

Históricas Digital

Klemens Kaps

“Mercados externos, diplomacia y redes de negocio en los suministros de armamento y avituallamiento de Europa central a la Monarquía hispánica durante el siglo XVIII”

p. 145-176

Armamento y globalización en la Monarquía hispánica (siglos XVI-XVIII)

Iván Valdez-Bubnov (coordinación)

Aitor Díaz Paredes (coordinación)

Antonio José Rodríguez Hernández (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Históricas

2022

372 p.

Cuadros

(Serie Historia General, 43)

ISBN 978-607-30-6858-1

Formato: PDF

Publicado en línea: 23 de enero de 2023

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/787/armamento_globalizacion.html

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



MERCADOS EXTERNOS, DIPLOMACIA Y REDES DE NEGOCIO EN LOS SUMINISTROS DE ARMAMENTO Y AVITUALLAMIENTO DE EUROPA CENTRAL A LA MONARQUÍA HISPÁNICA DURANTE EL SIGLO XVIII

KLEMENS KAPS

Johannes Kepler Universität Linz

Introducción

Los mercados y las regiones exteriores desempeñaron un papel importante en el abastecimiento del ejército y de la marina hispánicas en el siglo XVIII; según el producto, las relaciones con las zonas de Europa occidental, meridional y septentrional eran diferentes y de variable densidad. Ejemplos bien conocidos son los suministros de madera –junto con el cáñamo, las cuerdas y las velas– de la región del Báltico, que Rafal Reichert ha investigado recientemente.¹ Estos flujos de mercancías, entre los que se encontraba el grano para el avituallamiento de las fuerzas armadas, jugaron un papel importante en las estrechas relaciones comerciales de la Monarquía hispánica con los Países Bajos del sur y del norte, intermediarios de estos flujos de mercancías.² El Mediterráneo era también una importante fuente

¹ Rafal Reichert, “El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes procedentes de la región del Báltico sur, 1700-1783”, *Hispania*, v. 76, n. 252, 2016, pp. 129-158.

² Ana Crespo Solana, *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, *Estudios de Historia Económica*, v. 40, 2000; *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad en la ciudad de la ilustración*, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento, 2001; *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2009.

de materiales esenciales para el ejército español. Aquí, los territorios hispánicos, sobre todo Sicilia, desempeñaron un papel fundamental en el suministro de madera para la construcción naval.³

Europa central, gobernada por los Habsburgo, también desempeñaba un rol importante, suministrando mercancías a la Península ibérica tanto a través del Mediterráneo como del Mar del Norte. Mientras que en los siglos XVI y XVII lo relevante eran los envíos de cobre húngaro, que llegaban a la península a través de Venecia y también por Gdansk, en el siglo XVIII se diversificaron los productos que el gobierno hispánico demandaba para fines militares. Este cambio tuvo que ver, en primer lugar, con el desplazamiento de las fronteras políticas en el dominio de los Habsburgo. Debido a su amplia expansión territorial, que incluyó grandes regiones agrícolas desde Hungría hasta Transilvania y el Banato, como resultado de los tratados de Karlowitz y Passarowitz, la monarquía de los Habsburgo se convirtió cada vez más en un mercado de abastecimiento de diversos productos de relevancia militar tras la Guerra de Sucesión Española. Además del grano como víveres para las tropas y la madera –tanto para la construcción naval como materia prima para la producción de otros componentes como mástiles y timones–, las planchas de cobre y los fusiles eran los productos más importantes que la administración militar española buscaba obtener de las tierras de los Habsburgo.

El marco institucional de la economía política de ambas monarquías fue decisivo para la adquisición de estos bienes: por un lado, el gobierno español tuvo que contrarrestar la competencia privada a la hora de comprar grandes cantidades de aquellos bienes que se comercializaban en mercados abiertos. Esto se refería en particular al grano y a la madera, y en cierta medida también a las armas. Por otro lado, a la hora de adquirir productos sujetos a las regalías, como el cobre, el gobierno español necesitaba la aprobación directa de las factorías mantenidas por la corte vienesa en diferentes puertos y centros comerciales europeos encargados de comercializar dicho producto bajo monopolio estatal, lo que puede calificarse como un mercado público o un mercado bajo influencia directa del Estado. En ambos tipos de mercados, otros privilegios político-institucionales, como las exenciones aduaneras, fueron un factor importante para

³ Manuel Herrero Sánchez, *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000, pp. 137 y ss.

reducir los costes de transacción.⁴ Este marco institucional fue importante para la política de compras española en Europa central, ya que en ambos tipos de mercados la administración hispana y sus agentes competían con otros estados por recursos estratégicos. La capacidad de negociación decidía así el precio y las posibilidades de compra, lo cual suponía un impacto importante, especialmente en tiempos de guerra. Por ello, las relaciones diplomáticas entre las cortes de Viena y de Madrid fueron un factor decisivo para la compra de armas, material de construcción naval y provisiones de Europa central para el ejército español.

