

TRÁFICO Y COMERCIO MARITIMO ENTRE RIBADEO Y BILBAO A FINALES DEL SIGLO XVIII¹

Aingeru Zabala Uriarte
Universidad de Deusto

RESUMEN. La evolución de las condiciones del comercio marítimo gallego en el siglo XVIII influyó notablemente en la actividad de sus puertos. En general, propiciando la polarización del mismo en A Coruña. Pero al tiempo incidió, en sentido contrario, causando la pérdida de protagonismo de otros como Ribadeo, el puerto más significativo del norte gallego que, a pesar del esfuerzo que se hizo para activarlo, con un tímido proyecto industrial, no pudo mantener unos niveles de actividad considerables que le permitieran seguir siendo un lugar con conexiones internacionales, decadencia que se manifiesta de una manera especial en la práctica anulación de sus relaciones con Bilbao a fines del XVIII, principios del XIX, cuando unos lustros atrás había sido su punto de máxima conexión con los mercados Atlánticos.

Palabras clave: Galicia, Ribadeo, Bilbao, comercio, trafico, siglo XVIII.

ABSTRACT. The evolution of the conditions of maritime commerce in Galicia in the 18th century had a considerable influence on the activity of its ports. In general terms, it favoured the concentration of commerce in Corunna. But, at the same time, it had its incidence in the contrary sense, as it provoked the loss of protagonism of places such as Ribadeo, the most significant port in northern Galicia. This port, in spite of the efforts invested in activating it with a lukewarm industrial project, could not maintain sufficiently considerable levels of negotiation to allow it to maintain international connections. This decadence is especially borne out by the practical cancellation of its relations with Bilbao in the late 18th and early 19th centuries, when just a few years before it had been its point of maximum connection with the Atlantic markets.

Keywords: Galicia, Bilbao, Ribadeo, trade, traffic, 18th century.

¹ Trabajo recibido el 6/10/2009 y admitido para su publicación el 10/01/2010.

EN GALICIA durante casi todo el siglo XVIII, la infraestructura portuaria destinada al tráfico internacional fue, con la excepción de Ferrol, limitada y fija, pues no se construyeron nuevos puertos ni se adaptaron al comercio aquellos que sólo se dedicaban a la pesca. Otra cosa es que cada puerto tuviese su particular evolución y que algunos, no facultados para ello, en circunstancias especiales diesen cobijo a naves de alto bordo.

En 1731 el comercio internacional gallego se canalizaba por dos vías, la de los puertos y la del interior. En lo que hace a la costa, las jurisdicciones aduaneras en las que ésta se dividía eran: Pontevedra, Vigo, Padrón, A Coruña y Ribadeo. Correspondía a la jurisdicción de Pontevedra: su ría, Marín, Sanxenxo, y Portonovo. A la Vigo: su ría, Carril, Villaxuan, Vilagarcía, Cambados, O Grove, Illa de Arousa, A Pobra, Santa Uxia de Ribeira, Palmeira, Carreira, Noia, O Son, Muros, Corcubión, Corrubedo y Rianxo. A la de A Coruña: su ría, Betanzos, Neda, A Graña, Ferrol, Pontedeume, Redes, Ares, Cedeira, Santa Marta, Miño, Seixo, Caion, Malpica, Corme, Laxe, Ponte do Porto y Camariñas. Y, por último, a la de Ribadeo: su ría, Rinlo, Goa o Santo de Foz, Burela, San Cibrao, Cillero, Viveiro y O Barqueiro. Junto a ellos, estaban además los puertos secos instalados en las localidades de: A Guarda, Goian, Porto, Salvaterra, Mourentán, Ponte de Vargas, Lobíos, Xironda, Randín, Verín, A Gudiña, Cadavos, Castromil, Seixalvo, Vilavella y Tui.

En 1740 se menciona una aduana en Ferrol, aunque solo a los efectos de evaluar y contabilizar el rendimiento de las cinco presas inglesas cobradas en diciembre de ese año. Pero en 1741 el adeudo de Ferrol queda consolidado, aunque no se establece para él, al menos no consta, otra jurisdicción que su propio puerto, segregándolo así de su dependencia del de A Coruña. En 1742, en los estadillos que presentan las cuentas de las aduanas a la Dirección General de Rentas se agrega la plaza de Baiona, pero se cierra Vigo. En 1744 se sustituye Ferrol por A Graña.

Entre 1749 y 1763 no hay información aduanera diferenciada por adeudos, de modo que no sabemos el detalle de su funcionamiento. Cuando los estadillos vuelven a elaborarse por aduanas en 1763, éstas son casi las mismas que veinte años atrás, con la particularidad de que el adeudo de A Graña ha vuelto a Ferrol y el de Baiona está de nuevo sujeto al control de Vigo. Además, Padrón ha sido sustituido por Carril, de manera que en términos efectivos estaban: Ribadeo, Ferrol, A Coruña, Carril, Pontevedra y Vigo, continuando así hasta el final de la información aduanera en 1780².

De modo que puede establecerse que hubo una geografía aduanera marítima estable en Galicia para el siglo XVIII, con adeudos en Ribadeo, Ferrol/A Graña, A Coruña, Padrón/Carril, Pontevedra y Vigo/Baiona, quedando desplazados los pocos años de registros de Santiago (tres y de mínima consideración) y Viveiro.

2 Los últimos cinco años se proporcionan también datos de una aduana en Viveiro, una aduana de tono marcadamente menor.

A efectos de una aproximación general al rendimiento del comercio marítimo gallego en el XVIII, los datos disponibles para dichas aduanas de la mar pueden agruparse en tres momentos: 1718-1733, 1740-1748 y 1763-1780; si bien este último, dada su amplitud cronológica, y a fin de evaluar con más precisión una hipotética influencia de la apertura del comercio directo, convendría dividirlo en una primera época, 1763-1770, y otra posterior, 1770-1780³.

A partir de 1780 no hay datos aduaneros, y aunque para evaluar el comercio se puede recurrir a la información de Rentas Generales, dicha información no se presenta segregada por aduanas.

Los informes por puertos parece que se reanudaron 1785, con las cuentas del Real Consulado de A Coruña. No obstante, según nos refiere Elvira Rodríguez Varela, esas cuentas fueron destruidas por el fuego⁴. No queda sino utilizar los datos consulares que sí conocemos y que son posteriores a 1796⁵. Pero hay que tener en cuenta una circunstancia: que cuando se inician las actividades del Real Consulado, su jurisdicción excluye la costa norte de Galicia, y con ella Ribadeo, cuya participación en el comercio gallego de esos años no puede ser por tanto evaluada. Conforme a esto, y atendiendo sólo al rendimiento del diezmo cobrado en los puertos, resulta que el comercio marítimo gallego se distribuyó de la siguiente manera:

Tabla1. Participación porcentual de las aduanas en los ingresos generales, 1718-1800

| Años | Ribadeo | Ferrol/Graña | A Coruña | Padrón/Carril | Pontevedra | Vigo/Baiona |
|----------------------|---------|--------------|----------|---------------|------------|-------------|
| 1718/33 | 8,18 | - | 23,44 | 20,49 | 13,64 | 34,25 |
| 1740/48 ¹ | 4,44 | 11,59 | 17,90 | 10,84 | 10,82 | 44,41 |
| 1763/70 | 5,61 | 30,51 | 48,45 | 6,85 | 2,02 | 7,59 |
| 1771/80 | 6,68 | 35,01 | 50,69 | 0,90 | 1,36 | 5,36 |
| 1797/1800 | - | 0,30 | 50,93 | 7,07 | 1,41 | 40,27 |

¹ La diferencia con el 100% se debe a lo adeudado en Santiago.

En la tabla 1 se evidencia que el progreso del puerto de A Coruña y su consolidación como principal puerto gallego fue de la mano de la instalación y funcionamiento de los Correos Marítimos, la apertura al comercio de Barlovento, la posterior libertad

3 AGS. Dirección General de Rentas. 1ª Remesa leg., 2506 a 2565 (1715/1780). Con la particularidad de que los datos sobre Galicia no empiezan en 1715, los del año 1716 sólo informan sobre el tráfico de azúcar, cacao y papel, y los informes aduaneros de los años 1718 y 1719 fueron evacuados en 1720 y se encuentran con el resto de la documentación de ese ejercicio.

4 RODRÍGUEZ VARELA, Elvira: "El Real Consulado de Comercio de la Coruña y la apertura del comercio Indiano", en EIRAS ROEL (ed.): *Las Fuentes y los métodos. 15 trabajos de historia cuantitativa de Galicia*, Santiago 1977.

5 AGS. Consejo Supremo de Hacienda. leg. 215-219.

de comercio con América y el establecimiento del Real Consulado⁶. Asimismo, se evidencia también la importancia de Vigo, no tanto como puerto comercial cuanto como base de una importante actividad corsaria que rentó notablemente, y la práctica desaparición de Ferrol, una vez vencida su época de mayor actividad constructiva⁷. Al mismo tiempo, se hace patente el carácter secundario del resto de los puertos.

Con todo, vale la pena prestar atención al comportamiento comercial de Ribadeo. Un puerto singular en el “sistema portuario” gallego, ya que es el único puerto de relevancia situado en la costa norte, mientras que los demás están localizados en el noroeste o en la fachada atlántica, ámbito este último donde en la segunda mitad del XVIII se produjo además una notable influencia de los catalanes sobre sus pesquerías⁸. Y todo ello, en el contexto de una actividad comercial creciente y cada vez más diversificada; creciente, no sólo en lo que hace al comercio de Ultramar, sino también en otros renglones de la actividad marítimo mercantil. De hecho, recientemente se ha puesto de manifiesto que en la segunda mitad del XVIII la preeminencia de los puertos gallegos se desplazó desde los que estaban situados al sur de la región hacia los del norte⁹.

1. El comercio de Ribadeo 1717-1780. Una interpretación general

Antonio Meijide Pardo dedicó casi un tercio de su obra *Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII* a la actividad del puerto de Ribadeo¹⁰. En este trabajo nos recuerda que su movimiento, tanto en su vertiente de tráfico marítimo como de comercio, se incrementó notablemente en el último cuarto de la centuria. Por nuestra parte, a través de los informes aduaneros sabemos que la evolución de los derechos del diezmo de mercaderías del puerto es la siguiente: (Vid gráfico 1)

Lamentablemente no disponemos de los datos segregados para 1749-1762, pero a la vista de lo que conocemos sobre el conjunto de Galicia (para el que sí hay información), es de suponer que los niveles de renta de diezmos de Ribadeo se mantuvieron entre el millón y los dos millones de maravedís.

