

EN TESTIMONIO DE VERDAD



LA ESCRIBANÍA MAYOR DE MARINA DE CÁDIZ

Un centro de realidades marítimas interconectadas

1717 - 1769



Junta de Andalucía
consejería de Turismo, Cultura y Deporte

Edita: Consejería Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía

© de la edición: Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía

© Selección documental y textos:

Guadalupe Carrasco González

David Garrido Romero

Jesús Manuel González Beltrán

Archivo Histórico Provincial de Cádiz

Cádiz, Noviembre 2023

ISSN: 2695-5326 .

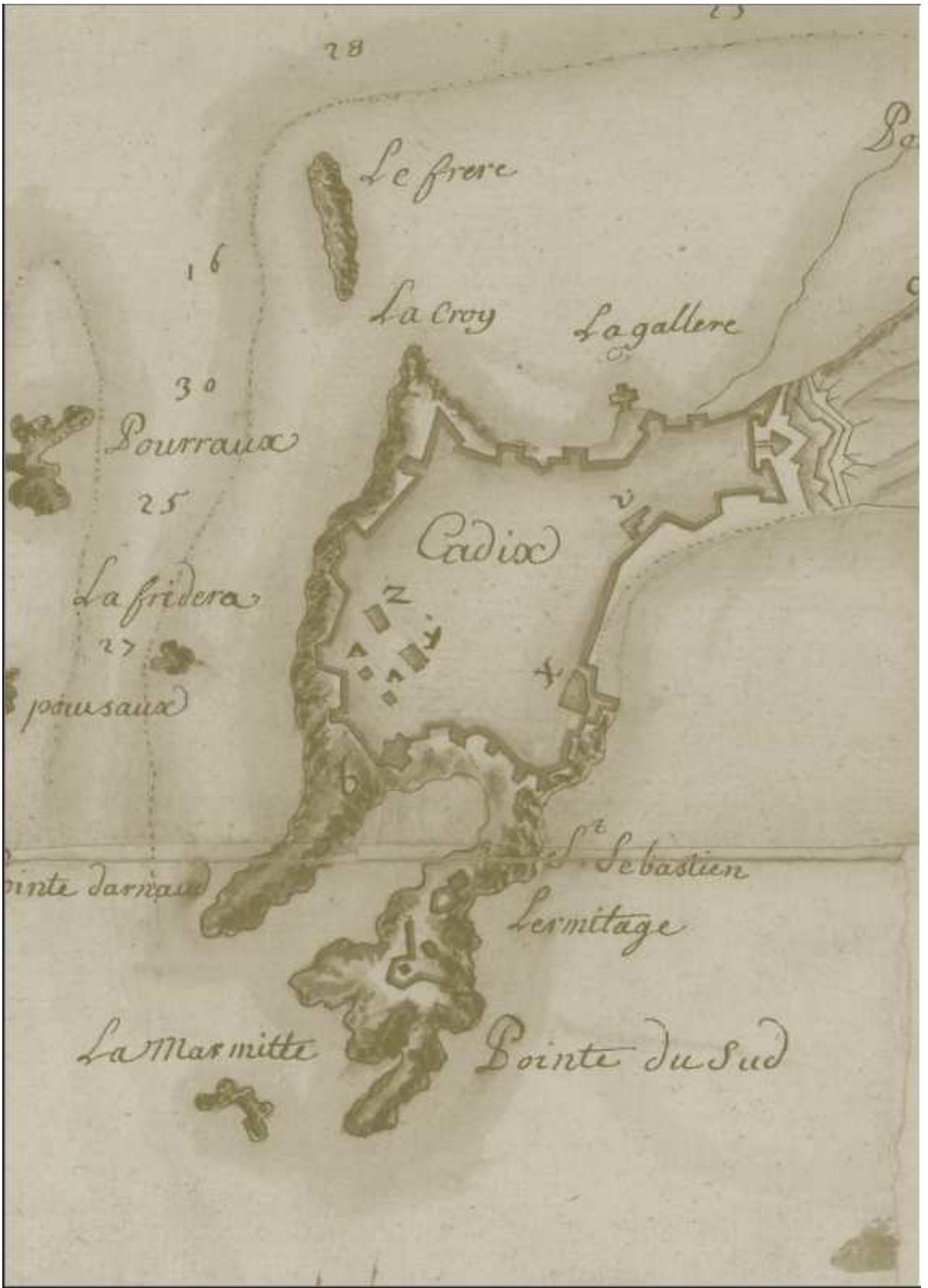
EL DOCUMENTO DESTACADO

2024/ Marzo-Abril

EN TESTIMONIO DE VERDAD

LA ESCRIBANÍA MAYOR
DE MARINA DE CÁDIZ.
UN CENTRO DE
REALIDADES MARÍTIMAS
INTERCONECTADAS

1717-1769



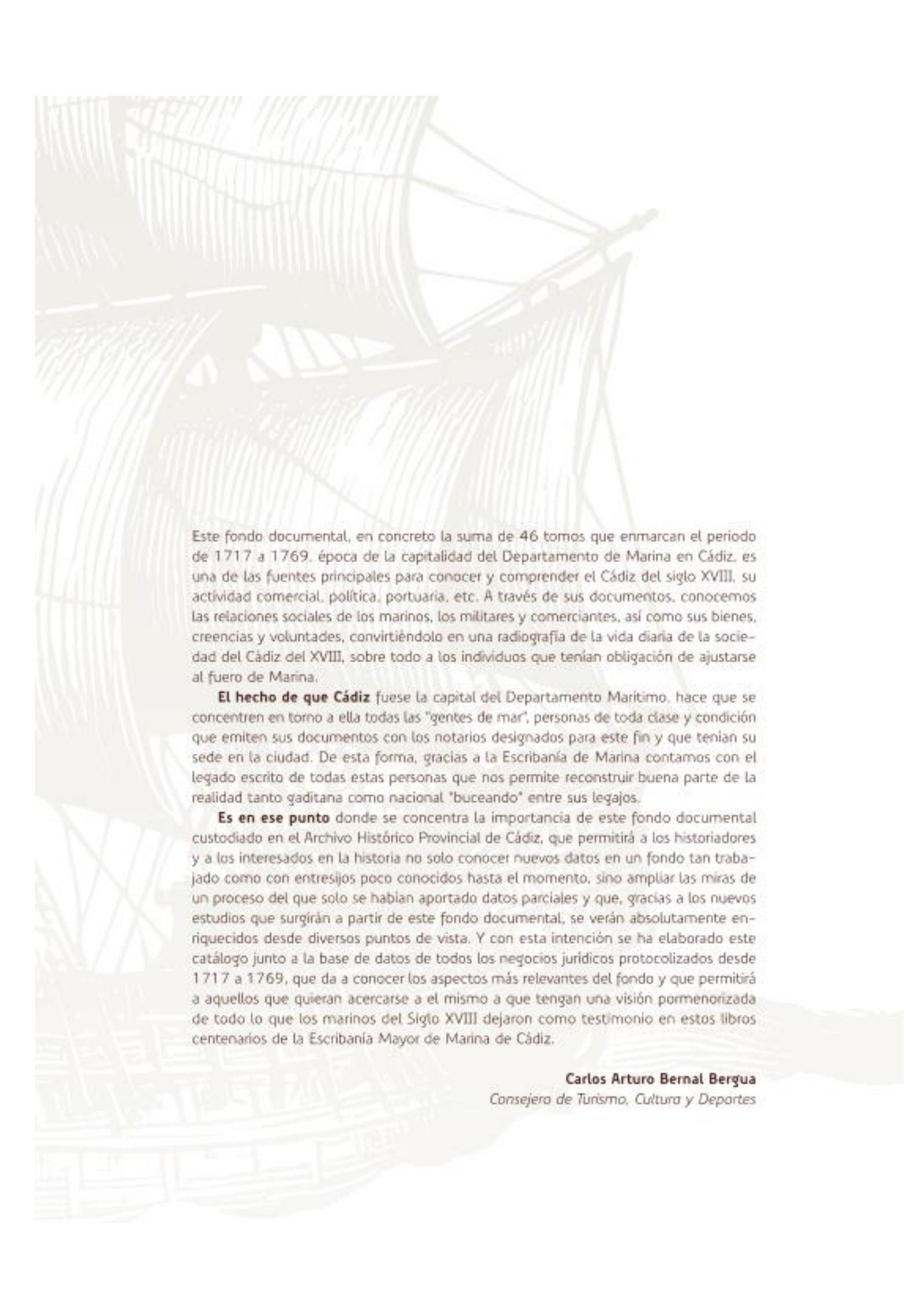


La investigación sobre el patrimonio histórico, su puesta en valor y difusión, así como la promoción y conservación del patrimonio documental de Andalucía entre otros, son competencias que esta Consejería tiene marcado como prioritarios en materia de cultura. De esta manera proyectos como este son muy adecuados para en colaboración con las instituciones públicas y privadas llevar a buen puerto iniciativas que sirvan para difundir aún más el patrimonio documental de Andalucía, en esta ocasión el que se custodia en Cádiz.

La oportuna colaboración a través del Convenio con la Fundación Cajasol, como entidad sin ánimo de lucro que tiene como uno de sus objetivos la realización de actividades, iniciativas y proyectos enmarcadas dentro de la acción cultural, ha hecho posible que sumando esfuerzos y recursos se haga posible que se culminen los objetivos propuestos, que no son otros que los de la propia catalogación de este fondo documental, y su difusión a través de los sistemas telemáticos disponibles a través del portal corporativo de la Consejería de Cultura. Además se ve necesario que para la mejor interpretación de la ciudadanía de estos documentos, se realicen publicaciones y encuentros científicos que hagan más accesible este importante fondo documental, que narra gran parte de la historia moderna de la ciudad de Cádiz, su bahía y su puerto, así como la propia Exposición que conlleva este catálogo.

El Archivo Histórico Provincial de Cádiz como unidad adscrita a esta Consejería de Turismo, Cultura y Deportes de la Junta de Andalucía, custodia más de 18000 protocolos notariales centenarios de Cádiz y su provincia, y entre ellos conserva los correspondientes a las antiguas Escribanías de Marina, y que fueron el resultado del traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz y también del Consulado de Comerciantes, lo que dio pie a que Cádiz se convirtiera desde 1717 como cabecera del monopolio comercial con las Indias. De ahí también la implantación en Cádiz de la Academia de Guardias Marinas, el Real Observatorio de la Armada, el Arsenal de la Carraca y la capitalidad del Departamento marítimo de Cádiz.

Las antiguas Escribanías de Marina, tanto la Mayor como las de Partido de la ciudad de Cádiz y San Fernando, son un claro reflejo de la pujante vida de la ciudad.



Este fondo documental, en concreto la suma de 46 tomos que enmarcan el periodo de 1717 a 1769, época de la capitalidad del Departamento de Marina en Cádiz, es una de las fuentes principales para conocer y comprender el Cádiz del siglo XVIII, su actividad comercial, política, portuaria, etc. A través de sus documentos, conocemos las relaciones sociales de los marinos, los militares y comerciantes, así como sus bienes, creencias y voluntades, convirtiéndolo en una radiografía de la vida diaria de la sociedad del Cádiz del XVIII, sobre todo a los individuos que tenían obligación de ajustarse al fuero de Marina.

El hecho de que Cádiz fuese la capital del Departamento Marítimo, hace que se concentren en torno a ella todas las "gentes de mar", personas de toda clase y condición que emiten sus documentos con los notarios designados para este fin y que tenían su sede en la ciudad. De esta forma, gracias a la Escribanía de Marina contamos con el legado escrito de todas estas personas que nos permite reconstruir buena parte de la realidad tanto gaditana como nacional "buceando" entre sus legajos.

Es en ese punto donde se concentra la importancia de este fondo documental custodiado en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz, que permitirá a los historiadores y a los interesados en la historia no solo conocer nuevos datos en un fondo tan trabajado como con entresijos poco conocidos hasta el momento, sino ampliar las miras de un proceso del que solo se habían aportado datos parciales y que, gracias a los nuevos estudios que surgirán a partir de este fondo documental, se verán absolutamente enriquecidos desde diversos puntos de vista. Y con esta intención se ha elaborado este catálogo junto a la base de datos de todos los negocios jurídicos protocolizados desde 1717 a 1769, que da a conocer los aspectos más relevantes del fondo y que permitirá a aquellos que quieran acercarse a el mismo a que tengan una visión pormenorizada de todo lo que los marinos del Siglo XVIII dejaron como testimonio en estos libros centenarios de la Escribanía Mayor de Marina de Cádiz.

Carlos Arturo Bernal Bergua
Consejera de Turismo, Cultura y Deportes



Esta publicación forma parte de un proyecto singular de cooperación entre instituciones que desarrollamos de la mano de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte que se encuadra en nuestro compromiso con la preservación y la divulgación del patrimonio histórico de Cádiz.

Ayudamos con mucho gusto a sacar a la luz los protocolos correspondientes a las Escribanías de Marina, unos fondos documentales que se guardan en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz y que constituyen una fuente de extraordinaria riqueza para trabajos de índole científica y de investigación.

Esta alianza público-privada para la conservación y difusión de este legado ha permitido la catalogación y digitalización de los documentos de las Escribanías de Marina. Un ambicioso proyecto que también incluye la organización de un congreso científico y de una exposición sobre este patrimonio cuyo contenido queda recogido en este catálogo.

Todo un ejemplo del alcance de la cooperación y del excepcional patrimonio histórico que todavía queda por poner en valor en nuestra tierra.

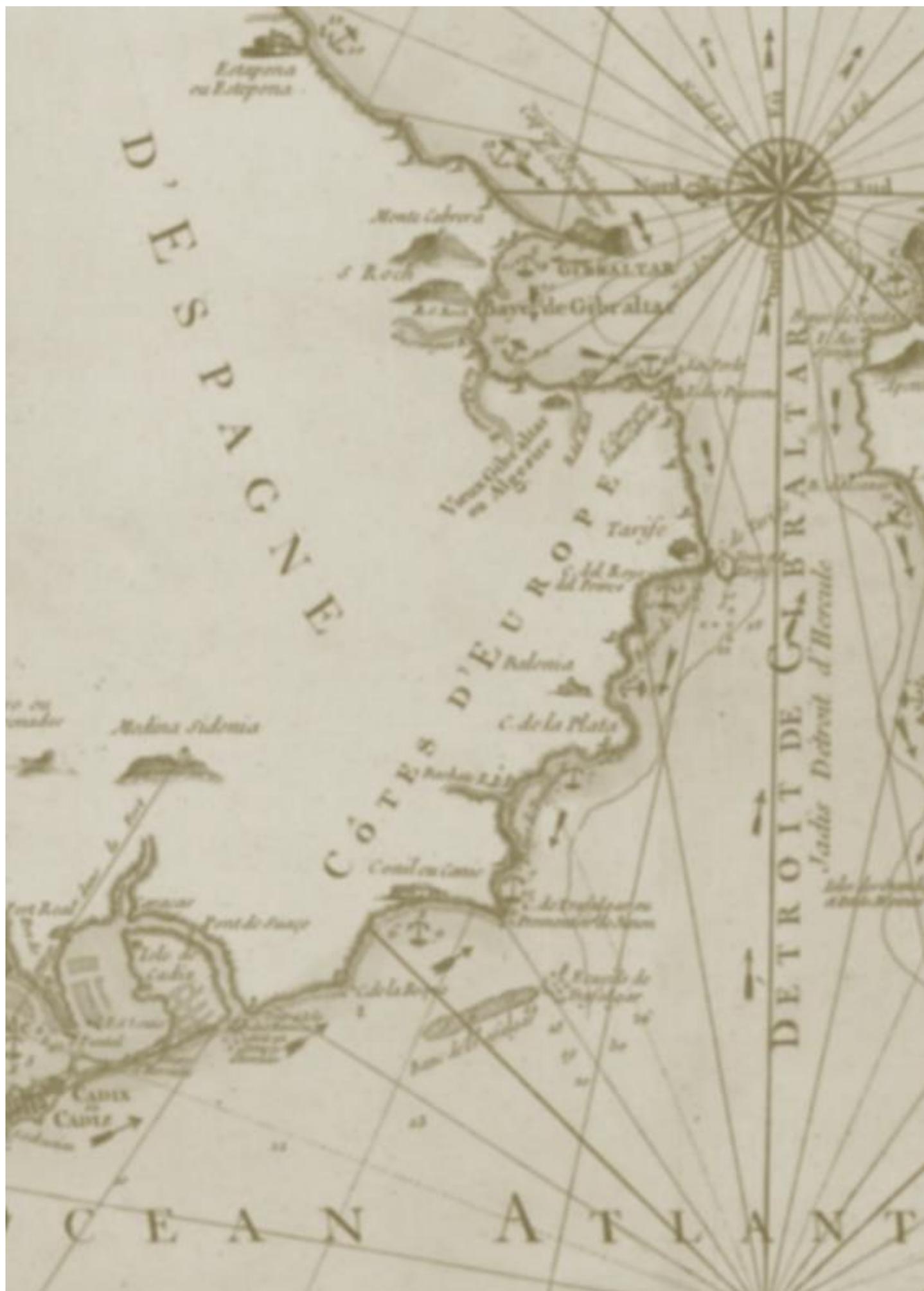
Por otro lado se ha realizado también un esfuerzo importante en la publicación de un catálogo de la propia exposición que se desarrollará en la sede del Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

Hay que indicar que se ha colaborado también en las acciones dirigidas al montaje de una Exposición que ilustre y contextualice estos documentos. Y como se quiere que esta exposición llegue a más personas y con todas las edades se ha organizado talleres divulgativos y visitas guiadas a la Exposición, en la que se invitarán a grupos de niños y adultos, para explicar y visualizar el trabajo realizado y la importancia de este fondo documental para la historia de los puertos, costas y poblaciones actuales.