Las relaciones políticas y comerciales austro-españolas durante el siglo XVIII pueden dividirse en cuatro fases. Después de que la Guerra de Sucesión española pusiera fin a la estrecha alianza dinástica, Viena y Madrid tardaron más de una década en lograr un primer acercamiento con los Tratados de Paz, Amistad y Comercio de Viena de 1725 que finalmente ponía fin al conflicto dinástico entre Borbones y Habsburgos, iniciados en 1701. Esta alianza hispano-austríaca, no obstante, se disolvió poco tiempo después por el incumplimiento de los acuerdos políticos por parte de la Corte vienesa en 1726 y 1727. En el trasfondo de esta ruptura se encontraba, precisamente, el equilibrio geopolítico que se restablecería con el Tratado de Sevilla de 1729 por el que España se acercaba a las potencias marítimas, y el Emperador quedó aislado.⁵

Este episodio marcó el inicio de la segunda fase, que se caracterizaba por una serie de conflictos reavivados, que giraron en torno a la restauración de las posiciones de poder españolas en la Península italiana, y que supusieron un cambio decisivo con la recuperación de Nápoles y Sicilia. Pese a los esfuerzos, otros intentos por parte de Felipe V de reestablecer el peso político perdido en la Guerra de Sucesión –en particular

⁴ Con respecto al sistema del llamado comercio cameral (o sea comercio controlado por el Estado) véase: Lacko, Miroslav, "Zwischen Regulierung und Liberalisierung: Staatliche Wirtschaftspolitik in der Habsburgermonarchie und das Eisenhüttenwesen in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts", *Montánna história*, 8-9, 2015-2016, pp. 38-65; Peter G. M. Dickson, *Finance and Government under Maria Theresia 1740-1780*, Oxford University Press, 1987.

⁵ Jesús Pradells Nadal, *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante, Universidad Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1992, p. 407; Christopher Storrs, *The Spanish Resurgence, 1713-1748*, New Haven y Londres, Yale University Press, 2016, p. 6; Benedikt, Heinrich, "Finance and Economy under Charles VI", *Der Donauraum*, 9, 1964, p. 52; John Lynch, *La España del siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 2014, pp. 87 y ss.

la reconquista de Milán— fracasaron. Con el fin de la Guerra de Sucesión Austriaca, la posición de los Habsburgo en Italia se había consolidado.⁶

El Tratado de Aranjuez, que en 1752 dio fin de los conflictos bélicos entre Viena y Madrid que había marcado el periodo entre 1734 y 1748 e dio inicio al *renversement des alliances* de 1756, marcó el inicio de una nueva etapa en las relaciones bilaterales entre las dos monarquías, la cual, según Jesús Pradells Nadal, nunca pasó de una distanciada “convivencia”.⁷ Esta interpretación no sólo debe cuestionarse a la luz del Tratado de Aranjuez, que actuó como base importante para una cooperación mucho más estrecha que duraría hasta principios del siglo XIX. Por ejemplo, el tratado delimitaba las esferas de influencia geopolítica de ambas monarquías, lo que era especialmente significativo para Italia, donde las esferas de interés de ambos estados se habían cruzado regularmente en varios momentos del medio siglo anterior. La división en esferas de influencia bien marcadas —un norte dominado por los Habsburgo y un sur gobernado por los Borbones— formaba, por tanto, la base de una alianza dinástica y diplomática. Además, el tratado reforzaba el rasgo de facilitar las relaciones comerciales iniciado por el Tratado de Viena de 1725, aunque se limitaba a una raquíta y vaga cláusula mutua de estatus de “nación más favorecida”.⁸ La dimensión diplomática pasó por una etapa de cooperación estratégica que marcaba una tercera fase que se inició inmediatamente después del Tratado de Aranjuez en la década de 1750 y que, más allá del comercio, incluía en particular la compra de productos militares.⁹ Las

⁶ Storrs, *Resurgence*, pp. 7-9. Michael Hochedlinger, *Austria's wars of emergence: War, state and society in the Habsburg Monarchy 1683-1797*, Londres, Routledge, 2003, pp. 212, 226, 254-257; Antonio Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli, 1707-1734*, Nápoles, Giannini Editore, 1973, p. 96; Domenico Sella y Carlo Capra, *Il Ducato di Milano dal 1535 al 1796*, Torino, Unione Tipografica Editrice Torinese, 1984, p. 153.

