

Introducción

El mar desde la antigüedad se nos presenta como un espacio ignoto, ajeno al medio existencial del humano. Esto llevó en el pasado a la generación de fantasías y leyendas que ayudaron a crear un miedo atávico que tan solo fue superado en parte cuando la tecnología permitió un dominio parcial de las aguas. Sin embargo, la relación no solo fue de temor, sino también de aprovechamiento de los recursos que ofrecía; bandas, tribus e imperios utilizaron sistemáticamente las riquezas naturales marítimas costeras, ya fuera en modo de recolección o de pesca, como así lo atestiguan los múltiples vestigios materiales que han llegado hasta nuestros días. Luego la imagen del mar, como dador de vida, también fue una constante en la cosmovisión de los pueblos antiguos, transmitiendo dicha idea a través de las múltiples civilizaciones hasta llegar a la actualidad.

Las culturas del Mediterráneo pronto vislumbraron la necesidad de dibujar nuevos caminos sobre dichas aguas, primero bordeando las costas y posteriormente dando saltos a puntos concretos en donde la tierra era conocida. Todo ello, generó una cartografía marítima que permitió un mayor y mejor conocimiento del *Mare Nostrum*, que unido al desarrollo de una tecnología naval hicieron posible navegar el paso de las columnas de Hércules. Pero no sería hasta la Baja Edad Media cuando diferentes elementos tecnológicos de diferentes culturas y tradiciones marítimas posibilitaron la navegación del Atlántico.

Con el nacimiento de las nuevas potencias ibéricas, el desarrollo de la construcción naval y los nuevos intereses crematísticos hicieron del

dominio del espacio marítimo una necesidad. El control del comercio con el mundo asiático por el imperio turco generó la búsqueda de nuevas rutas para llegar a Asia. Así, los portugueses que se habían extendido en la Península Ibérica hasta sus últimos límites dieron un salto en la búsqueda de nuevas riquezas a África, y aunque trataron de buscar alternativas para llegar a Oriente por las rutas de Occidente, como se demuestra en el descubrimiento de las islas del Atlántico medio, no lo lograron inicialmente. Sin embargo, tuvieron que desarrollar toda una tecnología náutica para superar la problemática de la navegación atlántica, y al mismo tiempo, a través del conocimiento marítimo, trascender los mitos y las leyendas que amenazaban desde el desconocido mar.

En la carrera por el control de los nuevos productos y rutas, también participarían los castellanos, que tras los viajes de exploración y el descubrimiento de un nuevo continente pondrían a América y el Atlántico en el epicentro del mundo moderno. Portugueses y castellanos, tras su apertura al océano, consolidaron vastos imperios coloniales que les dotaron de grandes recursos económicos frente al resto de otras potencias europeas, generando, a la postre, la primera globalización o mundialización (Grataloup, 2007; Gruzinski, 2011; Wallerstein, 1979).

Primero Sevilla y, tras la subida de los Borbones al poder, Cádiz fueron las capitales del monopolio hispánico, desde donde partirían las grandes flotas para el continente americano. Ambas ciudades portuarias se transformaron por el intenso comercio, convirtiéndose en urbes cosmopolitas que capitalizaron el comercio del Atlántico y adonde llegaron todo tipo de productos del mundo conocido.

Con dicho pasado no nos debe resultar ajena la apuesta por el desarrollo de un Campus de Excelencia Internacional del Mar CEI·MAR en la Universidad de Cádiz, que incluye entre sus áreas de conocimiento el valor cultural del mar y que representa un importante motor de estudios en el ámbito de las humanidades, patentizado en programas de postgrado como el Máster de Patrimonio, Arqueología e Historia

Marítimas, el Máster en Arqueología Náutica y Subacuática y el Programa de Doctorado en Historia y Arqueología Marítima, enmarcados en los programas de la Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EDUCA e EIDEMAR). Atendiendo a este privilegiado marco de conocimientos y especialistas, desde el 2016 comenzamos a organizar las Jornadas Internacionales de Historia y Arqueología Marítimas con una proyección interdisciplinar en el estudio de la relación entre las sociedades humanas y el mar, de manera diacrónica a lo largo del proceso histórico. Planteamos líneas temáticas relacionadas con la historia de la pesca, la navegación y la economía marítima, la arqueología marítima y subacuática, los estudios arqueométricos de la circulación de productos arqueológicos a lo largo de la historia, viajeros y exploradores en el contexto de la globalización ibérica, el patrimonio marítimo, y la historia atlántica y sus estrechas conexiones a lo largo de la modernidad, entre otros.

