

LAS CUENTAS DE LA ARMADA, FUENTE PARA EL ESTUDIO DE LA VIDA COTIDIANA. GRAN CANARIA EN 1496

Eduardo Aznar Vallejo
María del Cristo González Marrero
Alejandro Larraz Mora

La presente comunicación analiza nuevos datos referidos a la armada para la construcción de Santa Cruz de la Mar Pequeña. Los mismos proceden de 25 cuentas y de la relación de un alarde incluidas en el legajo 45/16 de la sección Contaduría Mayor de Cuentas del Archivo General de Simancas. Sus fechas extremas son: 15 de junio de 1496, momento en que se prepara el viaje exploratorio del gobernador Alonso de Fajardo a San Bartolomé; y 11 de enero de 1498, en que concluyen las actuaciones de doña Elvira Narváez, viuda del citado gobernador. En estos 19 meses se desarrollan las labores preparatorias en Gran Canaria, la construcción de la torre de Santa Cruz y diversos trabajos correspondientes al avituallamiento de la fortaleza y al *rescate* en ella de diversos productos. La primera etapa puede darse por concluida el 25 de septiembre de 1496, cuando se realiza el alarde de efectivos en la costa africana. La edificación del baluarte duró desde esta fecha hasta finales de diciembre del mismo año.

Aunque las grandes cifras de la expedición eran conocidas por otros documentos simanquinos,¹ el pormenor de las presentes cuentas permiten reconstruir los detalles de los trabajos. Ello ofrece una magnífica perspectiva para el estudio de la vida cotidiana a fines del Medievo, tanto en sus aspectos técnicos como alimenticios, de vestido y otros, lo que constituye el principal objetivo de nuestro trabajo. Dicha documentación contribuye, además, a llenar el vacío de información existente sobre la Gran Canaria de los últimos años del siglo XV. La realidad insular queda reflejada tanto en la descripción de sus posibilidades económicas y humanas como en el valor de ejemplo que se le otorga para la nueva fundación.

Reagruparemos la información en diferentes epígrafes, comenzando por el que hace referencia a los medios de transporte. En el ámbito marítimo, los tipos de embarcación utilizados son la *carabela* y el *barco*, habituales en la flota castellana bajomedieval. La principal diferencia entre ambos es la estructura del casco pues, mientras la primera posee cubierta principal y medias cubiertas de tilla y tolda; el segundo carece de ellas. Otras diferencias son la posesión de barca por parte de las carabelas, dadas sus mayores dimensiones; y la posibilidad de utilizar remos en los barcos para complementar el uso de la vela. La capacidad de carga era superior en las carabelas, aunque este extremo variaba de acuerdo con la naturaleza del viaje. Así, en los cortos viajes de cabotaje, el diferencial en contra del barco disminuía debido a un menor peso muerto y al aprovechamiento de todo el vaso para la carga. En nuestra documentación estas diferencias técnicas explican la mayor ganancia *por el casco* de las carabelas: 8.000 mrs. frente a 6.000 y 4.000 de los

barcos. También las tripulaciones son más numerosas en las carabelas, pues oscilan entre 15 y 6 miembros con una media de 11; mientras que en los barcos lo hacen entre 11 y 6, con un promedio de 8'5. Este número dependía del tipo de viaje, por lo que no es extraño que en una misma embarcación varíe el número de tripulantes, caso de la carabela de Diego Cabrera (13, 9 ó 6) o del barco de Francisco Ginovés (7 ó 6). En las cuentas de Mar Pequeña, al igual que en otras fuentes castellanas de la época, el término *navío* se utiliza como designación general, que en ocasiones se refiere a un barco, caso del de Pimienta, o a una carabela, como La Gallarda.

La documentación recoge datos aislados relativos al *fornecimiento* de los buques. En primer lugar, los materiales para *adobar* la nave (pez, estopa y *estoperoles*) y para reparar las velas (ovillo de hilo). A continuación, los aparejos de navegación: cabos (*estrenques* de esparto, cabos *para orinques*, *guindaleza* de cáñamo) y mangueras de cuero para achicar agua. Por último, las esteras que servían para armar los pañoles de carga.

Las categorías profesionales reseñadas en las cuentas de la armada pueden agruparse en tres niveles. El primero corresponde a señores y maestros de embarcación. Ambos ganan 1.700 mrs. al mes; siendo la diferencia entre ellos que el primero es propietario de la embarcación, mientras que el segundo trabaja por cuenta ajena. El segundo grupo está constituido por la marinería, integrada por contramaestres, pilotos, cocineros y simples marineros. Todos perciben 1.000 mrs. al mes. El último nivel es el de los aprendices, dentro del cual existen algunas diferencias. El escalón más alto es el de los grumetes, seguidos por mozos *de media parte* y pajes, con 700, 500 y 400 mrs. al mes de soldada respectivamente. De manera excepcional figura una lavandera, de quien se silencia su remuneración.

En cuanto al transporte terrestre, al tratarse de la preparación de una armada, el grueso de los tráficos tiene como finalidad situar la carga en los lugares de embarque (las Isletas o La Caleta). Ésto podía hacerse directamente o previa concentración en la villa capital, lo que era más frecuente. En sentido inverso, conocemos transportes para abastecer los lugares donde se trabaja en la obtención de materias primas.

Comenzaremos por estos últimos, pues señalan el inicio del proceso. A la Aldea, donde se labraba la madera para la cepa de la torre, se envían alimentos (bizcocho, ajos, aceite, vinagre, pan, vino y carne). También se remite la cebada para los bueyes, comprada en Gáldar y en Tasarte. La procedente de este último lugar puede interpretarse como una pervivencia de cultivos aborígenes, dada la tardía colonización de la zona. A Gáldar se enviaban herramientas para amolar.

Dentro de estos lugares existían tráficos menores. En unos casos se trataba de aprovisionamiento de materias primas. Conocemos a este respecto la traída de madera desde el bosque a La Aldea y a Gáldar. Dicha operación se realizaba con bueyes que arrastraban los troncos hasta los descargaderos. Una vez allí, se les empujaba haciéndolos caer hasta las zonas bajas o, incluso, al mar. En otras ocasiones el objetivo era unir los lugares de transformación con los embarcaderos. Es el caso de Gáldar con Sardina para el bizcocho y el de Telde con Melenara para productos azucareros.

Las materias primas, una vez transformadas, podían ser enviadas por tierra o por mar. En este último caso eran remitidas directamente a los lugares de embarque de la expedición. Conocemos, a este respecto, cargamentos de madera remitidos en barcos y carabelas desde el Ayraga y la Aldea de Nicolás hasta Las Isletas y el Arrecife de Las Isletas. Suponemos que se procedería de igual forma con las cargazones de Sardina y Melenara arriba mencionadas. Los envíos por vía terrestre solían llegar primero a Las Palmas, donde se concentraban antes de seguir viaje. A pesar de ello, en una ocasión se consigna un transporte de carbón desde Telde a Las Isletas mediante *almocrebes*. Los puntos que remiten productos a la villa-capital son: Tamaraceite (palmas), El Monte (palos de sauce, carbón y tarjas de drago), Telde (hierros y ballestas) y El Sabinal (palos de sabina). Las mercancías reunidas en Las Palmas eran, finalmente, enviadas a Las Isletas o a La Caleta en recuas de animales o en carretas. El empleo de uno u otro sistema de transporte determinaba la utilización de unidades de carga diferentes: la “carga”; y la “carretada”. La capacidad de ambas variaba atendiendo a la naturaleza del producto transportado, la cual determinaba el sistema de embalaje. Nuestra cuenta ofrece algunos detalles sobre este aspecto. Sus datos son: una carga se igualaba a dos jarras de vino, mientras que una carretada equivalía a una bota del mismo producto.

