

Algeciras y las actividades marítimo-portuarias durante la regencia de María Cristina de Borbón (1833-1840). Una aproximación

Mario Ocaña Torres / IECG

Recibido: 28 de febrero de 2022 / Revisado: 13 de marzo de 2022 / Aceptado: 13 de marzo de 2022 / Publicado: 13 de octubre de 2022

RESUMEN

El presente trabajo constituye una nueva aportación a la investigación sobre ámbitos relacionados con el estrecho de Gibraltar, especialmente aquellos referidos al mundo marítimo: navegación, comercio, contrabando, tipología de embarcaciones, accidentes y naufragios acaecidos en sus aguas desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta el primer tercio del XIX. El artículo recoge los últimos avances de la investigación en un periodo (1833-1840) poco estudiado de la historia algecireña. Se debe destacar la procedencia de las fuentes que, inéditas en su totalidad y procedentes del Archivo de Protocolos Notariales de Algeciras, salen a la luz por primera vez, aportando nuevos conocimientos sobre la historia marítima del puerto y la ciudad de Algeciras.

Palabras clave: Algeciras, estrecho de Gibraltar, contrabando, guardacostas, resguardo

ABSTRACT

This work is a new contribution to research into areas related to the Strait of Gibraltar, especially those related to the maritime world: navigation, trade, smuggling, types of vessels, accidents and shipwrecks that occurred in its waters from the second half of the 18th century until the first third of the 19th century. The article presents the latest advances in research into a period (1833-1840) that has been little studied in the history of Algeciras. The origin of the sources, which are completely unpublished and come from the Archive of Notarial Protocols of Algeciras, should be highlighted. They are being published for the first time, providing new knowledge on the maritime history of the port and the city of Algeciras.

Keywords: Algeciras, Strait of Gibraltar, smuggling, coastguard, resguardo

1. INTRODUCCIÓN

El periodo de la regencia de María Cristina de Borbón, viuda de Fernando VII y madre de la futura reina Isabel II de España, ocupa los años comprendidos entre 1833 y 1840. En estos la revolución liberal burguesa continuó, con grandes dificultades, su proceso de desarrollo en España, produciéndose la transición desde un modelo político absolutista hacia otro liberal burgués.

Serán años difíciles en los que se irá desmantelando el modelo económico y social del Antiguo Régimen; años de conflictividad política y social en los que España, en lo que a aspectos

económicos y sociales se refiere, permanecerá todavía anclada en el modelo de la etapa anterior, a pesar de los intentos de reforma.

Por esos años Algeciras contaba con una población que oscilaba en torno a los 15.000 habitantes. La ciudad continuaba creciendo lentamente: al norte se iniciaban las obras de lo que sería el futuro Paseo de Cristina en las tierras del cortijo de El Calvario, que fueron propias de la familia Bálsamo; al sur, en la Villa Vieja, el Ayuntamiento repartía parcelas para levantar casas y huertos; por el oeste se ocupaban las tierras próximas a los restos de murallas medievales que se asomaban al Secano; al este, donde la ciudad se asoma al mar por La Marina,

seguían sin vislumbrarse las necesarias obras de un puerto que incrementase la actividad económica, el empleo y la riqueza en la ciudad.

En la década de los años treinta se construyen las primeras cloacas que venían a desembocar en el río de la Miel y, por primera vez, el alumbrado público a base de farolas alimentadas por aceite iluminó algunas de las calles y plazas principales de la ciudad, como la calle Imperial o la Plaza Alta.

Por el Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España de Madoz, publicado en 1845, sabemos que Algeciras sufría un grave problema de comunicaciones terrestres con las ciudades de su entorno por la ausencia de caminos o por el mal estado permanente de ellos, a lo que había que añadir la presencia de bandidos y salteadores en los carriles y veredas.

Existían en la ciudad figuras políticas, administrativas y militares como el alcalde; el comandante general del Campo de Gibraltar, que era, además, subdelegado de Rentas, con jurisdicción en la represión del contrabando. Entre otras instituciones existía la Aduana, despacho de loterías, estafeta de Correos, delegado de Montes, Comisario y agentes de Policía, Junta de Sanidad, cura párroco e intérprete de lengua inglesa. Un capitán de navío ejercía en la jurisdicción de Marina, con capacidad gubernativa y judicial. La ciudad disponía de bandera marítima mercante de color amarillo y azul.