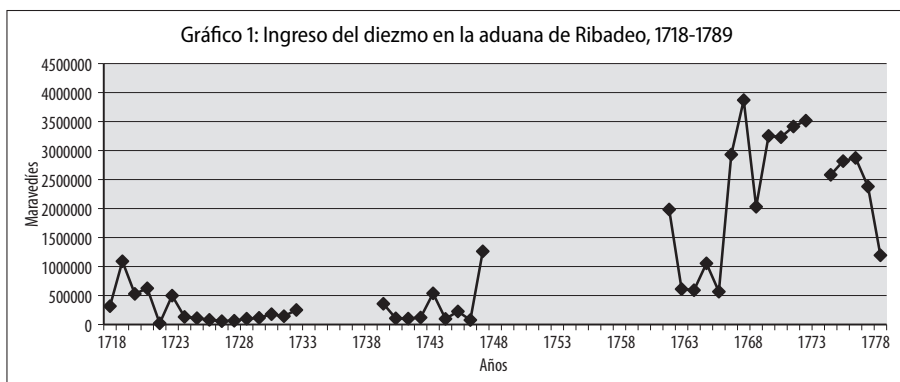
6 ALONSO ALVAREZ, Luis: *Comercio Colonial y Crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, Coruña 1986.

7 Según Isidro Dubert el peso del “negocio” corsario en el puerto vigués fue del 39,5% en el ejercicio 1796-1797. Véase, DUBERT, Isidro: “Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 2008, p. 235. Véase también GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan Miguel: “El curso Vigués del siglo XVIII”, *Boletín del Instituto de estudios Vigués*, nº 4, 1998, pp. 133-163.

8 ALONSO ALVAREZ, Luis: *Industrialización y Conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen 1750-1830*, Madrid 1976.

9 DUBERT, Isidro: Op. cit., p. 230.

10 MEIJIDE PARDO, Antonio: *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid 1971.



Fuente: AGS. DGR., 1ª R., lg. 2506.2565.

Ya había señalado Meijide Pardo en su día, que durante la primera mitad del siglo XVIII la actividad del puerto “quedó reducida casi exclusivamente a la carga y descarga de mercancía nacional”¹¹. Desde nuestro punto de vista, esta situación plantea un problema de interpretación, ya que si no hay comercio internacional cabe preguntarse entonces ¿cuál ha sido la función de su aduana? Es difícil de precisar más si no contamos, como ocurre en la actualidad, con algunos cuadernos de las aduanas que nos aclaren qué es lo que efectivamente pasaba por ellas. En todo caso, es probable que se trate de mercancías procedentes de Cádiz, Bilbao o San Sebastián que no hubieran liquidado los correspondientes derechos aduaneros en aquellos puertos y tuvieran que hacerlo en los de destino. Tampoco hay que descartar casos de arribadas forzosas, ni ocasiones de traslado de bordo a bordo entre navíos llegados de otro puerto próximo y algún cabotista. Podría suponerse también que por parte del legislador se limitasen las importaciones, pero no las salidas, por lo que éstas fuesen las causantes de los derechos; aunque, visto su monto, parece poco probable.

La reducción del comercio en Ribadeo a su mínima expresión entre 1718 y 1758 puede explicar el carácter casi esporádico con el que aparecen registrados algunos millones en las fuentes manejadas, de lo que se desprende entonces la inexistencia en ese puerto de una estructura estable para el comercio (gráfico 1)¹². Prueba de ello es que hay años en que se pagan millones por cacao y azúcar y otros en que no,

11 MEIJIDE PARDO, Antonio: Op. cit., p.85. El autor señala que en 1742 se emitió una Real Cédula en la que se establecía que las únicas aduanas habilitadas para el comercio nacional eran Ribadeo, Ferrol, A Coruña, Padrón, Pontevedra y Baiona, quedando el resto de los puertos limitados a la actividad pesquera.

12 Complementariamente a los diezmos, en las aduanas se pagaban derechos añadidos por ciertos productos especiales como las especias, el cacao y el azúcar, el papel, el aguardiente o el pescado. ZABALA URIARTE, Aingeru: *Comercio y tráfico marítimo del Norte de España en el Siglo XVIII*, 2 vol., Zarauz 1983.

hay ejercicios en que el millón de especies es fuerte, como en 1720 (46.665 maravedís) y otros en que no entra ni una libra. Ni siquiera el papel, de uso regular, presenta un perfil de contribución arancelaria constante.

En este contexto, los primeros ejercicios aduaneros corresponden a los años de enfrentamiento con Francia e Inglaterra, y son momentos en que algunos puertos de las Provincias Exentas tienen problemas. Por tanto, no es extraño que los navíos del comercio internacional destinados a ellos busquen alternativas en Ribadeo. De hecho, entre 1718 y 1723 el rendimiento de su aduana fue alto, tanto que en 1719 su diezmo fue el máximo de Galicia, superior al de cualquier puerto asturiano —ligeramente mayor que el de Gijón¹³—, y coincidente con unos instantes en que la avería fue mínima en Bilbao a causa de la revuelta de las aduanas, la casi ocupación francesa de San Sebastián y la entrada de los ingleses en Pasajes¹⁴. En estas condiciones, no hay que descartar que parte del comercio vasco se desviara a Galicia. Al respecto, conviene no olvidar que en 1718 se ordenó la confiscación de los bienes de comercio de origen inglés y ello abrió una nueva fase del curso británico contra el comercio español. De este modo, los puertos atlánticos fueron vulnerables para un curso con sólidas bases en Portugal. Todo esto podría haber reforzado el recurso preferente a Ribadeo. Ahora bien, la solución no fue una garantía pues, como represalia al intento de ocupación de Escocia, la flota inglesa hostigaría a A Coruña, ocuparía Ribadeo y asaltaría Vigo¹⁵.

Los cuatro años siguientes, hasta 1723, aunque no fueron tan relevantes, continuaron siendo importantes para la aduana de Ribadeo. En 1720 su millón antiguo y moderno ascendió a 799.829 maravedís, el 43% de lo ingresado por tal concepto en las aduanas gallegas. Esto puede estar en relación con la utilización del puerto para la descarga de mercancías francesas, fundamentalmente azúcar y cacao procedente de Holanda, lejos por tanto del acoso inglés¹⁶. En 1721 todavía era el segundo puerto gallego, dado que por allí se introducían partidas de azúcar, si bien en este caso ninguna de cacao. El ejercicio de 1722 fue el peor en toda la historia de la aduana, mientras

13 Para ese año carecemos de los datos de las aduanas de las Cuatro Villas.

14 Como es sabido los comerciantes bilbaínos alojaban gran cantidad de mercancías en sus almacenes, las cuales eran después remitidas poco a poco al mercado interior castellano. Pero cuando los franceses ocuparon parte de la provincia vecina, se apoderó un cierto miedo de algunos comerciantes, quienes sacaron por mar, urgentemente, sus mercancías a otros lugares, donde les obligaron a pagar los derechos consiguientes. ZABALA URIARTE, Aingeru: *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*, Bilbao, 1993 p. 102.

15 El mismo 1719 (16-IX) Ribadeo sufrió un ataque inglés que se saldó, como mínimo, con el hundimiento en su puerto de la fragata “El galgo de Andalucía” y con el apresamiento en sus aguas de un navío mercante. MEIJIDE, A.: Op cit., p. 85

16 Probablemente se introdujeron por el puerto de Ribadeo 1.933 arrobas de azúcar y 350 de cacao, cuando en todo Galicia eran alrededor de 5.454 arrobas de azúcar (procedentes en parte de San Juan de Luz, Bayona e incluso de la misma Martinica) y 594 de cacao.

que en 1723 el comercio pareció recuperarse y las partidas de coloniales, especias y papel, fueron de tener muy en cuenta, pese a tratarse de una recuperación efímera.

Una vez superada esta coyuntura, a partir de 1724, la tónica comercial del puerto del Eo se mantuvo muy baja. En ese año las fuentes informan de que en los puertos gallegos ha entrado azúcar y cacao procedentes de Inglaterra, Francia y Holanda, pero ni una sola libra se adeuda en Ribadeo. Su contribución por especies es la más baja de Galicia y no recauda nada por el papel. En general, en 1724 se insiste en el carácter nacional del puerto de Ribadeo, lo que no le evita entrar en un periodo de decadencia y alcanzar su segundo mínimo secular en 1727.

Desde 1726 los navíos ingleses recorrían amenazantes la costa del norte de España y a comienzos 1727 las noticias sobre un futuro sitio a Gibraltar podían oírse en todos los puertos del Cantábrico. Por otra parte, los corsarios argelinos sobrepasaban Finisterre, llegando incluso hasta el Canal de la Mancha. Para colmo, los avisos de mala mar en el Cantábrico se suceden. Estas y otras circunstancias que se puedan añadir no explican la situación de casi desaparición del comercio de Ribadeo en este momento, pero ilustran las condiciones en que se movía el tráfico marítimo que lo hacía posible. En 1728 se funda la Compañía de Caracas y a partir de ese instante la adquisición de cacao extranjero se va a hacer más esporádica, ya que los pueblos de la costa se surtirán de dicho producto por medio de un cabotaje regular con San Sebastián o Pasajes.

Por lo tanto, puede afirmarse que en estos años el comercio internacional de Ribadeo ha llegado a ser tan básico que los eventos internacionales dejaron de influir en él de una manera sensible¹⁷. Téngase en cuenta que se trataba de una actividad menor, casi exclusivamente de cabotaje. En 1724 las fuentes bilbaínas nos informan que “por 12 embarcaciones que trajeron menudencias de frutas”, otras tantas llevaron hierro. Al año siguiente ese tipo de embarcaciones menores subió a 138, afirmando las autoridades portuarias que se trataba de embarcaciones de “asturianos y gallegos”. Los años siguientes continuaron con esa tónica de cierta estabilidad y es de suponer que algunos de esos barcos provendrían de Ribadeo. En ellos se basaba, entre otros, el escaso comercio que ahora comentamos¹⁸. Fueron años en los que la poca

17 MEIJIDE PARDO, Antonio: Op. cit., p. 93, señala que estos años no solían arribar al puerto más de cinco naves, con preferencia francesas e inglesas. Las primeras, además de granos y sal, exentos de derechos, trasportaban tejidos y vinos, y las segundas negociaban con bacalao, algunos textiles y manufacturas.