Los precios consignados para la conexión entre Las Palmas y Las Isletas son: 24,4 mrs. de media -con una oscilación entre 20 y 50- por la carga; y de 168 mrs. por carretada. Esta proporción se ajusta bastante a la preceptuada por las Ordenanzas de la Isla varias décadas después, al fijar la carretada en 144 mrs. y la carga acemilar en 31,5 mrs.² En alguna ocasión el precio viene fijado por fanegas, sin que ello cambie sustancialmente el resultado, pues se indican 10 mrs. por fanega y sabemos que 100 fanegas equivalían a 44 cargas, lo que da algo menos de 2,5 fanegas por carga o, lo que es lo mismo, 25 mrs. En Andalucía la carga equivalía a 2,5 fanegas lo que viene a corroborar nuestros cálculos.³ Los datos para el trayecto Las Palmas-La Caleta son mucho menos abundantes y presentan precios sensiblemente inferiores: 9,5 mrs. para la carga y 63 para la carretada. Ello indica una distancia mucho menor entre estos dos puntos, lo que parece confirmarse por el pago de 84 mrs. para el traslado de una bota de vinagre desde La Caleta a Las Isletas. Si sumamos el coste de los dos trayectos obtendremos 147 mrs., cifra próxima a los 168 mrs. pagados por el viaje entre Las Palmas y Las Isletas ya comentado. La cartografía del siglo XVI menciona dos calas o caletas próximas a Las Palmas, la de San Telmo y la de Santa Catalina. Los precios antes mencionados apuntan claramente a la primera de ellas. Además, un contrato de 1522 muestra que dicho lugar era idóneo para cargar lo necesario para una expedición a Berbería.⁴ Los costos de otros transportes terrestres son, según nuestra fuente: 21 mrs. para la carga entre El Monte y Las Palmas; idéntica cantidad para el trayecto Telde-Melenara; y 20 mrs. por carga entre Gáldar y Sardina.

La alimentación es uno de los aspectos que aparece citado frecuentemente en el documento que venimos analizando. Sus datos pueden agruparse, atendiendo a su destino, en tres epígrafes: bastimentos de la armada; alimentos de los trabajadores que preparaban la expedición en Gran Canaria; y productos utilizados para rescates.

En el primer caso, la relación de productos cargados es muy amplia y variada. Seguramente ello era debido a que se trataba de un viaje con destino y trayecto perfectamente conocidos. Es cierto que la mayor concentración se produce en torno al vino y al cereal,

dada su importancia en la dieta de la época, pero no lo es menos que prácticamente todos los grupos alimentarios están representados. Aunque el cereal suele presentarse bajo forma de bizcocho, no faltan otras como trigo, pan, harina y gofio. Abundan las referencias a productos cárnicos, tanto vivos como en embutido. Entre los primeros hay que contar reses, puercos, chivatos, gallinas y conejos; mientras que los segundos están integrados por tocinos y tocinetas. En contraste con este rico panorama cárnico, el pescado cuenta con una escasa representación, aunque debemos recordar que era práctica común pescar durante la travesía. Sorprende el elevado número de menciones al aceite, situación que se extiende a los productos conservantes. Éstos están encabezados por ajo y vinagre, a los que siguen especias, mostaza, pimienta y azafrán. Paradójicamente, sólo existe una referencia a la sal. También son importantes las menciones a quesos y miel, no faltando las relativas a legumbres (garbanzos, cebollas), en algún caso en forma de conserva (calabazate). Llama poderosamente la atención la referencia a la fruta, natural (membrillos y granadas), o en confite. Por último, cierran la lista los productos menores (aceitunas) y el agua, sólo citada en relación con su transporte desde La Mareta al Arrecife de Lanzarote, para su posterior embarque. En este caso, la ausencia de otras referencias podría deberse a su abastecimiento en fuentes públicas, lo que no se reflejaría en las cuentas, y a su posterior captación en Berbería, lo cual resultaba imprescindible dada la importante cantidad de este elemento necesaria para las obras de la torre.

A falta de otra información, hemos de suponer que la mayoría de los productos son locales. Y en alguna ocasión así se indica, caso del bizcocho producido en Las Palmas y en Gáldar, donde se construyó un horno para ello. En otros, la suposición se basa en la naturaleza del producto: gofio, azúcar. Ello no es óbice para que se mencionen algunas procedencias foráneas. Es el caso de la adquisición de membrillos y granadas de una carabela del Puerto de Santa María; y de los pagos por bizcocho castellano, en una ocasión traído por la carabela de Diego Cabrera y, en otra, remitido desde Sevilla para el navío de Dña. Elvira. Presumimos que lo mismo ocurría con todo el aceite, ya que no se producía en las Islas, aunque sólo en una partida se indica la procedencia (Gelves, en el Aljarafe sevillano), contentándose las otras con indicar que se compró en Gran Canaria.

Los alimentos presentes en los trabajos en tierra son muy similares a los hasta aquí descritos. Las novedades corresponden a la inclusión de rábanos entre las hortalizas; y a la precisión de que el ganado consumido fue *corrido* en La Aldea. Al tratarse de reses, hemos de suponer que era ganado mostrenco, sobre el que se hicieron *apañadas*.

Por su parte, los productos destinados a rescates eran pasas, mieles y remieles de azúcar, trigo y cebada. El primero de ellos consta como foráneo, mientras que los restantes eran de producción local.

La documentación sobre alimentos informa igualmente acerca de los recipientes utilizados. En primer lugar los de madera (botas, pipas), utilizados expresamente para vino, vinagre, agua, remieles y gofio. A ellos hay que sumar las cajas *en que iban ciertos mantenimientos*, además de dos referencias indirectas, una a 20 clavos *para hacer una caja para las conservas y otras provisiones* y otra a una cuerda *para liar una caja de conservas y frutas*. A continuación los de cerámica (jarras), empleados para vino, vinagre, aceitunas, aceite, miel. Por último, los textiles (fardos), destinados a cereales y una *esportilla para*

llevar los confites. La mayoría de estos recipientes servían también de medida. Conocemos, incluso, la relación entre algunos de ellos. Es el caso de la bota y la jarra, de la que la primera contenía cinco veces la segunda. Otras veces, los productos estaban valorados en medidas ponderales (quintales, arrobas, libras y onzas), de capacidad para líquidos (azumbres), o para áridos (fanegas, celemines y almudes). Por último existían mercancías cuya carga se expresa en unidades, caso de tocinos, tocinetas, quesos, panes y pescados; o en ristras, caso de la cebolla y ajos.

