

O reformismo borbónico en Galicia

A Matrícula do Mar. O Arsenal de Ferrol. A apertura do comercio colonial.

As reformas emprendidas polos monarcas borbónicos no século XVIII en diversos ámbitos (administrativo, militar, económico, etc.) tiñan como obxectivos xerais o progreso do autoritarismo real e o engrandecemento do Estado.

En Galicia mantivéronse as vellas institucións do goberno real: o gobernador-capitán xeneral e a Real Audiencia. Seguiron reuníndose as **Xuntas do Reino**, aínda que o seu papel e a frecuencia das súas reunións foron mingando. A principal novidade foi o establecemento da **Intendencia** (1712-1775). Dotados de importantes competencias militares, fiscais e económicas e ligados directamente ao poder real, os intendentes convertéronse nos principais impulsores das reformas borbónicas en Galicia.

O Arsenal de Ferrol

Para a monarquía borbónica resultaba fundamental contar cun exército e unha armada potentes, instrumentos necesarios para conservar a orde interna, manter o prestixio exterior da monarquía e defender o imperio ultramarino. A posición xeográfica de Galicia conferíalle un notable valor estratéxico fronte ás armadas inimigas, singularmente a británica, que podían atacar outros portos españois ou interceptar os barcos mercantes da carreira de Indias.

En 1714, Filipe V creou a **Real Armada**, unificando as numerosas armadas da época dos Austrias. En 1726, o seu ministro José Patiño, instituíu os tres **Departamentos marítimos** (Ferrol, Cartaxena, Cádiz) en que se dividía a costa española. As condicións naturais da ría de Ferrol e a existencia dalgunhas defensas (castelos de San Filipe e da Palma) xustificaron a súa elección como sé dun Departamento marítimo e base da Armada real. Baixo Fernando VI (1746-1759), o marqués da Ensenada impulsou a construción do Arsenal e do seu estaleiro (1750). Para a formación dos oficiais da Armada fundouse a Academia de Garda Mariñas (1776).

O Arsenal e os seus estaleiros atraeron a milleiros de traballadores dende unha ampla contorna pero tamén a técnicos e especialistas de diversa orixe (ingleses, irlandeses, franceses). En 1787, Ferrol era xa a primeira cidade galega (case 25.000 habs.). O espazo urbano medrou con novos barrios (A Magdalena, Esteiro), que reflectían no seu plano hipodámico o espírito racionalista ilustrado do século.

A finais do XVIII, as constantes guerras e os apuros da facenda real provocaron a diminución dos encargos da Armada. Comezou daquela a decadencia do Arsenal ferrolán, que se prolongou durante o século XIX.

A Matrícula do Mar.

O mesmo José Patiño estableceu a **Matrícula do Mar** (1737). Tratábase dun rexistro da poboación adicada ás actividades marítimas que pretendía garantir os homes necesarios para as dotacións da Armada. Os matriculados obtiñan algunhas vantaxes: o monopolio dos oficios de pesca e navegación; o sometemento á xurisdición da Mariña, a exención dalgunhas contribucións e do sorteo de quintas para o exército. A cambio, os matriculados debían estar dispoñibles para o servizo na Armada entre os 16 e os 60 anos.

A Matrícula provocou conflitos entre os mariñeiros matriculados e os excluídos, chocou cos privilexios señoriais e restou man de obra ás faenas do mar. Por iso, foron numerosos os seus críticos (gremios de mareantes, ilustrados como Cornide ou Sarmiento, o Consulado da Coruña). Responsabilizaban á Matrícula da decadencia da actividade pesqueira. A duración e dureza do servizo levou a moitos mariñeiros a evitalo por tódolos medios. Neste contexto, os fomentadores cataláns acrecentaron o seu control sobre a pesca, a salgadura e a comercialización da sardiña capturada nos caladoiros galegos.

As reformas económicas: a liberalización do comercio con América.

A revitalización do comercio colonial era fundamental para os intereses da monarquía borbónica xa que posibilitaba un aumento da recadación fiscal e podía estimular o crecemento económico na Península.

As medidas adoptadas conducirían á fin do monopolio do comercio de Indias por parte da Casa de Contratación, trasladada de Sevilla a Cádiz en 1717. Autorizouse nun primeiro momento a actividade de compañías privilexiadas en certas áreas. Na segunda metade do século XVIII, diversas disposicións autorizaron para o comercio con América a un número crecente de portos peninsulares.

As medidas *liberalizadoras* do reinado de Carlos III (1759-1788) beneficiaron singularmente ao porto da Coruña. Estableceuse nel a base dos **Correos Marítimos**, un servizo da Coroa que permitía tamén o transporte regular de viaxeiros e mercadorías, coa Habana (1764) e Bos Aires (1767). O porto coruñés foi tamén un dos primeiros oito habilitados para o comercio coas colonias americanas en 1765. Consecuentemente, o tráfico do porto herculino incrementouse notablemente.

Pero os **decretos de libre comercio** de 1778 incrementaron os portos habilitados e A Coruña perdeu a súa posición privilexiada. A raíz destas disposición estableceuse o **Real Consulado da Coruña** (1785), institución encargada da defensa dos intereses mercantís.

Na última década do século XVIII, os problemas do comercio colonial multiplicáronse: saturación dos mercados, constantes conflitos bélicos, apertura do comercio indiano aos países non belixerantes (*decreto de neutrais* de 1797), etc. A comezos do século XIX, unha nova xeración de comerciantes, maioritariamente foráneos reorientou o seu negocio cara actividades arriscadas pero moi lucrativas como o corso e a trata de negros.