18 En 1727 se dice: “por 53 embarcaciones pequeñas de Galicia y Asturias y otras partes que lo que adeudaron fue de poca cantidad y por excusar prolijidad no se ponen cada una de por si...” En los años siguientes, el número de embarcaciones fue de 66, 54, 53, 65 y 58; en 1831 se mueven en torno a una cifra relativamente estable situada en las 55 embarcaciones anuales. En 1728 se añade: “... y lo que sacaron de hierro y fardos como manufacturas...”

actividad conocida se centraba en un discreto comercio de manufacturas, puesto que las importaciones que tributaban por millones solo se registraban esporádicamente y en cantidades menores. Fueron años en que la actividad de los otros puertos gallegos, abiertos a un cierto comercio, era ampliamente superior. En suma, y como va dicho, la situación internacional influyó poco en su negociación de mercancías. Y así, si la guerra agitaba el mar dando pábulo al corso inglés y francés, esto importaba bien poco a una plaza que se surtía y sobrevivía del cabotaje de su propia región. Sin embargo, cuando en 1737 España se involucra activamente en la sucesión de Austria se abrió un periodo interesante que se saldó en 1739 con un enfrentamiento declarado con Inglaterra. De nuevo, mientras dura la guerra con los ingleses la aduana de Ribadeo se beneficia.

Carecemos de datos inmediatamente anteriores a la “Guerra de la Oreja”, pero en 1740 los ingresos de Ribadeo vuelven a dar señales de una actividad importante. Todavía su valor económico no es relevante en el conjunto del comercio gallego, pues solo supera en esto a un puerto militar como Ferrol. Los ingresos registrados lo son ahora por todos los conceptos, e incluso se incluyen en ellos las multas impuestas a algunos contrabandistas. Por esos años, Galicia armó algunas embarcaciones en corso, pero la mayoría de ellas operaron preferentemente en la costa atlántica, con lo que, en términos aduaneros, los beneficios de esta lucrativa actividad no llegaron a Ribadeo. Los barcos que apresaban los corsarios gallegos, y no sólo los gallegos, sino también los vascos y franceses, se beneficiaban en Vigo, Padrón, Pontevedra o A Coruña, por lo que era en aquellas aduanas donde se liquidaban los crecidos derechos que pagaban sus cargamentos al ser introducidos en el reino. En lo sustancial, las ganancias de la guerra no llegaron pues por esta vía. Probablemente, sitúan su origen en un cabotaje temeroso de llegarse hasta A Coruña u otros puertos occidentales aún más alejados, más expuestos por tanto al corso enemigo que faenaba en aquella zona, optando entonces por Ribadeo como primer puerto de descarga. Así es probable que embarcaciones llegadas de Bayona, San Juan de Luz, Pasajes, San Sebastián, Bilbao, e incluso de los puertos cántabros, fuesen las que descargasen las mercancías que generaron los ingresos en cuestión¹⁹.

El perfil aduanero de Ribadeo durante los años de la contienda es inestable. Probablemente, ello tiene que ver con el hecho de ser un puerto de “abrigo” coyuntural. A este nivel, todo dependería tanto del grado que tuviese la presencia corsaria inglesa en la costa norte de Galicia, como, no cabe duda, de la situación de la mar. De ahí que

19 En 1742 El Real Consulado de Bilbao obtiene permiso para comercializar legalmente bacalao de Terranova de origen inglés, siempre y cuando llegara en navíos neutrales. Un producto que desde la villa se remitió a diversos puertos.

en 1744 sus ingresos fuesen los segundos en importancia de Galicia, por detrás de los de una aduana que comercializó varias presas de corso, Baiona, y su millón de maravedís ingresado por la descarga de cacao y azúcar fue más del doble del de todos los demás adeudos gallegos juntos²⁰. Esta circunstancia se repetirá con menor contundencia en 1748, si bien entre 1744 y 1747 sus ingresos fueron muy moderados.

No hay datos para evaluar lo sucedido en los años siguientes, aunque con el remate de la guerra cabe suponer que los adeudos volverían a sus niveles precedentes. Vista la evolución general, todo apunta a que éstos volvieron a moverse en torno a los 100.000/150.000 maravedís de ingreso, hecho tan solo alterado cuando el corso inglés se mostraba activo contra el comercio español.

El primer dato del que disponemos es de 1763, año de la paz de París, y los elevados niveles de rendimiento portuario no hacen sino confirmar lo dicho: Ribadeo ingresó mucho mientras aún duraba la guerra. Lo prueba lo ocurrido en los años posteriores, cuando se produce el retorno a la normalidad, visto que los ingresos son de un 66% a un 75% más bajos. Pese a todo, los importes no serán tan reducidos como los de la década anterior. A ello probablemente contribuyó la puesta en práctica de un conjunto de medidas relativas al comercio gallego, las cuales, sin incluir expresamente a Ribadeo, sí influyeron en su desarrollo. Y es que en el mismo año de 1763 se iniciaron las obras del camino que partía desde A Coruña a Madrid, y en 1765 se podía usar ya el tramo de cuatro leguas A Coruña-Betanzos. En 1764 se habilitó el puerto de A Coruña como base para los Correos Marítimos y desde entonces llegaría a Galicia, con cierta regularidad, además del correo y de lo que desde Ultramar se remitiera para el gobierno, el dinero de los particulares y algunas mercancías. En 1765 se realizaría una primera y tímida apertura de una parte del comercio hispano con América. Fueron, pues, tres años llenos de innovaciones.

Entre 1763 y 1775 tanto el comercio gallego, impulsado por la actividad del puerto coruñés, como el de Ribadeo se movieron en unas coordenadas cuyos valores se caracterizaron por superponerse a los comportamientos generales. Al principio, de 1763 a 1772, el comercio de A Coruña experimentó un crecimiento muy importante (pasó de 5,2 millones de diezmo de aduanas a 53,2, es decir, se multiplicó por 10). Un aumento que se debió sobre todo al comercio de Barlovento, si bien conviene recordar que los efectos relevantes de la habilitación el puerto coruñés no se empezaron a sentir hasta el ejercicio de 1767. Este aumento se produjo a costa de los puertos atlánticos, fundamentalmente del de Vigo, que a raíz de la paz de París perdió los con-

20 También el monto del importante diezmo de 1748 fue el mayor de Galicia en ese año, pero hay que tener en cuenta que los ingresos derivados del comercio americano correspondientes al puerto de A Coruña, y que ascendían a más de 40 millones de maravedís, no se computaron en la cuenta general.

siderables ingresos que le reportaba el corso y su ventajosa posición con respecto a la navegación de retorno americano, dada la concesión de la habilitación exclusiva para ello a A Coruña. Por su parte, Ferrol mantuvo, aunque con notables altibajos, una posición comercial firme y se consolidó como el segundo puerto gallego, aunque lo fue sobre la base de una especialización muy restringida. De hecho, si excluimos de A Coruña el comercio de Ultramar, los adeudos de Ferrol son muy semejantes a los de A Coruña. Claro está que los ingresos de Ferrol proceden casi exclusivamente de mercaderías, mientras que los ingresos por especies y coloniales son más significativos en A Coruña. Esto es, excluyendo Barlovento, por diezmo ambas aduanas podían adeudar de forma muy semejante, pero los ingresos complementarios por millones eran casi nulos en Ferrol y, por el contrario, más importantes en A Coruña.

Hay que tener en cuenta que la consecuencia de la instauración del Libre Comercio fue la consiguiente apertura al comercio europeo. Los puertos habilitados, si querían que tal habilitación fuese efectiva, tenían que aprovisionarse de mercancías extranjeras que enviar de origen o de retorno a Ultramar, en caso contrario la conexión nacía viciada y tenía poco futuro.

En Ribadeo los niveles de los adeudos de la primera mitad del siglo XVIII fueron ampliamente superados. A ello debió contribuir el tráfico de vino. Al respecto, Meijide Pardo señala que a partir de 1750 “aumentó extraordinariamente la importación de vino francés y catalán, así como de caldos andaluces, los llamados motriles, y de la rioja Navarra”. Más aún, añade que firmas catalanas se encargaron de introducir en Ribadeo ingentes cantidades de vino. A la vista de los adeudos por millones, hay que hacer notar que hubo una amplia negociación con los aguardientes, de los que entraban con regularidad en el puerto del Eo cantidades importantes. También se incrementó en estos años el tráfico de cereales, frecuentemente de origen francés, y el del bacalao, motivado este último por el consumo que de él hacían las abundantes comunidades religiosas de la zona y por el desarrollo de un cierto comercio interior. Esto llevó en su día a Meijide a afirmar que “la importación de bacalao escala a su mayor relieve a partir del sexto decenio del siglo”. También el tráfico de sal creció alrededor de un 40% con respecto a los niveles de la primera mitad del XVIII. Pero un comercio basado en el sector de la alimentación tenía sus límites, por lo que el peso aduanero de Ribadeo no dejó de ser modesto, como lo revela que sólo superase en ello a Pontevedra, aunque en los millones, tanto el de especies como el de los coloniales, superaba también al puerto de Ferrol, mientras que el impuesto por el aguardiente era el más rentable de Galicia²¹.

21 VALBUENA GARCIA, María del Mar: “La aplicación del Reglamento de Libre Comercio en Galicia 1778”, *Revista de Indias*, 1983, p. 207, señala algunas de las posibles claves de interpretación del

A partir de 1768 esta situación experimentó un notable cambio. La media de ingresos de los años 1763-1767 había sido de 961.657 maravedís y en los ejercicios de 1768 a 1779 fue de 2.947.943, con la particularidad de que esta última década larga fue un periodo especialmente regular, si bien los años 1770 a 1775 fueron de progresión continua, al ingresar su aduana cada año más que el precedente. Ribadeo pasó así a ser el tercer puerto gallego, tras el polo formado por A Coruña y Ferrol.