Este ámbito cronológico se han producido estos libros protocolos por tres de sus escribanos, que ejercieron como escribanos mayores de marina en la ciudad de Cádiz, como capital del Departamento marítimo de Cádiz en esos años, Manuel José de Mesa, Francisco de Castellano y José Morcillo, respetando su orden cronológico de producción.

Antonio Pulido Gutiérrez

Presidente de la Fundación Cajasol



EN TESTIMONIO DE VERDAD

LA ESCRIBANÍA MAYOR DE MARINA DE CÁDIZ, UN CENTRO DE REALIDADES MARÍTIMAS INTERCONECTADAS.

1717-1769

L

a iniciativa del Archivo Histórico Provincial de Cádiz, junto a la financiación de la Fundación Cajasol gracias al Convenio firmado con la Consejería de Turismo, Cultura y Deportes y la colaboración científica de la Universidad de Cádiz, ha permitido poner en marcha un proyecto de catalogación, digitalización, metadatación y puesta en red de los fondos notariales expedidos por la escribanía Mayor de Marina de Cádiz y con él una exposición temporal de la que quedará como testigo impreso este catálogo.

El proyecto surge como consecuencia del hallazgo de ciertas escrituras con características específicas de la documentación notarial de marina. Estos documentos se encontraban entre los registros de la escribanía pública número cinco de la ciudad de Cádiz. En ellos, el escribano suscribe, no como escribano público, sino como escribano mayor de marina. Por tanto, se hacía necesario buscar y restituir estos documentos a su verdadera procedencia y naturaleza, es decir a la escribanía Mayor de Marina de Cádiz, para lo cual fue crucial la localización de una instancia al intendente general de marina del departamento marítimo de Cádiz encontrada entre los protocolos notariales de marina de San Fernando. En ella, el escribano de marina, José Morcillo Calderón, elabora un inventario recogiendo los documentos que, desde la creación del departamento marítimo de Cádiz, a principios del siglo XVIII, habían sido emitidos por sus predecesores. Todos estos documentos componían el fondo documental de la escribanía Mayor de Marina de Cádiz, aunque no estaban descritos como un fondo con entidad propia.

Se ha realizado, por tanto, una labor de localización de estos documentos entre los protocolos notariales existentes para el periodo durante el cual la escribanía Mayor de Marina tuvo su sede en Cádiz (1717-1769). Los documentos se han encontrado entre los registros notariales de la notaría número once a cargo de los escribanos Manuel José de Mesa y Francisco de Castellanos. El siguiente paso, ha sido ordenar la información contenida en más de 3200 documentos notariales, a través de la confección de una base de datos que permita identificar y localizar cada uno de estos documentos.

Finalmente, se ha elaborado un catálogo con las descripciones propias de los instrumentos de descripción archivísticos, junto a otro tipo de información considerada también relevante para la investigación.

La documentación de la escribanía mayor de marina de Cádiz se ha puesto a disposición de todos los investigadores, no sólo para que pueda ser consultada en sala, sino que también estará disponible de forma digital a través del repositorio digital de la Junta de Andalucía: @rchivaweb

Asimismo, y teniendo en cuenta que el fin último de la investigación histórica, no es otro que la divulgación del conocimiento se planteó hacer extensivo este proyecto a toda la sociedad gaditana a través de una exposición que explique al público en general, el origen y las funciones de la institución de la escribanía de Marina en el contexto de las reformas planteadas por la dinastía borbónica en el siglo XVIII, que convirtieron a Cádiz en el principal centro comercial y naval de la monarquía.

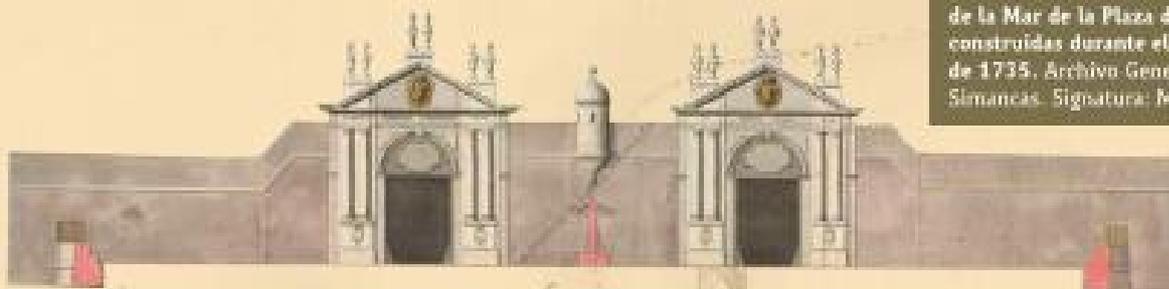
Si la historia convirtió a la ciudad de Cádiz en un centro y nodo naval conectado por mar con el resto del mundo, podemos intentar que el Archivo Histórico Provincial de Cádiz se convierta en un centro y punto de partida de proyectos novedosos que, como este, pueden poner en valor los documentos expedidos por todas las escribanías de marina, no sólo las del departamento de Cádiz, sino las de los departamentos de Ferrol y Cartagena, y por supuesto las de América y Filipinas, componiendo así un acervo documental de primer orden para entender la globalidad de esta institución y el valor para la historia marítima de sus documentos.

Guadalupe Carrasco González

David Garrido Romero

Ascensión López Vázquez

Comisarios de la exposición



Fachada de las Puertas nuevas de la Mar de la Plaza de Cádiz construidas durante el año de 1735. Archivo General de Simancas. Signatura: MPD, 53, 059

1. CÁDIZ EN EL SIGLO XVIII

La importancia del puerto de Cádiz en el comercio atlántico se constata desde el siglo XVI y especialmente a partir del siglo XVIII, con el traslado de las principales instituciones rectoras del monopolio con América en 1717: la Casa de Contratación y el Consulado de Cargadores a Indias. En ese año Cádiz pasó a ostentar la exclusividad en las relaciones con América convirtiéndose inevitablemente en lugar de paso de las personas y bienes que viajaban a América y otros territorios del Imperio. Todo ello implicó que la ciudad y su entorno se convirtieran para la Corona en un centro geoestratégico de primer orden obligando a la monarquía a reforzar las defensas de la ciudad ante posibles amenazas exteriores, de modo que sus habitantes, tuvieron que adaptarse a cambios urbanísticos continuos a lo largo del siglo XVIII.

A Cádiz llegaron gentes de otros territorios de la Corona y de otros estados en busca de nuevas oportunidades y mejores condiciones de vida incrementando considerablemente su población: Cádiz pasó de 41.000 habitantes en 1700 a 74.500 en 1786. Allí convivieron peninsulares procedentes de otros puntos de Andalucía, con montañeses, vascos, catalanes y navarros, junto a una pléyade de extranjeros sobre todo genoveses, portugueses, flamencos, holandeses, franceses, ingleses, etc. que se mezclaron con la población autóctona, sin que esta perdiera sus señas de identidad, convirtiendo a Cádiz en la ciudad más cosmopolita de España.

La nueva dinastía borbónica, en su política de reforzamiento del monopolio, llevó a cabo reformas que afectaron directamente a la ciudad de Cádiz y su bahía. Entre ellas se pueden señalar la unificación de las armadas estableciendo la Real Armada (1714), la creación de la Intendencia de Marina (1717), la fundación de la Academia de Caballeros Guardiamarinas (1717), el traslado mencionado de la Casa de Contratación y el Consulado de Cargadores, la estructuración en departamentos de la Península y la creación, por tan-



Retrato de José Patiño Rosales. Aparicio Álvarez, Esteban. Museo Nacional del Prado, Madrid

Proyecto y vista para hacer estable la comunicación del Castillo de Sn. Sebastián de Cádiz, remitido por su gobernador Dn. Nicolás de la Barrera, en 1773. Archivo General de Simancas. Signatura: MPD, 11, 139



to, del Departamento Marítimo de Cádiz, la construcción del Arsenal de la Carraca (1723), la fundación del Real Colegio de Cirugía (1723) etc. Estas instituciones se alojaron en Cádiz y contribuyeron de forma directa a los cambios demográficos y estructurales de la ciudad. Urbanísticamente, la ciudad sufrió importantes transformaciones que afectaron, por ejemplo, a la aparición de nuevos barrios para alojar a la creciente población comercial, artesanal y militar.

La constitución de compañías privilegiadas y los decretos de 1765 y 1778 abrieron el comercio americano a otras ciudades portuarias peninsulares. Cádiz perdió la exclusividad del monopolio, pero no perdió su centralidad con América. Sin embargo, sí se modificó el organigrama de las instituciones del comercio americano: la Casa de Contratación desaparece y se sustituye por el Juzgado de Arribadas, y el Consulado de Cargadores pasa a convertirse simplemente en el Consulado de Cádiz. El sistema de transporte característico del monopolio comercial español (las flotas) desaparece quedando el tráfico mercantil sujeto a las necesidades de la demanda de una y otra orilla del Atlántico. La flota que salió de Cádiz en 1776 y regresó en 1778, puso fin, por tanto, al sistema de flotas.

El puerto gaditano adolecía de infraestructuras adecuadas para alojar al ingente número de embarcaciones que arribaban de puertos de todas partes del mundo. La falta de unas estructuras portuarias adecuadas obligaba a estos barcos a fondear en la bahía, de manera que la carga y descarga de las mercancías se hacía utilizando embarcaciones de pequeño tamaño que se aterraban en la Puerta del Mar. Allí existía un pequeño muelle, reformado en diferentes ocasiones a lo largo del siglo XVIII, del que, como testigos, se conservan las dos columnas de acceso desde la mar, coronadas por los patronos de la ciudad.



VISTA DE CÁDIZ

Biblioteca Nacional de España

Vista de Cádiz. Pedro Grolliez lo dibujó del natural. Tomás López Enquid lo grabó en Madrid año de 1795. Biblioteca Nacional de España.

La entrada y salida de la bahía no era fácil, para los buques ya que se veían obligados a combatir con los vientos, las corrientes y los numerosos obstáculos naturales de la bahía (bajos rocosos de las puercas, el diamante...). A lo largo de la centuria los auxilios a la navegación se multiplicaron desarrollándose cartas náuticas más precisas con información sobre derrotas, batimetría, puntos de luz, etc., que hicieron la navegación hasta el puerto de Cádiz y su bahía más segura.

Por tanto, Cádiz a todo lo largo del siglo XVIII se convirtió en un centro comercial y naval, aunque en el siglo XIX perdió protagonismo como sede de algunas instituciones militares importantes: el Real Observatorio de Armada, la Academia de Guardias Marinas y la Capitanía General se trasladaron a San Fernando. Además, la independencia de las colonias americanas disminuyó su papel comercial con América, aunque se mantuvo una actividad residual con Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Para Lord Byron, un escritor británico romántico, Cádiz siguió siendo el "primer lugar del mundo" ↓



2. LA HISTORIA DE UN EDIFICIO SINGULAR

DE CASA DE COMERCIANTES A ARCHIVO HISTÓRICO

La necesidad de alojar a una población comercial en crecimiento contribuyó a desarrollar un modelo de vivienda funcional, que además de utilizarse como alojamiento familiar pudiera emplearse como oficina y almacén de mercancías. En Cádiz, encontramos multitud de ejemplos de este tipo de edificios, como la casa de las Cuatro Torres, la casa del Almirante, la casa Lasqueti, la casa de los marqueses de Recaño...

La decoración de las viviendas familiares de estas casas es fiel reflejo de la actividad comercial y de las relaciones que estos comerciantes mantuvieron, por eso en ellas se encuentran un sinnúmero de objetos y bienes procedentes de todas las partes del mundo. Algunos de sus dueños fueron importantes coleccionistas de arte y objetos exóticos como Sebastián Martínez, Pedro O' Crowley o Nicolás de la Cruz y Bahamonde, Conde de Maule.

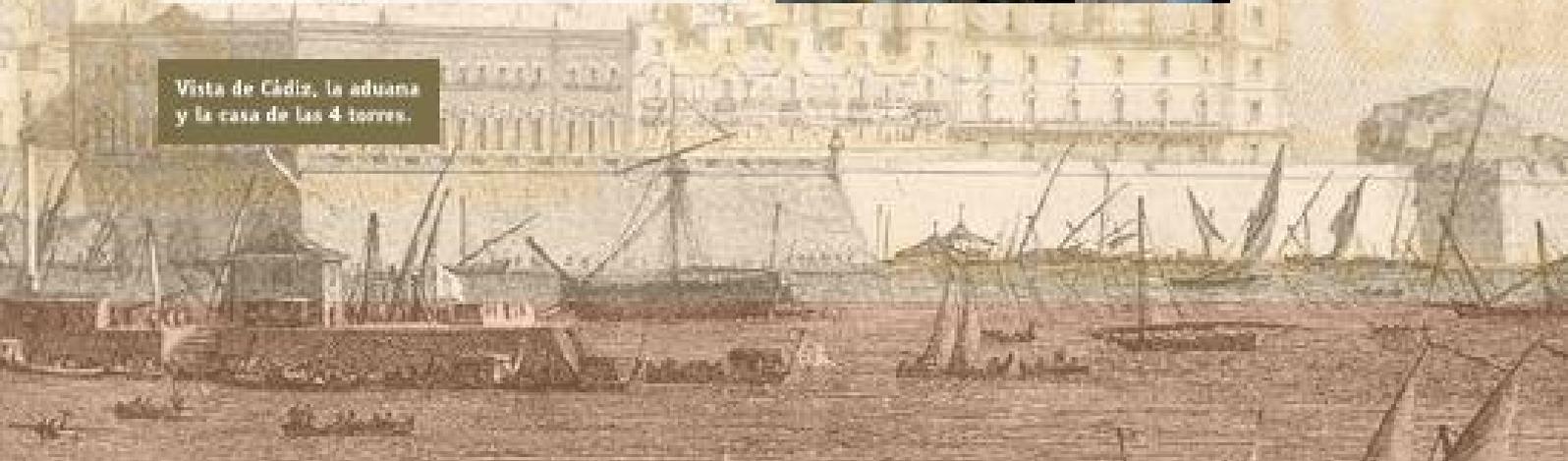
La Casa de las Cadenas es el paradigma de estas viviendas de comerciantes gaditanos. El edificio es la actual sede del Archivo Histórico Provincial de Cádiz y representa muy bien el pasado comercial de la ciudad y de la élite económica y social que prosperó durante los siglos XVII y XVIII. La casa se encuentra en la calle Cristóbal Colón, entre el Ayuntamiento y la Puerta del Mar que desde el puerto daba acceso a la ciudad, y adyacente a la Calle Nueva, la arteria comercial principal de la época. La casa, por tanto, se sitúa en el epicentro económico de la ciudad, donde se fraguaban acuerdos comerciales y se consolidaban relaciones sociales y políticas.