⁷ Pradells Nadal, *Diplomacia...*, p. 407.

⁸ Tratado (llamado de Italia) de Alianza Defensiva concluido entre su Magestad Católica, la Emperatriz Reyna de Hungría, y el Rey de Cerdeña, en Aranjuez á catorce de junio de mil setecientos cincuenta y dos: al qual accedió el Emperador Francisco I como Gran Duque de Toscana, y su Alteza Real el Duque de Parma y Plasencia, en *Colección de los Tratados de Paz, Alianza, Comercio... ajustados por la Corona de España con las potencias extranjeras desde el reinado de Felipe V*, Madrid, 1796, pp. 73-94.

⁹ Klingenstein, Grete, „Kommerz und Außenpolitik. Habsburgische Kommerzreisen im Vorfeld der Diplomatischen Revolution 1756“, en Othmar Pickl (coord.), *Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Österreichischen Niederlanden und den Österreichischen Erblanden im 18. Jahrhundert*, Graz,

guerras napoleónicas señalan el comienzo de una cuarta y última fase. A continuación se examinarán estas cuatro fases de la política diplomática y comercial en relación al abastecimiento del ejército español con productos procedentes de Europa central.

Primera fase: los proyectos militares y comerciales entre la Paz de Utrecht y el Tratado de Comercio de Viena (1725)

El hecho de que las relaciones diplomáticas entre Madrid y Viena no coincidieran necesariamente con el interés en obtener recursos militares por parte del ejército español de Europa central es ya evidente en la primera fase descrita. A pesar de la conflictiva relación entre ambas cortes –tras el fin de la Guerra de Sucesión, volvieron a enfrentarse como contrincantes en la Guerra de la Cuádruple Alianza–, el recién nombrado Intendente General de Marina y presidente de la Casa de Contratación, José Patiño, desarrolló ya en 1717 los primeros planes de acercamiento a la corte vienesa de Carlos VI. Los motivos para ello fueron exclusivamente comerciales, como ha demostrado Ana Crespo Solana: Patiño trató de reforzar el contacto con la comunidad flamenca de Cádiz, que se encontraba bajo soberanía de los Habsburgo tras los acuerdos de paz de Utrecht y de Rastatt.¹⁰ No queda claro hasta qué punto estos esfuerzos incluían el acceso a los mercados de adquisición de madera de los territorios Habsburgo en Europa central, los cuales Patiño necesitaba, incluso con más urgencia, para su programa de construcción de flota tras la desastrosa Batalla de Passaro.¹¹

Lo cierto es que la obtención de madera, para sustituir la proveniente de los mercados bloqueados a causa de la pérdida de Sicilia, jugó un papel esencial en la política naval borbónica en los años anteriores a Passaro: en una carta a Felipe V, en 1715, el obispo de Cartagena, Luis Antonio de

Abteilung für Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Instituts für Geschichte der Univ. Graz 1991, pp. 55-70.

¹⁰ Crespo Solana, *Mercaderes atlánticos...*, p. 63; *La casa de la contratación y la intendencia general de la marina en Cádiz*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz 1996, pp. 46, 61; Allan J. Kuethe y Kenneth J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713-1796* (New Approaches to the Americas), Nueva York, Cambridge University Press, 2014, pp. 49, 56-62, 74; Lynch, *España...*, p. 84.

¹¹ Lynch, *op. cit.*, pp. 116 y ss.

Moncada y Belluga, abogaba por el socorro de Ceuta con el argumento de que las conquistas en África acabarían con el peligro de los corsarios musulmanes al tiempo que proporcionarían una fuente de madera para la flota y grano para compensar la pérdida de Sicilia.¹²

La obtención de madera siguió desempeñando un papel esencial en el programa de construcción de flotas de Patiño, reanudado incluso en forma más contundente después de 1720. Esto explica el interés de Patiño por la alianza entre Madrid y Viena, después de haber ascendido al influyente cargo de ministro de Indias, Marina y Guerra tras la caída de Ripperda en 1726; antes había manifestado rechazo al acercamiento al emperador en varias ocasiones, y aun intentó torpedearlo, inmediatamente después de la conclusión del Tratado de Viena.¹³