Si en estos dos últimos puertos el motor del crecimiento había sido la habilitación comercial con América, en Ribadeo hubo otro componente que impulsó de forma notable el comercio de su puerto: la actividad industrial vinculada al textil. Junto a esto, de la mano del comercio internacional de materias primas textiles llegaban al puerto del Eo, probablemente en los mismos navíos, otro tipo de mercancías que contribuían a animar el funcionamiento de su aduana. Hay que tener en cuenta que a partir de 1775, y con el propósito de impulsar el comercio de lino y cáñamo, se acordó eximir a estos productos del pago de los derechos de entrada. De este modo, el crecimiento continuo ya señalado se vio afectado desde el punto de vista de los ingresos aduaneros; no así en cambio desde el la propia actividad comercial, dado que los navíos del Báltico seguían llegando a Ribadeo cargados de fibras pero también otras mercancías, caso de las especies de Holanda o papel de Francia, por lo que aunque no pagaran derechos por su carga más relevante y sólo lo hicieran por la complementaria, el importe de los adeudos creció considerablemente.

Tabla 2. Aduana de ribadeo

| Concepto | Valor medio 1763/67 | Valor medio 1768/78 |
|----------------|---------------------|---------------------|
| Diezmo | 951.657 | 3.004.789 |
| Especiería | 11.587 | 44.976 |
| Millón Antiguo | 85.400 | 22.768 |
| Millón Moderno | 29.411 | 4.763 |
| Papel | 30.893 | 101.368 |
| 7% | 22.459 | 1.590 |
| Regalía | 112.671 | 64.098 |
| Pescados | 157.495 | 272.586 |

Valor en maravedís de vellón

El contrapunto a esta oleada de prosperidad fue la desaparición del puerto de los productos coloniales. El derecho del 7% de habilitación que se cargaba sobre los pro-

“negocio” de los aguardientes que son objeto de esta Regalía. En el millón de pescado ocupaba también la quinta plaza, pero en realidad los adeudos medios de Ribadeo (157.495 ms.), Ferrol (163.128 ms.) Vigo (182.807 ms.) y Carril (184.495 ms.) fueron sensiblemente semejantes. Sólo A Coruña destacaba claramente con sus 727.784 ms. de ingreso medio en el quinquenio.

ductos americanos descargados en puerto, (unos productos que podían llegar de Cádiz o Pasajes) fue casi nulo, por ejemplo, a partir de 1763. El tráfico de azúcar y cacao descendió notablemente, y el millón antiguo no volvió a llegar a la cifra de los 100.000 maravedís tras 1764, mientras que el moderno sería nulo con posterioridad a 1773.

España entró plenamente en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos en 1779, un conflicto que no se cerró, al menos formalmente, hasta 1783. La guerra había comenzado unos años antes, y las primeras acciones de los corsarios ingleses contra las naves y el comercio de los insurgentes afectaron al negocio del bacalao y en menor medida al del tabaco. Y el pescado fue un factor siempre muy presente en el comercio de Ribadeo²². La guerra permitió otras estrategias, y aunque a la vista de sus derechos aduaneros el comercio global de Ribadeo en 1779 y 1780 disminuyó, se produjo la entrada en el mismo hacia 1780 de embarcaciones americanas que generaron importantes ingresos por concepto del 7% de habilitación (168.232 reales), por el de millón antiguo (266.293) y por el millón moderno (424.234). Así, se dio la aparente paradoja de un diezmo reducido casi a la mitad a cambio de una importante participación en el negocio americano.

Se han avanzado dos reflexiones sobre el comercio gallego de este momento y las dos nos parecen pertinentes. Se ha dicho que el comercio marítimo gallego padecía una honda crisis desde 1778, si bien el hecho de que el máximo aduanero se produjese en 1772 invita a pensar, a lo sumo, que ya antes del inicio de la guerra estaban puestas las bases de ese hundimiento²³. De igual modo, se ha insistido en que en 1787 “aflora la primera crisis de importancia del comercio libre”, y así es²⁴. En suma, en esos nueve años, en los que se produce el fuerte impacto de una guerra con profundas repercusiones navales, se ponen las condiciones que a la larga frustrarán los futuros esfuerzos que se hicieron para impulsar el comercio.

Este comercio era posible gracias al tráfico marítimo que lo hacía posible, y ya sabemos que la forma más eficaz de incidir sobre la evolución del comercio era estorbar dicho tráfico. De este último no sabemos mucho, pero la información disponible nos permite extraer algunas conclusiones que nos ilustren sobre lo acontecido esos años. Para ello contamos fundamentalmente con los derechos del almirante, es decir, con los derechos que las embarcaciones llegadas a puerto pagaban por los frutos, toneladas, ancoraje, limpia y lastre, así como en algunos casos el de linterna. En los de ancoraje y toneladas se hace una referencia clara al navío²⁵.

22 Si la media de los diezmos de Ribadeo había sido, para la década de 1768 a 1778 de 3.004.789 ms., el año 79 no ingresó más que 2.379.479 y el 1780 1.139.916. Los efectos de la guerra fueron importantes.

23 DUBERT GARCIA, Isidro: *Op. cit.*, p. 223.

24 ALONSO ALVAREZ, Luis: *Op. cit.*, p. 163 y ss.

25 La información se encuentra en los mismos estadillos de las aduanas, en sus páginas finales y está, por lo tanto, en cada caso referida al año de liquidación de la renta de Aduanas. AGS Dirección General de Rentas, leg..2506-2565.

El derecho de toneladas, que por lo común en Galicia se cobraba a razón de un real por tonelada de arqueo del navío, fuera cual fuere la porción de carga que embarcara o descargara, nos permite hacernos con alguna noticia acerca del tamaño de los barcos que entraron en el puerto de Ribadeo²⁶. Más complejo sin embargo es determinar a través de esta fuente el número de naves, ya que si bien el derecho de ancoraje se pagaba por embarcaciones, la tarifa no era única, pese a que en Ribadeo, al menos en teoría, se cobraba a razón de 2 reales por embarcación, fuese cual fuese su porte²⁷. El problema surgirá pues cuando procedemos a estudiar los datos resultantes, los cuales, como veremos, no pueden ser más desconcertantes²⁸.

Meijide Pardo señalaba que entre 1764 y 1773 fondearon en Ribadeo 51 naves de bandera francesa y añade: “con relación al pabellón británico, por este tiempo era frecuente una entrada de cinco naves por año”²⁹. A ellas había que sumar unas cinco naves holandesas y las que llegaran de Portugal. Las inglesas y holandesas tenían forzosamente que ser de un cierto porte, no así las francesas que si procedían de Bayona podían ser embarcaciones menores, igual que las portuguesas. Todo esto, naturalmente, sin contar con la entrada en puerto del cabotaje. (Vid gráfico 2)

Por su parte, los derechos de ancoraje muestran que el puerto conoció una progresiva disminución de su tráfico a partir de 1766, el cual llegaría a ser casi nulo en vísperas de la guerra³⁰. Con posterioridad a la misma, si hubiese que establecer una secuencia temporal, el mismo Meijide Pardo nos indica que en el bienio 1781-1782 habrían entrado en puerto una media de 38 barcos al año³¹. Para entender esto, al

26 ZABALA URIARTE, Aingeru: Op. cit., vol. 1, p. 90. Aunque del texto de Canga Argüelles se debe deducir lo contrario. En su *Diccionario* (voz Toneladas) dice: “nada se cobra en no pasando de 220 toneladas”, lo que implicaría que el importe mínimo tenía que ser 220 reales, cosa que no sucede.

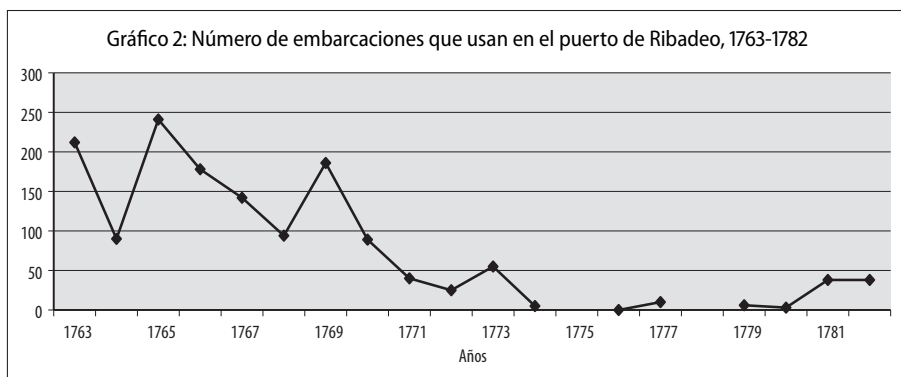
27 *Ibidem.*, vol. II, p. 314. Según el mismo *Diccionario* citado en la nota anterior había hasta siete importes diferentes según el tamaño (arqueo) del navío (Voz: Ancorage).

28 Que a una embarcación, aunque fuera de cabotaje, por entrar en el puerto en 1770 se le cobrara dos reales es una tarifa comprensible, pero que a la misma embarcación, de unas veinte toneladas, se le cobraran además veinte reales, cuando frecuentemente la carga era de poco valor, resulta poco probable.

29 Por el contrario en AGS, DGR, leg. 486, “*Noticia de las Embarcaciones francesas que arribaron a los puertos de este Reino en el año próximo pasado de 1766...*”, se dice textualmente por parte del informante de Ribadeo: “... no se verificó llegase a este puerto embarcación francesa con carga destinada para el, y solo lo ejecutaron obligadas del temporal ocho que volvieron a salir para navegar a su destino...”.

30 El promedio de embarcaciones en los años 1763-1767 sería de 205, en los años 1768-1776 de 70, en vísperas de la guerra casi ninguna y los dos primeros años de la contienda 38. Tiendo a creer que en los años 1774-1780 lo que verdaderamente se produce es un falta de información, cuando no una desviación del tráfico al puerto de Vivero, si no en términos efectivos, si en términos de registro. Frente a los 9.264.005 maravedis recaudados por Diezmo y agregados en Ribadeo en los cuatro años 1777-1780 Vivero sólo ingresó 1.143.824, pero en el mismo tiempo su Ancoraje fue de 7.446 reales y el de Ribadeo de 1.292. Es decir, computados juntos, unas 32 embarcaciones año, muy próximas a las que Meijide Pardo estima para el siguiente bienio (38).