Desde un amplio concepto de investigación transversal, y tras la celebración de tres ediciones en Cádiz —Facultad de Filosofía y Letras (2016-2017) y la Universidad Nova de Lisboa— Facultad de Ciencias Humanas y Sociales (2018), presentamos en esta obra coral una selección de contenidos que invitan a reflexionar sobre la Arqueología y la Historia Marítima desde una amplia perspectiva. Los textos seleccionados y organizados en torno a cinco amplios ejes temáticos nos invitan a profundizar en nuevos fondos para el estudio del mar y su dimensión social, sobre barcos, hombres y caminos en el mar, de caudales y mercancías, ciudades atlánticas y patrimonio marítimo subacuático. Así, los diferentes trabajos, si bien contienen temáticas diferentes, estas resultan complementarias, pues el análisis empleado por sus autores puede llevarnos a realizar una lectura sobre el mar en la dinámica humana a partir de las diferentes categorías y efectos.

Iniciamos nuestro recorrido temático con el trabajo de David Garrido Romero y Alba Quintero Fernández, “La Escribanía de Marina a través de su patrimonio documental”, analizando la Escribanía de Marina del Departamento Marítimo de Cádiz como una de las

principales instituciones marítimas que, surgidas en el contexto de las reformas borbónicas, permiten reconocer y estudiar las redes y dinámicas de los grupos de poder gaditanos en relación con el mar. En la misma línea, Rocío Moreno Cabanillas, en “La navegación de las cartas: la comunicación postal entre la Península y América en el siglo XVIII”, nos acerca al estudio de las comunicaciones inter-imperiales a partir de la importante reforma postal que acometerá la monarquía hispana para estrechar aún más los vínculos con sus élites coloniales. Asimismo, Alberto J. Gullón Abao y Jesús Martín Díaz, en “El repositorio documental de la Casa Lazaga”, nos descubren a partir de un repositorio documental privado el universo de una élite de marinos estrechamente ligados al poder de la Armada y la oligarquía de la época colonial.

En el segundo eje temático, Alba Marqués López, en “El Diario –Derrotero de Antonio de Vea (1675 - 1676)”, analiza los pormenores de una ruta magallánica y los artificios de la monarquía española por mantener el control sobre el estratégico Mar del Sur ante los intereses del resto de potencias europeas. De igual manera, en el texto de Francisco Amor Martín, “Consideraciones sobre la eficacia combativa de la Real Armada en la Guerra del Asiento, 1739-1748”, nos propone reflexionar sobre la realidad defensiva de la Armada española a lo largo del siglo XVIII, con énfasis en una comparativa histórica entre el contexto hispano y británico de la época. En “La Galicia. Historia de un navío de línea del siglo XVIII”, Marcela Manrique Torres descubre las particularidades de la construcción naval hispana en el contexto de modernización de las reformas borbónicas. Por último, el trabajo de Ascensión López Vázquez, “Antonio de Ulloa: comandante de la última Flota de la Carrera de Indias”, contextualiza en la figura de Antonio de Ulloa el devenir histórico de uno de los personajes más ilustrados de su tiempo, que nos adentra en las dinámicas sociopolíticas que escondía el comercio de Indias en las postrimerías del siglo XVIII.

Sobre el tema de caudales y mercancías, Jesús García Ayoso en “Recaudación fiscal en puertos de la Baja Andalucía en la Edad Media”, reflexiona sobre la fiscalidad señorial y su estrecha relación con el entorno marítimo, tomando como objeto de estudio la actividad comercial de la localidad atlántica del Puerto de Santa María. Asimismo, María José Cruz Bustos, en “Las mercancías a bordo de la carabela Santa María de Monserrat (1523)”, presenta un análisis de las mercancías transportadas en el navío Santa María de Monserrat que tomó parte en la Carrera de Indias en el año 1523, como forma de reconocer el ajuar de vida castellano que sería trasladado a América desde los primeros tiempos de la colonización.