Lámina 1. Por Real Orden se estableció en 1845 la bandera mercante de Algeciras, base de la que actualmente se considera bandera oficial de la ciudad. Wikipedia

La actividad económica local estaba representada por la existencia de destilerías, la

explotación del carbón vegetal y el corcho, las tenerías, molinos en el cauce del río de la Miel, fábricas de fideos, molinos de cobre, tejares, caleras, almonas y varadero. Sin olvidar el comercio ilegal con Gibraltar, o contrabando, generador de una importantísima actividad delictiva y, al mismo tiempo, una gran riqueza económica.

Importaba la ciudad grano, vinos de Cataluña y Málaga, textiles de Valencia y Cataluña, todo tipo de géneros de Gibraltar, legales unos, de contrabando otros; y exportaba carbón vegetal, curtidos y losas para la construcción a Cádiz, Málaga y otros lugares y productos alimenticios, materiales de construcción, carbón vegetal y un largo etcétera a Gibraltar (Madoz, 1845: 554 y ss).

2. LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

El puerto no disponía de infraestructuras, con la salvedad de un espigón de madera en la desembocadura del río de la Miel para pequeñas embarcaciones de cabotaje que, casi todos los inviernos, era destruido por los temporales de levante y sudeste. Las gestiones de las autoridades municipales, que solicitaban permanentemente al Estado la creación de infraestructuras portuarias, no habían tenido éxito hasta el momento. A pesar de ello, la ciudad contaba con un fondeadero natural, un triángulo cuyos vértices eran la desembocadura del río de la Miel, la Isla Verde y la zona de La Marina en el que se mantenían actividades de comercio marítimo de carácter nacional e internacional.

2.1. Compraventa de embarcaciones

Entre estas actividades, y a pesar de que se aprecia un sensible descenso en su número en relación a periodos anteriores, se sigue manteniendo activa la compraventa de embarcaciones. Se trata de embarcaciones menores como:

- Místicos, embarcaciones costaneras de tres palos, algunas veces de dos y aparejadas con velas latinas, cuyo tonelaje oscila entre las 19 y las 50 Tm y sus precios de venta entre los 1.900 r.v. y los 30.000 r.v.