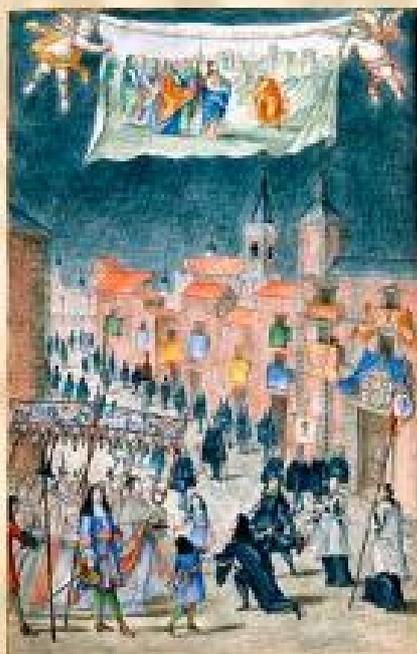
El edificio perteneció a D. Diego de Barrios de la Rosa y Soto, un comerciante portugués de posible ascendencia judía. El origen de la casa tal y como la conocemos hoy está relacionado con el episodio sucedido el 3 de junio de 1692, cuando un fuerte aguacero comenzó a caer en el momento en que la procesión del Corpus Christi pasaba delante de la casa de D. Diego. Este ofreció al obispo, José Barcia y Zambrana, que la Sagrada Forma se refugiara en su capilla privada hasta que la lluvia amainase. La imagen de ese suceso repre-



Puerta principal de la Casa de las Cadenas, sede del Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

Vista de Cádiz, la aduana y la casa de las 4 torres.





Privilegio de cadenas otorgado por Carlos II a la casa de Diego Barrios de la Rosa. Archivo Histórico Provincial de Cádiz

Imagen fondo: Publicidad del Hotel Paraíso, actual sede el Archivo Histórico Provincial.

diferentes usos (edificio de viviendas, restaurante, hotel, convento de monjas y curas, almacén, etc.) hasta que finalmente en 1980 fue adquirida por el Ministerio de Cultura, que la reformó y la convirtió en la actual sede del Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

El Archivo en sus 1.771 metros cuadrados de superficie conserva y custodia una amplia tipología de documentos, siendo la colección más numerosa la de los registros notariales, que supone casi el 80% de la masa documental. Entre sus páginas se hallan gran cantidad de escrituras de todo tipo, que van desde las que están relacionadas con las últimas voluntades (testamentos, codicilos, poderes para testar, particiones de bienes...) hasta todo tipo de contratos entre partes (préstamos, fletamentos, constitución de compañías...). En total el fondo notarial está formado por unos 17.000 libros que proceden de los diferentes distritos notariales de la actual provincia de Cádiz y que abarcan una amplia cronología que va desde el primer cuarto del siglo XVI hasta principios del siglo XX.

La ciudad de Cádiz aporta a este fondo más de 7.223 libros, correspondientes a las 32 notarias que llegó a tener, y que abarcan cronológicamente desde el año 1531 hasta 1923, lo que significa más del 42% del fondo notarial. Dentro de esta serie documental, encontramos los volúmenes correspondientes a la llamada escribanía de Marina, escribanía que con el número de orden 31 se constituyó para atender las necesidades legales del personal de la Real Armada y de aquellas personas a las que la legislación otorgaba ese privilegio. ↓

senta a D. Diego postrado entonando las mismas palabras que el centurión romano pronunció ante Jesucristo *Ego non sum dignus intes sub tectum meum* [No soy digno de que entres en mi casa]. El obispo aceptó la invitación del comerciante y el Santísimo permaneció en la casa hasta que escapó y la procesión pudo proseguir.

D. Diego de Barrios aprovecha este acontecimiento providencial emprendiendo una reforma integral de la casa para construir un edificio acorde a la importancia del hecho. Compra y derriba los inmuebles aledaños, y construye la casa palacio que hoy conocemos, en la que destaca la torre mirador del arquitecto italiano Jacobus A. Ponzanelli y la portada de mármol genovés del escultor Andrea Andreoli. Terminada la casa solicitó del rey Carlos II la concesión del privilegio de poner cadenas en la fachada como testimonio de lo ocurrido. El monarca le concedió el privilegio y, aunque las cadenas desaparecieron poco tiempo después, el edificio pasó a conocerse popularmente como la *Casa de las Cadenas*.

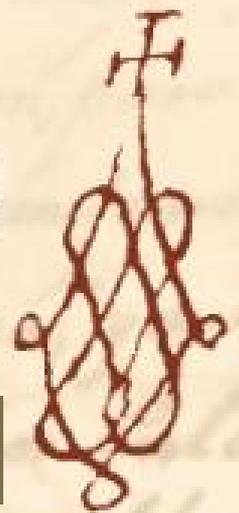
La muerte de D. Diego Barrios de la Rosa, significó la decadencia económica de la familia y la necesidad de alquilar el inmueble para mejorar la situación económica. La *Casa de las Cadenas* a lo largo de los siglos siguientes pasaría a tener



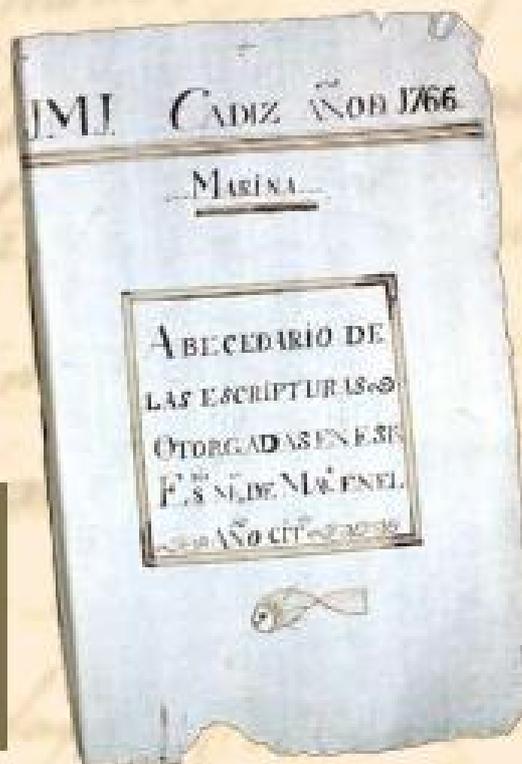
Torre vigía de la "Casa de las Cuatro Torres". Cádiz.



3. LA ESCRIBANÍA: FUENTE DOCUMENTAL GLOBAL



Signo notarial
Franciscano de
Castellanos.

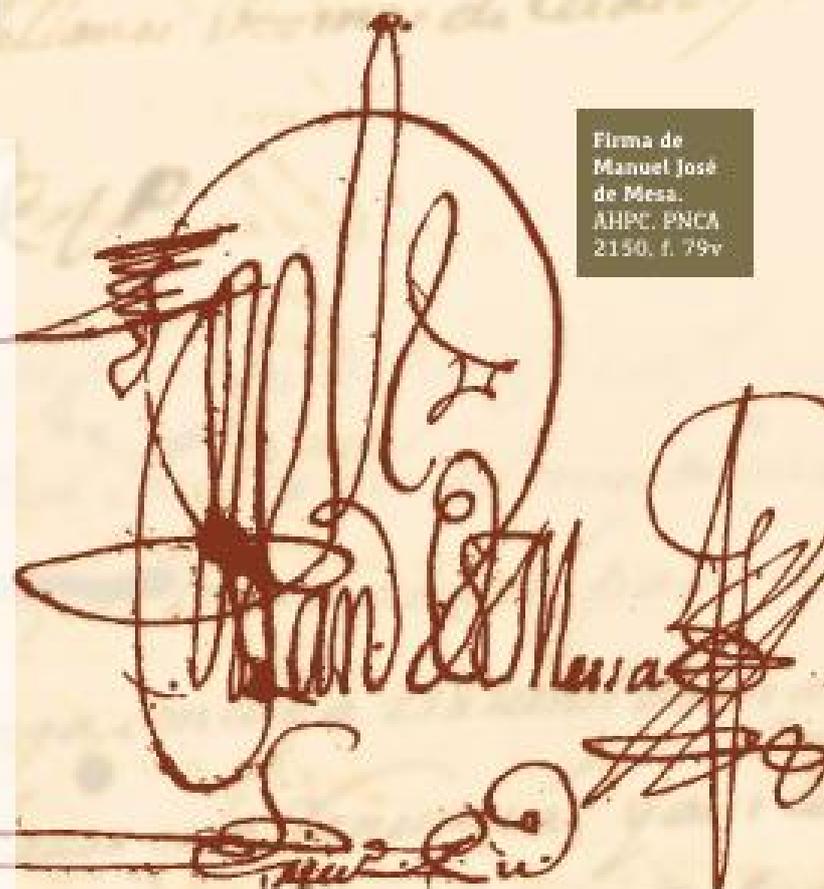


Portada de
la Escribanía
Mayor de
Marina de
Cádiz, 1766.
Archivo
Histórico
Provincial de
Cádiz.

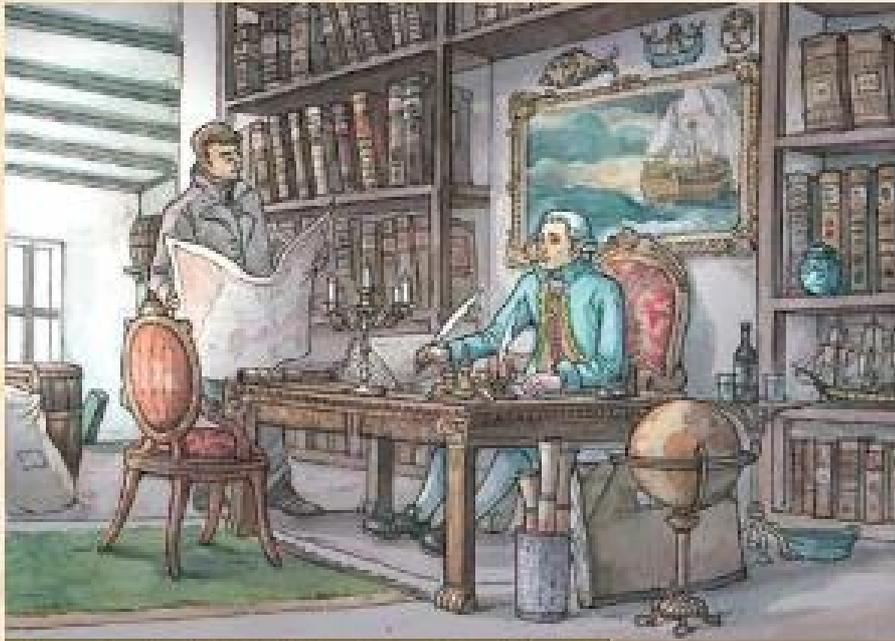
Las escribanías de Marina desempeñaron un papel fundamental en la recopilación, custodia y expedición de los registros relacionados con la navegación, el comercio y los asuntos navales. En el siglo XVIII su actividad estuvo regulada por diversas ordenanzas en las que se estipulaban quienes eran los que debían utilizar sus servicios. En las ordenanzas de 1737 y 1751 se establecía que debían acudir a la escribanía de Marina todos aquellos súbditos de la monarquía que estuviesen bajo la jurisdicción de Marina. Esta incluía a los miembros de la Real Armada y a aquellas personas o bienes que estuviesen registrados en la matrícula de mar.

En el siglo XVIII, la ciudad de Cádiz experimentó un aumento considerable de su actividad comercial y naval, debido a su ubicación estratégica como puerto principal de la monarquía con los territorios americanos, con los puertos mediterráneos y con los del norte de Europa. Esta actividad comercial creciente requería de todo tipo de contratos y registros diversos que contribuyeron a incrementar la expedición de documentos. Buena prueba de ello es que en el siglo XVIII el número de notarios existentes en Cádiz llegó a ser de treinta y dos.

En este escenario se entiende la necesidad de crear una oficina de expedición documental que entendiera en asuntos marítimos con capacidad para dar valor legal al contenido de estas escrituras. Como respuesta a esta demanda, se produce una reorganización de los oficios notariales, estableciendo escribanías especiales, es decir, especializadas en asuntos concretos. Aparecen así la escribanía de Guerra, la escribanía de Hacienda o la escribanía de Marina.



Firma de
Manuel José
de Mesa.
AHPC. PNCA
2150. f. 79v



Recreación Escribanía de Marina. Autor: Arturo Redondo



Protocolos notariales.
Archivo Histórico Provincial de Cádiz.

La institución de la **matrícula de mar** era una forma de reclutamiento que permitía llevar un control de la población susceptible de ser enrolada en los barcos de la marina de guerra, al tiempo que también servía para conocer la disponibilidad de embarcaciones en los puertos de la monarquía. Los matriculados disfrutaban de ciertos privilegios como el fuero de marina y la exención de determinadas contribuciones.

Junto a miembros de la armada y matriculados, también sus familiares podían acceder a la escribanía de Marina para cualquier gestión relacionada con la jurisdicción de Marina. Por ejemplo, las esposas y viudas de estos marinos tienen una presencia especialmente relevante en muchos documentos. Como otorgantes, las encontramos registrando sus propios testamentos o delegando el cobro de los salarios de sus maridos, pero también participan en los documentos como apoderadas de sus esposos para cualquier asunto o negocio, incluido hacer testamento, administrar el patrimonio mutuo, protestar por una situación enojosa, etc. Hubo casos como el de los propios escribanos de marina a los que se les concedió el privilegio

del fuero de marina mientras ejercían sus funciones. Por esta razón, los escribanos de marina Manuel de Mesa, Francisco Castellanos y José Morcillo, entre otros, expedirán sus documentos personales en los registros de estas escribanías.

Hasta el momento, sabemos que fueron tres los escribanos que ejercieron en la escribanía de Marina de la capital del Departamento, que se situó inicialmente Cádiz. Su elección la realizaba el Intendente, el Ministro y el Subdelegado de Marina, de entre los escribanos existentes en la ciudad. Después era necesaria la ratificación del Secretario de Estado y del Despacho y finalmente el nombramiento era firmado por el Rey.

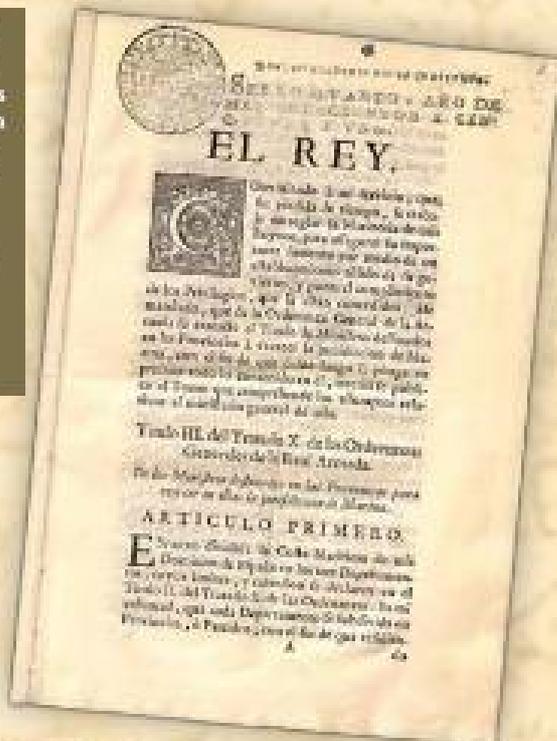
La escribanía mayor de Marina, tenía su sede en la capital del Departamento Marítimo que hasta 1769 estuvo en Cádiz. Cuando la capital departamental se traslada a la Real Isla de León, también se reubicará allí la escribanía mayor de Marina. Durante este periodo gaditano de la escribanía mayor de Marina sus escribanos expedieron más de 2.000 documentos que están registrados en un total de 32 protocolos notariales. ↓



Escudo de Armas de Carlos III de España, con collar de la Orden del Talsón y Collar de la Gran Cruz de la Orden de San Carlos.