En el mismo orden, dedicamos un apartado al estudio de las ciudades atlánticas como dinamizadoras de intercambios y nuevas identidades durante la modernidad. Así, el trabajo de Eduardo Martínez Andújar, “Las Palmas de Gran Canaria ciudad atlántica (siglos XV-XVI)”. Puesta en valor de las fortificaciones”, nos acerca a las defensas canarias durante los primeros siglos coloniales y su valorización como enclave estratégico en el Atlántico para los intereses de la Corona hispana. Sobre la realidad sociopolítica de los otrora puertos atlánticos marginados del comercio de Indias, Lilyam Padrón Reyes reflexiona en el apartado titulado “En los márgenes del imperio: Santiago de Cuba, siglos XVI-XVII”, señalando las consecuencias que traería para la localidad santiagera la desconexión entre los intereses particulares y las políticas estatales, que se traducirían en la articulación de redes dedicadas al corso y el contrabando.

El último bloque lo dedicamos a profundizar en el patrimonio marítimo subacuático a través de los trabajos de Lourdes Márquez, Lydia Pastrana y Carlota Pérez-Reverte. Dichos aportes, nos acercan al conocimiento de tipologías documentales como el parte de vigía de Cádiz, fuente para el conocimiento del patrimonio marítimo de Andalucía; al estudio histórico-arqueológico de los pecios de vapor como un instrumento para el conocimiento de la evolución de la

navegación de época moderna a contemporánea y al papel de las redes sociales y la prensa escrita para la difusión y preservación del patrimonio cultural subacuático, haciendo especial énfasis en las experiencias del caso español.

En resumen, hemos presentado catorce textos que pretenden a través de una lectura multidisciplinar y diacrónica acercarnos al valor cultural del mar que nos han ayudado a entender que el espacio marítimo-portuario trasciende más allá de fronteras políticas y geográficas.

Alberto J. Gullón Abao
Lilyam Padrón Reyes

Nuevos fondos para el estudio del mar y su dimensión social

La Escribanía de Marina a través de su patrimonio documental

David Garrido Romero

Universidad de Cádiz

Alba Quintero Fernández

Universidad de Cádiz

Introducción. El departamento marítimo. Organización, estructura y normativa. El caso de la Escribanía de Marina de Cádiz

La política reformista de los Borbones tiene como consecuencia el establecimiento de nuevos límites administrativos y territoriales que tienen su reflejo en la creación de los departamentos marítimos. Esta nueva demarcación territorial, establecida por Patiño en 1717 (Crespo, 1996) y regulada en las ordenanzas de 1748 para el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada Naval, permite la instauración de una estructura interna que facilita la administración y gobierno de estas circunscripciones.

El nuevo departamento marítimo, dirigido por un intendente, se divide en provincias o partidos, “marcos espaciales de jurisdicción de marina” (Vásquez, 2007), dirigidas por los ministros. Estos cargos ejercen como representantes del intendente en el territorio durante un mandato de 4 años. Los ministros, al igual

que sucede con el intendente, son nombrados por designación real¹, sin embargo, el ministro es propuesto al monarca por el intendente.

Las diferentes circunscripciones territoriales de las que consta el departamento, son propuestas por el intendente al monarca, quien las establece. El intendente, según su experiencia o los propios intereses del departamento², indica la necesidad de ampliar o disminuir sus límites o la creación y supresión de los mismos. Las provincias establecidas para el año 1751 son las siguientes: Ayamonte, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Cádiz, Tarifa, Málaga, Motril y Almería (Vásquez, 2007).

La modificación o eliminación de estos límites territoriales se aprecia en el periodo entre 1751-1769, donde se produce la desaparición de la Provincia de Jerez, quedando integrada dentro de la de Sanlúcar, la creación de la Provincia de Segura de la Sierra³, o la sustitución del Partido de Tarifa por el de Algeciras, aunque este último en fechas posteriores⁴.

Dentro de estos marcos espaciales se constituyen una serie de órganos de carácter económico, político y administrativo, entre los que se encuentra la Escribanía de Marina, objeto de nuestro estudio. La estructura interna de la Escribanía será fiel reflejo de la establecida en el departamento marítimo, dando lugar a una Escribanía Mayor de Marina en la capital del dicho departamento y una Escribanía de Marina en cada capital de partido.

Al frente de estas escribanías se encuentran los escribanos de marina, designados por el intendente de entre los escribanos del lugar⁵. Estos

1. Ordenanzas de 1748. Tratado X. Título III. "De los ministros destinados en las provincias para ejercer en ellas la jurisdicción de marina". Art. 8.

