido hacer antes las va continuando = y asimismo el Gobernador desta ysla sea entrometido a conocer dellas y lo hace en cualquier ocasión que se ofrece sin embargo de los requerimientos que se le an echo.V.M. manda a poner el remedio que mas convenga a su Real Servicio que Dios guarde de Canaria y henero 28 de 1619 años. Firma, El Doctor Morarallatebar”.

AGI, Indiferente General, leg. 3097, nº 1, fol. 1.

Conforme a toda la información analizada y recopilada podemos ver que son dos las principales zonas marítimas a la que se refieren las mayoría de las noticias, la bahía de *Las Ysletas*, donde se enclava posteriormente el denominado Puerto de La Luz y la bahía de Gando. El primer sitio es fundamental en la historia de la Isla, pues su función como puerto principal de la misma a lo largo de los siglos ha motivado que dentro de su enclave hayan ocurrido presas, ataques, varadas, así como numerosos naufragios. Por lo que respecta al segundo, durante el siglo XIX se nos muestra junto al Puerto de las Isletas o Puerto de la Luz, como otra de las zonas marítimas donde se referencian numerosos naufragios y con ello, en muchos casos, futuros pecios. La ensenada de Gando, considerada en el siglo XVI como el mejor puerto natural del archipiélago, pasará a convertirse rápidamente en escenario de noticias marítimas no por su actividad, sino por los numerosos accidentes que en los rápidos vapores del siglo XIX ocasionaba su baja. Su consideración como punto peligroso de la navegación insular comienza a ser de sobra conocido, como bien ilustra la prensa de la época.

“... Cuando en la baja encallo el Ville de Para todavía Santa Cruz nos llevaba ventaja en el numero de vapores cuando se perdió el Alfonso XII empezamos a igualarnos y después del naufragio del Spider y del Kennet... sabe todo el mundo y la gente de mar mejor que nadie que Gando donde está la baja dista de La Luz treinta kilómetros mas de cinco leguas ...que la baja esta a novecientos metros de la costa (menos de un kilómetro) y nadie se explica la poca previsión de sus capitanes al acer-



car sus buques tanto a tierra....puesto que el mencionado escollo esta señalado en las cartas de navegación...”.

El Liberal, año VI, nº 516, 13 de Octubre de 1888, portada, HMC.

De cualquier forma, y a tenor de los resultados obtenidos, estas dos bahías, la de La Isleta y la de Gando, por su importancia deberán considerarse significativamente como objetivos prioritarios en líneas futuras de búsqueda de documentación del patrimonio arqueológico subacuático de Gran Canaria.

6.2. ESTUDIO Y DOCUMENTACIÓN DE LAS FUENTES ORALES

(A. Rodríguez Fleitas y S. Olmo Canales)

La realización del Inventario del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Gran Canaria ha contado, dentro del aporte documental, con la investigación procedente de las fuentes orales. En consecuencia, se ha procurado recoger la tradición oral y los relatos que pudiesen aportar una significativa información complementaria a la recabada por medio de otras fuentes documentales o por la prospección subacuática.

La historia oral, en el caso de la documentación del patrimonio subacuático, resulta de gran interés, dado que por las propias características que ofrece no es fácil de localizar ni registrar, por lo que todas las averiguaciones que ayuden a concretar los ámbitos de estudio adquieren así una especial relevancia.

No obstante, la información recogida por medio de estas fuentes presenta algunos inconvenientes que hay que considerar adecuadamente. En primer lugar, debe admitirse que los informantes no son necesariamente historiadores o investigadores que están analizando un acontecimiento histórico, sino personas corrientes que narran unos sucesos en función de sus propios conocimientos y recuerdos, hechos a los que en numerosas ocasiones ni siquiera les conceden un carácter histórico. Es más, en muchos casos estos sujetos tampoco han sido testigos directos de los sucesos descritos, sino que se limitan a comunicar una tradición o recuerdo que les ha sido transmitido por otras personas, pudiendo ser relatos que se remontan a varias generaciones. De esta manera, las noticias o datos así proporcionados pueden tener un carácter anecdótico o circunstancial, estar bastante distorsionados o, simplemente, resultar sumamente imprecisos; por lo que han de ser sometidos a un exigente análisis crítico y a su contrastación, preferentemente mediante el manejo de otras fuentes documentales o de las mismas labores arqueológicas de exploración *in situ*.

En el caso específico que nos ocupa, la problemática que presenta la investigación oral se ve sensiblemente incrementada. Entre los posibles colaboradores, frecuentemente personas relacionadas profesionalmente con las actividades marinas o meros aficionados, parece existir un sentimiento patrimonialista, de propiedad exclusiva, sobre los hallazgos o avistamientos que se producen en el medio submarino. Esta presunción, que al menos en parte parece tener su origen en la tradición del derecho marítimo internacional, sobre todo en lo concerniente a los rescates, ha dado como resultado la poca predisposición a facilitar información sobre un legado de bienes patrimoniales que no se quiere compartir. Así, resulta habitual que informantes que inicialmente parecen dispuestos a colaborar, cuando se trata de concretar sus afirmaciones recurren a evasivas o sencillamente no contestan.

Teniendo en cuenta las observaciones anteriores, la elaboración de este estudio se acometió con la finalidad de complementar el inventario del patrimonio arqueológico sumergido de Gran Canaria, por medio de un adecuado aporte documental. Para ello se estableció como objetivo la realización de una serie de entrevistas/encuestas, entre aquellas personas que por su actividad profesional o afición mantuvieran una estrecha relación con el ámbito marino en el entorno de la isla. Básicamente se pretendía poder recabar de ellas la información relativa no solo a posibles hallazgos arqueológicos subacuáticos, sino también todas las noticias referidas a naufragios o a otros eventos marinos acaecidos a lo largo de nuestro litoral.

La sistematización de los trabajos se basó, inicialmente, en la elaboración de una ficha-modelo de encuesta oral, que recogiese todos aquellos campos que consideramos significativos a la hora de normalizar y valorar la información recopilada. Una vez definida la ficha se confeccionó con ella una base de datos para la gestión y clasificación de la información recogida en el trabajo de campo.

Al mismo tiempo se procedió a efectuar un listado de asociaciones, instituciones y personas, que por su relación con el medio marino pudiesen aportar algún tipo de información significativa para el objetivo del estudio. Para los centros y clubes de buceo se consultó la relación de los mismos proporcionada por el Patronato de Turismo de Gran Canaria, complementada por medio de páginas web específicas. En lo que respecta a las cooperativas y cofradías de pescadores se examinó el directorio de las mismas, el cual fue proporcionado por la Viceconsejería de Pesca de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación del Gobierno de Canarias. Otras entidades contactadas fueron la Autoridad Portuaria de Las Palmas, el Instituto Ca-

nario de Ciencias Marinas, además de empresas y buceadores profesionales, historiadores, pescadores y aficionados al submarinismo en general.

El número de personas y entidades contactadas ascendió a un total de sesenta y seis, de las que únicamente accedieron a colaborar treinta y una. De tal forma que las restantes simplemente no contestaron a la solicitud de colaboración o bien se negaron directamente a hacerlo por diferentes motivos.

El estándar de ficha en cuestión quedó conformado por el desarrollo de los diferentes campos y subcampos formulados.

a) Datos de la entrevista

- Número de entrevista: número de orden adjudicado a la persona entrevistada en este estudio.

- Número de sesión: número de sesiones dedicadas a la persona entrevistada, aunque únicamente cuando se ha requerido más de una entrevista.

- Lugar: sitio donde se hace la entrevista o en su defecto, en los casos en que se ha cumplimentado la entrevista por teléfono o e-mail, lugar de residencia habitual del entrevistado.

- Fecha: es la fecha de realización de la encuesta/entrevista, que normalmente difiere de la fecha de la inmersión o el hallazgo al que hace referencia el informante, que queda recogida en otro campo específico.

b) Datos del informante

- Nombre y apellidos: datos personales del informante. En aquellos casos en que los entrevistados manifestaron su intención de permanecer en el anonimato, se respetó su voluntad omitiendo los datos de identificación.

- Edad: los años que tiene el informante.

- Dirección: los datos de contacto de los confidentes se ciñen en bastantes casos a una dirección de correo electrónico, si bien en otros muchos ejemplos los informantes no han manifestado ningún impedimento al respecto. Asimismo, ha habido alguna persona que ha mostrado su reticencia de que ésta no conste por escrito.

- Profesión: hace mención a la dedicación profesional del entrevistado, que no tiene porqué guardar relación con la actividad subacuática.

- Relación con la actividad subacuática: se especifica, en aquellos casos en que no hay una relación profesional, cuál es el vínculo del informante con la actividad submarina que le ha permitido acceder a la información que proporciona.

c) Conocimiento del tema

- Directo: si el informante está contando una experiencia personal de la que ha sido testigo directo.

- Indirecto: si el informante proporciona una información de la que tiene conocimiento a través de terceras personas que se la han transmitido.

- Fecha del hallazgo: la fecha en que se produjo el hallazgo o avistamiento a que hace referencia el informante, ya sea de forma directa o indirecta, siendo en este caso la fecha que se atribuía al descubrimiento, no cuándo se lo contaron. Normalmente, al tratarse de recuerdos que se evocan de memoria, el margen de tiempo puede fluctuar incluso varias décadas.

- Localización: es el emplazamiento en el que se produjo el hallazgo. Al tratarse normalmente de descubrimientos casuales, y debido al tiempo transcurrido, no suele haber coordenadas de los mismos, por lo que son vitales las referencias con respecto a tierra o el sitio desde donde parte la inmersión. Igualmente, en ocasiones el topónimo indicado no se corresponde exactamente con el del lugar.

- Procedencia: en este campo se recogen los datos referentes a la procedencia de la información, que normalmente será una inmersión, pero también pueden ser materiales que aparecen enganchados en las redes o que son visibles desde la superficie con mirafondos, eso sí, en los menos de los casos.

- Tipología: establece una primera categoría del hallazgo o información, pudiendo tratarse de un pecio o conjunto de restos pertenecientes a un naufragio, o una gran variedad de materiales sueltos, tales como anclas, cañones, ánforas, cadenas, etc.

- Características: describe las particularidades de los restos encontrados, atendiendo a las formas reconocibles, estado de conservación, concreciones y adherencias marinas, grado de fijación al fondo, etc.

- Ubicación: este campo es complementario con el de la localización y pretende corroborar si los restos permanecen *in situ* en el lugar del hallazgo, o si por el contrario éstos fueron extraídos, y en este caso, el sitio en el que actualmente se encuentran.

- Observaciones: en este apartado final se recogen todos aquellos datos que el entrevistador considera de interés y que no aparecen reflejados en los campos anteriores. Preferentemente se ha aprovechado para describir más exhaustivamente algunos de los parámetros comentados.

d) Entrevistador

- Entrevistador: en este epígrafe simplemente hemos reseñado el nombre y los apellidos del investigador que ha llevado a cabo la entrevista en cuestión.

Como estimación general podemos establecer, por un lado, que la información proporcionada por el grueso de las entrevistas orales llevadas a cabo certifica una serie de hundimientos de los que ya había más o menos constancia; mientras que por otro, plantea una serie de nuevos hallazgos o referencias que será preciso documentar en las subsiguientes intervenciones patrimoniales, tanto a nivel de futuros trabajos submarinos como de investigación previa de archivos.

Una circunstancia a destacar es la coincidencia de buena parte de los entrevistados en el conocimiento de los mismos pecios o restos materiales, atribuible a su difusión entre los integrantes de los grupos y clubes de buceo y al hecho de que algunos, como es el caso de los archiconocidos vapores “Alfonso XII” y “Ville de Pará”, sean un referente en la historia de la navegación insular.

En concordancia con lo anterior, resulta bastante significativo que buena parte de los datos proporcionados por los informantes hagan referencia o puedan ser puestos en relación con naufragios de los que hay constancia documental previa. En este caso constituiría una excepción, entre otros, el pecio señalado para la playa de La Garity, del que no parece haber rastro documental, pese a su indudable relevancia en la zona.

Sin embargo, sería básico destacar la circunstancia de que, *a priori*, una gran mayoría de los entrevistados no le reconoce a los pecios o restos de los que tienen referencia un interés desde el punto de vista patrimonial, pues se asocia el valor histórico o arqueológico con una antigüedad, más o menos remota, circunstancia que estos restos a su juicio no poseen.



7. EL INVENTARIO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICOSUBACUÁTICO DE GRAN CANARIA: INTERVENCIONES SUBMARINAS

En este epígrafe vamos a pormenorizar la información referida a aquellas actuaciones arqueológicas subacuáticas desarrolladas hasta la fecha y que han arrojado datos científicos suficientemente significativos. Por consiguiente, estaríamos hablando de los yacimientos integrados por los pecios de la Playa del Agujero (Gáldar), de la Playa del Burrero (Ingenio) y del Antiguo Muelle de San Telmo (Las Palmas de Gran Canaria); a los que habría que añadir las zonas submarinas que exhiben un alto valor arqueológico, como es el caso del Puerto de Sardina del Norte (Gáldar), el litoral del Castillo del Romeral (San Bartolomé de Tirajana) y la Bahía de Gando (Telde), lugar éste último, donde quedan localizados, entre otros, los pecios del “Alfonso XII” y del “Ville de Pará”. Asimismo, también damos cuenta de los trabajos efectuados a lo largo y ancho de la fachada costera del término municipal de San Bartolomé de Tirajana, en donde se desplegó una prospección sistemática de carácter geofísico acompañada con sistemas de teledetección submarina.



Áreas de trabajo.



7.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

Dada las peculiaridades que se encuentran implícitas en todo trabajo de prospección arqueológica y, más aún, cuando ésta se trata de una actividad desarrollada en el fondo marino, las fases de actuación en las que quedó compartimentado exigían estar lo suficientemente bien programadas *a priori*, para así evitar en la medida de lo posible aquellos contratiempos que pudieran surgir.

Las características del medio subacuático, no siempre predecibles ni controlables, hacen que este tipo de intervenciones dependan de multitud de agentes exógenos a la propia labor arqueológica, como son el estado del mar (oleaje, corrientes, vientos,...), la visibilidad, la profundidad, o el tipo de fondo ante el que nos encontramos. En este sentido, nuestras tareas se vieron sensiblemente complicadas en ocasiones por alguno de esos factores. Por todo ello, se hacía indispensable el ordenamiento de las diferentes fases metodológicas que, por otra parte, están suficientemente contrastadas en la arqueología marítima (Espinosa y Gómez, 1995; Gallardo *et alii*, 1995; Pinedo, 1996; etc.).

Previamente a la realización de las labores submarinas se procedió a la consulta de la documentación bibliográfica existente sobre las diferentes zonas a inspeccionar. Dicha recopilación se centró en torno a aquellas publicaciones especializadas en submarinismo, arqueología e historia, en las que pudiera hacerse referencia a restos sumergidos o ubicados en el litoral, fortificaciones costeras y otro tipo de estructuras. Tanto los estudios anteriores como la propia prospección arqueológica arrojaron una serie de resultados muy interesantes, directamente relacionados con la información existente acerca de estas áreas.

En lo que a los trabajos marinos se refiere, éstos se efectuaron siempre bajo la supervisión directa de un arqueólogo subacuático y contaron, además, con un nutrido grupo de especialistas entre los que destacaban arqueólogos-dibujantes, fotógrafos, buceadores de apoyo, técnicos especialistas, etc. Básicamente consistieron en la exploración pormenorizada de las áreas determinadas previamente, así como en la identificación y registro del mayor número posible de restos materiales sumergidos. En último término estas actividades quedaron complementadas con otras tareas de gabinete, en las que se llevó a cabo todo el proceso de digitalización documental, además del análisis y tratamiento de la información arqueológica. Asimismo, se procedió a elaborar una exhaustiva documentación, tanto escrita, gracias a los datos que quedaron recogidos en el diario de campo, como gráfica, por medio de la foto-

grafía, de la grabación con video-cámara submarina y de los reseñados dibujos arqueológicos a escala.

En un principio y teniendo en cuenta la extensa superficie que sobre el papel ocupaban las diversas zonas de estudio, se hacía inabarcable una prospección intensiva que cubriera la totalidad del espacio. A la sazón, la exploración de los fondos se efectuó a partir de la localización de los vestigios sumergidos, aplicándose desde ese momento un patrón de búsqueda adecuado a las necesidades de cada una de las áreas. Desde la utilización del remolcado de buceadores con planeadora, cuyos trazados se realizaron a través de sucesivos recorridos paralelos de ida y vuelta, hasta la puesta en marcha de otro método de búsqueda basado en el reconocimiento visual mediante la exploración circular y el diseño de círculos concéntricos en los que paulatinamente, y según se aleja del centro, el diámetro de los mismos se va incrementando.

Para la realización de la cartografía se utilizó el sonar *C-Max 800/S Side Scan Sonar* que consta de una unidad remolcada y un equipo de superficie que va instalado a bordo de la embarcación. Este tipo de sonar es un aparato con un arreglo de transductores que es remolcado por la popa del barco. En arqueología subacuática es empleado para detectar, de manera indirecta, la presencia de objetos sobre el lecho submarino mediante un haz de señales acústicas oblicuas. El funcionamiento del sonar es el mismo que el del radar, sólo que con ultrasonidos en lugar de ondas electromagnéticas. Las señales acústicas emitidas por el sonar rebotan en los estratos y en los objetos sobre él depositados, creando una imagen del mismo que queda dibujada en tonos grises, en función de la reflectividad del fondo, y en dos coordenadas, rango y distancia, a lo largo de la trayectoria seguida por el barco. Así, el cruce de los datos de repercusión de las ondas ofrece una información sobre el tamaño de los objetos que han sido detectados. Las señales se emiten desde un dispositivo que puede estar situado en el casco de un buque o, de forma más común, arrastrado por un cable cerca del fondo marino, sirviendo el mismo de transmisor para los datos captados por el sonar. La intensidad de las ondas suele variar en función de diferentes parámetros, oscilando habitualmente entre 100kHz y 500kHz; si bien, cuanto más intensidad posea la imagen obtenida, más precisa será, pero también hará que se pierda radio de acción.

En líneas generales, la amplitud de la zona prospectada se estableció *a priori* con la introducción del rango de prospección de 75, lo que hace referencia a la distancia de barrida por banda, por lo que la amplitud total explorada en cada recorrido

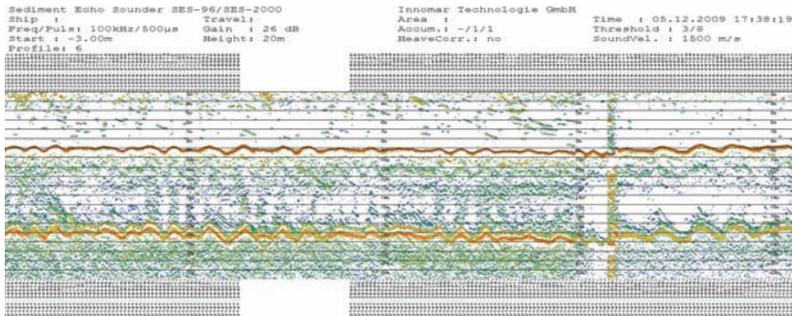
correspondía al doble del rango, es decir 150 metros. Con la realización de estas bandas de reconocimiento se minimizan los errores derivados de las trayectorias curvas y de los grandes cambios batimétricos que hay en un mismo recorrido. Es por ello que se ha utilizado el programa de navegación de *HydroPro* de *TRIMBLE*, de grandes prestaciones oceanográficas, que permite el guiado de la embarcación siguiendo dichos transectos. El posicionamiento de las lecturas se ha realizado mediante GPS diferencial *MAX CSI Wireless*, estando este equipo compuesto por un GPS de 12 canales, compatible con el sistema internacional de corrección vía satélite *WAAS-EGNOS*, y por dos unidades de recepción de correcciones diferenciales: *Omnistar* y *Radiobeacon*. Finalmente, todos los resultados obtenidos han quedado representados en coordenadas UTM Huso28N-REGCAN95.

Por lo que se refiere a la localización de objetos enterrados mediante el perfilador de sedimentos, éste se confirió con el fin de localizar posibles objetos de interés arqueológico. Para lo cual se realizó una prospección con una sonda paramétrica *SES-2000 Compact* de *INNOMAR* de 5 kHz de frecuencia, en donde los registros y datos brutos originales del perfilador quedan almacenados de forma conjunta con la posición suministrada por el sistema de posicionamiento. Este equipo permite la localización de objetos enterrados bajo el sedimento y dependiendo del tipo de sustrato su alcance se encuentra entre los 8-15 m de profundidad, siendo el dispositivo habitual en los trabajos de reconocimiento de columnas estratigráficas, localización de pecios, tuberías, etc. La puesta en funcionamiento de este proceso supuso la realización de diferentes transectos, que a su vez conformaron una retícula sobre aquellas áreas más próximas al emplazamiento de los pecios en cuestión.

En último término y simultáneamente a la campaña de mar, un equipo de personal cualificado en la interpretación de imágenes analizó toda la información almacenada para realizar la cartografía del área cubierta, delimitando de esta forma los diferentes tipos de fondo, las anomalías y objetos localizados, etc.



Tareas con sonar de barrido lateral.



Representación de perfilador de sedimentos (Castillo del Romeral).

Para el Puerto de Sardina del Norte nos situamos en su ensenada, cuya franja marina ofrece unas condiciones excepcionales para la práctica del submarinismo, no sólo por sus aguas, sino también por sus fondos. El área prospectada abarcó una superficie aproximada de unas 50 hectáreas, cuyo espacio quedaba insertado en una especie de rectángulo de unos 850 m de largo por 500 m de ancho. La distancia de los objetos arqueológicos con respecto a costa comprendía una longitud cercana a los 200 m, mientras que la profundidad alcanza una cota que fluctúa entre 17,5 m y 19,5 m. En la zona aledaña a la rada se procedió a efectuar una prospección sistemática extensiva y una cartografía del fondo marino por medio de la utilización de un sistema geofísico de teledetección, como es el sonar de barrido lateral. Se diseñaron una serie de cinco transectos rectilíneos, paralelos entre sí y a la línea de costa, con una orientación NW-SE y una longitud de 850 m, enmarcados entre el *Paso del Sargo* al norte y la *Punta del Bufadero* al sur.

En la Playa del Agujero el estudio se ciñó a la rada de Gáldar, donde la costa exhibe un entorno muy difícil, tanto para la navegación como para la práctica de actividades submarinas, especialmente en la zona de rompiente en la que se ubica el yacimiento. La superficie prospectada comprendió casi 100 hectáreas, teniendo que incidir en el hecho de no haber podido incluir el área exacta donde se encuentran los restos debido al escaso calado que ofrece ese punto. El espacio de trabajo quedó inscrito en un polígono, cuyo lado más largo alcanzaba una longitud de unos 1800 m y el más corto la mitad, en tanto que la anchura del mismo se aproximaba a los 750 m. Como en el ejemplo precedente, se diseñaron una serie de cinco transectos rectilíneos, paralelos entre sí y a la línea de costa, con una longitud variable en función

de la topografía. La distancia del núcleo central del pecio con la costa comprende unos 100-115 m de longitud, mientras que la profundidad alcanza una cota relativamente baja que varía entre 6,5 m y 8,5 m, en función de las mareas diarias y la época del año.

En el caso de San Telmo nos centramos en el espacio que antaño ocupaba el muelle, abarcando el área prospectada una superficie superior a las 80 hectáreas. El espacio de trabajo quedó delimitado en una especie de rectángulo que presentaba una longitud máxima que no superaba los 1.300 m en su lado mayor y en torno a los 900 m en la parte más ancha. El pecio está alejado de la costa por unos 80-90 m, mientras que la profundidad es escasa, con una cota de 6,5-8,5 m, en función de las oscilaciones de las mareas diarias. A lo largo de la zona de examen se delinearon una serie de siete transectos rectilíneos con orientación NVV-SE, superiores a los 1.100 m de longitud y paralelos entre sí y a la línea de costa. En este lugar, también queremos reseñar que para poder efectuar el dibujo arqueológico tuvimos que instalar un sistema de georeferencia, ideado mediante un marco conformado por una gran cuadrícula de 5 m de lado, a base de tubos de PVC perforados, mediante el acople de soportes verticales ajustables de diferentes segmentos rectilíneos y de acodamientos para las esquinas. Los mencionados orificios permitían, además del hundimiento de la estructura, la instalación de gomas elásticas a cada metro, cuyo objetivo sería facilitar las tareas de dibujo sobre esta retícula de 25 m². Una vez cargada en la embarcación por módulos, se trasladó al punto de inmersión, pero debido a su dimensión se ensambló íntegramente en el fondo. A continuación se equilibró y orientó la estructura en su conjunto y con el GPS se procedió al balizado exacto de sus cuatro esquinas, que ulteriormente se harían coincidir con los vértices del plano. Cuando el bastidor estuvo asentado definitivamente se desarrollaron con mayor desahogo las tareas subacuáticas, desplazándose la retícula arqueológica y repitiéndose la operación, tantas veces como fue necesario para cubrir el área de representación. Sin embargo, hay que señalar que la naturaleza del pecio de San Telmo, cuyos restos no presentan un relieve importante respecto del fondo, además de encontrarse totalmente calcificados e integrados en el entorno, impide su detección en los registros de sonar, donde la totalidad del substrato sobre el que se emplaza está compuesto por afloramientos rocosos de diversa naturaleza.

La exploración del fondo de la baja y bahía de Gando se efectuó a partir de la localización de los hallazgos ya conocidos, por lo que nuestro objetivo prioritario consistía en confirmar la situación exacta de los pecios, así como detectar los posibles

restos que hubiera enterrados en la actualidad, una vez más con el empleo del sonar de barrido lateral, al que se añadiría en esta ocasión la sonda paramétrica o perfilador de sedimentos. El cumplimiento de este objetivo se abordó mediante el diseño de una prospección del lecho marino en torno a las dos áreas donde descansan los pecios “*Ville de Pará*” y “*Alfonso XII*”, conjuntamente con el análisis de las franjas aledañas a ellos, y cubrirían un espacio mínimo de 65,6 ha y 38,8 ha, respectivamente, en cada una de las localizaciones. El primero se encuentra situado en una zona muy próxima a la baja existente en la *Punta de Gando*, mientras que el segundo se ubicaba en aguas más profundas, al sur de dicho accidente orográfico. A lo largo de la zona de examen se diseñaron una serie de cuatro transectos rectilíneos superiores a los 1.000 m de longitud, paralelos entre sí y a la línea de costa, con una orientación en sentido NNE-SSW, en lo que respecta al vapor francés; en tanto que para el navío español se llevaron a cabo el mismo número de transectos que exhibían igual orientación, aunque en esta ocasión con un máximo de 700 m longitudinales. Al igual que en la prospección con sonar de barrido lateral, se efectuó un planteamiento de trabajo en dos zonas bien diferenciadas, en torno a los restos previamente localizados. Así, para la caracterización del “*Ville de Pará*” se realizó un reconocimiento en forma de rejilla, constituida por tres ejes longitudinales de unos 590 m y otros tantos transversales de 240 m, los cuales se distribuían sobre una superficie de algo más de 13 ha. En cuanto a los restos del “*Alfonso XII*”, se cumplieron cuatro transectos longitudinales de extensiones variables, comprendidas entre 230-440 m y otros cuatro más, transversales, que alcanzaron unos 250 m, lo que conformaba una rejilla que cubría un área de 7,44 hectáreas.

En la Playa del Burrero procedimos al análisis de sus inmediaciones, abarcando el área prospectada un espacio



Dibujo sobre retícula arqueológica
(Antiguo Muelle de San Telmo).

próximo a las 70 ha., que quedó inscrita en una especie de rectángulo con un añadido lateral casi semicircular que se adaptaba al diseño curvilíneo de la playa. El polígono resultante presentaba una longitud máxima que superaba los 1.125 m en su lado mayor y algo más de 700 m de ancho en la parte más alejada. La distancia del pecio a la costa es de unos 70-80 m, mientras que la profundidad es muy escasa y tan sólo se alcanza una cota que varía entre 5-6 m. La exploración del fondo se efectuó a partir de la información disponible y pudo ser extraída de la publicación de la anterior intervención arqueológica (Escribano, Mederos y China, 1999a). De esta forma, se procedió al posicionamiento de los planos dispuestos sobre la propia cartografía oficial, con el objeto de dotar a los mismos de unas coordenadas que permitieran la planificación de los trabajos. A partir de los mapas anteriores se extrajo la disposición del trazado del dique provisional y la sectorización sobre la que se habían realizado aquellas labores de prospección. En concreto se correspondía con una retícula dividida en grandes cuadrículas de 50 m de lado, en donde según el informe técnico, el grueso de los restos del pecio estaba localizado en las denominadas áreas VI y X. Ahora, el procedimiento de muestreo fue acometido mediante la proyección de un replanteo sobre el terreno de las cuadrículas seleccionadas, por lo que el posicionamiento inicial fue ir realizando sondeos sobre la totalidad de la superficie, donde *a priori*, la probabilidad de localización del pecio era máxima y, consiguientemente, ampliar sucesivamente la zona si no se obtenían resultados positivos. Cada una de las áreas fue delimitada mediante lastres dispuestos en sus vértices que fueron unidos por cabos marcados cada 5 m, obteniéndose así una rejilla interior sobre la que realizar las catas y permitir, a su vez, el referenciado de cualquier elemento observado. Una vez instalada la retícula arqueológica comenzaron a cumplimentarse los sondeos de forma sistemática por parte de un equipo de buceadores, los cuales consistieron en la retirada del material sedimentario de una superficie aproximada de 1 m² y hasta una profundidad máxima de 70 cm o en su defecto, hasta alcanzar el substrato rocoso. Igualmente, también se procedió a la exhaustiva inspección de la zona de acumulación del sedimento dragado, por si alojara algún tipo de resto material. Para llevar a cabo esta acción se empleó un equipo de succión neumático que requirió la instalación de un potente compresor de gran caudal en la orilla de la playa, si bien nos vimos obligados previamente a solicitar la correspondiente autorización de la Demarcación de Costas de Canarias, circunstancia que demoró durante algún periodo de tiempo los trabajos. Una vez localizados los diversos restos materiales que aparentemente podrían estar asociados al pecio se procedió al des-

cubrimiento de toda la zona circundante a los mismos, por medio del dispositivo de succión ya indicado. Conforme se retiraba el material sedimentario superpuesto se iba documentando la actuación y confeccionando el dibujo arqueológico de los objetos encontrados. Esto fue posible gracias al equipamiento arqueológico especializado con el que contábamos, integrado básicamente por materiales para la ejecución del dibujo submarino, así como por los elementos de referenciación necesarios (brújula, cintas métricas, jalones, etc.), los cuales posibilitaron la correcta ubicación espacial de todos los objetos localizados. En última instancia, una vez concluida esta fase de documentación del yacimiento, se procedió a la inversa; es decir, con la arena anteriormente retirada se cubrió de nuevo los vestigios descubiertos, para de esta forma quedar más protegidos, no sólo de futuras acciones antrópicas, sino también de los embates del mar en esta zona de rompiente de la playa. Como en el caso anterior, en la zona aledaña se abordó una prospección sistemática extensiva y una cartografía del fondo marino por medio de la utilización de un sistema geofísico de teledetección, como es el sonar de barrido lateral y el perfilador de sedimentos.

En la zona del Castillo del Romeral nos concentramos en las inmediaciones del litoral de dicha población, comprendiendo el área prospectada intensivamente una extensión de unas 50 ha. Asimismo, se efectuó una cartografía del fondo marino por medio de la utilización de sistemas geofísicos de teledetección, tales como el sonar de barrido lateral y la sonda paramétrica. Para ello, a lo largo de la zona de examen se diseñaron una serie de transectos rectilíneos, paralelos entre sí y a la línea de costa,

cuya dirección aproximada presentaba una orientación NNW-SSE.

Finalmente, la exploración pormenorizada del lecho oceánico que conforma las costas del municipio de San Bartolomé de Tirajana se acometió entre el *Parchel de las Nieves*, en el extremo más occidental y la *Baja de los Matos*, en la parte más oriental, cubriendo una extensión de un kilómetro hasta mar adentro, contabilizados desde la misma orilla, y supusieron una superficie total superior a las 6.000 ha. En un principio y teniendo en cuenta la vasta superficie del área de



Sondeo arqueológico con succión de sedimento (Playa del Burrero).

análisis, se hacía inabarcable una prospección intensiva de todo este espacio, teniendo entonces que diseñar una serie de transectos rectilíneos que a su vez sirvieran para marcar el límite de la zona. Por consiguiente, la investigación sistemática del fondo se efectuó con carácter extensivo a partir de una cartografía del fondo marino, mediante la utilización de un sistema geofísico y de teledetección que combinó el sonar de barrido lateral, la video-cámara submarina arrastrada y el perfilador de sedimentos, éste último, en dos demarcaciones concretas, frente a la playa de la Tababitaba y frente a la playa de las Meloneras. En aquellos casos que se estimó conveniente, en base a las grabaciones obtenidas, se realizó una inspección *in situ* con buceadores con el objeto de confirmar certeramente los hallazgos localizados. Aunque se puso de manifiesto que las principales anomalías detectadas se correspondían con la presencia de dos embarcaciones hundidas, pero carentes de interés arqueológico, pues ambos pecios se correspondían con bastimentos de época subactual.

7.2. YACIMIENTOS Y ZONAS ARQUEOLÓGICAS

7.2.1. Puerto de Sardina del Norte

Situación geográfica

Este fondeadero se encuentra dentro del término municipal de Gáldar, en el noroeste de la isla y está situado entre la *Punta de Sardina del Norte* y la *Punta del Farallón*, siendo evidentemente reconocido por una gran formación pétreo aislada, al sur de la ensenada, denominada *Roque Partido*. La bahía, que muestra unos fondos arenosos con notables afloramientos rocosos en torno a los 12 m de profundidad, está bien protegida de los vientos de componente N, NE y NW, ante los que no tiene defensa la Caleta de Gáldar o Caleta de Abajo con la cual se complementaba. Sin embargo, hacia el norte de la misma, la zona ofrece una substancial dificultad para la navegación, debido al cruce de fuertes vientos y corrientes.



Puerto de Sardina (Gáldar).



Rada del Puerto de Sardina, J. León y Castillo (Rodríguez y Rodríguez, 1979)

En líneas generales, la fachada noroccidental de Gran Canaria presenta un paisaje de fuertes contrastes, tanto terrestres como marinos, caracterizándose la accidentada costa de la comarca por una singular configuración geomorfológica muy heterogénea. Esta zona queda constituida por un amplio llano situado junto a la costa, en cuyo interior destacan dos prominencias montañosas; esto es, el *Pico de Gáldar* y la *Montaña de Amagro*. Además, la unidad morfológica se encuentra delimitada por una suave ruptura de pendiente que la separa de los lomos y barrancos del norte y por la propia línea de costa. Todo el litoral está seccionado por las desembocaduras de barrancos, que conforman radas y caletas con plataformas de abrasión marina, veriles y playas arenosas y pedregosas, dando lugar a excelentes puertos naturales al abrigo de los vientos reinantes, como los de Sardina del Norte, Caleta de Arriba, Caleta de Abajo, El Juncal, Agaete, etc. Igualmente, la costa mantiene medianos escarpes, producto del erosivo retroceso del litoral sobre las plataformas lávicas del segundo ciclo eruptivo de la formación insular (Santana y Naranjo, 1992).

Por su parte, los ecosistemas marinos son representativos de una franja litoral de contrastes, con una abundante biodiversidad, tanto en el dominio bentónico como en el pelágico. En este hábitat se conforma una biomasa importante, integrada por especies ligadas a la costa y por las de aguas más abiertas. Estos entornos naturales están ampliamente protegidos, sobresaliendo el de la *Costa de Sardina del Norte*, catalogado como Lugar de Interés Comunitario (L.I.C.) por la Unión Europea, con una superficie de 1.748 hm² de mar y teniendo como criterio de protección su alta diversidad y la presencia de numerosas e importantes cuevas marinas.

Estos fondos marinos están caracterizados por varios modelos. Entre ellos se identifican los fondos blandos, muy importantes con respecto a la superficie ocupada y relacionados con las particularidades de una costa sedimentaria. Esta clase de sustrato tiene su principal origen en aportes terrígenos y se caracteriza por estar conformado por arenas que mayoritariamente son de tamaño fino, ya que se trata de una bahía que le confiere un menor hidrodinamismo. No obstante, también están presentes arenas más gruesas sometidas a las corrientes de fondo que dan lugar a la formación de *ripple-marks*, situados en la zona más alejada de la costa, que es donde hay una menor protección de la bahía. En cuanto a los fondos duros, hay que indicar que bajo este paradigma se agrupan diferentes modelos de afloramientos rocosos o sedimentos consolidados sometidos a un fuerte hidrodinamismo por la configuración geomorfológica del litoral. Sobre este tipo de lecho se asientan biocenosis típicas de fondos duros, poco profundos y con una gran transparencia de las aguas.

Cabe destacar la heterogeneidad morfológica pétreo, ya sea en forma de bloques en algunos casos, y de bloques, guijarros y lascas en otros. Además, se ha cartografiado también una pequeña zona con la categoría de fondos duros dispersos, donde se aprecia la existencia de multitud de fragmentos rocosos sobre un lecho sedimentario.

Antecedentes históricos

Si bien desconocemos el nombre prehispánico que esta ensenada pudo tener, sí podemos avanzar que la toponimia costera del área es eminentemente castellana, salvo alguna excepción. Aunque J.S. López (1986) plantea que su nombre pudiera ser de origen portugués, españolizado eso sí, derivado del apellido homónimo del conquistador Diego Sardina, en el fondo no hay constancia de que éste residiera en la Villa de Santiago de los Caballeros, ni que tuviera ninguna relación confirmada con dicho puerto. Este aspecto puede tener su origen en la interpretación que A. Millares (1977) hace del desembarco en este puerto de un oficial portugués, cuyas referencias previas ponen de manifiesto la vinculación de esta zona a la presencia portuguesa y a los probables desembarcos sucesivos que las tropas lusitanas realizaron.

De cualquier forma, es el cronista Alonso de Palencia quien documenta por primera vez el "puerto de Sardina", al hacer mención a los portugueses que allí pensaban desembarcar. De nuevo el país luso aparece una vez más unido a los orígenes del Puerto, en especial en estos primeros momentos de la conquista de la Isla, siempre dentro de la situación política de conflicto entre el reino de Castilla y el de Portugal.

Al saldarse la ocupación definitiva de Gran Canaria a finales del siglo XV, el papel estratégico de Sardina cambia de manera significativa, dotándose de un mayor impulso comercial y de un protagonismo del que carecía hasta la fecha. Esta nueva situación queda bien recogida en las relaciones del Archivo de Protocolos de Sevilla en 1500, 1505 y 1506, en los Protocolos de Alonso Gutiérrez y en los que recogen el comercio del azúcar de 1533 (Morales, 1961; Camacho, 1961; y Coello *et alii*, 1980).

Con la introducción de la industria azucarera y la implantación de trapiches e ingenios se desarrolló en la comarca una importante actividad de exportación cuya salida principal era por el Puerto de Sardina, que por entonces competía en importancia con el de las Isletas, si bien contaba con embarcaderos naturales alternativos a las distancias y al mal tiempo, como el de Caleta de Soria o Caleta de Arriba y el de Caleta de Abajo. La posibilidad de trazados de caminos de herraduras más llanos para el acceso a la mar desde las dos poblaciones más importantes, a saber, Gáldar y Santa María de Guía, así como su calado y el excelente abrigo ante los vientos rei-

nantes, determinaron desde un primer momento que fuera este puerto el que desarrollara un rol preponderante en la costa norte y oeste de la isla. En consecuencia, también se convirtió en punto de importación de excedentes de granos menudos de Tenerife, productos artesanales y manufacturas insulares y europeas (López, 1986; y Suárez, 2004). Además de contar con una reducida actividad de pesca de bajura, su corta distancia al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, principal enclave portuario intercontinental de Canarias, lo convirtió en un Puerto de Primera Tierra, con Alcalde de Mar y, posteriormente, ligado al creciente desarrollo económico de Gáldar fue elevado al rango de Ayudantía de Marina, lo que supuso el establecimiento de una Cabecera de Distrito Marítimo con jurisdicción en el amplio litoral comprendido entre las villas de Arucas y Mogán (Rodríguez y Rodríguez, 1979).

La categoría del enclave estratégico decrecerá desde la segunda mitad del siglo XVI por el decaimiento de la industria azucarera y con la consolidación de la ciudad de Las Palmas como principal urbe insular; hasta que definitivamente, a mediados del siglo XIX, pierde importancia y P. Madoz (1986) lo cita ya como puerto de tercera categoría, incluso por debajo de los de Agaete y el Juncal. La presencia de un faro en sus inmediaciones, en concreto en la *Punta de Sardina*, favoreció desde fines del siglo XIX la navegación por la costa norte de la isla, así como la que se dirigía hacia este mismo puerto (Calero, 1979; Arribas y Sánchez, 1993; Betancourt, 1996; y Escribano, sin data). Finalmente, en la pasada centuria ha perdido su carácter; conservando únicamente el de pequeño puerto pesquero y consolidándose paulatinamente como núcleo poblacional costero y centro de veraneo local.

Referencias arqueológicas

Aunque desde hace bastante tiempo existe constancia, por parte de pescadores y buceadores deportivos, de la presencia de restos arqueológicos sumergidos en sus inmediaciones, lo cierto es que hasta la presente intervención arqueológica, en este sitio no había tenido lugar ningún tipo de actuación patrimonial, al menos con carácter científico.



Grabado del Puerto de Sardina, J.J. Williams (Rodríguez y Rodríguez, 1979).

No obstante, en un trabajo muy reciente, se realizó un estudio junto a una propuesta de actuación, en el que se describe someramente algunos aspectos de este emplazamiento (Olmo, 2008b). En el mismo se indica la existencia de una serie de hallazgos de carácter fortuito, que no están lo suficientemente documentados. Entre ellos sobresale, al menos de forma clara, un ancla de tipo antiguo y una pieza de artillería, a una distancia aproximada de la costa de 200 m y a unos 17 m de profundidad. En los alrededores se puede detectar una posible cadena metálica, con toda



Cadena (Sardina del Norte)

seguridad perteneciente a un pecio que se ubicaría en esta zona, siendo altamente probable que haya sufrido diferentes expolios o desmantelamientos desde hace años, tal y como lo atestigua la existencia de colecciones particulares en manos de algunos vecinos.

Por otra parte, es imprescindible reseñar que en el *Catálogo de Yacimientos Arqueológicos Submarinos de la isla de Gran Canaria* (Escribano, sin data) se atribuye a esta localización el hallazgo de una serie

de restos materiales, entre ellos los cañones que están ubicados en diversas dependencias municipales. Nada más erróneo, pues en realidad el autor confundió este emplazamiento con el del pecio de la playa del Agujero, también en Gáldar, adscribiendo los repertorios materiales de este último sitio al primero. Sin querer poner en cuestión el trabajo realizado en su conjunto, esta circunstancia nos obliga a ser cautelosos con la información y las localizaciones que en el mismo se facilitan.