4. LA ESCRIBANÍA EN LAS ORDENANZAS DEL SIGLO XVIII

Título III. Del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada. 1751. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Cédulas y Pragmáticas. Caja 0026.0040.



nias hay que recurrir a las *Ordenanzas Generales de la Real Armada* de 1748 y, señaladamente, al desarrollo que, en 1751, se hizo del *Título III del tratado X: De los Ministros destinados en las Provincias para ejercer en ellas la jurisdicción de Marina*. En este marco normativo se encuadra su actividad en cada uno de los departamentos marítimos: las condiciones de estos escribanos, las particularidades de su oficio y el tipo de documentos y de contratos que debían expedir y registrar en sus oficinas.

ese a que las oficinas notariales de marina surgen a principios del siglo XVIII, no será hasta la segunda mitad de esta centuria cuando se produzca la expansión de este nuevo sistema notarial. Las escribanías de marina se rigen en su funcionamiento y estructura por las leyes sobre los oficios notariales, pero también por la normativa de la Armada, por eso para entender estas escriba-

Recreación de galeones.





Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Politico y Económico de su Armada Naval. Parte Primera. Que contiene los Assumpios pertenecientes al Cuerpo General de la Armada (1748). Repositorio Tecnológico de Monterrey. Patrimonio Cultural. Colección Ignacio Bernal.

Algunos de los artículos contenidos en el mencionado título III desarrollado en 1751, y conocido como *Ordenanzas de Matricula*, son los siguientes:

CLVI. *Habrà en cada cabeza de Partida un Escribano de Marina, habilitado por Decreto del Intendente del Departamento.*

CLVII. *El escribano mantendrá un fiel registro y protocolo de todas los instrumentos legales que ante él se solemnizaren, sobre asuntos de Marina o intereses dependientes de ella.*

CLVIII. *Todas los contratos de comercio marítimo que pertenezcan a la navegación, en los que tenga interés los matriculados y dependientes de Marina, se formalicen ante los Escribanos de ellas y que estas, manifiesten a las partes contratantes las circunstancias que deben contener las escrituras, y las condiciones que les parecieren defectuosas a fin de evitar pleitos.*

Como se puede observar se regula taxativamente no solo las funciones de los escribanos de Marina, sino también aspectos relacionados con la navegación en general y el comercio marítimo. ⚓

Imagen de fondo: Mapa o carta corographica que comprehende todas las provincias de marina, que componen el departamento de Cadiz / reducido de las que en escala mayor se han formado, con real orden, por Dn. Joseph Antonio Expelius capitán del real cuerpo de Ingenieros. Año de 1765. Biblioteca Nacional (Madrid) — Signatura: Mi/43/036 Cadiz (Departamento marítimo).



5. EL ARTE DE LA ESCRITURA: LOS MATERIALES DE LOS ESCRIBANOS



Entre los quehaceres propios del personal de una escribanía se encuentran la elaboración y adquisición de los instrumentos, los soportes, las tintas y los materiales necesarios para la expedición documental. La habilidad en el manejo de estos materiales era tan importante como la destreza en la escritura de los oficiales de la escribanía.

LAS TINTAS

La tinta es un elemento esencial en la escritura manual y los escribanos, como expertos en la expedición y redacción de documentos, hacían un uso cuidadoso de esta sustancia, ya que de la tinta dependía la conservación o el deterioro del documento.

La composición de las tintas puede variar en función de la época y la región. Los colores más habituales son negro, rojo, azul e incluso verde, no obstante, en la documentación notarial casi siempre se empleaba el negro y, en pocas ocasiones, se utilizará el resto de colores.



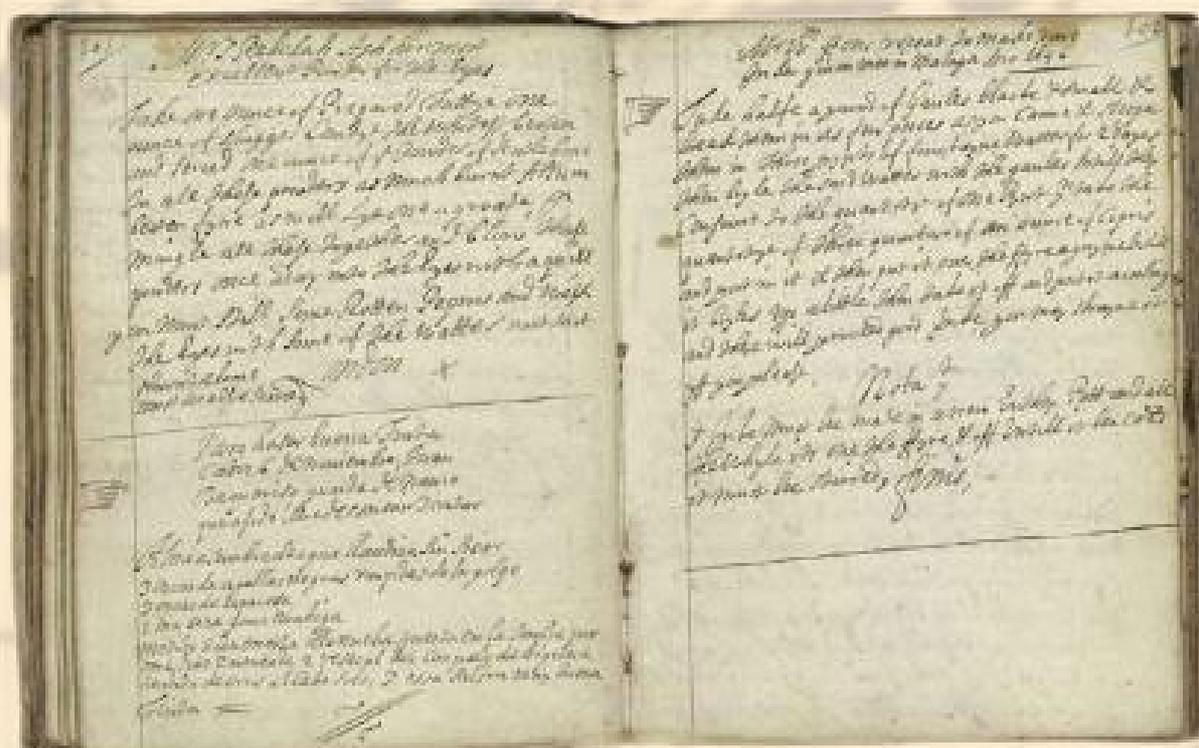
Efecto de la corrosión de las tintas en los protocolos de marina.



Útiles para elaborar tinta. Grupo de Investigación "Proa a la Mar". Jesús Martín Díaz.

Los escribanos prestaban especial atención a la selección y elaboración de las tintas ya que debían tener una calidad adecuada que garantizase la durabilidad del escrito y que facilitase su comprensión. Una mayor claridad de los signos influía en la integridad legal del documento.

En el siglo XVIII, las tintas utilizadas estaban compuestas por ingredientes naturales que variaban en función de la región o de las preferencias del escribano. Entre los componentes más habituales se incluía: el sulfato de hierro o de cobre, que intensificaban el color y aceleraban el proceso de secado. Estas tintas son metalbácidas o ferrogálicas, pues la reacción de sus componentes, en concreto del tanino y de las sales de hierro, provoca una reacción química que da como resultado un compuesto estable y oscuro. Las gomas vegetales, como la goma arábiga, añadían una



Receta de Tinta. Recetas de cocina y medicinales de la familia Granville [Manuscrito], ca. 1640-aprox 1750. Folger Shakespeare Library, Vc430, p. 101. <https://catalog.folger.edu/record/231288>

mayor consistencia y el vino, el vinagre o el agua destilada como disolventes, evitaban la putrefacción. Cuando se precisaba color se sustituía el tanino, por alumbre y por colorantes naturales como la cochinilla (rojo), la malaquita (verde), o el lapislázuli (azul).

Durante la época moderna fueron muchas las recetas para la elaboración de tintas. Existe, por ejemplo, un libro manuscrito de recetas de cocina y medicinas redactado entre 1640 y 1750 en Cádiz, donde se encuentra una fórmula para una buena tinta. El libro pertenecía a Mary Wescombe de Granville, hija de Martin Westcombe, agente y hombre de negocios británico que residió primero en Málaga en 1640, y que posteriormente se trasladará a Cádiz donde desempeñará el cargo de cónsul británico hasta principios del siglo XVIII. La receta que figura en el libro y que parece que se la proporcionó un tal Juan Baqueriso, es la siguiente:

"Para hacer buena tinta"

Cádiz 6 de noviembre, Juan Baqueriso guarda de navío

que a sido maestro de escribir y cantar alumbre de agua llavidiza sin sisar.

3 onças de agallas negras rompidas de golpe.

3 onças de caparasa.

1 onza goma arabiga.

metido todo en olla nueva puesta en la sombra por dose dias y meneada con palo de figuera hendido de cruz al cabo solo, y soldrá muy buena tinta¹ sic

En ocasiones, estas titas podían deteriorar el papel, por eso muchos documentos han llegado hasta nosotros perforados y con la tinta traspasada.

Cortes de una pluma.



LAS PLUMAS

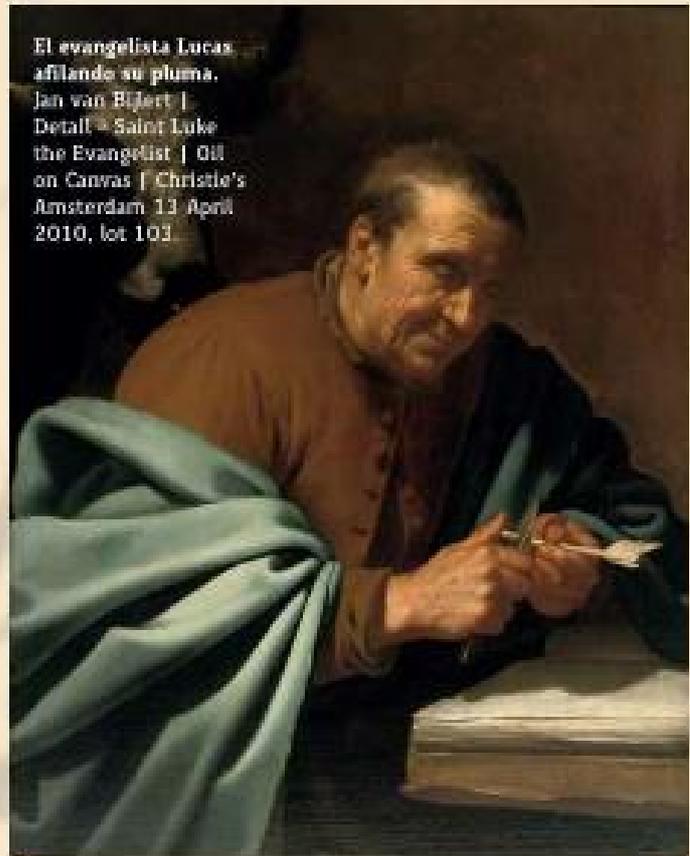
En el siglo XVIII, la pluma de ave se mantiene como el principal instrumento de escritura. Entre las más habituales se encuentran las de cuervo, pelicano, pato, oca y ganso, por ser estas más resistentes, delgadas y satinadas, lo que las hace más aptas para su uso en la escritura. Del plumaje del animal se seleccionaban las remeras, es decir, las plumas más desarrolladas. En su extremo

¹ Recetas de cocina y medicinales de la familia Granville [Manuscrito], ca. 1640-aprox 1750. Folger Shakespeare Library, Vc430, p. 101. <https://catalog.folger.edu/record/231288>

Partes de una pluma.



El evangelista Lucas
afilando su pluma.
Jan van Bijlert |
Detail « Saint Luke
the Evangelist » Oil
on Canvas | Christie's
Amsterdam 13 April
2010, lot 103



Plumín metálico fabricado
en Inglaterra en honor de la
Reina Victoria con motivo de
la celebración de sus 50 años de
reinado (1887)

Roger North, en una carta a su hija, revela que la ha escrito con una plumilla de acero. Afirma que quien las haya probado no querrá ni hablar de las de ave. (1700)

El escritor John Byron cuenta que tenía una pluma de plata y manifiesta su pesar por no haberse podido procurar una segunda, señal de que estas plumas eran muy raras, pero muy apreciadas. (1723)

La princesa Conynon regala al joven Mozart plumas de metal troquelado. Él se apresura a guardarlas y olvidarlas en su escritorio, para seguir componiendo con sus plumas de ganso. (1763)

"La mémoire des Sergent Major" de Jean Pierre Lacroix y Lionel van Cleen, editado por Ramsay Quintette, Paris, 1988.



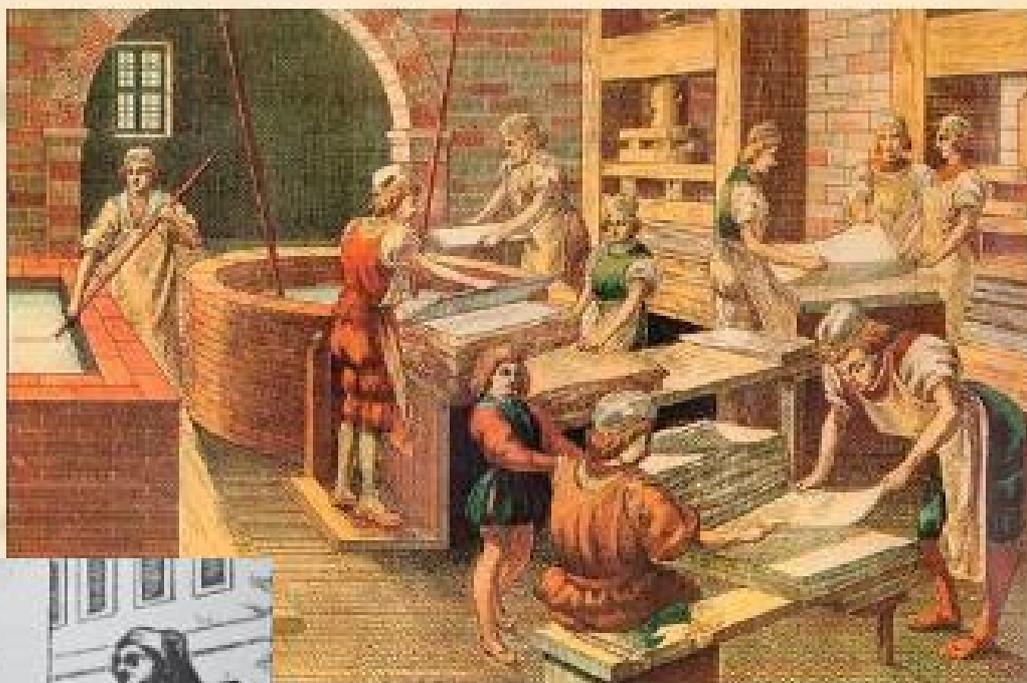
Anuncio Waterman spoon Feed 1899: "La última mejora reflejada en la Waterman Spoon Feed. Una segura válvula de seguridad con bolsillos graduados que previenen el derrame de tinta. Esta disipa todas las dificultades de la pluma como el sol disipa la niebla." "Waterman's Ideal Fountain Pen se conoce por todos lados como la mejor Mecanismo, perfecto; materiales, excelentes; resultados, los mejores."

inferior las plumas poseen un tubo denominado cálamo, hueco y traslúcido que, al ser cortado y afilado, se convertía en la base del instrumento de escritura, recibiendo el nombre de péndola o pluma. El cañón se cortaba en los lados y en centro, recibiendo el nombre de crena, que permitía la absorción y expulsión de la tinta durante el proceso de escritura.