31 Por su parte, y a la vista del derecho de toneladas, el arqueo evolucionó en valores absolutos según unas cifras que no podemos admitir. Si bien el número de navíos es posible que se ajustara a lo



Fuente: AGS. DGR., 1ª R., lg. 2545.2565.

menos en parte, conviene recordar que la guerra con Inglaterra supuso un recrudecimiento del corso hasta límites que, al menos en Bilbao, contribuyeron a poner al comercio local al borde del colapso. Si esto fue así en el extremo oriental de la costa cantábrica, cabe pues imaginar cual había sido la situación en el occidente, en la costa gallega, con frecuencia mucho más visitada por los corsarios ingleses gracias a la facilidad que allí había para interceptar los tráficos marítimos que discurrían frente a ella³². En este contexto, y sin descartar otras variables, hay que analizar el comercio de Ribadeo en estos años.

Una vez que España entra abiertamente en la guerra de la independencia americana, para el corso inglés los navíos norteamericanos fueron un objetivo preferente. Pero, en la nueva situación, los corsarios y la marina inglesa se afanaron también por cortar las comunicaciones de Francia y España con el Báltico a través del Canal de la Mancha. En esto jugaron un papel muy destacado los corsarios con base en la isla de Guarnesey, quienes, en la práctica, llegaron a bloquear los puertos del Cantábrico. Algunos de ellos les eran muy rentables, visto lo que se derivaba del disfrute de la habilitación del comercio americano.

No tenemos información semejante para Ribadeo. Los datos de Bilbao nos servirán para ilustrar este bloqueo: en 1774-1778 un total de 65 navíos entraron en el Abra procedentes de puertos situados al este del Sund (fundamentalmente de Dan-

percibido, es imposible que algunos años la media de toneladas por navío no llegara ni a la unidad. De modo que la tarifa real debía ser otra, que se nos escapa. Con todo tampoco resulta muy creíble que, en un momento en el que los derechos aduaneros están creciendo hasta casi multiplicarse por tres, el tráfico prácticamente desaparezca.

32 ZABALA URIARTE, Aingeru: "La Guerra de Sucesión en el mar cantábrico", *Itsas. Memoria*. n.º 5, 2006.

zing, Riga y San Petersburgo). En los cinco años de duración de la guerra, 1779-1783, fueron la mitad, 32, y en los cinco años siguientes, 1784-1788, tras la firma de la paz un total de 66. Es decir, la guerra redujo a la mitad las relaciones comerciales con los puertos citados. En la misma línea, los escasos datos que poseemos sobre Ribadeo para 1781 y 1782 revelan que en esos años entraron en el puerto sólo 6 navíos procedentes del norte de Europa, cuando lo normal era que sólo de Holanda lo hicieran 4 al año. En 1783 arribaron 4 del Báltico y, tras la firma de la paz, uno de Inglaterra y otro de Terranova.

Quizás durante los años de acoso corsario, el aprovisionamiento de Ribadeo en lugar de hacerse por medio de navíos sueltos de procedencia internacional se hizo desde A Coruña, Ferrol o incluso Bilbao, usando para ello pequeñas embarcaciones, las cuales eran mucho más seguras frente a los merodeadores ingleses³³. De ahí que los barcos procedentes de Bizkaia llegasen a ser la mitad de los que arribaban al puerto gallego. Así puede entenderse que el tráfico entre Ribadeo y Bilbao experimentase un retroceso, que en realidad había comenzado en 1777 y cuyo mínimo se alcanzó en 1779 pero que durante la guerra se recuperara. Cabe decir, por un lado, que la guerra retrasó el proceso de autosuficiencia del puerto del Eo, el cual continuaría una vez superada la contienda, y por otro, que estorbó sus relaciones con el puerto de A Coruña, el cual se había convertido en su más próximo proveedor.

2. Los años 1780-1810 en el comercio de Ribadeo

A partir de 1780 carecemos de información pormenorizada sobre las Rentas Generales devengadas por Ribadeo, o lo que es igual, sobre su actividad comercial. Con todo, podemos aproximarnos a ella de manera indirecta gracias a las relaciones que su puerto mantuvo con Bilbao. De ellas da cuenta las entradas y salidas por su barra de embarcaciones de un cierto arqueo, cuyo número, al menos en 1781-1782, fue tan importante que casi suponían la mitad del tráfico marítimo soportado por el puerto gallego³⁴. Sin embargo conviene relativizar estos datos, y en la medida de lo posible, completarlos. Así, con la información recogida por los gestores del puerto de Bilbao en los Libros de cuentas del Consulado bilbaíno, las relaciones con Ribadeo

33 Con todo, ser pequeño no era una garantía absoluta. En 1870, hacia el mes de marzo, el patache “Nuestra Señora de Begoña”, con carga de vena, fue apresado por un corsario inglés entre La Galea y Plencia, a tan sólo media legua de tierra. GUIARD y LARRAURI, Teofilo: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, 2 vol. Bilbao, 1914, vol. II, p. 15.

34 Bien es verdad que los datos, al corresponder al ejercicio 1781-1782, coinciden con un momento de malas relaciones con Inglaterra y, consiguientemente con un curso generalizado estorbando al comercio Cantábrico MEIJIDE PARDO Antonio: Op. cit., p. 95.

en el período 1775 hasta 1810 pueden seguirse gracias al número de navíos entrados y salidos en puerto³⁵.

a) *El número de navíos y su arqueo*

Si analizamos la serie de partidas de Bilbao a Ribadeo constataremos, en primer lugar, que a partir de 1776 la relación entre Bilbao y el puerto gallego se vio afectada por una progresiva disminución de las salidas. Una disminución que había venido gestándose desde 1773 y se continuó en el tiempo hasta 1805. Esta evolución es plenamente coincidente con lo que expresan los datos relativos al tráfico comercial del puerto del Eo (gráfico 2).

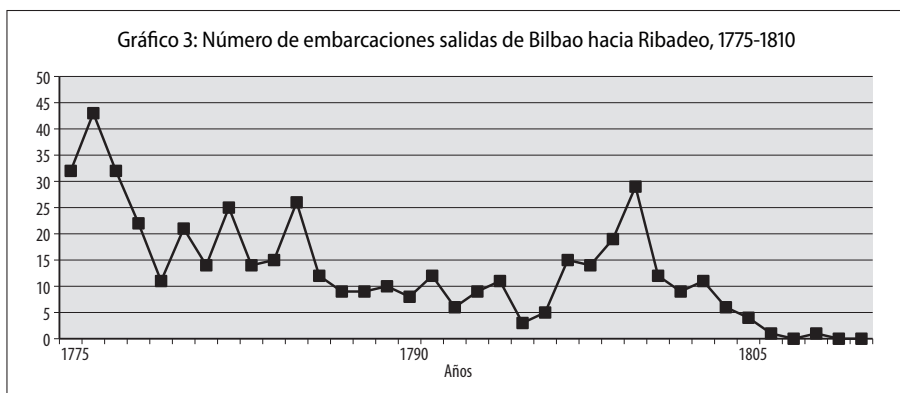
Si se tiene en cuenta que el comercio de Bilbao era el propio de una zona franca, es decir, que recibía productos internacionales y los distribuía a través de un tráfico de cabotaje por los demás puertos del norte de España, se entenderá que a medida que el puerto de Ribadeo fuese abriéndose al tráfico internacional cada vez necesitase menos de ese cabotaje bilbaíno de aprovisionamiento³⁶. Pero no sólo eso, sino que a medida que los puertos del entorno de Ribadeo, como A Coruña y Ferrol, entraban paulatinamente en el tráfico internacional, la dependencia de unos proveedores lejanos se hacía cada vez más innecesaria. Si, tal y como señala Meijide Pardo, a partir de 1775 se incrementa notablemente el movimiento portuario de Ribadeo, cabe entender que a partir de 1776 la presencia de embarcaciones procedentes de Bilbao en el puerto gallego tuvo que haber ido disminuyendo, como en efecto ocurrió³⁷. (Vid gráfico 3)

Tras la firma del tratado de Versalles se vivieron en los mares nueve años de paz. Pero la recuperación del comercio en Ribadeo parece que fue lenta. En 1785 la plaza todavía dependía en gran medida de los cabotistas. A partir de ese año, poco a poco, el comercio de Ribadeo dejará, otra vez, de recibir la atención de los proveedores vizcaínos. En 1788 el puerto perdió la posibilidad de seguir importando lino y cáñamo en las condiciones que hasta entonces lo había venido haciendo en beneficio de A Coruña y Vigo. En consecuencia el puerto del Eo no va pues a aprovisionarse

35 Las Cuentas del Consulado, más en concreto las cuentas de Averías, son el referente de éste trabajo. La primera vez que las utilicé de forma intensiva fue en *Mundo Urbano y Actividad Mercantil. Bilbao 1700-1810* obra aparecida en 1994. En otro lugar ya he analizado la utilidad de las averías como fuente para el conocimiento del tráfico y comercio del puerto bilbaíno, de manera que se me excusará de hacerlo aquí. Véase al respecto, “El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial de Bilbao en el siglo XVII”, en *Itsas. Memoria*, n.º 4, 2003, pp. 297-31. Aunque se refiere al siglo XVII y en cien años cambiaron algo las cosas.

36 ZABALA URIARTE, Aingeru: *Mundo urbano...*, vol. 2.

37 MEIJIDE PARDO vincula, como no podía por menos, el desarrollo del puerto a la habilitación concedida en 1775 para la “introducción de lino y cáñamo extranjero, en rama, rastrillado y sin rastrillar, en la misma conformidad que ya lo estaban los de La Coruña y Vigo...que el lino y cáñamo introducido por aquél puerto fuese liberado de alcabalas y cientos en las ventas al por mayor”, Op. cit., p. 86.



