

NUEVOS DATOS SOBRE NAUFRAGIOS DE ÉPOCA
MODERNA EN LA COSTA DE GÁLDAR (GRAN CANARIA)

SERGIO OLMO CANALES
JOSÉ IGNACIO SÁENZ SAGASTI

I. INTRODUCCIÓN

Hace tan sólo dos años, al pasear por el centro histórico de Gáldar, se podía ver en la Plaza de Los Faicanes un busto del Capitán Quesada flanqueado por dos antiguos cañones de hierro. Su aspecto exterior, recubierto por una espesa capa de concreciones minerales y óxido, parecía indicar que habían sido rescatados del mar después de haber estado sumergidos durante un dilatado período de tiempo. Nuestra curiosidad por conocer el origen de estas piezas de artillería nos llevó a recabar toda la información posible entre los vecinos del municipio, que confirmaron nuestras perspectivas más halagüeñas, ya que no se trataba de una serie de elementos aislados, sino que, por el contrario, estábamos ante materiales que pertenecían a un yacimiento arqueológico submarino.

Este hecho nos impulsó a seguir nuestra investigación, aún siendo conscientes de las múltiples dificultades que debían ser resueltas. En efecto, el principal escollo que se plantea al intentar abordar un trabajo de estas características, es la escasez de fuentes precisas y completas en lo referente tanto al estudio del armamento naval, como del pecio descubierto, con los problemas de interpretación que ello implica.

Por otro lado, los archivos históricos no siempre pueden facilitar detalles precisos, por lo que la labor de búsqueda realizada aunque arroja datos interesantes, sólo en contados casos pueden ser considerados como definitivos. En múltiples ocasiones, únicamente se puede llegar a un resultado concluyente después de un largo trabajo de reconstrucción, basado en las aportaciones de diversas fuentes, ya sean las documentales, ya los modelos realizados a escala reducida de anteriores embarcaciones, y más recientemente las de la arqueología submarina (A. Casa-

nova e I. Rodríguez, 1992, p. 149). 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.

Lo cierto es que, por diversas razones, no se ha prestado demasiado interés al estudio histórico de los restos de la cultura material conservados bajo las aguas, renunciando, por tanto, a la información que éstos pueden proporcionar tras un análisis exhaustivo (F. J. Nieto Prieto, 1984, p. 24).

En Canarias, el interés suscitado por la arqueología subacuática se inició en la década de los años sesenta a raíz de una serie de descubrimientos realizados de manera fortuita (cf. A. Tejera y R. Balbín, 1983). Pero no es hasta finales de los setenta cuando se realizan las primeras prospecciones sistemáticas en diversos puntos del litoral de Tenerife, Lanzarote y La Gomera, subvencionadas por la Subdirección General de Arqueología (cf. J. Delgado, 1987 y 1990).

Estos trabajos tuvieron cierta continuidad en la década de los años ochenta (campañas de prospecciones submarinas de 1985 y 1987, encuadradas en el Plan Nacional de Cartas Arqueológicas Subacuáticas), y de los noventa¹. Sin embargo, esta actividad no ha tenido un desarrollo continuo en el archipiélago, traducido en proyectos de investigación más amplios, que incluyan equipos interdisciplinarios que no se ciñan al estudio de un hallazgo casual, sino que intenten resolver problemas de más amplio calado, tales como los relativos a la navegación y la arribada de grupos capaces de introducir en las islas cambios culturales.

I.1. EL LITORAL DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO

El Archipiélago, constituido por una cadena de islas de origen volcánico, se sitúa entre los paralelos 27° 37' 29" y 29° 23' 01" N y los meridianos 13° 19' 20" y 18° 10' 20" W, encontrándose al norte del Trópico de Cáncer y próximo a la fachada Atlántico-Sahariana del continente africano.

Las características geológicas (origen volcánico), junto a sus condiciones climáticas (vientos alisios) y oceanográficas (Corriente de Canarias) 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 (cf. J. G. Braun y R. Molina, 1984). La morfología general de las costas es escarpada, sobre todo las de la vertiente norte y oeste de las islas, donde los acantilados sólo se ven interrumpidos por la desembocadura de los barrancos, careciendo casi por completo de playas. Las orientadas al norte, al estar abiertas a los vientos dominantes 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 los navíos. Este problema es, por tanto, uno de los principales para la navegación de época antigua y moderna, como ha sido señalado por numerosos investigadores (cf. E. Serra, 1957 y C. Martín de Guzmán, 1982).