También existen indicaciones sobre precios. Nos detendremos exclusivamente en los más comunes, únicos cuyas medias pueden tener un carácter informativo. En el caso del vino, dichos promedios en maravedís son: 2.430,7 para la bota; 338,5 la jarra; y 160 la arroba. Tales cifras esconden, en ocasiones, notables desigualdades. Sirva de ejemplo la bota de *romanía* pagada a 4.000 mrs. o la jarra de vino *del bueno* valorada en 475 mrs. Otros precios son: 403,5 mrs. por quintal de bizcocho y 237 mrs. por arroba de aceite.

El desglose de algunos precios permite conocer el proceso de encarecimiento sufrido por los productos durante su preparación. Así, 25 fanegas de cereal -cuyo precio final fue 5.250 mrs.- tuvieron un coste de 128 mrs. por *ahecharlas*, de 184 por llevarlas al molino, de 250 por la molienda y de 184 por el retorno del molino. La suma, 746 mrs., supuso el 14,2 % del precio final. Los gastos de preparación de otras 36 fanegas -cuyo precio final ascendió a 5.580 mrs.- fueron: 126 mrs. por ahechar y escoger, 360 por llevar y traer del molino y 360 por moler. En este último caso, podemos añadir que su transporte de Las Palmas a Las Isletas supuso otros 360 mrs.

Los productos destinados a rescates muestran, por su parte, el alto rendimiento obtenido en esta actividad. La mitad de la ganancia de 18 fanegas de cebada -cuyo precio era de \pm 1.800 mrs.- fueron 1259 mrs. Las ganancias del trigo eran aún mayores pues 55 fanegas -cuyo coste era de \pm 9.765 mrs.- reportaron 7.360 mrs. y 175,5 fanegas -cuyas costas y principal fueron 41.912 mrs.- produjeron de ganancia total 51.113 mrs. Por último, de 216 fanegas se obtuvo un beneficio de 68.370 mrs. Hay que hacer constar que estos dos últimos rescates se cobraron en pesos de oro, valorados cada uno en 530 mrs. *de Canaria*.

Por lo que respecta al estudio de los objetos relacionados con la alimentación y el vestido, las cuentas de la expedición a Mar Pequeña presentan una utilidad desigual. Así, ofrecen información relevante para el estudio de la vajilla y el menaje empleados en la armada, pero son parcas en noticias relativas a la indumentaria. Incluso, en el primer caso, suelen omitir los datos referidos a usos, materiales, tamaños, colores, etc. Por tanto, la documentación sólo nos permite conocer la composición de lo que denominaremos *vajilla de viaje*, sin que podamos afirmar apenas nada sobre la calidad y el material de las piezas que la integraban.

La relación de piezas de ambos conjuntos resulta monótona, pues descansa sobre pocos tipos. Ello era habitual en el ajuar doméstico medieval, que sacrificaba la variedad a la polifuncionalidad. El resultado es un catálogo de objetos muy comunes, susceptibles de diferentes empleos, que se adapta perfectamente al tipo de expedición proyectada. Analizaremos estos objetos en función de su uso más habitual. Como lo relativo a la conserva-

ción y transporte de los alimentos ya ha sido comentado, nos limitaremos a los objetos empleados en la elaboración de los alimentos y a los utilizados en el servicio de mesa.

En cuanto a los primeros, la expedición cuenta con las piezas necesarias para la preparación del alimento medieval por excelencia: el pan. Dichas piezas son un cedazo y dos harneros, además de una artesa para amasar. Se citan también los *molenillos*, aunque éstos no son privativos de la transformación del cereal. Prueba de ello es que, en un caso, se indica su empleo en la molienda de la mostaza.

El segundo paso en la elaboración de los alimentos era la cocción. Para este fin se contaba con un elevado número de ollas –no en balde en una de las partidas figuran 12-, varias cazuelas y una caldera. Las primeras podían utilizarse con otros fines culinarios, como la conservación de alimentos, e industriales, lo que podría explicar su elevado número. A este respecto podemos citar el empleo de una olla *grande para cocer el alquitrán*, comprada a Pedro Moro por la que se pagaron 84 mrs. También consta la utilización de una sartén, que costó 200 mrs. Dada la imprecisión de la fuente, no sabemos si la adscripción de la citada caldera a este apartado es correcta, pues también era pieza habitual en los procesos de fabricación de determinadas industrias. Lo mismo ocurre con el carbón *para llevar a Berbería* que se hizo durante tres días en la montaña y que debió ser usado tanto para cocer los alimentos como para calentar determinados materiales o a los propios hombres de la guarnición. Nada se dice, como apuntamos arriba, acerca del material empleado en la fabricación de estas piezas.

Por lo que respecta a la vajilla, entendiéndola por tal el conjunto de elementos empleados en el servicio de los alimentos, ésta está constituida por platos, escudillas y tazas, a las que el texto se refiere en ocasiones con el término *loza*. Este término es la única alusión al material del que estaban hechos estos objetos: el barro. De 130 platos y 3 cántaros sabemos, además, que estaban vidriados, pues se nos dice que eran *amarillos* y *blancos*, respectivamente, siendo éstos los vidriados más comunes de la Edad Media. Menos específica es la referencia a 6 tazas de vidrio, aunque esta alusión junto a las anteriores induce a pensar, por exclusión, que el resto era loza *áspera*. Entre loza vidriada y áspera se cuentan más de 260 platos y 150 escudillas, ya que no todos los asientos aportan cantidades y se limitan a nombrar *ciertos platos* y *escudillas*. Estas últimas, según las necesidades y teniendo en cuenta la fragilidad de la loza, se utilizaban con la doble función de servir pequeños manjares y como tazas para beber. Otro elemento relativamente frecuente en las cuentas son los *jarros*, usados en la Edad Media como recipientes para almacenar, escanciar y beber líquidos. Su empleo era colectivo lo que los distinguía de las *jarritas* y *jarritos*, de uso individual y no citados en nuestra documentación. Este capítulo se cierra con las referencias a *zanonas*, que son un tipo de jarra con dos asas. Las cuentas especifican que servían tanto para *henchir las botas, cántaros y botijas* como para *servir a la gente*. Añaden, además, que 6 de ellas que se tomaron del bodegón de La Isleta costaron 180 mrs.

Un elemento poco común en los hogares pero cotidiano “a bordo” son las denominadas gavetas. Creemos que en este caso se trata de recipientes de madera con las que se sirve la comida a la tripulación. Esta expedición lleva 3 y de dos de ellas se especifica que eran “de palo”, es decir, de madera basta.

Al margen del menaje y la vajilla, el texto alude a otros objetos de uso cotidiano. Unos tienen que ver con la iluminación, caso de un candelero de *açofar* (latón), 4 candilejos de cobre y dos *lanternas* (linternas), a los que hay que unir 3 libras de cera *labradas en candelas*, de una de las cuales se indica el precio: 50 mrs. Para la higiene personal se emplean 10 almofías, es decir, jofainas.