Fuente: Libros de cuentas del Real Consulado de Bilbao.

directamente ni a través de Bilbao, sino que va a recurrir a otros puertos gallegos mucho más próximos facultados para este comercio. Además, desde el punto de vista bilbaíno, Ribadeo dejó de ser una plaza comercial atractiva, ya que en 1789 se autorizaba a su comercio y a “los dueños particulares de las ferrerías” ubicadas en la comarca, así como a la Compañía de la Vega de Ribadeo, a adquirir libremente hierro y maquinaria, incluso de los países extranjeros.

Unos pocos años más tarde, la guerra vuelve a influir en el trato entre Bilbao y Ribadeo —en marzo de 1793 Francia declara la guerra a España— pero tampoco ahora sabemos bien en qué medida³⁸. Sabemos sí, que el enemigo era Francia y que los corsarios franceses operaban con la mirada puesta en Bilbao, de manera que la arribada a Galicia de navíos internacionales sueltos era más fácil, entre otras cosas porque el comercio de Bilbao se vio prácticamente bloqueado, por lo que ni siquiera fue capaz de ejercer una cierta labor de aprovisionamiento, a semejanza de cómo había hecho en la contienda precedente. Ateniéndonos a la creciente autosuficiencia de Ribadeo, o en su defecto de Galicia, y a la ruptura del comercio bilbaíno, se entiende que las tradicionales relaciones bilaterales entre ambos puertos prácticamente desapareciesen. Prueba de ello es que en 1796 sólo cinco embarcaciones partieron de Bilbao —ocupado por los franceses el año anterior— hacia Ribadeo, justo en unos momentos en que la actividad portuaria de la desembocadura del Eo era frenética, pues un año antes, en 1795, se había alcanzado el que parece ser record portuario de Ribadeo, 120 embarcaciones.

38 CACERES y BLANCO, F. I.: “Los corsarios del Cantábrico durante el reinado de Carlos IV”, *Altamira*, 1964, pp. 3-149 y ZABALA URIARTE, Aingeru: “La Guerra en el mar. La guerra de la Convención”, *Letras de Deusto*, vol. 24, n.º 69, 1994 p. 61-88.

La posterior alianza entre la Monarquía Hispánica y la República Francesa desembocó en 1796 en una nueva guerra con Inglaterra³⁹. La reaparición del corso británico supuso para la generalidad del comercio litoral gallego un “descenso escalonado” entre 1796 y 1801. En este contexto, las viejas relaciones comerciales de Ribadeo con Bilbao volvieron a reactivarse, por lo que curiosamente en unos años el número de embarcaciones llegadas del puerto bilbaíno estuvo en alza⁴⁰. Y eso a pesar de que la situación de Bilbao no era boyante, dado que los corsarios franceses habían tomado al Abra como base y a la plaza como lugar de contratación de sus presas, lo que asustaba al comercio regular. Con todo, en 1800 se alcanza un máximo cuando treinta navíos salen de Bilbao con destino declarado a Ribadeo. Quizás ayude a entender esta actividad el hecho de que 1800 es el año del asalto inglés a El Ferrol. En 1801, tras la firma la paz con Portugal, Galicia volverá a respirar de nuevo y el recurso a la plaza bilbaína comienza a disminuir. De hecho, fue la firma de la paz de Amiens (1802) la que permitirá una cierta recuperación del comercio gallego, si bien la reanudación de las hostilidades con Inglaterra en 1804 llevó al comercio de aquellas costas a su práctico colapso en 1809.

Desde 1804 el trato comercial se contrajo hasta casi desaparecer por completo. En primer lugar, porque España participó en un bloqueo a Inglaterra y porque este país respondió al mismo, entre otras medidas, con un bloqueo largo que, de nuevo, afectó a Ferrol. En segundo lugar, porque entre 1800 y 1810 Bilbao “y su comercio se enfrentaron a dos guerras con Inglaterra bastante duras, a una ocupación militar de tres años, derivada de una importante revuelta popular y a otra nueva ocupación, esta vez de franceses, como la de años atrás”⁴¹. En estas condiciones, el puerto vasco no fue capaz de seguir proveyendo ni a los puertos gallegos ni a los otros⁴². En línea con esto, cuando se analizan las llegadas a Bilbao de mercancías procedentes de Ribadeo, se aprecia que la translación de esas arribadas a un gráfico se traduce en un perfil absolutamente plano⁴³.

39 Es el mismo año en el que ante la amenaza del cierre de la aduana de Ribadeo, Ibáñez envía a la corte una sólida representación en la que se reclama su continuidad. PRADO GOMEZ, Antonio: “Sargadelos una experiencia ilustrada precapitalista”, *Boletín do museo Provincial de Lugo*, nº 6, 1994/94, p.33.

40 En diciembre de 1798 se tramita en Bilbao una protesta de corso por el apresamiento de la fragata “Santísima Trinidad” alias “La Preciosa” en su viaje de La Habana a la Península frente a las aguas de Ribadeo por el cachemarin inglés “Larm” del capitán corsario Francisco Giffard. Véase, AFB, Judicial, JCR, 1208/009. Al respecto, “... en estos años hay noticias que hablan de la entrada en Oporto de corsarios británicos llevando consigo a numerosas presas españolas”, dice DUBERT GARCIA, Isidro, Op. cit., p. 222.

41 ZABALA URIARTE, Aingeru: *Mundo urbano...*, p. 332.

42 NAJERA BURON, María Teresa: “El comercio del puerto de Bilbao y sus relaciones con el puerto de Santander al iniciarse el siglo XIX”, *La guerra de la Independencia (1808-1814) y su momento histórico*, Santander, 1979, pp. 101-120.

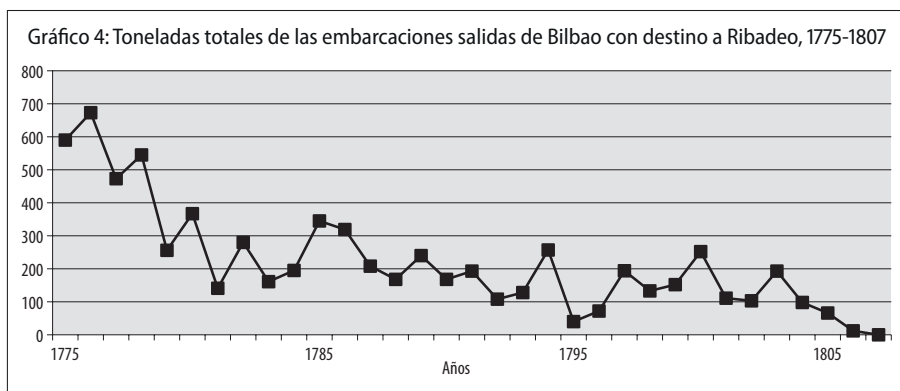
43 DUBERT ha publicado el gráfico de los navíos gallegos entrados en Bilbao entre 1733 y 1797 en Op. cit. p.229 gráfico nº 3 y allí puede verse cómo a partir de 1777 el comercio entre Galicia y Bilbao fue en continua decadencia.

La excepción en este panorama la encontramos en los años finales de nuestro estudio. En ellos se aprecia que las cifras del tráfico marítimo aumentan, lo que parece suponer una cierta contradicción con el comportamiento expresado por las salidas. No obstante, para entender esta aparente contradicción hay que tener en cuenta factores como los acaecidos en 1803, cuando el navío “La Begoña”, que había salido con destino a Londres aprovechando la recién alcanzada paz al mando del capitán Celedonio de Abaroa con carga fundamentalmente de lana, se accidentó frente a Ribadeo⁴⁴. Si el naufragio tuvo lugar a finales de agosto, en noviembre de ese mismo año parte de la carga fue remitida a Bilbao en el “San Juan Nepomuceno”, mientras que otras partidas lo hicieron a bordo de la “San José y Ánimas” y de la “Esperanza”. Además, en 1804 el “Nuestra Señora del Carmen”, capitaneada por Domingo Méndez, transportaría al Abra, entre otras mercancías, cuatro cañones viejos pertenecientes al “Begoña”, mientras que el “San Juan Bautista”, del capitán Arritola, aparte de una importante partida de jarcias, restituiría a los armadores bilbaínos cuatro anclas y otras tantas campanas. Navegando en conserva con él, el “San Juan Bautista”, de José Antonio Errezuría, salió del puerto gallego con 3 cables de 120 brazas, 30 velas, 15 masteleros, varias bataolas y vergas, 2 banderas y 2 gallardetes, y aún en junio de 1805 el capitán Pedro González transportaría a Bilbao carga procedente del “Begoña”. En total un mínimo de siete fletes, los cuales hacen la mitad de los registrados en dos años en Ribadeo. A la vista está que no hay un comportamiento contradictorio entre las entradas y salidas, sino una circunstancia meramente puntual que, en niveles tan bajos de actividad, convierte en aparente una realidad anodina.

Ahora bien, es sabido que el número de embarcaciones no es el único indicador del comportamiento de un puerto, ya que esas embarcaciones pueden ser de un arqueo muy distinto y, por tanto, portadoras de un comercio muy diverso. Pero tampoco el arqueo es un indicador incontestable de ese comportamiento, puesto que no necesariamente los navíos iban cargados al tope de sus posibilidades y menos aun tenían por qué tener un solo puerto de destino para su carga. Con todo, el arqueo es un indicador indirecto del mencionado comportamiento de un puerto y para el de Bilbao disponemos de alguna información sobre el mismo gracias al derecho de toneladas que en él se cobraba desde 1736⁴⁵. Los datos el arqueo que tenían las embarcaciones

44 AFB Judicial JCR 2155/001. No es el único caso. Al año siguiente consta que se averió gravemente en aguas de Ribadeo el bergantín “Nuestra Señora el Carmen y Ánimas” del capitán Juan Franco que hacía viaje de Vigo a Bilbao con carga de pimienta y grasa. AFB Judicial JCR 2101/016.

45 En la Junta General de Comercio de 4 de diciembre de 1736 se acordó: “Que desde 1º de Enero próximo venidero se cobrase de cada navío en cada viaje real y medio de vellón por tonelada viniendo cargado o saliendo con carga, con declaración de que si entrare y saliere sin ella no ha de pagar cosa alguna, pero trayendo carga, aunque no la vuelva a sacar, y entrando sin ella y saliendo cargado, ha de pagar el referido real y medio por tonelada y que esto se entienda lo mismo con navíos de naturales como de extran-



Fuente: Cálculo a partir del derecho de Toneladas. AFB Instituciones. Consulado. *Libros de cuentas de toneladas del Consulado de Bilbao* (cada año es un cuaderno).

que pagaron los derechos de salida de Bilbao con destino a Ribadeo entre 1775 y 1805 se recogen en el gráfico 4.