A pesar de que la pluma de ave fue el instrumento predominante, durante este periodo, también comenzó a generalizarse el uso del plumín de acero o pluma metálica, diseñado para imitar a las plumas de ave. Buscaban replicar la flexibilidad de las plumas de ave y, entre sus ventajas se encontraba su resistencia a la corrosión. Al principio, estos plumines metálicos eran artesanales, lo que hacía bastante costosa su adquisición, sin embargo, con el tiempo, su proceso de fabricación se industrializó, reduciendo significativamente su coste y facilitando su popularización en el siglo XIX. A partir de entonces, se consigue un mayor perfeccionamiento de este instrumento de escritura con la aparición de la pluma estilográfica de manos de J.J. Parker y Lewis Edson Waterman.

EL PAPEL

A finales de la Edad Moderna, el papel se había convertido en el soporte escriturario por antonomasia. Era fabricado de forma artesanal siguiendo un proceso que, salvo aspectos muy concretos,



Fabricación del papel. Encyclopedie Diderot.



L'Homme.
HOMBRE, QUE CON TANTO APAY
VAS POR LAS CALLES GRITANDO
¿QUE ES LO QUE AQUÍ ESTÁS JUNTANDO?

Grabado representando un trapero. Instituto Municipal de Historia. Departamento de grabados. Barcelona.

"Fabricando el papel ya, y en sus telas reparadas del molino despedida, a sus destinos se va; al carro otra vez irá, más no del modo que vino, porque de un trapo cochino a farruco de aplicación sacó la fabricación el papel más superior". Instituto Municipal de Historia de Barcelona. Departamento Grabado, y Veda i Sobirà, Oriol, en, *Lively look at papermaking*. En revista "The Paper Maker" Wilmington, Delaware, vol. 13, n.º 1, 1966.

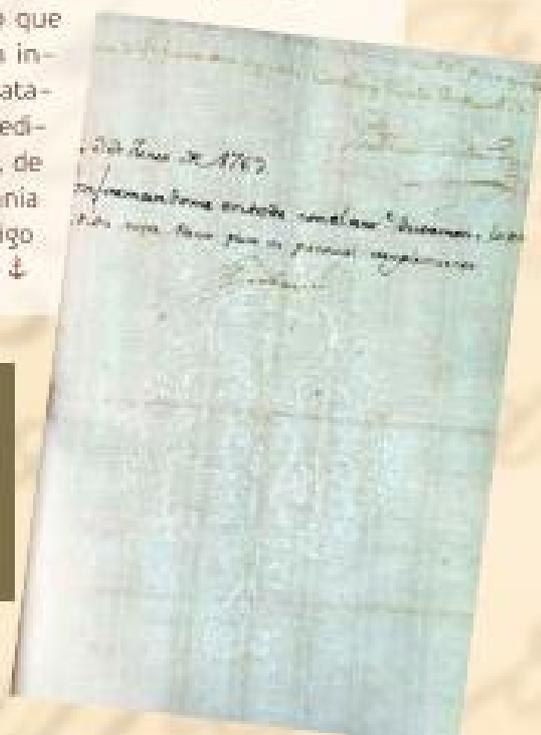
se mantuvo sin cambios desde su introducción en la península Ibérica en el siglo X. El papel era elaborado a partir de una pulpa obtenida mediante la trituración de trapos de lino, algodón o cáñamo, siguiendo un procedimiento que incluía varias etapas como la preparación de pulpa, su filtrado, secado y encolado, lo que permitía obtener una superficie lisa y un soporte apto para recibir la escritura.

En el proceso de elaboración, la pasta de papel se sumergía en una cuba con agua, en la que se introducía un bastidor de hilos metálicos, habi-

tualmente de latón, que dejaba unas involuntarias marcas en el papel. Con el tiempo, cuando se generaliza el proceso de fabricación, se considerará la necesidad de distinguir los productos de cada de fábrica y para ello se utilizaría un procedimiento que permitía fijar, con hilos de latón o plata, una figura o marca denominada filigrana. Estas marcas están presentes en el papel utilizado por los escribanos de marina y son visibles al trasluz. Las filigranas permiten conocer el fabricante del papel e incluso permiten datarlo.

El uso del papel permitió una escritura más cómoda y accesible en comparación con soportes escriturarios anteriores como el pergamino. A medida que avanza el siglo XVIII, se produce un aumento de la producción de papel y de su disponibilidad, lo que contribuyó a un incremento y abaratamiento de la expedición documental, de la que la escribanía de Marina es testigo y prueba de ello. ↓

Foto de una filigrana contenida en el Protocolo Notarial de la Escribanía de Marina. AHPC. PNSF 32.



6. CONECTANDO EL MUNDO: LAS RUTAS GLOBALES DE CÁDIZ EN EL SIGLO XVIII

En el siglo XVIII las teorías mercantilistas propiciaron el desarrollo de una red de ciudades portuarias que conectaron el mundo. Cádiz fue uno de estos nexos principales donde confluían personas, ideas, barcos y mercancías en un entramado de rutas que unían prácticamente todos los rincones del orbe conocido hasta ese momento.

Las conexiones con América fueron las más importantes. Como centro del sistema de "flotas y galeones", Cádiz tuvo enlaces más o menos regulares con Veracruz (actual México), Tierra Firme (Colombia) y La Habana (Cuba), pero tras la liberalización del comercio colonial en 1778, los vínculos gaditanos se multiplicaron y expandieron a otras regiones del imperio, creando un mapa con múltiples rutas que llegaban a las Antillas (La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, isla Margarita, Trinidad), el Caribe (Santo Tomás de Guatemala, Ormoa, Cartagena de Indias, Santa Marta, Río Hacha, Portobelo, La Guaira), el golfo de México (Veracruz, Campeche), el Río de la Plata (Buenos Aires y Montevideo), Chile (Valparaíso, Concepción, Arica), Perú (Callao y Guayaquil) y California. En 1784, se creó la Real Compañía de Filipinas, que unió a Cádiz y Manila directamente, por la ruta del cabo de Buena Esperanza.

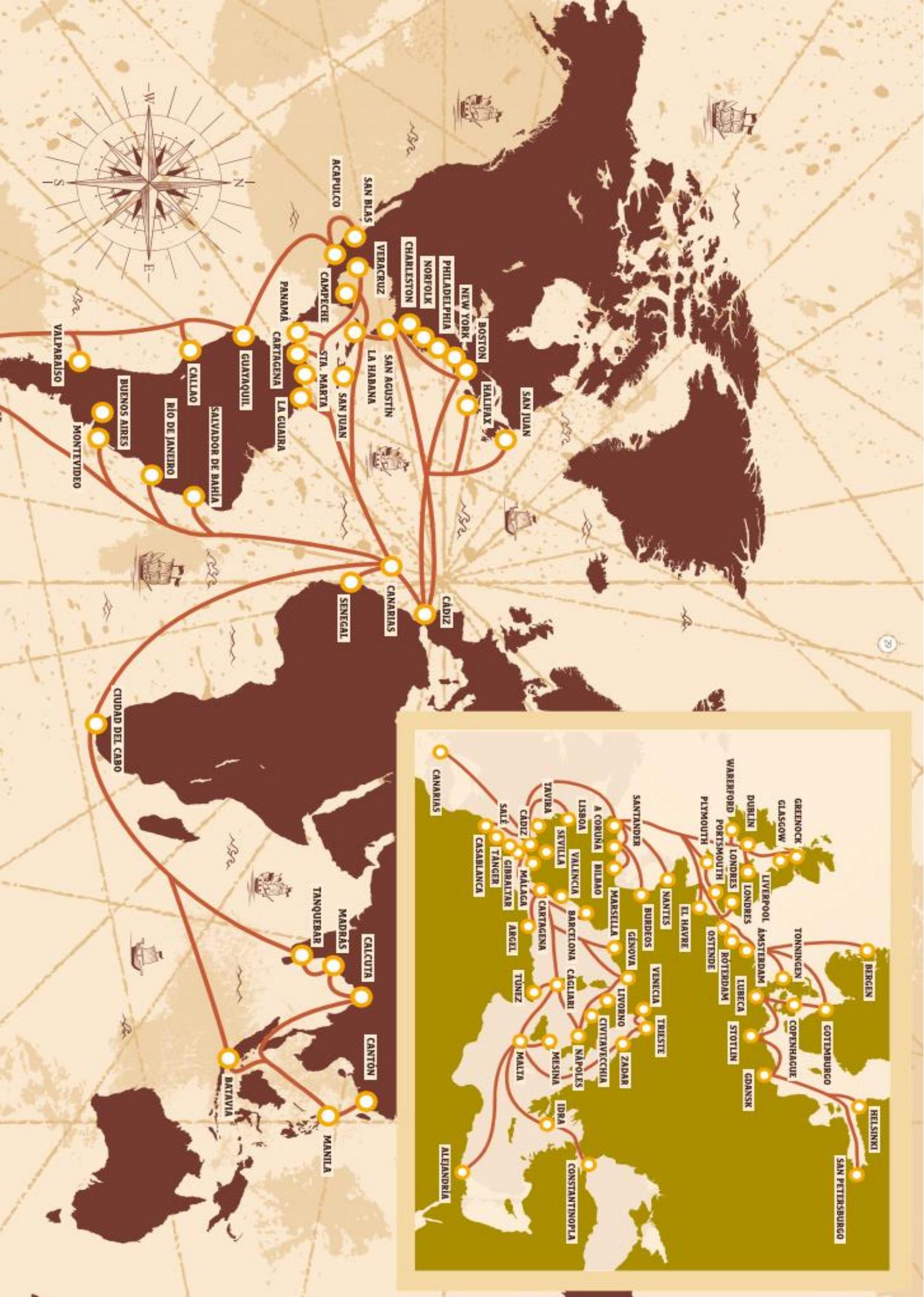
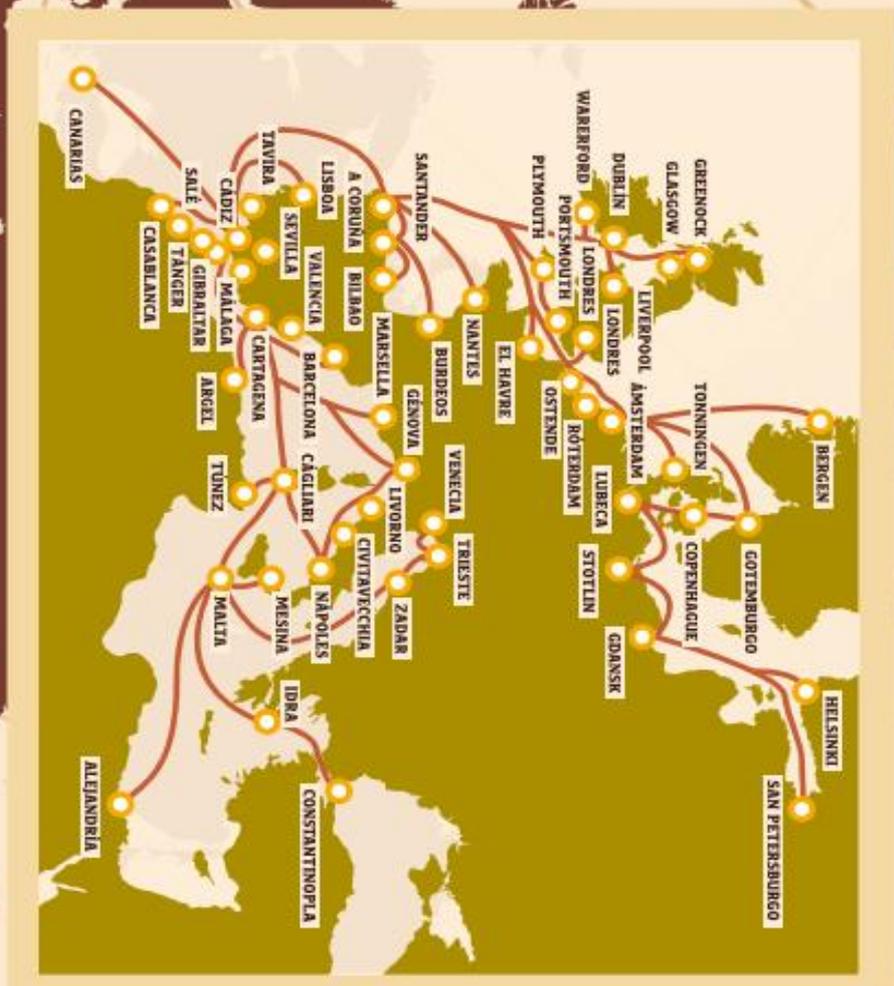
El comercio español se extendía por otros lugares y se adentraba en América del Norte (los puertos de Boston, Filadelfia, Nueva York), toda la Europa atlántica (desde el mar Báltico a Lisboa, pasando por Gdansk, Copenhague, Hamburgo, Ámsterdam, Londres, Saint-Malo, Nantes y Burdeos), el Mediterráneo (Marsella, Génova,

Livorno, Venecia e incluso Estambul) y el norte de África (varias plazas de Marruecos y Argelia). No obstante, Cádiz era también el principal nodo que articulaba el comercio peninsular y era, de hecho, un puerto redistribuidor con otras plazas españolas, como Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga, A Coruña, Ferrol, Santander, Bilbao, San Sebastián o Canarias.

El carácter global de Cádiz radicaba en que no solo fue un puerto para el comercio español, sino que fue una base estratégica para buques y compañías extranjeras. Los ingleses, los franceses, los holandeses, los norteamericanos, e incluso suecos o daneses, vieron en la bahía gaditana un espacio perfecto para hacer escala en sus viajes ultramarinos que conectaban con América, África y Asia, de modo que Cádiz estaba conectada con puertos tan dispares como Ciudad del Cabo, las islas Reunión y Mauricio, Calcuta, Madrás, Malaca o Cantón.

La bahía gaditana, al ser la sede de un departamento marítimo y contar con el arsenal más importante de la Real Armada, La Carraca, estuvo conectada con otros puertos militares peninsulares (Ferrol y Cartagena), europeos (especialmente con los franceses de Tolón y Brest) y de América. Desde Cádiz salieron multitud de expediciones navales y científicas con cientos de buques de guerra que arribaron al arsenal de La Habana, o a los apostaderos de Veracruz, Puerto Cabello, Montevideo, Callao, San Blas de California o Cavite, de modo que este fue el centro de la defensa de un imperio global que estaba en constante interconexión. ↓





7. GUERRA, COMERCIO Y PESCA: TRES FORMAS DE HACERSE A LA MAR

En el siglo XVIII, todos los asuntos navales y marítimos quedaron en manos de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (el equivalente a los actuales ministerios), constituyéndose una jurisdicción propia que era canalizada a través de la Real Armada. A través de ordenanzas y reglamentos los Borbones se propusieron optimizar los recursos marítimos, integrando todos los asuntos relacionados con el mar en una misma institución para poder así coordinarlos tanto en tiempos de guerra como de paz. Así, bajo la jurisdicción naval quedaron las tres marinas: la de guerra, la mercante y la pesquera.