Las referencias a muebles y a sus complementos son llamativamente escasas, incluso tratándose de una instalación militar, ya que se limitan a un colchón enviado por la esposa del Gobernador y a unas cuantas mantas. A mitigar ese desolador panorama y para el entretenimiento de la guarnición parece estar destinada la compra de tres *naypes*. Tampoco faltó papel, del que se constatan varias manos, a 21 mrs. cada una, para incluso *pasar las cuentas a limpio*.

Sobre la indumentaria la fuente es igualmente sobria. Las prendas citadas no bastan para reconstruir el vestido masculino bajomedieval. A pesar de que es muy probable que los gastos de armada sólo cubrieran la parte de la indumentaria que tiene un carácter estrictamente militar, tampoco la información aportada es prolija en detalles sobre este aspecto. El traje “de faena” que se nos presenta está compuesto por camisas, *pañetes*, *jaquetas*, *capotes* y zapatos. Camisas y pañetes eran prendas interiores, confeccionadas con lienzo. Sesenta varas de este producto, a 60 mrs. la vara, se emplearon en la confección de 15 camisas y 12 pares de pañetes. Al precio del tejido hay que sumar 399 mrs. que se pagaron por el hilo y la hechura. Prenda militar en origen, pero que pasa a formar parte del traje civil en el siglo XIV es la *jaqueta*. En la confección de 7 de ellas se utilizaron 9 varas y cuarta de frisa –tejido ordinario de lana- que costaron 4 reales la vara, cantidad a la que hay que sumar 1 real por la hechura de cada una de ellas. Quienes quedaron en la torre utilizaron como prenda exterior o *sobretudo* los capotes. Se llevaron 18 de éstos que se pagaron a 128 de *buena moneda cada uno, que son de moneda de canaria*. Los zapatos costaron a 55 mrs. el par y se compraron un total de 20 pares, cantidad sin duda insuficiente teniendo en cuenta la fragilidad de los mismos. Las piezas más interesantes que se citan y cuyo uso sí es estrictamente militar, son los 6 capacetes –variedad de yelmo de casquete agudo empleado a partir del siglo XV⁵- que costaron 500 mrs. cada uno.

La realización de esta expedición movió a un número importante de personas para efectuar tareas de muy diversa índole, que agruparemos en dos apartados. En primer lugar los trabajos previos a la partida, entre los que se cuentan el acarreo de materiales, la transformación artesana de los mismos y las ventas para el aprovisionamiento de víveres; y, en segundo lugar, los originados tras el despacho de la flota, es decir, los relativos a la navegación y los propios de la construcción de la torre. Estas tareas fueron desempeñadas, en mayor o menor medida, por castellanos, portugueses, genoveses y algunos canarios. Analizaremos el papel de cada uno de estos grupos en las distintas labores arriba señaladas. Los portugueses colaboraron en todos los trabajos citados. En los previos a la partida podemos mencionar, a modo de ejemplo, a Juan Fernández, que cargó cajas de cal que *echó a La Caleta*, o a Juan Rodríguez, al que se le pagaron 3 quintales de bizcocho a 450 mrs. el quintal. También participaron como marineros, desde los grumetes que figuran en la carabela Gallarda, barco de Francisco Ginovés y carabela de Diego de Cabrera, hasta el Piloto Mayor de la Armada, Rodrigo de Lisboa. La procedencia exacta de estos portugueses no la proporcionan los textos, al contrario de lo que sucede con los castellanos. Éstos

proviene de Cuenca, de Valladolid, de Madrid pero, sobre todo, de Andalucía: Jerez, Córdoba, Huelva, Chipiona, Rota, Sevilla y, más específicamente, Triana, de donde procede el piloto de la carabela de Diego de Cabrera. Mucho más numerosos, los andaluces participaron en las distintas actividades. Tienen un papel primordial como vendedores de alimentos –pasas, harina, azúcar-, o de estopa, cañamazo, etc. En estas tareas de venta para el avituallamiento de la armada comparten protagonismo con los genoveses que no realizan ninguna de las otras labores, salvo las de navegación, que desempeñan el maestre Francisco Ginovés y dos grumetes que van en el barco de Pimienta.

Los indígenas de Gran Canaria ocupan un lugar principal en el alarde como peones, ballesteros y lanceros. Sin embargo no figuran en los trabajos previos a la partida de la flota, a excepción de Guillén canario al que se le pagan 210 mrs. *por servicio que hizo mientras se labraba la dicha madera en la Aldea de San Nicolás*. Este hecho concuerda con otros datos sobre la dedicación profesional de este grupo.⁶

Parte de estos indígenas se señalan como “de Gáldar”. Desconocemos si esta singularidad tiene que ver con su pertenencia al grupo familiar de Fernando Guanarteme, inicialmente el único autorizado a residir en la isla. Hay que señalar que dicha referencia no implica necesariamente tal origen, pues en la misma cuenta consta la existencia de un Juan de Gáldar, portugués. También se cita a Salvador de Fuerteventura, Francisco de Lanzarote, Sebastián del Hierro y Andrés Gomero. En ningún momento se especifica que se trate de aborígenes, aunque esta posibilidad resulta verosímil especialmente en el último caso.

En las tareas de construcción de la torre figuran castellanos, portugueses, un francés y los citados Francisco de Lanzarote y Andrés Gomero. Castellanos y portugueses participan en todos los oficios que se relacionan (carpinteros, aserradores, albañiles y herreros) mientras que los tres últimos trabajan como aserrador, albañil y herrero, respectivamente.

La cuenta consigna la participación en la armada de Diego el Negro y Bartolomé el Negro. Ignoramos si dicha alusión hace referencia a su raza pues en otro pasaje los mismos individuos figuran como *loros*. El primero ayudó a cargar cal en los navíos por lo que se le pagaron 63 mrs. y figura como grumete, junto a Bartolomé, portando armas en el alarde. También se constata la presencia del moro Alí de quien se dice que en Mar Pequeña *molía el gofio en el molino*.

La cuenta analizada es, a pesar de su parquedad, una fuente inestimable para el estudio de los materiales y sistemas constructivos empleados en la construcción de la primitiva torre. La lectura de sus diferentes asientos permite afirmar que se trató de una obra proyectada, al menos en sus líneas generales, con anterioridad al inicio de la travesía. A pesar de ello, la cuenta no aporta ningún dato relevante sobre la traza del proyecto por lo que, para imaginarla, debemos acudir a otros estudios realizados sobre la torre.⁷ De los mismos se desprende, con casi total seguridad, la similitud de Mar Pequeña con las torres utilizadas en la conquista del Archipiélago.⁸ Por ello, debemos imaginar una construcción de planta cuadrada, no excesivamente amplia, con altura suficiente para actuar como atalaya y equipada para servir de baluarte defensivo a los 18 miembros de su guarnición. La construcción estrictamente militar se completaba con almacenes, talleres y otras instala-

ciones anexas. Entre éstas últimas destacaba un dispositivo pesquero de los denominados *chinchorros*. Su confección ocupó a dos cordoneros de Gran Canaria durante más de un mes. El material básico fue el hilo galludero, del que se gastan más de 50 libras. La obra resultante fue alquitranada y *empalomada* con esparto, al tiempo que se le dotó de trallas para calarla y guarnecerla. Su costo se elevó a 6100 mrs., a los que hay que unir los 1400 pagados por un pedazo de otro chinchorro traído de la Aldea y los 250 de materiales para su posible reparación. Este ingenio funcionaba con un arraez y tres oficiales.