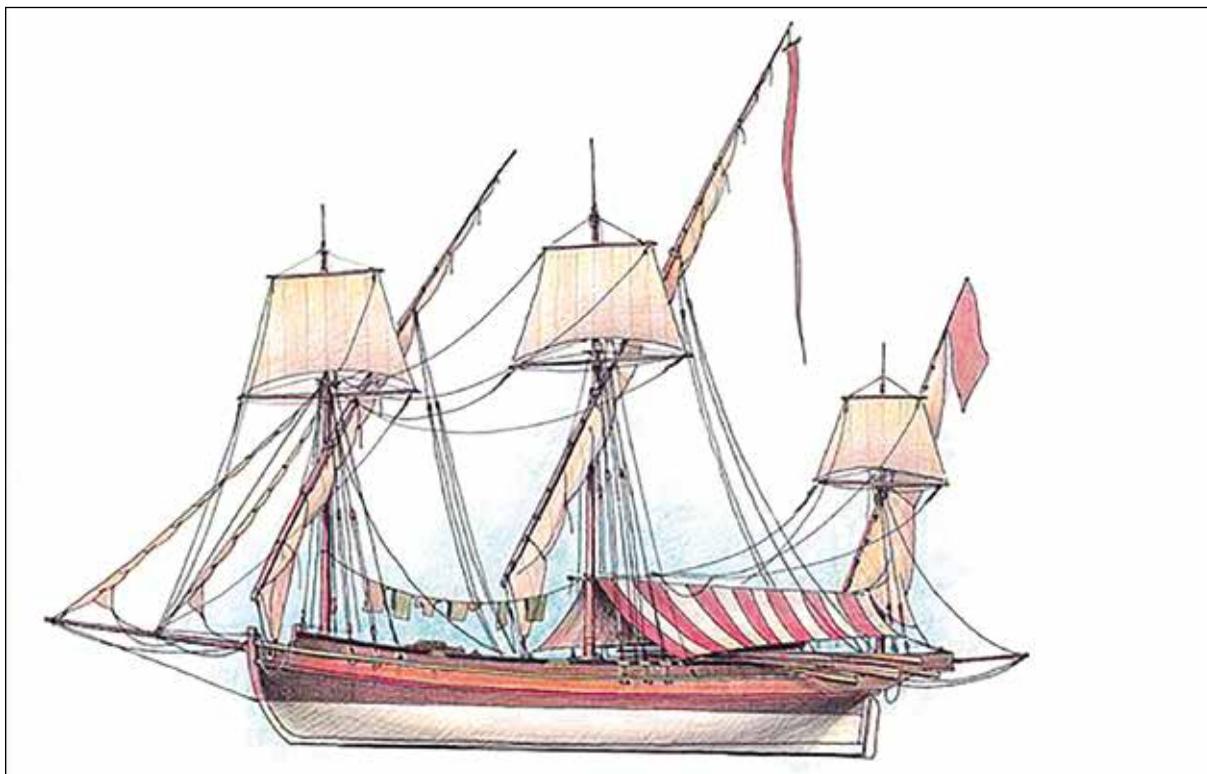


Lámina 2. Místico, embarcación de tres palos y velas latinas. Marco Maccatrozzo en Pinterest

- Barcas, embarcaciones pequeñas para pescar, costear y hacer pequeños portes desde embarcaciones mayores, cuyo peso oscila entre la media y las 15 Tm y su precio entre los 300 y los 780 r.v.
- Botes, muy parecidos a las anteriores – embarcaciones pequeñas, a remo, sin cubierta y cruzadas por tablones que sirven de asientos– cuyo peso oscilaba entre, aproximadamente, 1 y 3 Tm. Los precios se encontraban entre los 240 y los 2.000 r.v.
- Candrays, embarcaciones pequeñas de dos proas. Son raras en Algeciras. Su tonelaje oscilaba entre las 4,6 y las 15 Tm y su precio entre los 1.000 y los 3.000 r.v.
- Bergantines, buques de dos palos y vela cuadrada de los que en el periodo en estudio solamente aparece uno de 180 Tm vendido por 50.000 r.v.
- Lanchas, botes grandes de vela y remo, propios para actuar en las faenas de fuerza que se ejecutan en los buques y para transportar carga o pasaje en el interior de los puertos o puntos cercanos de la costa. Solo aparece una de algo más de una Tm (1.380 kg) vendida por 1.220 r.v.
- Jabeques, embarcaciones de tres palos de velas latinas. Solamente aparece uno de 40 Tm vendido por 12.000 r.v.
- Falúas, embarcación ligera, alargada y estrecha. Eran bastante numerosas. Su tonelaje oscilaba entre las 3 y 15 Tm. Los precios oscilaron entre los 1.000 r.v. y los 6.400 r.v.
- Faluchos, embarcaciones ligeras, con vela latina, para la navegación costera. Su tonelaje oscila entre algo más de la media tonelada y las 30 Tm y sus precios entre los 300 r.v. y los 14.000 r.v.
- Laúdes, embarcaciones de un palo, con vela latina, botalón con foque y mesana a popa. También abundantes en el puerto de la ciudad. Oscilaba su tonelaje entre las 45 Tm y casi las 3 Tm. Los precios de venta que aparecen en la documentación se mueven entre los 2.060 r.v. del más caro a los 24 r.v. del más barato.

Los datos de precios y tonelajes son elaboración propia del autor a partir de las fuentes utilizadas.

Por la documentación, procedente del Archivo Notarial de Protocolos de Algeciras, conocemos el origen geográfico tanto de compradores como de vendedores. Los primeros eran de Ceuta, Gibraltar, Tarifa, Campamento, Estepona, Mahón, Cádiz, Motril y Algeciras. Los vendedores, de Algeciras, Puerto de Santa María, Cartaya, Gibraltar, Mataró y Lloret de Mar.