Patiño intentó realizar un proyecto de política comercial imperial geográficamente amplia con la ayuda de la alianza con los Habsburgo. Apoyándose en los mercaderes flamencos asentados en Cádiz –que estaban vinculados con la Compañía de Ostende–, se pretendía establecer un acceso directo no sólo a los mercados flamencos y asiáticos, sino también a las regiones centroeuropeas, con el fin de eludir las redes comerciales holandesas y británicas, y obtener directamente sus productos proto-industriales para el mercado colonial hispanoamericano.¹⁴ El papel que desempeñaron los suministros desde Europa central para el proyecto naval de Patiño –y, en particular, la importancia de Sicilia y Nápoles dentro de estas iniciativas de política comercial– no se ha examinado aún en detalle, por lo cual sólo es posible dar algunas pistas al respecto.

La ruta que seguían los barcos de la Compañía de Ostende desde Cádiz, pasando por Nápoles y Mesina, hasta los puertos adriáticos de Trieste y Fiume, sugiere que los círculos de la corte hispánica también estaban preocupados por el acceso a los mercados de productos básicos sicilianos, políticamente perdidos.¹⁵ Esta preocupación coincidía claramente con las aspiraciones comerciales de la corte vienesa, que ya buscaba un

¹² Storrs, *Resurgence...*, p. 4.

¹³ *Ibid.*, p. 144.

¹⁴ Crespo Solana, *op. cit.*, p. 47-72; Storrs, *op. cit.*, pp. 109 y ss; Josep María Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales [1650-1796]. España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Bellaterra, 2007, pp. 65-67.

¹⁵ Crespo Solana, *op. cit.*, p. 58. Fulvio Babudieri, *L'espansione mercantile austriaca nei territori d'Oltremare nel XVIII secolo e suoi riflessi politici ed economici*, Milano, Dott. A. Giuffrè Editore, 1978, pp. 28-37.

tratado comercial con España inmediatamente después de la Batalla de Passaro, con el fin de mejorar el acceso de todos sus territorios a los mercados hispánicos. En esta línea, Carlos VI ordenó por resolución a la comisión comercial de Austria Interior, el 21 de julio de 1720, que avanzara en el acuerdo comercial previsto con Madrid, dado que éste era “especialmente [...] importante para las tierras hereditarias de Austria interior, así como para Nuestros Reinos de Nápoles y Sicilia, entonces los Países Bajos austriacos”.¹⁶

Es cierto que las instituciones de los Habsburgo se centraron principalmente en la promoción de la exportación de productos proto-industriales producidos en las tierras hereditarias en Austria y Bohemia, los cuales se encontraban en pleno auge, como lo demuestra un memorando que circulaba entonces en el Consejo de España en Viena en que un observador francés se refería a las posibilidades de exportación a Hispanoamérica de productos manufacturados, como textiles, metales y mercería.¹⁷ Esta estrategia, por lo demás, no excluía en absoluto la exportación de materias primas; en el tratado comercial, concluido entre ambos monarcas el 1 de mayo de 1725, se estipulaba un artículo especial que favorecía explícitamente el suministro de madera de la monarquía de los Habsburgo a España para la construcción naval. En el artículo XVII del acuerdo se estipulaba: “siendo mercaderías sumamente necesarias los mástiles de navío, vergas, y palos para la construcción de vaxeles mayores y menores; es nuestra voluntad exceptuarlas de la regla general, de tal suerte, que su introducción sea libre de toda exacción de derechos, por cualquier título o motivo que fueren impuestos”.¹⁸

De acuerdo con la concepción territorial policéntrica a la que se refería el tratado comercial hispano-austriaco —tal y como el propio emperador lo

¹⁶ Steiermärkisches Landesarchiv (StLA), Hauptkommerzkommission (HK), 1720-X-13, resolución del 21.7.1720, cit. por Eva Faber, *Litorale Austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland*, Trondheim y Graz, Steiermärkisches Landesarchiv, 1995, pp. 54 y ss.

¹⁷ Österreichisches Staatsarchiv (ÖSTA), Haus-, Hof- und Staatsarchiv (HHStA), Viena, Staatsabteilung (StAbt) Spanien, Diplomatische Korrespondenz (DK), n. 68, 12, fols. 11-12: Lettre Ecrite de Madrid par un François à un des ses amis de la même Nation, touchant les affaires presentes. De Madrit le 8 Decembre [1720].