A juzgar por los datos contenidos en la cuenta, los materiales fundamentales utilizados para la construcción de la torre fueron piedra y madera, a los que seguramente se unió la tierra, en forma de tapial, como veremos más adelante.

Como es lógico suponer dado su peso, la piedra utilizada fue la propia del lugar o, más exactamente, la de las cercanías. Para *acarrear la piedra* a pie de obra se embarcaron 50 parihuelas y, para su posterior manipulación, un *pie de cabra para menear las piedras* y una jarcia de cáñamo *para el servicio de las obras*. Los asientos relativos a la preparación de los materiales inducen a pensar que dicho elemento fue el fundamental en la conformación del edificio. Y ello, a pesar de que no se indique el sistema constructivo empleado. En cuanto a éste, debemos suponer que, al igual que en las torres canarias, la mayor parte de la fábrica era de sillería, complementada con mampostería en zonas menos importantes. Tal suposición viene avalada por la importante cantidad de cal embarcada (91,7 cahíces), que supuso un gasto de 18.340 mrs. y fue empleada sin duda en la elaboración del mortero necesario. Dicha cal fue producida en Gáldar. La cuenta nos informa de que para medir la cal se usó una *media fanega*, para cuya manufactura se compran 15 mrs. de clavos, al igual que nos aporta interesantes datos sobre la forma de manipular este material, que se transportaba con *serones* y espuestas, de las que consta el encargo a un espartero local para que realizara tres, y se estibaba en los barcos mediante *pañoles* confeccionados con *esteras*, método también utilizado para su almacenamiento en Mar Pequeña. Las dificultades de este procedimiento junto a la carestía del material, movieron a la instalación de un horno de cal cerca de la torre para surtir la obra, contratándose a un calero *que fue a probar a hacer la cal en la tierra de berbería*. El intento parece no tuvo éxito pero pone de relieve una alta demanda de este material, lo que sólo se justifica en el caso de una construcción hecha a conciencia. A ello hay que unir el cuidado que se pone en su terminación, pues al hecho de que ya avanzadas las obras se contrate por dos meses a un albañil para *revocar y hacer ciertas cosas en la torre* —una de las pocas veces en que se hace mención específica a un profesional de este oficio—, se une el encargo de un escudo de *maçonería* (es decir, de piedra) *de las armas del rey* para ornar la fachada.

El otro elemento fundamental en la construcción de la torre africana es la madera. De este material estaban hechas partes esenciales de la estructura del edificio —como veremos seguidamente— y, además, servía para encofrados, andamios, etc., imprescindibles en el propio proceso de construcción. Dado que era imposible obtener madera en el lugar elegido, la mayor parte del esfuerzo desplegado en este terreno se centró en aprovisionar convenientemente la expedición. Las especies que se citan son tea (*Pinus Canariensis*), sabina (*Juniperus phoenicea*), acebuche (*Olea Europaea*), *valgusano* —barbusano— (*Apollonias Canariensis*), drago (*Dracaena Draco*), palma (*Phoenix canariensis*), *çaoz* y palo blanco (*Picconia Excelsa*). La madera se obtiene exclusivamente en los montes de Gran Canaria,

aunque las cuentas sólo nos informan de algunos de los lugares de tala. Del resto sólo se indica su precio, silenciándose la procedencia concreta. Para el caso de la tea -sin duda la más apreciada- los cortes se producen en los alrededores de La Aldea y, una vez cortada, parte es labrada en esta población mientras que otra lo es en Las Isletas. Los lugares de obtención de otros tipos menores se reparten por la geografía insular. En este sentido, sabemos que se corta madera de drago en El Dragonal,⁹ de sabina *para los remos de la barca* en El Sabinal, y de palma en Tamaraceite. Sin embargo, de las diferentes cargas de valgusano, çaoz y acebuche sólo se dice que fueron traídas de *la montaña*.¹⁰ Caso aparte es el del palo blanco, especie de la que *ocho palos que estaban en el camino* fueron llevados a las Isletas para su embarque.

Más allá de consignar su uso como material de construcción, las cuentas son poco prolijas en describir el destino de la madera embarcada. La mayor parte de las veces sólo se consigna su tala o compra, ya sea en conjuntos (*cargas*), ya sea en unidades (*palos o tablas*). Esto dificulta la adjudicación de una finalidad específica para el material, si exceptuamos usos menores como los *cabos* de drago *para el servicio de las obras* o los *cabos de acebuche* de las herramientas que son calzadas con cuñas de acero para lo que se compran 44 libras de este material.

La excepción está constituida por la madera de tea, la cual es usada casi íntegramente en la elaboración de la *cepa*, pieza fundamental en la estructura del futuro edificio. La cepa consistía en un gran horcón firmemente asentado en el interior de la torre, aproximadamente en el centro de la planta. Su función era, por un lado, enlazar la cimentación con la techumbre, dando solidez a la fábrica. Por otro, en la cepa se apoyaban los alfarjes que constituían los diferentes pisos del edificio, así como la techumbre. Todo ello contribuía a aligerar la fábrica pues disminuía sensiblemente la carga que soportaban los muros maestros, es decir, los de cerramiento. Por último, la existencia de una cepa permitía incrementar las dimensiones de la torre en planta y altura, sin sobrecargar sus muros o aumentar desproporcionadamente la sección de éstos. Por contra, la cepa condicionaba la distribución de las diferentes estancias, al igual que los recorridos, que siempre debían hacerse en su torno. La presencia de una cepa incide en el parentesco de Santa Cruz de la Mar Pequeña con las torres canarias de la conquista. Sirva de ejemplo la Torre del Conde de La Gomera la cual, a pesar de sus sucesivas remodelaciones, conserva una robusta cepa tallada en tea sobre la que apoyan las tres plantas del edificio.¹¹