2.2. El contrabando

Uno de los documentos que arroja luz sobre las compraventas de embarcaciones es el registro de propiedad. En ellos los compradores dan fe documental de sus adquisiciones y, frecuentemente, indican que muchas de estas proceden de las numerosas aprehensiones realizadas a contrabandistas y que se adquirirían en las posteriores subastas realizadas por la Subdelegación de Rentas Reales. Así, don Manuel Serna, sargento de carabineros, de la 4ª compañía del distrito de Algeciras, actuando como apoderado, manifiesta ser dueño de una barquilla de construcción española, de 40 pies de eslora, 12,5 de manga, 3,5 de puntal y de porte de 10 toneladas, que adquirió en subasta pública de la Delegación de Rentas Reales. La matriculó con el nombre de *Amalia*, alias *La Micaela* y luego la vendió a un vecino de Algeciras por 3.000 r.v. (APNA. Morales, 1836: 10).

Más explícito es el registro de propiedad que realiza don Pedro Teva, comisionado representante de la empresa de guarda costas del Campo de Gibraltar cuando dice, el 3 octubre de 1840, que el 11 de septiembre se capturó con géneros de contrabando (tabaco) en aguas de Marbella un falucho contrabandista llamado *Longaniza* por el guardacostas *Júpiter*. Fue adjudicado a la empresa por 4.500 r.v. y se le cambió el nombre por *Robinson* (APNA. Morales, 1840: 198).

Don Pedro Teva adquirió tres barquillas: una de nombre *Isabel Segunda* el 18 de septiembre (APNA. Morales, 1840: 189); otra, *La Fama* por 245 r.v. (APNA. Morales, 1840: 216) y una tercera, *La Juana* (APNA. Morales, 1840: 220) por 160 r.v., estas dos el 23 de noviembre de 1840.

Puede deducirse del documento citado la participación de empresas particulares, es decir, privadas, en la represión del contrabando. Refuerza este indicio un poder dado el 25 de marzo de 1834 por don Mariano Rivera, capitán de la bergantina *Águila*, del Resguardo Marítimo de la Empresa, a don Francisco Santacana, comerciante de Algeciras, para cobrar las partes de comisos que le correspondían por las aprehensiones de géneros de ilícito comercio (APNA. Chacón, 1834: 13).

Viene a insistir en esta cuestión una declaración que realiza el 27 de mayo de 1840, don Pedro Fleurs, alférez del ejército, y representante en Algeciras “[...]de la empresa de guarda costas de los señores Llanos, Ors y compañía [...]” (APNA. Morales, 1840: 112). Manifiesta que, con permiso de la Comandancia de Marina, “[...] se ha construido para la citada empresa por el Maestro Mayor de Rivera, Antonio Trujillo, en el astillero de ésta ciudad, una barca con timón, cuña y ocho remos de 29 pies de eslora, 8 de manga, 3 de puntal y 60 quintales de porte [...]”. Su precio fue de 1.800 r.v. y su nombre *La Bella Teresa* (APNA. Morales, 1840: 112).

Las aprehensiones de pequeñas embarcaciones dedicadas al contrabando en las aguas de la bahía de Algeciras y costas del Estrecho son abundantes. En un documento del 2 de noviembre de 1836 se relata que el Resguardo Marítimo apresó, el día 14 de octubre, de noche y en aguas de Torre Nueva, a un falucho español con carga de 8 toneladas de géneros de fraude. La subasta recayó en un tal Juan García Mateo que lo registró con el nombre de *Nuestra Señora de los Dolores* (APNA. Morales, 1836: 136).

Las detenciones de embarcaciones sospechosas de transportar géneros de contrabando, por los cuerpos de seguridad dedicados a reprimirlo, daba lugar, a veces, a protestas de sus patrones. Es el caso de Francisco de Paula Celma, patrón de la matrícula de Sanlúcar y dueño de la barca de 17 Tm. *San Vicente*. Salió de la bahía de Gibraltar en dirección a Sevilla con bultos con diversos géneros que remitían don Pedro Tarraquel y otros comerciantes gibraltareños. Estando sobre

las 7 a.m. en aguas de Guadalmequí, de vuelta a Gibraltar por haber cambiado el viento a poniente, fue detenido por la escampavía de Rentas al mando de Bartolomé Pacheco que, tras reconocer el buque, lo mandó para Algeciras “[...] sin que le bastaran las distintas reflexiones que le hizo sobre los perjuicios que iba a experimentar.” (APNA. Morales, 1839: 201). Fondeado en Algeciras, fueron a su bordo el jefe de carabineros, el administrador de la Aduana, un escribano y dos personas más. Luego llegó el comandante de carabineros que ordenó alijar la carga y llevarla a la Administración.