II. REFERENCIAS AL DESCUBRIMIENTO

El hallazgo tuvo lugar en el verano de 1970, gracias sobre todo, a varias noticias previas que daban cuenta de la existencia de restos de un barco hundido frente a la zona conocida como El Agujero (C. Martín de Guzmán, 1968, p. 17) (lám. 1). El conjunto de cañones objeto de estudio fue localizado entre dichos restos por el Sr. D. Domingo Chinaea, 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 (foto 1). Según narraron testigos presenciales de aquellos acontecimientos, se recuperaron del lugar entre cuatro y ocho baterías, atendiendo a las distintas versiones.

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 localizar el emplazamiento 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 cureña² construida con pequeñas piedras de basalto, recordando a las de madera de época antigua (foto 2). 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. Hace poco más de un año fueron desplazadas a la recientemente restaurada Casa Verde de Aguilar (foto 3). Igualmente tenemos constancia de la existencia de, al menos, un cañón

más y de una culebrina que pueden hallarse en domicilios particulares. Es posible que éstos no fueran extraídos en el mismo momento.

III. OBJETIVOS Y ESTRATEGIA DE LA INVESTIGACIÓN

Al abordar el examen de estas piezas de artillería nos centramos, en un primer momento, en su descripción y clasificación tipológica, con el fin de poder adscribirlos a un determinado segmento cronológico y cultural. A continuación, tratamos de averiguar su pertenencia a algún navío, y las causas que motivaron su naufragio y posterior hundimiento en estas costas. Evidentemente, estas últimas cuestiones han originado toda una serie de problemas metodológicos, una parte de los cuales no hemos podido resolver satisfactoriamente.

El tiempo transcurrido desde su descubrimiento, y la falta de un contexto arqueológico claro no impidió, a pesar de todo, la localización del sitio del que se rescataron, gracias al testimonio e inestimable colaboración de diversas personas que participaron en su recuperación hace ya veintiséis años.

La inspección de aquel lugar certificó la presencia de algunos restos de dicho naufragio, constatándose tan sólo lo que podría identificarse como parte de la cubierta o quizá de las cuadernas de una embarcación, así como un nutrido grupo de cañones, totalmente diseminados sobre la estructura yacente y sus alrededores.

Lógicamente, se hizo indispensable completar este primer análisis con la investigación en diversos archivos para tratar de averiguar si, en su momento, hubo constancia de este hundimiento, y si quedó reflejado en algún documento. Desgraciadamente, hasta la actualidad, y tras consultar diversos archivos locales y provinciales, esta labor ha sido infructuosa. Ni los consultados en un primer momento en Gáldar, como el *Archivo Histórico Municipal* y el *Archivo Eclesiástico*, ni los de Las Palmas, *Archivo Histórico Provincial*, o el *Archivo de El Museo Canario*, han arrojado ninguna luz decisiva al tema, pues la tarea se presenta ardua. No tuvimos más suerte al rastrear los fondos del *Museo Naval* de Madrid.

Numerosos investigadores centrados en el estudio de la Historia Moderna nos señalaron la gran dificultad de obtener alguna información concreta al respecto, pues no es hasta el siglo XVIII cuando comienza a establecerse un *corpus* fiable de naufragios, aún así bastante incompleto, ya que muchos desastres náuticos no llegaron a ser conocidos por las autoridades. Además, la eventualidad de que la nave pudiera ser de

bandera extranjera acrecienta, todavía más, la imposibilidad de encontrar una referencia escrita de los hechos, pues si dificultosos de documentar son los relativos a la Armada española, más lo son los pertenecientes a la Marina de otro estado.

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*³, o los de época más reciente (V. Suárez, 1993, p. 54). Sin embargo, en ningún caso se corresponden con el que en esta comunicación se trata, pues eran embarcaciones pesqueras.

En definitiva, los datos aquí expuestos están basados principalmente en la información obtenida de la observación directa, tanto de los restos del barco aún conservados en el fondo marino, como de los morteros que se recuperaron del mismo a lo largo de los años setenta.