La morfología de la cepa utilizada en la torre no queda descrita en la fuente, por lo que debemos inferirla de los escasos elementos que se mencionan. Los más significativos son las *aspas de la cepa*, elaboradas con 14 maderos de *valgusano*, cantidad cortada expresamente para tal fin a la que seguramente podamos añadir otros 33 maderos de la misma especie que figuran en otro asiento cercano. En ambos casos, la madera se taló “en la montaña” y fue arrastrada hasta una costa acantilada donde se arrojó a la mar para ser llevada posteriormente a Las Isletas. Allí se labraron dichas aspás para lo que se contrató expresamente a carpinteros y aserradores. Siguiendo el modelo constructivo bajomedieval de un tipo de torre como la que nos ocupa, las aspás se adosaban a la cepa y constituían la estructura portante de la misma, sin que podamos detallar el engarce entre ambos elementos ni su aspecto general. En cualquier caso, lo más probable es que nos encontremos ante un conjunto de vigas de mediano porte dispuestas perpendicularmente a la propia cepa a

diferentes alturas y sobre las que se asentaba el entablado de los pavimentos de las distintas plantas del edificio y, posiblemente, la propia cubierta de la torre que sería plana y se correspondería directamente con el último pavimento. A este respecto, y como ya se ha dicho, la otra gran parte de la madera se transporta a Mar Pequeña en forma de tablas aunque, lamentablemente, desconocemos las dimensiones de las mismas lo cual pudiera proporcionarnos una pista fiable sobre su destino final. No obstante, podemos deducir que, además de para cometidos generales, estas tablas fueron utilizadas básicamente para confeccionar los pavimentos. La posibilidad de que parte de estas tablas fuera utilizada para el *enforro* de la cubierta de la torre, choca con la inexistencia de datos sobre la forma que adoptó esta parte del edificio. Rumeu,¹² interpretando los datos que manejan Pascon, Monod y Cenival, identifica las ruinas de Agoutir con la torre que estudiamos y propone una reconstrucción en la que una cubierta inclinada descansaba sobre cuatro pivotes embutidos en las esquinas del edificio. Los datos expuestos sobre la cepa y sus correspondientes aspas contradicen esta interpretación, ya que resulta impensable la coexistencia de ambos sistemas constructivos. Por otro lado, la cuenta no recoge ninguno de los elementos propios de una armadura de cubierta (tales como tixereras, xebrones, tirantes, etc.) o de cubrición de la misma (torta, tejas, etc.), ni se hace alusión a que los mismos fueran elaborados en la costa africana. Por contra, menciona que la torre contaba con una *gavia*, instalación que apoya la hipótesis de una cubierta plana pues debe corresponder a un entramado dispuesto sobre las almenas que remataban el conjunto para mayor defensa de los combatientes. De ella se nos dice, además, que estaba *encorada*, seguramente para resistir al fuego. En función de estos datos; de los paralelismos con otras torres de la época conocidas; de la escasa pluviometría de la zona y de la función que se pretendía dar al edificio, nos inclinamos por pensar que el pavimento superior servía como cubierta transitable.

Caso aparte lo constituyen un grupo de tablas de palma, de la que se nos dice que son *tablas de costado*. Esta expresión sugiere la posibilidad de que el tapial fuera usado en la fábrica de la torre, dado que éste era el nombre que recibían los laterales de los encofrados utilizados en dicho sistema constructivo. Aunque hoy prácticamente desconocido, el tapial fue uno de los métodos de construcción más extendidos en la Baja Edad Media peninsular, principalmente por su bajo coste, flexibilidad de uso y buenos resultados generales; estando documentada su amplia utilización en las primeras décadas de colonización de las Islas de Realengo. No comentaremos aquí sus características pero sí cabe recordar que en el área donde presumiblemente se asentó la torre existen tierras adecuadas para la elaboración de tapial, hecho que no debió pasar inadvertido para los proyectistas de la fortificación. Al mismo tiempo, su empleo ayudaría a explicar la gran cantidad de cal transportada a Mar Pequeña ya que dos de las modalidades de tapial más corrientes en construcciones militares -la *tapia real* y el *tapial calicastrado*- precisan de este elemento. Por último, la inexistencia de referencias a restos de tapial en los estudios hasta ahora realizados sobre el supuesto emplazamiento de la torre no contradice necesariamente nuestra hipótesis, si atendemos a la escasa resistencia a los agentes atmosféricos de este tipo de fábrica sin la pertinente labor de mantenimiento. Queda por saber cuál fue la verdadera repercusión de este sistema constructivo en el aspecto final del emplazamiento. Siguiendo el modelo marcado por otras fortalezas de la época, incluido el propio Real de Las Palmas,¹³ podemos suponer que el tapial compondría un muro exterior que rodearía la torre, delimitando el espacio ocupado y actuando como primera línea de defensa. También es posible que los paramentos superiores de la torre estuvieran ejecutados en tapial, método que fue relativa-

mente corriente en la construcción militar bajomedieval. La verosimilitud de estas suposiciones no excluye, en ningún caso, el empleo de tapial en almacenes u otro tipo de instalaciones no defensivas.

Dado el origen del documento (una expedición para la construcción y dotación de una fortaleza en territorio hostil), uno de los capítulos a los que se presta mayor atención en la relación de gastos son las armas y equipos militares. En este campo, las cuentas permiten distinguir dos aspectos claramente diferenciados. Por un lado, los bastimentos bélicos con que se dota a la torre y a su guarnición para cumplir una función básicamente defensiva. Por otro, el armamento personal, que se muestra en el alarde y que podía ser usado tanto para la defensa como en las *cabalgadas*. En el primer caso, se trata de elementos que son considerados como propios de la expedición y, por tanto, costeados por la misma; en el segundo, el equipo militar personal (armas de mano fundamentalmente) era aportado por los participantes, como ocurre habitualmente en los ejércitos de la época. Dada la multiplicidad de categorías militares la relación final resulta heterogénea, aunque están representadas todas las armas habituales en los repertorios de la Baja Edad Media: cuchillos, puñales, espadas, lanzas y ballestas como armas ofensivas; y casquetes, tarjas y paveses como defensivas.

La relación de armas destinadas a la torre nos proporciona un panorama bastante completo de aquéllas que eran habituales a fines del siglo XV. Un elemento al que se presta mucha atención son las armas de fuego, de las que la torre contaba con un número considerable si atendemos a las dimensiones y proyección estratégica de la fortificación. A ello hay que sumar que este tipo de armamento había sido muy infrecuente en la conquista del Archipiélago, lo que evidencia el alcance que se quería dar a la expedición. En la torre son desembarcadas en un principio tres lombardas *con sus cuñas y molinetes* traídas expresamente de Castilla, con seis servidores, 20 libras de pólvora, reforzadas más tarde con un barril de 1 arroba de capacidad. Posteriormente son llevadas otras seis lombardas, con 18 servidores (tres por lombarda) y cuatro quintales de pólvora. Junto a las lombardas, también destaca la provisión de espingardas, de las que quedan en la torre 6 con su correspondiente molde para las *pedras* o *pelotas* (balas), para las que se compran tres libras de plomo al igual que dos arrobas de *pólvora de espingarda*, lo cual parece indicar que difería de la generalmente utilizada, y que se trae de Sevilla. El molde se hizo en Gran Canaria y costó 1 real (42 mrs.), mientras que el costo de cada espingarda alcanzaba la cifra de 1 espadín (2.400 mrs.). Dentro del capítulo de las armas de tiro debemos incluir las ballestas, de las que siete, traídas desde Telde, quedan *de pié* en la torre con su *armatoste* y *gafa*. Los datos sobre las ballestas se concentran en la provisión de accesorios para estas armas. Éstos iban desde las *100 madejuelas para hacer y adobar las cuerdas* hasta la cera utilizada para las mismas, pasando por la preparación del almacén de virotos que debía quedar en la torre, cuyas astas son hechas con madera de granadillo (*Hypericum*) y emplumadas mediante engrudo, del que se compra y utiliza medio real en Gran Canaria y se llevan 50 mrs. a la torre para *reparo del almacén*. El número de virotos emplumados asciende a 27 docenas (324 unidades).