Análisis y resultados

Los hallazgos de esta zona constituyen un repertorio de objetos de diferente naturaleza, si bien su adscripción cultural parece ser bastante más homogénea. El primero de ellos se corresponde presumiblemente con un ancla de hierro que no presenta un buen estado de conservación y ofrece unas dimensiones en torno a los 125 cm de largo y 90 cm de ancho, por otros 10-11 cm de grosor en su parte más amplia. A tenor de las analogías que hemos podido establecer da la sensación que nos encontramos ante un ancla de cepo de tipo antiguo, si bien el cepo de madera habría desaparecido como consecuencia del paso del tiempo y de la propia acción del

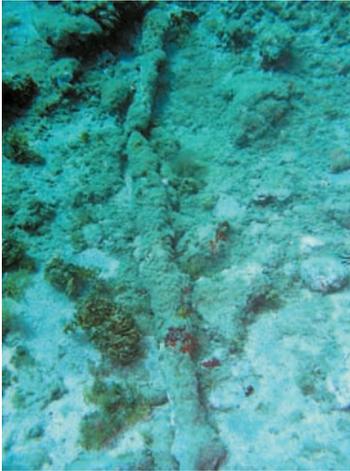
medio hídrico. Se distingue la caña, desde la cruz hasta la cabeza, que perfectamente podría haber estado rematada por un arganeo en su extremo distal y por lo que bien pudiera ser el cascabel esférico en su base. Los brazos están parcialmente cercenados y es de suponer que ambos se debieron partir; aunque el lado derecho presenta algo más de longitud ya que la parte izquierda apenas mantiene una protuberancia a modo de muñón. Por su tipología podría ser datada entre los siglos XV-XVIII, más aún teniendo en cuenta la escasa variación morfológica de este género de piezas. Como acabamos de señalar, se encuentra deficientemente conservada, está totalmente soldada al fondo rocoso y exterioriza una gruesa capa de concreción marina, conformada básicamente por ostrón canario (*Spondilus canariensis*) junto a otras especies malacológicas no identificadas, que se hallan adheridas por la totalidad de la pieza, lo cual es sinónimo del largo período de tiempo que debe llevar sumergida.

En las proximidades hemos podido observar la presencia de diversos elementos metálicos de difícil interpretación, que ofrecen un deficiente estado de conservación, aunque a ciencia cierta no sabemos si guardan relación directa con el objeto anterior. Algo más alejadas y colocadas sobre el lecho de forma muy dispersa se encuentran los restos de una cadena de la que se mantienen varios eslabones, un aro metálico de forma circular y lo que podría ser un caldero metálico, acaso de una época más reciente, pero con serias dudas.

El otro hallazgo del que tenemos constancia es un cañón antiguo, posiblemente fundido en hierro, que tiene la clásica forma de "cilindro". Se observa perfectamente su embocadura y el alma, presentando unas dimensiones de unos 130 cm de largo y otros 12 cm de diámetro en su máxima anchura. Podríamos estar ante una pieza defensiva de menor envergadura, del tipo de una culebrina o falconete, que por su tipología, bien podría inscribirse entre los siglos XV-XVIII. Presenta un estado de conservación muy alterado, debido al desgaste del medio y a las concreciones marinas que a lo largo del tiempo se han ido depositando sobre ella. Pero además, está par-



Ancla (Sardina del Norte).



Falconete (Sardina del Norte).

tida en su zona central, lo que empeora aún más su ya delicada situación.

Como en el ejemplo anterior; en las proximidades documentamos una serie de elementos, que indudablemente podrían establecer una relación directa con este objeto. A unos 5 m de distancia, apenas unos metros por encima, sobre la base de una gran formación rocosa, individualizamos un elemento metálico en forma de arco de círculo, que quizás pudiera tratarse de un posible cepo de ancla. Hay que señalar, que otro elemento en todo similar también ha podido ser detectado, pero en este caso algo más alejado.

En último término, también en los aledaños, se observa la presencia de varios fragmentos cerámicos, que al igual que el resto del conjunto, podría ser encuadrado sin ningún género de duda, entre los siglos XV-XIX. Nótese de nuevo el gran arco cronológico de los restos materiales, pero perfectamente lógico por lo fragmentario de la muestra. Entre todos destaca un borde a torno liso de gran tamaño, que recuerda ligeramente la forma de un molde de azúcar; circunstancia ésta que no resulta extraña, pues hay que recordar la incesante actividad de este muelle una vez concluida la conquista de la Isla, sobre todo en lo referente al tráfico comercial del azúcar con algunos de los puertos más importantes del norte de Europa. Del mismo modo, podríamos recalcar un fragmento de plato, acaso de porcelana inglesa del siglo XIX, que presenta inscripciones en ambas caras, pero de forma incompleta.

Por lo que respecta a los resultados arrojados por la prospección geofísica del sonar de barrido lateral es necesario reseñar que debido al reducido tamaño de los restos conocidos y al posicionamiento que ostentan, ya sea en cubetas, debajo de lajas o pegados a rocas, los mismos no se



Cepo de ancla (Sardina del Norte).



han detectado adecuadamente en los sonogramas. Consiguientemente, ha sido imposible discernir de forma clara ningún otro resto material de interés arqueológico, ni tampoco indicios suficientes de la existencia de algún pecio en la zona; aunque en los registros de las imágenes grabadas sí puede delimitarse las formaciones rocosas sobre las cuales se disponen los elementos arqueológicos en cuestión.

Sin embargo, sí han podido identificarse otros objetos sobre fondo duro, que en su mayoría se corresponden con lastres de fondeo localizados en la zona que hay frente al puerto, lugar donde habitualmente amarran las barquillas pesqueras.



Fragmento cerámica a torno (Sardina del Norte).

7.2.2. Playa del Agujero

Situación geográfica

Entre la *Punta de Guanarteme* y la *Punta de Gáldar*, se abre la rada de Gáldar, de unos 4,5 km de amplitud con algunos pequeños puertos accesibles en su interior como Caleta de Arriba, El Agujero y Caleta de Abajo, caletones frecuentados por embarcaciones pesqueras muy precarias. Bajo este entorno de la costa septentrional del término municipal de Gáldar, en el noroeste de la isla, es donde se sitúa la playa, encajonada entre la *Bocabarranco* y la *Punta de La Guancha*.



Rada de Gáldar.

La configuración de los fondos marinos de esta demarcación costera se presenta, por lo general, de forma abrupta y accidentada. La plataforma litoral es de reducido tamaño y exhibe un bajo de poca profundidad, continuando con taludes de marcadas pendientes, lo que hace posible alcanzar grandes cotas a escasa distancia del rompiente. El componente rocoso es el dominante, aunque eso sí, con abundantes bancos arenosos según nos alejamos de la orilla.

Como ya se ha señalado, la morfología general de las costas es escarpada y los acantilados sólo se ven interrumpidos por la desembocadura de los barrancos, ca-

reciendo casi por completo de playas. Las orientadas al norte, como es este caso, al estar abiertas a los vientos dominantes de componente N, NE y NW y a la corriente de Canarias, sufren con mucha más frecuencia la acción del oleaje, por lo que ofrecen escasos refugios naturales, a menudo inseguros para la navegación.

El substrato marino está representado por fondos blandos que se localizan en la zona más occidental y son importante respecto a la superficie ocupada, estando relacionada con las particularidades de una costa sedimentaria, teniendo su principal origen en los aportes terrígenos de la costa que se encuentra entre *La Furnia* y la *Punta de la Guancha* y se caracteriza por estar conformado por arenas que mayoritariamente son de tamaño fino y medio ya que estamos en una bahía bastante expuesta al oleaje, lo que genera que se porten los finos a zonas más profundas. También están presentes arenas más gruesas sometidas a las corrientes de fondo que dan lugar a la formación de *ripple-marks*, debido a que se produce una modificación en el hidrodinamismo del fondo. Asimismo, se localizan fondos duros en la zona más al este del área prospectada, que corresponde a la prolongación sumergida de la *Punta de la Guancha*. Bajo este paradigma se agrupan diferentes modelos de afloramientos rocosos o sedimentos consolidados sometidos a un fuerte hidrodinamismo por la configuración geomorfológica del litoral. Sobre este tipo de lecho se asientan biocenosis típicas de fondos duros, poco profundos y con una gran transparencia de las aguas. Cabe destacar la heterogeneidad morfológica pétreo, ya sea en forma de bloques en algunos casos, y de bloques, guijarros y lajas en otros.

Antecedentes históricos

Desde época prehistórica ya se evidencia la enorme densidad ocupacional del sector que ocupa la costa de Gáldar, pues resulta muy propicio para el desarrollo de actividades pesqueras y de recolección de marisco. En las playas, puntas y caletas que forman la desembocadura del barranco de Gáldar y los barranquillos del Agujero y *La Arenilla* aparece una franja con varios emplazamientos arqueológicos consecutivos de gran singularidad, como el complejo monumental formado por los poblados de Bocabarranco y El Agujero y la necrópolis de La Guancha. Es decir, que el asentamiento litoral de la costa de Gáldar podría estar en conexión simultánea con el desarrollo protourbano de su acrópolis, dentro de lo que sería la secuencia altomedieval (siglo VIII-XII d.C.), aunque la fuerte presión antrópica que ha soportado este lugar tan sólo nos ha dejado "pinceladas" de ese pasado histórico. De hecho, desconocemos con exactitud la evolución histórica del entorno costero desde períodos ante-

riores a la incorporación de la Isla a la Corona de Castilla. No obstante, sí existen noticias de otros emplazamientos limítrofes del litoral, como es el ejemplo de los embarcaderos naturales de Caleta de Soria o Caleta de Arriba y de Caleta de Abajo (López, 1986; y Suárez, 2004).

Asimismo, podemos hacer mención de la especial condición que ostentaba este enclave en lo referente a las salinas de marisco. Sabido es que la sal era uno de los productos vitales para la economía canaria por su importancia en la conservación de alimentos y en la salazón de pescado, tanto a nivel doméstico como industrial. Desde muy antiguo y hasta principios del siglo XX, en El Agujero y en los bajíos de lavas recientes de Las Nieves, en Agaete, se llevaban a cabo pequeñas explotaciones salineras mediante la instalación de unas estructuras sencillas que se asentaban sobre la roca. Durante la Edad Moderna, la producción del norte de Gran Canaria, fuera azúcar en un primer momento, orchilla, excedentes de autoconsumo (cereales, hortalizas, quesos, carnes, etc.), u otros productos como el carbón y la madera, se exportaba a través de una red de embarcaderos naturales sin obras de fábrica. Desde estos sitios se conectaba con su *hinterland* a través de caminos de herradura por donde transitaban las bestias de carga. Se les llamaba puertos aunque constituían simplemente las desembocaduras de barrancos o barranquillos que, debido su configuración geomorfológica, conforman playas y caletas de arena o callados con sus caletones y veriles anexos, ligeramente azocados de los vientos (Suárez, 2004).

A finales del siglo XIX el tráfico de cabotaje en el norte insular estuvo en alza gracias al desarrollo del capitalismo agrario (tomates y plátanos) y a la inadecuada red viaria terrestre. Así, desde principios del siglo pasado nos empezamos a encontrar algunos muelles de hormigón o ingeniosos artilugios de embarques, como los “pescantes”, que se construyeron en la misma orilla del mar, la mayoría de las veces por parte de los propios almacenes de empaquetado de la fruta. Un claro ejemplo de esto se puede observar en El Agujero, donde todavía se mantiene en pie los restos de un pequeño muelle y pescante, aunque en un precario estado de conservación, que de ninguna forma hay que confundir con los búnker que hay en sus alrededores, fruto de las tareas de fortificación costera desarrolladas entre 1939-1945 ante la eventual amenaza de invasión aliada. El desarrollo de las comunicaciones por carretera del norte de la comarca con la capital insular precipitó rápidamente el descenso de la actividad de estos embarcaderos locales, hasta que de un modo definitivo dejaron de desempeñar su función y cayeron en desuso y abandono posterior.

En lo referente al ámbito estrictamente marino, es de sobra conocido que la costa galdense fue antaño zona de paso obligado de la gran mayoría de los navíos que se disponían a cruzar el Océano Atlántico, no sólo con destino a la Isla vecina, sino también al Nuevo Mundo. Aunque debido a sus peculiares características morfológicas, igualmente sabemos que históricamente se ha presentado como un lugar de muy difícil acceso para las embarcaciones que transitaban estos mares. Por ello no sería descabellado pensar en que, tal vez, pudieran haber acaecido diferentes naufragios en esta azarosa costa, fruto del mal tiempo. Sin embargo, el principal escollo que plantea este tema es la cuestión de la investigación documental. Al intentar abordar un trabajo de estas características, la escasez de fuentes primarias precisas y completas es el principal problema. Por otro lado, los archivos históricos no siempre pueden facilitar detalles exactos, por lo que la labor de búsqueda realizada, aunque arroja datos interesantes, únicamente en contados casos consigue ser definitiva. Las dificultades aumentan notablemente si se trata de hallazgos incompletos, como ocurre en el ejemplo que nos ocupa, en el que los vestigios del barco hundido son escasos y, además, algunos de ellos han sido descontextualizados al ser sacados a la superficie sin método arqueológico alguno. No obstante, a pesar de este panorama un tanto desolador, encontramos algunas noticias referidas a distintos naufragios acaecidos en el litoral galdense desde finales del siglo XVIII, como los que se describen en el *Diario* de Romero y Ceballos (1797), o los de época más reciente (Suárez, 1993), si bien en ningún caso se corresponden con el hecho que ahora estamos abordando.

Aunque parece claro que el hallazgo de los restos aquí sumergidos tuvieron lugar en el año 1970, gracias sobre todo, a varias noticias previas que daban cuenta de la existencia de un barco hundido frente a la zona conocida como El Agujero (Martín de Guzmán, 1968), lo cierto es que se debe a la labor del investigador A.C. Moreno el esbozo de un nuevo panorama, al recabar por azar una noticia publicada en el periódico *La Opinión*, en su edición del martes 18 de abril de 1899. En la mencionada crónica se dice textualmente lo siguiente:

“En el Boletín de la Real Sociedad económica de Amigos del País de Tenerife, leemos que en la playa más próxima a la ciudad de Gáldar, conocida con el nombre del Agujero, se han extraído, hace pocos días, por el vapor Mariposa, dos cañones, que se hallaban allí ocultos desde remota época. Las exploraciones de estos restos, como de una campana que se creía en la misma rada sumergida, se deben a la iniciativa del Reverendo

Arcipreste del pueblo, y el descubrimiento de las dichas dos piezas a uno de los buzos que trabajan en el puerto de Sardina. Otro cañón y una rueda cureña fueron igualmente descubiertos, pero la extracción se hizo imposible por tener grandes adherencias políperas que lo impedían”.

Como se habrá podido observar en la noticia que acabamos de transcribir, se trata de un testimonio verdaderamente revelador. Por otra parte, según prosigue indicando el citado investigador, podría ser factible que el párroco al que se refiere el texto fuera el Licenciado D. José Romero y Rodríguez, quien ejerciera el sacerdocio en esta municipalidad de Gáldar desde el año 1877 hasta 1912. Además, la nota de prensa alude también a un buzo que trabajaba en el Puerto de Sardina que había sido el encargado de la extracción de los cañones, obviamente sin ningún tipo de metodología científica, pues téngase en cuenta que por entonces todavía no se habían concluido las obras de construcción del citado muelle.

En cualquier caso, realmente se desconoce qué ocurrió con los objetos exhumados ni cuál es su emplazamiento en la actualidad, pero lo cierto es que ya hay datos históricos de este pecio desde finales del siglo XIX, es decir, bastantes años antes de lo que hasta hace poco se creía.

Referencias arqueológicas

Tras las referidas noticias hay que esperar un largo lapso de tiempo, hasta verano de 1970, para de nuevo obtener testimonios certeros de lo sucedido con los vestigios hundidos en la playa del Agujero. En este sentido, el conjunto de cañones objeto de estudio fue localizado entre dichos restos por el Sr. Domingo China, vecino de Gáldar, cuando se encontraba buceando en este área. Con un procedimiento totalmente inadecuado, propio de aquellos años, se decidió sacarlos del agua con la ayuda de una grúa del empresario inglés Mr. Leacock, afincado por aquella época en el municipio norteño. Según narraron testigos presenciales de los acontecimientos, se recuperaron de las inmediaciones del antiguo muelle, entre cuatro y ocho baterías, atendiendo a las distintas versiones.



Extracción de un cañón de la playa del Agujero, 1970.

Con posterioridad a estas actividades de extracción, fueron trasladados a dependencias municipales donde permanecieron hasta que algunos meses después se distribuyeron por diversos lugares públicos. Tras una búsqueda exhaustiva, conseguimos determinar la ubicación de todos ellos. Una de las piezas se encuentra decorando la fachada exterior del restaurante La Fragata, sito en el muelle pesquero del Puerto de Sardina del Norte. Está montada sobre una cureña construida con pequeñas piedras de basalto, recordando a las de madera de época antigua. Cuatro más se depositaron en el patio del colegio público Antonio Padrón, y otras dos, en la Plaza de los Faicanes, junto a la estatua del Capitán Quesada. A mediados de los años noventa de la pasada centuria los cañones fueron desplazados al patio de la recién restaurada Casa Cachazo y Verde de Aguilar, en tanto que otros dos eran “abandonados” en el solar anexo al pabellón polideportivo municipal. Como no podía ser de otra forma, cuando años después se realizaron las obras de edificación de la biblioteca municipal los mismos desaparecieron, como consecuencia de la negligencia y de la más absoluta desidia de las autoridades locales, desconociendo en la actualidad la suerte que corrieron y cuál es su paradero (Olmo y Sáenz, 1998; y Olmo, 2008b).

Igualmente tenemos constancia de la existencia de, al menos, un cañón más y de una culebrina que pueden hallarse en domicilios particulares, siendo posible que éstos no fueran extraídos en el mismo momento que los anteriores.

Análisis y resultados

Estos vestigios se corresponderían en un principio con los restos principales del casco o cubierta de una nave y un conjunto de catorce piezas de artillería diseminadas a su alrededor. Lo primero que sorprende del pecio es su total mimetismo con el fondo marino, confundándose con las rocas que configuran la propia plataforma costera. Una vez que la vista se adapta a esta notoria “anomalía”, se aprecian los restos de la embarcación y una serie de morteros firmemente adosados. A escasos me-



Cañón expuesto en el Puerto de Sardina.



Trabajos submarinos en la playa del Agujero.

tros de distancia, algo más separados, nos encontramos con los restantes cañones que componen este singular yacimiento submarino.

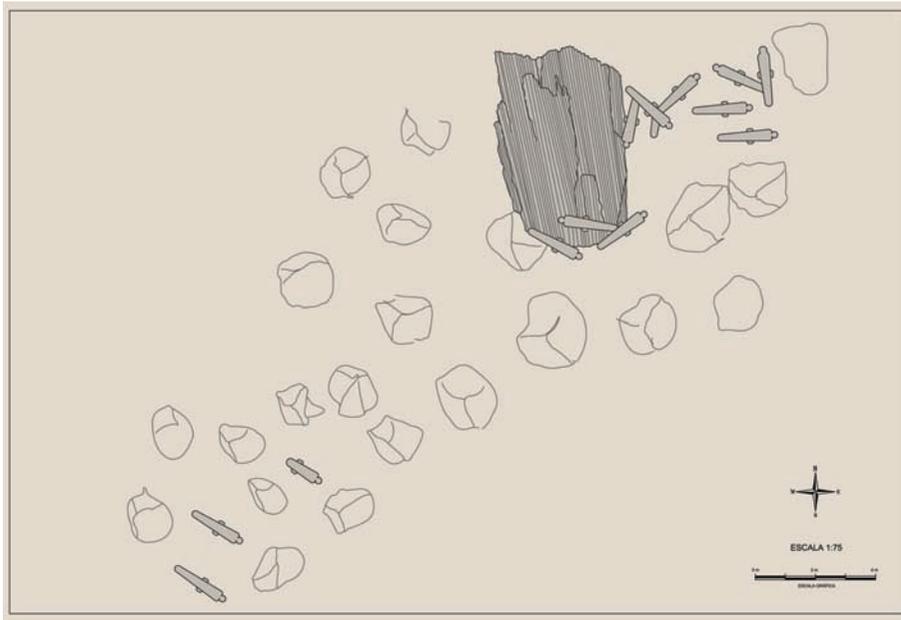
La estructura del navío parece estar compuesta de madera y metal, ya que en ella se pueden distinguir algunas tablas o baos, en un avanzado estado de degradación, pues están totalmente recubiertos de concreciones y adherencias marinas, como pólipos y algas. Mide aproximadamente 4 m de ancho por unos 6,5 m de largo, es decir, que ocupa una superficie aproximada de unos 26 m², y se levanta sobre el fondo hasta un metro de altura. Posiblemente estemos ante lo que fue parte del casco o de los forros, e inclusive las cubiertas o cuadernas del bajel, que quizá por

ser de las secciones más duras del armazón, sean las que mejor hayan aguantado el paso del tiempo y los embates del mar.

Sobre parte de este elemento estructural se insinúan varias piezas de artillería de gran tamaño que están entrelazadas y forman una amalgama de metal y concreción marina que, sin embargo, permite individualizar claramente hasta un total de once morteros, siendo bastante probable que debajo de éstos puedan existir otros. A po-



Pecio, siglo XVII (Playa del Agujero).



Dibujo del pecio de la Playa del Agujero.

cos metros de distancia se localiza un grupo formado por tres más, asentados sobre las rocas y la arena, lo que hace un total de catorce cañones visibles. Tanto por la morfología, como por las medidas, estamos ante el mismo tipo de artillería que la recuperada en 1970 en una zona adyacente. Aunque es cierto que no todos son de la misma longitud, bien por no conservarse completos algunos, o por ser de mayor



medida otros, en líneas generales, forman un conjunto relativamente homogéneo.

La información que estos restos ha arrojado no soluciona varias de las cuestiones planteadas, pues si difícil es adivinar el tipo de navío del que se trata, no

Cañones (Playa del Agujero).

lo es menos identificar las partes del mismo que han llegado hasta nosotros. Naturalmente, el hecho de haberse producido el naufragio en una zona extremadamente abierta y sin abrigo marítimo alguno ha sido la principal causa del casi total desmantelamiento y posterior deterioro del resto de la embarcación. La permanente exposición a las corrientes y mareas de este área, y el efecto abrasivo que provoca la arena cuando choca con los objetos, ha causado un mayor desgaste en los materiales sumergidos menos resistentes.

La profundidad a la que se sitúa oscila entre los 6-7 m según sea el estado de las mareas. Este dato nos parece importante, pues nos induce a pensar que el barco más que hundirse, quedó varado. Si así fue, con el tiempo, y debido al bajío rocoso y a la fuerza del oleaje, se iría resquebrajando el casco hasta sumergirse totalmente. Esta hipótesis puede parecer bastante probable, más aún, si tenemos en cuenta que se trataría de un buque de calado importante, a tenor de la cantidad de cañones documentados, y solamente las naves de un tonelaje considerable estarían capacitadas para albergar semejante número de baterías.

Analizando con exhaustividad las ocho piezas de artillería que se encuentran fuera del agua en los diversos locales municipales anteriormente mencionados, podemos adelantar que para su estudio se tomaron las medidas de las que se encontraban más íntegras y en mejores condiciones, observándose bastante bien la boca y el alma (hueco del cañón en las piezas de artillería), los muñones (soportes laterales que sustentan la batería a la cureña), el cascabel (remate macizo situado en la parte posterior del cañón) y parte de los anillos (collarines que circunvalan el perímetro de la pieza de artillería en su zona basal, media y distal). No ocurre lo mismo con el resto de las piezas, ya que la mayoría se encuentran incompletas y presentan un alto grado de oxidación y escamación en la totalidad de su superficie a causa del ataque de los agentes corrosivos.

Todas están fundidas en hierro y tienen la clásica forma de "cilindro", estrechándose ligeramente desde la base hacia la embocadura. Su longitud es de 205 cm y la anchura máxima de 37 cm en la zona de los muñones, con un diámetro que oscila entre los 30 cm de la base, los 16 cm del exterior de la boca y los 10 cm del interior de esta última. Difíciles son de apreciar, ya que no se conservan en todos ellos, los tres anillos que los rodean.

La corrosión y las concreciones que se forman sobre los objetos de metal que están sumergidos en agua salada durante un largo período de tiempo se desestabilizan rápidamente con la exposición a la atmósfera. Se generan entonces nuevos pro-

cesos, cuyas consecuencias son la aparición de fisuras en superficie, escamaciones y ampollas, que irán deteriorando progresivamente la pieza (Amitrano, 1992). Estos detalles son los que se aprecian en la mayoría de la colección estudiada, debido a que no recibieron ningún tipo de tratamiento para su conservación en el momento de su descubrimiento.

El mal estado en el que se hallan ha impedido la pervivencia de alguna marca o cuña, que indudablemente hubiera servido para localizar el lugar de origen de su fundición, u orientarnos sobre la época a la que podrían pertenecer. No obstante, D. José Ignacio González-Aller Hierro, director del Museo Naval de Madrid, señaló la posibilidad, no sin cierta cautela, de que estos cañones sean del modelo *saker* inglés, que disparaban balas esféricas de 6 libras de peso con carga de pólvora de 4 libras, fundidos en la llamada *Época de la Commonwealth* (1646-1660). Además, llama notablemente la atención la similitud de la colección que estamos analizando con la que ha estudiado y documentado ampliamente el profesor A.B. Caruana (1994), como puede observarse en los dibujos y descripciones de alguna de sus publicaciones.

Las primeras valoraciones apuntan al hecho de no saber precisar con certeza la fecha del naufragio, aunque eso no implica el desconocimiento total de la época en la que pudo acontecer; ya que las indicaciones obtenidas sobre la tipología y período cronológico de los morteros, pueden remitirnos, no sin ciertas reservas, hacia la segunda mitad del siglo XVII. Es preciso recordar que, aunque la clasificación de las construcciones navales atendía a diversos parámetros, las dimensiones de los barcos y su porte, es decir, el aforo de tonelaje, eran las más utilizadas. Pero no eran las únicas, pues también se establecía la diferencia entre navíos, de acuerdo a su dotación artillera. Sin embargo, en algunas ocasiones estas clasificaciones aumentaban la confusión en lugar de eliminarla, ya que a partir de determinados tamaños prácticamente todos eran considerados aptos para intervenir en batallas (Manera, 1981).

Con todo, y siguiendo este modelo basado en el número de cañones, nos inclinamos a pensar que pudiera tratarse de un buque tipo fragata o corbeta, al no superar la cantidad de cuarenta. La corbeta, al ser algo más pequeña y estar dotada con menos artillería, se acercaría bastante a la cifra que hemos documentado, que se eleva, al menos, hasta veintitrés piezas (incluyendo tanto las sumergidas como las que se rescataron). No descartamos tampoco que fuera algún bajel menor, como un bergantín, pues llegaron a estar pertrechados hasta con veinticuatro cañones, empleándose específicamente como enlaces entre escuadras y vigilancia de centros focales del tráfico de mercancías. Sin duda, un aspecto importante a tener también en cuenta para

la identificación del navío sería conocer la función concreta para la que estaba destinado, no estando claro que la labor que desempeñara fuera exclusivamente militar. Como señala Pérez-Mallaina, incluso barcos mercantes de pequeño tonelaje que partían de Canarias, se vieron obligados a armarse fuertemente para defenderse de ataques enemigos, ya que a partir de 1657 se decide no escoltar el tráfico de mercancías que sale de las islas (Pérez-Mallaina, 1979 y Torres, 1981). En caso de tratarse de un buque de guerra faltaría establecer, para completar esta investigación, si pertenecía a la Armada española o si navegaba bajo otro pabellón. Por la información que disponemos, referente al estudio de los cañones, existen bastantes posibilidades de que fuera inglés, aspecto éste que no puede ser ignorado, si tenemos en cuenta que por aquella época las naves británicas surcaban frecuentemente estas aguas realizando, entre otras, acciones de corso (Cioranescu, 1977; Millares, 1977; y Rumeu, 1991).

Las causas por las que la embarcación llegó a naufragar parecen atender a varias hipótesis. Por un lado, al recibir un ataque directo enemigo o al realizar una maniobra de evasión pudo haberse escorado en exceso hacia la playa. Como consecuencia de esto, dado que las condiciones del mar en esta zona nunca son óptimas y sus fondos poco profundos y rocosos, terminó encallando en la plataforma costera, a escasos metros de tierra firme. Otra de las causas del incidente pudo deberse a una fuerte tormenta, que unida al empuje de la corriente, lo hubiera arrinconado contra las rocas haciéndole zozobrar finalmente.

Queda patente, pues, las limitaciones inherentes a este tipo de arqueología en la que los datos no son abundantes y resultan en ocasiones inconexos. No por ello deja de tener una importancia singular un hallazgo de esta índole. Es evidente, que la trascendencia de elementos tan peculiares sólo podrá valorarse en su justa medida cuando se establezcan relaciones con otros descubrimientos similares y con nuevos documentos. La posibilidad de que existan otros hundimientos en estas costas tan azarosas, podría conducirnos a plantear nuevas y sugerentes cuestiones. Las noticias que poseemos en torno a otros sitios submarinos cercanos, que en buena lógica encierran diversos restos, ponen de manifiesto la gran relevancia arqueológica del litoral del norte grancanario.

7.2.3. Antiguo Muelle de San Telmo

Situación geográfica

El actual puerto, denominado de La Luz y de Las Palmas, está ubicado en el extremo noreste de la isla, al fondo de una bahía abierta hacia el naciente, la bahía de

Las Palmas, formada entre La Isleta y la desembocadura del barranco de Guinigüda. La zona estrictamente portuaria se extiende desde dicha desembocadura hasta la *Punta del Nido*, al este de La Isleta, con una amplitud superior a los 7 km. Precisamente, es dentro de estos límites donde se halla alojada la dársena interior y exterior, así como los fondeaderos de las radas norte y sur. En definitiva, se trata de una ensenada amplia y náuticamente despejada y aunque otrora esta zona estuviera más expuesta a los vientos dominantes, al oleaje y a la corriente de Canarias, lo cierto es que a día de hoy se encuentra más azocada y parcialmente protegida de los temporales y de las inclemencias atmosféricas por la construcción de los diferentes muelles y diques que integran este emplazamiento.

Desde el punto de vista geomorfológico este territorio está integrado por una serie de depósitos aluviales del Terciario Reciente, a la que sigue una terraza costera de formación aluvial y un foco de vulcanismo Cuaternario que fue el responsable directo de la creación de La Isleta. La última unidad quedaría referenciada por el istmo de Guanarteme, configurado como consecuencia de la formación de un tómbolo de arena que conectó la península de La Isleta con el resto de la isla, originando la creación de dos playas bien diferenciadas, la de Las Canteras al oeste, y la de las Alcaravaneras al este, si bien en momentos anteriores a la formación de la ciudad, las aguas confluían entre ambas durante las fases de pleamar.

La plataforma litoral, formada principalmente por componentes rocosos, es de reducido tamaño y presenta taludes de marcada pendiente, alcanzando cotas muy profundas a escasos metros de la costa. En términos generales, los fondos marinos de este enclave están formados por fondos sedimentarios, cuyo origen principal proviene de los aportes terrígenos de arenas que mayoritariamente son de tamaño fino; si bien, también están presentes arenas más gruesas sometidas a las corrientes de fondo que dan lugar a la formación de *ripple-marks*, los cuales se sitúan en la zona de sedimentos anexos a los fondos duros dispersos, donde dichas rocas provocan una modificación del hidrodinamismo produciendo las corrientes de fondo. También predominan diferentes modelos de afloramientos rocosos o sedimentos consolidados, en los que se puede destacar su heterogeneidad morfológica, en gran medida formando bloques de un tamaño considerable, al menos en la parte más superficial, que sirven de protección de la misma línea de costa. Por último, también se cartografiaron multitud de fragmentos rocosos dispuestos sobre un lecho sedimentario, localizados bajo el epígrafe de fondos duros dispersos, aunque en este caso se encuentran diseminados sobre aquellos puntos donde aparecen afloramientos rocosos.



Antecedentes históricos

Son numerosas las referencias que hay recogidas en la historiografía tradicional del archipiélago (Morales, 1961; Argenti, 1975; Aznar, 1981; Lobo, 1990; Rumeu, 1991 y 1999; Sosa, 1994; etc.). Efectivamente, son muy significativos los episodios que acontecen en torno a los sucesivos desembarcos de los europeos en este punto del litoral, ya desde época anterior a la conquista de la isla. Por citar sólo alguno de ellos, podemos hacer especial mención al desembarco de una armada portuguesa hacia 1427, la toma de posesión de la Isla que efectuó en 1461 Diego de Herrera en presencia de los guanartemes de Gáldar y Telde, o el que realizó Juan Rejón en 1478 en el Puerto de Las Isletas para posteriormente instalar el Real de Las Palmas junto al Guiniguada. Más postreros son los sucesos que llevan a cabo el obispo Juan de Frías con una escuadra castellana en 1479, los de Juan Rejón y Pedro de Vera en 1480; o el ulterior desembarco que realiza en 1483 Miguel de Mújica, con Fernando Guanarteme a bordo, para reforzar a las tropas castellanas (Abreu, 1977; Morales, 1978; y Arias, 1986). Asimismo, las razias y ataques piráticos que se sucedieron en siglos posteriores, también tuvieron lugar en sus cercanías, por lo que abunda la presencia de torres, castillos y atalayas de vigilancia. Extraordinaria trascendencia adquirieron el Castillo de Santa Ana, junto a la iglesia de San Telmo, y el Castillo de Santa Catalina, especialmente tras los desembarcos de Francis Drake y Pieter Van der Does, en 1595 y 1599, respectivamente.

El Puerto de La Luz fue denominado así por la iglesia de la Virgen María de La Luz, a la que tenían devoción los marineros, si bien la referencia más antigua está en los Protocolos de Sevilla, donde figura como Puerto de las Isletas en 1496. Otras reseñas las encontramos igualmente en los Protocolos de Sevilla en 1496, 1500, 1502, 1505-1507, 1509 y 1529, en los Protocolos de Alonso Gutiérrez de 1523, en los Protocolos de Luis Fernández de 1552, en el Registro del Sello de 1511, en los Protocolos que recogen el comercio de azúcar de 1518, 1522 y 1533-1534 y entre muchos de los cronistas canarios de diferentes períodos (Castillo, 1960; Camacho, 1961; Morales, 1961; Abreu, 1977; Gómez, 1978; Ovetense, 1978; Sedeño, 1978; Coello et alii, 1980; Lobo, 1980a; Aznar, 1981; Miñano, 1982; Viera, 1982; Sosa, 1994; etc.). En la cartografía aparecerá ya en el mapa de Fernandes (1507), donde se denomina *Ilhetas*, y sucesivamente en los planos de Torriani (1592), Castillo y León (1686), López de Gomara (1780), Varela y Ulloa (1798) o Chil (1876).



En cuanto al emplazamiento del muelle de San Telmo o de Las Palmas, éste recibía también diferentes denominaciones como Caleta de San Telmo, de Santa Ana o incluso Charco de los Abades. Este fondeadero exigía el uso de lanchas para desembarcar, pues debido a la poca profundidad existente, los navíos tenían que alejarse hasta alcanzar una cota entre 11-12 m. Desde el siglo XVI ya era considerado como el mejor punto de embarque y desembarque, de ahí que se levantara el fuerte de Santa Ana para defender los barcos que atracaban en su rada. Sin embargo, no dejaba de mostrar ciertos peligros, tal y como señala Betancourt en sus diarios (1996), como cuando encalló un bergantín en 1805. De cualquier forma, no es hasta 1789 cuando comienzan las obras de construcción del propio muelle, que tendrá un uso prolongado en la centuria siguiente, y que desde finales del XIX irá perdiendo paulatinamente su interés en detrimento del Puerto de La Luz.



Muelle de San Telmo, LPGC (Torriani, 1978).

Como no podía ser de otro modo, las noticias existentes sobre el Puerto parecen ser abundantes, revelándose como un importantísimo punto de entrada y salida de embarcaciones y como lugar donde se centralizaba la actividad comercial del archipiélago hacia Europa, África y América, desde finales del siglo XV y en adelante. Desde sus orígenes, el puerto estuvo ligado a la historia de la ciudad, aunque no es hasta mediados del siglo XIX cuando de forma definitiva la urbe comenzó a extenderse en dirección a la bahía, lo que propició su rápida modernización (Quintana, 1985a y 1985b).

Sus virtudes son resaltadas particularmente a partir de mediados del siglo XIX, cuando se considera la bahía, no sólo como la mejor de la isla, desplazando así al puerto de Gando, sino de todo el archipiélago (Verneau, 1981; Madoz, 1986; etc.), señalándose que si no se desembarcaba en el muelle de San Telmo, hasta finales del s. XIX se solía ir hacia la zona del Puerto de La Luz si pasaban más de un par de días por estar mejor protegidos (Stone, 1995). No obstante, antaño los barcos que se encontraban fondeados en esta dársena tenían que refugiarse en la bahía del Confital, a barlovento, cuando soplabla viento del sureste; por lo que en ocasiones, durante el trayecto algunas naves se veían alcanzadas por la tormenta y al bordear La Isleta terminaban encallando.

Sin embargo, no es hasta el período comprendido entre los años 1881-1902, cuando el gobierno español decide acometer la realización de un puerto de refugio para la bahía de La Luz. Más tarde, tal y como indica F. Martín Galán (2001), entre los años 1903 y 1926, este espacio sufre una serie de mejoras y ampliaciones que serán el punto de partida para la transformación del viejo puerto en otro de mayor capaci-



Muelle de San Telmo, 1900-1905 (Foto: FEDAC).

dad, gracias a las complejas obras de infraestructura que por aquel periodo se llevan a cabo. La principal operación se concretó entre los años 1927-1935 con la construcción de un nuevo dique de abrigo, que constituyó una espectacular obra de ingeniería portuaria de dimensiones desacostumbradas para la época. Igualmente debe destacarse que a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, en una obra de considerable envergadura, una gran parte de la franja litoral ganó muchos metros al mar, en concreto desde la parte oriental de la actual Plaza de San Telmo hasta el borde exterior de la Avenida Marítima, con lo que toda la información original que este lugar podría habernos proporcionado se perdió irremediabilmente. En último término, desde finales de los años noventa se realizan diversas obras de infraestructura, entre las que destaca instalación del Dique Sur-Contradique de Cierre del puerto en la zona que antiguamente ocupaba el primigenio muelle de San Telmo.

Referencias arqueológicas

La existencia de repertorios arqueológicos submarinos encuadrados entre los siglos XV al XIX está más que contrastada en las inmediaciones del Puerto de Las Palmas. Diferentes fragmentos de cerámica común, anforoides, platos, jarrones, lebrillos,...., junto a otros elementos metálicos como cañones y anclas, han sido sucesivamente documentados en sus límites (Escribano, sin data).

En los últimos años se han venido realizando una serie de trabajos arqueológicos subacuáticos, tendentes a documentar los repertorios materiales sumergidos, en aquellos sectores del puerto sobre los que se planeaba ejecutar obras de ingeniería marítima de diversa índole (Barroso, Marrero y Olmo, 2003a, 2004, 2005, etc.; y Olmo, Marrero y Barroso, 2008, 2009 y e.p.). En particular han destacado las labores de prospección submarina efectuadas en el 2003 en la Ampliación Marina de Las



Ancla (Ampliación Marina de Las Palmas).

Palmas, enmarcada en la parte suroccidental del Puerto de La Luz, cuyos hallazgos resultaron ser de gran interés (Barroso, Marrero y Olmo, 2003a). Sin lugar a dudas, se hace necesario señalar el descubrimiento de una serie de elementos cerámicos que posteriormente fueron exhumados, que a grandes rasgos se correspondían con diversos fragmentos atípicos de cerámica común modelada a torno, cuya cronología es incierta,

pues este tipo de pastas presenta una eventual continuidad tipológica, que por otro lado está bien contrastada para el archipiélago canario entre los siglos XVI-XIX. Asimismo, también resalta la localización de un ancla de tipo antiguo con una caña alargada rematada por un arganeo, de unos 60 cm, mientras que la cruz es corta, en torno a 20 cm, y el ángulo de presa bastante cerrado. Sin embargo, no sabemos fehacientemente si se trata de un ancla de patente, o si por el contrario contaba con un cepo, que obviamente no ha logrado conservar. Su composición, de hierro y plomo, y el hecho de haber quedado fosilizada y muy soldada con las rocas del fondo marino es muestra suficiente para determinar el largo periodo de tiempo que lleva sumergida en este lugar. De esta forma, podría establecerse una semejanza entre este modelo de ancla y las clasificadas como del tipo almirantazgo, a tenor de la morfología que presenta. Como en el caso de la loza, su adscripción cronológica bien podría situarse entre los siglos XVI-XIX.

La otra gran intervención arqueológica desarrollada aquí fue más reciente y consistió en la realización de una prospección subacuática, cuyos trabajos de actuación se dilataron entre junio de 2007 y diciembre de 2008, llevándose a cabo frente al antiguo muelle de San Telmo, en cuyo espacio se iba a ejecutar la obra del Dique Sur-Contradique de Cierre del puerto. Los resultados obtenidos fueron de gran alcance, destacando el descubrimiento de, al menos, un pecio antiguo parcialmente conservado, cuya adscripción cronológica podría situarse entre los siglos XVI-XVIII; además de abundantes restos materiales como piezas de artillería, objetos metálicos y diferentes partes del navío, un ancla forjada en hierro y plomo que también podría datarse en el mismo arco temporal, o los profusos elementos metálicos, los fragmentos de vidrio y los repertorios cerámicos modelados a torno que fueron registrados sobre el lecho marino de toda esta zona (Olmo, Marrero y Barroso, 2008 y 2009).

La singularidad de estos hallazgos hacía absolutamente necesario la salvaguarda de dichos restos arqueológicos, circunstancia que conducía, en primer lugar, a su exacta delimitación y, en segundo término, a un registro documental lo más exhaustivo posible. Por lo que respecta a la primera de las acciones, se procedió a balizar en el fondo marino todos aquellos elementos que configuraban el límite externo del yacimiento. Igualmente, en el interior de esta demarcación también se identificó una serie de puntos que ofrecían una mayor concentración de vestigios. Por otro lado, se procedió a su documentación gráfica y en última instancia se estableció un perímetro de protección en el que quedaron insertados todos los elementos que conformaban el pecio, cuya finalidad consistía en proteger este bien patrimonial de las futuras obras de infraestructura que se lleven a cabo en esta zona del litoral.

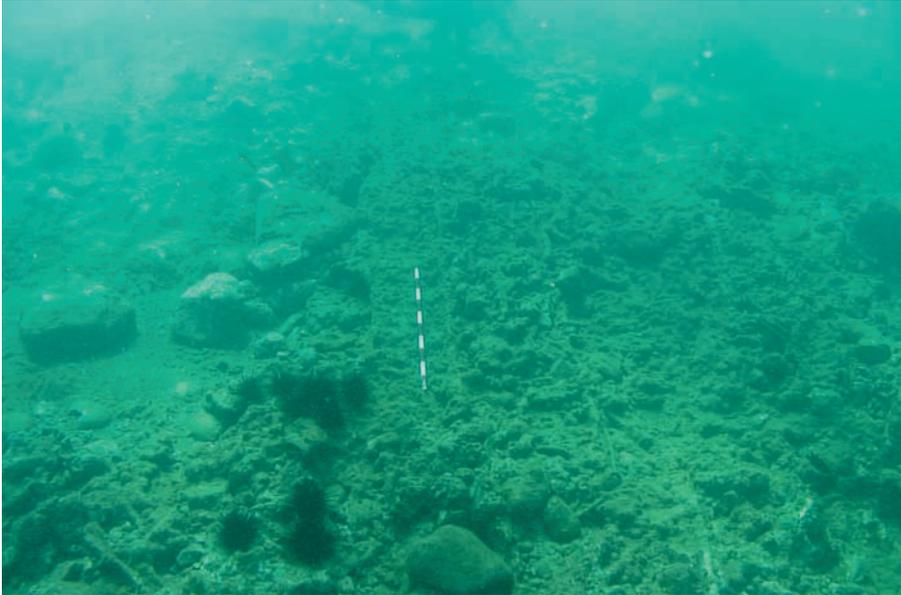
También se ha certificado en estas aguas la presencia de otros pecios de época reciente, como por ejemplo el carguero griego "*Kaláis*" y la barcaza "*Sahara*", u otros de fecha más antigua como es el caso del vapor italiano "*Sud-América*".