El patrón del *San Vicente* protesta “[...] en vista de tan violentas como ilegales determinaciones que entorpecen el libre comercio, tan recomendada su protección por las leyes [...]”. El patrón insiste en que

circunstancias nunca pudo entorpecerle su viaje sino, en caso de sospecha, acompañarlo el Rentista al puerto de su dirección donde podía haberse cerciorado de lo que conducía [...] (APNA. Morales, 1839: 204).

El patrón protesta contra el comandante de Carabineros, pero también contra los tripulantes y cargadores “[...] si estos, abusando de la buena fe, que de ello duda, hubiesen introducido en los bultos que constan de los certificados y conocimientos, otros géneros o efectos de los anotados en aquellos [...]” para que fuese de su cuenta los daños y perjuicios que se generaran (APNA. Morales, 1839: 204).

El territorio marítimo y terrestre se hallaba repleto de estos comerciantes alternativos. Veamos algunos: el 13 de enero de 1834



Lámina 3. “Matuteras en zona neutral de Gibraltar”, de autor desconocido. Centro de iniciativas turísticas e Casares. www.turismocasares.com

“[...] a bordo de su Buque no llevaba (sic) otros bultos que los designados en los conocimientos y certificados que obtuvo y que debían servirle de garantía para su navegación con arreglo a nuestras leyes, llevando al corriente su Rollo Patente y contraseña, por cuyas

comparecía en la sala de audiencia de la cárcel real de Algeciras el preso Juan Jiménez, de Zahara, acusado “[...] de haber capitaneado una generosa partida de contrabandistas y cometido otros excesos [...]” (APNA. Chacón, 1834: 4). Poco después, el 31 de marzo, un tal Miguel Berde estaba preso “[...] por haber sido

aprehendido con otros varios en el falucho nombrado *La Jabequita* cargado con tabaco y generos de fraude [...]” (APNA. Chacón, 1834: 16). También dio con sus huesos en la cárcel, concretamente en la fortaleza de Santiago, Juan Bautista Sánchez que fue detenido en el falucho *El Lanchón* con cargamento de tabaco (APNA. Chacón, 1834: 18).

Las citas con este contenido son muy abundantes en la documentación original.

Las sospechas de que el contrabando contaba con apoyos dentro de las fuerzas del orden creadas para reprimirlo también aparecen con frecuencia. En un documento de fianza de cárcel el patrón José Araujo manifestaba que el día 21 de marzo de 1840 se había apresado un barco con contrabando en Cala Arenas y que el capitán de la compañía de carabineros de la Hacienda Pública había iniciado procedimiento contra el carabainero Simón Vázquez, sospechoso de colaborar con los contrabandistas, que fue encarcelado. Al encontrarse este hombre enfermo, Araujo solicitaba se le diese fianza de cárcel (APNA. Morales: 1840. 76).

En otro caso es el patrón Victoriano Guirao el que dice, el 14 de agosto de 1840, que se seguía causa al sargento de carabineros don José Faciños “[...] por suponérsele haber dejado pasar un contrabando en el término de Los Barrios [...]” (APNA. Morales, 1840: 161). Lo mismo, y en el mismo caso, se sospechaba del carabainero José Meléndez (APNA. Morales, 1840: 163).

Los funcionarios que trataban de impedir la actividad contrabandista no vivían en la abundancia. Así se deduce del testamento de don Francisco Llorca Lloret, natural y de la matrícula de Benidorm, capitán del guardacostas del Resguardo Marítimo de Cádiz llamado *La Concepción*. El 4 de marzo de 1839, a las ocho y treinta de la noche, dictaba su testamento hallándose gravemente enfermo debido a unas heridas que recibió en acto de servicio cuando contaba con 33 años de edad. Hizo declaración de fe católica y, no pudiendo testar ante el notario de Marina, lo hizo ante los siguientes testigos: el comandante del Resguardo de Marina de Algeciras, don Pedro Cardona; su segundo, don

Miguel Cardona; don Ramón Lou y Compan y cuatro vecinos de Algeciras.