2. La descripción de estas delimitaciones se encuentra en los "Libros Maestros, que permanecen en las contadurías de los departamentos", tal y como se indica en el artículo 1.7. del Título III del Tratado X de las ordenanzas de 1748.

3. Mapa o Carta Corographica que comprende las provincias que componen el Departamento Marítimo de Cádiz. Por Don Joseph Antonio Espelius. 1765. Biblioteca Nacional, Madrid. Obtenido en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz. Edición Facsímil.

4. Según el Estado General de la Armada (EGA), esta sustitución se produce entre los años 1786-1787. EGA 1786, p. 99. y EGA 1787, p. 106.

5. Ordenanzas de 1748. Tratado X. Título III. "De los ministros". Art. 156.

gozan de fuero de marina mientras llevan a cabo sus funciones, así como de sueldo en recompensa por sus trabajos. Los escribanos contarán con un registro y protocolo de todos los instrumentos legales que ante él se llevarán a cabo sobre asuntos de marina o intereses derivados de ella. Estos documentos estarán inventariados por fecha y pasarán de unos a otros conforme se sustituyan en el cargo. Los ministros de Provincia serán responsables del cumplimiento de todo ello y evitarán que estos documentos se extravíen al fallecimiento del notario.

El establecimiento de esta estructura tiene como consecuencia la existencia de dos escribanías de marina en la ciudad de Cádiz: por un lado, la Escribanía Mayor del Departamento, pues es sede de la capital del mismo, y por otro, la Escribanía del Partido de Cádiz, al ser sede también capital de partido. Esta situación se mantiene hasta el traslado de la capital del departamento a la Real Isla de León en 1769.

La dicotomía existente entre la capital del departamento y del partido, tiene su reflejo en la Escribanía, dando lugar a la existencia de tres escribanos de marina en la misma ciudad entre 1758 y 1769. Durante estos años asistimos a un periodo de adaptación y evolución derivado de la promulgación de las ordenanzas de 1748, que regulan esta institución.

El primero de los escribanos será Francisco de Castellanos, quien actúa hasta 1748 como escribano de Marina, y a partir de esta fecha como Escribano Mayor del Departamento Marítimo de Cádiz. La emisión de las ordenanzas establece la separación en protocolos diferenciados de los documentos públicos y de los de marina, sin embargo, exceptuando el protocolo notarial de 1762, último año de Castellanos como escribano, esto no se produce. Por tanto, los documentos emitidos por este escribano, relacionados con la marina, son insertados en los protocolos de la escribanía pública número 11 de Cádiz, ostentada por dicho escribano (Garrido, 2019). Mientras tanto, los documentos del año 1762, que sí se encuentran separados tal y como se establece en la normativa, se hayan en la escribanía número 31 de Cádiz, que a partir de ese momento alberga la documentación emitida por la Escribanía de Marina de la capital gaditana. Estos documentos son fácilmente

diferenciables de los públicos, pues en su suscripción el escribano se presenta como escribano de marina, a diferencia del resto que lo hará como escribano público y del cabildo de la ciudad de Cádiz.

El segundo de los escribanos será Pedro Felipe de Montes, quien ostenta el cargo de Escribano del Partido de Cádiz, cuyos documentos se encuentran en la notaría número 31. Y, por último, José Morcillo, Escribano Mayor del Departamento Marítimo en la ciudad de Cádiz y posteriormente en la ciudad de San Fernando. Con Morcillo se produce el traslado de la capital del departamento de Cádiz a la Real Isla de León, y con ello de la Escribanía Mayor del departamento.

La consecuencia más directa de este traslado es que la documentación emitida por la Escribanía Mayor del Departamento en la capital gaditana, durante los cinco años que ejerció Morcillo como tal en dicha ciudad, no se encuentra en los protocolos notariales de marina de la ciudad de Cádiz, sino en los de San Fernando. Ante el traslado de la Escribanía, Morcillo se llevó consigo los protocolos emitidos por este para su custodia. Sin embargo, esta situación no se indica en ningún momento en los protocolos notariales de marina de Cádiz.