IV. ANÁLISIS Y ESTUDIO DE LOS CAÑONES

Como ya hemos indicado, son ocho las piezas de artillería que se encuentran fuera del mar, siendo éstas las utilizadas para realizar el estudio analítico. Obviamente, las medidas se tomaron de la que se encontraba más completa y en mejores condiciones, observándose bastante bien la boca y el alma⁴, los muñones⁵, el cascabel⁶ y parte de los anillos⁷. 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 (foto 4).

Todas están fundidas en hierro y tienen la clásica forma de «cilindro», estrechándose ligeramente desde la base hacia la embocadura (lám. 1). 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 (foto 5). 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 procesos, cuyas consecuencias son la aparición de fisuras en superficie, escamaciones y ampollas, que irán deteriorando progresivamente la pieza (R. Amitrano, 1992, p. 41). 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, ha señalado 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).

Llama notablemente la atención la similitud de la colección que estamos analizando con la que ha estudiado y documentado ampliamente el profesor Caruana, como puede observarse en los dibujos y descripciones de alguna de sus publicaciones (cf. A. B. Caruana, 1994).

V. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL PECIO

Lo primero que sorprende del pecio es su total mimetismo con el fondo marino, confundiéndose con la propia plataforma costera. Una vez que la vista se adapta a esta notoria «anomalía», se aprecian los restos del casco, y una serie de baterías adosadas a él (foto 6). A escasos metros de distancia, algo más diseminados, nos encontramos con los restantes cañones que conforman este singular yacimiento submarino.

La estructura de la embarcación parece estar compuesta de madera y metal, ya que en ella se pueden distinguir algunas tablas, listones y barras, en un avanzado estado de degradación. Mide aproximadamente unos cuatro metros de ancho por otros cuatro de largo, y se levanta sobre el fondo hasta un metro de altura. Posiblemente estemos ante lo que fueron parte de las cubiertas o las 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 que están entrelazadas y forman una amalgama de metal y concreción marina (foto 7), que, sin embargo, permite individualizar claramente hasta un total de once morteros, siendo incluso probable que debajo de éstos puedan existir otros. A pocos metros de distancia se localiza un grupo formado por tres más, asentados sobre la arena, lo que hace un total de catorce cañones visibles.

Tanto por la morfología, como por las medidas (foto 8), estamos ante el mismo tipo de artillería que la recuperada en el año 1970, ya descrita en el capítulo anterior. 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 han arrojado no soluciona varias de las cuestiones planteadas, pues si difícil es adivinar el tipo de navío del que se trata, no 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 submarino 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 es baja, oscilando entre los cinco y siete metros 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.

VI. PRIMERAS VALORACIONES

El hecho de no poder precisar con certeza la fecha del naufragio no implica el desconocimiento total de la época en la que el acontecimiento pudo ocurrir, ya que las indicaciones obtenidas acerca de la posible 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 oca-

siones 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 (E. Manera, 1981, p. 171).

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 de 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 (cf. P. Pérez-Mallaina Bueno, 1979 y E. Torres Santana, 1981).

En caso de tratarse de un buque de guerra faltaría establecer, para completar esta investigación, si pertenecía a la Armada española o a la de cualquier otro país. 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 piratería (cf. A. Rumeu de Armas, 1947; A. Cioranescu, 1977 y A. Millares Torres, 1977).

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.

Queda patente a lo largo de la disertación, 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 grancanario.

Naturalmente, los proyectos de investigación de estas características no sólo deberán hacer hincapié en el trabajo de campo y en el examen de la documentación conservada en distintos archivos, sino también en las informaciones de aquellas personas que practican deportes marinos, que, sin ningún género de duda, tienen un completo conocimiento de los fondos. Sin embargo, y esto lo consideramos un aspecto clave, saber de la existencia de un determinado enclave con vestigios antiguos, no implica su valoración como un bien cultural, por lo que se hace indispensable una labor educativa que conduzca al respeto y protección del mismo.

En suma, se hace indispensable recalcar que los yacimientos que se encuentran sumergidos no están libres de una amenaza de destrucción. Prueba de esto es el impacto que causan las grandes obras de infraestructura que están desarrollándose en el litoral, como las existentes en Sardina del Norte con la reconstrucción del muelle, o las que se llevan a cabo en la playa de Bocabarranco, con la instalación de emisarios para aguas residuales.