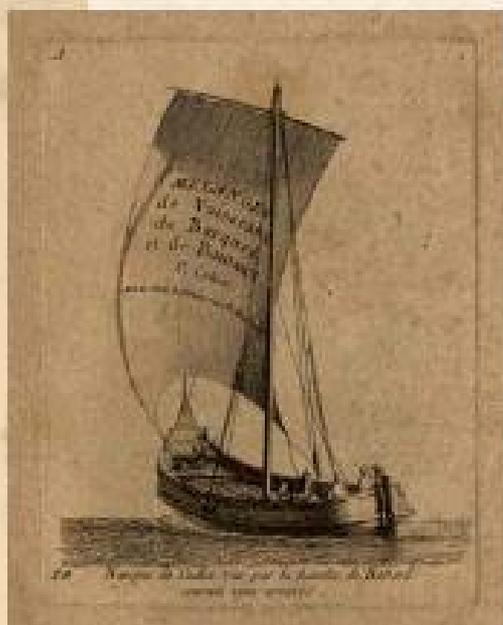
La marina de guerra se encargaba de la política defensiva y ofensiva de la monarquía en el ámbito marítimo. Debía proteger las costas peninsulares, controlar las principales rutas, defender el territorio americano y actuar en caso de guerra. La Real Armada tenía sus propios buques de guerra (navíos de línea, fragatas, corbetas, bergantines, paquebotes) que se gestionaban desde los arsenales peninsulares (La Carraca, Ferrol y Cartagena) y desde los apostaderos americanos (La Habana, Montevideo, Callao, San Blas de California). Desde allí partían expediciones que cruzaban los océanos

Alegoría de la Pesca. Fondo Almirante Lobo. Biblioteca Almirante Lobo. Archivo Histórico Municipal de San Fernando.



constantemente y buscaban mantener la seguridad de los mares. La jurisdicción naval asumía todo lo relacionado con esta marina: la táctica naval, la formación del personal, la gestión económica, el aprovisionamiento de pertrechos, la construcción y reparación de embarcaciones, la movilización de personal y la sanidad militar.

Los barcos mercantes y sus tripulaciones constituían lo que conocemos como marina mercante. Había embarcaciones destinadas al comercio que realizaban navegaciones de cabotaje (navegando a vista de costa), de gran cabotaje (sin divisar la costa pero con itinerarios cortos o medios con Europa, el Mediterráneo o el Norte de África) o transoceánicas (América y Asia). A la jurisdicción naval se le encomendó el control de todas esas rutas excepto las que formaban parte de la Carrera de Indias, que eran gestionadas por la Casa de Contratación. Además, todo lo que ocurría en puerto estaba bajo la inspección de una capitania que dependía de la jurisdicción naval, encargándose de las arribadas, las descargas de mercancías o la coordinación del tráfico dentro del puerto.



Barque de Cádiz vue par la hanche de Babar. Pierre Ozanne. Chez Le Gouaz, Paris.



Départ de la flote de Cadix pour la Vera-Cruz. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC).

Las autoridades navales eran las encargadas de expedir, a través de la escribanía de Marina, los permisos de navegación y las habilitaciones de las embarcaciones para poder navegar. Para obtener estos documentos los dueños o capitanes de los barcos debían comprometerse a navegar bajo unas condiciones precisas, que incluían un puerto de destino concreto, que la tripulación estuviera integrada solo por españoles y la obligación de no abandonar la embarcación o venderla en otro puerto distinto a donde se expidió la patente, porque si se diera el caso el capitán o el dueño del buque deberían pagar los pasajes de los tripulantes de regreso al puerto de origen. Para cubrir esta eventualidad y las multas derivadas del incumplimiento de las condiciones, los dueños debían buscar un fiador que garantizase su observancia.

La marina pesquera constituía en el siglo XVIII un sector económico clave. Movilizaba gran cantidad de embarcaciones de diferente porte y empleaba multitud de personas durante todos los meses del año para la extracción y procesamiento de pescado. Además de la pesca de bajura, orientada al autoconsumo y al mercado local, había otra de altura, encaminada a la comercialización a gran escala y la exportación. La primera se organizaba en torno a gremios y la segunda formando compañías, pero ambas quedaron bajo la jurisdicción naval. Por ejemplo, en 1769 Miguel Monfor, vecino de El

Puerto de Santa María y Joseph Domingo Argues, vecino de Santúcar, denuncian a los pescadores de la villa de Huelva porque pescan en caladeros prohibidos y con redes ilícitas que vulgarmente se denominan *al boys*, de suerte que aniquilan y arrasan las crías del pescado y perjudican a los pescadores naturales, reduciéndolos a la miseria, por lo que proponen a las autoridades de la Secretaría de Marina la prohibición de esa técnica de pesca¹. Además de todo esto, la jurisdicción naval se encargaba de asuntos que eran comunes a las tres marinas. Así, era la responsable del gobierno y administración de la gente de mar a través de las denominadas matriculas (listados o padrones de marineros y especialistas que eran necesarios para los buques de guerra), pero también de las maestranzas de carpinteros de ribera y calafates. Hacía inventarios exhaustivos de todas las embarcaciones, confeccionaba una relación de los contratos marítimos, administraba justicia en todo lo relacionado con la navegación, se encargaba de la conservación de montes para extraer madera y la fábrica de jarcias. También era la responsable de la limpieza de los puertos y del control de las salidas y entradas. Por último, la jurisdicción naval era responsable de asuntos tan variados como la concesión de patentes de corso y de la gestión de las presas realizadas y de los naufragios. †

¹ AHPC, PNCA 3204, f. 142.

8. GOBERNANDO AL RUMBO. DISPOSICIONES TESTAMENTARIAS DE LA GENTE DE MAR

Entre los diferentes documentos expedidos en las escribanías de marina, las disposiciones testamentarias resultan ser los de carácter más personal. Sin embargo, no son los documentos más abundantes dentro de los registros notariales de marina, pero son los que más información aportan sobre sus otorgantes: datos acerca de su identidad, sus creencias religiosas, información económica, datos sociales y familiares e incluso, en el caso de los miembros de la armada, sobre sus destinos.



Retrato de Juan José Navarro de Viana y Bufalo (1687-1772) Marqués de la Victoria, Capitán General de la Real Armada. Museo Naval de Madrid. Signatura MM-471

generaba hacerse a la mar, decidían poner en orden y a buen recaudo, no sólo sus bienes, sino también su alma. Una de las razones que determinan el volumen de este tipo de documentos en los registros notariales, es que solo testan quienes tienen algo legar. Es decir, la preservación del patrimonio familiar y de los bienes materiales del individuo es el principal motivo para emitir estos documentos. Aquellos que tienen poco o ningún patrimonio no suelen recurrir a los escribanos, aunque las ordenanzas de la Real Armada ofrecían la posibilidad

Un testamento es un documento que recoge las últimas voluntades de una persona, por tanto, podríamos pensar erróneamente que son emitidos por individuos de avanzada edad o en situación de enfermedad grave. En el siglo XVIII, la esperanza de vida era muy inferior a la actual y la sociedad de la época era también mucho más temerosa: además quienes acudían a las oficinas de los escribanos eran sobre todo gente de mar, por lo que podemos entender que la principal razón para expedir estos documentos era el miedo a no sobrevivir a una travesía o a un viaje transoceánico plagado de riesgos y peligros.

de testar a todo aquel que lo solicitara, aunque fuera en circunstancias tan especiales como en la batalla o tras un naufragio.

Los testamentos estaban estructurados de la siguiente manera:

Comenzaba con una invocación poniendo a la divinidad por testigo del contenido del documento.

"En el nombre de Dios Nuestro Señor y con su Divina Gracia" ¹

Luego viene la intitulación, que contiene los datos que identifican a la persona que hace el testamento

"Don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, vizconde de Viana, teniente general de la Real Armada y director general de ella, de edad de sesenta y cinco

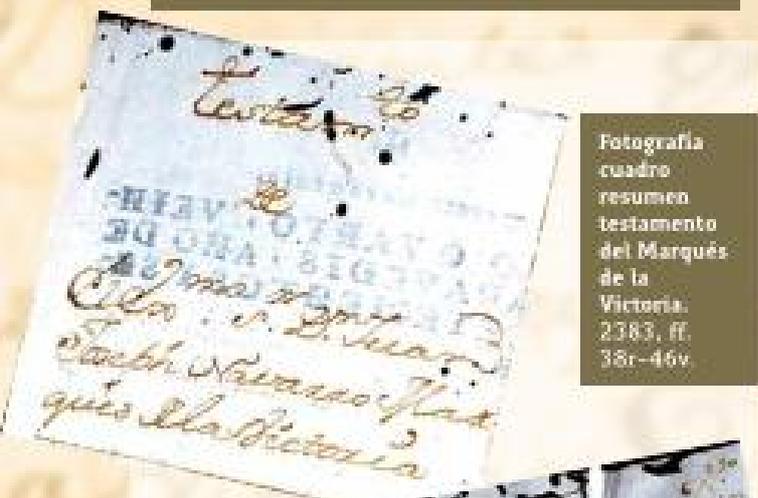
Es fácil encontrar entre los otorgantes de estos documentos gentes de todas las edades, clases y condiciones que, ante la incertidumbre que

¹ RHPCA. PNCA 2180, ff. 157r-159v.

El Marqués de la Victoria



Capilla de Santa Rosalia, iglesia del Carmen de San Fernando, donde estuvo por primera vez el sepulcro del Marqués de la Victoria trasladado en 1870 al Panteón de Marinos Ilustres. Foto Jesús Martín Díaz.



Fotografía cuadro resumen testamento del Marqués de la Victoria. 2383, ff. 38r-46v



Institución de Pedro Joseph de Arzacamena. AHPC. PNCA 2183. f. 130r

años, natural de la ciudad de Mesina en el Reino de Sicilia, hijo legítimo de las señores don Ignacio Antonio Navarro y doña Libia Búfalo, su legítima mujer, mis padres legítimos y naturales que son difuntos² ?

En tercer lugar, aparece el expositivo, donde se motiva la expedición del documento, y la profesión de fe.

² AHPC. PNCA 2178, ff. 47r-52v.

"Estando gravemente enfermo y por la Divina Misericordia en todo mi acuerdo de memoria y en dominio natural, exyendo como firme, y verdaderamente los Divinos y altos Ministerios de las Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo [...] bajo cuya fe y creencia he vivido y protesto vivir y morir catholico y fiel christiano [...] para cuando su Divina Magestad me tuviere asignada (la muerte), que esta me halle prevenido, teniendo dispuestas las cosas que pertenecen al descanso de mi conciencia y bienes de mi alma; para que limpie de toda culpa, goze de la gloria celestial para la que fue criada [...]"³

Las disposiciones comprenden las últimas voluntades del otorgante. En primer lugar, se especifica el tipo de enterramiento, las limosnas, número de misas, mandas pías, etc. A continuación, la información sobre el núcleo familiar, el reparto de bienes, reconocimiento de deudas y el nombramiento de albaceas. Finalmente la datación, la cláusula de revocación, las suscripciones (el notario y los testigos) y las rúbricas (la del otorgante si sabe firmar, las de los testigos y el notario)

"que cuando su divina majestad sea servido llevarme de esta presente a mejor vida, mi cuerpo sea sepultado sin pompa de aparato militar, siendo llevado dentro de un coche a la Iglesia del Convento de religiosos de Nuestra Señora del Carmen descalzos de esta ciudad, para ser enterrado en ella"⁴

"Declaró que hará tiempo de nueve años, contrage legitimo matrimonio en la ciudad de Palma de Mallorca, con Inés Martínez, al que no intervino dote, ni capital alguno, y constante el, he tenido por mi hijo legitimo, y suyo, a Luis Virgilio y Martínez, de edad de siete años, al que declaro por tal para que siempre conste"⁵

"[...] declaro que Joseph Terian, ausente en los Reinos de las Indias, y por este Doña Inés Durán, su madre, me debe doscientos y cinquenta reales [...] dicho caudal se entregó a Don Joseph Moreno, capellán del navío San Jorge [...]"⁶

"y así lo otorgamos, ante el presente Escribano Público y de Marina y testigos. En la ciudad de Cádiz, a veinte y un dias del mes de enero del año mil setecientos veinte y uno. Y los otorgantes, a quien yo el dicho escribano doy fe conozco, lo firmaron en mi registro y fueron testigos: don Juan de Segura, don Carlos de Aguilar y Julián Pinzetti, vecinos de Cádiz"⁷. †

³ AHPC. PNCA 2183, ff. 103r-107v.

⁴ AHPC. PNCA 2178, ff. 47r-52v.

⁵ AHPC. PNSF 29, ff. 74r-75v.

⁶ AHPC. PNCA 5934, ff. 103r-107v.

⁷ AHPC. PNCA 2145, ff. 9r-9v.



Ubicación actual del sepulcro del Marqués de la Victoria en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

9. LOS OFICIOS DE MAR: LA MAESTRANZA Y SU GENTE

En el siglo XVIII la palabra maestranza hacía referencia tanto al sitio donde se reparaban las embarcaciones y se almacenaban los pertrechos como a una serie de trabajadores con especial dedicación y especialización en las tareas de construcción y reparación de los barcos. Así se hablará en los documentos de gente de maestranza.

Según los diferentes ordenamientos de la matrícula de mar, y específicamente desde 1737, las gentes de maestranza eran los calafates y los carpinteros de ribera, para los que era obligatorio inscribirse en la matrícula. No obstante, es posible incluir también a trabajadores de otros oficios cuando las autoridades de los arsenales los necesitaban y justificaban la conveniencia de su empleo (toneleros, aserradores, faroleros, armeros, pintores...).

Los calafates y carpinteros de ribera se organizaban y trabajaban de acuerdo con el sistema gremial tan característico de la edad moderna. Recordemos, que el gremio se estructuraba de forma jerárquica, con los maestros en la cúspide; los oficiales en una posición secundaria y, en la base, los aprendices, sujetos a los maestros en esta fase inicial de transmisión del conocimiento del oficio. Esta jerarquía determinaba diferencias en el

reconocimiento social y salarial.

Las ordenanzas del gremio regulaban, de forma puntual, todos los aspectos de la actividad de los calafates y carpinteros de ribera, aunque la normativa de la matrícula de mar y de la Real Armada estaba por encima de las reglas gremiales. De esta forma, por ejemplo, la *Ordenanza de S. M.* para el gobierno militar y económico de sus reales arsenales de Marina, dictada en 1776, establecía que los aprendices de calafate y carpinteros de ribera que trabajasen en los arsenales,

tuvieran la supervisión del maestro con el que hubieran establecido la escritura de aprendizaje, no pudiendo tener menos de 12 años y por un periodo de formación de 6 años. También recoge la ordenanza de 1776 que la autoridad de Marina con mando en el arsenal, podría despedir al aprendiz que no fuera hábil para el trabajo, lo que en la práctica suponía la suspensión del contrato de aprendizaje entre maestro y aprendiz. Señala también que los aprendices que concluyeran su fase de adiestramiento, pasarían a la categoría de oficiales. Y transcurridos dos años, podrían optar a la maestría, superando el correspondiente examen establecido por el gremio.

ORDENANZAS DE SE MAJESTAD

PARA
EL GOBIERNO MILITAR
MILITAR Y ECONOMICO DE LA ARMADA

PARTI PRIMERA

DE LOS OFICIOS DE LA ARMADA



EN VIRTUD DEL REAL DECRETO
DE SE MAJESTAD DE 1776

Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Politico y Economico de la Armada Naval. Parte Primera. Que contiene los Acuerptos pertenecientes al Cargo General de la Armada (1748). Depositorio Tipografico de Moseny. Parramóno Nacional Colección: Granada Dama.



Carpinteros de Ribera. Álbum Marqués de la Victoria.



En la escribanía de Marina se conservan escrituras de recibimiento de aprendiz o cartas de aprendiz donde se muestran las obligaciones que recaen sobre los maestros, que van más allá de las propiamente formativas y laborales, al acoger en su casa, y bajo su autoridad y protección, al aprendiz.