En definitiva, han sido muchos los objetos recuperados de estas aguas que, o bien han pasado a integrar diversas colecciones particulares existentes o bien están formando parte de los depósitos de algunos museos. De cualquier forma, es básico destacar que en la mayoría de esas ocasiones la descontextualización de los objetos es casi absoluta, pues desconocemos la procedencia exacta de los hallazgos, con todas las connotaciones que ello implica.

Análisis y resultados

El hallazgo más importante que se documentó en esta zona no es otro que los restos parcialmente conservados de un pecio antiguo, cuya localización se sitúa a unos 90 m de la actual línea de costa y a una profundidad que oscila entre 5-9 m. El núcleo principal del mismo estaba conformado por aquellos elementos del naufragio que podrían ser considerados los más importantes y ocupaban un área definida de 11 m de largo y algo menos de 9,5 m de ancho. Aunque su extensión total no puede delimitarse con exactitud, debido a las concreciones marinas, al solapamiento de diferentes objetos y a que se halla fosilizado por completo, circunstancia que hace de su interpretación algo muy complejo.

Si bien no podemos saber de forma fehaciente ante qué parte de la nave nos encontramos, lo cierto es que no sería del todo descabellado pensar que lo que se ha preservado fuera parte del casco, las cuadernas, o incluso del combés, es decir, la cubierta inferior de la nave. Por su forma, tampoco deberíamos descartar que quizás



Vestigios arqueológicos (San Telmo).

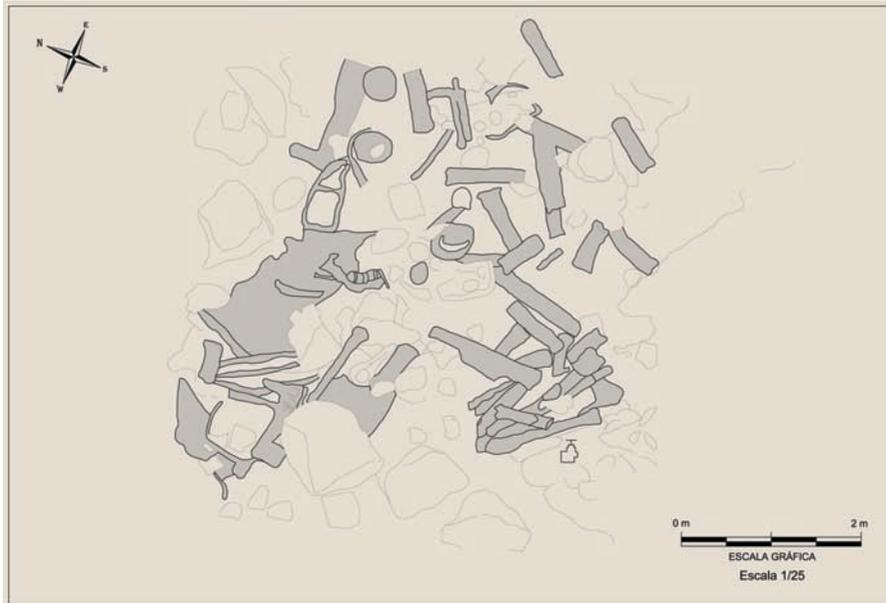
se tratara del sobreforro de las cuadernas. Igualmente podríamos estar hablando de diversos elementos como puntales, bitas y tracas, que de alguna manera conformarían parte de la arboladura; además de revelarse la presencia de otros muchos componentes metálicos de la embarcación y diversas piezas náuticas: desde clavos y varillas, hasta accesorios relacionados con válvulas pertenecientes a barcos antiguos de navegación a vapor. Esta circunstancia, unida al hallazgo de elementos heterogéneos, nos lleva a pensar que podríamos estar en una zona que albergara restos de embarcaciones o naufragios de diferentes periodos. Esto no debe ser del todo extraño, pues en este lugar es donde quedarían atracados la mayoría de los barcos que llegaban al muelle de San Telmo, ya que desde aquí se desembarcaría a tierra en barquillas. Por ello, no habría que descartar que determinados restos materiales sumergidos correspondan a diferentes momentos históricos, no sólo de época más antigua (ss. XVII-XVIII), sino también de periodos más cercanos en el tiempo (ss. XIX-XX), como así han evidenciado los abundantes objetos provenientes de embarcaciones recreativas, deportivas de vela, etc., que al igual que los navíos de épocas pretéritas también recorren este tramo del litoral de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.



Pecio (Antiguo Muelle de San Telmo).

Según nos vamos alejando del foco central del naufragio, también se observa la presencia de diferentes elementos metálicos de longitudes muy variadas, muchos de ellos totalmente petrificados, circunstancia que impide una mejor identificación de los mismos. Abundantes son los tablonces y planchas, tanto de metal como de madera, en gran medida muy concrecionados, que ofrecen diferentes dimensiones, y que acaso puedan ser componentes de diversa índole del casco de la embarcación. Entre las primeras llama la atención una plancha troquelada con formas hemisféricas alineadas en tres filas de cuatro elementos, que posiblemente se trate de parte de algún elemento de refuerzo de la cubierta o del interior del casco de la nave. Destaca la presencia de lo que semejan ser varios maderos, pudiendo ser una de ellos superior a los 2 m de longitud, de unos 20 cm de grosor; y que acaso se correspondería con parte de uno de los palos o mástiles de la embarcación.

Por lo que respecta al posible artillado que pudiera llevar la nave hemos identificado varias piezas parcialmente conservadas y que exhiben dimensiones que oscilan entre los 60 cm y 130 cm de longitud y entre 10-20 cm de diámetro. Algunos de estos cañones se encuentran muy fosilizados con las rocas y la plataforma del fondo marino, por lo que en ocasiones su descripción se hace bastante complicada. No sin

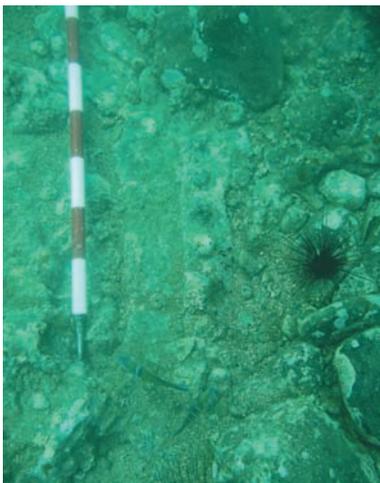


Levantamiento planimétrico del pecio de San Telmo (sector septentrional).

ciertas reservas, junto con las que acabamos de referir nos encontraríamos con otras piezas de menor tamaño, como algún posible falconete o cerbatana o una culebrina con el alma al descubierto y partida en dos grandes fragmentos. Asimismo, también podríamos haber reconocido un par de balas de cañón de pequeño calibre.

Asociados a estos restos se evidenciaron abundantes elementos metálicos y fragmentos de vidrio registrados sobre el fondo, así como una gran cantidad de cerámicas modeladas a torno con una adscripción cultural semejante a la del pecio, entre las que se pidieron identificar algunas formas. Obviamente, muchos de los elementos no han podido ser suficientemente determinados debido a su excesiva fragmentación, al grado de adherencias y fosilización que detentan y al precario estado de conservación que exhiben. Y como ya se ha señalado, aunque podamos encontraros ante vestigios náuticos de diferentes períodos, lo cierto es que algunos de estos fragmentos se hallan parcialmente sepultados por grandes clastos de basalto, circunstancia que nos lleva a pensar en la antigüedad de los mismos.

La zona sobre la que se esparcen todos estos restos de naufragio está dominada por un enorme afloramiento rocoso de grandes dimensiones, cuya altura alcan-



Plancha troquelada (Antiguo Muelle de San Telmo).

za varios metros, llegando en bajar a estar situado a tan sólo 4 m de la superficie. Por consiguiente, parece bastante probable que el choque con este escollo fuera la causa más plausible de la zozobra posterior de la embarcación; si bien no podemos descartar otras hipótesis.

Otro elemento significativo es un ancla forjada en hierro y plomo que bien podría datarse en el mismo arco temporal que el pecio y que fue descubierta en las inmediaciones. No exhibía un buen estado de conservación, pues la pieza está alterada en su morfología como consecuencia del tiempo que lleva sumergida. Aparece con una caña o asta alargada de unos 60 cm de largo, rematada por lo que parece ser el arganeo, a su vez recubierto por concreciones

marinas. Tiene unas dimensiones añadidas de unos 35 cm de anchura, mientras que la cruz es algo corta, sobre los 30 cm de lado a lado y el ángulo de presa es bastante cerrado. Posee dos brazos claramente definidos que se rematan por sendas uñas de "pico de loro", con un mapa alrededor de 16 cm en el vértice, en tanto que la pestaña y la orejeta no sobrepasan los 15 cm. Desconocemos por el momento si se trata de un ancla de patente, quizás alguna variación tipológica del ancla *hall*, o si por el contrario contaba con un cepo, que obviamente no ha logrado conservar. Con todo, podría establecerse su adscripción cronológica entre los siglos XVI-XIX, aunque hasta que no se acometa su recuperación definitiva del fondo marino y se lleven a cabo las necesarias pautas de restauración no se podrá establecer su delimitación histórica de manera más precisa.

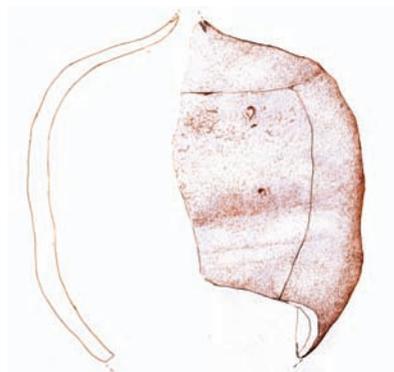
Por lo que respecta a los profusos repertorios cerámicos, en su mayoría están modelados a torno e integrados preferentemente por fragmentos atípicos de pastas bizcochadas, cuyas paredes se encuentran ampliamente cubiertas por concreciones marinas. No obstante, también se distinguen algunas piezas, como bien pudieran ser restos de ánforas o de botijas. Entre aquéllos, es posible que alguno pudiera haber estado vidriado, aunque razonablemente no se ha conservado. Dominan los restos con el interior liso y también destacan unas cuantas formas donde se identifican claramente algunos elementos como la boca, gollete, o el fondo de vasijas globulares. Los ejemplares decorados están compuestos exclusivamente por barnices



Ancla antigua (Antiguo Muelle de San Telmo).

plumbíferos, presentando algunos el interior cubierto por un fino vedrío melado o verde, que en ocasiones ha llegado a perderse casi en su totalidad. De la misma forma que el lote anterior, mayoritariamente son fragmentos atípicos de variados tamaños.

Debido a la elevada fragmentación del material arqueológico es muy complicado conocer con exactitud cuál era la composición de este conjunto, aunque puede señalarse la presencia de algunas producciones como escudillas, orzas y cántaros. No obstante, parece ser que los mejor representados serían los recipientes del tipo de las botijas peruleras, cuyo tamaño, engrosamiento de las paredes y morfología "ovoide" las hacía ideales para el almacenamiento y transporte de líquidos en las travesías atlánticas desarrolladas entre los siglos XVI y XVIII. La gran variabilidad de tipos que presentan estas cerámicas, en lo que a su clasificación se refiere, no siempre parece responder a factores cronológicos, sino más bien a la especialización y consiguiente diferencia que existía entre los distintos talleres que las fabricaban, por lo que su



Dibujo de botija perulera (Antiguo Muelle de San Telmo).

correcta vinculación a un espacio de tiempo preciso nunca es fácil (Goggin, 1960; Deagan, 1987; Amores y Chisvert, 1993; Escribano y Mederos, 1998; etc.).

La localización de cerámicas a torno y vidriadas en este área marítima no es un hecho aislado, dado que es de sobra conocida la presencia de piezas similares recuperadas de los alrededores, siendo buena prueba de ello algunos de los fondos que integran los depósitos arqueológicos del Museo Canario. En definitiva y teniendo en cuenta que este tipo de repertorios no ofrece una marcada variación técnica y tipológica a lo largo del tiempo, culturalmente pueden ser catalogados como cerámicas del período colonial o de época posterior; por lo que su cronología quedaría establecida entre los mencionados siglos XVI-XVIII.

7.2.4. Bahía de Gando

Situación geográfica

La costa del municipio de Telde se caracteriza por tener un relieve de formas suaves y homogéneas, aunque con la peculiaridad de la existencia de varios edificios volcánicos repartidos por el litoral. Esta llanura es bastante representativa de la cara oriental de la isla, habiéndose formado a partir de las coladas de lava procedentes de la zona insular central. El carácter irregular de la costa indica que los materiales pertenecen a erupciones recientes, siendo uno de los edificios más representativos el configurado por la península de Gando. Ésta se formó durante el Pleistoceno surgiendo como un islote disgregado a escasa distancia de la costa, pero que a través de sucesivas erupciones acabó uniéndose a la superficie insular. El roque constituye uno de los numerosos roquedos costeros que se extienden a lo largo del litoral oriental de Gran Canaria, siendo un ejemplo inestimable como testigo mudo del retroceso de la línea costero-litoral insular.

La *Punta de Gando* se configura como una lengua de tierra que penetra cerca de 1,5 km mar adentro y se extiende a lo largo de 100 ha. Este accidente geográfico, que presenta una orientación NW-SE, crea al sur una amplia bahía al abrigo de los vientos dominantes que está dotada de unas condiciones excepcionales como fondeadero natural. En su prolongación oriental se encuentra la baja del mismo nombre, escollo marino sumergido que aflora sobre dos picos a una cota bajo el agua entre 2-6 m de profundidad, dependiendo de la bajamar. Sin ningún género de dudas constituye uno de los puntos más peligrosos de la navegación en todo el archipiélago, pues ha sido el causante directo del hundimiento de numerosos navíos des-



Bahía de Gando.

de época histórica. Precisamente fue esta circunstancia la que llevó a las autoridades a fines del siglo XIX al levantamiento de los faros de Melenara y de Arinaga. Bien conocida por los navegantes desde 1834, su ubicación estaba muy clara en todas las cartas náuticas realizadas a partir de esa fecha, cuya norma expresa reflejaba la obligatoriedad de transitar a cinco millas de distancia de ese lugar. No obstante, esta zona se granjeó una triste fama por la gran siniestralidad de buques que allí se prodigó.

El lecho marino predominante se caracteriza por ser blando, con arenas finas o fangos de origen sedimentario en profundidades situadas entre 20-40 m. En el lado más septentrional se observa un fondo duro rocoso que debe ser una prolongación geológica submarina de la cresta de Gando. Este fondo duro es el que morfológicamente configura el propio bajío, en donde la pequeña arista sumergida que se ha modelado alcanza sorprendentemente los 2 m y, por consiguiente, sería el causante directo de la zozobra de las embarcaciones. También se ha observado una zona con arenas sometidas a corrientes de fondo que conforman *ripple-marks* y se ha detectado una reducida línea donde existen fondos duros dispersos pertenecientes a pequeñas rocas localizadas sobre un substrato blando.

Antecedentes históricos

La trascendencia que ha tenido la bahía de Gando está bien contrastada por la abundante documentación histórica que existe al respecto, pues desde época bajo-medieval ya se certifica la presencia de navegantes europeos que utilizan esta rada como fondeadero natural, ya sea como refugio de embarcaciones o como punto de aguada y escala en la ruta marítima del Atlántico. Sin embargo, la presencia de un temible escollo marino, como es la baja de Gando, exigía una pericia excepcional de los pilotos, dado que este punto ha sido el causante directo de numerosos naufragios acaecidos en los últimos siglos en la navegación insular.

Según la tradición historiográfica este parece ser el punto donde a lo largo de la primera mitad del siglo XIV desembarcaron los primeros exploradores mallorquines y sus acompañantes, los frailes franciscanos. La presencia de estos expedicionarios en Telde hace de este enclave la primera ciudad existente en las Islas, al menos desde una perspectiva europea, puesto que fue la primitiva sede oficial del obispado de Canarias según la bula papal de 1351. Hacia 1403 G. de la Salle llegó por primera vez a este puerto procedente de Fuerteventura y un año después volvió a hacer escala aquí, pasando a denominar la bahía como puerto de Telde. Años más tarde, sobre 1466, hay noticias acerca del desembarco y las escaramuzas de los conquistadores Diego

de Silva y Diego de Herrera con los indígenas de las poblaciones vecinas. Como consecuencia de estos hechos pudo edificarse una torre-fortaleza levantada al calor de los primeros episodios de enfrentamientos militares por la ocupación del territorio. Todo apunta a que esta construcción de planta cuadrada de una sola altura y muros de mampostería formaba parte de un conjunto más amplio, en el que también se incluiría una ermita, los depósitos de víveres y los almacenes comerciales. Igualmente, parece estar bien documentada la primigenia destrucción de esta fábrica y sus sucesivas reconstrucciones desde 1483 hasta 1740, cuando tiene lugar la efectuada por el gobernador Rodrigo Manrique (Riviere, 1997; y Pinto, 1996).

Inicialmente en las cartas no se especificaba su carácter portuario y habrá que esperar a los mapas posteriores para que esta circunstancia se vea reflejada. De sus buenas condiciones como ensenada y puerto espacioso, apuntan varios autores que era un amplio fondeadero que podía dar cobijo a más de 200 navíos. Tal era la situación, que muchos invernaban aquí o incluso realizaban el carenado aprovechando sus apacibles playas; amén de ser el lugar que ofrecía la comunicación más cómoda con Lanzarote y Fuerteventura (Torriani, 1978; Verneau, 1981; Viera, 1982; Varela, 1986; Sosa, 1994; Riviere, 1997; etc.).

Tras los momentos iniciales de la Conquista, no volvemos a tener noticias de algún enfrentamiento significativo en la bahía de Gando, precisamente hasta 1741, momento en el que varios navíos corsarios intentaron apresar al buque artillado "El Canario", que se encontraba anclado en la ensenada, pero ésta repelió formidablemente el ataque dando al traste con su tentativa (Escribano, sin data). A lo largo de las siguientes centurias este fondeadero irá perdiendo importancia a favor del Puerto de La Luz, cuyas bases comerciales e infraestructuras portuarias se desarrollaron formidablemente al amparo del rápido crecimiento de la ciudad capitalina. Sin embargo, la *Punta de Gando* prosiguió manteniendo su notoriedad, aunque en esta ocasión por motivos bien distintos, pues amparó una elevada cantidad de desafortunados naufragios (Loaritz, 1982; González, 1996; Jiménez, 2005; etc.).

Como indica el historiador G. Jiménez (2005), el primer accidente del que tenemos constancia escrita en este bajío de la costa ocurrió en 1880 al chocar contra la misma el vapor inglés "Senegal", el cual se vio obligado a encallar en la cercana caleta de las Salinetas. Cuatro años después, en 1884, aconteció el conocido siniestro del vapor francés "Ville de Pará", con casi 90 m de eslora y 11 m de manga, 1.699 toneladas de carga, 65 personas a bordo y perteneciente a la empresa *Chargeurs Réunis*, que realizaba su tercer viaje entre la ciudad francesa de Le Havre y la brasileña

de Pernambuco. Tras el fuerte impacto el casco del buque se rompió y en poco tiempo acabó de hundirse, si bien fue posible salvar a la mayoría del pasaje gracias a la ayuda de los pescadores de la zona, quienes con sus barquillas de faena respondieron de forma rauda a las señales de auxilio. No acabaron ahí todas las peripecias, pues los supervivientes fueron conducidos al día siguiente al lazareto del Puerto de La Luz, donde por precaución tuvieron que soportar varios días de internamiento en cuarentena, ante la eventual propagación de alguna de las epidemias que cursaban por aquel entonces en el continente.

Apenas unos meses después, la baja fue nuevamente protagonista de otro siniestro, acaso esta vez el más famoso de los allí sucedidos, el del vapor-correo "Alfonso XII" que se hundió en sus aguas el 13 de febrero de 1885. Este navío de tres palos de la Compañía Transatlántica fue construido en Escocia y era el emblema de la marina mercante española. Contaba con 106 m de eslora, 11,5 m de manga, 8,5 m de puntal y una capacidad de carga y pasaje de 3.000 toneladas y 1.300 personas, respectivamente. El barco, que hizo escala en Las Palmas de Gran Canaria en su viaje a Cuba, trasladaba tropas de reemplazo a la colonia y una preciada carga de diez cofres con 1.500 duros cada uno en moneda de oro y plata para pagar la soldadesca. Asimismo, también transportaba mercancías variadas, entre las que destaca el armamento, y correspondencia privada y oficial, amén de las pertenencias y enseres de los viajeros. La ayuda inmediata a los naufragos no tardó en llegar por parte de los pescadores de las cercanías, ni tampoco el urgente rescate de la carga que puso en marcha la compañía. Pero en este caso fue relativamente infructuoso, pues dada la profundidad, ni se pudo reflotar la nave pese a contar con los mejores buzos de la época, ni tampoco se recuperó íntegramente el valor de la carga, al quedar por recobrar una de las mencionadas cajas de oro, circunstancia ésta última que alimentó durante años una leyenda que ha supuesto un daño patrimonial irreparable, fruto de la acción indiscriminada de buceadores y "caza-tesoros".

Un desgraciado accidente más tuvo lugar en 1887, cuando de nuevo la baja de Gando amplió su fama al incrustarse contra el escollo el vapor inglés "Spider", que se dirigía hacia Sierra Leona una vez abandonado el

"Ville de Pará" (Colección French Lines).



Puerto de Las Palmas. Durante muchas horas estuvo varado en posición horizontal, pero una vez empezó a descender la marea, éste se hundió de popa de manera paulatina y finalmente se fue a pique tres días después, permitiendo por ello la extracción de la carga que portaba.

Por lo que respecta a los restantes accidentes marítimos del siglo XIX, éstos se sucedieron en 1888 y 1889. El primero lo padeció el vapor “*Kennet*”, que se estrelló contra el arrecife, en esta ocasión por el mal estado de la mar; yéndose al fondo en muy poco tiempo debido al grave daño sufrido. El trasatlántico alemán “*Lavinia*” fue el otro, el cual quedó encallado en la zona de la meseta de la baja, aunque para satisfacción de la compañía pudo ser reflotado y conducido al puerto capitalino, donde fondeó sin llegar a necesitar remolques ni auxilios complementarios.

Los últimos hundimientos de la pasada centuria que han tenido lugar en este tramo marítimo insular no han sido menos numerosos. Entre todos ellos podríamos destacar los del vapor francés “*Orleanais*”, el vapor inglés “*Emma*”, el vapor noruego “*Kanghorum*” y el frecuentadísimo carguero español “*Monte Isabela*”, en 1905, 1914, 1924 y 1946, respectivamente.

Referencias arqueológicas

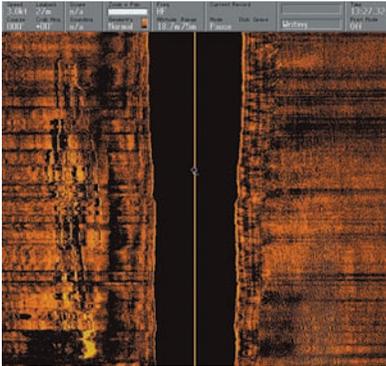
Como en otros puntos del litoral, las referencias históricas son muy profusas y ponen de manifiesto la constante presencia de restos materiales bajo sus aguas. En este sentido, la existencia de repertorios arqueológicos submarinos encuadrados entre los siglos XV al XIX está más que verificada en la bahía de Gando. Diferentes objetos cerámicos y de metal, además de los numerosos pecios, han sido sucesivamente documentados en sus límites.

Sin embargo, desde el punto de vista arqueológico nunca se había efectuado una intervención en esta demarcación. Con este motivo se llevó a cabo el proyecto *Prospección arqueológica subacuática de la zona de Tufía, Baja y Bahía de Gando (Gran Canaria)*, financiado por la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria (Guillén y Benítez, 2007). El trabajo se planteaba como una prospección arqueológica sistemática de la costa de Gando, fundamentándose su elección en base a la abundante información documental y oral existente y también por ser una zona potencialmente arqueológica. Por otro lado, estaban las características físicas del emplazamiento y la presencia del escollo de la baja, causante directo de numerosos naufragios, entre ellos los vapores “*Ville de Pará*”, “*Alfonso XII*” y “*Monte Isabela*”, eventualmente analizados en este proyecto, mediante el uso del sonar de barrido

lateral, la ecosonda multihaz y el ROV o robot a control remoto que posibilitaron la obtención de imágenes digitales de alta resolución. Para ello se planteó la exploración de un polígono de unos 2.900 m de largo y otros 1.800 m de ancho, con el fin de confirmar la presencia de restos arqueológicos subacuáticos de los que ya existían referencias previas y su posterior estudio, análisis y evaluación. Además, según avanzaron los autores, estas tareas tuvieron que complementarse con una serie de inmersiones de observación directa, a través de sistemas tradicionales de prospección, cuyos criterios flexibles pudieran facilitar su adaptación a las condiciones del medio marino. Por desgracia, algunas circunstancias del entorno impidieron abordar adecuadamente este trabajo, teniéndose que restringir determinadas exploraciones submarinas, así como la necesaria comprobación de varias de las anomalías detectadas. Los registros geofísicos de la ecosonda y del sonar proporcionaron una lista de irregularidades que, por su tipología, podrían corresponder a restos arqueológicos sumergidos; aunque por el limitado alcance del proyecto sólo se comprobaron una selección del catálogo, entre las que se incluían las pertenecientes a los vapores ya citados.

Análisis y resultados

En este caso, los yacimientos arqueológicos subacuáticos están conformados por los restos de dos pecios de casco metálico de similar naturaleza, como son los navíos "*Ville de Pará*" y "*Alfonso XII*". El primero de ellos es un paquebote francés que se encuentra localizado a escasa distancia de la baja, al sureste de la misma, a una profundidad que oscila entre 37-40 m y está separado de la costa por 1.019 m. En la actualidad descansa sobre un fondo arenoso que en ocasiones deja expuesta partes de la embarcación, que en otros momentos están cubiertas por estos eventuales sedimentos. Presenta una orientación de la proa en sentido NW y está recostado sobre la amura de estribor. Además, se observa perfectamente la proa, así como el espacio interior que queda bajo esta parte del barco. De hecho, junto con el pañol de popa son las secciones que mejor grado de conservación ostentan, pues un alto porcentaje de las cubiertas se encuentran parcialmente desmanteladas, especialmente todas las de la zona central del buque, que sin ningún género de duda es el bloque más dañado. Ello no es óbice para que se preserven en buen estado algunos elementos significativos como el ancla, las calderas o la hélice, que permiten identificar palmariamente los distintos sectores del bastimento. Por consiguiente, según el registro obtenido se conserva una eslora aproximada de 95 m, siendo esta distancia algo superior a la eslora real debido al estado en el que se encuentra, pues se



“Ville Pará” (sonar de barrido lateral).



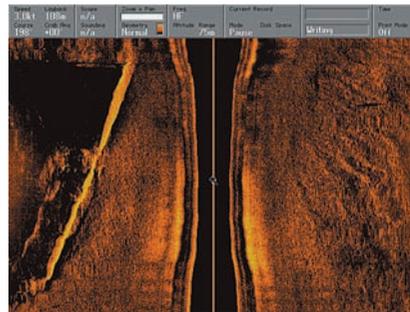
Restos materiales “Ville de Pará” (Foto: J. Ortega).

aprecia una gran cantidad de elementos que conforman un área compacta pero sin ser una estructura bien definida. Aún es destacable no sólo la abundancia de restos que hay enterrados en las inmediaciones, sino también los cuantiosos objetos muebles que están diseminados; si bien éstos se han visto reducidos inexorablemente por las acciones sistemáticas de saqueo a las que se ha visto sometida la nave, en particular por los grupos de buceadores que frecuentan este pecio. No obstante, en mucha menor medida que las practicadas sobre otros cargueros hundidos en estas aguas. Hay abundantes muestras de estos lances acaecidos en su entorno y así lo hemos comprobado en los estudios de las fuentes orales habiendo podido documentar gráficamente muchas de esas piezas aquí recuperadas, tales como pipas de tabaco, vajilla, cristalería, cubertería, etc.

En cuanto al segundo de los buques hundidos en esta franja marina, el vaporcorreo español “Alfonso XII”, hay que señalar que se halla localizado a 1,4 km, aproximadamente, al SE de la *Punta de Gando*. La práctica totalidad del barco descuelle sobre la arena, reposando sobre la quilla en un fondo de aguas profundas, a una cota máxima de unos 48 m, aunque ligeramente apoyado hacia la amura de estribor. La embarcación despliega una orientación en sentido NE-SW, con la proa marcando el flanco más septentrional, en tanto que la popa lo hace hacia el sur. La dirección en la que yace el pecio sugiere la existencia de un gran fragmento que constituye la parte de popa y el grueso del buque con una eslora de unos 80 m, a partir de los que comienza una franja de innumerables restos que abarcarían hasta un total de 154 m. Con todo, ambos extremos son la parte mejor conservada, pues al menos se mantiene casi intacta una veintena de metros en cada una de ellas. De cualquier forma,

el estado de conservación que exhibe es de bastante deterioro, al menos en líneas generales, dado las sucesivas cargas dinamiteras que hubo de soportar el casco en diferentes sitios cuando la empresa consignataria trató de reflotarlo y para recuperar la carga de su interior. En este sentido, cabe indicar que las secciones más afectadas son la proa y algunas zonas del centro de la nave, aunque ello no impide reconocer su estructura global o toda una serie de elementos particulares que conforman diferentes componentes del bastimento, como el timón, la hélice o varias de las bodegas y cubiertas de a bordo. El resto es un amasijo de metal muy deteriorado. Asimismo, como en el caso anterior, todavía destacan abundantes restos mobiliarios am-

Arriba a la izquierda, frascos del "Alfonso XII" (Foto: J. Ortega). Arriba a la derecha, "Alfonso XII" (Foto: O. Ranz). Abajo a la izquierda, moneda encontrada en el "Alfonso XII" (Foto: J. Ortega). Abajo a la derecha, "Alfonso XII" (sonar de barrido lateral).



pliamente diseminados por las inmediaciones, como piezas de la vajilla o de la cristalería, vidrios y botellas de diversa tipología, etc. Es fundamental significar que estamos ante el pecio más impunemente expoliado en Canarias, siendo habitual en las inmersiones de buceo que asiduamente aquí se practican desde hace años, el exhumar cualquier objeto de este lugar como mero recuerdo o *souvenir*. Así, hemos podido constatar ampliamente esta aseveración, merced a los profusos testimonios recabados al efectuar los estudios de las fuentes orales, los cuales están acompañados en ocasiones por la correspondiente documentación gráfica.

7.2.5. Playa del Burrero

Situación geográfica

Esta playa se encuentra en el este de Gran Canaria, dentro del término municipal de Ingenio y se trata de un enclave costero, típico de esta zona del litoral, que aprovecha la pequeña cala existente para el establecimiento de un reducido asentamiento pesquero y de veraneo, que ha evolucionado hasta convertirse en un barrio de mayores dimensiones y población.

El relieve es fundamentalmente llano, salpicado por algunas pequeñas elevaciones de origen volcánico y por las depresiones de escasa profundidad originadas por los cauces de los barrancos en la parte final del recorrido hacia su desembocadura, principalmente el barranco de Guayadeque y el barranco de Los Aromeros. La costa es muy lineal, con playas de arena y cantos, destacando la presencia del *Roque del Burrero*, modelado por el mar a partir de un cono volcánico. La plataforma litoral es la más ancha de la isla, como consecuencia de la erosión resultante de la afluencia de aguas pluviales que discurren por los barrancos.

En cuanto a la caracterización del substrato marino existente, destaca la presencia de fondos sedimentarios localizados tanto en zonas someras al norte del área explorada como en la franja más profunda. Su principal origen está en los aportes terrígenos y se define por estar conformado por arenas que mayoritariamente son de tamaño fino. Estas aguas ofrecen un menor hidrodinamismo debido a la protección



Playa del Burrero (Carrizal, Ingenio).

que le confiere la *Punta de Gando*, circunstancia que favorece la deposición de los sedimentos y la difracción del oleaje que provoca corrientes de fondo. Asimismo, también están presentes arenas más gruesas sometidas a las corrientes de fondo que dan lugar a la formación de *ripple-marks*. Dichas alineaciones sedimentarias se dan, principalmente, en el sector más profundo de la prospección. Por último, cabe reseñar que justo al sur del *Morro del Burrero* existe igualmente una pequeña zona con fondos blandos que han sido depositados por el bajo hidrodinamismo generado, tanto por la protección de ese accidente orográfico como por el de la *Punta de Gando*. En cualquier caso, sobre estos fondos se encuentran los restos del pecio.

Bajo el paradigma de fondos duros se agrupan diferentes modelos de afloramientos rocosos o sedimentos consolidados. Cabe destacar la gran heterogeneidad morfológica, ya sea en forma de bloques en algunos casos, y de bloques, guijarros y lajas en otros. Se localizan en la zona más superficial de la playa, en la zona sur del área prospectada y en la prolongación sumergida del *Morro del Burrero*.

Por último, se ha podido determinar la presencia de una fanerógama marina, como es la *Cymodocea nodosa*, característica de zonas sedimentarias con un moderado hidrodinamismo. Se distribuye conformando una estructura de pradera con una densidad de haces variable que se incrementa desde la periferia de las manchas hacia el centro de las mismas. En el área de estudio, gran parte del sebadal se encuentra asentado sobre un substrato caracterizado por arenas que configuran una extensión continua de cobertura, así como una densidad elevada donde se intercalan ciertas cubetas.

Antecedentes históricos

Desde época aborigen ya existen evidencias acerca de la ocupación de este enclave costero. Las primeras noticias de tipo arqueológico que hay de la costa del municipio de Ingenio se encuentran en el diario de excavación de S. Jiménez Sánchez (1946b). Más recientes son los trabajos llevados a cabo en poblado del Burrero han puesto de manifiesto el hondo arraigo que los antiguos canarios tenían en este lugar del litoral, ya que las dataciones indican que fue ocupado, al menos, en el lapso de ocho siglos, desde mediados del siglo IV hasta la mitad del siglo VII de nuestra Era., aunque también se ha delimitado otro arco cronológico que va desde fines del siglo X hasta la primera mitad del siglo XII (Mireles, Olmo y Rodríguez, 2001 y 2005).

Tras la ocupación prehispanica se abre un lapsus cronológico de varios siglos, que no permite establecer con precisión el momento en el que de nuevo se procede a

“reocupar” este ámbito. Los “nuevos” orígenes históricos no están muy claros debido a la carencia de datos encontrados en los padrones municipales o en varios nomencladores de población consultados, dado que se encuentran encuadrados bajo cifras generales para la totalidad del municipio. La parca documentación histórica existente sobre la playa del Burrero del Carrizal de Ingenio, proviene de un erudito local, quien describe algunos aspectos anecdóticos sobre la población y sus costumbres. Con todo, se desconoce la fecha exacta en la que comenzaron a edificarse las primeras viviendas permanentes en este barrio, aunque la información oral recopilada nos permite acercarnos a una datación posterior a 1900, donde a principios de siglo las cuevas del cantil ya tenían sus moradores (*Protocolos Notariales*, 1868; y Sánchez, 1987).

Acerca del modo de vida de los vecinos que practicaban la pesca artesanal y el marisqueo en este entorno, recientemente se elaboró un trabajo etnográfico encaminado a documentar todas las tradiciones orales, a través de las personas que aún permanecían ligadas a este enclave (Batista, Mireles, Olmo y Rodríguez, 2005).

Referencias arqueológicas

El descubrimiento de un pecio en esta playa se produjo en 1961 por parte de T. Cruz Alemán, quien al practicar el submarinismo en sus alrededores advirtió la presencia de diversos restos materiales sumergidos, que tras ser retirados del fondo dejaron al descubierto tres cañones, a escasos 10 m de la orilla y a unos 3-5 m de profundidad. De inmediato comunicaron el descubrimiento a las autoridades insulares y se coordinó la realización de una prospección subacuática (Jiménez, 1962). En esta primera exploración se localizaron dos grupos de cañones de hierro bien diferenciados. El primer conjunto lo constituirían los tres objetos anteriormente mencionados, en tanto que el otro bloque estaba formado por dos piezas de artillería, quince duelas de hierro y varios eslabones de cadena, ligeramente más alejadas de la costa y a mayor profundidad, esto es, a unos 25 m de distancia y entre 4-8 m de fondo. Seguidamente se localizaron tres más, así como los restos de madera del casco o la cubierta de una posible embarcación. Estas actuaciones llegaron a término con la extracción de uno de los morteros que fue inicialmente depositado en las dependencias del Museo Naval de Madrid, desde donde fue trasladado en un momento ulterior al Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, en el Palacio del Viso del Marqués de Ciudad Real.

Por su parte, V. Sánchez Araña, propietario del Museo de La Fortaleza de Santa Lucía de Tirajana efectuó nuevas intervenciones submarinas, una vez autorizado para ello por la Comandancia de Marina de Las Palmas y el Ministerio de Marina. Las mismas pudieron realizarse merced a la colaboración del Servicio Naval Submarino y arrojaron unos fantásticos resultados al revelar la existencia de otros once cañones, netamente más alejados de la playa que los anteriores, en esta ocasión muy concrecionados y fosilizados en el fondo marino. Sin embargo, a pesar de la gruesa costra calcárea que ostentaban, hasta quince de ellos pudieron ser exhumados junto con varias plomadas de sondeo del barco y balas de cañón de diferente calibre, encontrándose bajo todos estos materiales parte del maderamen del navío, acaso la quilla o la borda del bastimento (Vera, 1968a, 1968b y 1968 c).

No volvemos a tener noticias de este sitio hasta que en el año 1993 se presenta el proyecto *Ampliación y mejora de la playa del Burrero*, en el que se contemplaba la construcción de dos diques en este espacio, uno de ellos semisumergido de 90 m de largo y el otro en superficie con una distancia de 150 m, cuya función sería enmarcar artificialmente la playa. Una vez comenzadas las obras, éstas fueron paralizadas por las autoridades porque se dañaban una serie de restos arqueológicos, no sólo terrestres, sino también los submarinos que conformaban el pecio en cuestión. Como consecuencia se ejecutó una nueva prospección en octubre de 1994 en la que una vez más se localizaron los restos hundidos en compañía de abundantes elementos relacionados con el naufragio (Bordón, 1994a y 1994b; Millares, 1994; Parras, 1994; Escribano y Mederos, 1996a; y Escribano, Mederos y China, 1999a). Finalmente, en 1995 la Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias autorizó la realización de un sondeo arqueológico en la playa bajo la dirección G. Escribano, A. Tejera y A. Mederos, en el que aún localizándose diversos artefactos se concluyó que las tareas de relleno del dique provisional por parte de una dragadora habían sepultado los restos del pecio, provocando de forma casi definitiva su destrucción.

Análisis y resultados

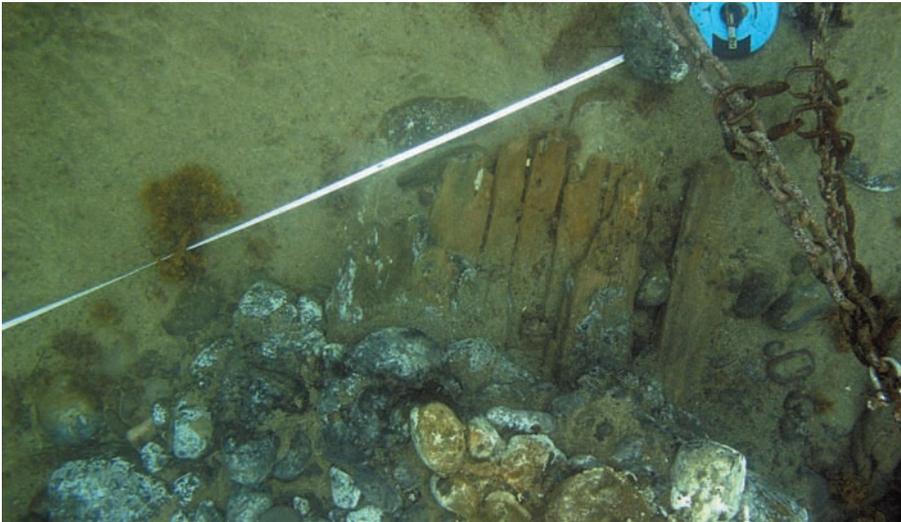
La actuación arqueológica que se realizó recientemente arrojó datos muy interesantes, no sólo cuantitativamente, ya que el volumen de restos materiales documentados fue bastante profuso; sino también cualitativamente, pues la singularidad de los vestigios descubiertos así lo confirmaron. En primer lugar habría que destacar el hallazgo más importante que se llevó a cabo durante la prospección subacuá-

tica, que no fue otro que el descubrimiento de los rastros del pecio antiguo, fragmentariamente conservado, cuya adscripción cronológica podría situarse entre los siglos



Detalle del casco de madera.

XVI-XVIII. El núcleo central estaría conformado por los abundantes restos materiales provenientes de la estructura de la propia embarcación, básicamente maderamen y tablonés superpuestos de un notable grosor, que se extiende sobre una superficie algo inferior a 30 m² y descansan bajo un lecho arenoso que oscila entre los 5-7 m de profundidad. Toda la tablazón ofrece un buen estado de conservación y preferentemente está dispuesta de forma longitudinal, si bien hay algunos segmentos que la cruzan transversalmente. Los tablonés más largos alcanzan los 6 m de envergadura, en tanto que aquellos dispuestos al bies se encuentran en torno a 2 m de extensión. Zonalmente están fosilizados por



Pecio de la Playa del Burrero.



Nódulo de pedernal.

rocas de un tamaño considerable y por una gruesa capa de arena que fue despejándose según avanzamos en la delimitación de los vestigios. Su extraordinario nivel de preservación hace que se pueda advertir ostensiblemente no sólo las vetas e irregularidades de la madera, sino inclusive algunos detalles como la ligazón y entalladura de encastre de los maderos o las perforaciones que se practicaron en los diferentes tablonos para ensartar los pernos de fijación. En donde las labores de exhumación han permitido una mejor delimitación de este conjunto, más que una superposición de listones hemos determinado en ciertos casos la existencia de un doble forro del maderamen, a todas luces con la intencionalidad de reforzar esta parte del navío.

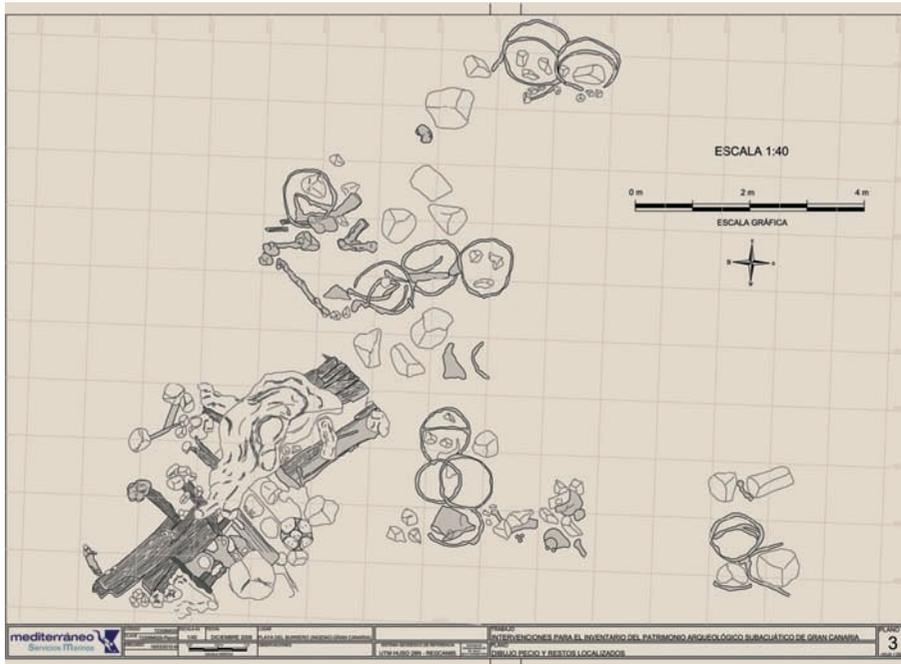
No sin ciertas dudas, es posible que nos halláramos ante parte de las cubiertas o incluso frente a una de las tracas o de las secciones importantes del forro o sobreforro del casco de la embarcación. Además, también se ha certificado la presencia de otros objetos de diversa naturaleza, como fragmentos de vidrio, eslabones metálicos o grandes nódulos de pedernal empleados para producir chispa en las armas de fuego de a bordo.