Considerando lo expuesto, en esta comunicación hemos intentado destacar, a partir de este caso específico, la necesidad de conocer, para posteriormente salvaguardar, el patrimonio arqueológico submarino del municipio de Gáldar, y por extensión, el de todas nuestras costas, sin duda alguna, uno de los mayores legados que atesoran nuestros mares.

BIBLIOGRAFÍA

- AMITRANO BRUNO, R. (1992): «Restauración y Arqueología Subacuática». En: *Cuadernos de Arqueología Marítima, 1. 1.º Seminario de Arqueología Subacuática*, pp. 35-45. Museo y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas. Cartagena (Murcia).
- BRAUN, J. G. y MOLINA, R. (1987): «El mar: El Atlántico en el área de Canarias». En: *Geografía de Canarias, 1. Geografía Física*. Ed. Prensa Canaria.
- 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.
- CASANOVA, A. y RODRÍGUEZ, I. (1992): «Construcción naval de época moderna». En: *Cuadernos de Arqueología Marítima, 1. 1.º Seminario de Arqueología Subacuática*, pp. 149-158. Museo y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas. Cartagena (Murcia).
- CIORANESCU, A. (1977): «Piratas y corsarios en aguas de Canarias (siglo XVIII)». En: A. Millares Torres: *Historia General de las Islas Canarias*; Vol. IV, libro 14, pp. 111-129. Ed. Edirca. Las Palmas.
- DELGADO BAUDET, J. (1987): «Arqueología subacuática en Canarias». *Revista de Arqueología*, n.º 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.
- MANERA REGUEIRA, E., ed. (1981): *El buque en la Armada española*. Ed. Sílex. 443 pp. Madrid.
- MARTÍN DE GUZMÁN, C. (1982): «Los problemas de la navegación pre y protohistórica en el Mar de Canarias y la Fachada Atlántico Sahariana». *V.º Coloquio de Historia Canario-Americana. Coloquio Internacional de Historia Marítima*. Tomo IV, pp. 25-144. Las Palmas.
- 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.

- MILLARES TORRES, A. (1977): *Historia General de las Islas Canarias*; Vol. III, libro 12, pp. 254-382. Ed. Edirca. Las Palmas.
- NIETO PRIETO, F. J. (1984): *Introducción a la arqueología subacuática*. Colección: Orígens. Ed. CYMYS. 185 pp. Barcelona.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. (1979): «La navegación canaria a Indias y la Junta de Restablecimiento del comercio. 1700-1708». En: *Actas del II.º Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo I, pp. 373-416. Sevilla.
- ROMERO Y CEBALLOS, I. (manuscrito): *Diario*. Tomo II, año 1797. Archivo de El Museo Canario.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1945-50): *Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias*. Centro Superior de Investigaciones Científicas. 5 volúmenes. Madrid.
- SERRA RÀFOLS, E. (1957): «La navegación primitiva en los mares de Canarias». En: *Revista de Historia Canaria*, tomo XXIII, n.º 119-120, pp. 83-91. Universidad de La Laguna. La Laguna.
- 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.
- TEJERA GASPAS, A. y BALBÍN BEHRMANN, R. (1983): «La arqueología submarina en Tenerife». *El Museo Canario*. T. XLIII, pp. 9-17. Las Palmas.
- 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. Las Palmas.

NOTAS

- * Quisiéramos agradecer la inestimable ayuda que hemos recibido de:
- D. José Ignacio González-Aller Hierro, director del Museo Naval de Madrid, y Dña. M.ª Jesús Melero, investigadora del mismo centro.
 - D. Daniel Martín y D. Rodolfo Falcón por las fotografías cedidas.
 - Dña. Carmen Gloria Rodríguez Santana por las continuas sugerencias.
 - Los numerosos vecinos de Gáldar que colaboraron con nosotros en la reconstrucción de los acontecimientos de 1970.
1. ESCRIBANO COBO, G. (inédita): *Arqueología submarina en Canarias*. Memoria de Licenciatura leída en 1995. Universidad de La Laguna.
 2. Armazón colocado sobre ruedas o correderas, y en la cual se monta el cañón de artillería.
 3. *Archivo de El Museo Canario*.
 4. En las piezas de artillería y en toda arma de fuego, en general, el hueco del cañón.
 5. Soportes laterales que sustentan la batería a la cureña.
 6. En terminología naval, remate macizo situado en la parte posterior del cañón.
 7. Collarines que circunvalan el perímetro de la pieza de artillería en su zona basal, media y distal.