Aquí, Domingo Berino, maestro carpintero y vecino de Cádiz, firmó una escritura de "aprendiz" por la que se comprometió a recibir como aprendiz a Juan Bautista Capuro, de 15 años y natural de Génova. Durante siete años Domingo Berino enseñaría el oficio de carpintero de ribera a Juan Bautista para que pasado ese tiempo pudiera trabajar como oficial para otros maestros; le suministraría herramientas "para que trabaje con ellas y un vestido ordinario como se acostumbra en los demás aprendices que salen de oficial". Durante el aprendizaje el maestro proporcionaría al aprendiz alojamiento y manutención y curaría a su costa todas las enfermedades que pa-

deciera, al tiempo que se comprometía a no despedirlo. Pero, a cambio, el aprendiz no podía faltar ni siquiera con la excusa de aprender otro oficio¹.

En 1761 Francisco Figueras, maestro calafate, vecino de Cádiz, otorgó una carta de aprendiz para recibir como tal, a Francisco Gavia de 12 años y natural de Argeliras, con las mismas condiciones que el señalado anteriormente Juan Bautista Capuro, aunque en este caso el maestro no pudo firmar porque no sabía y uno de los testigos tuvo que hacerlo en su nombre².

La administración del Estado fomentaba, en estos colectivos de calafates y carpinteros de ribera, tanto el aprendizaje como la adquisición de experiencia, y con esta política se aseguraba la reproducción e incremento de la gente de maestranza, tan necesaria para el adecuado desarrollo de la Armada Real y de la política naval en general. ↓

1. NHC, PNCB 2173, ff. 189-190y
2. NHC, PNCB 2184, ff. 190-190v



Reyenda de la crítica. Pere Barrell del Casó. Barrio de España, Madrid.



Línea construcción naval. P. T. Museo Naval.

10. "CORRER EL MAR": LA PRÁCTICA DEL CORSO



La actividad corsaria era una práctica bélica utilizada por los estados modernos para defender las costas y las embarcaciones mercantes de las depredaciones de posibles enemigos. Pero, también fue utilizada de modo ofensivo para causar el mayor daño posible a los intereses navales y mercantiles del enemigo. Tanto si se usaba como arma defensiva o como arma ofensiva, la Real Armada recurrió a esta práctica armando embarcaciones de guerra, en corso. Pero quizás la actividad corsaria que mejor queda reflejada en la escribanía de Marina es la que protagonizaban particulares que armaban sus barcos en corso y mercancía. Esta denominación tan significativa deja entrever una vertiente económica del corsarismo nada desdeñable.

La actividad corsaria estaba regulada por las Ordenanzas de Corso. A lo largo del siglo XVIII se publicaron varias de estas ordenanzas: 1702, 1716, 1718, 1762, 1779, 1794 y 1796.

La Real Armada a través del ministro de Marina de la provincia y del juzgado de Marina era la institución encargada de gestionar la actividad de los corsarios. Las ordenanzas de 1748 y de 1751 estipulaban que quien quisiese armar embarcaciones en corso debía solicitar y obtener una patente o autorización del ministro de Marina de su departamento. Para ello, era obligatorio presentar fiadores ante el escribano de Marina. De esta manera el corsario garantizaba con su patrimonio su buena conducta, comprometiéndose a no ocasionar daños a personas o bienes que no fueran del enemigo.

En la escribanía de Marina se encuentran algunos de estos documentos titulados como obligación de corso o fianza de corso.

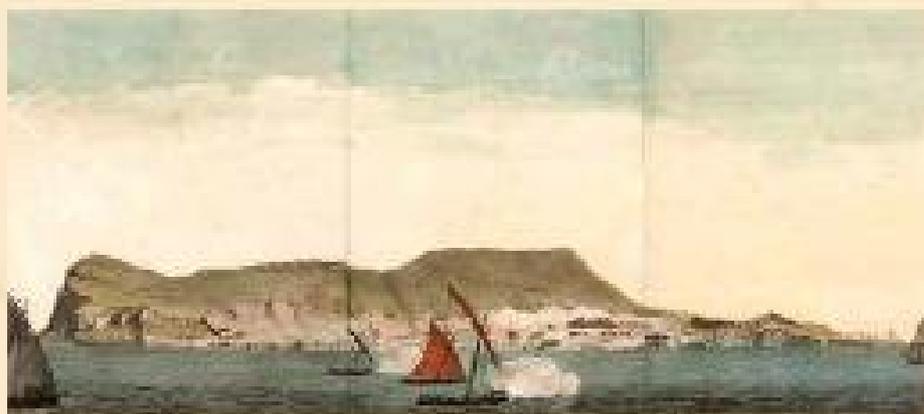
El 5 de agosto 1739 D. Joseph Valera vecino de Cádiz solicitó patente de corso contra los infieles para su barco el *Nuestro Señora de la Soledad* y San Joseph de porte de 150 toneladas, 37,5 costos



Ordenanza de 17 de noviembre de 1718 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el Corso. Biblioteca Virtual de Defensa

de quilla, 12 cañones, 20 pedreras, 24 fusiles, 24 chafarotes, 24 chuzos y dos frasqueras de fuego. Para poder obtener dicha patente D. Joseph Valera tuvo que otorgar ante el escribano de Marina una escritura de obligación por la que ofrecía su persona y todos sus bienes para garantizar que cumpliría con la ordenanza de corso de 1718¹.

¹ AHIC. PMCA. 2162, ff. 132-134v.



Acción de cañoneras españolas en Gibraltar.
Grabado extraído de la obra de J. Brinkwater

En septiembre de 1750, D. Vicente Villar y Mier, dueño y capitán del navío español nombrado *El Spindion* que iba a salir para Cartagena de Indias, firmó una de estas *financas de corso*, por la que se comprometía a que su actuación como corsario en el viaje hacia Cartagena, siempre sería conforme y arreglado a las ordenanzas².

La legalidad de las capturas realizadas por los corsarios se sometía a la consideración del juzgado de presas de la Capitanía General de la Real Armada e Intendencia General de Marina, con la presencia del escribano de Marina, según se establecía en las ordenanzas de matrícula de 1751. Las víctimas de los corsarios tenían derecho a apelar ante instancias superiores, así el capitán del

² AHIC. INCA. 2173. FF. 204-206.



Plan topographique du detroit de l'Angler Hendrik.
Bibliothèque nationale de France. GND-1238



Retrato de Antonio Barceló. Museo Naval de Madrid

barco apresado y su armador elevaban sus quejas y la apelación al Real y Supremo Consejo de Guerra.

En la escribanía de Marina también se pueden encontrar huellas de las resoluciones de los tribunales de presas cuando tras la declaración de buena presa, los miembros de la tripulación de un corsario exigen el cobro de la parte del botín que les corresponde.

Juan Crispín García, natural de Murcia pero residente en Cádiz, firmó un poder a María Ángela Vilamor, con la que no mantenía ninguna relación familiar, para cobrar el botín que le correspondía de la presa que hizo el navío *La Amable Móvio* en el que iba embarcado como grumete, y las once presas que hizo la galeota francesa nombrada *Santa Catalina*, su capitán D. Esteban Wari en la que estuvo haciendo el corso como uno de los marineros de su tripulación³. ⚔

³ AHIC. INCA. 2183. FF. 118-124.

11. "MUJERES EN TIERRA FIRME"

En el siglo XVIII comerciantes y gente de mar pasaban largas temporadas fuera de su domicilio familiar y de sus lugares de residencia habitual. Los viajes y las estancias prolongadas en América y otros lugares eran frecuentes a lo largo de sus vidas. En esos momentos de ausencia, la familia y el patrimonio familiar quedaban al cargo de las mujeres, que como esposas, madres o hermanas administraban negocios y bienes y mantenían y educaban a los hijos.

La Real Armada comprendía la dificultad que suponía para las familias prescindir de los esposos, padres e hijos, y sobre todo de los sueldos de estas mientras estaban embarcados o alistados alejados de sus hogares, por eso consideró la posibilidad de que los familiares (mujeres, padres e hijos) pudieran cobrar los dos tercios del sueldo en el caso de que el viaje fuera a puertos de Europa o la mitad de la paga cuando la expedición fuera a América (artículo LXXV de las ordenanzas de 1751). Para ello era necesario que los familiares dispusiesen de "poderes especiales" para poder cobrar dichos sueldos. Esos poderes debían firmarse ante el escribano de Marina.

Los poderes son uno de los tipos documentales más numerosos entre la documentación de la escribanía de marina. Y entre ellos los poderes para testar son quizás los más interesantes, ya que responden a la necesidad que tenían los hombres de mar que formaban parte de las tripulaciones, de dejar en orden todos sus asuntos terrenales y espirituales, antes de embarcarse. Lo principal era hacer testamento ante la posibilidad de no regresar y, cuando no era posible hacerlo en persona, había que delegarlo en alguien de plena confianza que pudiera gestionar de manera conveniente los asuntos familiares y los negocios.

Las mujeres que necesariamente permanecían "en tierra firme" jugaron un destacado papel en estos casos, al ser elegidas por sus esposos como



Retrato de una mujer. Adolphe-Louis Guillard (1749-1809). Museo de Bellas Artes de Gante.

las responsables de la familia (de los hijos menores) y administradoras del patrimonio familiar y los negocios. Suelen ser designadas como albaceas y apoderadas de sus maridos, hijos, hermanos e incluso de hombres con los que no existía una relación familiar.

La legislación vigente en el siglo XVIII limitaba la capacidad jurídica de las mujeres, con prohibiciones que afectaban de manera diferente a las mujeres casadas, viudas o emancipadas. Las mujeres casadas necesitaban de un documento de aval o *venio marital* para poder firmar cualquier tipo de documento o contrato o participar en operaciones comerciales.

Cuando el Intendente General de Marina D. Juan Domingo de Medina, fue trasladado de urgencia a Cartagena de Levante, en 1760, otorgó



Retrato familiar de los O'Crowley. Nicolas Louis Albert Delecré. Estometa del Patrimonio Histórico. Archivo. Información Artístico - Junta Teatral. n.º de inventario AIP-0151.

un poder para testar en favor de su esposa D^a Rosalla de Rojas. No obstante, para garantizarse que su esposa pudiera reemplazarle administrando sus propiedades y negocios en Cádiz, tuvo que firmar ante el escribano de Marina un poder o licencia para ello¹.

Juan Bautón, vecino de Cádiz, fue contramaestre de la Real Armada con destino en el navio San José, alias El África, paje en el navio San Luís, grumete en el San Isidro, marinero y artillero de La América, artillero en La Gálga y El Dragón y patrón de la lancha Dragón y, en agosto de 1761 otorgó un poder a Gabriela Nosilla, su mujer, para

¹ AHIC. PNCA 2184. FC. 31-47v.

cobrar de la Real Hacienda y del Tesorero General de Marina los sueldos que quedaban pendientes de los distintos destinos que había tenido².

Los miembros de las tripulaciones de los barcos de la Real Armada, al igual que otros navegantes y comerciantes, aprovechaban el viaje para ganar algún dinero extra. Solicitaban préstamos para comprar mercancías que luego vendían, o simplemente especulaban con la posibilidad de llegar o no a su destino. Un número importante de mujeres invirtieron en este tipo de operaciones. Una de las más singulares fueron los riesgos de apuesto que consistían en prestar una cantidad de dinero que no se devolvería si el barco naufragaba o embarrancaba no pudiendo continuar su viaje. Así, por ejemplo, D^a Juana Gerbaut, vecina de Cádiz e hija del intendente de Marina Juan Gerbaut, prestó 3 480 pesos a riesgo de mar a D. Joseph Sapián, capitán de navio de la Real Armada y comandante del navio La Reyno, que iba a salir para el puerto de La Habana. La devolución del dinero estaba sujeta a la opuesto de si llegaba o no a sabamento el navio a La Habana³.

En definitiva, las mujeres participaron activamente en las escrituras que se otorgaron ante los escribanos de marina, bien como titulares solicitando o reclamando un derecho, contratando servicios o como receptoras de un encargo o encomienda. Ellas participan en un 44% de las escrituras de la escribanía de Marina, se convierten por tanto en una pieza imprescindible del entramado social y económico de Cádiz. **§**

² AHIC. PNCA 2184. FC. 136-136v.
³ AHIC. PNCA 2382. FF. 38v-39r.



Mujeres en la ventana. Bartolomé Esteban Murillo. National Gallery Washington D.C. (Estados Unidos).

12. Y TAMBIÉN TENÍAN ESCLAVOS...



Cabeza de un negro. A. Dürero

La presencia de esclavos en la sociedad gaditana es conocida especialmente en los siglos XVII y XVIII a través de algunos datos que nos informan sobre su importancia. Entre 1600 y 1749 se registraron en Cádiz 11.420 bautizos de esclavos o hijos de esclavos y 1889 matrimonios en los que los contrayentes eran esclavos. Como mercado esclavista, se constata la compraventa de hasta 20.000 individuos en el periodo que va de 1650 a 1750, por lo que podemos hablar de Cádiz como el principal centro esclavista español; curiosamente en un momento en el cual la esclavitud se encuentra en retroceso en el resto de España, aunque sin llegar a su total desaparición hasta finales del siglo XIX.

Los principales suministradores de esclavos en Cádiz eran los comerciantes italianos, corsarios



Libertad de esclavo. AHPC. P NSF. 29, f. 169r.

españoles, holandeses, ingleses o bátavos que compraban directamente en Lisboa o en las plazas norteafricanas.

Los esclavos eran una mercancía más entre los muchos productos que llegaban a Cádiz en el siglo XVIII. Esta cosificación implicó que su destino dependiese de su valor en el mercado. Generalmente se trataba de un producto costoso de manera que su posesión era un lujo que otorgaba prestigio social a sus dueños. La mayoría de ellos eran utilizados en tareas domésticas, aunque había un número importante que eran empleados en diferentes oficios. Cuando un

esclavo perdía su valor, su dueño intentaba desprenderse de él vendiéndolo o traspasándolo. De esta forma, los esclavos aparecen en las disposiciones testamentarias de sus dueños y en los inventarios de bienes, generalmente incluidos entre el ganado o los medios de transporte que poseyeran en cada caso.

Las menciones a esclavos en toda la documentación notarial son recurrentes y se concentran en documentos de compraventa, cesiones y libertades de esclavos, aunque también encontramos información muy interesante acerca de ellos en los testamentos de sus dueños, como ya se ha mencionado. En la escribanía de Marina se



Estudios de la cabeza de un negro. Peter Pauls Rubens



Estudio principal de un joven moro. Gaspar de Crayer



Retrato de una señora principal con su negra esclava. Museo de América de Madrid.



Retrato de cuatro sirvientes en la Corte de los Médici. Anton Domenico Gabbiani

localizan muy pocos documentos en los que los protagonistas sean esclavos, un puñado de escrituras de compraventa de esclavos y otras pocas escrituras de *cesión de esclavo* y *libertad de esclavo* nos informan sobre su existencia. Esta escasez seguramente responde al elevado precio de los esclavos y al menor poder adquisitivo de la gente que se acogía al fuero de marina. Solo los altos cargos y algunos sectores de la oficialidad de la Real Armada podían permitirse el lujo de disponer entre sus trabajadores domésticos de esclavos.

El 7 de marzo de 1767 D^a Thomasa de Yrisarri vecina de Cádiz y viuda de D Joseph de Aguirre, capitán de navío de la Real Armada vendió a D. Santiago de Yrisarri, capitán del regimiento de caballería del Príncipe, su hermano, residente en Cádiz, un negro llamado Joseph Benito de 22 años, por 100 pesos escudos de plata. Por esta venta D^a Thomasa tenía que pagar un 6% de impuesto de Alcabalas y cientos¹.

Dos años antes, en 1765, D. Joséph de Somaglia, conde de Somaglia, caballero de la orden de San Juan y capitán de fragata de la Real Armada, otorgaba la libertad a su esclavo Eduardo José López, de 24 años y lo hacía "graciosamente sin ningún interés en remuneración", por su "obediencia, fidelidad y prontitud debida", y porque en repetidas ocasiones el esclavo se lo había solicitado².