En el sector oriental adyacente al grueso de esta concentración se documenta, en sentido amplio, un numeroso repertorio integrado principalmente por múltiples aros circulares de metal de los barriles y toneles de madera, ocasionalmente apilados o superpuestos entre sí y en un número superior a la docena. Estas cubas constituían una parte significativa del cargamento de los galeones en las travesías oceánicas, pues solían contener agua, alimentos u otros tipos de líquido como vino o aceite y su



de la izquierda, aros metálicos de tonel (Playa del Burrero). A la derecha, balas de mosquetón.





Abajo, levantamiento planimétrico pecio Playa del Burrero.

estibado en las bodegas era fundamental para una buena navegación. Del mismo modo, entre los artefactos identificados en esta franja cabe señalarse la aparición de algún fragmento cerámico y de vidrio, una hebilla de cobre o más nódulos de sílex para generar la descarga del armamento, así como alguna varilla metálica y media decena de balas de plomo de mosquetón de similar calibre. Amén de un sinfín de pequeñas piezas fragmentadas, altamente concrecionadas y muy afectadas por la acción del medio, circunstancia que hace muy complicada la interpretación de su posible funcionalidad. La mayoría de estos elementos que configuran este segundo conjunto ofrecen un estado de conservación algo más deteriorado, en particular los citados aros metálicos, ya que se observa en gran medida la cantidad de pólipos y adherencias marinas que se disponen alrededor de su perímetro. Asimismo, ocupan una superficie mayor a la del maderamen de la embarcación, situándose en torno a los 100 m² de extensión.

Queda patente, pues, las limitaciones inherentes a este tipo de arqueología en la que los datos no son abundantes y resultan en ocasiones inconexos, aunque no por

ello deja de tener una importancia singular un hallazgo de esta índole. Es evidente, que la trascendencia de elementos tan peculiares sólo podrá valorarse en su justa medida cuando se establezcan relaciones con otros descubrimientos similares y con nuevos documentos.

7.2.6. Castillo del Romeral

Situación geográfica

Esta demarcación costera se sitúa al Este de la isla de Gran Canaria, dentro del término municipal de San Bartolomé de Tirajana, y se trata de una zona típica de esta parte del litoral, que aprovecha sus características y el calado de su rada para el establecimiento de un reducido asentamiento pesquero, que posteriormente ha evolucionado hasta convertirse en un barrio de mayores dimensiones y población.

A grandes rasgos, esta unidad geomorfológica se corresponde con el cauce bajo de la cuenca de Tirajana, quedando constituida por la amplia llanura aluvial cuaternaria de los Llanos de Juan Grande,



Playa de la Caleta (Castillo del Romeral).

de suaves pendientes que se prolongan hasta el mar. Esto da lugar a una franja litoral caracterizada por presentar un conjunto continuo de playas de cantos rodados, tras las cuales existen pequeñas cuencas endorreicas sujetas a encharcamientos temporales, provocados a su vez por intrusiones marinas y aguas de escorrentías. Este ambiente dio lugar a la formación de acumulaciones salinas, que en épocas

anteriores supusieron una boyante industria artesanal, hoy fuera de explotación.

Si bien las plataformas litorales del archipiélago son de reducido tamaño y tienen taludes de marcada pendiente, en el caso que nos atañe presentan una mayor prolongación que las orientadas al norte, por lo que los fondos marinos no son excesivamente profundos, al menos en las proximidades de los rompientes, alternándose los bancos de arena y los componentes rocosos, estos últimos algo más escasos. Sin embargo, este hecho puede ser un serio problema para la navegación de cabotaje en veleros de determinado calado, sobre todo en época moderna y contemporánea, ya que puede ocasionar el encallamiento de los mismos si estos son empujados por un viento racheado.

En mayor medida, el lecho marino de este tramo costero queda representado por fondos duros que abarcan una gran parte de la playa del Corral de Espino, la playa de La Tabaibita y las Salinas de Abajo; pero también se localiza frente a la *Punta del Tarajalillo*. Agrupan diferentes tipos de afloramientos rocosos o sedimentos consolidados, sometidos a un fuerte hidrodinamismo por la configuración geomorfológica del litoral, con una gran heterogeneidad, ya sea en forma de bloques, guijarros y o lajas. Así, en las áreas más superfluas y cercanas al litoral se sitúan las rocas en forma de bloques y guijarros, llegando estos últimos incluso a conformar la misma orilla. Por el contrario, la parte más profunda está configurada por lajas de gran extensión. Igualmente se han cartografiado otras franjas con la categoría de fondos duros dispersos, donde se aprecia la existencia de multitud de fragmentos rocosos de diferentes tamaños dispuestos sobre un lecho sedimentario, que fundamentalmente los encontramos en pequeñas bandas cercanas a costa frente a la *Punta del Tarajalillo* y la playa del Cardón, mientras que ocupan una mayor extensión en aguas de más calado. Por lo que respecta a los fondos sedimentarios, su presencia es mucho más reducida, detectándose en áreas muy someras o como parte de las cubetas presentes en las praderas de seadales. También exhibe arenas más gruesas sometidas a corrientes de fondo que dan lugar a la formación de *ripple-marks* en pequeña zonas puntuales. En cuanto a los referidos seadales, éstos quedan conformados por la fanerógama marina *Cymodocea nodosa* y se caracterizan por formar una verdadera pradera en la zona más somera y por encontrarse asentados sobre un substrato arenoso.

Antecedentes históricos

La importancia de este enclave ubicado en el Pago de Juan Grande, inhóspito en otros tiempos por la fuerza del viento dominante y la aridez de su suelo, estriba en la existencia de varias salinas agrupadas en un mismo sector. La defensa de esta industria extractiva de posibles asaltantes y ataques piráticos provocó que en siglo XVII se levantara la fortaleza conocida como Casa-Fuerte del Castillo del Romeral, planteándose ya en el siglo XVIII su ampliación y mejora. En la actualidad ofrece un aspecto ruinoso y apenas quedan restos inmuebles de las estructuras que allí se encontraban, desde que en el siglo XIX fueran abandonadas definitivamente, cuando decayó el comercio de la sal que abastecía a los barcos de pesca que faenaban en el banco sahariano. El resultado final fue el paso de estas propiedades, a lo largo de

la pasada centuria, a manos de señores que no se interesaron por su mantenimiento ni conservación.

a) Las Salinas del Romeral

La referencia salinera más antigua en Gran Canaria se remonta al siglo XVI, según se deduce de la cartografía del ingeniero cremonés Leonardo Torriani (1978), donde se señalan algunas salinas en la costa sureste de la isla, que bien pudieran ser las del Romeral, en el litoral de Juan Grande. Sin embargo, el verdadero desarrollo de la sal como industria se produciría, efectivamente, en esta zona de Gran Canaria, promovida por el Sr. D. Antonio Lorenzo de Bethencourt (1623-1696), regidor perpetuo de Gran Canaria, que obtiene permiso real en 1667 para levantar a su costa la Casa-Fuerte de Santa Cruz del Romeral. Esta iniciativa venía motivada por la necesidad de proteger militarmente la industria salinera, establecida en un lugar muy aislado de las vías de comunicación (Luengo y Marín, 1994). En este sentido, hay que recordar que desde la incorporación de la Isla a la Corona de Castilla, y hasta el siglo XIX, la única vía que recorría los pagos meridionales partía de Las Palmas de Gran Canaria y terminaba en la villa arzobispal de Agüimes; lo que obligaba a que el comercio y transporte de la sal se realizara en embarcación a otros puntos de la isla como Arguineguín, Mogán o La Aldea de San Nicolás.

El municipio que tradicionalmente ha contado con mayor número de salinas, no ha sido otro que el de San Bartolomé de Tirajana, en sus pagos del Castillo del Romeral y del Matorral. Así, las construidas más al sur son las llamadas Salinas de Abajo, por su situación meridional con respecto al núcleo poblacional del Castillo del Romeral (González, 1996). Junto al mismo, existieron un conjunto de salinas que sufrieron sucesivas ampliaciones y fueron vendidas varias veces. La importancia de estas instalaciones radicaba en el uso de la sal como conservante en las salazones de pescado, cuya demanda era continua debido a la situación inmejorable de Gran Canaria. El mencionado mercado de salazones sería el factor que explica el auge de las salinas en los siglos XVII y XVIII, pues son una consecuencia directa de la demanda de sal que ejercían los barcos que pescaban en el área canario-sahariana. El lugar elegido para su construcción fue la *Punta de las Salinas*, donde se piensa que ya existían algunos cocederos naturales con antelación, en los que sin intervención humana y por evaporación-concentración se producía la precipitación. Este centro, que ha sido el más grande de la isla por el número de tajos y cocederos, con la crisis se fue arrendando por parcelas que dieron nuevos nombres a las salinas, pero que genéricamen-

te eran conocidas como las Salinas del Castillo del Romeral. Más recientemente, a mediados del siglo XX, la producción empieza a caer y las salinas comienzan a ser una inversión no rentable, por lo que paulatinamente comienzan a abandonarse.

b) La Casa-Fuerte de Santa Cruz del Romeral

Según ha podido recoger el investigador J.M. Pinto y de la Rosa (1996), las primeras descripciones que se relacionan con la fortaleza las encontramos gracias a la relación del Sr. D. Joseph de Arana (1775) guardada en el Archivo de Acialcázar y a los escritos del bachiller D. Isidoro Romero Ceballos (1797) y de M. Hermosilla (1799).

Si nos remontamos al origen de la construcción tenemos que hacerlo hasta los momentos siguientes a la conquista de la Isla. Así, el primer problema que se planteó tras la misma, fue el de la defensa y fortificación del archipiélago, pues los conatos de invasión y ataques piráticos forzaron a las autoridades canarias a tomar medidas de precaución para efectuar dicha defensa, levantándose diversos torreones y fortalezas que se implantaron en puntos estratégicos. Tras la invasión de Van der Does en 1599 se procedió a la reconstrucción de los castillos arruinados y a planificar la edificación de otros nuevos en aquellos sitios determinados (Rumeu, 1999).

La primera de las circunstancias que hacen posible la construcción del Castillo sería la protección de la activa industria de la sal; a ella se le añadiría por obvias razones la inmediata protección de toda la zona sureste insular, hasta entonces abierta y desprotegida de los continuos ataques piráticos. De esta forma, el sur de Gran Canaria, desde Gando hasta Maspalomas, lugar donde acudían los corsarios habitualmente para hacer aguada, fue fortalecido de tal modo que las flotas de pesca y comercio, así como la población canaria de ese litoral, se podían considerar más seguras. Las obras se iniciaron inmediatamente y quedaron finalizadas en pocos años. Posteriormente, el nieto del fundador, D. Antonio Lorenzo de la Rocha, coronel del regimiento provincial de milicias de Telde y arquitecto afamado, reconstruyó por completo la Casa-Fuerte hacia 1770; lo que hizo que la fortaleza quedase desde entonces dotada y con capacidad para alojar en ella hasta cien hombres. Más tarde, en 1799, es destinado a Canarias para colaborar en sus fortificaciones el capitán de ingenieros D. Miguel Hermosilla y Vizcarrondo, quien redacta el "*Plan de defensa de la Isla de Canaria*", donde proponía la construcción de baterías con capacidad para cuatro o seis cañones en diversos puertos de la isla.

Como indica F. Bruquetas de Castro (1994), el fortín perdió su significado a principios del siglo XIX, aunque continuó como almacén de las salinas que la rodeaban

hasta finales de la misma centuria. Sin embargo, ya en ese siglo queda en desuso convirtiéndose en residencia de recreo de los descendientes de la familia de La Rocha; y junto al natural proceso de erosión y desgaste del lugar, las sucesivas circunstancias familiares van desmantelando la construcción, además de la acción antrópica, reutilizándose los sillares para levantar construcciones vecinas. Los diversos avatares por los que pasa la Casa Fuerte de Santa Cruz del Romeral no acaban en el siglo XIX, sino que continúan a lo largo del siglo siguiente, hasta llegar a la actualidad, en donde la fábrica ha desaparecido, conservándose únicamente los cimientos, como un vestigio del pasado glorioso del edificio.

Referencias arqueológicas

Durante el año 2001 un grupo de personas conocedoras del lugar localizaron fortuitamente, cuando practicaban buceo, una serie de hallazgos submarinos, que resultaron ser de gran valor arqueológico (Darriba, 2001). Dichos restos fueron puestos de inmediato en conocimiento del Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, haciendo entrega a su vez de un conjunto de cerámicas que fueron extraídas del fondo marino, posteriormente depositados en las dependencias del Museo Canario. En los meses siguientes se llevó a cabo una intervención arqueológica submarina, identificándose una serie de sitios, perfectamente individualizados (Olmo, 2002 y 2004).

El primero de ellos se ubicaba en la *Punta del Tarajalillo*, en las proximidades de la orilla a poco más de 2 m de profundidad, frente al aeródromo de Gran Canaria. En este lugar se descubrió un cañón de grandes dimensiones que se encontraba muy concrecionado, quedando su fisonomía desdibujada en parte. No obstante, y a pesar de su mal estado de conservación, podían apreciarse claramente algunos elementos del mismo, tales como la boca, el alma, los muñones y el cascabel. Su longitud aproximada alcanzaba los 240 cm y su anchura máxima unos 48 cm en la zona de los muñones, donde cada uno de ellos tiene casi 10 cm. El diámetro oscila entre los 20 cm de la boca y los 40 cm de la base; en tanto que el remate del cascabel sería de 15 cm de alto y 30 cm de largo. Desgraciadamente, al estar en la misma zona del rompiente y quedar saturada permanentemente de partículas de arena, se hizo inviable la obtención de imágenes de alta resolución. En las inmediaciones se detectó la presencia de numerosos restos cerámicos, igualmente cubiertos por concreciones. Teniendo en cuenta que con antelación ya se habían recogido del sitio una gran cantidad de fragmentos por encontrarse en las proximidades de la costa y ser de fácil acceso, se de-

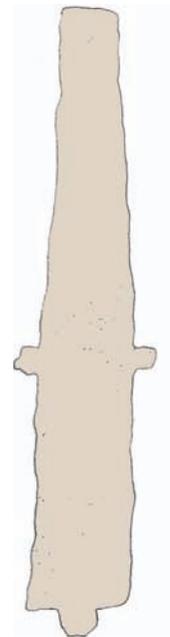


Arriba, cañón (Punta del Tarajalillo, Castillo del Romeral). Abajo, dibujo del cañón.

ció exhumar los restantes, ante el grave riesgo de deterioro y expolio que los mismos pudieran sufrir.

La segunda localización se realizó en la playa de la Caleta-La Tabaibita, junto a la desembocadura de un barranquillo, a una distancia aproximada de la costa de unos 150 m y a una profundidad entre 8-10 m. Aquí se descubrió una pieza metálica de difícil adscripción tipológica, debido a su elevado grado de deterioro y a la acumulación de organismos marinos, pero semejante a una culebrina. Presentaba una longitud de unos 130 cm y una sección circular cuyo diámetro sobrepasaría ligeramente los 10 cm. En la cercanía de uno de sus extremos cuenta con un pequeño apéndice desgastado, lo que nos impide conocer de manera certera su funcionalidad, aunque no habría que descartar la posibilidad que se tratase de uno de sus muñones.

El siguiente de los sitios, también estaba en la playa de la Caleta-La Tabaibita, a una distancia aproximada de la costa de unos





Pieza de artillería (Castillo del Romeral).

225 m y cercano al anterior emplazamiento. En este área se localizó un ancla metálica de grandes proporciones, que como en el resto de las piezas mencionadas, se hallaba recubierta por abundantes concreciones. De aspecto bastante antiguo, ofrecía un relativo buen estado de conservación. Se encontraría conformado por una caña de casi 11 cm de grosor y alcanzaría una longitud máxima de 200 cm desde la cruz hasta la cabeza, donde quedaba rematado por un arganeo lateral de 30 cm de ancho. La base, que posee una anchura total de 105 cm, está forjada con dos brazos simétricos a la cruz, dispuestos perpendicularmente al asta y rematados ambos por sendas uñas en forma de pico de loro, cuyos bordes tienen 25 cm y 30 cm, respectivamente. Por debajo de la cruz, el ancla resulta rematada por un apéndice macizo de unos 10 cm de alto. De las inmediaciones fueron exhumadas un par de pequeñas piezas de tipología indeterminada, acaso de metal, fosilizadas y recubiertas por una gran cantidad de restos marinos petrificados.

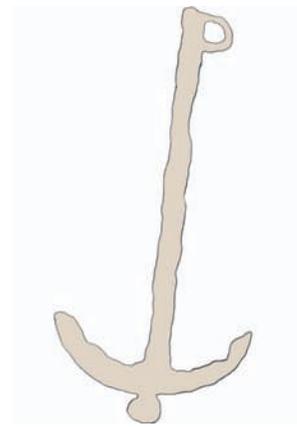
El último de los lugares se situaba frente a las piscinas artificiales del núcleo poblacional del Castillo del Romeral, a una distancia aproximada de la costa de unos 200



Ancla (Castillo del Romeral).

metros. Este sitio fue inspeccionado debido a que de la zona se habían recuperado numerosos fragmentos cerámicos, algunos de gran tamaño.

Como ya sabemos, el hecho de que estas costas sudorientales sean las menos abruptas de la isla, no es óbice para que se encuentren mal defendidas contra los embates del levante y del “tiempo de sur”. Estas condiciones impiden que los pecios u otros restos sumergidos se hallen bien conservados, ya que las mareas y fuertes corrientes desmantelan estos elementos destruyendo su estructura; y cuando se encuentran en los fondos próximos a la orilla la dificultad de la prospección es extrema pues los restos están dispersos por un amplio sector, como ha ocurrido en éste caso. Por ello, aún cuando todos los vestigios podrían ubicarse en el mismo arco temporal, no puede afirmarse que estemos ante los restos procedentes de un único navío; pues hasta la fecha carecemos de datos



contrastados sobre el naufragio de algún buque en estas aguas. Más al contrario, y sin descartar esa conjetura, también se podría pensar en acontecimientos bien diferenciados para articular una explicación sobre cada uno de los objetos descubiertos, aunque nos inclinamos por la mayor verosimilitud de la primera hipótesis. De cualquier forma, la opinión más plausible acerca de este desastre naval no debe ser la del hundimiento de una embarcación, sino la que apunta a la pérdida parcial de la carga, ya sea de manera intencional o fortuita. Desde este punto de vista, lo más probable es que la nave se escorase en exceso hacia la orilla, bien como consecuencia de una maniobra evasiva, bien por las malas condiciones meteorológicas reinantes, y entonces tuviera que deshacerse de elementos muy pesados para no quedar encallada en estos fondos tan poco profundos. Es de suponer que este escenario se hubiera repetido en otras tantas ocasiones como resultado de la cercanía del complejo salinero y, posteriormente, de la fortificación de Santa Cruz del Romeral, lo que originaba una densa navegación de embarcaciones hacia los fondeaderos limítrofes.

Por otro lado, mientras que la situación del ancla y la culebrina no ofrece dificultades para apoyar esta tesis, no puede decirse lo mismo del cañón, donde su exigua distancia a la playa sí genera alguna duda. En este sentido, sería bastante aceptable pensar que una pieza de artillería de semejante calibre no fuera abandonada a su suerte en el fondo y que, consecuentemente, se intentara su rescate por todos los medios posibles, de ahí su cercanía; aunque, obviamente, al final se fracasara en dicha empresa. Actuaciones como ésta no serían del todo extrañas, pues en numerosos documentos ha quedado ampliamente registrado la recuperación y reutilización de piezas navales durante época moderna.

Para concluir este apartado, habría que señalar que a principios de esta misma década se desarrollaron una serie de trabajos submarinos en las inmediaciones de este litoral, tendentes a evaluar la posible incidencia en el patrimonio arqueológico sumergido del entorno de una serie de instalaciones marinas de acuicultura. En este sentido, las exploraciones que llevamos a cabo no aportaron novedades relevantes. Asimismo, por encargo de la Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias se procedió a la realización de un estudio integral de los materiales arqueológicos exhumados durante la intervención subacuática de los años 2001-2002, que arrojó unos resultados muy interesantes. Para lo que se obtuvo un registro detallado, pero dado que no se trataba de una muestra excesivamente grande, se abordó un análisis individualizado de cada una de las piezas (Olmo, 2003).

Análisis y resultados

Las actuaciones subacuáticas acometidas recientemente se centraron en los bienes ya documentados, los cuales exhibían un arco cronológico bastante homogéneo.

En primer lugar, quisiéramos centrarnos en los repertorios materiales conformados por las grandes piezas metálicas. Tanto la descomposición, como los depósitos orgánicos que se forman sobre los objetos de esta naturaleza que se hallan sumergidos durante un largo período de tiempo, deterioran progresivamente las piezas, dotándolas de una pátina que impide apreciar cualquier tipo de marca que hubiera sido grabada en sus superficies. Lógicamente, este hecho es el que impidió la pervivencia de algún sello o cuña que, indudablemente, hubiera servido para localizar el lugar de origen de su fundición, u orientarnos sobre la época exacta a la que podrían pertenecer. Casi con toda seguridad, el cañón identificado en el sector más meridional de la prospección sería de hierro fundido. Si bien es evidente que la gran cantidad de adherencias marinas de sus paredes impiden con exactitud la adscripción cronológica del mismo, no es menos cierto que por su tipología podemos relacionarlo con algunas baterías similares a las existentes durante los siglos XVI al XVIII. Con respecto a la otra pieza localizada, parece tratarse de un pequeño artillado de corte defensivo fundido en hierro, a tenor del tamaño que presenta. En este sentido, y aún siendo muy cautos en lo que a su identificación se refiere, no sería descabellado pensar en un artefacto similar al de una culebrina o falconete, ambas de poco calibre y con cargas de balas no superiores al kilo y medio de peso. De cualquier forma, su mal estado de conservación impediría fehacientemente su correcta adscripción, tanto tipológica como cronológica, pero teniendo en cuenta lo visto hasta ahora podríamos ubicarlo en el mismo arco temporal que el cañón. El hallazgo de un ancla de gran tamaño se mostró, sin lugar a dudas, como un resto arqueológico muy interesante. Tal y como ya señalamos, a primera vista daba la sensación de tener un aspecto bastante antiguo, y gracias a su buena preservación pudimos efectuar un estudio comparativo con otras piezas semejantes. Efectivamente, podría tratarse de un ancla de cepo de tipo antiguo, similar al ancla de tipo almirantazgo, donde el cepo de madera habría desaparecido debido al paso del tiempo y a la acción del medio marino. Este elemento estaría conformado por dos lienzos fuertemente enzunchados y perpendiculares al plano de los brazos, al objeto de que no arrastrase y se agarrara mejor en el fondo. Aunque las anclas de esta clase observan poca variedad morfológica desde finales del siglo XIV hasta bien entrado el XVIII, lo cierto es que hemos podido documentar instrumentos de tipología muy parecida en navíos

españoles del siglo XVI (Manera, 1981), por lo que nos inclinamos hacia esta cronología para el objeto en cuestión. Sin embargo, aquí nos encontramos con un grave contratiempo, pues tras una larga e infructuosa búsqueda, pensamos que el ancla ya descrita sufrió una presumible actividad de expolio; circunstancia que influyó notablemente en la actual localización de la culebrina, pues aquél constituía la inmediata referencia submarina de éste¹.

El conjunto cerámico estaría compuesto por una amplia gama de fragmentos exhumados del fondo del mar, en su totalidad procedentes de la zona frente a las piscinas naturales de la propia población costera y de las inmediaciones del cañón sito en la *Punta del Tarjalillo*. Como ya se ha incidido, la inmensa mayoría exhibía un pésimo estado de conservación al no haber sido aplicado originalmente ningún tipo de tratamiento posterior. Además de las fosilizaciones marinas habituales en estos casos, la saturación de sales solubles habría recristalizado durante su secado brusco e incontrolado y, en definitiva, habrá sido el motivo por el que se ocasionaron diferentes daños como microfisuras internas o la pérdida de la capa superficial del vidrio. Bien distinto es el panorama de los escasos restos recuperados durante la intervención del año 2001-2002; ya que aunque también estaban saturados de sales solubles e igualmente habían sufrido la acción marina y portaban incrustaciones de organismos que cubrían parcialmente las piezas, sí fueron sometidos a un proceso exhaustivo de primeros auxilios y posterior mantenimiento (Amitrano, 1992). Tras su catalogación e inventariado puede afirmarse que las cerámicas quedaban constituidas por

1 Aún siendo las condiciones de visibilidad óptimas, teniendo las marcas de costa y contando con la directa colaboración de sus antiguos descubridores, nos fue del todo imposible localizar ambas piezas sobre el fondo marino. Por lo que respecta al ancla, al afrontar su búsqueda nos vimos obligados a tener que realizar un amplio número de inmersiones sucesivas con resultados estériles, a pesar de haber explorado intensivamente una superficie superior a los 37 ha; inicialmente mediante diferentes rastreos practicados por los buceadores que eran remolcados por la embarcación y posteriormente por medio de la utilización del sonar de barrido lateral. Es por ello, que abortadas definitivamente las tareas de búsqueda alcanzamos a interpretar esta situación como derivada de un probable expolio. En lo concerniente a la posible culebrina, los resultados de su búsqueda tampoco fueron alentadores, dado que se hallaban íntimamente ligados a los que acabamos de mencionar. En este sentido, habría que indicar que tras haber efectuado la localización original y su posterior documentación gráfica en el año 2001, los descubridores trasladaron de motu propio hasta la orilla dicha pieza, si bien postreramente la devolvieron de nuevo al agua. Aunque en esta ocasión totalmente desplazada de su posición primaria y más próxima al borde de la playa. Así, en el momento de averiguar su emplazamiento vigente se antojaba indispensable la ubicación previa del ancla, al ser su indicador más notorio.



Fragmento de botija (Castillo del Romeral).

dos repertorios, de una parte el integrado por las pastas bizcochadas, y de otra el de las lozas vidriadas. Por lo que respecta al primero, el más abundante, puede indicarse que son una serie de fragmentos, preferentemente atípicos de diversos tamaños, entre los cuales es posible que alguno pudiera haber estado vidriado, aunque razonablemente no se ha conservado. Dominan los restos con el interior acanalado, y también destacan unas cuantas formas donde se identifican claramente algunos elementos como la boca, gollete, o el fondo de vasijas globulares. En cuanto a los ejemplares decorados, éstos se componen exclusivamente de barnices plumbíferos, siendo varios los restos de cerámica que presentan el interior cubierto por un fino vedrío melado o verde, que en ocasiones ha llegado a perderse casi en su totalidad. De la misma forma que el lote anterior, estos fragmentos son mayoritariamente paredes acanaladas de variados tamaños. Debido a la elevada fragmentación del material arqueológico es muy complicado conocer con exactitud cuál era la composición de este conjunto, aunque puede señalarse la presencia de algunas producciones como cacerolas y quizás, orzas o cántaros. No obstante, parece ser que los mejor representados serían los recipientes del tipo de las botijas peruleras, cuyo tamaño, engrosamiento de las paredes y morfología "ovoide" las hacía ideales para el almacenamiento y transporte de líquidos en las travesías atlánticas desarrolladas en-

entre los siglos XVI y XVIII. De hecho, la gran variabilidad de tipos que presentan estas cerámicas, en lo que a su clasificación se refiere, no siempre parece responder a factores cronológicos, sino más bien a la especialización y consiguiente diferencia que existía entre los distintos talleres que las fabricaban, por lo que su correcta vinculación a un espacio de tiempo preciso nunca es fácil (Goggin, 1960; Deagan, 1987; Amores y Chisvert, 1993; Escribano y Mederos, 1998; etc.). Por supuesto, no podemos dejar de señalar que la localización de cerámicas a torno y vidriadas en este sector costero no es un hecho aislado; más aún, cuando existen noticias que confirman la presencia de piezas similares recuperadas de los alrededores, siendo buena prueba de ello alguna de las colecciones que integran los fondos arqueológicos de algunos centros museísticos de Gran Canaria.

Debido a las circunstancias que acaban de ser expuestas, aunque con todas las reservas que hayan de establecerse, debemos calificar esta franja con un altísimo nivel de fragilidad, no sólo por la previsible acción de expolio que ha sufrido, sino también por el deficiente estado de conservación que exhibe el resto de las piezas como consecuencia de los daños ocasionados por los agentes marinos. Además, el conocimiento previo de los vestigios, así como la comodidad y proximidad de la costa pueden favorecer el acceso incontrolado, situación que debería haberse tenido en cuenta para adoptar las medidas necesarias para una protección más eficaz.

7.3. VALORACIÓN

Una vez finalizadas las labores subacuáticas disponemos de un amplio conocimiento acerca del entorno donde se localizan los restos arqueológicos, así como una abundante información de la naturaleza de los mismos; lo que va a permitir ofrecer una adecuada evaluación global, de cara a futuras actuaciones que puedan desarrollarse en Gran Canaria y la consiguiente optimización de los recursos disponibles.

A la hora de plantear nuevas intervenciones será necesario determinar exactamente la escala de trabajo y el grado de detalle que se pretende obtener. Por ello, una vez concluida la fase documental, será posible una aproximación sistemática que debiera consistir en la cartografía exhaustiva del área seleccionada. De este modo, el objetivo consistirá tanto en la localización de restos destacables, sobre los que poder realizar futuros estudios, como en descartar la existencia de los mismos y evitar el empleo de medios innecesarios. Esta tarea puede ser abordada mediante el manejo de diferentes equipos geofísicos, como son el sonar de barrido lateral, la sonda multihaz, el magnetómetro, el penetrador de sedimentos, etc. Todos estos equi-

pos permiten el registro de diferentes variables indicativas de la existencia de restos de carácter arqueológico sobre grandes superficies al ir instalados sobre un barco, hecho que a su vez supone una limitación a su uso, ya que si la embarcación no es capaz de acceder al punto exacto no pueden ser utilizados. Esta cuestión tiene una elevada importancia en el caso concreto de la arqueología submarina, pues gran parte de los yacimientos se originaron como consecuencia de la colisión de naves contra la franja costera. Asimismo, los distintos instrumentos geofísicos presentan requerimientos diferentes respecto a la embarcación en la que pueden ser empleados, por lo que los límites de prospección pueden variar sensiblemente. Teniendo en cuenta esta variabilidad podemos avanzar, en líneas generales, que las sondas multihaz ofrecen un elevado detalle numérico del relieve del fondo, con coberturas de grandes espacios a profundidades elevadas, demandando el montaje en buques de tamaño medio-grande, pero hace que los costes económicos se incrementan en cierta medida. El sonar de barrido lateral, por el contrario, ofrece una mayor versatilidad al poder instalarse sobre embarcaciones pequeñas, con un registro gráfico del fondo de gran nitidez, aunque generalmente sin posibilidad de almacenamiento de datos de profundidad, que en el caso concreto de la prospección arqueológica no es el objetivo prioritario. Estas dos herramientas se basan en la respuesta diferencial presentada por los diferentes relieves frente al impacto de haces de ondas acústicas, permitiendo la obtención de datos de la superficie del substrato, no de los materiales enterrados en el mismo. Ambos equipos presentan una capacidad de detección de los restos directamente proporcional al tamaño de los mismos, independientemente del tipo de material que los formen, y que se ve incrementada si se localizan sobre substratos sedimentarios. Mientras que puede quedar totalmente anulada si aquél sobre el que se disponen presenta fragmentos de tamaño similar o superior; como es el caso de algunos afloramientos rocosos. El magnetómetro es un equipo de prospección basado en la variación del campo magnético terrestre que produce una lectura numérica del mismo a partir de la que puede obtenerse un mapa de anomalías magnéticas. Éstas, se originan por la presencia de materiales ferrosos o campos eléctricos, por lo que puede emplearse para la detección efectiva de aquéllos. Esta capacidad de descubrimiento de esos materiales está directamente relacionada con la masa de los objetos a localizar; viéndose dificultada si existen abundantes restos metálicos contemporáneos, pero sin estar influida por encontrarse enterrados bajo el sedimento los posibles vestigios arqueológicos. Otro de los equipos habituales en las prospecciones arqueológicas es el penetrador de sedimentos, que se basa en la

obtención de diferentes respuestas de los materiales al ser atravesados por ondas acústicas de baja frecuencia. Es una técnica de elevada precisión que permite determinar exactamente la localización de objetos enterrados en el lecho marino, aunque requiere de un elevado esfuerzo de muestreo dado que es necesario pasar justamente por encima de ellos.

El planteamiento de nuevas prospecciones subacuáticas en el contexto insular exige la valoración de múltiples factores. Así, el litoral costero del norte y oeste de Gran Canaria se caracteriza por la presencia de grandes acantilados e innumerables afloramientos rocosos en sus fondos, sometidos a condiciones hidrodinámicas muy intensas, que en la mayoría de las ocasiones sólo permiten la conservación de los fragmentos metálicos más duros. En estos casos, es de suma importancia la realización de una primera cartografía extensiva de forma rápida y aprovechando los períodos meteorológicos más estables, con el objeto de conocer las zonas donde planificar muestreos más localizados, siendo recomendable el empleo del sonar de barrido lateral cuanto más somera y cercana a la costa sea el área. Tal y como se ha comentado anteriormente, los registros pueden resultar alterados por la presencia masiva de formaciones rocosas, por lo que la combinación con técnicas de detección magnética, siempre que los elementos sean de origen ferroso, puede ampliar la capacidad de localización. En los casos donde los posibles restos presenten tamaños reducidos, la única posibilidad de verificación sería mediante la observación directa con buceadores o equipos de filmación remotos, pero cuya capacidad de cubrir grandes áreas se reduce ostensiblemente.

El litoral restante presenta una acumulación sedimentaria considerablemente más elevada, circunstancia que genera un incremento en las posibilidades de que existan vestigios arqueológicos enterrados, haciéndose necesario entonces el empleo de herramientas capaces de detectarlos. En este caso, sería bastante apropiado el uso del perfilador de sedimentos en zonas concretas como playas, antiguos fondeaderos o puertos con lechos fangosos. Igualmente, el magnetómetro se muestra como un elemento apropiado, pero siempre de forma posterior a la realización de una cartografía del substrato superficial.

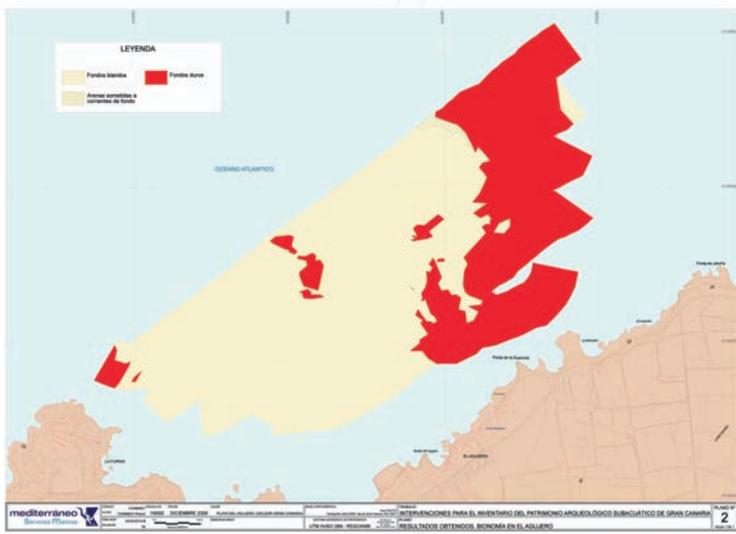
En consecuencia, una vez aplicadas las técnicas de exploración oportunas, en función de los lugares exactos a investigar, debería realizarse una prospección visual *in situ* sobre todos aquellos indicios que hayan sido detectados, que bien pudieran revelar la presencia de restos patrimoniales sumergidos, amén de proceder a desarrollar una correcta documentación de los mismos.



MAPAS DEL CAPÍTULO



Trabajos realizados en el Puerto de Sardina.



Tareas desarrolladas en la Playa del Agujero.





Trabajos en el Antiguo Muelle de San Telmo.



Trabajos arqueológicos desempeñados en la bahía de Gando.





Trabajos arqueológicos desempeñados en la bahía de Gando.



Trabajos subacuáticos desarrollados en la Playa del Burrero.



8. DIAGNÓSTICO Y CRITERIOS DE ACTUACIÓN

8.1. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN

Para diseñar las propuestas de actuación encaminadas a solventar las actuales condiciones de desprotección que padece nuestro patrimonio arqueológico es imprescindible, *a priori*, establecer un diagnóstico de situación que refleje las estrategias y las necesidades estructurales. Esto pasa por desplegar un análisis de los escenarios actuales y sus proyecciones de futuro, en virtud de los condicionantes, tanto positivos como negativos.

En consecuencia, deberemos identificar los criterios internos o factores endógenos, debilidades y fortalezas, y los criterios externos o factores exógenos, amenazas y oportunidades, los cuales pueden interferir en el avance de la protección y salvaguarda de los bienes subacuáticos. De esta forma, se consideran debilidades los rasgos estructurales que dificultan en el presente su consecución; en tanto que las amenazas, se anticipan de manera evidente a aquellos problemas a los cuales se enfrenta la realidad en cuestión. Por el contrario, las fortalezas se refieren a ciertos elementos y circunstancias en los que es fundamental apoyarse para conseguir los objetivos planteados; mientras que las oportunidades son las situaciones del entorno que presentan un potencial evolutivo del contexto, siempre y cuando se superen las debilidades y se aprovechen debidamente las fortalezas.

Debilidades

-Insuficiente desarrollo de la arqueología subacuática en Canarias. Es una auténtica contrariedad que siendo la comunidad autónoma con el mayor número de kilómetros de costa de todo el Estado español presente un balance tan exiguo en lo referente a intervenciones y estudios del patrimonio arqueológico sumergido. En el caso de Gran Canaria se podría aplicar la tónica general del resto del archipiélago.

-Ausencia de una exhaustiva catalogación tanto de los bienes patrimoniales subacuáticos insulares existentes en el litoral, como de los que se hallan en museos y en otras dependencias ya sean de naturaleza pública o privada.

-Deficiente conservación de este patrimonio. Ello es debido, en buena medida, a la escasez de recursos que se invierten y a la falta de políticas patrimoniales efectivas.

-Escasez de espacios museísticos específicos y de un centro especializado en investigaciones arqueológicas submarinas en el ámbito autonómico/insular.

-Vulnerabilidad a la que está sometido el patrimonio submarino en Gran Canaria con entornos complejos y poco accesibles, lo que propicia el abandono y dificulta su vigilancia y protección, favoreciendo, por el contrario, las actividades de expolio que permanentemente sufren este tipo de yacimientos arqueológicos.

-Falta de conocimiento, valoración y difusión con respecto a lo que este género de patrimonio significa en el contexto de la arqueología insular y regional.

Amenazas

-Poca disponibilidad de las administraciones públicas a invertir recursos económicos y materiales en proyectos arqueológicos subacuáticos. No se tiene en cuenta el incentivo que puede suponer como estímulo hacia un turismo cultural y de ocio de calidad.

-El expolio de determinados objetos materiales que se ha detectado y su creciente explotación comercial, además de los malos hábitos adquiridos por ciertos buceadores con escasa sensibilidad cultural y excesivo afán coleccionista.

-Escasez de arqueólogos subacuáticos y personal técnico especializado que puedan llevar a cabo proyectos de investigación.

-La proliferación de obras de infraestructura y construcciones de ingeniería marítima que pueden afectar a algunos yacimientos si no se establecen las cautelas previas necesarias.

-Falta de concienciación de los ciudadanos y de la clase política. La insuficiente preocupación por el legado histórico que atesoran nuestros mares por parte de las autoridades e instituciones hace que se deba alcanzar un mayor compromiso en este aspecto y apostar decididamente por potenciar una adecuada política patrimonial en este terreno.

Fortalezas

-Importancia del patrimonio cultural subacuático como parte integrante del patrimonio cultural de Gran Canaria.

-Las substanciales referencias documentales existentes en archivos y hemerotecas, además de las fuentes orales de un sector de la población, cuestión que pone



de manifiesto la gran riqueza patrimonial que al respecto pueden albergar nuestros fondos marinos.

-Singularidad e incuestionable relevancia que la arqueología submarina ofrece, gracias al creciente interés que suscita entre el gran público.

-Utilización de estos bienes materiales como recurso cultural, turístico, económico y social, pues existe cierto compromiso con su valorización y puesta en uso, circunstancia que puede favorecer la dinamización cultural y económica de determinadas zonas del litoral.

-Convicción entre el colectivo de arqueólogos y demás técnicos especialistas del patrimonio en Gran Canaria de la urgente necesidad de solventar definitivamente el abandono que hasta la fecha ha sufrido la arqueología submarina.

-Avanzado nivel de desarrollo científico en la disponibilidad y utilización de tecnología punta que facilita tanto la localización y acceso a los restos materiales sumergidos, como la recuperación y protección de dichos vestigios.

Oportunidades

-Aprobación por parte del Consejo Español de Patrimonio Histórico del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático en 2007 y Estado firmante de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO en 2001.

-El reciente cambio de contexto, pues parece que definitivamente tanto las autoridades nacionales como las instituciones internacionales encargadas de velar por el patrimonio cultural han dado un impulso determinante a este tema, por lo que ahora mismo estamos ante un momento crucial en el que ni Canarias ni Gran Canaria pueden quedarse a la zaga en un asunto tan significativo como es la protección del patrimonio arqueológico submarino.

-Las condiciones creadas para el establecimiento de acuerdos de colaboración con otros organismos públicos estatales como puedan ser el Ministerio de Cultura, el Museo Nacional de Arqueología Subacuática o la Armada española.

-El auge que en los últimos tiempos ha ido adquiriendo el turismo cultural, deportivo y de ocio en Canarias, como es caso del buceo deportivo y científico, donde por ejemplo ha tenido una gran incidencia económica en otras islas.

-La adecuada divulgación que favorezca la movilización y concienciación de la opinión ciudadana; en particular la de aquellas personas que llevan a cabo la práctica sub-



marina y que de alguna forma pueden colaborar y ser partícipes en la protección del patrimonio, gracias a un acceso responsable a esos bienes materiales.

8.2. CRITERIOS DE ACTUACIÓN

Ante semejante panorama se plantea un conjunto de propuestas concretas, que puedan ser razonablemente adoptadas y que estén encaminadas hacia la documentación, protección, conservación y difusión de los bienes materiales sumergidos que albergan nuestros fondos marinos.

Sin embargo, para poder desarrollar satisfactoriamente tales planteamientos será necesario compartimentar y jerarquizar las actuaciones patrimoniales. Igualmente, es absolutamente imprescindible disponer de una serie de recursos y equipamientos a corto, medio y largo plazo, que en términos generales sigan las líneas marcadas por el *Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático*; tales como una asignación presupuestaria adecuada que permita poner en marcha determinadas medidas, o la disposición de un centro específico de arqueología subacuática bien dotado de medios humanos y materiales.

Actuaciones de documentación

La recopilación y digitalización de la documentación referente al patrimonio subacuático de Gran Canaria es una labor ingente y perentoria, si bien es ahora cuando ha comenzado a vislumbrarse las numerosas fuentes documentales que pueden arrojar datos interesantes sobre el tema. Con todo, las líneas de actuación que se proyectan deben facilitar la creación de nuevas estrategias en la exploración e investigación de las fuentes documentales; resaltando las siguientes:

1. Investigación en el Archivo Militar Intermedio de Canarias. Este archivo dispone de considerables fondos documentales. Por su antigüedad y volumen destaca el Fondo Histórico de la Capitanía General de Canarias, que está dividido en tres grandes secciones: Personal, Asuntos y Material. Realizar una cata documental en dicho fondo resulta imprescindible para la consecución de futuros proyectos.