ANEXO GRÁFICO

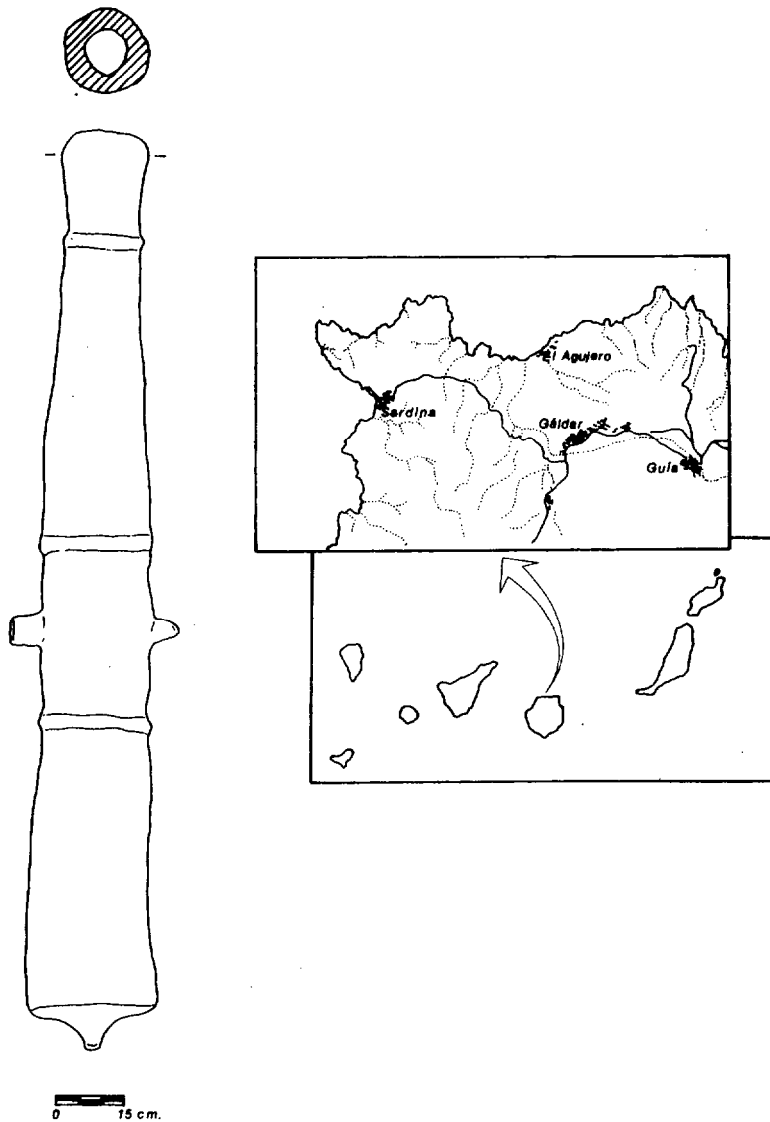


LÁMINA I.—*Dibujo 1*: Plano parcial de situación topográfica de la costa de Gáldar.
Dibujo 2: Dibujo de uno de los morteros recuperados en 1970, donde se aprecian perfectamente los anillos, muñones y cascabel.



FOTO 1.—Cañón extraído del agua por una pala-excavadora en las cercanías de El Agujero.

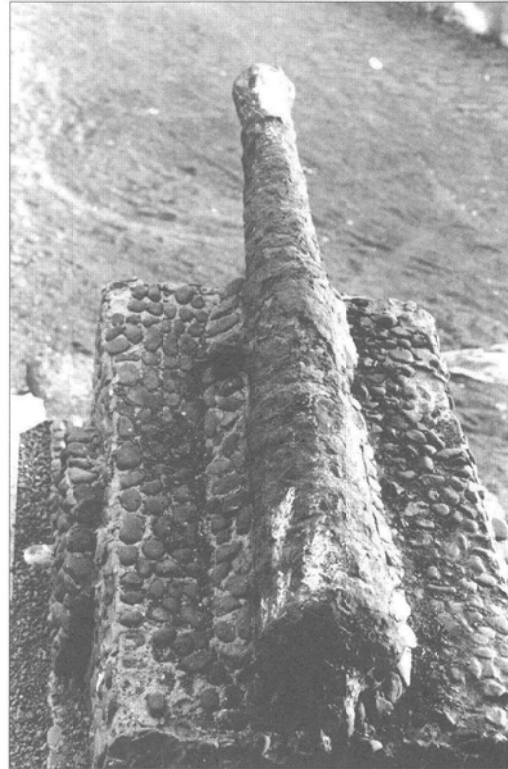


FOTO 2.—Batería montada sobre cureña reconstruida en piedra.