Pedía ser amortajado con ropa de su uso, sepultado en un nicho con entierro de medias honras y solicitaba diez misas rezadas por su alma, a 4 r.v. cada una.

Estaba casado con doña Ángela Pérez, de Benidorm, y tenía sólo una hija de nombre Francisca. Declaraba no deber nada a nadie, aunque a él se le adeudaban los atrasos de varios sueldos y las partes de presa que le correspondían de las que hizo. Sus únicos bienes eran una casa en Benidorm y lo que restaba de los 3.000 r.v. que aportó como dote su esposa al matrimonio. Nombró como albacea a su esposa y declaró como heredera universal a su hija (APNA. Morales, 1839: 67).

3. EL GREMIO DE MAREANTES Y EL ORDEN PÚBLICO

Por su lucha contra la delincuencia, los miembros de las fuerzas del orden no eran bien vistos por algunos habitantes de la ciudad. Cristóbal Cañamaque, fiador, dice que se seguía causa contra Francisco García, cabo 1º de la matrícula de mar “[...] por insultos producidos en público contra empleados del Resguardo de Rentas [...]” (APNA. Morales, 1839: 212).

El Gremio de Mareantes aparece frecuentemente relacionado con la alteración del orden público en la ciudad. En la Comandancia Militar de Marina se siguió causa contra Juan Friel (o Friol), que el 9 de noviembre de 1834 hirió a Felipe Muñoz Ruiz, el cual murió a consecuencia de las heridas. La sentencia fue de seis años a cumplir en el correccional de Málaga. El 13 de julio de 1837 Friel solicitaba el perdón a los padres del difunto “[...] para poderse acoger al indulto que con el plausible motivo de perpetuar la memoria de la promulgación de la Constitución de la Monarquía Española acaba de dar S. M. la Reina Gobernadora [...]” (ANPA. Morales, 1837: 122).

Don Pedro Cardona y Moncada, teniente de navío, graduado de la Armada Nacional y comandante del Resguardo Marítimo de este Campo y don Juan Fernández, prohombre de la matrícula marítima, manifestaban que en el juzgado de Marina se seguía causa criminal

contra Francisco García Novelle, cabo primero de la matrícula de la ciudad, por haber insultado en público a miembros del Resguardo y por haberse insubordinado a don Juan Fernández. Francisco García no se benefició del indulto de S. M. del día 10 de octubre por carecer del perdón de los agraviados, que se lo concedieron con fecha 11 de febrero de 1840 (ANPA. Morales, 1840: 38).

Otros motivos por los que miembros del gremio aparecen implicados en denuncias y procesos son, además del contrabando, peleas con heridos, insultos en la vía pública, insubordinación con los patrones de las embarcaciones, infracciones de las ordenanzas de Matrícula, desobediencia al capitán de puerto, navegar sin el pasaporte adecuado, robos en embarcaciones o, como en el caso de Manuel Arnate, patrón de la matrícula de Sanlúcar, que estaba preso “[...] por haber abandonado el buque que patroneaba y vendido parte de la carga que llevaba sin permiso del dueño.” (ANPA. Morales, 1839: 242).

A partir de un documento, con fecha 25 de diciembre de 1836, podemos deducir que una parte al menos de los miembros del resguardo marítimo del puerto de Algeciras simpatizaba abiertamente con los defensores de la ideología isabelina. Ese día comparecieron ante el notario don Miguel Colety de la Calle, don Santiago Pérez, comandante de carabineros de la Hacienda Nacional, cesante; don Manuel Osorio, del batallón de la Milicia Nacional de Infantería, don Juan y don Joaquín Miciano, vecinos de Algeciras; don Nicolás Ordoñez, comandante del expresado batallón, don Joaquín Navarrete, médico y otros vecinos. Declararon que:

[...] a las diez de la mañana de este día la tripulación de las Barquillas del Resguardo marítimo de este Campo se dirigieron simultáneamente desde el muelle a la Parroquia única de este Ciudad nombrada Ntra. S^a. de la Palma gritando mueran los Carlinos y aplicando este nombre a cuantas personas decentes y sensatas del Pueblo

encontraban, ..., y tan luego como esta turba entró en la Parroquia donde habían de celebrarse las elecciones prosiguió el desorden de un modo tan escandaloso que nada se podía deliberar [...] (ANPA. Colety, 1834: 33).