2. Investigación en el Archivo de la Casa de Medina Sidonia. La apertura al público de este archivo supone una nueva fuente totalmente virgen para la Historia de Canarias. No debemos olvidar las importantes relaciones comerciales que han exis-

tido entre Andalucía y el Archipiélago. Como en el ejemplo anterior, la estrategia consistiría en aplicar una serie de catas documentales.

3. Investigación en el Archivo General de Indias. Se trata del archivo de titularidad estatal que custodia la mayor cantidad de documentos referentes a naufragios. Explotado sistemáticamente desde hace años por historiadores e incluso por investigadores contratados por cazatesoros, alberga entre sus fondos las series documentales emanadas de la gestión de la Casa de Contratación en relación al comercio con América. Sus más de 43.000 legajos suponen una de las principales fuentes de información sobre el comercio americano en la Edad Moderna y los naufragios derivados del mismo, destacando especialmente desde nuestra óptica los que se encuadran bajo el título genérico de Canarias.

4. Recopilación de nueva información documental proveniente de fuentes orales. Ampliación del catálogo relativo a la información procedente de fuentes documentales de carácter oral.

Desarrollo de la Carta arqueológica

Las medidas de actuación para efectuar en este ámbito serán las que enunciaremos a continuación:

1. Conclusión de la Carta arqueológica subacuática insular. Actualización y elaboración del inventario del patrimonio arqueológico subacuático del litoral pendiente de estudio. Obviamente, ante la magnitud del trabajo a desarrollar deberá acometerse a través de sucesivas campañas de prospecciones sistemáticas de carácter científico. Las cuales tendrán como objetivos generales la localización y evaluación de yacimientos, empleando para ello diversos sistemas, desde técnicas geofísicas y de teledetección hasta visuales.

2. Firma de convenios de colaboración con otros organismos e instituciones públicas estatales. Establecimiento de acuerdos específicos con el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Defensa para colaborar conjuntamente en la ejecución del inventario arqueológico subacuático y la protección del patrimonio sumergido.

3. Aplicación de las figuras de protección oportunas y regulación del acceso público a la información. Conforme a los datos y localizaciones obtenidos en la ejecución de la Carta arqueológica, deberá procederse a la protección integral de aquellos bienes que así lo requieran, además de establecerse una normativa que regule el acceso público controlado a dicha información.

Actuaciones de protección

Las propuestas que se ofrecen para este área abarcarían los aspectos que ahora exponemos:

1. Declaración de Bienes de Interés Cultural y delimitación de zonas de protección arqueológica. Incoación por parte del Cabildo insular y del Gobierno canario de los correspondientes expedientes de declaración B.I.C. de los yacimientos arqueológicos submarinos más singulares de nuestro litoral. Además de conseguir una mayor protección jurídica supondría un reconocimiento explícito a su indiscutible valor arqueológico, lo que podría generar una mayor sensibilidad social. Por sus características merecen especial mención los pecios situados en la Playa del Agujero (Gáldar), en el Antiguo Muelle de San Telmo (Las Palmas de Gran Canaria), en la Playa del Burrero (Ingenio) y en la Bahía de Gando (Telde), en este último caso correspondiéndose específicamente con los vapores “*Ville de Pará*” y “*Alfonso XII*”. Igualmente, las zonas arqueológicas más significativas para proceder a su protección coincidirían con el Puerto de Sardina del Norte (Gáldar), el Puerto de La Luz (Las Palmas de Gran Canaria), la Bahía de Gando (Telde) y la Bahía de Castillo del Romeral (San Bartolomé de Tirajana).

2. Coordinación en la protección de los yacimientos subacuáticos. Coordinación con los servicios marítimos de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado encargados de su vigilancia y salvaguarda, con el fin de evitar el expolio y la destrucción del patrimonio sumergido.

3. Control de las actividades relacionadas con la difusión del patrimonio arqueológico subacuático. Garantizar la protección del patrimonio sumergido ante cualquier acción que se desarrolle en el medio marino, así como supervisar las actividades encaminadas a su difusión, en especial si afectan a zonas de protección o servidumbre arqueológica, ya sean labores directas de explotación del medio, organización y re-

alización de cursos formativos o divulgación de datos sensibles, tanto de carácter público como privado.

4. Establecimiento de un protocolo de actuación arqueológica para todas las obras marítimas de infraestructura. Previo a la ejecución de cualquier obra de ingeniería marítima deberán realizarse estudios arqueológicos de afección patrimonial en esas aguas y contar con las medidas correctoras y protectoras precisas. Se trataría de precisar una serie de medidas arqueológicas preventivas para evitar la afección de las mismas a los bienes culturales sumergidos, pero de carácter previo, preceptivo y vinculante.

5. Autorizar la dirección y supervisión de las intervenciones exclusivamente a arqueólogos subacuáticos cualificados que tengan la competencia científica adecuada. Dichos requisitos se adaptarían escrupulosamente a la normativa aprobada en la *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de la UNESCO*, por lo que las actuaciones previsiblemente desempeñadas por arqueólogos no especializados u otros técnicos del Patrimonio deberán estar ineludiblemente dirigidas por arqueólogos subacuáticos con experiencia contrastada, pudiéndose llevar en todo caso por parte de aquéllos una co-dirección de los trabajos.

Actuaciones de conservación

Las medidas prioritarias de actuación que se proponen para este ámbito serían las que siguen:

1. Resaltar como opción prioritaria en las intervenciones subacuáticas la conservación *in situ*. Preservación preferente de los restos arqueológicos en el lugar donde han sido descubiertos, mostrándose en la actualidad esta elección como la más consensuada y aconsejada por los especialistas de la materia, ya que permite que los objetos se mantengan en las mismas condiciones estables en las que se han conservado a lo largo del tiempo.

2. Efectuar tratamientos de restauración y conservación en los principales bienes materiales extraídos del medio marino. Para garantizar la conservación de este patrimonio cultural es preciso desarrollar proyectos científicos que contemplen el tratamiento de los restos arqueológicos más deteriorados y que establezcan un protocolo de seguimiento para asegurar la buena preservación de los objetos en cuestión. Así,

podrían establecerse sendas actuaciones en aquellas piezas recuperadas en las antiguas intervenciones acometidas en la Playa del Agujero, en Gáldar; y en la Playa del Burrero, en Ingenio; que en la actualidad se encuentran depositadas en diferentes instancias municipales en el primer caso, y en el Museo-Castillo de La Fortaleza de Santa Lucía de Tirajana en el segundo, con un pésimo estado de conservación y totalmente expuestas en ambos sitios.



Arriba, cañón del pecio del Agujero (Casa Cachazo-Verde Aguilár, Gáldar). Abajo, cañones de la Playa del Burrero, Museo La Fortaleza, Santa Lucía de Tirajana (Foto: J. Ortega).





Otras actuaciones de carácter general

Las propuestas que se contemplan para el vigente apartado quedarían estructuradas en torno a estas pautas:

1. Asumir íntegramente las propuestas elaboradas por organismos nacionales e internacionales para la protección del patrimonio arqueológico subacuático. Adopción y puesta en marcha de las medidas acordadas en el *Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático* y en la *Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*.

2. Promover cursos de formación en el área del patrimonio arqueológico subacuático. Organización de diferentes cursos de formación multidisciplinar para los investigadores insulares ligados a este ámbito, ya sean arqueólogos, restauradores u otros técnicos que ofrezcan un alto nivel competencial en el desarrollo de estas actividades.

3. Desarrollar una eficaz política de sensibilización, difusión y puesta en valor de este patrimonio cultural. La finalidad es facilitar el acercamiento y la comprensión de estos bienes a los ciudadanos, pero bajo un estricto control pautado y ordenado por parte del Cabildo de Gran Canaria, que sea respetuoso con el derecho a la información pero sin poner en peligro la integridad y protección de los vestigios. Entre las medidas divulgativas podrían señalarse las campañas de sensibilización con conferencias y exposiciones temporales o la publicación de catálogos y monografías de carácter divulgativo.



9. EPÍLOGO

Como se ha puesto en evidencia a lo largo de estas páginas, la incuestionable relevancia del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Gran Canaria reside, no tanto en el número de yacimientos localizados hasta la fecha, como en la indudable singularidad de los mismos, sobre todo si lo observamos dentro del contexto de la arqueología insular.

Sin embargo, tener constancia de la presencia de vestigios antiguos en ciertos emplazamientos del fondo marino no conduce a su inmediata valoración como un bien cultural, si antes no se toman las medidas urgentes y precisas para garantizar su total salvaguarda. Ya en el preámbulo avanzamos que los conjuntos arqueológicos sumergidos no sólo no están libres de una amenaza de destrucción, como así ha podido certificarse; sino que por el contrario, su conservación cada vez se hace más ardua debido a la fragilidad del medio acuático y a la presión a la que constantemente se halla sometido. Por esta circunstancia, tenemos una responsabilidad ineludible en conservar y proteger uno de nuestros legados históricos más preciados.

La labor dirigida a devolver a la sociedad este patrimonio todavía está por realizar, pues en muchos casos es desconocido y esto impide su pleno uso y disfrute. No obstante, tales planteamientos no podrán concebirse sin alentar previamente la sensibilización del público y así evitar cualquier tipo de actividad expoliadora o destructiva.

Debemos plantearnos la posibilidad de emprender un plan integral que desarrolle una serie de actuaciones patrimoniales encaminadas a la protección, gestión, investigación y divulgación de los bienes culturales que lo conforman, tal y como hemos comentado en el presente trabajo. Más aún, cuando en la actualidad nos movemos en un escenario en el que resalta la fuerte sensibilización, tanto de la ciudadanía como de las autoridades competentes a todas las escalas. En definitiva, será imprescindible



articular mecanismos de colaboración donde la participación de diferentes instituciones y organismos públicos sea una realidad, pero contemplados todos ellos bajo un prisma más amplio, cuyo resultado final sea la planificación y ejecución de políticas patrimoniales coherentes.



BIBLIOGRAFÍA

ABREU GALINDO, J. de (1977): *Historia de la conquista de las siete Islas de Canaria*. A. Cioranescu (ed.), Goya ediciones [reimpresión de la edición de 1955]. Santa Cruz de Tenerife.

ÁLVAREZ DELGADO, J. (1967): "Hallazgos submarinos". *Revista de Historia de Canarias*, XXXI, pp. 198-200, La Laguna.

AMITRANO BRUNO, R. (1992): "Restauración y Arqueología Subacuática". *Cuadernos de Arqueología Marítima, 1. 1.º Seminario de Arqueología Subacuática*, pp. 35-45. Museo y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas. Cartagena (Murcia).

AMORES CARREDANO, F. y CHISVERT JIMÉNEZ, N. (1993): "Tipología de la cerámica común Bajomedieval y Moderna sevillana (ss. XV-XVIII): I, La loza quebrada en el relleno de bóvedas". *Revista de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Sevilla, 2. SPAL*, pp. 269-325. Sevilla.

ARGENTI ULLOA, J. (1975): "El Puerto de La Luz y Las Palmas". *Boletín Informativo del Ministerio de Obras Públicas*; Madrid.

ARIAS MARÍN DE CUBAS, T. (1986): *Historia de las siete islas de Canaria*. A. De Juan Casañas, M. Régulo Rodríguez, J. Régulo Pérez y J. Cuenca Sanabría, eds. Real Sociedad Económica de Amigos del País. Las Palmas de Gran Canaria.

ARRIBASY SÁNCHEZ, C. (1993): *A través de las Islas Canarias*. Museo Arqueológico-Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.

AZNARVALLEJO, E. (1981): *Documentos canarios en el registro del Sello [1476-1517]*. (Fon-tes Rerum Canariarum, XXV), Instituto de Estudios Canarios, La Laguna.

BARROSO CRUZ, V.; MARRERO QUEVEDO, C.; y OLMO CANALES, S. (2003a): *Informe final. Prospección arqueológica submarina realizada en la zona destinada a la Ampliación Marina de Las Palmas (Las Palmas de Gran Canaria)*. Arqueocanaria, S.L.-Autoridad Portuaria de Las Palmas. Las Palmas de Gran Canaria.

BARROSO CRUZ, V.; MARRERO QUEVEDO, C.; y OLMO CANALES, S. (2003b): *In-*

forme mensual. Seguimiento arqueológico submarino en el Puerto de Órzola (Haría, Lanzarote). Junio. Arqueocanaria, S.L.

BARROSO CRUZ, V.; MARRERO QUEVEDO, C.; y OLMO CANALES, S. (2004): *Informe final. Prospección arqueológica submarina realizada en la zona destinada al Dique de La Esfinge (Las Palmas de Gran Canaria)*. Arqueocanaria, S.L.- Autoridad Portuaria de Las Palmas. Las Palmas de Gran Canaria.

BARROSO CRUZ, V.; MARRERO QUEVEDO, C.; y OLMO CANALES, S. (2005): *Informe final. Prospección arqueológica submarina realizada en la Explanada de La Esfinge (Las Palmas de Gran Canaria)*. Arqueocanaria, S.L.- Autoridad Portuaria de Las Palmas. Las Palmas de Gran Canaria.

BATISTA GALVÁN, C.; MIRELES BETANCOR, F.; OLMO CANALES, S.; y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, A. (2005): "Las actividades pesqueras tradicionales en el sureste de Gran Canaria. Una aproximación etnográfica al estudio de la comunidad de pescadores de El Burrero (Ingenio)". *El Pajar, Cuaderno de Etnografía Canaria*, nº 20, II Época, pp. 193-199. Asociación Cultural "Pinolere. Proyecto Cultural". La Orotava, Tenerife.

BETANCOURT, A. (1996): *Los "cuadernos" del comerciante de la calle de la Peregrina Don Antonio Betancourt (1796-1807)*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

BORDÓNT. (1994a): "El Cabildo paraliza las obras del dique del Burrero para proteger un galeón hundido". *La Provincia*, 25-10-1994, p. 24.

BORDÓNT. (1994b): "Cañones con retroceso. Un colectivo de Ingenio trabaja para recuperar el patrimonio arqueológico submarino de El Burrero que Sánchez Araña se llevó a Santa Lucía". *La Provincia*, 2-11-1994, p. 19.

BRUQUETAS DE CASTRO, F. (1994): "Casa Fuerte de Santa Cruz del Romeral. Genealogía de la familia Rocha". *Actas del X Coloquio de Historia Canario-Americana (1992)*, pp. 493-528. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas.

CALERO MARTÍN, C. G. (1979): *Las comunicaciones marítimas interinsulares (siglos XVI al XIX)*. Colección Guagua no 6, Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

CAMACHO Y PÉREZ GALDÓS, G. (1961): "El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera de Gran Canaria (1510-1535)". *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7, pp. 11-70. Patronato de la Casa de Colón, Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.

CARUANA, A. B. (1994): *The History of English sea ordnance 1523-1875: The Age of Evolution*. Volume I: 1523-1715. Jean Boudriot publications, pp. 70-74. Ashley Lodge, Rotherfield, East Sussex. TNG 3QX, England.

CASTILLO, P.A. del (1948-1960): *Descripción histórica y geográfica de las islas Canarias acabada en 1737*. M. Santiago ed., El Gabinete Literario, Las Palmas de Gran Canaria, 1 t., 5 fasc.

CASTILLO Y LEÓN, P.A. del (1994): *Descripción de las Yslas de Canaria*. Ed. facsímil de Antonio de Béthencourt Massieu, Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

CHILY NARANJO, G. (1876-1891): *Estudios históricos, climatológicos y patológicos de las Islas Canarias*. I. Miranda-La Atlántida, Las Palmas de Gran Canaria.

CIORANESCU, A. (1977): "Piratas y corsarios en aguas de Canarias (siglo XVIII)". A. Millares Torres: *Historia General de las Islas Canarias*; Vol. IV, libro 14, pp. 111-129. Ed. Edirca. Las Palmas.

COELLO, M.I.; RODRÍGUEZ, M.; Y PARRILLA, A. (1980): *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1522-1525)*. Fontes Rerum Canariarum, XXIV. Cabildo Insular de Tenerife-Institutos de Estudios Canarios. Madrid-Santa Cruz de Tenerife.

-*Constitución Española de 27 de diciembre de 1978* (B.O.E., nº 311, de 29 de diciembre de 1978).

DARRIBA, J. (2001): "Pescadores de un cañón". *Canarias* 7, 8 de julio de 2001, p. 25, Las Palmas de Gran Canaria.

DE ARANA, J. (1775): "Relación de las Fort-ca(s) de las siete Yslas Canarias en que se manifiestan su situación y figura en 1775", 11 de agosto de 1775. *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*, J.M. Pinto y de la Rosa, 1996 (Archivo de Aciacázar); Ed. del Museo Militar Regional de Canarias y Tabapress, S.A., Santa Cruz de Tenerife.

DEAGAN, K. (1987): *Artifacts of the Spanish Colonies of Florida and the Caribbean 1500-1800*. Smithsonian Institution Press. Washington.

DELGADO BAUDET, J. (1985a): "Informe: Arqueología submarina en Canarias". *Revista de Arqueología*, nº 56, pp. 40-45. Madrid.

DELGADO BAUDET, J. (1985b): *Informe. Prospecciones arqueológicas subacuáticas en Canarias*. Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas. Cartagena, Murcia.

DELGADO BAUDET, J. (1987): "Arqueología subacuática en Canarias". *Revista de Arqueología*, nº 70, pp. 5 y ss. Madrid.

DELGADO BAUDET, J. (1990): "La actividad arqueológica subacuática en Canarias". *Investigaciones Arqueológicas en Canarias II*, pp. 31-46. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Sta. Cruz de Tenerife.

DIEGO CUSCOY, L. (1967): "Un ánfora romana en aguas de Tenerife". *El Día*, 31-12-1967, pp. 6-8, Tenerife.

DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO HISTÓRICO (1992): *Necrópolis de Gáldar. Ruta monumental de vestigios prehistóricos*. Gobierno de Canarias. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Las Palmas. 24 pp. (texto de divulgación).

ESCRIBANO COBO, G. (sin data): *Catálogo de Yacimientos Arqueológicos Submarinos de la isla de Gran Canaria*. Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias (Viceconsejería de Cultura y Deportes). Las Palmas de Gran Canaria.

ESCRIBANO COBO *et alii* (2009): "Prospección arqueológica del litoral del Suroeste de Tenerife: Adeje, Guía de Isora y Santiago del Teide". *Canarias Arqueológica* (17): 133-154.

ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (1996a): "Balance y nuevas perspectivas de la arqueología submarina en Canarias". *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 4, pp. 203-215. Cartagena, Murcia.

ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (1996b): "¿Ánforas romanas en las Islas Canarias? Revisión de un aparente espejismo histórico". *Tabona: Revista de Prehistoria y Arqueología*, IX, pp. 75-98. Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife.

ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (1998): "Botijas en yacimientos arqueológicos subacuáticos de las Islas Canarias. Una fuente complementaria para el análisis del comercio canario-americano". *Actas del XII Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*, pp. 539-568. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas.

ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (2000a): "Prospección arqueológica subacuática en la playa de San Blas (Candelaria, Tenerife, Islas Canarias, 1997)". *Estudios Canarios*, nº 45, pp. 341-358, Santa Cruz de Tenerife.

ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (2000b): "Prospección arqueológica subacuática en la playa del Bajo de la Burra (La Oliva, Fuerteventura, Islas Canarias, 1998)". *Tebeto*, nº 13, pp. 13-30, Santa Cruz de Tenerife.

ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (2000c): "Arqueología subacuática en Canarias (1994-1998)". *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 6, pp. 171-196. Cartagena, Murcia.

ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (2003a): "Prospección subacuática de urgencia en el Puerto de Arrecife de Lanzarote". *Investigaciones Arqueológicas*, nº 7, pp. 427-442, Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias (Viceconsejería de Cultura y Deportes).

ESCRIBANO COBO, G. y MEDEROS MARTÍN, A. (2003b): "Primera campaña de prospección subacuática del Puerto de Garachico". *Investigaciones Arqueológicas*, nº 7, pp. 443-460, Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias (Viceconsejería de Cultura y Deportes).

ESCRIBANO, G.; MEDEROS, A.; y CHINEA, D. (1999a): "Prospección y sondeo subacuático en la playa de El Burrero (Ingenio, Gran Canaria, Islas Canarias)". *Investigaciones Arqueológicas*, nº 6, pp. 361-382, Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias (Viceconsejería de Cultura y Deportes).

ESCRIBANO, G.; MEDEROS, A.; y CHINEA, D. (1999b): "Prospección y sondeo subacuático en la playa de Vallehermoso (La Gomera, Islas Canarias)". *Investigaciones Arqueológicas*, nº 6, pp. 383-398, Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias (Viceconsejería de Cultura y Deportes).

ESPINOSA RUÍZ, A. y GÓMEZ BRAVO, M. (1995): "Prospección arqueológica subacuática en el Puerto de Denia". *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 3; pp. 63-104. Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas (Cartagena); Ed. Ministerio de Educación y Cultura.

- GALLARDO ABÁRZUZA, M. et alii (1995): "Carta arqueológica subacuática de la Bahía de Cádiz". *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 3; pp. 105-124. Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas (Cartagena); Ed. Ministerio de Educación y Cultura.
- GARCÍA Y BELLIDO, A. (1967): *Las islas atlánticas en el mundo antiguo*. Universidad Inter-nacional de Canarias. Las Palmas.
- GARCÍA Y BELLIDO, A. (1970): "Sobre las ánforas antiguas de Canarias". *Homenaje a Elías Serra Ráfols*, Vol. 2, pp. 193-199, Universidad de La Laguna, La Laguna.
- GLAS, G. (1982): *Descripción de las Islas Canarias, 1764*. C. Aznar de Azevedo trad. y ed. (Fontes Rerum Canariarum, XX). Instituto de Estudios Canarios; Ed. Goya [2ª ed., reimpre-sión de la ed. De 1976]. Tenerife.
- GOGGIN, J. M. (1960): *The Spanish Olive Jar. An Introductory Study*, Yale, University Publications in Anthropology, 62. Department of Anthropology, New Haven, Connecticut.
- GÓMEZ ESCUDERO, P. (1978): "Libro segundo prosigue la conquista de canaria, Sacado en limpio fielmente del manuscrito del licenciado Pedro Gómes Scudero, Capellán". F. Morales Padrón, *Canarias: Crónicas de su conquista, Transcripción, estudio y notas*, pp.383-468. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria-El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.
- GONZÁLEZ, J. F.; HERNÁNDEZ, C. L.; MARRERO, P.; y RAPP, E. J. (1994): *Peces de Canarias. Guía submarina*. Ed. Francisco Lemus, 223 pp., Santa Cruz de Tenerife.
- GONZÁLEZ NAVARRO, J. (1996): *Las salinas tradicionales de Gran Canaria*. Colección Oficios de Ayer, n° 1. FEDAC, Cabildo Insular de Gran Canaria; 276 pp.; Las Palmas de Gran Canaria.
- GUILLÉN MEDINA, J., y BENÍTEZ CABRERA, V. (2007): "Prospección subacuática en la Bahía de Gando (Telde)". *Boletín de Patrimonio Histórico*, n° 5, pp. 14-21, Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- HERMOSILLA, M. (1799): *Descripción topográfica, político y militar de la Isla de Gran Canaria*. Copia de Agustín Millares Torres, 1877; Fol. 66 r/v, Archivo El Museo Canario; Las Palmas de Gran Canaria.
- HERNÁNDEZ BENÍTEZ, P. (2002): *Telde: sus valores arqueológicos, históricos, artísticos y religiosos*. Edición crítica; 515 pp. Ed. M.I. Ayuntamiento de Telde; Telde.
- JIMÉNEZ MARTEL, G. (2005): "Los naufragios en el mar de Telde (1850-2005)". *Guía Histórico Cultural de Telde*, 17, pp. 29-34. Edita Guía Histórico Cultural de Telde, Telde, Gran Canaria.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, S. (1946a): *Excavaciones arqueológicas en Gran Canaria, del plan nacional de 1942, 1943, 1944*. Informes y Memorias, n° 11. Mterio. de Educación Nacional. Comisaría General de Excavaciones Arqueológicas. Madrid. 153 pp.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, S. (1946b): *Relación de los más importantes Yacimientos Arqueológicos*

de los Guanches-Canarios Prehispánicos de las islas de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. Tipografía Alzola. Las Palmas de Gran Canaria.

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, S. (1962): "Se descubren cinco cañones antiguos en aguas de la playa de "El Burrero", de la localidad de Carrizal de Ingenio. Primer caso de arqueología submarina en Canarias". *Falange*, 19-9-62, Las Palmas de G.C.

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, S. (1966): "Estaciones arqueológicas de canarios aborígenes. Necrópolis de La Garita en Telde". *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 12; Patronato de la Casa de Colón, Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.

KERHALLET, C.P. (1858): *Derrotero de las Islas Canarias*. Trad. de M. Lobo. Depósito Hidrográfico de Madrid. Ed. Librería Española. Madrid.

LADERO QUESADA, M.A. (1966): "Las cuentas de la conquista de Gran Canaria". *Anuario de Estudios Atlánticos*, 12, pp. 12-94. Patronato de la Casa de Colón, Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.

LAFUENTE BATANERO L. (2003): "Líneas de actuación para una eficaz protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático". *Monte Buciero* 9, pp.63-82.

Le Canarien, Crónicas francesas de la conquista de Canarias (1980). Trad. y ed. de A. Cioranescu. Ed. Aula de Cultura de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.

Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, del Estatuto de Autonomía de Canarias, reformada por Ley Orgánica 4/1996 de 30 de diciembre (B.O.E., nº 195, de 16 de agosto de 1982; B.O.E., nº 315, de 31 de diciembre de 1996).

Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español (B.O.E., nº 155, de 29 de junio de 1985).

Ley 4/1999, de 15 de marzo, del Patrimonio Histórico de Canarias (B.O.C., nº 36, de 24 de marzo de 1999).

LOARITZI, A. (1982): *Viaje dramático alrededor del mundo y naufragios célebres en Europa, África, Oceanía y América*. Barcelona.

LOBO CABRERA, M. (1980a): *Índices y extractos de los protocolos de Hernán González y de Luis Fernández Rasco, escribanos de Las Palmas [1550-1552]*. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas-Plan Cultural, Las Palmas de Gran Canaria.

LOBO CABRERA, M. (1980b): "El mundo de la mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes". *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 26, pp.303-350, Madrid-Las Palmas.

LOBO CABRERA, M. (1982): *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (Negros, moros y moriscos)*. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

LOBO CABRERA, M. (1983): "Construcciones y reparaciones navales en Canarias en los siglos XVI y XVII". *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 31, pp.346-374, Madrid-Las Palmas.

LOBO CABRERA, M. (1990): *Gran Canaria e Indias durante los primeros Austrias. Documentos para su historia*. Comisión de Canarias para la conmemoración del Vº Centenario del Descubrimiento de América. Gobierno de Canarias. Madrid.

LÓPEZ DE GOMARA, F. (1985): *Historia General de las Indias, I, Hispania Victrix*. Orbis, Barcelona.

LÓPEZ GARCÍA, J.S. (1986): "El Puerto de Sardina de Gáldar en los siglos XV y XVI". *Actas del Vº Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, T. II, pp. 421-434. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas.

LUENGO, A. y MARÍN, C. (1994): *El jardín de la sal*. Fundación César Manrique, 245 pp.; Cabildo Insular de Lanzarote, Arrecife.

MADOZ, P. (1986): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Ámbito Ediciones, S.A. Valladolid-Salamanca.

MANERA REGUEIRA, E., ed. (1981): *El buque en la Armada española*. Ed. Sílex. 443 pp. Madrid.

MARTÍN BUENO, M. (1993): "La arqueología subacuática y los recursos del Patrimonio Cultural sumergido". *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 2. Museo Nacional de Arqueología Marítima-Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas (Cartagena). Ed. Ministerio de Cultura; pp. 13-26.

MARTÍN DE GUZMÁN, C. (1968): "Hallazgo de un oinokoe de metal en la costa de Gáldar". *El Eco de Canarias*, 13 de marzo, p. 17. Las Palmas.

MARTÍN DE GUZMÁN, C. (1977): "Arqueología submarina". *Historia General de las Islas Canarias*, ed. de A. Millares Torres, T. III, pp. 24-25. Las Palmas.

MARTÍN DE GUZMÁN, C. (1982): "Los problemas de la navegación pre y protohistórica en el Mar de Canarias y la Fachada Atlántico Sahariana". *Vº Coloquio de Historia Canario-Americana. Coloquio Internacional de Historia Marítima*. Tomo IV, pp. 25-144. Las Palmas.

MARTÍN DÍAZ (1964): "Interesante hallazgo arqueológico en La Graciosa". *Diario de Las Palmas*, 5-10-1964, pp. 1-3.

MARTÍN GALÁN, E. (2001): *Las Palmas Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Fundación Puertos de Las Palmas, 526 pp., Las Palmas de Gran Canaria.

MARTÍN RODRÍGUEZ, E. (2000): "Dataciones absolutas para los yacimientos de Risco Chirmique (Tejeda) y Playa de Aguadulce (Telde)". *Revista Vegueta*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2001a): "Prospección arqueológica subacuática del Puerto de Santa Cruz de Tenerife: El Cúter Fox (1797)". *Revista de Historia Canaria*, nº 183, pp. 79-94.

MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2001b): "Informe: Prospecciones subacuáticas en Canarias en el último lustro". *Revista de Arqueología*, 240, pp. 6-11.

MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2002a): *Fenicios, púnicos y romanos. Descubrimiento y poblamiento de las Islas Canarias*. Estudios Prehispánicos, 11, 294 pp. Dirección General de Patrimonio Histórico, Gobierno de Canarias. Madrid.

MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2002b): "Ensenadas y puertos de Gran Canaria". *Anuario de Estudios Atlánticos*, 48, pp. 365-412. Patronato de la Casa de Colón, Cabildo de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.

MEDEROS MARTÍN, A. y ESCRIBANO COBO, G. (2002c): "Prospección arqueológica submarina del Puerto de Órzola (Haría, Lanzarote, Islas Canarias)". *Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, nº 47, pp. 341-360, Santa Cruz de Tenerife.

MEDEROS MARTÍN, A.; ESCRIBANO COBO, G.; MARTÍN DÍAZ, M.A. y RODRÍGUEZ DE BLAS, A. (2006): "Prospección arqueológica del litoral del sur de la isla de Tenerife: Granadilla, San Miguel de Abona y Arona". *Eres. Arqueología/Bioantropología*, nº 14, pp. 39-56, Santa Cruz de Tenerife.

MILLARES, Y. (1994): "El Cabildo estima precipitado reiniciar las obras del dique sumergido de El Burrero". *La Provincia*, 30-10-1994, p. 27.

MILLARESTORRES, A. (1977): *Historia General de las Islas Canarias*. T. II-V. Editora Regional Canaria, Santa Cruz de Tenerife.

MIÑANO, S. (1982): *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*. Cooperativa Litográfica. Tenerife.

MIÑANO DOMÍNGUEZ, A.I. (1995): "Inventario de yacimientos arqueológicos marítimos y litorales de la provincia de Las Palmas". *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 3, pp. 125-157. Cartagena, Murcia.

MIRELES BETANCOR, F.M. y OLMO CANALES, S. (1998): *Prospección arqueológica realizada en la playa de La Garita. Memoria Final*. Telde.

MIRELES BETANCOR, F., OLMO CANALES, S.; y RODRÍGUEZ FLEITAS, A. (2006): "El poblado prehispánico de Tufia (Telde, Gran Canaria). Intervenciones arqueológicas 1997-1999". *El Museo Canario*, LXI, pp. 13-64. Las Palmas de Gran Canaria.

MIRELES BETANCOR, F.; OLMO CANALES, S.; y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, A. (2001): "Avance preliminar sobre los trabajos realizados en el entorno de la playa del Burrero (Ingenio, Gran Canaria)". *Noticias de El Museo Canario*, nº 1, 2ª época, pp. 25-29, El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.

MIRELES BETANCOR, F.; OLMO CANALES, S.; y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, A. (2005): "El poblado prehispánico costero de Playa de El Burrero y su entorno arqueológico (Ingenio, Gran Canaria)". *El Museo Canario*, LX, pp. 31-94. Las Palmas de Gran Canaria.

MIRELES BETANCOR, F.; OLMO CANALES, S.; y RODRÍGUEZ SANTANA, C. G. (2001): "Avance de los trabajos arqueológicos realizados en el poblado de Tufia (Telde, Gran Canaria)". *Noticias de El Museo Canario*, nº 2, 2ª época, pp. 29-33, El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.

MORALES PADRÓN, F. (1955): *El comercio canario-americano. (siglos XVI-XVII y XVIII)*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla.

MORALES PADRÓN (1961): "Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla". *Anuario de Estudio Atlántico*, 7, pp. 239-338. Patronato de la Casa de Colón, Cabildo Insular de Gran Canaria. Madrid-Las Palmas.

MORALES PADRÓN, F. (1976): "Fondos existentes en el Archivo de Indias sobre la Islas Canarias". *I Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp.96-177, Las Palmas

MORALES PADRÓN, F. (1978): *Canarias: Crónicas de su conquista, Transcripción, estudio y notas*. Ayuntamiento de Las Palmas-El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria.

NAVARRO RUIZ, C. (1936): *Sucesos Históricos de Gran Canaria*. Pp. 534, tomo II. Tip. "Diario". Las Palmas de Gran Canaria. Pp. 534.

OJEDA RODRÍGUEZ, C.J. (2001): "Aspectos geográficos del municipio de Telde". *Del Obispado de la Fortuna al cambio de milenio. 650 años de historia en Telde*; pp. 13-26. Ed. M.I. Ayuntamiento de Telde, Telde.

OLMO CANALES, S. (2001): "Telde prehistórico: el universo cultural de una sociedad compleja". *650 años de Telde. Del Obispado de la Fortuna al cambio de milenio*; pp. 35-42. Ed. M. I. Ayuntamiento de Telde.

OLMO CANALES, S. (2002): "Avance de las prospecciones arqueológicas submarinas desarrolladas en la zona sureste de Gran Canaria". *Noticias de El Museo Canario*, nº 6, 2ª

época, pp. 29-31; El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S. (2003): *Memoria final: Estudio de los materiales arqueológicos exhumados durante la intervención subacuática de urgencia realizada entre el Castillo del Romeral y la Punta de Tarajalillo (San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria)*. Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias (Viceconsejería de Cultura y Deportes). Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S. (2004): "La arqueología submarina en Canarias: balance de los últimos hallazgos efectuados en la costa sureste de Gran Canaria". *Actas del XV Coloquio de Historia Canario-Americana (2002)*, pp. 2179-2201. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas.

OLMO CANALES, S. (2008a): *El patrimonio arqueológico subacuático en la Comunidad Autónoma de Canarias: valoración, estado de la cuestión y propuesta de actuación para su protección*. Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias (Viceconsejería de Cultura y Deportes). Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S. (2008b): *El patrimonio arqueológico subacuático en Gran Canaria: propuesta de actuación*. Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico (Cabildo de Gran Canaria). Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S. (2010): *Informe-Memoria Final. Inventario del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Gran Canaria (1ª Fase)*. Cabildo de Gran Canaria (Servicio de Cultura

y Patrimonio Histórico y Cultural). Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S. (e.p.): "El Patrimonio Cultural Submarino en Canarias: Propuestas para su protección". En: *Actas del XIX Coloquio de Historia Canario-Americana (2010)*. Cabildo de Gran Canaria. Canarias. Las Palmas.

OLMO CANALES, S. (e.p.): "El Patrimonio Arqueológico Subacuático en las Islas Canarias: Una propuesta de actuación para su protección". En: *El Museo Canario*, LXVI. Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S. (e.p.): "El Inventario del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Gran Canaria: avance de las intervenciones". *Boletín de Patrimonio Histórico*, nº. 8. Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S.; MARRERO QUEVEDO, C.; y BARROSO CRUZ, V (2008): "Prospección arqueológica submarina frente a San Telmo (Las Palmas de Gran Canaria)". *Boletín de Patrimonio Histórico*, nº 6, pp. 14-15, Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S.; MARRERO QUEVEDO, C.; y BARROSO CRUZ, V (2009): "Intervención arqueológica submarina realizada frente al antiguo muelle de San Telmo (Puerto de Las Palmas)". *El Museo Canario*, LXIV. Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S.; MARRERO QUEVEDO, C.; y BARROSO CRUZ, V (e.p.): "El Inventario Arqueológico Submarino del Litoral Norte de Gran Canaria". *Vegueta*, nº 11, U.L.P.G.C., Las Palmas de Gran Canaria.

OLMO CANALES, S. y SÁENZ SAGASTI, J. I. (1998): "Nuevos datos sobre naufragios de época moderna en la costa de Gáldar (Gran Canaria)". *Actas del XIIº Coloquio de Historia Canario-Americana (1996)*, pp. 623-642. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas.

OVETENSE (1978): "Libro dela conquista de la ysla de gran Canaria y de las demas yslas della trasladado de otro libro orijinal de letra de mano fecho por El alferes alonso jaimes de sotomayor que uino por alferes mayor de la dicha conquista El qual se hallo En Ella desde el principio hasta que se acabo y muryo Enla uilla de galdar En canaria donde tiene oy uisnietos, El qual libro orijinal rremittio aesta ysla El capitan Jhoan de Quintana persona fidedina y de mucho credito donde fue trasladado por El capitan alonso de xerez cardona en quatro de marso de mill y seisientos y treynta y nueue años". F. Morales Padrón, *Canarias: Crónicas de su conquista, Transcripción, estudio y notas*, pp.107-183. Ayuntamiento de Las Palmas-El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.

PARRAS, J. (1994): "El Burrero o un proyecto de discordia". En: *Canarias* 7, 30-11-1994, p. 25.

PAZ SÁNCHEZ, M. (1994): *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias*. Taller de Historia, 17; Centro de la Cultura Popular Canaria. Ayuntamiento de La Laguna, Tenerife.

PELLICER CATALÁN, M. (1970): "Ánforas de importación halladas en Canarias". *Estudios Canarios*, 14-15, pp. 43-56, La Laguna.

PÉREZ, E. (1989): "Archivo Histórico Provincial. Ayer y Hoy". *B. Anabad*, XXXIX, nº 3-4, pp.489-509

PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. (1979): "La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del comercio. 1700-1708". *Actas del II Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo I, pp. 373-416. Sevilla.

PINEDO REYES, J. (1996): "Inventario de yacimientos arqueológicos subacuáticos del litoral murciano". *Cuadernos de Arqueología Marítima*, 4; Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas (Cartagena); Ed. Ministerio de Educación y Cultura, pp. 57-90.

PINTO Y DE LA ROSA, J. M. (1996): *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*. Ed. del Museo Militar Regional de Canarias y Tabapress, S.A., 761 pp.; Santa Cruz de Tenerife.

Protocolos Notariales (1868): Legajo 2.571. 7 de abril del año 1868. Archivo Provincial de Las Palmas.

QUINTANA NAVARRO, F. (1985a): *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz 1883-1913*. Cuadernos Canarios de Ciencias Sociales, 12. Caja Insular de Ahorros de Canarias. Las Palmas de Gran Canaria.

QUINTANA NAVARRO, F. (1985b): *Pequeña Historia del Puerto de Refugio de La Luz*. Colección Guagua, 60. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Sevilla-Las Palmas.

RIVIERE, A. (1997): *Descripción geográfica de las Islas Canarias (1740-1743)*. J. Tous Meliá (ed.). Museo Militar Regional de Canarias. Madrid-Tenerife.

RODRÍGUEZ BATLLORI, F. y RODRÍGUEZ BATLLORI, A. (1979): *Sardina, puerto del Atlántico (Apuntes para la Historia de Gáldar)*. Ed. Fragua. Madrid.

ROMERO Y CEBALLOS, I. (1797): *Diario y Relación de los Viajes dados por el Bachiller Don Isidoro Romero Ceballos. Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*, J.M. Pinto y de la Rosa, 1996 (Archivo de Acialcázar); Ed. del Museo Militar Regional de Canarias y Tabapress, S.A., Santa Cruz de Tenerife.

RONQUILLO, M. y AZNAR E., eds. (1998): *Repartimientos de Gran Canaria*. Colección Ínsulas de la Fortuna, 6. El Museo Canario-Editiones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

RUMEU de ARMAS, A. (1991): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Ed. del Cabildo Insular de Gran Canaria [2ª ed. facsímil de la de 1947]. Madrid.

RUMEU de ARMAS, A. (1986): *El Obispado de Telde. Misioneros mallorquines y catalanes en el Atlántico*. Ayuntamiento de Telde-Gobierno de Canarias-Cabildo Insular de Gran Canaria, [2ª ed. ampliada a partir de la ed. de 1960]. Madrid-Telde.

RUMEU de ARMAS, A. (1999): *La invasión de Las Palmas por el almirante holandés Van der Does en 1599*. Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria. 249 pp.; Las Palmas de Gran Canaria.

SÁNCHEZ, J. (1987): *La Trapera. Aportación a la historia de Ingenio*. Ilustre Ayuntamiento de la Villa de Ingenio, Ingenio.

SANTANA SANTANA, A. y NARANJO CIGALA, A. (1992): *El relieve de Gran Canaria. Guía de las grandes unidades morfológicas*. Ed. Nogal/Geografía, Las Palmas de Gran Canaria, 108 pp.

SEDEÑO, A. (1978): "Brebe resumen y historia [no] muy verdadera De la Conquista De Canaria Scripta [no] Por Antonio Cedeño Natural De Toledo, Vno de los Conquistadores que Uinieron Con el General Juan Rexon". F. Morales Padrón, *Canarias: Crónicas de su conquista, Transcripción, estudio y notas*, pp.343-381. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria-El Museo Canario, Las Palmas de Gran Canaria.

SERRA RÁFOLS, E. (1957): "La navegación primitiva en los mares de Canarias". *Revista de Historia Canaria*, tomo XXIII, nº 119-120, pp. 83-91. Las Palmas.

SERRA RÁFOLS, E. (1966): "Ánfora antigua en Canarias". *IX Congreso Nacional de Arqueología (1965)*, pp. 373-377. Zaragoza.

SERRA RÁFOLS, E. (1970): "Más cerámicas antiguas en aguas de Canarias". *XI Congreso Nacional de Arqueología (1968)*, pp. 428-430. Zaragoza.

SOSA, J. de (1994): *Topografía de la Isla Afortunada de Gran Canaria*. M. Ronquillo Rubio y A. Viña Brito, eds. (Colección Ínsulas de la Fortuna, 3). Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria; 325 pp.; Las Palmas de Gran Canaria.

STONE, O.M. (1995): *Tenerife y sus seis satélites II*. J. Allen Hernández ed. y J.S. Amador Bedford trad. y ed., Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria [1ª edición en castellano a partir de la edición original en inglés de 1887], Las Palmas de Gran Canaria.

SUÁREZ GRIMÓN, V. (1993): *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*. Ed. del Cabildo Insular de Gran Canaria. 189 pp. Las Palmas.

SUÁREZ MORENO, F. (2004): *La mar en el oeste de Gran Canaria. Aspectos físicos, históricos y etnográficos*. [Libro en línea]. Gáldar; Gran Canaria; edita Infonortedigital.com, 214 pp.

TEJERA, A. y BALBÍN, R. (1983): "La arqueología submarina en Tenerife". *El Museo Canario*, 43, p. 9-17, Las Palmas de Gran Canaria.

TORRES SANTANA, E. (1981): *Relaciones comerciales de Gran Canaria entre 1700-1725. Una aproximación a la burguesía mercantil canaria*. Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas; Plan Cultural. 160 pp.

TORRIANI, L. (1978): *Descripción e historia del reino de las Islas Canarias antes Afortunadas, con el parecer de sus fortificaciones*. A. Cioreanu trad. y ed., Goya [reimpresión de la edición de 1959], Santa Cruz de Tenerife.