Eso provocó que, hasta el presente estudio, no se tuviese constancia, al menos documentalmente, de los cinco años que Morcillo ejerció en Cádiz como Escribano Mayor del Departamento. Por el contrario, los documentos de San Fernando son fácilmente localizables, pues se encuentran en la notaría número 5, a la que se adscriben los documentos de marina de esta ciudad, con la diferencia de que dichos documentos son datados en la ciudad de Cádiz y no en San Fernando.

Fuentes para el estudio de la Escribanía de Marina. El estado general de la Armada, las disposiciones testamentarias y el reglamento de escribanos

Existen numerosas fuentes que se han utilizado por la historiografía para explicar la normativa y la documentación de la Escribanía de Marina (Garrido, 2019). Sin embargo, existen otras que aportan

información sobre estos organismos, aunque originariamente fueron creadas para otro fin o no posean una vinculación directa con dicha institución. Las fuentes analizadas nos permiten ampliar la información que disponemos, no solo de la Escribanía de Marina, sino de los responsables de custodiar y emitir su documentación: los escribanos.

La primera de estas fuentes es el Estado General de la Armada. Esta es una publicación emitida por el Ministerio de Marina e impresa por la Imprenta Real desde el año 1786 hasta 1942, aunque con algunas interrupciones en su publicación. Esta obra recibe a lo largo de su redacción varias denominaciones “Almanaque Náutico y Estado General de Marina”, “Estado General de la Armada Nacional”, etc. En ella, se recogen la existencia y destino de los cuerpos militares y administrativos de la Armada, así como datos acerca de su reglamentación.

Esta fuente bibliográfica recoge los diferentes cargos y organismos que conforman los departamentos marítimos: intendentes, asesores, comisarios, etc. Esta información nos permite completar los datos obtenidos de los protocolos notariales sobre los Escribanos de Marina. Así pues, en el periodo comprendido entre 1786-1820 se recogen los nombres de los escribanos que ejercían en los diferentes partidos del departamento, así como del Escribano Mayor del mismo. Ante la falta de protocolos, por razones de diversa índole, esta fuente se convierte en imprescindible para completar los vacíos documentales existentes en las escribanías, pues permite conocer la continuidad de un notario cuyos protocolos están incompletos o incluso descubrir el nombre de otros, desconocidos hasta el momento, debido a que sus protocolos no han llegado hasta nuestros días. Este es el caso de la Escribanía del Partido de Motril o de Sanlúcar, donde, debido al incendio del archivo municipal en las primeras décadas del siglo XX, se desconocían los nombres de estos escribanos.

El Estado General de la Armada muestra los datos oficiales de cada periodo, lo que hace que no se aprecie determinada información que sí queda registrada en los protocolos notariales, como es la sustitución de un escribano por otro y su justificación. Este es el caso de Luís Giorla,

escribano de marina en la ciudad de San Fernando, quien en un documento de 1844 indica lo siguiente: “en el registro de la escribanía de Don José María Warletta y Moro que por su indisposición despacho”⁶. Por el contenido del documento, en concreto por su suscripción, podemos conocer la interinidad del cargo que ostenta, algo que explica que Giorla solo realizará sus funciones durante el año 1844: “yo el notario de los reinos, escribano público del número de esta ciudad e interino mayor de marina de este Departamento”⁷.

En el artículo 164 del Tratado X de las ordenanzas de 1748 hace alusión a la figura de un escribano que posee unas características diferentes a los de la capital del partido, y que se puede relacionar con la interinidad de este escribano. El nombramiento de este, a diferencia del resto, es realizado por el ministro de marina; carecen de fuero y sueldo, siendo la única recompensa a sus funciones la obtención de méritos para optar a la escribanía de la provincia.

Otro ejemplo de ello, lo encontramos entre los meses de marzo y abril de 1765⁸. En este periodo ejerce José Morcillo, como Escribano Mayor del Departamento. Pese a ello, los documentos son suscritos por Francisco Castellanos, sin indicar justificación alguna. Sin embargo, previo a estos documentos, encontramos un poderdonde Morcillo otorga potestad a Castellanos para ejercer sus funciones ante su ausencia⁹. De ahí que los documentos concernientes a este periodo sean suscritos por Castellanos como escribano mayor del departamento. Otro dato importante que nos aporta el poder, es que Castellanos, pese a seguir ejerciendo en la escribanía pública, está jubilado como escribano de marina.