FOTO 3.—Vista frontal de uno de los obuses exhumados del fondo marino y actualmente depositados en el patio de la Casa Verde de Aguilar.



FOTO 4.—Piezas de artillería emplazadas en las proximidades del polideportivo municipal de Gáldar. Puede observarse al igual que en la mayoría de los componentes de esta colección, el crítico estado de conservación que presentan.



FOTO 5.—Detalle de la embocadura de uno de los cañones.



FOTO 6.—Visión cenital de los restos del pecio que conforman el yacimiento submarino.

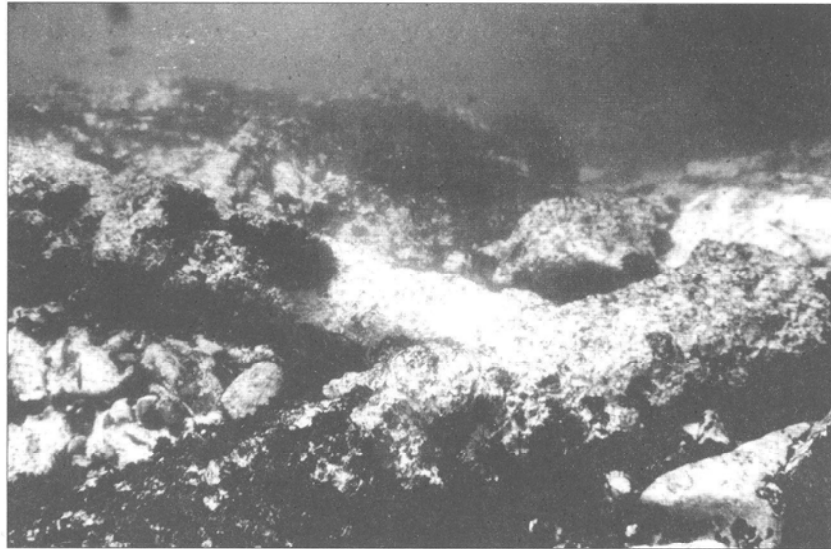


FOTO 7.—Detalle parcial de la estructura de la embarcación y de las baterías sumergidas.

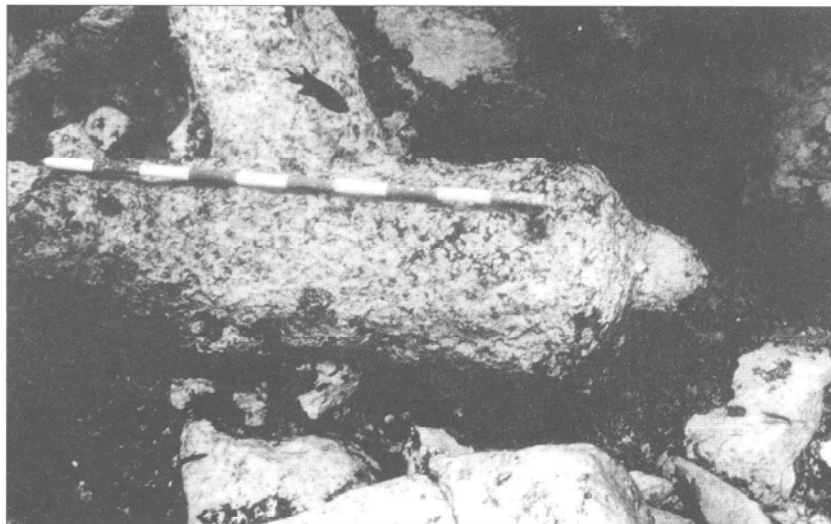


FOTO 8.—Visión longitudinal de uno de los cañones del pecio que aún se conservan bajo el agua.