TOUS MELIÁ, J. (1995): *Las Palmas de Gran Canaria a través de la Cartografía (1588-1899)*. Texto y láminas. En colaboración con la Casa de Colón, Edición del Cabildo de Gran Canaria.

UNESCO (2001): *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*. París.

VARELA Y ULLOA, J. (1986): *Derrotero y descripción de las Islas Canarias*, Ministerio de Defensa-Gobierno Autónomo de Canarias, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria.

VERA SUÁREZ, J. (1968 a): "Se van a recuperar los cañones de un galeón hundido en la playa del Burrero". *La Provincia*, 23-7-1968. Las Palmas de Gran Canaria.

VERA SUÁREZ, J. (1968 b): "Empezó la "Operación rescate" en el Burrero". *La Provincia*, 26-7-1968. Las Palmas de Gran Canaria.

VERA SUÁREZ, J. (1968 c): "Uno de los galeones de la Playa del Burrero, puede ser un barco pirata". *La Provincia*, 31-7-1968. Las Palmas de Gran Canaria.

VERNEAU, R. (1981): *Cinco años de estancia en las Islas Canarias*. Ed. J.A.D.L., 310 pp. La Orotava, Tenerife.

VIANA, A. de (1991): *Antigüedades de las Islas Afortunadas*. M.R.Alonso ed. (Biblioteca Básica Canaria, 5). Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias; 2 tomos.

VIERA Y CLAVIJO, J. de (1982): *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*. En: A. Cioranescu ed. Goya [8ª ed., reproducción de la ed. de 1950-51]. Santa Cruz de Tenerife, 2 tomos.

VV.AA. (2001): *Guía de patrimonio arqueológico de Gran Canaria*. Servicio de Patrimonio Histórico (Cabildo de Gran Canaria, Área de Cultura); 455 pp.; Las Palmas de Gran Canaria.

VV.AA. (2008): "El patrimonio cultural subacuático". *Museum Internacional*, 240; 118 pp. Ed. UNESCO, París.

V.V.A.A. (2009): "Museos, mar y arqueología". Actas de las XII Jornadas de Museología; Museo, nº 14, Museo Nacional de Arqueología Subacuática ARQUA, Cartagena.

V.V.A.A. (2010): "El conocimiento del patrimonio arqueológico subacuático desde la perspectiva de las fuentes documentales". Área de Documentación del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (CAS-IAPH). *Revista PH*, IAPH, nº 73, pp. 112-125.

ANEXO: CATÁLOGO SUBACUÁTICO DE BIENES PATRIMONIALES INSULARES

Para la elaboración de este catálogo, además de los resultados obtenidos en las diversas intervenciones subacuáticas desarrolladas hasta la fecha, nos hemos basado en el estudio de las fuentes documentales, a través de la investigación y consulta de archivos, hemerotecas y bibliotecas; así como en el análisis exhaustivo de la documentación de naturaleza bibliográfica y de los datos logrados de las encuestas orales practicadas.

Se presenta ordenado conforme a su adscripción geográfica local, es decir, a la integración por municipios costeros, partiendo en primer lugar de la vertiente norte de la isla y avanzando en el sentido horario. Asimismo, cada enclave se ha abordado de manera individualizada, por lo que en algunos casos determinadas referencias descriptivas son compartidas.

GÁLDAR

1) PUERTO DEL JUNCAL (PJUNGC)

a) Situación geográfica: Ubicado en la amplia rada del mismo nombre, entre *Montaña del Cardonal* y *Montaña Morisca* y próximo al poblado aborigen del Morro de las Moriscas, marca la separación administrativa entre las demarcaciones de Gáldar y Agaete. Se empleó como fondeadero alternativo a los puertos de Agaete y de Sardina del Norte, de los que apenas separa 1,5 km y 3,5 km, respectivamente.

b) Referencias históricas: J. Sosa avanza que se trata de un puerto muy utilizado desde el siglo XVII, si bien es a partir de la segunda mitad de esta centuria cuando verdaderamente comienza a restar importancia al de Sardina, desplazándolo paulatinamente (Sosa, 1994). Asimismo, aparece como tal por primera vez en el mapa de Castillo y León (1994), en tanto que con posterioridad, Riviere (1997) lo menciona como buen sitio para atracar en verano y Madoz (1986) lo inscribe como puerto de segunda categoría, al mismo nivel que el de Agaete.

c) Restos arqueológicos: Contamos con dos testimonios orales de gran fiabilidad, provenientes de buceadores deportivos, que arrojan la existencia de hasta tres anclas de diferentes tipologías y épocas (presumiblemente adscritas entre los siglos XVII-XIX), localizadas en las inmediaciones de la playa.

d) Acceso: Regular.

e) Fragilidad del yacimiento: Alta.

f) Estado de conservación: Desconocido.

2) PUERTO DE SARDINA DEL NORTE (PSARGC)

a) Situación geográfica: Está ubicado en la zona noroeste de la isla y se sitúa entre la *Punta de Sardina del Norte* y la *Punta del Farallón*, siendo evidentemente reconocido por una gran formación rocosa aislada, al sur de la ensenada, denominada *Roque Partido*. La bahía, que muestra unos fondos arenosos con notables afloramientos duros en torno a los 12 m de profundidad, está bien protegida de los vientos de componente N, NE y NW, ante los que no tiene defensa la Caleta de Gáldar o Caleta de Abajo con la cual se complementaba. Sin embargo, hacia el norte de la misma, la zona ofrece una substancial dificultad para la navegación, debido al cruce de fuertes vientos y corrientes.

Todo el litoral está seccionado por las desembocaduras de barrancos, que conforman radas y caletas con plataformas de abrasión marina, veriles y playas arenosas y pedregosas, dando lugar a excelentes puertos naturales al abrigo de los vientos reinantes, como los de Sardina del Norte, Caleta de Arriba y Caleta de Abajo, El Juncal, Agaete, etc. Igualmente, la costa mantiene medianos escarpes, producto del erosivo retroceso del litoral sobre las plataformas lávicas del segundo ciclo eruptivo de la formación insular.

b) Referencias históricas: J.S. López (1986) plantea que su nombre pudiera ser de origen portugués, españolizado eso sí, derivado del apellido homónimo del conquistador Diego Sardina, aunque en el fondo no hay constancia de ello. También A. Millares (1977) da muestras de algunas referencias previas que ponen de manifiesto la vinculación de esta zona a la presencia portuguesa y a los probables desembarcos sucesivos que las tropas lusitanas realizaron. De cualquier forma, es el cronista Alonso de Palencia quien documenta por primera vez el Puerto de Sardina, al hacer mención a los portugueses que allí pensaban desembarcar.

Al saldarse la ocupación definitiva de Gran Canaria a finales del siglo XV, el papel estratégico de Sardina cambia de manera significativa, dotándose de un mayor impulso comercial y de un protagonismo del que carecía hasta la fecha, cuya nueva situación queda bien recogida en las relaciones del Archivo de Protocolos de Sevilla en 1500, 1505 y 1506, en los Protocolos de Alonso Gutiérrez y en los que recogen el comercio del azúcar de 1533 (Morales, 1961; Camacho, 1961; y Coello *et alii*, 1980).

Con la introducción de la industria azucarera y la implantación de trapiches e ingenios se desarrolló en la comarca una importante actividad de exportación cuya salida principal era por el Puerto de Sardina, que por entonces competía en importancia con el de las Isletas, si bien contaba con embarcaderos naturales alternativos. También se convirtió en cardinal punto de importación de excedentes de granos menudos de Tenerife, productos artesanales y

manufacturas insulares y europeas (López, 1986; y Suárez, 2004); además de contar con una reducida actividad de pesca de bajura. Su corta distancia al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, principal enclave portuario intercontinental de Canarias, lo convirtió en un Puerto de Primera Tierra, con Alcalde de Mar y, posteriormente, ligado al creciente desarrollo económico de Gáldar fue elevado al rango de Ayudantía de Marina, lo que supuso el establecimiento de una Cabecera de Distrito Marítimo con jurisdicción en el amplio litoral comprendido entre las villas de Arucas y Mogán (Rodríguez y Rodríguez, 1979).

La categoría del enclave estratégico decrecerá desde la segunda mitad del siglo XVI por el decaimiento de la industria azucarera y con la consolidación de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como principal urbe insular; hasta que definitivamente, a mediados del siglo XIX, pierde importancia y P. Madoz (1986) lo cita ya como puerto de tercera categoría, incluso por debajo de los de Agaete y el Juncal.

c) Restos arqueológicos: En este enclave se localizan una serie de hallazgos de carácter fortuito que son conocidos desde hace varios años. Entre ellos sobresale, al menos de forma clara, un ancla de tipo antiguo y una pieza de artillería, a una distancia aproximada de la costa entre 170 m y 200 m y a 17,7 m de profundidad.

Por lo que respecta a la primera, se trataría presumiblemente de un ancla de cepo de tipo antiguo en la que se distingue la caña, desde la cabeza (donde parece que podría estar rematada por un arganeo) a la cruz. Parece ser que los brazos no están completos, dado que sus extremos se debieron partir; aunque el derecho presenta algo más de longitud. Las dimensiones se sitúan en torno a los 125 cm de largo y unos 90 cm de ancho. Por su tipología podría ser adscrita entre los siglos XVI-XVIII, más aún teniendo en cuenta la escasa variación tipológica de este género de piezas. Se encuentra parcialmente conservada y con una gruesa concreción marina, adherida en la totalidad del ancla, lo cual es sinónimo del largo período de tiempo que debe llevar sumergida. En las proximidades hemos podido observar la presencia de diversos elementos metálicos, acaso relacionados con los restos aquí documentados, que ofrecían un deficiente estado de conservación.

El otro hallazgo del que tenemos constancia es un cañón antiguo, posiblemente fundido en hierro, que tiene la clásica forma de "cilindro". Se observa perfectamente su embocadura y el alma y presenta unas dimensiones de unos 130 cm de largo y otros 12 cm de diámetro en su máxima anchura. Podríamos estar ante una pieza defensiva del tipo de una culebrina, que por su tipología, bien podría inscribirse entre los siglos XV-XVII. Presenta un estado de conservación muy alterado, debido a las concreciones marinas que a lo largo del tiempo se han ido depositando sobre la pieza; pero además, está partida en su zona central, lo que empeora aún más su ya delicada situación.

En último término, en los alrededores se puede detectar una posible cadena metálica, con toda seguridad perteneciente a un pecio que se ubicaría en esta zona. Sin embargo, es altamente probable que el mismo haya sufrido diferentes expolios o desmantelamientos desde hace varios años, tal y como lo atestigua la existencia de colecciones particulares en manos de algunos vecinos.

A través del estudio de las fuentes orales hemos podido recopilar una información complementaria acerca de varios restos cerámicos localizados en la rada del puerto, en concreto en las proximidades del *Roque Partido*.

- d) Acceso: Muy bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Alta.
- f) Estado de conservación: Malo.

3) PUNTA DE SARDINA (PSNAGC)

a) Situación geográfica: Ubicada en la punta noroeste de la isla, al norte del Puerto de Sardina, sus fondos están configurados por bancos arenosos y afloramientos rocosos y la zona, en general, ofrece una substancial dificultad para la navegación debido al cruce de fuertes vientos y corrientes.

b) Referencias históricas: Si bien no hay constatadas referencias históricas específicas de este sitio, lo cierto es que por su cercanía puede ser puesto en relación directa con el Puerto de Sardina del Norte, importante fondeadero comercial del noroeste grancanario, que ofrece una significativa actividad náutica desde los momentos posteriores a la Conquista de la isla e integración en la Corona de Castilla, hasta bien entrado el siglo XIX.

c) Restos arqueológicos: Tenemos certificada la posible presencia de varias cadenas y acaso un par de pecios en las inmediaciones, entre la *Punta de Sardina*, la *Punta de las Peñas* y la *Punta de Gáldar*, a tenor de los resultados obtenidos en el *Estudio Ecocartográfico de la Zona Norte del litoral de Gran Canaria* (Olmo, Marrero y Barroso, e.p.).

- d) Acceso: Muy difícil.
- e) Fragilidad del yacimiento: Regular.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

4) PUERTO DE CALETA DE ABAJO (PCALGC)

a) Situación geográfica: El litoral de este territorio está seccionado por las desembocaduras de barrancos, que conforman radas y caletas con plataformas de abrasión marina, veriles y playas arenosas y pedregosas, dando lugar a excelentes puertos naturales al abrigo de los vientos reinantes, como los de Sardina, Caleta de Arriba, Caleta de Abajo, etc. Igualmente puede señalarse que la costa mantiene medianos escarpes, producto del erosivo retroceso del litoral sobre las plataformas lávicas del segundo ciclo eruptivo de la formación insular.

Este emplazamiento forma la ensenada que se abre entre la *Punta de Gáldar*, al noroeste, y la *Punta de la Caleta*, al sureste. Se trata del fondeadero más occidental de la fachada norte y por ello se halla abierto a los vientos del E, N, NW y, parcialmente, del W, cuestión nada baladí, pues es lo que habitualmente impedía atracar a los barcos. Aún así, servía como muelle complementario al de Sardina, del que tan sólo separan unos 2 km.

b) Referencias históricas: También denominado Puerto de la Caleta de Gáldar, de las Vacas o de las Barca ya lo encontramos citado en los Protocolos de Sevilla en 1496 (Morales, 1961); aunque con antelación hay constancia de un postrero desembarco de Diego de Silva hacia 1466, el cual transportaba sus tropas en dos carabelas con el fin de realizar una avan-

zadilla para atacar el poblado aborigen de Gáldar (Abreu, 1977; Torriani, 1978; Viana, 1991; y Arias, 1993).

Tras la pérdida de importancia del Puerto de Sardina a consecuencia de la crisis del cultivo de la caña de azúcar a partir del siglo XVI, va ganando algo más de notoriedad a costa de aquél desde ese momento. Posteriormente aparece citado en los derroteros de Varela y Ulloa en 1788 (1986) y es mentado por Verneau en 1891 (1981) como uno de los cuatro mejores de la isla, aunque Madoz (1986) lo inscribe como de tercera categoría, comparable a Sardina, pero al nivel de los de Agaete y Juncal.

No obstante, tradicionalmente ha disfrutado de una valoración bastante negativa debido a que a menudo ofrecía mala mar y poseía unas pésimas condiciones para el desembarco de mercancías y pasajeros (Betancourt, 1996; y Riviere, 1997).

c) Restos arqueológicos: Se indica que a través de la información oral se han descrito restos cerámicos, anclas y cañones que podríán encuadrarse entre los siglos XVI-XVII, tanto integrando los fondos marinos de esta zona, como formando parte de colecciones privadas (Escribano, sin data); pero no se ahonda más en dichos comentarios, por lo que su aportación para la investigación es poco determinante.

Sin embargo, hemos podido completar las noticias referentes a este lugar mediante la información facilitada por un vecino de la zona que practica con frecuencia el submarinismo en estas aguas, quien ha comentado la existencia de eslabones de cadena aislados, muy petrificados, en las inmediaciones de una cueva submarina, a unos 15-18 m de profundidad.

d) Acceso: Regular.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

5) PUNTA DEL CLAVO-LA FURNIA (PFURGC)

a) Situación geográfica: Como ya se ha mencionado, este tramo costero está seccionado por las desembocaduras de barrancos, que conforman radas y caletas con plataformas de abrasión marina, veriles y playas arenosas y pedregosas, dando lugar a excelentes abrigos naturales azocados de los vientos reinantes. Igualmente puede señalarse que la costa mantiene medianos escarpes, producto del erosivo retroceso del litoral sobre las plataformas lávicas del segundo ciclo eruptivo de la formación insular; siendo éste uno de los más claros ejemplos.

Este emplazamiento constituye el extremo más occidental de la rada de Gáldar; formando a su vez una pequeña ensenada muy cerrada, sobre cuyo acantilado se abre un conjunto de cuevas artificiales excavadas en la roca que configura el poblado costero de La Furnia.

b) Referencias históricas: Aunque no hay verificadas referencias históricas específicas de este sitio, sin embargo sí conocemos la presencia de una ocupación de época prehistórica en esta misma zona. Tal es el caso del poblado aborigen de Los Mugarettes-El Clavo, situado al borde del cantil costero, configurado por un grupo de estructuras arqueológicas habitacionales, un túmulo y una gran edificación ciclópea. En las inmediaciones se documentan diversas cuevas excavadas en la ladera sobre el mar; destacando especialmente la denominada Cueva Pintada de La Furnia (elevada en 1985 a la categoría de Zona Arqueológica, siendo declarada

Bien de Interés Cultural), componente de un grupo más amplio de cuevas artificiales de habitación que se ubican casi en la misma línea de costa.

c) Restos arqueológicos: A tenor del estudio de las fuentes documentales orales hemos podido obtener varios testimonios que confirman la presencia de un ancla metálica de tipo almirantazgo de grandes dimensiones, totalmente petrificada con el fondo marino a poca distancia de la costa, frente al acantilado y a escasos metros de profundidad. Indican también dichos informantes que, ocasionalmente, en determinadas épocas del año esta pieza queda cubierta parcialmente por la arena que conforma el fondo sedimentario marino. Hay una notificación más, que hace mención a la existencia de balas de cañón localizadas en esta misma área.

d) Acceso: Regular.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

6) PUNTA DE LOS DOS ROQUES (PDROGC)

a) Situación geográfica: Esta franja está recortada por las desembocaduras de barrancos, que conforman radas y caletas con plataformas de abrasión marina, veriles y playas arenosas y pedregosas, dando lugar a excelentes abrigos naturales azocados de los vientos reinantes. La costa mantiene medianos escarpes, producto del erosivo retroceso del litoral sobre las plataformas lávicas del segundo ciclo eruptivo insular; siendo éste uno de los más claros ejemplos. Esta localización, que constituye la parte central de la rada de Gáldar; forma a su vez una pequeña ensenada, que ayuda a proteger esta zona de los vientos reinantes.

b) Referencias históricas: Hasta la actualidad no nos consta ningún tipo de referencias históricas específicas al respecto de este sitio, aunque sí conocemos la presencia de ocupaciones de época prehistórica en sus inmediaciones, como la del poblado aborigen de Los Murgaretes-El Clavo, la Cueva Pintada de La Furnia, los poblados costeros de Bocabarranco y El Agujero y la necrópolis tumular de la Guancha.

c) Restos arqueológicos: A tenor del estudio de las fuentes documentales orales hemos podido obtener un par de singulares testimonios que se refieren al hallazgo de dos cañones de diferente tamaño, muy petrificados con el fondo rocoso, a escasos metros de la costa y a muy poca profundidad. Como en otro ejemplo mencionado con antelación, los informantes recalcaron que en determinadas épocas del año esta pieza queda eventualmente cubierta por la arena que conforma el fondo sedimentario marino.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

7) PLAYA DEL AGUJERO (PAGUGC)

a) Situación geográfica: Ocupa la zona central de la rada de Gáldar y constituye uno de los pequeños puertos accesibles del interior de misma, como el de Caleta de Arriba y Caleta de Abajo, o sea, caletones muy precarios preferentemente frecuentados por embarcaciones pesqueras o de poco calado. La playa del Agujero se encuentra en la costa septentrional



del término municipal de Gáldar y está situada entre la playa de Bocabarranco y la *Punta de La Guancha*, a escasos 3 km de distancia del núcleo urbano.

La configuración de sus fondos marinos es, por lo general, abrupta y accidentada, siendo la plataforma litoral de reducido tamaño y exhibiendo un bajío de poca profundidad, continuando con taludes de marcadas pendientes, lo que hace posible alcanzar grandes cotas a escasa distancia del rompiente. El componente rocoso es el dominante, aunque eso sí, con abundantes bancos arenosos según nos alejamos de la orilla.

Por lo que respecta a la morfología general de las costas, éstas son escarpadas y los acantilados sólo se ven interrumpidos por la desembocadura de los barrancos, careciendo casi por completo de playas. Las orientadas al norte, como es este caso, al estar abiertas a los vientos dominantes de componente N, NE y NW y a la corriente de Canarias, sufren con mucha más frecuencia la acción del oleaje, por lo que ofrecen escasos refugios naturales, a menudo inseguros para la navegación.

b) Referencias históricas: Desde época prehispanica ya se evidencia la enorme densidad ocupacional del sector que ocupa la costa de Gáldar, pues resulta muy propicio para el desarrollo de actividades pesqueras y de recolección de marisco. En las playas, puntas y caletas que forman la desembocadura del barranco de Gáldar y los barranquillos del Agujero y La Arenilla aparece una franja con varios emplazamientos arqueológicos consecutivos de gran singularidad, en donde por encima de todos ellos despunta el complejo monumental formado por el poblado del Agujero y la necrópolis de La Guancha (Jiménez, 1946a; Dirección General de Patrimonio Histórico, 1992; Martín de Guzmán, Olmo y Sáenz, 1996; VV. AA., 2001; etc.).

Desconocemos con exactitud la evolución histórica de este entorno costero desde períodos anteriores a la incorporación de la Isla a la Corona de Castilla; aunque sí existen noticias que desde muy antiguo y hasta principios del siglo XX, en El Agujero y en otros bajíos cercanos se llevaban a cabo pequeñas explotaciones salineras mediante la instalación de unas estructuras sencillas que se asentaban sobre la roca (Suárez, 2004). A finales del siglo XIX el tráfico de cabotaje en el norte insular estuvo en alza y por eso desde principios del siglo pasado nos empezamos a encontrar algunos muelles de hormigón o ingeniosos artilugios de embarques, como los "pescantes", que se construyeron en la misma orilla del mar: Un claro ejemplo de esto se puede observar en El Agujero, donde todavía se mantiene en pie los restos de un pequeño muelle y pescante, aunque en un precario estado de conservación, que de ninguna forma hay que confundir con los búnkeres que hay en sus alrededores.

Con respecto a las noticias que estrictamente hacen referencia a los hallazgos aquí documentados, podemos comentar que gracias a la labor del investigador A.C. Moreno (2009) sabemos de una noticia publicada en el periódico *La Opinión*, en su edición del martes 18 de abril de 1899; en cuya mencionada crónica se alude ya a la presencia de estos vestigios y se señala la exhumación de algunas piezas de artillería y de la campana de la embarcación hundida. Tras esas noticias habrá que esperar a 1970, fecha en que una buena parte de los cañones que integraban el pecio fueron exhumados del agua y trasladados a dependencias mu-





nicipales donde permanecieron hasta que tiempo después se distribuyeron por diversos lugares públicos.

c) Restos arqueológicos: En este lugar se ubicaría uno de los yacimientos submarinos más singulares que existen en este momento en el archipiélago. Estaríamos ante los restos de una embarcación que aún conservaría parte de su estructura, además de un conjunto de catorce piezas de artillería y otros tantos elementos metálicos, descansando a una profundidad que oscila entre 4 y 8 metros (Olmo y Sáenz, 1996).

El almacén de la nave que todavía se preserva mide aproximadamente unos 4 m de largo, por otros tantos de ancho, si bien hay que tener en cuenta que el área total abarca bastante más, puesto que los cañones y las restantes piezas se encuentran muy diseminados por los alrededores. En cuanto a estos últimos, según se desprende de las investigaciones efectuadas en las piezas que fueron exhumadas, todos están fundidos en hierro y se estrechan ligeramente desde la base hacia la embocadura. Su longitud es de 205 cm y la anchura máxima de 37 cm en la zona de los muñones, con un diámetro que oscila entre los 30 cm de la base, los 16 cm del exterior de la boca y los 10 cm del interior de esta última. Difíciles son de apreciar, ya que no se conservan en todos ellos, los tres anillos perimetrales. La corrosión y las concreciones, así como las descamaciones y ampollas superficiales son las que han deteriorado progresivamente estas piezas, debido a que no recibieron ningún tipo de tratamiento para su conservación en el momento de su descubrimiento.

Los análisis y estudios desarrollados apuntan a que estaríamos ante un barco del tipo fragata o corbeta, o incluso un bergantín, fuertemente pertrechado con cañones navales pesados, posiblemente ingleses, los cuales pudieron ser identificados como piezas del modelo *saker*, que disparaban balas esféricas de 6 libras de peso con carga de pólvora de 4 libras, fundidos en la llamada *Época de la Commonwealth* (1646-1660); por lo que podríamos ubicarlo, no sin serias dudas, hacia la segunda mitad del siglo XVII.

d) Acceso: Difícil.

e) Fragilidad del yacimiento: Alta.

f) Estado de conservación: Malo en lo que respecta a los restos aún sumergidos y muy malo en aquellas piezas recuperadas del fondo marino en el año 1970.

SANTA MARÍA DE GUÍA

8) PLAYA DE SAN FELIPE-PUERTO DE SILVA (PSFEGC)

a) Situación geográfica: También denominado antiguamente como Puerto de Silva o de Aumastel, se encuentra entre la *Punta de Gallegos*, al oeste, y la *Punta de Moya*, al este, conformando una pequeña bahía en la desembocadura del barranco del Calabozo, hoy playa de San Felipe, a cuyas espaldas se sitúan los acantilados de la Cuesta de Silva.

b) Referencias históricas: Está situado a menos de 1 km de distancia del singular yacimiento arqueológico del Cenobio de Valerón, el cual es un enorme conjunto arqueológico de época aborígen con funcionalidad de granero colectivo y formado por más de 350 cuevas, cámaras y silos dispuestos a diferentes niveles. Aunque la primera reseña histórica que tenemos



es la de su propio nombre, que deriva del episodio de la conquista, por el cual en esta playa pudieron embarcar Diego de Silva y 200 soldados que habían sido cercados hacia 1466 por el Guanarteme de Gáldar en esta misma ciudad (Abreu, 1977; Ovetense, 1978; Sedeño, 1978; Torriani, 1978; Arias, 1986; y Viana, 1996). Según la tradición, en las cercanías de este lugar, en los Bañaderos de la costa de Lairaga, fue donde cuatro hombres raptaron a la princesa Tene-soya, sobrina del Guanarteme de Gáldar, cuando tomaba un baño en estas aguas (Sedeño, 1978; y Arias, 1986).

Por lo que respecta al propio uso del puerto, éste se restringe, al parecer, a los siglos XVI y XVII, cuando aparece en los mapas de Torriani de 1592 y de Castillo y León de 1686. No obstante, será Sosa (1994) el que especifique que sólo era utilizado cuando el tiempo era bueno, pues estaba totalmente abierto a los vientos del NW, N y NE.

c) Restos arqueológicos: Los registros obtenidos en el *Estudio Ecocartográfico de la Zona Norte del litoral de Gran Canaria* apuntan hacia la presencia de cadenas en sus fondos, aunque todavía desconocemos su posible adscripción cronológica (Olmo, Marrero y Barroso, e.p.). Al parecer, aunque de forma vaga, también hay referencias orales que apuntan a la presencia de restos cerámicos y anclas en esta aguas.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

MOYA

9) PUERTO LANCE (PLANGC)

a) Situación geográfica: Su denominación exacta sería la de Puerto del Lance de la Madera y se trata de una pequeña ensenada situada entre *El Roque*, al oeste, y *La Laja del Lance-El Atillo*, al este, por lo que se halla abierto a los vientos del NW, N y NE.

b) Referencias históricas: Según la tradición, en las cercanías de este lugar, en los Bañaderos de la costa de Lairaga, fue donde cuatro hombres raptaron a la princesa Tene-soya, sobrina del Guanarteme de Gáldar, cuando tomaba un baño en estas aguas (Sedeño, 1978; y Arias, 1986). Las únicas menciones escritas con las que contamos son las que proporciona Sosa (1994), quien comenta que por su emplazamiento sólo era utilizado cuando hacía buen tiempo, y las que suministra el derrotero de Varela y Ulloa (1986), que lo incluye en el catálogo de las ensenadas.

c) Restos arqueológicos: Se han descrito cerámicas que pueden encuadrarse entre los siglos XVI-XVII, al igual que anclas y cañones, tanto en manos de coleccionistas privados como aún conservados *in situ* en sus fondos marinos (Escribano, sin data), pero la información que se ofrece es muy endeble y prácticamente no aporta datos contrastables.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

ARUCAS

10) COSTA DE SAN ANDRÉS (CSANGC)

a) Situación geográfica: La ubicación se extendería en el tramo costero correspondiente a la demarcación de San Andrés, entre la población del mismo nombre y *La Bajilla*, muy próximo a la desembocadura del barranco que igualmente lleva la denominación de San Andrés. Se trata de un tramo de la costa bastante abierto y en consecuencia expuesto a los vientos dominantes del NW, N y NE.

b) Referencias históricas: Hasta el momento no nos consta ningún tipo de referencias históricas específicas al respecto de este sitio, aunque por las cercanías podemos señalar que según la tradición, en las proximidades de este lugar, en los Bañaderos de la costa de Lairaga, fue donde cuatro hombres raptaron a la princesa Tenesoya, sobrina del Guanarteme de Gáldar, cuando tomaba un baño en estas aguas (Sedeño, 1978; y Arias, 1986).

c) Restos arqueológicos: Existe información indirecta documental a través de fuentes orales contrastadas, en la que se mencionan un par de referencias a pecios hundidos en estas aguas, pero sin especificar el periodo cronológico de los restos. Del primero de ellos se adivina que se trataría de un naufragio relativamente contemporáneo, dejando el segundo, más dudas sobre su adscripción temporal; pero avanzando que de este último se extrajeron algunos restos, como un mástil y un ancla, que estuvieron exhibidos en la plaza del pueblo durante muchos años. Asimismo se indica que éste se encuentra en un área muy expuesta al estar en la zona de rompiente y batir aquí mucho el mar. Otros confidentes vendrían a redundar prácticamente en la misma localización, con lo que se corroborarían los datos aportados.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Alta.

f) Estado de conservación: Desconocido.

11) BAHÍA DE BAÑADEROS (BBAÑGC)

a) Situación geográfica: Esta pequeña ensenada se ubica entre la *Punta del Camello*, al este, y la *Punta de los Palomares*, al oeste, presentando un fondo y unos bajíos rocosos que sólo la hacen utilizable en caso de buen tiempo. Como en los ejemplos más próximos, estamos en un tramo del litoral relativamente abierto y claramente expuesto a los vientos dominantes del NW, N y NE.

b) Referencias históricas: Las referencias históricas con las que contamos hasta el momento son muy escasas. Tenemos noticias de su topónimo, donde aparece sin especificar su carácter de caleta, tanto en los mapas de Torriani de 1592 como de Castillo y León en 1686; mientras que en los planos de Varela y Ulloa (1986) lo hace como barranco de Bañaderos y en el derrotero del francés Kerhallet, de 1858, ya se encuentra establecido como bahía.

Asimismo, en septiembre del año 1627 se dejó constancia de la presencia de piratas argelinos que recorrieron esta costa y desembarcaron, penetrando varios kilómetros hacia el interior de la misma.

c) Restos arqueológicos: Al parecer se han localizado diversos materiales arqueológicos como botijas, ánforas, anclas y culebrinas, que se hallan tanto en manos de coleccionistas privados como aún conservados *in situ* en sus fondos marinos (Escribano, sin data). Tampoco en esta ocasión se ofrece una información oral más completa, siendo los datos aportados muy imprecisos y poco determinantes desde el punto de vista de la investigación.

Por otro lado, según se desprende de los resultados obtenidos en el *Estudio Ecocartográfico de la Zona Norte del litoral de Gran Canaria*, podría haberse detectado dos pecios entre *El Puertillo* y *Punta Camello* (Olmo, Marrero y Barroso, e.p.).

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

12) PUERTO DEL CONFITAL-PLAYA DE LAS CANTERAS (PCONGC)

a) Situación geográfica: La bahía del Confital se extiende algo más de 4,5 km desde la *Punta del Confital* hacia el sur, por el istmo de Guanarteme y la playa de Las Canteras, hasta la *Punta del Arrecife*. Exteriormente está protegida por una barra natural que forma un arrecife longitudinal, prácticamente paralelo a la playa, el cual no llega a los 3 m de profundidad en bajamar. Está resguardada de los vientos del SE, S y SW, circunstancia que permite el fondeo en el exterior de la barra, donde se alcanza una buena profundidad. Sin embargo, cuando sopla el viento de componente N y NW los grandes navíos deben abandonar esta posición para evitar que puedan zozobrar; circunstancia que no se hace efectiva con los barcos de poco calado, que incluso aprovechaban el interior del arrecife para realizar las reparaciones que fueran necesarias.

b) Referencias históricas: La frecuentación de este embarcadero como punto de salida de las incursiones a Berbería está más que contrastada (Lobo, 1982). Igualmente, las referencias al mismo se suceden en diversas obras, si bien en algunas de ellas se diferencia entre la *Punta del Confital* y el Puerto del Arrecife; en tanto que en otras se señala el primero de los sitios como el lugar de desembarco. Con todo, es considerado cabalmente como uno de los mejores puertos de la isla, estando calificado como de primera categoría (Chil, 1891; Torriani, 1978; Coello, 1980; Verneau, 1981; Madoz, 1986; Varela y Ulloa, 1986; Stone, 1995; etc.).

c) Restos arqueológicos: Se apunta a la presencia de abundantes objetos arqueológicos del orden de materiales cerámicos adscritos entre los siglos XV-XIX, anclas, cadenas, embarcaciones y restos de estructuras de embarcaciones hundidas, entre otros vestigios, pero sin más precisión (Escribano, sin data).

Sin embargo, durante el presente estudio documental de las fuentes orales logramos recabar unas sorprendentes observaciones de un informador absolutamente fiable, donde se hacía directa referencia a una serie de ánforas de diversa tipología, posiblemente de origen púnico, que fueron vertidas en 1972 en esta bahía. Se trataba de un cargamento que había ido coleccionándose a lo largo de distintos trabajos submarinos llevados a cabo en la bahía

de Cádiz y que por circunstancias del destino, la embarcación recreativa que las albergaba terminó realizando sus trabajos en esta Isla, hasta que definitivamente fueron arrojadas al mar en esta franja costera. En el momento de desprenderse de ellas, una gran parte se hallaban ya muy fragmentadas, por lo que sólo se reservaron a modo de colección privada un limitado número, concretamente las que ofrecían un "óptimo" estado de conservación.

Además, también obtuvimos una interesante notificación sobre algunos objetos descubiertos en la baja de Fernando, en el interior de la ensenada, entre los que se identifican un anclote de época antigua y varios eslabones de cadena muy concrecionados.

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Alta.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

13) PUERTO DE LA ISLETA (PISLGC)

a) Situación geográfica: A lo largo de su historia ha recibido diferentes denominaciones, Puerto de la Isleta, de las Isletas o de la Luz. El actual puerto, denominado de La Luz y de Las Palmas, está ubicado en el extremo noreste de la isla, al fondo de una bahía abierta hacia el naciente, la bahía de Las Palmas, formada entre La Isleta y la desembocadura del barranco de Guinguada. La zona estrictamente portuaria se extiende desde dicha desembocadura hasta la *Punta del Nido*, al este de La Isleta, con una amplitud superior a los 7 km. Precisamente, es dentro de estos límites donde se halla alojada la dársena interior y exterior; así como los fondeaderos de las radas norte y sur. En definitiva, se trata de una ensenada amplia y náuticamente despejada y aunque en otros momentos esta zona estuviera más expuesta a los vientos dominantes, al oleaje y a la corriente de Canarias, lo cierto es que en la actualidad se encuentra más azogada y parcialmente protegida de los temporales y de las inclemencias atmosféricas por la construcción de los diferentes muelles y diques que integran este emplazamiento.

b) Referencias históricas: Como no podía ser de otro modo, las noticias existentes sobre el Puerto de Las Palmas parecen ser abundantes. Así, se revela como un importantísimo punto de entrada y salida de embarcaciones, y lugar donde se centralizaba la actividad comercial del archipiélago hacia Europa, África y América, desde finales del siglo XV y en adelante. Desde sus orígenes, el puerto estuvo ligado a la historia de la ciudad, aunque no es hasta mediados del siglo XIX cuando de forma definitiva la urbe comenzó a extenderse en dirección a la bahía, lo que propició su rápida modernización (Quintana, 1985a y 1985b).

Antiguamente los barcos que se encontraban fondeados en esta dársena tenían que refugiarse en la bahía del Confital, a barlovento, cuando soplaban viento del sureste; por lo que en ocasiones, durante el trayecto algunas naves se veían alcanzadas por la tormenta y, al bordear La Isleta, terminaban encallando. De aquí, la trascendencia de este lugar, en lo que a la existencia de posibles restos hundidos se refiere.

Son numerosas las referencias que de este sitio se encuentran recogidas en la historiografía tradicional del archipiélago (Argenti, 1975; Aznar, 1981; Lobo, 1990; Morales, 1961 y 1978; Rumeu, 1991 y 1999; Sosa, 1994; etc.). Efectivamente, son muy significativos los episodios que acontecen en torno a los sucesivos desembarcos de los europeos en este punto del litoral,

ya desde época anterior a la conquista de la isla. Asimismo, las razzias y ataques piráticos que se sucedieron en siglos posteriores también tuvieron lugar en sus cercanías.

Sin embargo, no es hasta el período comprendido entre los años 1881-1902, cuando el gobierno español decide acometer la realización de un puerto de refugio para la bahía de La Luz. Más tarde, entre los años 1903 y 1926, este espacio sufre una serie de mejoras y ampliaciones que serán el punto de partida para la transformación del viejo puerto en otro de mayor capacidad (Martín, 2001). La principal operación se concretó entre los años 1927-1935 con la construcción de un nuevo dique de abrigo, que constituyó una espectacular obra de ingeniería portuaria de dimensiones desacostumbradas para la época. En la década de los años 60 y 70 continúan realizándose importantes obras de infraestructura, pero es sobre todo en los últimos años cuando se ejecutan nuevas intervenciones portuarias que logran arrebatar más terreno al mar:

c) Restos arqueológicos: La existencia de repertorios arqueológicos submarinos encuadrados entre los siglos XV al XIX está más que contrastada en las inmediaciones del Puerto de Las Palmas. Diferentes fragmentos de cerámica común, anforoides, platos, jarrones, lebrillos, etc., junto a otros elementos metálicos como cañones y anclas, han sido sucesivamente documentados en sus límites. Bastantes de las piezas referidas se encuentran integrando diversas colecciones particulares o formando parte de los depósitos de algunos museos; aunque también, la información facilitada por pescadores y buceadores deportivos y de la Armada da cuenta de muchas otras que todavía reposan en los fondos marinos. Aún así, en la mayoría de las ocasiones desconocemos la procedencia exacta de estos hallazgos, con todas las connotaciones que ello implica.

En una de las intervenciones arqueológicas subacuáticas desarrollada en los últimos años en el Puerto de Las Palmas, en particular en la Ampliación Marina, zona aneja al muelle deportivo, se descubrieron una serie de elementos cerámicos, en todo similares a los anteriores. A grandes rasgos se trata de diversos fragmentos atípicos de loza común modelada a torno, cuya cronología es incierta, pues este tipo de pastas presenta una eventual continuidad tipológica, que por otro lado está bien contrastada para el archipiélago canario entre los siglos XVI al XIX. También destacó la localización de un ancla de tipo antiguo con una caña alargada rematada por un arganeo, de unos 60 cm, y de cruz corta, en torno a 20 cm, con el ángulo de presa bastante cerrado; cuya adscripción cronológica bien podría situarse en el mismo arco temporal.

En el Fondo de Protocolos Notariales del Archivo Histórico Provincial de Las Palmas hemos encontrado dos naufragios, ambos ocurridos en el *Puerto de Las Ysletas*, uno en el año de 1565 y otro, el del navío *La Concepción*, hundido en 1572. De ambos hallamos los remates de lo rescatado, pero por desgracia, sobre la situación precisa de los pecios en cuestión, sólo nos aparece la referencia del puerto. Por otra parte, en el Archivo General de Indias obtuvimos una importante información respecto a un singular naufragio, el del navío de *Nuestra Señora de la Concepción*, en 1619, al que siguió el hurto de parte de sus mercancías tal y como nos lo relata el Doctor Alonso Moratallatebar, Juez del Registro de la isla de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura en el juzgado de las Indias. Lamentablemente no nos indica

la zona exacta del naufragio de la embarcación, aunque por la cercanía de la costa y por el salvamento de parte de la mercancía debió ocurrir cercano al litoral de una población, quizás de la ciudad de Las Palmas. Ya que desde el *Puerto de Las Ysletas* partían los buques, tras pasar el registro, rumbo a las Indias. Igual de interesante resultó la información recabada en la Hemeroteca del Museo Canario, respecto al hundimiento de los vapores "Sud-América" y "La France", hecho que marcó la vida social de la ciudad de Las Palmas en 1888, de cuyas noticias se extraen abundantes datos sobre la rotura del casco y la situación que se produjo tras el choque entre los dos grandes buques.

Por otro lado, podemos constatar la existencia de varios pecios en torno a la *Punta del Aguillilla* y la *Punta del Roque*, según se desprende del *Estudio Ecocartográfico de la Zona Norte del litoral de Gran Canaria* (Olmo, Marrero y Barroso, e.p.).

- d) Acceso: Regular.
- e) Fragilidad del yacimiento: Alta.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

14) ANTIGUO MUELLE DE SAN TELMO (MSTEGC)

a) Situación geográfica: Ubicado en el extremo más meridional del actual Puerto de Las Palmas, también fue denominado antiguamente como Caleta de San Telmo, de Santa Ana, de Triana, del Real de Las Palmas o incluso del Charco de los Abades. La zona estrictamente portuaria se extiende desde la desembocadura del barranco de Guinguada hasta la *Punta del Nido*, en La Isleta, y presenta una amplitud superior a los 7 km. Precisamente, es dentro de estos límites donde se halla alojada la dársena interior y exterior, así como los fondeaderos de las radas norte y sur. En definitiva, se trata de una ensenada amplia y náuticamente despejada y aunque otrora esta zona estuviera más expuesta a los vientos dominantes, al oleaje y a la corriente de Canarias, lo cierto es que en la actualidad se encuentra más azogada y parcialmente protegida de los temporales y de las inclemencias atmosféricas por la construcción de los diferentes muelles y diques que integran este emplazamiento.

b) Referencias históricas: Son numerosas las referencias que de este sitio se encuentran recogidas en la historiografía tradicional del archipiélago (Argenti, 1975; Aznar, 1981; Lobo, 1990; Morales, 1961 y 1978; Rumeu, 1991 y 1999; Sosa, 1994; etc.). Efectivamente, son muy significativos los episodios que acontecen en torno a los sucesivos desembarcos de los europeos en este punto del litoral, ya desde época anterior a la conquista de la Isla. Por citar sólo alguno de estos acontecimientos, podemos hacer especial mención al desembarco de una armada portuguesa hacia 1427, la toma de posesión de la Isla que efectuó en 1461 Diego de Herrera en presencia de los guanartermes de Gáldar y Telde, o el que realizó Juan Rejón en 1478 en el Puerto de Las Isletas para posteriormente instalar el Real de Las Palmas junto al Guinguada. Más postreros son los sucesos que llevan a cabo el obispo Juan de Frías con una escuadra castellana en 1479, los de Juan Rejón y Pedro de Vera en 1480; o el ulterior desembarco que realiza en 1483 Miguel de Mújica, con Fernando Guanartermes a bordo, para reforzar a las tropas castellanas (Abreu, 1977; Morales, 1978; y Arias 1986). Asimismo, las razias y ataques piráticos que se sucedieron en siglos posteriores, también tuvieron lugar en sus cerca-

nías, por lo que abunda la presencia de torres, castillos y atalayas de vigilancia. Extraordinaria trascendencia adquirieron el Castillo de Santa Ana, junto a la iglesia de San Telmo, y el Castillo de Santa Catalina, especialmente tras los desembarcos de Francis Drake y Pieter Van der Does, en 1595 y 1599, respectivamente.