A través de sus evoluciones se aprecia que en momentos conflictivos las embarcaciones menores eran más seguras que las más capaces, al menos desde el punto de vista de la vulnerabilidad frente al corso. Pese a ello, es significativo que todas las partidas salidas con carga hacia el puerto gallego, todas, aun las de menor capacidad, fuesen embarcaciones con cubierta. Con esto en mente, vemos que salvo en el bienio 1785-1786, el tonelaje remitido desde Bilbao a Ribadeo fue en disminución desde el año 1776; una circunstancia que, vistos los movimientos portuarios anteriores, solo se entiende si las embarcaciones en las que se basaban los envíos fueron cambiando sensiblemente con el paso del tiempo. (Vid gráfico 4)

El arqueo medio pasó de ser de unas veinte toneladas entre 1775 y 1795 a menos de diez entre 1797 y 1800. En concreto, de 1781 a 1785, con motivo de la guerra y el consiguiente corso, se recurrió a embarcaciones de menor arqueo, en principio más seguras, si bien, superada la guerra, se volvió a negociar con naves mayores. En el mismo esquema hemos de insertar el paso a navíos aún más pequeños entre 1798 y 1803, barcos que a duras penas llegaban a las 10 toneladas. Es decir, en términos de embarcación tipo, nos encontramos, por un lado, con aquellas que llegaban a las 20 toneladas de derecho, y por otro, aquellas que rondaban las 8-10. Es probable la existencia de otras embarcaciones aún más pequeñas, ya sin cubierta, que

jeros excepto los pataches y navíos pequeños de ésta costa que vienen cargados de hierro y los de Asturias y Galicia, también pequeños, que vienen cargados de frutos y fueren de los que no tuvieran cubierta”. Con la particularidad de que el arqueo efectivo sobre el que se hacia la contribución estaba primado en un 15%. Esto es, el arqueo que se anota era un 15% menor que el real.

navegaron entre los dos puertos y que por su escaso porte no pagaban ni derechos de avería ni de toneladas⁴⁶.

A través de los arqueos y de otro tipo de informaciones complementarias, sabemos que en estos trasiegos comerciales se emplearon tres tipos de navíos: los cachemarines, muy frecuentes en la flota de Plencia y Mundaka, los pataches y los llamados “barcos”, todos ellos embarcaciones de cubierta. Los cachemarines, de los que en 1801 había en Vizcaya matriculados 54 y que también eran frecuentes en la matrícula de Santander, eran un tipo de embarcación que tenía su origen en Francia⁴⁷. Su casco tenía un arqueo comprendido entre las 20 y las 65 toneladas, rebasando algunos de ellos ese límite de las 55 toneladas⁴⁸.

Los pataches eran también de origen francés, pero en Vizcaya no eran muchos. En 1801 su matrícula no llegaba a los 16 navíos. Eran embarcaciones algo más pequeñas que los cachemarines y con un fondo más plano, lo que las hacía más versátiles a la hora de acceder a los puertos menores. En su día fueron definidas como “el más modesto de los barcos destinados al transporte de mercancías, en régimen de cabotaje, en las costas del norte de España”, aunque su arqueo podía llegar a moverse entre las 30 y las 80 toneladas. De ellos se dice que, “con alguna que otra excepción vascongada, el patache es siempre gallego o asturiano”.

Los conocidos como “barcos” o lanchas son denominados por algún autor como “trincaduras”. Con poco arqueo eran sin embargo muy útiles al comercio de cabotaje. Se trataba de embarcaciones de 12 a 20 toneladas de arqueo bruto sin cubierta que fueron muy usadas en Vizcaya y Santander, y que incluso estuvieron destinadas a la práctica del *pequeño corso*⁴⁹.

46 Es evidente que con estos datos la posibilidad de influir con un navío en la imagen global era alta. En 1775 Juan de la Hormaza que mandaba la “Nuestra Señora de Begoña”, que arqueaba 40 toneladas y pagaba por derechos 34 hizo dos viajes a Ribadeo. El mismo año Francisco Domínguez al mando de la “Purísima Concepción” que pagó por derechos 44 toneladas luego arqueaba unas 52 y Nicolás de Otero al mando de la “Nuestra Señora de la Concepción” de 59 toneladas hicieron el viaje en cuestión con carga diversa, además de hierro. Se trataba de tres embarcaciones claramente excepcionales. Pero, con todo, los últimos barcos salidos de Bilbao a Ribadeo con arqueos superiores a las 45 toneladas lo harán en 1782 y 1782, luego todos serán menores.

47 MARURI GREGORISCH, J. L.: “Notas sobre la arquitectura naval en los buques de vela del mar Cantábrico –Santander 1760 a 1875”, *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, nº 2, 1978 pp. 73-140.

48 De todas formas podían también ser menores. Juan de Cucullu Gana, que hizo un viaje con la “Nuestra Señora de los Dolores”, declara que la embarcación era un cachemarin de 12 toneladas construido en Bilbao por Joaquín de Eguiraun para José Ramón de Zubiría. Archivo Histórico Provincial de Bizkaia, *Escribanos de marina: Zacarías de Bolívar*, 1805.

49 De todas formas, esta cuestión de las tipologías debe de ser tomada con reservas. En las averías de los años 1801 y 1802 se hacen algunas precisiones sobre el tipo de las embarcaciones que transportan las mercancías sujetas a derechos y en ningún caso las que unían Ribadeo con Bilbao, con regularidad o sin ella, era calificadas de otra forma que como “navíos”.

b) Los objetos del comercio y sus factores.

El tráfico comercial, tanto en una dirección como en otra, era al mismo tiempo variado y muy especializado. Al respecto, estamos en condiciones de poder tipificar con una cierta precisión parte del cargamento de las embarcaciones que partían de Bilbao hacia Ribadeo, y viceversa, gracias a la documentación del Consulado.

En principio, ésta nos advierte de que el transporte principal entre Ribadeo y Bilbao era el de cebollas, pero este trasiego oculta el hecho de que ni las averías ni los otros derechos van a ilustrarnos sobre aquellos otros transportes que también se daban con una cierta regularidad entre ambos puertos, caso de los cítricos y otros frutos. Aun así, el comercio de cebollas tiene un gran protagonismo. Hasta 56 capitanes declaran transportar en sus bodegas esta mercancía y otros muchos obvian realizar esta declaración por el tipo de embarcación en que la cargan.

No hay duda, era un negocio singular y regular. El producto llegaba a Bilbao desde todos los puertos de la costa cantábrica, aunque lo cierto es que más de la mitad de la carga era remitida directamente desde Ribadeo⁵⁰. Los derechos pagados por las embarcaciones al entrar en Bilbao procedentes de este puerto gallego son más de la mitad de lo que por este concepto recaudaba el Consulado. En otras palabras, todo apunta a que se trataba de un “negocio” de los naturales de Ribadeo. Esto explica que las cantidades introducidas hayan sido importantes. Sólo en 1806 se registra en las averías la entrada en Bilbao de más de 20.000 cabos de cebolla, y todo entre los meses que van de octubre a enero.

Negocio de los locales, negocio poco importante, tal y como nos lo indica el hecho de que los comerciantes de Bilbao se mantuviesen al margen del mismo⁵¹. Es más, la cebolla aparece registrada casi siempre como mercancía del capitán —había que saber si en exclusiva, con participación de la tripulación o por cuenta de un factor gallego. Solo excepcionalmente en 1780 los 8.000 cabos de cebolla que en marzo descargó en Bilbao el capitán Juan Urresti iban consignados a Luís Desessartz, coresponsal del gallego Ibáñez en Bilbao. En la misma línea, en octubre de ese año Juan Igartua descargó 6.000 cabos a nombre de la misma casa y otros 6.000 más para Ignacio Nenín. En 1781 Lopategui descargó 3.000 cabos para Juan Bautista Garteiz, y en 1803 el mencionado Nenín recibiría otros 600. De esta casuística cabe concluir

50 De los 96 registros localizados 51 corresponden a embarcaciones que llegan desde Ribadeo. Hasta 19 localidades más aparecen enviando cebollas a Bilbao, incluida Cádiz, en lo que probablemente es una anotación que no tiene en cuenta una arribada posiblemente también a Ribadeo que permitió cargar dichas cebollas. Además hay 16 registros procedentes de nueve puertos gallegos y 21 de otros tantos asturianos que junto con Santander, y algunas referencias no definidas, hacen el total.

51 Según parece una parte de su interés residía en que se trataba de un producto que solían consumir los navíos en sus aprovisionamientos. AFB Judicial JCR 2622/009.

que, en términos generales, los capitanes tenían que buscar a los compradores de la carga al llegar al puerto. Aun así, había verdaderos especialistas en estos trasiegos. Un buen ejemplo de ellos nos lo proporciona el “maestre” Arrarte, uno de los patrones especializados en la derrota de Ribadeo, quien aparece como responsable de una partida indefinida de cebollas que el capitán Domingo Orbeta había trasladado desde Gijón. Esto demuestra que hasta que punto los marinos frecuentadores de Ribadeo “controlaban” el sector.