Dentro de las armas proporcionadas a la guarnición podemos destacar las defensivas, entre las que sobresalen las tablachinas, los paveses y las tarjas. Todas ellas son elaboradas por carpinteros de Gran Canaria, con un coste de 26 mrs. por pavés y 25 por tarja. Los dos

primeros presentan una elaboración más cuidada. Así, al hecho de estar *encorados* (para lo que se compran 39 cueros), se suma el que las manijas, seguramente de cuero, estuvieran fijadas mediante clavos (cuatro por manija). Por el contrario -y al igual que se menciona en las Crónicas de la Conquista y en las primeras Armadas a Indias-, las tarjas se cortaban en madera de drago¹⁴ y sus manijas se realizaban con estopa guarnecida con badanas, labor para la que se contrata a un *correero*. La dotación de ambos elementos contemplada en las cuentas ascendió a 50 tarjas y a 30 paveses, a los que se unieron luego 18 más. La protección personal de los soldados destinados a la torre se completaba con corazas, de las que se compran dos pares en una ocasión y 15 *cuerpos de corazas*, es decir, el peto y el espaldar, en otra. Como armas ofensivas, además de las ballestas ya mencionadas y de aquéllas que llevaba consigo el soldado, la guarnición contaba con lanzas, de las que se adquiere un número indeterminado en una primera ocasión pues la compra se hace por cargas (14 *cargas de tablachinas, paveses, lanzas, agua y otras cosas*) las cuales, además, se *refilan* y más tarde otras 12. Por último, al almacén de armamento de la torre se destinan 100 *hierros de lanza*, que al igual que ocurre con la mayor parte de las ballestas son traídos a Las Isletas desde Telde, pagándose al herrero que los hizo 9 mrs. por cada uno.

Tal y como se expuso al comienzo de este trabajo, el objetivo principal del mismo era avanzar en el conocimiento de algunos aspectos de la vida cotidiana en Gran Canaria a fines del siglo XV, utilizando para ello una fuente documental que, en principio, no resultaba especialmente ilustrativa en este punto pero que, en virtud de la inexistencia o desaparición para el caso grancanario de aquéllas que suelen ser usadas en estos casos, veía realzado su valor. De esta manera, al no poder contar con fuentes “clásicas” apropiadas para el estudio de la vida cotidiana (notariales, epistolares, etc.) resulta necesario recurrir a fuentes alternativas como es el caso de éstas.

El análisis realizado de estas cuentas de la expedición y construcción de Santa Cruz de la Mar Pequeña ha permitido reunir una serie de datos muy concretos acerca de los preparativos y algunas vicisitudes de la empresa militar. Pero además estos datos, debidamente contextualizados, proporcionan una visión, hasta cierto punto precisa, de las condiciones socioeconómicas y materiales de cómo se desenvolvía la vida en Gran Canaria, apenas una década después de finalizada la conquista. Condiciones que habían pasado en su momento por la puesta en funcionamiento de los recursos de la isla y el establecimiento de canales comerciales con la lejana Europa y a las que indirectamente alude la fuente utilizada al consignar el origen local o foráneo y las características de las materias primas o productos adquiridos y la condición social o profesional de los personajes que intervienen.

En cualquier caso, la justificación metodológica para utilizar las cuentas de una expedición militar como fuente de un estudio de vida cotidiana pasaba por la certeza de que tanto los personajes que en ella aparecían como las materias primas y productos que se consignaban y los oficios que intervenían en todo el proceso eran suficientemente representativos de la situación general de la Isla, al ser el único punto de partida y principal de abastecimiento la propia Gran Canaria. Esta hipótesis de trabajo se ha visto corroborada por el análisis realizado. A lo largo de todo el episodio, se llevan a Berbería los productos que hay en la Isla y allí se reproducen comportamientos cotidianos y se utilizan tecnologías que son corrientes en la Isla de la que parte la expedición.

La construcción y dotación de Santa Cruz de La Mar Pequeña supuso una de las mayores empresas afrontadas por el Gobernador Alonso de Fajardo y en ella se vieron involucradas la mayor parte de las posibilidades económicas y materiales de Gran Canaria. La preparación de la expedición nos permite acercarnos al estado de las infraestructuras viarias de la Isla, al igual que a la ubicación de los lugares en los que se obtienen o transforman las materias primas. El resultado confirma otros estudios y nos presenta una red de caminos principales muy básica que une la capital con Telde por el Sur y con Gáldar y La Aldea por el Oeste, con otros secundarios para subir a la cumbre. En este sentido, la escasez de vías adecuadas hace necesario episodios como el arrojar madera al mar y remolcarla hasta Las Isletas. Se trata de un esquema que Gran Canaria conservará, en sus líneas generales, durante prácticamente todo el Antiguo Régimen.

Desde el punto de vista de las personas involucradas en el proyecto, los resultados obtenidos en la investigación nos acercan a una sociedad todavía en formación, integrada por individuos de numerosas procedencias geográficas y culturales. Al igual que ocurre con el espectro general de población del Archipiélago, la mayor parte del total de participantes proceden de Portugal o Castilla, con un predominio de andaluces dentro de los originarios de este último reino. Los canarios no se diversifican tanto, ocupando sólo un papel relevante en el alarde como peones, ballesteros y lanceros. Igual sucede con los genoveses cuya ocupación principal son las labores de mercadería.

En cuanto a los bastimentos de la expedición, un capítulo especialmente interesante lo constituye el relacionado con la alimentación, el cual queda reflejado en el listado de provisiones acumuladas para surtir el emplazamiento africano. A juzgar por las referencias contenidas en las cuentas, la isla parece estar suficientemente provista en cantidad y variedad, no sólo de productos básicos para la dieta de la época (cereal, vino) sino de otros como carnes, legumbres y frutas de producción local, siendo la mayor parte de todos ellos introducidos después de la conquista. Este abastecimiento de productos de primera necesidad se ve complementado por importaciones de otros ya elaborados como es el caso del aceite. En cuanto al régimen de importaciones, parece que los canales marítimos comerciales están consolidados y en ningún caso se hace necesario acudir a compras directas en la Península, siendo suficiente el tráfico habitual centralizado en el puerto de Las Isletas.