Por su emplazamiento, el fondeadero de San Telmo exigía el uso de lanchas para desembarcar, pues debido a la poca profundidad existente, los navíos tenían que alejarse hasta alcanzar una cota entre 11-12 m. Desde el siglo XVI ya era considerado como el mejor punto de embarque y desembarque, de ahí que se levantase el fuerte de Santa Ana para defender los barcos que atracaban en su rada. Sin embargo, no dejaba de mostrar ciertos peligros, tal y como señala Betancourt en sus diarios (1996), como cuando encalló un bergantín en 1805. De cualquier forma, no es hasta 1789 cuando comienzan las obras de construcción del propio muelle, que tendrá un uso prolongado en la centuria siguiente, y que desde finales del XIX irá perdiendo paulatinamente su interés en detrimento del Puerto de La Luz.

Las virtudes del Puerto son resaltadas particularmente a partir de mediados del siglo XIX, cuando se considera la bahía, no sólo como la mejor de la isla, desplazando así al puerto de Gando, sino de todo el archipiélago (Verneau, 1981; Madoz, 1986; etc.), señalándose que si no se desembarcaba en el muelle de San Telmo, hasta finales del s. XIX se solía ir hacia la zona del Puerto de La Luz si pasaban más de un par de días por estar mejor protegidos (Stone, 1995). No obstante, antaño los barcos que se encontraban fondeados en esta dársena tenían que refugirse en la bahía del Confital, a barlovento, cuando soplabla viento del sureste; por lo que en ocasiones, durante el trayecto algunas naves se veían alcanzadas por la tormenta y al bordear La Isleta terminaban encallando.

No es hasta el período comprendido entre los años 1881-1902, cuando el gobierno español decide acometer la realización de un puerto de refugio para la bahía de La Luz. Más tarde, entre los años 1903 y 1926, este espacio sufre una serie de mejoras y ampliaciones que serán el punto de partida para la transformación del viejo puerto en otro de mayor capacidad (Martín, 2001). La principal operación se concretó entre los años 1927-1935 con la construcción de un nuevo dique de abrigo, que constituyó una espectacular obra de ingeniería portuaria de dimensiones desacostumbradas para la época. A lo largo de la segunda mitad del siglo XX, en una obra de considerable envergadura, una gran parte de la franja litoral ganó muchos metros al mar; en concreto desde la parte oriental de la actual Plaza de San Telmo hasta el borde exterior de la Avenida Marítima, completándose recientemente el levantamiento del Dique Sur-Contradique de Cierre del puerto en la zona que antiguamente ocupaba el primigenio muelle de San Telmo.

c) Restos arqueológicos: La existencia de repertorios arqueológicos submarinos encuadrados entre los siglos XV al XIX está más que contrastada en las inmediaciones del Puerto de Las Palmas. De hecho, en los últimos años se han venido realizando una serie de trabajos arqueológicos subacuáticos, con unos resultados de gran alcance, destacando el descubrimiento de, al menos, un pecio antiguo parcialmente conservado, cuya adscripción cronológica podría situarse entre los siglos XVI-XVIII. Además de abundantes restos materiales como piezas de artillería, objetos metálicos y diferentes partes del navío, un ancla forjada en hierro y

plomo que también podría datarse en el mismo arco temporal, o los profusos elementos metálicos, fragmentos de vidrio y repertorios cerámicos que fueron registrados sobre el lecho marino de toda esta zona (Olmo, Marrero y Barroso, 2008 y 2009).

El pecio se hallaba localizado a escasa distancia de la actual línea de costa, a unos 5-9 m de profundidad. Si bien a ciencia cierta no podemos saber de forma fehaciente ante qué parte de la nave nos encontramos, lo cierto es que no sería del todo descabellado pensar que lo que se ha conservado fuera parte del casco, las cuadernas, o incluso del combés, es decir, la cubierta inferior de la nave. Por su forma, tampoco deberíamos descartar que quizás se tratara del sobreforro de las cuadernas. No obstante, su interpretación se torna bastante compleja debido a que la gruesa y continua capa de concreciones marinas adheridas a sus paredes impide una observación adecuada para poder determinar con claridad ante qué tipo de restos nos encontramos. El hallazgo de elementos heterogéneos, nos lleva a pensar que podríamos estar en una zona que albergara restos de embarcaciones o naufragios de diferentes periodos. Esto no debe ser del todo extraño, pues en este lugar es donde quedarían atracadados la mayoría de los barcos que llegaban al muelle de San Telmo, ya que desde aquí se desembarcaría a tierra en barquillas. Por ello, no habría que descartar que determinados restos materiales sumergidos correspondan a diferentes momentos históricos, no sólo de época más antigua (ss. XVII-XVIII), sino también de periodos más cercanos en el tiempo.

Otro elemento significativo es un ancla forjada en hierro y plomo que bien podría datarse en el mismo arco temporal que el pecio y que fue descubierta en las inmediaciones. Desconocemos por el momento si se trata de un ancla de patente, quizás alguna variación tipológica del ancla *hall*, o si por el contrario contaba con un cepo, que obviamente no ha logrado conservar. Con todo, podría establecerse su adscripción cronológica entre los siglos XVI-XIX.

Los repertorios cerámicos están integrados, preferentemente, por fragmentos atípicos de pastas bizcochadas, cuyas paredes se encuentran ampliamente cubiertas por concreciones marinas. No obstante, se distinguen algunas piezas, como bien pudieran ser restos de ánforas o de botijas y también destacan unas cuantas formas donde se identifican claramente algunos elementos como la boca, gollete, o el fondo de vasijas globulares. Entre los ejemplares decorados, éstos se componen exclusivamente de barnices plumbíferos, siendo varios los restos de cerámica que presentan el interior cubierto por un fino vidrio melado o verde, que en ocasiones ha llegado a perderse casi en su totalidad. En definitiva, parece ser que los mejor representados serían los recipientes del tipo de las botijas peruleras, cuyo tamaño, engrosamiento de las paredes y morfología "ovoide" las hacía ideales para el almacenamiento y transporte de líquidos en las travesías atlánticas desarrolladas entre los siglos XVI y XVIII. La gran variabilidad de tipos que presentan estas cerámicas, en lo que a su clasificación se refiere, no siempre parece responder a factores cronológicos, sino más bien a la especialización y consiguiente diferencia que existía entre los distintos talleres que las fabricaban, por lo que su correcta vinculación a un espacio de tiempo preciso nunca es fácil (Goggin, 1960; Deagan, 1987; Amores y Chisvert, 1993; Escribano y Mederos, 1998; etc.). Así, teniendo en cuenta que este tipo de repertorios no ofrecen una marcada variación técnica y tipológica a lo largo del tiem-

po, culturalmente pueden ser catalogados como cerámicas del período colonial o de época posterior; por lo que su cronología quedaría establecida entre los siglos XVI-XVIII.

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Alta.
- f) Estado de conservación: Malo.

15) PLAYA DE SAN CRISTOBAL (PSCRGC)

a) Situación geográfica: También denominada como Caleta de San Pedro, su ubicación se encuentra frente al Castillo de San Cristóbal, en la playa del mismo nombre, entre *Las Tene-rías*, al norte, y la *Punta de Casablanca*, al sur. Esta playa, que presentaba unos buenos fondos, se halla abierta claramente a los vientos alisios dominantes del NE, pero sobre todo está totalmente expuesta a los de componente S y SE, frente a los que no dispone de protección alguna.

b) Referencias históricas: Son pocas las referencias históricas con las que contamos hasta la fecha, y están básicamente ligadas a construcción del Castillo de San Pedro, aunque posteriormente fue designado de San Cristóbal, cuya función primordial consistía en la vigilancia de este sector marítimo (Abreu, 1977; Torriani, 1978; y Pinto, 1996). Fue levantado en 1577 y reconstruido de nuevo hacia 1638, apareciendo cartografiado por vez primera en un mapa anónimo de 1659 (Tous, 1995), si bien de manera habitual sólo aparecía la referencia de Torre o Castillo de San Pedro.

Por las noticias que existían al respecto, se trataba de un fondeadero que disponía de aceptables fondos, por lo que los barcos solían amanecer allí anclados en tiempo de borrascas, pero separándose una mayor o menor distancia del litoral, según soplase el viento.

c) Restos arqueológicos: Según comenta Escribano (sin data), la existencia de diversos materiales arqueológicos ha sido constatada en numerosas ocasiones por personas que han extraído estos objetos de los fondos marinos desde hace más de cuarenta años, siendo los más abundantes los elementos cerámicos pertenecientes a los siglos XV-XIX. Sin embargo, dicho investigador no ofrece más detalles, a pesar de señalar que existe información oral de pescadores y buceadores.

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Regular.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

16) PLAYA DE LA LAJA (PLAJGC)

a) Situación geográfica: Se encuentra situado entre *La Puntilla* o *Punta de la Laja* al norte, y playa del Palo al sur; aunque el límite septentrional real es la playa de Aguadulce de la capital grancanaria. Como en el ejemplo precedente, esta playa se halla abierta claramente a los vientos alisios dominantes del NE, pero sobre todo está totalmente expuesta a los de componente S y SE, frente a los que no dispone de protección alguna.

b) Referencias históricas: Inicialmente fue denominada por Torriani (1978) como Caleta de la Lasca, figurando más tarde por Riviere (1997) como Puerto de Laja, quien además insiste en su buen fondo y la presencia añadida de contar con una fuente de agua dulce.

Las limitadas referencias históricas que poseemos hacen mención a un ataque puntual que aconteció en esta demarcación del litoral de la Caleta de la Laja, cuando una corbeta corsaria inglesa apresó en 1805 a un barco pesquero de la isla de La Palma, que circunstancialmente se encontraba allí fondeado (Betancourt, 1996).

c) Restos arqueológicos: Sin datos certeros, Escribano (sin data) comenta la presencia de diversos materiales arqueológicos que han sido constatados en numerosas ocasiones por personas que han extraído objetos de estos fondos marinos desde hace más de cuarenta años, siendo los más abundantes los elementos cerámicos pertenecientes a los siglos XV-XIX, según se desprende de la información oral existente de pescadores y buceadores.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

17) COSTA DE JINÁMAR (CJINGC)

a) Situación geográfica: Este sector del litoral se caracteriza geomorfológicamente por tener una disposición de costa baja recubierta por arena transportada por el mar y aportes aluviales de los dos barrancos que desaguan en este ámbito, el de Las Goteras y el Real de Telde.

Su ubicación exacta se halla entre la playa del Cernícalo al norte y la playa Grande al sur, aneja ya a la *Punta de Jinámar*, que marca la separación territorial entre los términos municipales de Las Palmas de Gran Canaria y Telde. Como es común a toda la zona, este enclave costero se descubre abiertamente ante los vientos alisios dominantes del NE, pero sobre todo está totalmente expuesto a los de componente S y SE, frente a los que prácticamente no dispone de protección alguna.

b) Referencias históricas: No existen referencias históricas directas de este emplazamiento costero, pero sí las hay de un lugar cercano como es la playa de La Laja, donde hay mención del ataque de una corbeta corsaria inglesa, la cual apresó en 1805 a un barco pesquero palmero, que circunstancialmente se encontraba allí fondeado (Betancourt, 1996).

No obstante, desde época prehistórica ya se evidencia la gran densidad ocupacional de esta comarca, verificándose este hecho en las inmediaciones, con la presencia de dos yacimientos arqueológicos costeros de ámbito habitacional de gran singularidad, como son el de la playa de La Restinga y el del Llano de las Brujas.

c) Restos arqueológicos: Durante el estudio que hemos llevado a cabo con las fuentes de carácter oral obtuvimos una observación contrastada, muy interesante, acerca de este lugar. Se trata del descubrimiento de un ancla de tipo almirantazgo y de la información asociada a dicho hallazgo, de gran precisión técnica, pues se nos indicaba explícitamente cuál era el estado de conservación que la pieza presentaba, esto es, bastante concrecionada, pero sin estar solidificada con el fondo. En contraste, la localización que se nos facilita resulta ambigua,

dado que tan sólo se señala que se ubica frente a la costa de Jinámar, entre la playa de Jinámar y la actual planta potabilizadora; lo que habría que poner en relación con que el sitio fuera mostrado por otra persona de la que el entrevistado no ofreció más datos. De cualquier forma, en concordancia con esta pesquisa resulta sugerente establecer una conexión con la noticia documental referida al azaroso fondeo en este lugar de la goleta “*Janus*” el 29 de agosto de 1863 (Jiménez, 2005).

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Regular.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

TELDE

18) PLAYA DE MALPASO (PMALGC)

a) Situación geográfica: En líneas generales, el litoral de Telde es de perfil recortado con numerosos entrantes y salientes, además de algunos tramos de acantilado de escasa envergadura. En este paisaje costero sobresalen las puntas que, a modo de pequeños promontorios, se adentran en el mar: Al cobijo de estos salientes se emplazan numerosas playas o ensenadas, tanto de arenas finas de tono oscuro como de cantos de basalto, que preferentemente se ubican en las desembocaduras de los barrancos o en la base de los acantilados. Desde La Restinga hasta La Garita la costa exhibe formas geológicas más abruptas, con áreas de acantilados basálticos que cuentan con desniveles superiores a la veintena de metros, como ocurre concretamente con el acantilado de Malpaso (Ojeda, 2001).

La disposición de la playa queda precisamente al pie de dicho acantilado, enmarcándose entre la *Punta de Jinámar* al norte y *Las Coloradas* al sur. Ya se ha incidido con antelación en la situación que esta demarcación costera ofrece, es decir, que permanece muy abierta a los vientos dominantes del NE, pero fundamentalmente persiste en la sobreexposición a los de componente S y SE, frente a los que prácticamente no dispone de protección alguna.

b) Referencias históricas: Desde época prehispánica ya se evidencia la gran densidad ocupacional de esta comarca, verificándose este hecho en las inmediaciones, donde se certifica la presencia de varios yacimientos arqueológicos importantes, entre ellos las cuevas habitacionales de Malpaso y los poblados costeros de la playa de La Restinga y el del Llano de las Brujas.

Sin embargo, no existen referencias históricas directas de este emplazamiento costero, pero sí las hay de un lugar cercano del que ya se ha hecho referencia, la playa de La Laja, donde hay mención del ataque de una corbeta corsaria inglesa, la cual apresó en 1805 a un barco pesquero palmero, que circunstancialmente se encontraba allí fondeado (Betancourt, 1996).

c) Restos arqueológicos: Conforme a los trabajos efectuados con las fuentes orales pudimos recopilar interesante información que vertía datos determinantes de esta misma zona del litoral teldense. Así, se nos proporcionó una serie de hechos relevantes, como era el descubrimiento de dos pecios, si bien uno de ellos lo abordaremos en el siguiente epígrafe. En cuanto al que ahora corresponde, se trataría de un pecio vagamente localizado frente a esta costa, del que la única referencia es la que aporta el propio informante.

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Regular.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

19) PLAYA DE LA GARITA (PGARGC)

a) Situación geográfica: La Playa de La Garita es un enclave costero flanqueado por la *Punta de la Mareta* al norte y la *Punta del Corral de la Yegua* al sur; situado directamente en la desembocadura de un pequeño barranco.

En líneas generales, esta ribera costera ofrece un perfil recortado con numerosos entrantes y salientes, además de algunos tramos de acantilado de escasa envergadura. En este paisaje sobresalen las puntas que, a modo de pequeños promontorios, se adentran en el mar. Al cobijo de estos salientes se emplazan numerosas playas o ensenadas, tanto de arenas finas de tono oscuro como de cantos de basalto, que preferentemente se ubican en las desembocaduras de los barrancos o en la base de los acantilados. Desde La Restinga hasta La Garita la costa exhibe formas geológicas más abruptas, con áreas de acantilados que cuentan con desniveles superiores a la veintena de metros (Ojeda, 2001). Al igual que en varios de los ejemplos ya comentados, esta demarcación presenta una abierta disposición a los vientos dominantes del NE, pero sobre todo exhibe una gran exposición a los de componente S y SE, frente a los que prácticamente no dispone de protección alguna.

b) Referencias históricas: Aunque no son muchas las referencias directas que existen de este emplazamiento costero, sí son significativas las que hay al respecto. Así, en el mapa de Gran Canaria elaborado por Sancho Figueroa de la Cerda en 1776 se recoge el topónimo del *Puerto de la Madera*, en el que se denomina al saliente geográfico que protege a la playa que queda bajo esta denominación. En la misma línea, el doctor Hernández Benítez (2002) argumenta que La Garita es el nombre de una playa llamada antiguamente "Puerto de la Madera", cuyo topónimo nos recuerda el lugar o garita en que se hallaba el cobrador de los impuestos sobre las mercancías que entraban por aquel puerto. También Navarro (1936) señala que la playa de La Garita era conocida por el Puerto de la Madera, a causa de las frecuentes relaciones que por allí se establecían con la isla portuguesa de ese nombre y por la madera que por allí desembarcaba; y además avanza que a esta playa llegó el barco que Pedro de Vera envió con cepas de caña de azúcar y árboles frutales para favorecer el desarrollo de la agricultura.

Sin embargo, desde el siglo XVIII se instala en la parte superior de la punta unas salinas que recibían el agua por medio de dos molinos, haciendo que las grandes dimensiones de los cocederos produjeran el cambio del topónimo, por lo que pasó a denominarse *Punta de la Mareta*.

Por otro lado, son sobradamente conocidos los yacimientos arqueológicos que menudean en esta franja costera, destacando las estructuras tumulares de La Mareta o la cueva funeraria del barranco de San Borondón; amén de los vestigios que se conservan en las inmediaciones de la misma playa (Jiménez, 1966; Mireles y Olmo, 1998; etc.).

c) Restos arqueológicos: Mediante los trabajos documentales de las fuentes orales se pudieron recopilar interesantes informaciones que vertían datos determinantes de esta misma zona del litoral teldense. Así, pudimos obtener datos relevantes con respecto al descubrimiento de dos pecios, si bien uno de ellos ya lo abordamos en el anterior epígrafe. En cuanto al que ahora corresponde, se trataría de un pecio ubicado prácticamente en la misma orilla y visible casi a simple vista, aunque parcialmente cubierto por la arena. Aunque resulta sobradamente atestiguado entre los bañistas habituales, conocido popularmente como "el hierro", en otro tiempo estuvo mucho más visible, convirtiéndose en un verdadero peligro para los nadadores. Esto fue así, hasta que hace unas décadas un vecino con un tractor sacó las piezas que más destacaban y que mayor peligro tenían. Pese a todo y dependiendo de las mareas, hoy en día puede verse una gran parte del mismo, como las cuadernas o la chimenea. Según hemos podido recabar, a finales de los años sesenta del siglo pasado algunos vecinos de avanzada edad hablaban de este pecio como algo que estaba en la playa desde hacía más de cincuenta años.

Destaca, no obstante, el hecho de que no haya información documental de su hundimiento, aunque por la descripción de los restos materiales todo apunta hacia una embarcación no muy antigua.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

20) PUERTO DE MELENARA (PMELGC)

a) Situación geográfica: En líneas generales, el litoral de Telde es de perfil recortado con numerosos entrantes y salientes, además de algunos tramos de acantilado de escasa envergadura. En este paisaje costero sobresalen las puntas que, a modo de pequeños promontorios, se adentran en el mar: Al cobijo de estos salientes se emplazan numerosas playas o ensenadas, tanto de arenas finas de tono oscuro como de cantos de basalto, que preferentemente se ubican en las desembocaduras de los barrancos o en la base de los acantilados (Ojeda, 2001).

El puerto se dispone en el extremo septentrional de la pequeña rada de Melenara, que a su vez está delimitada por la *Punta de Taliarte* al norte y la *Punta de Silva* al sur, circunscribiendo sendas playas, esto es, la de Melenara, bien protegida de los vientos de componente N y NE, y la de Salinetas, algo más abierta. Presenta unos fondos básicamente conformados por fango y arena que alcanzan una profundidad que oscila en torno a 20-25 m. Antiguamente sólo existía un pequeño espigón para el atraque de botes en pleamar, siendo de factura reciente la construcción del muelle deportivo de Taliarte, el cual dispone de un dique con dirección S-SW, desde la *Punta de la Cueva* hacia la *Punta de Taliarte*.

El principal peligro para la navegación que ofrece esta ensenada se deriva de la presencia del *Roque de Melenara*, también mencionado como baja de Melenara, situado al noreste y con arrecifes circundantes al norte del mismo. Hacia el interior del puerto se brinda un arriesgado paso, a través de un canal abierto entre aquél y la referida *Punta de la Cueva*, con un ca-

lado entre 3,5-5 m de profundidad, habiéndose producido varios naufragios en sus inmediaciones, pues dicho canal únicamente puede ser cruzado por barcas de remo.

b) Referencias históricas: Las primeras noticias que tenemos se encuentran en los *Protocolos de Sevilla* de 1505 y 1506, en donde inicialmente aparece nombrado bien como Puerto de Melenara o incluso simplemente como Puerto de Telde, dado que era el verdadero muelle de esta ciudad, de la que apenas se distancia 3,5 km (Morales, 1961). Los *Protocolos Notariales* se convierten en la fuente más fiable para contribuir a definir la importancia que este puerto alcanza a lo largo del siglo XVI, con absoluta seguridad el segundo en importancia en detrimento del Puerto de Sardina de Gáldar. En la primera mitad de dicha centuria será el comercio azucarero la principal actividad económica que se lleve a cabo en este lugar, quedando ampliamente contrastada la presencia de hasta veinte navíos en su dársena para estos menesteres (Camacho, 1961). Durante la segunda parte del siglo, las referencias que aportan los *Protocolos* de Luis Fernández en 1552, de Cristóbal de San Clemente en 1535, de Rodrigo Mesa en 1560, de Alonso de Balboa en 1563 y 1564, de Francisco Méndez en 1566, de Juan de Vega en 1570, de Tomás Marín en 1574 y de Lorenzo Palenzuela en 1585, lo vinculan regularmente con al comercio establecido con Cádiz y el Nuevo Mundo, que por otra parte se desarrollaba casi exclusivamente desde el Puerto de la Isleta (Lobo 1980a y 1990).

En esta bahía Torriani (1978) sitúa el desembarco de la armada mallorquina en 1344, designándola playa de Almenara, episodio que también recoge López de Gomara (1985), pero sin precisar el puerto. Por el contrario, Rumeu de Armas (1986) considera sin fundamento documental ese ataque. Sí está verificada la presencia del corsario inglés Bartolomeu Bayon en 1571, quien permaneció anclado en el puerto con tres naves realizando actividades comerciales (Rumeu, 1991).

Las reseñas cartográficas más antiguas se observan en el mapa de Torriani de 1592, si bien no especifica su carácter portuario, circunstancia que sí aparece en los siguientes, o sea, en las cartas de Castillo y León (1686), Riviere (1740), Varela y Ulloa (1788) y Coello (1849).

En el siglo XIX su importancia decae, en un período en el que el tráfico marítimo del Puerto de la Luz era casi absoluto y centralizaba todas las comunicaciones, pasando en este momento a ser catalogado por Madoz (1986) como uno de los puertos insulares de tercera categoría, aunque ello no es óbice para que figure en el derrotero de Kerhallet (1858).

c) Restos arqueológicos: G. Escribano (sin data) atestigua que ha podido ver diversas cerámicas extraídas de esta zona por buceadores deportivos, que en la actualidad conforman algunas colecciones de índole particular. Asimismo, también ha recibido referencias de la presencia de cañones y estructuras hundidas en estas aguas, posiblemente pecios, pero no aporta datos más determinantes.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Alta.

f) Estado de conservación: Desconocido.

21) PLAYA DE TUFIA (PTUFGC)

a) Situación geográfica: La playa de Tufia es un enclave costero situado entre el *Morro e Tufia*, al norte y la *Punta de Ojos de Garza*, al sur, formando consiguientemente una pequeña bahía que aprovecha la misma playa como ancladero y punto de desembarco.

Los vientos que azotan este espacio están originados por la inflexión del alisio, que al canalizarse por la franja litoral de esta zona de la isla van incrementando progresivamente su velocidad, siendo el flujo dominante el proveniente del norte y del nordeste. La mayor frecuencia en la aparición de estas corrientes se presenta durante los meses de verano, coincidiendo con el reforzamiento del alisio; en tanto que las rachas procedentes del noroeste son más abundantes durante los meses otoñales. Los vientos del sur y del este muestran más posibilidades de aparición a lo largo del invierno, sobre todo durante el mes de enero, mientras que las calmas apenas hacen acto de presencia durante los meses de noviembre y octubre.

En líneas generales, este litoral es de perfil recortado con numerosos entrantes y salientes, además de algunos tramos de acantilado de escasa envergadura. En este paisaje costero sobresalen las puntas que, a modo de pequeños promontorios, se adentran en el mar. Al cobijo de estos salientes se emplazan numerosas playas o ensenadas, tanto de arenas finas de tono oscuro como de cantos de basalto, que preferentemente se ubican en las desembocaduras de los barrancos o en la base de los acantilados. En el caso particular del ejemplo que estamos abordando, cabe señalar que el promontorio en cuestión no sólo proporciona abrigo a la playa de Tufia, sino que también lo hace con la de Aguadulce (Ojeda, 2001).

b) Referencias históricas: En el libro de los *Repartimientos de Gran Canaria*, en el que se inscriben los repartos de tierras realizados tras la conquista de la Isla, encontramos por vez primera citado el topónimo de Tufia o *Taufia* (Ronquillo y Aznar, 1998). A pesar de la importancia de este lugar, no existen referencias del mismo hasta la obra del historiador T. Arias Marín de Cubas (1694), quien también vuelve a citar este enclave con el nombre de *Taufia*, indicando que en sus cuevas nació el caudillo Maninidra (Arias, 1993).

La única referencia ilustrada que existe sobre el posible uso portuario figura en el mapa de López, quien en 1780 coloca un ancla como punto de atraque, si bien no recoge su topónimo, circunstancia ésta, que da muestra de la poca importancia que tenía este fondeadero. No obstante, hay que señalar que en algunas ocasiones se confunde con la bahía de Melenara, de la que forma su límite meridional, como así lo indica Varela y Ulloa (1986). Ello explicaría el error que se detecta en la cartografía militar que ubica en el mismo sitio ambas ensenadas.

De cualquier manera, no será hasta el siglo XIX cuando otros autores como Chil y Naranjo, Millares Torres o Sabino Berthelot señalen indistintamente este nombre como antropónimo o topónimo. En este último caso, refiriéndose únicamente a las cuevas de la playa, no se llega a aludir en modo alguno la existencia del poblado prehispánico de la zona superior del promontorio. Para ello habrá que esperar a los estudios posteriores, que del yacimiento y su entorno realizarán Jiménez Sánchez (1946a) y Hernández Benítez (2002) desde mediados de la pasada centuria.

En las décadas postreras del pasado siglo también se llevan a cabo importantes intervenciones arqueológicas, como las actuaciones del Museo Canario, o los posteriores estudios que en los últimos años han efectuado significativas aportaciones a la investigación de este enclave, no exclusivamente del poblado aborigen, sino también de su entorno más inmediato (Martín, 2000; Mireles, Olmo y Rodríguez, 2001; Olmo, 2001; Mireles, Olmo y Rodríguez, 2006; etc.).

c) Restos arqueológicos: De una forma muy genérica se comenta la localización de materiales cerámicos de época aborigen, así como otros restos de botijas, platos, etc., encuadrados entre los siglos XVII-XVIII (Escribano, sin data).

También resulta curiosa la información que hemos podido obtener de un submarinista deportivo, quien indica de la presencia de un talud sumergido al pie del acantilado sobre el que se levanta el poblado prehispánico, que en su opinión podría estar sepultando restos caídos desde el yacimiento. A este respecto y a tenor de los trabajos que reiteradamente se han desarrollado en dicho lugar; podemos señalar que algunas de las estructuras arqueológicas, sobre todo las que se localizan en el extremo más meridional, se encuentran parcialmente afectadas por el retroceso del cantil, circunstancia ésta que les ha hecho perder parte de los muros, cuyas piedras podrían perfectamente formar parte del talud descrito por el entrevistado.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

22) BAHÍA DE GANDO (BGANGC)

a) Situación geográfica: La costa del municipio de Telde se caracteriza por tener un relieve de formas suaves y homogéneas, aunque con la peculiaridad de la existencia de varios edificios volcánicos repartidos por el litoral. Esta llanura es bastante representativa de la vertiente oriental de la isla, habiéndose formado a partir de las coladas de lava procedentes de la zona insular central.

El roque constituye uno de los numerosos roquedos costeros que se extienden a lo largo del litoral oriental de Gran Canaria, siendo un ejemplo inestimable como testigo mudo del retroceso de la línea costera insular. En la actualidad presenta dos zonas claramente diferenciadas, por un lado el área perimetral que está formada por acantilados, y por otro la pequeña llanura superior; cuyos materiales exhiben un mayor grado de alteración. La *Punta de Gando* se configura como una lengua de tierra que penetra cerca de 1,5 km mar adentro y se extiende a lo largo de 100 ha. Este accidente geográfico, que presenta una orientación NW-SE, crea al sur una amplia bahía al abrigo de los vientos dominantes que está dotada de unas condiciones excepcionales como fondeadero natural. En la prolongación oriental de la punta se encuentra la baja del mismo nombre, escollo marino sumergido que aflora sobre dos picos a una cota bajo el agua entre 2-6 m de profundidad, dependiendo de la bajamar.

b) Referencias históricas: La trascendencia que ha tenido la bahía de Gando está bien comprobada por la abundante documentación histórica que existe al respecto, pues desde época bajomedieval ya se certifica la presencia de navegantes europeos que utilizan esta rada como

fondeadero natural, ya sea como refugio de embarcaciones o como punto de aguada y escala en la ruta marítima del Atlántico.

Según la tradición historiográfica este parece ser el punto donde a lo largo de la primera mitad del siglo XIV desembarcaron los primeros exploradores mallorquines y sus acompañantes, los frailes franciscanos. La presencia de estos expedicionarios en Telde hace de este enclave la primera ciudad existente en las Islas, al menos desde una perspectiva europea, puesto que fue la primitiva sede oficial del obispado de Canarias según la bula papal de 1351. Hacia 1403 G. de la Salle llegó por primera vez a este puerto procedente de Fuerteventura y un año después volvió a hacer escala aquí, pasando a denominar la bahía como Puerto de Telde. Años más tarde, sobre 1466, hay noticias acerca del desembarco y las escaramuzas de los conquistadores Diego de Silva y Diego de Herrera con los indígenas de las poblaciones vecinas. Como consecuencia de estos hechos pudo edificarse una torre-fortaleza levantada al calor de los primeros episodios de enfrentamientos militares por la ocupación del territorio (Riviere, 1997; y Pinto, 1996).

Inicialmente en las cartas no se especificaba su carácter portuario y habrá que esperar a los mapas posteriores para que esta circunstancia se vea reflejada. De sus buenas condiciones como ensenada y puerto espacioso, apuntan varios autores que era un amplio fondeadero que podía dar cobijo a más de doscientos navíos. Tal era la situación, que muchos invernanaban aquí o incluso realizaban el carenado aprovechando sus apacibles playas; amén de ser el lugar que ofrecía la comunicación más cómoda con Lanzarote y Fuerteventura (Viera, 1982; Torriani, 1978; Verneau, 1981; Varela, 1986; Sosa, 1994; Riviere, 1997; etc.).

Tras los momentos iniciales de la Conquista, no volvemos a tener noticias de algún enfrentamiento significativo en la bahía de Gando, precisamente hasta 1741, momento en el que varios navíos corsarios intentaron apresar al buque artillado "El Canario" que se encontraba anclado en la ensenada. A lo largo de las siguientes centurias el fondeadero irá perdiendo importancia a favor del Puerto de La Luz, cuyas bases comerciales e infraestructuras portuarias se desarrollaron formidablemente al amparo del rápido crecimiento de la ciudad de Las Palmas. Sin embargo, la *Punta de Gando* prosiguió manteniendo su notoriedad, aunque en esta ocasión por motivos bien distintos, pues amparó una elevada cantidad de desafortunados naufragios (Loaritz, 1982; González, 1996; Jiménez, 2005; etc.).

Como indica G. Jiménez (2005), el primer accidente del que tenemos constancia escrita en este bajío de la costa ocurrió en 1880 al chocar contra la misma el vapor inglés "Senegal". Cuatro años después, en 1884, aconteció el conocido siniestro del vapor francés "Ville de Pará"; tras el fuerte impacto el casco del buque se rompió y en poco tiempo acabó de hundirse. Apenas unos meses después, la baja fue nuevamente protagonista de otro siniestro, acaso esta vez el más famoso de los allí sucedidos, el del vapor-correo "Alfonso XII" que se hundió en sus aguas el 13 de febrero de 1885. Un desgraciado accidente más tuvo lugar en 1887, cuando de nuevo la baja de Gando amplió su fama al incrustarse contra el escollo el vapor inglés "Spider". Por lo que respecta a los accidentes marítimos del siglo XIX, éstos se sucedieron en 1888 y 1889, destacando los padecidos por el vapor "Kennet" y el trasatlántico alemán "Lavinia". Los últimos hundimientos de la pasada centuria no han sido menos nu-

merosos, siendo reseñables los casos de los vapores “*Orleanais*”, “*Emma*”, “*Kanghorum*”, o el del carguero español “*Monte Isabela*”, en 1905, 1914, 1924 y 1946, respectivamente.

c) Restos arqueológicos: Todas estas noticias ponen de manifiesto la constante presencia de restos materiales bajo sus aguas, por lo que la existencia de repertorios arqueológicos submarinos encuadrados entre los siglos XV al XIX está más que verificada en esta bahía. Por este motivo se llevó a cabo el proyecto de *Prospección arqueológica subacuática de la zona de Tufia, Baja y Bahía de Gando* (Guillén y Benítez, 2007).

Entre los pecios más destacados se encuentran dos vapores, el “*Ville de Pará*” y el “*Alfonso XII*”. Por lo que respecta al paquebote francés, éste se encuentra localizado a escasa distancia de la baja, al sureste de la misma y a una profundidad que oscila entre 37-40 m. En la actualidad descansa sobre un fondo arenoso que en ocasiones deja expuesta partes de la embarcación, que en otros momentos están cubiertas por estos eventuales sedimentos. Presenta una orientación de la proa en sentido NW y está reclinado sobre el costado de estribor. Además, se observa perfectamente la amura de proa, así como el espacio interior que queda bajo esta parte del barco. De hecho, junto con el pañol de popa son las secciones que mejor grado de conservación ostentan, pues un alto porcentaje de las cubiertas se encuentran parcialmente desmanteladas, en especial las correspondientes a toda la zona central del buque, que sin ningún género de duda es el bloque más dañado. Ello no es óbice para que se preserven en buen estado algunos elementos significativos como el ancla, las calderas o la hélice, que permiten identificar palmariamente los distintos sectores del bastimento. Aún es destacable no sólo la cantidad de restos que hay enterrados en la inmediaciones, sino también los cuantiosos objetos muebles que hay diseminados; si bien éstos se han visto reducidos inexorablemente por las acciones sistemáticas de saqueo a las que se ha visto sometida la nave, en particular por los grupos de buceadores que frecuentan este pecio.

En cuanto al segundo de los buques hundidos en esta franja marina, el vapor-correo español “*Alfonso XII*”, hay que señalar que se halla localizado a 1,5 km al SE de la *Punta de Gando*. La práctica totalidad del barco descuella sobre la arena, reposando sobre la quilla en un fondo de aguas profundas, a una cota máxima de unos 48 m, aunque ligeramente apoyado hacia la amura de estribor. La embarcación despliega una orientación en sentido N-S, con la proa marcando el flanco más septentrional, en tanto que la popa lo hace hacia el sur; es más, ambos extremos son la parte mejor conservada, pues al menos se mantiene casi intacta una veintena de metros en cada una de ellas. De cualquier forma, el estado de conservación que exhibe es de bastante deterioro, al menos en líneas generales, dado las sucesivas cargas dinamiteras que hubo de soportar el casco en diferentes sitios cuando la empresa consignataria trató de reflotarlo y de recuperar la carga de su interior. Como en el ejemplo anterior, todavía destacan abundantes restos muebles ampliamente diseminados por las inmediaciones, como piezas de la vajilla o de la cristalería, vidrios y botellas de diversa tipología, etc. Sin embargo, es fundamental significar que estamos ante el pecio más impunemente expoliado en Canarias, siendo habitual en las inmersiones de buceo que asiduamente aquí se practican desde hace años, el exhumar cualquier objeto de este lugar como mero recuerdo o *souvenir*.

- d) Acceso: Difícil.
- e) Fragilidad del yacimiento: Muy alta.
- f) Estado de conservación: Malo.

INGENIO

23) PLAYA DEL BURRERO (PBURGC)

a) Situación geográfica: La playa del Burrero se encuentra situada al este de la isla de Gran Canaria, dentro del término municipal de Ingenio. Se trata de un enclave costero, típico de esta zona del litoral, que aprovecha la pequeña cala existente para el establecimiento de un reducido asentamiento pesquero y de veraneo, que ha evolucionado hasta convertirse en un barrio de mayores dimensiones y población.

El relieve es fundamentalmente llano y las depresiones de escasa profundidad originadas por los cauces de los barrancos en la parte final del recorrido hacia su desembocadura, principalmente el barranco de Guayadeque y el barranco de Los Aromeros. La costa es muy lineal, con playas de arena y cantos, destacando la presencia del *Roque del Burrero*, modelado por el mar a partir de un cono volcánico. La plataforma litoral es la más ancha de la isla, como consecuencia de la erosión resultante de la afluencia de aguas pluviales que discurren por los barrancos.

El fenómeno más relevante es el viento, que sopla con bastante intensidad durante los meses de verano. La “aceleración del alisio” se debe a la unión entre las masas de aire que pasan sobre estas costas y las que son obligadas a desviarse por la orografía de la isla, cuya consecuencia más inmediata es la intensificación de la fuerza del viento en la costa oriental.

b) Referencias históricas: Desde época aborígen ya existen evidencias acerca de la ocupación de este enclave costero (Mireles, Olmo y Rodríguez, 2001 y 2005). Tras la ocupación prehistórica se abre un lapsus cronológico de varios siglos, que no permite establecer con precisión el momento en el que de nuevo se procede a “reocupar” este ámbito. Los nuevos orígenes históricos no están muy claros debido a la carencia de datos encontrados en los padrones municipales o en varios nomencladores de población consultados, dado que se encuentran encuadrados bajo cifras generales para la totalidad del municipio. La parca documentación histórica existente sobre la playa del Burrero del Carrizal de Ingenio proviene de un erudito local, quien tan sólo destaca algunos aspectos anecdóticos sobre la población y sus costumbres (Sánchez, 1987). Se desconoce la fecha exacta en la que comenzaron a edificarse las primeras viviendas permanentes en este barrio, pero la información oral recopilada nos permite acercarnos a una datación posterior a 1900; si bien hay datos previos sobre pescadores que vivían allí y documentos que hablan de la traída de animales a pastar a la costa (*Protocolos Notariales*, 1868; y Sánchez, 1987).

c) Restos arqueológicos: El hallazgo de un pecio en esta playa se produjo cuando se advirtió la presencia de diversos restos materiales sumergidos, que tras ser retirados del fondo dejaron al descubierto tres cañones, a escasos 10 m de la orilla y a unos 5-7 m de profundidad, localizándose algunos más tras una exploración posterior. Estas actuaciones concluyeron

con la extracción de uno de los morteros que fue inicialmente depositado en las dependencias del Museo Naval de Madrid, desde donde fue trasladado en un momento ulterior al Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, en el Palacio del Viso del Marqués de Ciudad Real. Por su parte, V. Sánchez Araña, propietario del Museo de La Fortaleza de Santa Lucía de Tirajana efectuó nuevas intervenciones submarinas que arrojaron unos fantásticos resultados al revelar la existencia de otros once cañones (Vera, 1968a, 1968b y 1968 c).

No volvemos a tener noticias de este sitio hasta que en el año 1993 cuando se contempló la construcción de dos diques en este espacio, uno de ellos semisumergido, de 90 m de largo, y el otro en superficie, con una distancia de 150 m, cuya función sería enmarcar artificialmente la playa. Una vez comenzadas las obras, éstas fueron paralizadas por las autoridades insulares y autonómicas porque se dañaban una serie de restos arqueológicos, no sólo terrestres, sino también los submarinos que conformaban el pecio en cuestión. Como consecuencia se ejecutó una nueva prospección en octubre de 1994 en la que una vez más se localizaron los restos hundidos en compañía de abundantes elementos relacionados con el naufragio (Escribano y Mederos, 1996a; y Escribano, Mederos y Chinae, 1999a). Asimismo, en 1995 se realizó un sondeo arqueológico en la playa, pero por desgracia, aún localizándose diversos artefactos se concluyó que las tareas de relleno del dique provisional por parte de una dragadora habían sepultado los restos del pecio, provocando de forma casi definitiva su destrucción.

En última instancia, en el año 2009, a raíz trabajo que dio origen a esta publicación, se diseñó una actuación arqueológica que arrojó datos muy interesantes, pues la singularidad de los vestigios descubiertos así lo confirmaron. En primer lugar habría que destacar que el hallazgo más importante fue el descubrimiento de los restos del pecio antiguo, fragmentariamente conservado, cuya adscripción cronológica podría situarse entre los siglos XVI-XVIII. El núcleo central estaría conformado por los abundantes restos materiales provenientes de la estructura de la propia embarcación, básicamente maderamen y tablonos superpuestos de un notable grosor, que se extiende sobre una superficie algo inferior a 30 m². Toda la tablazón ofrece un buen estado de conservación y preferentemente está dispuesta de forma longitudinal, si bien hay algunos segmentos que la cruzan transversalmente. Además, se verificó la presencia de otros objetos de diversa naturaleza, como fragmentos cerámicos y de vidrio, eslabones metálicos, nódulos de pedernal para producir chispa en las armas de fuego de a bordo, un numeroso repertorio de aros circulares de metal de los barriles y toneles de madera, una hebilla de cobre, media decena de balas de plomo de mosquetón, etc.

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Alta.
- f) Estado de conservación: Regular.

AGÜIMES

24) ROQUE DE ARINAGA (RARIGC)

a) Situación geográfica: El roque de Arinaga se encuentra situado frente a la *Punta de Arinaga* y conforma el límite septentrional de la bahía del mismo nombre, que a su vez se delimita por este punto por el norte y la *Punta de las Salinetas* como extremo sur, quedando situado hacia el medio de la rada el actual muelle, apenas distante unos 5,5 km de la población de Agüimes. Precisamente, en el espacio que queda entre los primeros se forma un pequeño canal que sólo es apto para la navegación de barcas de remo.

A grandes rasgos esta demarcación insular viene definida por la desembocadura del sector inferior de la gran rampa basáltica del Este de Gran Canaria, que está constituida por una suave plataforma costera recubierta por aluviones cuaternarios.

Los vientos que azotan permanentemente este espacio están originados en gran medida por la inflexión del alisio, que al canalizarse por la franja litoral de esta zona de la isla va incrementando progresivamente su velocidad, siendo el flujo dominante el proveniente del norte y del noreste. No obstante, son los vientos de componente S y SE los que muestran mayor vigor en este área, mostrándose totalmente desprotegida ante tales corrientes aéreas.

b) Referencias históricas: La primera referencia escrita de esta zona se encuentra en el mapa de Gran Canaria que diseñó el ingeniero cremonés L. Torriani en 1592 (1978) y posteriormente también se localiza en que realizó Castillo y León en 1686 (1994), aunque en ambos sólo consta el topónimo sin especificar su posible uso como ensenada, muy probablemente debido a que la bahía de Gando se ubica extremadamente cerca y ofrecía un inmejorable fondeo para las embarcaciones que surcaban esta parte del litoral. Aún así, Riviere (1997) menciona la playa de Arinaga como un lugar con buen fondo pero sin agua dulce y Kerhallet la recoge en su derrotero de 1858 dentro del catálogo que elabora con las ensenadas de la isla.

Al parecer, el origen de un núcleo habitado en el paraje de Arinaga estaría relacionado con la tradicional explotación de las canteras de caliza existentes en el lugar, señalada en el *Libro de Cuentas* de 1563 del Archivo Parroquial de Agüimes. El incremento de la demanda de cal en el pasado siglo condujo necesariamente a la utilización de esta bahía, único resguardo costero al sur de la península de Gando, para el comercio de este indispensable material de construcción, que junto con la sal y la pesca tradicional eran las actividades que coexistían en esta comarca.