La justificación a estas sustituciones, ya sea a través de un poder adjunto o en las suscripciones del documento, no solo se relaciona con los notarios, sino que en diversos documentos también se produce

6. Archivo Histórico Provincial de Cádiz, en adelante AHPC. Protocolo Notarial San Fernando 323. f. 7.

7. AHPC. Protocolo Notarial San Fernando 323. f. 24v.

8. AHPC. Protocolo Notarial San Fernando 29. ff. 49-92.

9. AHPC. Protocolo Notarial San Fernando 29. f. 48.

con el intendente del departamento marítimo. Ejemplo de ello es un desistimiento de albacea de don Juan de Cuenca y Ulloa, albacea testamentaria del Escribano Mayor del Departamento Marítimo de Cádiz, José Morcillo Calderón de la Barca. En dicho documento se expresa la indisposición del escribano y del intendente del Departamento:

Ante mi (Christobal González Tellez) Escribano de su Magestad y de diligencias de la Escribanía Mayor de Marina que fue del cargo de Don Joseph Morcillo Calderon por cuya indisposición despacho, y testigos del son Don Juan de Cuenca y Ulloa, Comisario Real de Guerra de Marina y Contador Principal de ella, que en virtud de Real Orden despacha la Intendencia General de Marina por indisposición del Señor Intendente propietario [...] ¹⁰.

Otro dato significativo que nos aporta el estudio de los Estados Generales de la Armada es la aparición y supresión de partidos dentro del departamento, que corrobora lo observado en la normativa y en los protocolos notariales. Tal y como hemos mencionado con anterioridad, en la última década del siglo XVIII se produce la desaparición del Partido de Tarifa y la creación del de Algeciras. Esto permite deducir que se trata de un traslado de la sede de Partido, por motivos que a día de hoy desconocemos, al llevar a cabo sus funciones el mismo escribano y debido a la proximidad territorial de ambas.

Pese a la complementación de ambas fuentes, el Estado General de la Armada y los protocolos notariales de marina, que prácticamente abarcan todo el periodo de esta institución, seguimos encontrando algunas etapas donde la información acerca de estas escribanías, y de sus escribanos, es casi inexistente. Para subsanar esta falta de datos acudimos a otra fuente de información: las disposiciones testamentarias. En estos documentos encontramos alusión a la profesión ejercida por la persona que pone por escrito sus últimas voluntades, encontrando en algunos casos a los notarios que ejercían en la escribanía de marina.

10. AHPC. Protocolo Notarial de San Fernando 61. f. 207.

Este es el caso de Francisco de Paula Espinosa, escribano de marina del Partido de Algeciras, quien en su testamento indica su profesión de la siguiente manera: “[...] Escribano que soy de Marina de la Provincia de Algeciras [...]”¹¹. La búsqueda de estos nombres no se realiza de forma aleatoria, sino observando a las personas que suscriben los documentos de los escribanos de marina, pues en muchos casos entre estos se encuentran los sucesores en el cargo. Esto se observa en la ciudad de Cádiz, donde en los documentos elaborados por Manuel José de Mesa aparece en las suscripciones como testigo Francisco de Castellanos, su sucesor en la Escribanía.

En las disposiciones testamentarias no solo se recogen características del oficio de escribano, sino que también se describen cómo estaba formada la oficina de la escribanía. En el testamento de Pedro Felipe de Montes se recogen los instrumentos que conformaban su escribanía, entre ellos un tintero, un razo de plumas, candeleros, una campanilla y avíos de afeitar en plata, espadines de puño, ganchos y conteras, así como juegos de hebillas de corbatín, etc.¹².

La última fuente utilizada en nuestro análisis se centra más en las características propias de los escribanos de marina, en concreto de la ciudad de Cádiz, que en la propia institución. Se trata del Real Despacho, Concordia y Ordenanzas del Número de Escribanos de la ciudad de Cádiz, que fue publicado por la imprenta de Manuel Ximénez Carreño, en 1785. Este reglamento desarrolla los requisitos que los escribanos públicos debían de cumplir para ejercer sus funciones en la ciudad de Cádiz. Este documento, aunque hace referencia a los escribanos públicos, muestra algunas características que son comunes a los de marina, algo que se explica si tenemos en cuenta que las funciones públicas y de marina pueden y suelen recaer en la misma persona (Garrido, 2019).

11. AHPC. Protocolo Notarial Los Barrios 6. ff. 87-91.

12. AHPC. Protocolo Notarial Cádiz 2185. f. 240.