En el siglo XVIII la esclavitud en Cádiz parece que disminuye, pero no desaparece. En el

siglo XVIII pensadores como Locke y Montesquieu condenaron esta práctica al considerarla contraria al derecho natural, pero defendieron la esclavitud de los negros, con el fin de no atentar contra la economía colonial. Del mismo modo, en las Cortes de Cádiz, se levantaron voces como las de Isidoro Antillón, que defendió el fin de la trata y la abolición de la esclavitud o la de José Miguel Guridi Alcocer que defendió una abolición progresiva o la de Mejía Lequerica que defendió la condición de hombres de los esclavos. Los resultados de estos discursos fueron estériles, ya que el artículo 22 de la Constitución de 1812, confirmaría que la población de origen africano quedaba fuera de la ciudadanía y, por lo tanto, la esclavitud se mantenía como una actividad legal. ↴



Retrato de tres músicos en la Corte de los Médici. Anton Domenico Gabbiani

¹ AHPC. PNSE 32, ff. 19v-21v

² AHPC. PNSE 29, ff. 165r-165v

13. EL FINAL DE LA ESCRIBANÍA MAYOR DE MARINA DE CÁDIZ

En 1769 se trasladó, de Cádiz a la Real Isla de León, la capital de Departamento marítimo y con ello todos los organismos dependientes de ella, entre los que se encontraba la escribanía Mayor de Marina. Comienza entonces un nuevo período de la escribanía Mayor que durará hasta finales del siglo XIX; mientras en Cádiz seguía existiendo una escribanía de Marina, pero vinculada al partido.

La elección de la actual San Fernando para situar la capital del Departamento marítimo tenía mucho que ver con su situación geográfica en el fondo de la Bahía lo que posibilitaba una defensa más eficaz. Y además su emplazamiento interior la convirtió en un enclave que no precisaba de fortificaciones extraordinarias. También se tuvo en



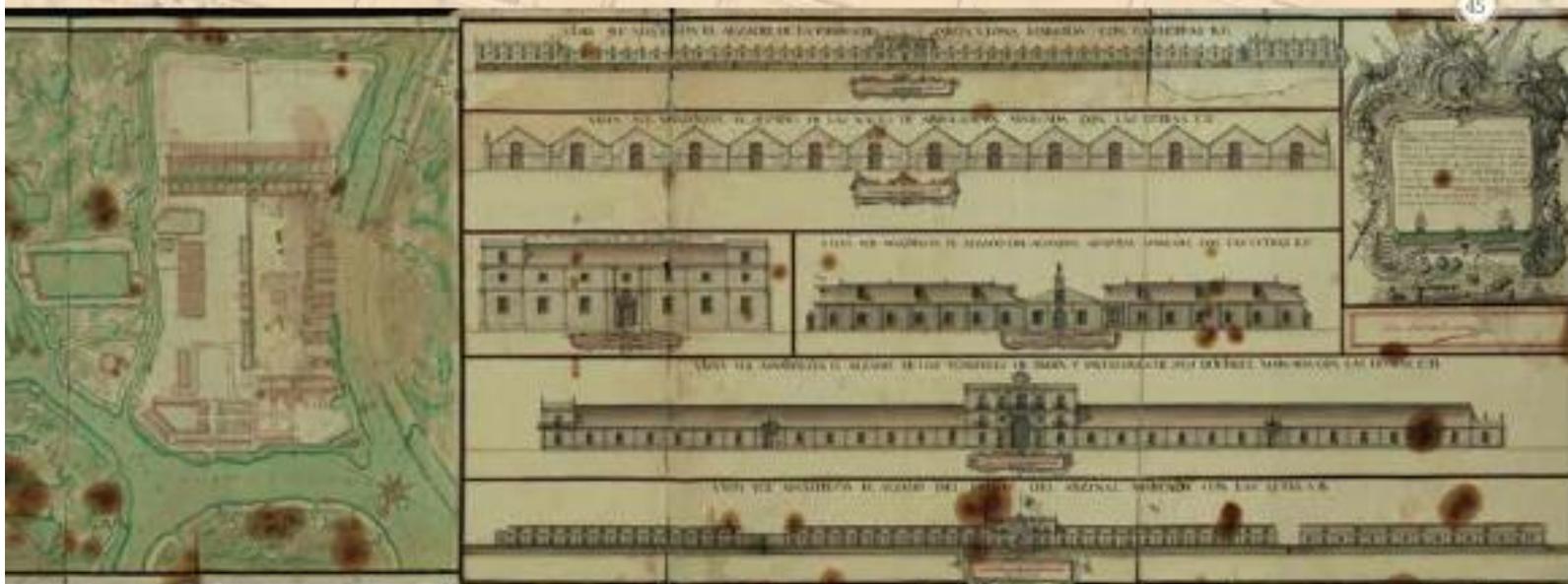
Portada de la Escribanía Mayor de Marina de San Fernando, 1780. Archivo Histórico Provincial de Cádiz



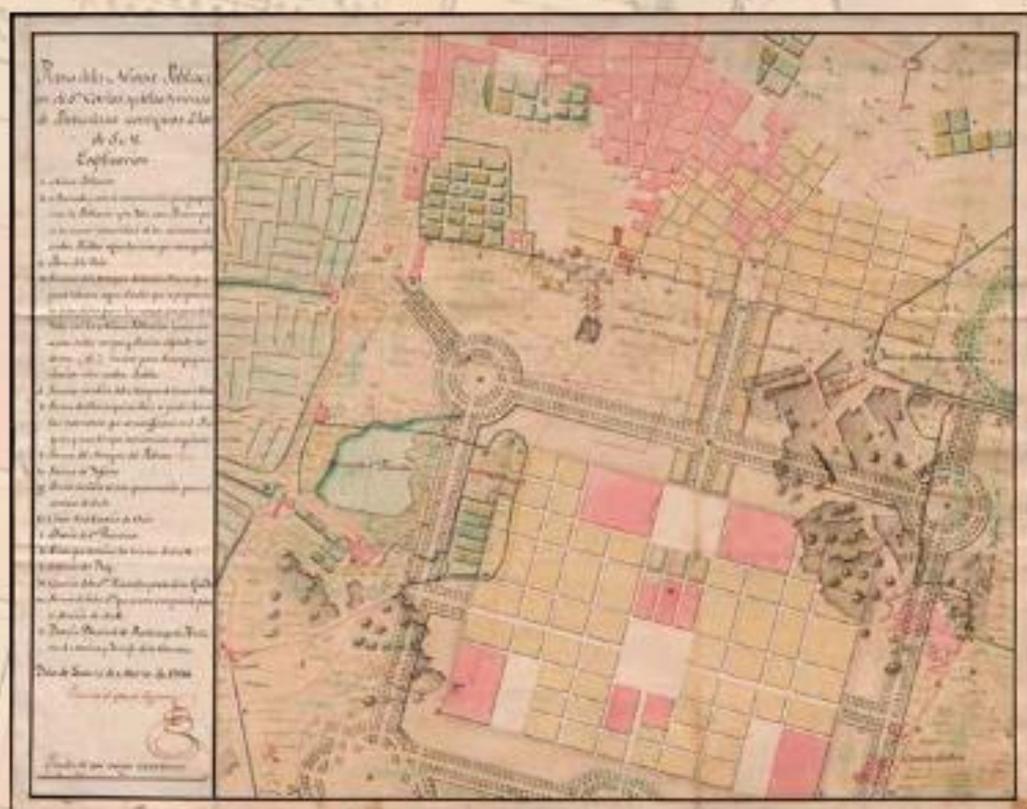
VISTA DEL OBSERVATORIO DE SAN FERNANDO.

Vista del Observatorio de la Armada de San Fernando. Revista el Museo Universal 1861.





Plano del arsenal de La Carraca. Levantado delinado y sondado por el Teniente de Fragata Dn. Gregorio Vidal, año de 1779. Archivo del Museo Naval de Madrid. Signatura: MN-P-2F-6



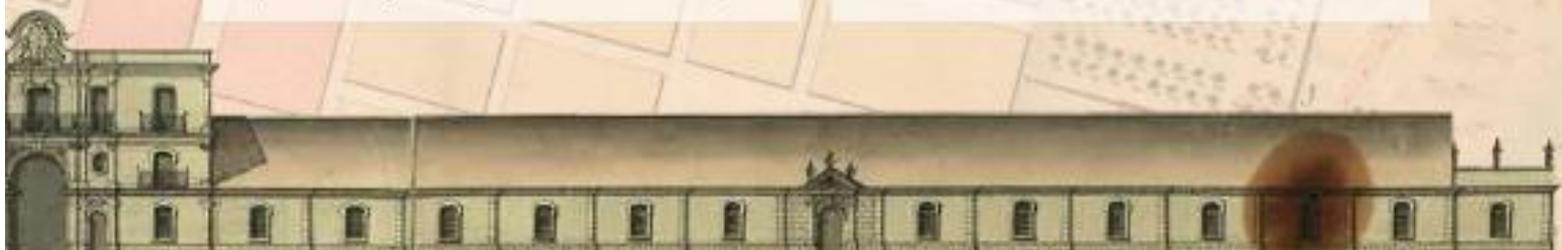
Plano de la Nueva Población de San Carlos y de los Terrenos de Particulares contiguos a los de S.M. / Ysla de León 14 de marzo de 1788. Vicente Ymperial Digueri. Archivo del Museo Naval de Madrid. Signatura: MN-P-2A-9

cuenta su proximidad del arsenal de La Carraca, la facilidad en el abastecimiento de agua tanto al arsenal como a la ciudad y el hecho de contar con una salida alternativa a mar abierto por el caño de Santi Petri.

El 14 de abril de 1769 el baillío don Julián de Arriaga, secretario de despacho de Marina, participó a los regidores gaditanos desde Aranjuez,

que a pesar de los inconvenientes presentados por estos, el rey no veía inconveniente en el traslado de los cuerpos de Marina a la Real Isla de León, (Aranjuez el 14 de abril de 1769)

El año 1769, significa, por tanto, el fin de la presencia de la Real Armada y de todas sus dependencias en la ciudad de Cádiz y el traslado de las mismas a la Real Isla de León. ↓



14. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Barrientos Márquez, María del Mar y Gullón Abao, Alberto J. (Eds.): *América y el Mar*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2019.

Bustos Rodríguez, Manuel. *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1630-1830)*, Madrid, Sílex, 2005.

Bustos Rodríguez, Manuel. "El traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado de Indias y sus efectos en el contexto de la nueva planta de la Marina y del comercio americano". *Studia historica. Historia moderna*, Vol. 39, Nº 2, 2017, págs. 115-152.

Guimerà Ravina, Agustín y Chaline, Olivier (coord.). *La Real Armada y el mundo hispánico en el siglo XVIII*, Madrid, UNED, 2022.

Carrasco González, Guadalupe, "El papel de las viudas en la transmisión y continuidad de los negocios en Cádiz a finales del siglo XVIII y principios del XIX", en Francisco García González y Jesús Manuel González Beltrán (eds.), *¿Destinos inmóviles?: Familia, estrategias de poder y cambio generacional en España y América Latina (siglos XVIII-XIX)*, Granada, Comares Historia, 2022.

Carrasco González, Guadalupe, "El puerto de Cádiz en el tráfico marítimo entre el Atlántico y el Mediterráneo (1789-1815)", José Manuel Díaz Blanco, Juan José Iglesias Rodríguez y Isabel María Melero Muñoz (coord.), *En torno a la Primera Globalización: circulaciones y conexiones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)*, Sevilla Universidad, 2022, págs. 365-396

Crespo Solana, Ana, "El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)", *Investigaciones de Historia Económica = Economic History Research*, Vol. 11, Nº. 2, 2015, págs. 133-134

Crespo Solana, Ana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad, 1996.

Garrido Romero, David y Quintero Fernández, Alba, "La Escribanía de Marina de Cádiz. Una aproximación", en Barrientos Márquez, María del Mar y Gullón Abao, Alberto J. (Eds.): *América y el Mar*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2019.

Garrido Romero, David y Quintero Fernández, Alba, "La Escribanía de Marina a través de su patrimonio documental", en Gullón Abao, Alberto J. y Padrón Reyes, Lilyam (Comps.): *El Valor Histórico y Arqueológico del Mar*, Santa Marta, UNIMagdalená, CEIMAR, 2020.

Garrido Romero, David, "La documentación notarial de la Escribanía de Marina como fuente para la Historia. Los supervivientes del Lord Clive", en Calvo González, Patricia; Cortina Orero, Eudald y González Lage, Valeria (Coords.): *Los Caminos de América*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 2022.

Garrido Romero, David, "Los documentos notariales de Marina en el Cádiz del siglo XVIII. Un patrimonio documental por descubrir", en Barrientos Márquez, María del Mar y Padrón Reyes, Lilyam (Eds.), *Entre Europa y América. El Mar y la primera globalización*, País Vasco. Universidad del País Vasco, 2023.

Gullón Abao, Alberto, Padrón Reyes, Lilyam y Pérez-Reverte Mañas, Carlota (Eds.), *La Caleta (Cádiz): Entre la Tierra y el Mar*, Sevilla, Aconagua Libros, 2021.

Iglesias Rodríguez, Juan José, "Las infraestructuras portuarias de la bahía de Cádiz ante el reto del monopolio americano", *Studia historica. Historia moderna*, Vol. 39, N° 2, 2017, págs. 185-219

López Vázquez, Ascensión, "Exvotos marineros en la provincia de Cádiz", Gullón Abao, Alberto, Morgado García, Arturo y Rodríguez Moreno, José Joaquín (Eds.), *El mar en la historia y en la cultura*, Universidad de Cádiz, 2013.

López Vázquez, Ascensión, "Cartagena de Indias y su bahía a través de la obra del marinocientífico Antonio de Ulloa", Elías Caro, Jorge y Román Romero, Raúl (Comps.), *Museos: entre la Historia y los Patrimonios*, Asociación Colombiana Delaware Estudios del Caribe (ACOLEC), Santa Marta, 2019.

Ortega del Cerro, Pablo, *El devenir de la élite naval: experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio, inicios del XVIII-finales del XIX*, Madrid, Silex, 2018.

Padrón Reyes, Lilyam y Pajuelo Moreno, Vicente (Eds.), *Dominar los océanos. Ciencia y navegación en los siglos XVI-XVIII*, Madrid, Silex, 2023.

Torres Sánchez, Rafael, *Historia de un Triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Desperta Ferro, 2021.

Vázquez Lijó, José Manuel, "Los privilegios de la Matricula de Mar y su cuestionamiento práctico: la dureza del Real Servicio en la Armada del siglo XVIII", *Ohm: Obradoiro de Historia moderna*, N° 6, 1997, págs. 107-130.

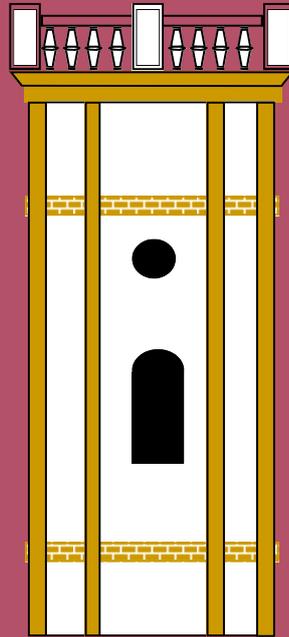
Vázquez Lijó, José Manuel, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de manería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006.

Marzo-Abril 2024



El Documento Destacado es una iniciativa del
Archivo Histórico Provincial de Cádiz para difundir
sus fondos.





ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CÁDIZ

C/ Cristóbal Colón, 12 11005 CÁDIZ

Tlfno.: 956 203 351

<http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/ahpcadiz>