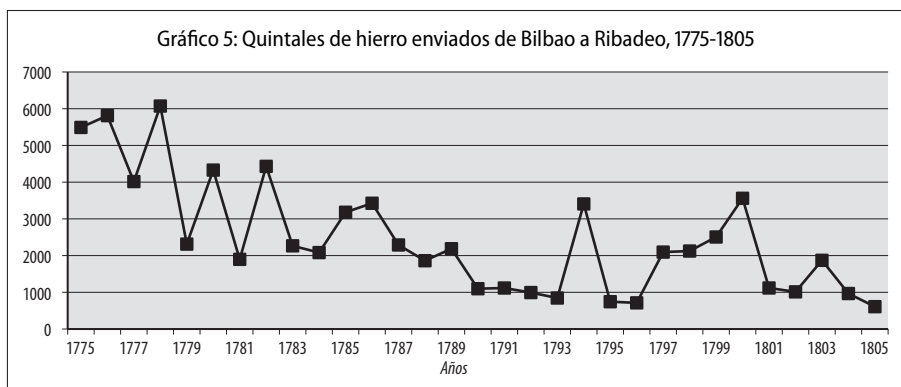
Una revisión de las partidas remitidas a Bilbao desde Ribadeo, nos remite al envío de 117 pacas de lino en rama, 3.690 cueros, 8.200 varas y 46 fardos de lienzos, 38 cascos y 39 barricas de sardinas y 65 pipas de vino. Junto a ello, aparecen también algunos productos coloniales, caso de 100 sacos de cacao Guayaquil, 200 quintales de palo del Brasil y dos cajas y 25 tercios de azúcar. Asimismo, algunas partidas de textiles diversos, caso de los indefinidos hilos de estambre, las cintas de terciopelo, las 300 varas de estofas o 5 fardos de esteras, y los nueve cables de jarcia. También aparecen comestibles sin especificar: 13,5 fanegas de trigo, jamones, patatas y grasas, al lado de cera, velas de sebo, chatarra, cobre viejo, barricas vacías, carbón, guadañas y 300 docenas de Talaveras. No puede decirse que haya sido una actividad comercial relevante después de treinta años de relaciones. Aunque lo cierto es que fueron unas relaciones comerciales desiguales, en las que comparativamente Bilbao actuaba frente a Ribadeo como una metrópoli ante la cual un pequeño puerto poco podía aportar.

En la ruta inversa, algunos navíos llevaban mercaderías de Vizcaya a Galicia, pero la mayoría de ellas no se registraba en las averías, en tanto que los envíos de barras de hierro sí lo eran con minuciosidad. El envío de tochos de hierro a Ribadeo estaba destinado a las forjas gallegas, donde se transformaba en utillaje agrícola básico, clavos y otras herramientas necesarias en una sociedad que era netamente agrícola.

En la evolución seguida por los envíos se constata que Ribadeo adquiría cada vez menos hierro en el puerto bilbaíno. Entre otras razones, esto era debido a que Ribadeo se proveía de también de este producto en el exterior. Téngase en cuenta que por éstos años el hierro ruso estaba desplazando incluso al hierro sueco en el mercado londinense, y a Ribadeo llegaban con alguna regularidad navíos procedentes de Riga y San Petersburgo⁵² (Vid gráfico 5).

Aparte de los picos puntuales que pueden ser debidos incluso a cuestiones ajenas al comercio, lo más característico de la evolución recogida en el gráfico 5 es que no se ajusta a los parámetros que hemos visto actuaban sobre el tráfico marítimo. El

52 En 1786 llegaba a Carril un navío sueco cargado de hierro y acero consignado a nombre de Ibañez, del comercio de Ribadeo. Nada impide que otros cargamentos utilizaran Ribadeo como puerto de descarga. MEIJIDE PARDO, Antonio: Op. cit., p. 76.



Fuente: Libros de Cuentas de averías del Consulado de Bilbao.

proceso de reducción de las recepciones de hierro en Ribadeo no responde a los vaivenes de un tráfico acosado por la guerra, sino que va en disminución de una manera progresiva e ininterrumpida. En treinta años, sólo cuatro ejercicios, de 1797 a 1800, contrarían realmente esta tendencia.

En total, en todos estos años salieron desde el Abra bilbaína con destino al puerto gallego un total de 77.207 quintales de hierro, todos ellos elaborados en el Señorío de Vizcaya, salvo una partida llegada previamente desde la villa cántabra de Castro Urdiales.

Era un negocio con unos protagonistas claros, pero también abierto, ya que en él que llegaron a participar muchas firmas y también algunos capitanes, sea de manera esporádica, sea de manera continuada. El total de firmas que operaban en este comercio fue de 54, pero la carga por cuenta del capitán fue usual. Sólo en 1795 y en 1801 se da la circunstancia de que ninguno de ellos carga hierro en Bilbao para Ribadeo. En el resto de los años de estudio lo llegan a hacer hasta 155 veces, transportando la importante cantidad de 15.203 quintales. Además algunos capitanes, como Arrarte, Olalde o Cucullu, aparecerán como responsables de cargamentos de hierro que se envían por medio de otros navíos distintos a los suyos, de modo que la participación de estos intermediarios fue algo más elevada. En el caso concreto de José Antonio Arrarte, de quien cabe pensar dejó de navegar en 1799, su primera remesa la hizo en 1794 y no volverá a hacer otra hasta 1797. A esta última seguirán más en 1798, 1799 y 1800⁵³.

En cuanto a la participación comercial, hay firmas que sólo entran en el negocio de forma esporádica, e incluso excepcional, hasta 26 casas lo hacen una sola vez. Si excluimos a los capitanes citados, sólo facturan en más de tres años siete firmas, y

⁵³ José Antonio Arrarte fallece en Plencia el 15 de septiembre de 1804.

sólo la casa de Pérez de Nenín lo hace a lo largo de treinta años con apenas algunas interrupciones. Durante 19 años facturan los Zubiría, Astobiza y el mismo Pérez de Nenín. Durante 8 lo hace la casa de Endemaño y Luís Desessartz, que era representante de Ibáñez, el de Ribadeo, en Bilbao. Y durante 4 años las firmas de Arenaza y Ledebesse. El negocio, era claramente nacional, pues a salvo de las excepciones de Desessartz y Ledebesse, las únicas participaciones extranjeras corresponden a una partida remitida por Smith, una conocida casa de curtidores de Bilbao, y otro año a un envío de Antonio Din.

En las primeras anualidades, y hasta 1795-1796 el negocio estaba concentrado. De los 60.963 quintales enviados hasta esa fecha, 19.626 los factura la firma de la Viuda de Astobiza e Hijos, 6.812 lo hace la de Ramón Zubiría, 4.838 los envía la casa de Pérez de Nenín, 3.382 la de Luís Desessartz, 1.921 la de Ramón Arenaza y 897 la de Endemaño; en total, todas estas partidas suman más del 61% del total del hierro comerciado con Ribadeo. A partir de 1796 desaparece esta concentración. Salvo las casas de Pérez de Nenín y Ledebesse ninguna de ellas tendrá una presencia importante en el negocio. Solo estas dos firmas, con 4.640 quintales y 1.417 respectivamente, suponen el 37,3% de lo enviado con posterioridad a 1796.

Los principales remitentes eran conocidos en el comercio bilbaíno. Entre los diez máximos exportadores de hierro en 1775 figuraban Zubiría (1º) y Astobiza (10º); en 1780 lo harán en cambio Zubiría, Desessartz, Astobiza y Endemaño y en 1798 se incorporará a este grupo Pérez de Nenín. Algún otro destacado comerciante en el sector del hierro como Echevarria o Amézaga también se aproximaron a este mercado, pero su presencia en él fue efímera. En cuanto a los grandes importadores de Bilbao, en realidad los comerciantes más importantes de la plaza, sólo Pablo Basarrate facturó una vez para Ribadeo, los demás ni eso.

Junto a las mercancías reexpedidas y el hierro hay un tipo de comercio que tampoco se registra en Bilbao y rara vez lo hace en los puertos gallegos, ya que estaba exento de toda clase de tributos, incluso los de aduanas, se trata del tráfico de cereales⁵⁴. Con todo, era una corriente de doble dirección pues nos consta que en 1789 se

54 No consta en las averías, pero para los años 1768 a 1772, ligeramente antes de este análisis, disponemos de unos informes que ilustran al respecto. En 1768 los señores Uriarte y Balparda de Portucalete compran trigo en Munguía, Plencia y Guecho y trasladan las 520 fanegas a Ferrol con el propósito de retornar con sardinas. Al año siguiente se afirma que “la cosecha del presente año es una de las más abundantes que se ha conocido” y en consecuencia no se limitan las autorizaciones de extracción y así, entre otros varios Francisco Rivero un gallego capitán del barco San José transportó de Galicia a Bilbao sardinas y solicitó permiso para retornar con 316 fanegas de maíz. Como mínimo 2700 fanegas de cereal fueron transportadas a los puertos gallegos. En 1780 la casa bilbaína de la viuda de Saint Aulary adquirió en Burdeos 2.000 fanegas de maíz y tras pasar por Bilbao envió la mayoría a Coruña pero desvió una partida de 400 fanegas, a bordo del patache Nuestra Señora del Carmen del maestre Juan Bautista Artamoniz, con

transportaron desde Galicia al Señorío de Vizcaya más de 8.000 fanegas de maíz⁵⁵. En todo caso, en una dirección o en otra, los datos están infravalorados.

3. Breve conclusión

A la vista de todo esto cabe concluir que entre 1780 y 1810 se produjo un retroceso efectivo de las relaciones entre Ribadeo y Bilbao; un retroceso que sólo se vio alterado durante algunos de los años de guerra con Inglaterra, la cual llegó a reducir las relaciones entre ambos puertos a un nivel casi testimonial.

Si se tiene en cuenta que, con anterioridad, esas relaciones comerciales representaban más de un tercio del tráfico registrado en el puerto gallego, el impacto de tal comportamiento debió de haber sido muy considerable para el comercio de Ribadeo. Pese a ello, sus efectos no fueron tan radicales antes del cambio secular, ya que por aquel entonces el puerto del Eo procedió a sustituir a Bilbao por otros puertos proveedores, como por ejemplo A Coruña, lo que le permitió mantener un amplio nivel de aprovisionamiento industrial hasta 1795. Luego vendría el retroceso, mientras que la última década, 1800-1810, parece haber sido la más dura en los balances del puerto de Ribadeo.

destino a Ribadeo; solo que era un alijo con abundancia de gorgojo. Al año siguiente la cosecha fue mala y no se autorizó ninguna extracción, pero los años sucesivos siguió sacándose cereal de Vizcaya con destino a Galicia y en algún otro caso, como el envío por parte de Pedro Basabal de 550 fanegas de maíz en 1784, sabemos que fueron en concreto a Ribadeo. AFB. Administración de Bizkaia. Granos.

⁵⁵ AFB, Administración de Bizkaia. Granos.