Dentro del templo se produjeron altercados y enfrentamientos, acompañados de insultos y acusaciones de contrabandistas entre unos y otros, palabras obscenas y gritos de mueran los carlinos. Los intentos de poner orden por parte de las autoridades municipales se fueron al traste y fue imposible proceder “[...] con arreglo al Sabio Código que nos rige a nombrar los individuos que debían de componer la mesa [...]” (ANPA. Colety, 1834: 34).

4. ACCIDENTES Y NAUFRAGIOS

Las actividades marítimas en el puerto de Algeciras estarían incompletas si no se hiciera referencia a los numerosos accidentes y naufragios sucedidos en el interior de la bahía algecireña en los años que comprende este artículo, de los que se citan solo algunos ejemplos y que aparecen recogidos en los documentos de protestas de mar.

El 2 de enero de 1837 el encargado del viceconsulado británico en Algeciras, don Ventura Cabañas, comparecía ante notario acompañado por el capitán inglés Mr. Winjadel que lo era del bergantín de la misma bandera llamado *Elisabeth*. El barco estaba matriculado en Londres. Era de porte de 145 Tm, propio de don Federico y don Carlos Barry y del capitán citado. Con una tripulación de diez hombres y carga de avellanas y vino, propia de comerciantes de Liverpool y Plymouth, había zarpado de Tarragona el 12 de diciembre fondeando en Gibraltar el 1 de enero. Ese día saltó viento SE, aseguraron el barco con dos cadenas y un ancla, pero, sobre las nueve horas “[...] apretó con mucha violencia [el viento], con fuerte mar y mucha lluvia y densa oscuridad [...]”. El barco garreó y acabó varando sobre los arrecifes del lado norte de la Isla Verde. Con

ocho pies de agua en las bodegas, sin poder maniobrar y temiendo por sus vidas pidieron auxilio que no les llegó hasta las doce de la mañana procedente de una lancha enviada por el comandante de Marina con la que el capitán inglés y parte de la tripulación llegaron a tierra vivos. El temporal fue amainando y se pudo salvar el resto de la tripulación y el barco (ANPA. Morales, 1837: 1).

Ese mismo temporal generó la protesta de don Francisco Damur, portugués de Faro y capitán del diate *Nuestra Señora de los Mártires* que había salido en lastre y con siete tripulantes de Gibraltar con destino a Almería, pero al atardecer, estando frente a Estepona “[...] le entró una horrible (sic) Suestada con gruesa mar y lluvia [...]” que le obligó a retornar al puerto de partida, viéndose obligados a fondear en Puente Mayorga con tres anclas que no aguantaron mucho y acabaron por romperse, quedando a la deriva sin poder maniobrar, siendo el buque “[...] juguete del tiempo [...]”. A las 9 de la mañana embistió en el bajo del sur del Palmones y allí quedó embarrancado. Salvó todo lo que fue posible y pidió ayuda para atender y mantener a los hombres de su tripulación. La única que recibió procedió de la comandancia de Marina de Algeciras mientras que el vicecónsul de Portugal hizo oídos sordos a sus peticiones (ANPA. Morales, 1837: 7).

5. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

5.1. Fuentes

Archivo notarial de Protocolos de Algeciras (APNA)

| Notarios | Años | Signaturas |
|------------------------------------|---------------------------|---|
| Colety de la Calle, Miguel 1922 | 1833 1834 | 01-0195 (19) 01-0209 (33) |
| Chacón, Manuel | 1830-1834 1834-1837 | 01-0260 (82) 01-0263 (85) |
| Morales, Sebastián | 1836 1837-1840 1839 | 01-0714 (376) 01-0715 (377) 01-0481 (178) |
| Puche y Balboa, Francisco de Paula | 1829-1835 1830-1835 | 01-0618 (313) 01-0733 (384) |

5.2. Bibliografía

- Madoz, P. (1845). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid.

Mario Ocaña Torres

Consejero de Número de la Sección I, de Geografía e Historia, del Instituto de Estudios Campogibaltareños

Cómo citar este artículo

Mario Ocaña Torres (2022). “Algeciras y las actividades-portuarias durante la regencia de María Cristina de Borbón (1833-1840). Una aproximación”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (57), octubre 2022. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 9-16.