Otro tanto ocurre con las manufacturas industriales. Estas son, en su mayor parte, de producción local, aunque utilizan materias primas importadas cuando resulta imprescindible, como es el caso de los metales. Se aprecia, por tanto, un sector artesanal primario pero suficientemente desarrollado para afrontar las necesidades planteadas e, incluso, con cierta focalización geográfica, como ocurre con la transformación de la madera en la zona de La Aldea o con los metales en Telde donde se forjan la mayor parte de las herramientas utilizadas y algunas de las armas. También los sistemas constructivos implicados en la edificación de la torre y sus instalaciones (mampostería y tapial) son los empleados en Gran Canaria pues en su preparación participan los profesionales y oficios de este campo implantados en la Isla, no constando la intervención de maestros llegados de otros lugares. El grado de desarrollo alcanzado en este sector de la industria resulta patente si atendemos a que profesionales cualificados como albañiles expertos, canteros o caleros se desplazan a Berbería para realizar trabajos de cierta dificultad. En este sentido, destaca el intento de poner en explotación los recursos de la zona elegida instalando un horno de cal.

Caso hasta cierto punto contrario lo constituye el referido a las armas y a los objetos de uso cotidiano de los que parece inferirse un origen compartido entre Gran Canaria y otros lugares. En cuanto a las primeras, sorprende el hecho de que no todas sean importadas sino que una buena parte se fabrica en Gran Canaria (tarjas, paveses, virotes) o, al menos, se compran en la Isla, incluso aquéllas de superior tecnología como las ballestas. También destaca el hecho de que muchas son transformadas y preparadas como ocurre con las lanzas que se importan en forma de “hierros” a los que hay que *refilar* y engastar en su correspondiente asta, labores en las que vemos implicados a artesanos locales.

Menos interesante resulta la fuente analizada para el conocimiento del vestido y de los objetos de uso cotidiano relacionados con la vajilla y el menaje. No podemos inferir a partir de las noticias aportadas por la fuente el grado de desarrollo de la industria textil local -aunque los pocos tejidos que cita se compren en Gran Canaria- ni tan siquiera reconstruir el vestido masculino, civil o militar, bajomedieval. En cuanto al ajuar doméstico, sólo existen datos suficientes para configurar lo que hemos denominado una *vajilla de viaje*, tipológica y cualitativamente pobre pero integrada por piezas a las que se podían dar diversos usos.

En definitiva, más valiosa para unos aspectos que para otros, las cuentas de armada cubren buena parte del vacío provocado por la inexistencia de otras fuentes –documentales o arqueológicas- en principio más ricas para el estudio de la vida cotidiana de Gran Canaria a fines de la Edad Media.

NOTAS

- * Centro de Estudio Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna.
- ¹ RUMEU DE ARMAS, A., *España en el África Atlántica*, 2 tomos, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria (2ª edición, ampliada a partir de la edición de 1956), Las Palmas de Gran Canaria, 1996, tomo 2, docs. nº XXX, XXXI y XXXII, pp. 81, 84 y 89 respectivamente. En adelante se citará RUMEU DE ARMAS, A., *España en ...*
 - ² MORALES PADRÓN, F., *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1974, título “De carretos del puerto y de la ciudad y carretos de leña”.
 - ³ LADERO QUESADA, M.A., *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*, La Laguna-Sevilla, 1973, p. 15.
 - ⁴ Archivo Histórico Provincial de Las Palmas – Protocolos Notariales, leg. 735, fol. 781: Juan de Colunga, maestre de la carabela Santa Cruz, la flota a Antonio González para ir de armada a Berbería. Se obliga a cargar los hombres, caballos, armas y mantenimientos en la Caleta del Señor San Telmo (16-XII-1522).
 - ⁵ MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M^a., *La industria del vestido en Murcia (ss. XIII-XV)*, Murcia, 1988, p. 417.
 - ⁶ AZNAR VALLEJO, E., *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria (2ª edición), Las Palmas de Gran Canaria, 1992, p. 260: participación de canarios en empresas militares en La Palma, Tenerife, Indias, Berbería e Italia. En adelante, AZNAR VALLEJO, E., *La integración ...*
 - ⁷ En especial véase RUMEU DE ARMAS, A., *España en...*, tomo I, pp. 249 y ss; PASCON, P., *Les ruines d'Agoutir de Khnifis, Province de Tarfaya (Santa Cruz de Mar Pequeña)*, Rabat, 1963.
 - ⁸ Esta similitud no sólo se aprecia en la traza general o en el esquema constructivo sino que abarca a otros aspectos decisivos como los propios criterios barajados a la hora de su ubicación, por ejemplo. Sobre este particular véase AZNAR VALLEJO, E. y A. TEJERA GASPAS, “El encuentro de las culturas prehistóricas canarias con las civilizaciones europeas”, en F. Morales Padrón coord., *X Coloquio de Historia Canario-Americana (1994)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1996, pp. 23-73.
 - ⁹ Este topónimo subsistía en 1555 en la comarca de la Ciudad de Las Palmas. Ver RONQUILLO RUBIO, M. y E. AZNAR VALLEJO, *Repartimientos de Gran Canaria*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 1998, nº 426. En adelante se citará RONQUILLO y AZNAR, *Repartimientos ...*
 - ¹⁰ El término debe aludir a las estribaciones montañosas más cercanas a Las Palmas. A este respecto el Libro de Repartimiento cita la existencia de acebuche en El Lentiscal, en RONQUILLO y AZNAR, *Repartimientos ...*, nº 299 bis.
 - ¹¹ Planta, alzado y secciones de la Torre del Conde junto con un estudio de su historia, pueden verse en PINTO DE LA ROSA, J.M., *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*, Museo Militar Regional de Canarias, Sta. Cruz de Tenerife, 1996, pp. 315-319.
 - ¹² RUMEU DE ARMAS, A., *España en ...*, tomo I, pp. 153 y ss., y pp. 265 y ss.
 - ¹³ *Se acordó fabricar una torre, i con diez tapias i mucha jente en poco tiempo hacían mucha serca*, así describe Escudero (Cap. V) la fortaleza levantada por Pedro de Vera, información que queda corroborada por Cedeño (Cap. X) al afirmar que el capitán *hizo allí una torre de tapias* y por la Crónica Lacunense (Cap. VI) al aclarar que *los nuestros acabaron de hazer su torre con su serca en redondo*, en MORALES PADRÓN, F., *Canarias: Crónicas de su Conquista*, Ayto. de Las Palmas-El Museo Canario, Sevilla, 1978, pp. 393, 359 y 237 respectivamente.
 - ¹⁴ La utilización de madera de drago para la fabricación de tarjas, rodela, tablachinas, etc., está bien documentada en las diferentes crónicas y fuentes coetáneas a la Conquista de Canarias, extendiéndose su uso hasta avanzado el siglo XVI. Al respecto véase E. AZNAR VALLEJO, *La integración...* Notas: 197 y 457. Sobre las razones que justificaban esta utilización, recogemos el siguiente comentario de Thomas Nichols acerca de la valía de esta madera para fabricar escudos: *Con la madera de este árbol [el drago] se hacen adargas muy apreciadas, porque si una espada o daga las toca, se hunden en ella tan fuertemente, que es muy difícil arrancarlas*. A. CIORANESCU, *Thomas Nichols. Mercader de azúcar, Hispanista y Hereje. Con la edición y traducción de su “Descripción de las Islas Afortunadas”*, Instituto de Estudios Canarios, Monografías, Vol. XIX, La Laguna-Tenerife, 1963, p. 114.