Por otro lado, las noticias que encontramos acerca de los enfrentamientos producidos en estas aguas nos llevan en primer lugar a 1533, cuando se produjo el desembarco francés de una gran flota; pero aunque penetraron bastante hacia el interior no tuvo mayor trascendencia. Igualmente, es posible que alguna de las caletas que circundan estas costas de la *Punta de Arinaga* fuera el denominado Puerto de Cuevas Blancas de Agüimes, lugar frecuentado habitualmente por piratas y ladrones, y en el cual fue capturado el barco del maestre Juan Gallego cuando se dirigía a Berbería, por tres navíos piratas franceses que allí se hallaban. Un incidente más tuvo lugar en 1586, ocasionado por una fragata inglesa corsaria que realizaba aguada en este puerto cuando se encaminaba a atacar el Puerto de La Luz (Rumeu, 1991).

c) Restos arqueológicos: El estudio de las fuentes documentales orales nos permitieron acceder a determinadas personas que, como practicantes habituales del submarinismo deportivo y conocedoras de estos fondos, proporcionaron la información sobre la presencia de algunos restos arqueológicos sumergidos de interés, como son los cañones descubiertos en un pequeño talud de la vertiente septentrional del roque, a unos 8-9 m de profundidad. Se trataría de, al menos, un par de piezas de artillería y un ancla, que fácilmente podrían ser adscritas entre los siglos XVI-XVIII, de los cuales el ancla y uno de los artillados fueron extraído del fondo a mediados de los años ochenta de la pasada centuria, estando en la actualidad en paradero desconocido. El que aún resta en el lecho marino descansa sobre una base rocosa con la que se halla totalmente petrificado y no exhibe un buen estado de conservación, dado la gran cantidad de concreciones marinas que recubren su superficie.

Dentro del mismo ámbito de estudio, también hemos obtenido otra interesante información oral sobre los restos de un supuesto galeón de madera que se encontraría en las proximidades del emplazamiento que estamos comentando, es decir, en la costa al sur del actual muelle de Arinaga, frente a *Cueva Laya*. De cualquier forma, aunque la confidencia resulta bastante sugerente, lo cierto es que el testimonio, además de ser indirecto, es muy impreciso.

- d) Acceso: Dificil.
- e) Fragilidad del yacimiento: Alta.
- f) Estado de conservación: Malo.

SANTA LUCÍA DE TIRAJANA

25) PUNTA DE TENEFÉ (PTENGC)

a) Situación geográfica: La *Punta de Tenefé* delimita el extremo meridional de la bahía de Pozo Izquierdo. A grandes rasgos esta demarcación insular viene definida por la desembocadura del sector inferior de la gran rampa basáltica del este de Gran Canaria, que está constituido por una suave plataforma costera recubierta por aluviones cuaternarios.

Los vientos que azotan permanentemente este espacio están originados en gran medida por la inflexión del alisio, que al canalizarse por la franja litoral de esta zona de la isla va incrementando progresivamente su velocidad, siendo el flujo dominante el proveniente del norte y del nordeste. No obstante, son los vientos de componente S y SE los que muestran mayor vigor en este área, mostrándose totalmente desprotegida ante tales corrientes aéreas.

b) Referencias históricas: Son muy escasas las referencias históricas que existen de este emplazamiento costero. Tan sólo alguna anotación de Varela y Ulloa (1986) que denomina esta ensenada como *Tanifer* y señala que dispone de un pequeño puerto para el desembarque. Asimismo, este sitio también queda recogido en el mapa de Coello de 1849 y en el derrotero de Kerhallet de 1858, siendo catalogado como uno de los puertos de tercera categoría de la isla (Madoz, 1986). En sus inmediaciones se encuentran las salinas de Tenefé, construidas a finales del siglo XVIII y muy importantes en aquella época.

c) Restos arqueológicos: Exclusivamente hay alguna noticia oral sobre la extracción de anforoides de estos fondos, por parte de buceadores deportivos en la pasada década de los

años noventa (Escribano, sin data); pero como puede apreciarse, se trata de una aportación prácticamente estéril.

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Regular.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

26) CASTILLO DEL ROMERAL-PLAYA DE LA CALETA (CRPCGC)

a) Situación geográfica: La demarcación del Castillo del Romeral se sitúa al este de la isla de Gran Canaria, dentro del término municipal de San Bartolomé de Tirajana. Se trata de un enclave costero, típico de esta zona del litoral, que aprovecha sus características y el calado de su rada para el establecimiento de un reducido asentamiento pesquero, que posteriormente ha evolucionado hasta convertirse en un barrio de mayores dimensiones y población.

A grandes rasgos, esta unidad geomorfológica se corresponde con el cauce bajo de la cuenca de Tirajana, quedando constituida por la amplia llanura aluvial cuaternaria de los *Llanos de Juan Grande*, de suaves pendientes que se prolongan hasta el mar. Esto da lugar a una franja litoral caracterizada por presentar un conjunto continuo de playas de cantos rodados, tras las cuales existen pequeñas cuencas endorreicas sujetas a encharcamientos temporales, provocados a su vez por intrusiones marinas y aguas de escorrentías. Este ambiente dio lugar a la formación de acumulaciones salinas, que en épocas anteriores supusieron una boyante industria artesanal, hoy fuera de explotación. Si bien las plataformas litorales del archipiélago son de reducido tamaño y tienen taludes de marcada pendiente, en el caso que nos atañe presentan una mayor prolongación que las orientadas al norte, por lo que los fondos marinos no son excesivamente profundos, al menos en las proximidades de los rompientes, alternándose los bancos de arena y los componentes rocosos, estos últimos algo más escasos. Sin embargo, este hecho puede ser un serio problema para la navegación de cabotaje en veleros de determinado calado, sobre todo en época moderna y contemporánea, ya que puede ocasionar el encallamiento de los mismos si estos son empujados por un viento racheado. Con todo, el fenómeno más relevante es el viento, fundamentalmente cuando se introducen los vientos saharianos del sureste, cuya intensidad aumenta durante los meses estivales produciéndose con relativa periodicidad la invasión de masas de aire cálido procedentes del continente africano, muy cargadas de polvo en suspensión.

b) Referencias históricas: La importancia de este enclave ubicado en el Pago de Juan Grande, inhóspito en otros tiempos por la fuerza del viento dominante y la aridez de su suelo, estriba en la existencia de varias salinas agrupadas en un mismo sector. La defensa de esta industria extractiva de posibles asaltantes y ataques piráticos provocó que en siglo XVII se levantara la fortaleza conocida como Casa-Fuerte del Castillo del Romeral, planteándose ya en el siglo XVIII su ampliación y mejora. Esta es la referencia salinera más antigua en Gran Canaria y se remonta al siglo XVI, según se deduce de la cartografía del ingeniero L. Torriani, donde

se señalan algunas salinas en la costa sureste de la isla, que bien pudieran ser las del Romeral, en el litoral de Juan Grande (Torriani, 1978).

Por lo que respecta a la Casa-Fuerte de Santa Cruz del Romeral, según ha podido recoger el investigador J.M. Pinto y de la Rosa (1996), las primeras descripciones que se relacionan con la fortaleza las encontramos gracias a la relación del Sr. D. Joseph de Arana (1775) guardada en el Archivo de Acialcázar y a los escritos del bachiller D. Isidoro Romero Ceballos (1797) y M. Hermosilla (1799). Los orígenes de la construcción tendríamos que buscarlos en los momentos siguientes a la conquista de la Isla, como consecuencia de las necesidades de defensa y fortificación que tenía el archipiélago. Muy especialmente en esta zona por los continuos ataques piráticos y para la protección de la industria de la sal. Sin embargo, el fortín perdió su significado a principios del siglo XIX, aunque continuó como almacén de las salinas que lo rodeaban hasta finales de la misma centuria. Ya en ese siglo queda en desuso convirtiéndose en residencia de recreo (Bruquetas, 1994).

c) Restos arqueológicos: Durante el año 2001 un grupo de personas conocedoras del lugar localizaron fortuitamente una serie de hallazgos submarinos, que resultaron ser de gran valor arqueológico (Darriba, 2001). En los meses siguientes se llevó a cabo una intervención arqueológica submarina, identificándose una serie de sitios, perfectamente individualizados (Olmo, 2002 y 2004).

La localización más próxima se encontraba frente a las piscinas artificiales del núcleo poblacional del Castillo del Romeral, a una distancia aproximada de la costa de unos 200 metros. En este sitio se recuperaron numerosos fragmentos cerámicos, entre los que podría identificarse la presencia de algunas producciones como cacerolas y quizás, orzas o cántaros, si bien los mejor representados serían los recipientes del tipo de las botijas peruleras, cuyo tamaño, engrosamiento de las paredes y morfología "ovoide" las hacía ideales para el almacenamiento y transporte de líquidos en las travesías atlánticas desarrolladas entre los siglos XVI y XVIII.

El otro emplazamiento se realizó entre las playas de la Caleta y la Tabaibita, junto a la desembocadura de un barranquillo, a una distancia aproximada de la costa de unos 150 m y a unos 8-10 m de profundidad. Aquí se descubrió una pieza metálica de difícil adscripción tipológica, debido a su elevado grado de deterioro y a la acumulación de organismos marinos, pero semejante a una culebrina.

El siguiente de los sitios, también estaba entre las playas de la Caleta y la Tabaibita, a la misma profundidad y a una distancia aproximada de la costa de unos 225 m y relativamente cercano al anterior. En este área se localizó un ancla metálica de grandes proporciones de aspecto bastante antiguo, que ofrecía un relativo buen estado de conservación.

Sin embargo, a raíz de los trabajos de investigación efectuados para el trabajo que ahora estamos presentando y aún contando con la directa colaboración de sus antiguos descubridores fue del todo imposible localizar ambas piezas sobre el fondo marino, por lo que interpretamos este hecho como el resultado de una probable actividad de expolio.

d) Acceso: Regular.

e) Fragilidad del yacimiento: Alta.

f) Estado de conservación: Malo.

27) CASTILLO DEL ROMERAL-PUNTA DEL TARAJALILLO (CRPTGC)

a) Situación geográfica: La demarcación del Castillo del Romeral se sitúa al este de la isla de Gran Canaria, dentro del término municipal de San Bartolomé de Tirajana. Se trata de un enclave costero, típico de esta zona del litoral, que aprovecha sus características y el calado de su rada para el establecimiento de un reducido asentamiento pesquero, que posteriormente ha evolucionado hasta convertirse en un barrio de mayores dimensiones y población.

A grandes rasgos, esta unidad geomorfológica se corresponde con el cauce bajo de la cuenca de Tirajana, quedando constituida por la amplia llanura aluvial cuaternaria de los *Llanos de Juan Grande*, de suaves pendientes que se prolongan hasta el mar. Esto da lugar a una franja litoral caracterizada por presentar un conjunto continuo de playas de cantos rodados, tras las cuales existen pequeñas cuencas endorreicas sujetas a encharcamientos temporales, provocados a su vez por intrusiones marinas y aguas de escorrentías. Este ambiente dio lugar a la formación de acumulaciones salinas, que en épocas anteriores supusieron una boyante industria artesanal, hoy fuera de explotación. Si bien las plataformas litorales del archipiélago son de reducido tamaño y tienen taludes de marcada pendiente, en el caso que nos atañe presentan una mayor prolongación que las orientadas al norte, por lo que los fondos marinos no son excesivamente profundos, al menos en las proximidades de los rompientes, alternándose los bancos de arena y los componentes rocosos, estos últimos algo más escasos. Sin embargo, este hecho puede ser un serio problema para la navegación de cabotaje en veleros de determinado calado, sobre todo en época moderna y contemporánea, ya que puede ocasionar el encallamiento de los mismos si estos son empujados por un viento racheado. Con todo, el fenómeno más relevante es el viento, fundamentalmente cuando se introducen los vientos saharianos del sureste, cuya intensidad aumenta durante los meses estivales produciéndose con relativa periodicidad la invasión de masas de aire cálido procedentes del continente africano, muy cargadas de polvo en suspensión.

b) Referencias históricas: La importancia de este enclave ubicado en el Pago de Juan Grande, inhóspito en otros tiempos por la fuerza del viento dominante y la aridez de su suelo, estriba en la existencia de varias salinas agrupadas en un mismo sector. La defensa de esta industria extractiva de posibles asaltantes y ataques piráticos provocó que en siglo XVII se levantara la fortaleza conocida como Casa-Fuerte del Castillo del Romeral, planteándose ya en el siglo XVIII su ampliación y mejora. Esta es la referencia salinera más antigua en Gran Canaria y se remonta al siglo XVI, según se deduce de la cartografía del ingeniero L. Torriani, donde se señalan algunas salinas en la costa sureste de la isla, que bien pudieran ser las del Romeral, en el litoral de Juan Grande (Torriani, 1978).

Por lo que respecta a la Casa-Fuerte de Santa Cruz del Romeral, según ha podido recoger el investigador J.M. Pinto y de la Rosa (1996), las primeras descripciones que se relacionan con la fortaleza las encontramos gracias a la relación del Sr. D. Joseph de Arana (1775) guardada en el Archivo de Aciacázar y a los escritos del bachiller D. Isidoro Romero Ceballos (1797) y M. Hermosilla (1799). Los orígenes de la construcción tendríamos que buscarlos en los momentos siguientes a la conquista de la Isla, como consecuencia de las necesidades de defensa y fortificación que tenía el archipiélago. Muy especialmente en esta zona por

los continuos ataques piráticos y para la protección de la industria de la sal. Sin embargo, el fortín perdió su significado a principios del siglo XIX, aunque continuó como almacén de las salinas que lo rodeaban hasta finales de la misma centuria. Ya en ese siglo queda en desuso convirtiéndose en residencia de recreo (Bruquetas, 1994).

c) Restos arqueológicos: Durante el año 2001 un grupo de personas conocedoras del lugar localizaron fortuitamente una serie de hallazgos submarinos, que resultaron ser de gran valor arqueológico (Darriba, 2001). En los meses siguientes se llevó a cabo una intervención arqueológica submarina, identificándose una serie de sitios, perfectamente individualizados (Olmo, 2002 y 2004).

En esta zona se descubrió, ubicado casi en la orilla de la playa a poco más de 2 m de profundidad, un cañón de grandes dimensiones que se encontraba muy concrecionado, quedando su fisonomía desdibujada en parte. En este caso y dada la exigua distancia a la playa, sería bastante aceptable pensar que una pieza de artillería de semejante calibre no fuera abandonada a su suerte en el fondo y que, consecuentemente, se intentara su rescate por todos los medios posibles, de ahí su cercanía; aunque, obviamente, al final se fracasara en dicha empresa. Actuaciones como ésta no serían del todo extrañas, pues en numerosos documentos ha quedado ampliamente registrado la recuperación y reutilización de piezas navales durante época moderna.

En las inmediaciones se detectó la presencia de numerosos restos cerámicos, que al igual que en el ejemplo anterior destacarían aquellas conformados por algunos tipos similares a cacerolas, orzas o cántaros, aunque presumiblemente los mejor representados serían los recipientes como las botijas peruleras, cuyo tamaño, engrosamiento de las paredes y morfología "ovoide" las hacía ideales para el almacenamiento y transporte de líquidos en las travesías atlánticas desarrolladas entre los siglos XVI y XVIII.

d) Acceso: Regular.

e) Fragilidad del yacimiento: Alta.

f) Estado de conservación: Malo.

28) PLAYA DE MASPALOMAS-MELONERAS (PMELGC)

a) Situación geográfica: La playa de Maspalomas se sitúa en el extremo meridional de Gran Canaria, delimitada por la *Punta de Maspalomas*, al este, y la playa de las Meloneras, al oeste. En líneas generales, se trata de una superficie básicamente configurada por territorios que preferentemente son sedimentarios y están alojados en la base de los relieves del curso bajo del barranco de Fataga.

Por lo que respecta a la propia playa de Maspalomas, ésta se extiende a lo largo casi 6 Km de longitud y progresa hacia el interior gracias a la acción de los vientos dominantes, por lo que las arenas se extienden hasta alcanzar la "Charca" y el cauce del barranco, que funcionan como límite final de su recorrido. En tanto que la playa de Meloneras se articula inmediatamente como continuación directa de aquella.

b) Referencias históricas: Son bastante someras las noticias históricas que al respecto tenemos de este lugar; si bien en las proximidades del faro podemos certificar desde época pre-

hispanica la ocupación aborigen de este espacio, gracias a la presencia de un reducido asentamiento habitacional de índole costero, estratégicamente situado para el aprovechamiento de los recursos naturales que este ámbito ofrece.

En lo que se refiere a su uso ocasional como ensenada, ésta no figura ni el mapa de Torriani de 1592 ni en el de Castillo y León de 1686, quien tan sólo lo menciona como punta. Por el contrario, si lo observamos como tal en las cartas de Viera y Clavijo de 1776, de Varela y Ulloa de 1788, de Miñano de 1826, e incluso en el derrotero de Kerhallet de 1858. No obstante, algún autor como Riviere no sólo llega a individualizar como fondeadero a las playas de Maspalomas, Meloneras y las Burras, sino que, además, señala que en la *Punta del Morro de las Conchas*, donde se ubica el imponente faro levantado en la segunda mitad del siglo XIX, existía un pequeño embarcadero, aunque éste ofrecía bastante dificultad debido a los arrecifes del entorno; e inclusive destaca la posibilidad de acceder al interior de la "Charca" de Maspalomas con la ayuda de un práctico.

Por lo que respecta a las crónicas sobre enfrentamientos navales acaecidos en este sitio, podemos avanzar que hacia 1586 hay reseñas de un navío inglés con patente de corso, "El Facó", que intentó aquí un desembarco tras efectuar una serie de correrías en los puertos de Arinaga y La Luz. Apenas unos años después, en 1596, hay noticias de una flotilla británica compuesta por seis naves que intentó hacer una aguada en este lugar; pero fue firmemente rechazado por los vecinos de las poblaciones cercanas (Rumeu, 1991). Para concluir, Betancourt (1996) hace mención a una incursión más de corsarios ingleses en 1797, que lograron capturar un par de barcos entre Maspalomas y Arguineguín, pero igualmente se reembarcaron al movilizarse una compañía de soldados de Las Palmas y Telde.

c) Restos arqueológicos: Según la información oral que facilita Escribano (sin data) se han realizado algunos hallazgos de cañones y anclas de gran porte, al igual que restos cerámicos de diferentes cronologías, estando todos estos objetos en manos privadas, y haciendo especial mención a que algunas de las áncoras se encontrarían expuestas decorativamente en las plazas de la zona, pero evidentemente, no proporciona la localización precisa de las misas, circunstancia que hace inviable una documentación más exhaustiva.

A lo largo del estudio de las fuentes orales hemos podido recopilar una información que puso de manifiesto la presencia de un pequeño artillado frente a la playa de las Meloneras.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Regular.

29) BAHÍA DE SANTA ÁGUEDA (BSAGGC)

a) Situación geográfica: La bahía de Santa Águeda es la más meridional de la isla y se encuentra delimitada entre la *Punta de las Carpinteras* al este y la *Punta del Parchel* al oeste, junto a la que se encuentran las playas del Pajar y la propia de Santa Águeda, siendo ambas las más importantes de la ensenada. Su posición geográfica, aunque abierta en general a los vientos que provienen del sur; hace que quede bien protegida de las borrascas atlánticas y de los vientos de componente W y NW.

Este sector insular está dominado por la cuenca de Arguineguín y se caracteriza en su curso bajo por un pequeño abanico aluvial que conforma un estrecho corredor que recorta un cono sedimentario mio-pliocénico. El tramo del litoral que se corresponde con esta franja costera coincide con la desembocadura de un ramal secundario del barranco de Arguineguín, donde se desarrollan diversas formaciones sedimentarias eolo-aluviales, con predominio de las terrazas aluviales cuaternarias.

b) Referencias históricas: En la margen izquierda de la playa del Pajar se encontraba la antigua aldea aborigen de Arguineguín a la que se refieren las crónicas históricas, si bien hoy apenas restan escasos vestigios de lo que debió ser aquella ocupación, que además contaba con una necrópolis tumular y un conjunto troglodita en las inmediaciones.

Igualmente próxima se halla la ermita de Santa Águeda, excavada en la roca, que según la descripción que en el siglo XVII hace el historiador T. Arias Marín de Cubas (1993) constituye un testimonio de la vinculación que se establece entre la población aborigen y los comerciantes europeos del siglo XIV, acaso navegantes mallorquines o genoveses.

c) Restos arqueológicos: En esta misma localización las intervenciones arqueológicas subacuáticas que fueron desarrolladas mediante la utilización de equipos geofísicos y de teledetección permitieron individualizar la presencia de una embarcación hundida, aunque tras efectuar las correspondientes inmersiones se observó que se trataba de un pecio de carácter reciente, con absoluta probabilidad perteneciente a una barcaza de recreo o pesquera de casco de fibra.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Baja.

f) Estado de conservación: Desconocido.

MOGÁN

30) PUERTO DE ARGUINEGUÍN (PARGGC)

a) Situación geográfica: El Puerto de Arguineguín se encuentra ubicado junto a la *Punta del Parchel de las Nieves* y ofrece unas condiciones inestimables, pues dicho saliente contribuye en gran medida a crear un espacio protegido de los vientos del S y SE, en tanto que la estratégica posición geográfica que ostenta colabora a mantenerse también protegido en buena medida de los demás vientos, en especial de los de componente N y NW. Desde aquí se abre una estrecha rada, delimitada por esta misma *Punta del Parchel de las Nieves* hacia el sureste y la *Punta de los Inciensos* al noroeste, aunque la *Punta de la Lajilla* marca el límite real del puerto hacia esta dirección.

Como en el ejemplo anterior, este sector insular está dominado por la cuenca de Arguineguín y se caracteriza en su curso bajo por un pequeño abanico aluvial que conforma un estrecho corredor que recorta un cono sedimentario. El tramo del litoral que se corresponde con esta franja costera coincide con la desembocadura del ramal principal del barranco de Arguineguín por una parte, y con la bifurcación de las ramblas secundarias de Verga y Pino Seco.

b) Referencias históricas: En las cercanías de la playa del Pajar se encontraba la antigua aldea aborigen de Arguineguín a la que se refieren las crónicas históricas, si bien hoy apenas restan escasos vestigios de lo que debió ser aquella ocupación, que además contaba con una nerópolis tumular y un conjunto troglodita en las inmediaciones.

Igualmente, en esta población localizamos la ermita de Santa Águeda, excavada en la roca y que según la descripción que en el siglo XVII hace el historiador Arias Marín de Cubas (1993) constituye un testimonio de la vinculación que se establece entre la población aborigen y los comerciantes europeos del siglo XIV, acaso navegantes mallorquines o genoveses. En esta línea, parece claro que en 1393 una flota guipuzcoana procedente de Sevilla atacó este punto del litoral, lo que provocará que los habitantes de esta población saqueada terminen ajusticiando a los mallorquines que había en la Isla (Abreu, 1977; y Arias, 1986). Quizás en 1404, G. de la Salle hizo escala en esta ensenada, considerándolo buen ancladero para navíos pequeños. Por su parte, J. de Béthencourt también intentó desembarcar aquí un año después, pero fue violentamente atacado por los indígenas, que le propiciaron elevadas bajas (*Le Canarien*, 1980; y Arias, 1986).

De cualquier forma, el topónimo de Arguineguín ya se recoge en el mapa de Torriani de 1592, pero en él no se especifica su uso como caleta, cuestión que sí se refleja en el posterior plano de Riviere (1997), quien resalta su ámbito portuario, calificándolo como buen fondeadero con calado suficiente y agua dulce abundante.

Volvemos a tener notificación de ataques acontecidos en esta demarcación costera hacia finales del siglo XVI, en 1595, cuando tras atacar el Puerto de La Isleta, el pirata F. Drake desembarcó con su flota en esta bahía para proveerse de agua y víveres, siendo repelido y viéndose obligado a reembarcar de nuevo (Rumeu, 1991). La última noticia de este ámbito proviene de 1821, al fondear un bergantín insurgente venezolano con patente de corso, que previamente había apresado tres barcos canarios (Paz, 1994).

c) Restos arqueológicos: Apenas revisten trascendencia, pues tan sólo se comenta muy sucintamente alguna referencia oral de pescadores y buceadores deportivos que hacen mención a la presencia de anclas de gran peso y posibles estructuras de madera de barcos hundidos en la zona, además de extracciones ocasionales de cerámicas de los siglos XVI-XVIII, pero como se observará sin aportar mayores datos documentales (Escribano, sin data).

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

31) PLAYA DE TAURO (PTAUGC)

a) Situación geográfica: La playa de Tauro se encuentra ubicada entre la *Punta del Bufadero* al sureste y la *Punta de la Mesa de Tauro* al noreste, donde existe un pequeño muelle para embarcaciones de poco calado, a algo más de 2 km al noroeste de Puerto Rico.

Este sector insular está dominado por la llamada rampa de Tauro que desciende hasta la costa describiendo un suave plano inclinado, donde la sistemática erosión ha conformado en el borde litoral una rasa marina casi continua y un cantil, interrumpido sólo por la desembo-

cadura de los barrancos, donde se producen playas de cantos o arenas gruesas. En el caso que nos concierne, esta playa se sitúa en la misma desembocadura del barranco de Tauro.

b) Referencias históricas: Las referencias de carácter histórico que poseemos son escasas y poco significativas; y aunque este lugar aparece inicialmente en el mapa de Torriani de 1592 como "*Caleta de Taor*", lo cierto es que sólo figura su topónimo en el plano de Castillo y León (1994), pero sin especificar su posible uso como desembarcadero. Más adelante, en el derrotero de Varela y Ulloa del siglo XVIII, se refleja nuevamente como una de las ensenadas de esta zona de la isla (Varela, 1986); mientras que Riviere (1997) resalta el buen fondo del que hace gala y la calidad de su playa.

c) Restos arqueológicos: Prácticamente no existen datos al respecto, a excepción de una escueta información oral en la que se hace mención a la existencia de grandes anclas y cerámicas de época posconquista (Escribano, sin data).

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

32) BAHÍA DE MOGÁN (BMOGGC)

a) Situación geográfica: La comarca suroeste de Gran Canaria se encuadra, desde el punto de vista geomorfológico, bajo la denominada Paleocanaria, ya que no registra en su ámbito erupciones de carácter "reciente"; en tanto que en el plano climático se inscribe dentro de la vertiente de sotavento insular o Xerocanaria. Este sector insular está dominado por la llamada rampa de Tauro que desciende hasta la costa describiendo un suave plano inclinado, donde la sistemática erosión ha conformado en el borde litoral una rasa marina casi continua y un cantil, interrumpido sólo por la desembocadura de los barrancos, donde se producen playas de cantos o arenas gruesas.

La bahía de Mogán o de Taurito, según nos refiramos a una u otra parte de la misma rada, conforma una amplia ensenada que queda delimitada entre el *Lomo de la Bandera* al sureste y el propio puerto en el extremo noreste, estando ambas caletas unidas a través del *Lomo del Taurito*.

b) Referencias históricas: Desde época prehistórica se conoce un poblamiento estable, como el documentado en el conjunto arqueológico del *Lomo de los Gatos*, en la margen izquierda del barranco de Mogán muy cerca ya de la playa, donde se dan varios núcleos habitacionales conectados entre sí, individualizándose también junto al caserío, una necrópolis tumular y algunas cuevas naturales de enterramiento.

La trascendencia desde el punto de vista histórico es bastante limitada, al menos por el volumen de noticias que manejamos, identificándose tan sólo en el mapa de Torriani de 1592 como caleta. No son mucho más persistentes los datos que facilitan Riviere (1997) o Varela y Ulloa (1996), apareciendo como playa con buen fondo y punto de aguada en el primero, y recogido en el conjunto de las ensenadas en el derrotero del segundo.

c) Restos arqueológicos: Como en los últimos ejemplos expuestos, los datos que maneja Escribano (sin data) son insuficientes y aparentemente reiterativos, pues se sigue hablando

de la presencia de grandes anclas y cerámicas de época posconquista de los siglos XVI-XVIII, si bien ahora se añade además la existencia de posibles pecios, a tenor de las estructuras de madera presuntamente localizadas por buceadores deportivos. Aunque sin lugar a dudas, la noticia más sorprendente es el apunte que realiza el mencionado investigador; acerca de la localización en estas aguas de ánforas romanas, observación inconsistente que, cuando menos, debe ser contemplada con extraordinaria cautela.

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Regular.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

33) PLAYA DE VENEGUERA (PVENG C)

a) Situación geográfica: La comarca suroeste de Gran Canaria se encuadra desde el punto de vista geomorfológico bajo la denominada Paleocanaria, ya que no registra en su ámbito erupciones de carácter "reciente"; en tanto que en el plano climático se inscribe dentro de la vertiente de sotavento insular o Xerocanaria.

La playa de Veneguera se sitúa entre la *Punta del Varadero* al noroeste y la *Punta del Paso Nuevo* al sureste y forma parte de este sector insular; que se caracteriza por la existencia de cauces lineales de corto recorrido que crean un relieve definido por ramblas de perfil suave, como en el caso del propio barranco de Veneguera.

b) Referencias históricas: Como es común a otros lugares de esta territorio, desde época prehispánica se conoce un poblado de medianas dimensiones documentado en las inmediaciones de la desembocadura del barranco, integrado básicamente por un conjunto de estructuras habitacionales de diferente tipología.

La trascendencia desde el punto de vista histórico es bastante limitada, al menos por el volumen de noticias que manejamos, identificándose tan sólo en el mapa de Torriani de 1592 como caleta. No es mucho más incisivo Riviere (1997), que únicamente recoge el topónimo y valora la playa por su buen fondo y por la presencia de una fuente con agua dulce.

La lejanía e incomunicación permitió desde los siglos XVI y XVII varios desembarcos marinos enemigos, como el del 23 de diciembre de 1742, donde cuatro navíos ingleses fondearon en la playa de Veneguera e intentaron penetrar hacia el interior: Enterados los milicianos de La Aldea acudieron a su encuentro y cercándolos durante cinco horas, lograron rechazarlos tras haberles causado una baja y cinco prisioneros que llevaron a la ciudad de Las Palmas, sin la menor incidencia entre los milicianos de este lugar (Suárez, 2004).

c) Restos arqueológicos: Prácticamente no existen datos, a excepción de una escueta información supuestamente oral en la que se hace mención a la existencia de cerámicas de época posconquista y moderna, que se halla en colecciones particulares (Escribano, sin data).

- d) Acceso: Bueno.
- e) Fragilidad del yacimiento: Regular.
- f) Estado de conservación: Desconocido.

LA ALDEA DE SAN NICOLÁS

34) PLAYA DE TASARTE (PTASGC)

a) Situación geográfica: La comarca grancanaria del suroeste se encuadra geomorfológicamente bajo la denominada Paleocanaria, ya que no registra en su ámbito erupciones de carácter "reciente"; en tanto que en el plano climático se inscribe dentro de la vertiente de sotavento insular o Xerocanaria. Como es habitual en esta franja insular, dado la dificultad del relieve y su accidentada orografía los habitantes de estos pagos utilizaban el mar como medio de comunicación con otros puntos limítrofes del litoral.

La playa de Tazarte o Tazarte se sitúa en la desembocadura del barranco del mismo nombre, entre la *Punta del Agujero* al sureste y el *Morro de la Cuevilla* al noreste, y forma parte de este sector insular que se caracteriza por la existencia de cauces lineales de corto recorrido que crean un relieve definido por ramblas de perfil suave, como en el caso del propio barranco de Tazarte.

b) Referencias históricas: Son exiguas las noticias históricas con las que contamos, de tal forma que en lo referente a su topónimo, Arias Marín de Cubas señala que el mismo procede por ser el sitio donde al parecer se entrevistaron Fernando Guanarteme, Juan Mayor y Rodrigo de Vera con el noble Tazarte, quien después se suicidaría arrojándose desde la fortaleza de Ansite (Arias, 1986). Únicamente figura en el mapa de Torriani de 1592 como caleta, pues Riviere (1997) considera este lugar como una buena playa por su gran calado para el fondeo, aunque lamentablemente la escasez de agua que ofrece.

c) Restos arqueológicos: Prácticamente no existen datos, a excepción de una sucinta información aparentemente oral en la que se hace alusión a la existencia de grandes anclas y cerámicas de época posconquista, una vez más de manera reiterativa, en lo que parece ser algo recurrente (Escribano, sin data).

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

35) BAHÍA DE TASARTICO (BTCOGC)

a) Situación geográfica: La comarca suroeste de Gran Canaria se encuadra desde el punto de vista geomorfológico bajo la denominada Paleocanaria, ya que no registra en su ámbito erupciones de carácter "reciente"; en tanto que en el plano climático se inscribe dentro de la vertiente de sotavento insular o Xerocanaria. Como ya hemos comentado, es habitual en esta franja insular que los habitantes de estos pagos utilizaran el mar como medio de comunicación con otros puntos limítrofes del litoral, dado la dificultad del relieve y su accidentada orografía.

Esta bahía de grandes dimensiones, abarcaría desde la *Punta del Descojonado*, al sur, hasta la *Punta de los Inciensos*, al norte. A grandes rasgos, esta unidad de relieve vendría determinada por la presencia del macizo de Güigüí y de Tasartico, amén de los respectivos barrancos que portan el mismo nombre, y por los espectaculares acantilados y cauderos que llegan hasta Güigüí y se levantan sobre la misma costa.

Entre el difícil tramo de navegación que va desde la baja del Trabajo hasta las playas de Peñón Bermejo-Güigüí, se abre la zona marítima de transición, en tanto que desde la *Punta del Descojonado* nos hallamos ya en la parte más occidental de Gran Canaria, donde la mar ahora tiende a tranquilizarse por completo y entraríamos, en consecuencia, en la denominada zona de calmas de la isla.

b) Referencias históricas: Son exiguas las noticias históricas con las que contamos, de tal forma que en lo referente a su topónimo, el historiador Arias Marín de Cubas señala que el mismo podría derivar de Tazartico, hijo del noble Tazarte que se suicidó arrojándose desde los riscos de la fortaleza de Ansite (Arias, 1986).

El único episodio digno de elogio se correspondería con el desembarco que hicieron el capitán Miguel de Mújica y Fernando Guanarteme en 1484 para asediar la fortaleza de Ajódar; donde acabó muriendo Mújica junto a un buen número de soldados más; efectuándose también el mismo año otra incursión desde aquí a la fortaleza de Ansite (Abreu, 1977; Gómez, 1978; Sedeño, 1978; Arias, 1986; y Sosa, 1994).

Por otra parte, este lugar aparece reflejado en los mapas de Torriani de 1592, de Varela y Ulloa de 1686, de Chil de 1876 y de Verneau de 1891. Sin embargo, Castillo y León (1994) no especifica su uso portuario y Riviere (1997) lo considera tan sólo como una buena playa por su gran calado para el fondeo, pero con escasez de agua.

c) Restos arqueológicos: En la investigación sobre las fuentes orales pudimos obtener un par de declaraciones donde se mencionan una serie de naufragios. En primer lugar, se ofrece el dato del hundimiento del "Esperanza" en la costa de Tasartico, noticia que ya se conocía documentalmente (Quintana, 1985a), pero nuestro informante completa esta investigación con testimonios orales recogidos por él mismo, relativos a estas y otras tragedias locales, como la de una barca de pescadores sepultada por un desprendimiento, igualmente frente a la costa de Tasartico. Esta manifestación la amplia con las referencias toponímicas que han dejado estos sucesos e incluso con el aporte de los certificados de defunción (Suárez, 2004). En este sentido, varios entrevistados más también nos proporcionan algunos argumentos directos acerca del avistamiento de pecios por la zona de la *Punta del Descojonado*, que bien podrían corresponderse con los restos de aquella embarcación. Igualmente, otros confidentes señalan la localización de un pecio entre la *Punta del Descojonado* y Tasartico, cuya presencia podría ponerse en relación con el naufragio del navío "Esperanza". No obstante, estas últimas informaciones deben ser tratadas con suma cautela puesto que la localización es un tanto aleatoria.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

36) PUERTO DE LA ALDEA (PLALGC)

a) Situación geográfica: La comarca suroeste de Gran Canaria se encuadra desde el punto de vista geomorfológico bajo la denominada Paleocanaria, ya que no registra en su ámbi-

to erupciones de carácter "reciente"; en tanto que en el plano climático se inscribe dentro de la vertiente de sotavento insular o Xerocanaria.

El Puerto de La Aldea se abre sobre un ancho valle en artesa de fondo plano, a través del cual desagua la red hidrográfica de la cuenca de Tejeda, en el que los materiales sedimentarios ocupan toda su extensión tapizando las laderas. Aparte de dos niveles de glaciares coluviales pleistocénicas, se distinguen movimientos en masa asociados al cañón de Tejeda, colisiones y aluviones holocénicos en el fondo del valle. En su desembocadura, en las inmediaciones de la "charca" actual, se ubicaba una antigua laguna cuaternaria, que hoy en día constituye el yacimiento paleontológico más importante del archipiélago debido a la gran abundancia de restos fósiles marinos y terrestres que contiene (Santana, 1992).

Su posicionamiento geográfico se dispone entre la propia *Punta de La Aldea* al norte y el *Roque de La Aldea* al sur. Se trata pues de una buena ensenada, cuyas fondos marinos están conformados por fangos arrastrados por el barranco, hallándose bien protegido de los vientos de componente N, NE, E y SE.

b) Referencias históricas: Desde época prehistórica se conoce un amplio poblamiento estable en esta zona, como el documentado en el conjunto arqueológico del Los Caserones, en la margen derecha del barranco de Mogán y muy cerca ya de la playa, donde se desarrolla un abigarrado caserío aborigen conformado por una serie de estructuras habitacionales, que sin ningún género de dudas lo convertiría en uno de los núcleos más pujantes de la Isla, junto con Gáldar y Telde.

La primera vez que encontramos una referencia cartográfica es en los mapas de Fernandes de 1507 y de Torriani de 1592. En reseñas posteriores como la de Castillo y León (1994) aparece ya como puerto de La Aldea, al igual que en Varela y Ulloa (1986) o en el derrotero de Kerhallet de 1858, donde se resalta el interés de esta ensenada, considerada por Madoz (1986) como uno de los siete puertos de segunda categoría de la isla; si bien Riviere (1997) tan sólo lo designa como una playa con buen fondeadero y agua permanente durante todo el año.

En referencia a los ataques que esta localidad ha sufrido podemos destacar el que tuvo lugar a cargo de corsarios ingleses, los cuales fueron rechazados por los propios vecinos, como así lo contaron testigos de la época en 1778, pero sin precisar fecha, aunque es probable que ocurriera entre 1743 y 1745 (Suárez, 2004).

En los siglos más recientes, la producción agrícola y pecuaria del valle de La Aldea y de los pagos del interior, así como las explotaciones del pinar de este mismo ámbito, se embarcaba a través de la desembocadura del barranquillo de El Perchel, un excelente abrigo frente a los vientos reinantes, cerca de la playa principal, que en tiempos de calma también era un buen puerto. Aparte, el enlace con los puertos del Norte, donde la navegación era difícil por tener el alisio en contra, la principal conexión también lo era con Santa Cruz de Tenerife. Y es que la estrecha relación comercial con la isla vecina no sólo estaba marcada por las razones económicas o de navegación ya estudiadas, sino también porque las mejores tierras del valle eran propiedad amayorazgada de la casa nobiliaria lagunera de los Nava-Grimón. El

trayecto de unas 35,8 millas (66,30 km) se cubriría en unas 4 ó 5 horas con un rumbo base con bordadas de acuerdo a los vientos de cada momento.

c) Restos arqueológicos: Apenas hay noticias sobre la presencia de materiales arqueológicos sumergidos en estos lares, a excepción de alguna notificación oral que señala la existencia de cerámicas de época aborigen y posconquista, además de grandes anclas. Asimismo, según indican buceadores deportivos podría documentarse la presencia de una o varias embarcaciones hundidas en las inmediaciones (Escribano, sin data). Como se podrá deducir, la información que se observa al respecto es muy poco precisa, siendo de gran ambigüedad los datos aportados.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Regular.

f) Estado de conservación: Desconocido.

AGAETE

37) PUERTO DE AGAETE (PAGAGC)

a) Situación geográfica: El Puerto de Agaete o de las Nieves se sitúa en el extremo septentrional de la bahía y queda enmarcado entre la playa de Las Nieves al norte y el *Risco Partido* al sur y en la actualidad es el principal muelle de todo el noroeste insular. Se encuentra bien protegido de los vientos de componente NE, S y SE, presenta unos fondos de base arenosa que alcanzan fácilmente los 14 m de profundidad y cuenta con un destacado accidente, como es el denominado *Roque de las Nieves*.

El puerto se abre en la desembocadura del barranco de Agaete, en cuyo cauce bajo despliega un fondo plano que se encuentra relleno de aluviones y coladas recientes procedentes del Hondo de Fagajesto y del volcán de Los Berrazales.

b) Referencias históricas: Desde época prehispánica se certifica en sus inmediaciones la presencia de un importante poblado habitacional aborigen, junto con una densa necrópolis tumular, que se ubicaría en el denominado *Maípez*.

Las primeras noticias que manejamos coinciden con el episodio más significativo que ha vivido, que no es otro que el desembarco en 1481 de Pedro de Vera y Alonso Fernández de Lugo, quienes levantaron una torre fortificada para facilitar la conquista militar de la banda noroccidental de la isla. Un año después se produjo igualmente el desembarco de Guillén Peraza y sus hombres para apoyar a Fernández de Lugo en la conquista de Gran Canaria (Ladero, 1966; Abreu, 1977; Ovetense, 1978; Arias, 1986; Sosa, 1994; etc.).

Tras jugar un importante papel durante la conquista, sirve ocasionalmente de puerto de salida para las cabalgadas a Berbería (Lobo, 1982) y también se vincula al comercio del azúcar en la primera mitad del siglo XVI, como así lo atestiguan los Protocolos de 1522 y 1533 (Camacho, 1961), aunque paulatinamente fue perdiendo importancia, siendo sólo frecuentado por las embarcaciones que hacían el trayecto entre el noroeste de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife (Glas, 1982).

Generalmente denominado como Puerto de Agaete, Lagaete o Laguete, aparece como Puerto de las Nieves desde el siglo XVII, si bien no figura como tal en el mapa de Torriani de 1592, donde sólo se refleja como una ensenada interior. Sí lo hace posteriormente en la cartografía de Castillo y León de 1686, en la de López de 1780, en la de Coello de 1849 y en la de Chil de 1876. Además, se presenta como uno de los siete puertos de segunda categoría de la isla (Madoz, 1986).

Desde finales del siglo XVIII sólo cabe citar enfrentamientos menores. Como el que se produjo en 1745 con cuatro navío piratas ingleses procedentes de Tenerife, que al intentar hacer aguada fueron rechazados por la población (Millares, 1977; Viera, 1982; y Rumeu, 1991). En último término, tenemos noticias del desembarco en 1800 de la tripulación y el pasaje de un navío español que llevaba desde Santa Cruz de Tenerife a la península a trescientos prisioneros ingleses que se hicieron con el control de la embarcación (Betancourt, 1996).

c) Restos arqueológicos: Según G. Escribano (sin data), se constata la existencia de cerámicas posconquista y de época moderna, que fácilmente pueden ser encuadradas entre los siglos XVI-XIX, además de botijas y anclas, cuyos objetos se encuentran formando parte de colecciones privadas. Igualmente, significa que se han detectado por parte de los pescadores algunos hundimientos, si bien no se aportan datos sobre su localización.

d) Acceso: Bueno.

e) Fragilidad del yacimiento: Alta.

f) Estado de conservación: Desconocido.





Este libro se elaboró
con la tipografías Gillsans y sus variantes.
Se terminó de imprimir el 10 de diciembre de 2010.