¹⁸ Tratado de Comercio y Navegación entre el Rey de España D. Felipe V y el Emperador de Alemania Carlos VI, concluido en Viena a primero de Mayo de 1725, en *Colección de los Tratados...*, t. III, p. 195.

había esbozado cinco años antes en su resolución a la comisión comercial de Austria Interior—, para estas entregas se tuvieron en cuenta, además de Sicilia, otras dos importantes regiones de referencia en el interior inmediato de la costa nororiental del Adriático: Croacia y Austria Interior. Sin embargo, los escasos datos sobre los movimientos de barcos entre Trieste y Cádiz no documentan ningún envío de madera, sólo de metales y lino, en los años posteriores al tratado de Viena.¹⁹ Lo mismo ocurre con los barcos de la Compañía Oriental, que también partían de Trieste y se dirigían, pasando por Sicilia, hacia la Península ibérica, aunque fueron destinados principalmente a Lisboa.²⁰

Estas referencias sugieren que la compra de madera para el programa naval español dentro de los territorios de los Habsburgo tenía lugar exclusivamente en Sicilia, lo que Patiño promovió enérgicamente hasta su muerte, en 1736, al mismo tiempo que la propia administración monárquica estaba impulsando la construcción de flotas en Nápoles y Sicilia para proteger las costas del reino y para imponer la libre navegación por el Adriático desde Trieste y Fiume, contrapuesta a los derechos de soberanía venecianos.²¹ En general, en esta fase surgió un patrón de intereses comerciales mutuos y complementarios en el sector de producción militar de ambas monarquías, que se extendió a las fases posteriores del siglo XVIII. Sin embargo, la ruptura de la alianza austro-española y, sobre todo, el abandono de la Compañía de Ostende por parte del emperador y del gobierno español, impidieron la realización con éxito de estos planes previstos. Con la reconquista de Nápoles y Sicilia por parte de Felipe V, el aseguramiento político del mercado maderero siciliano quedó obsoleto para la corte en Madrid.

¹⁹ Archives Nationales (AN), París, Affaires Etrangères (AE), B/I/234, fols. 286 y s., 307 y s.

²⁰ Benedikt, “Finanzen...”, p. 48; Andreozzi, Daniele, “Qual generazione di fiera si pensi introdurre. Spazi dei commerci e pratiche dei mercanti a Trieste e nel Litorale Austriaco nei primi decenni del settecento”, en Daniele Andreozzi, Loredana Panariti y Claudio Zaccaria (coords.), *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla modernità*, Trieste, Editreg, 2009, pp. 119-129.

²¹ Lynch, *op. cit.*, p. 117; Maria Sirago, “La ricostruzione della flotta napoletana e il suo apporto all'difesa dei mari nel viceregno austriaco (1707-1734)”, *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 124, 2016, pp. 71-98; Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli...*, pp. 282-289.

*Segunda fase: movilización de recursos
centroeuropeos en tiempos de confrontación*

Mientras que los esfuerzos de la corte en Madrid por obtener madera se enfocaban en los antiguos territorios hispánicos en la Italia meridional, la importación del cobre se llevaba a cabo desde las posesiones de los Habsburgo en Europa central. A los mercados tradicionales de aprovisionamiento, como la Alta y Baja Hungría, Estiria y Carintia, se sumaba el Banato, conquistado en 1718, con sus minas de Majdanpek y Oravica. Desde allí, la compañía comercial de Temesvar organizó la exportación de cobre a España y Portugal a través del puerto adriático de Bakar, a partir de 1723.²²

También los suministros de cobre procedente de las minas de la Alta y Baja Hungría fueron transportados a través del Mediterráneo siguiendo una ruta comercial que se remontaba al siglo XVI, cuando los Fugger hacían transportar el cobre extraído de su mina de Banská Bystrica, en la Baja Hungría, a través del puerto croata de Segna hasta Venecia, desde donde se enviaba a la Península ibérica.²³ En el primer cuarto del siglo XVIII se introdujeron ligeros cambios en esta ruta, los cuales estuvieron ligados al auge del puerto de Trieste, declarado puerto franco en 1719 y desde entonces un punto de transbordo comercial directo hacia España. Este cambio de la ruta comercial fue promovido por la política del emperador, aprovechándose que el cobre estaba sujeto a la regalía soberana, por lo cual la Cámara Áulica de Minería en Viena ya había establecido un depósito de venta de cobre en Trieste desde finales del siglo XVII.²⁴

A pesar de todo, la ruta de exportación del cobre a través de Trieste ganó en importancia sólo después de que la del norte, a través de Gdansk y Hamburgo, fuera obstaculizada por la supresión de la exención de los

²² Kaltenstadler, Wilhelm „Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert“, Teil I, *Vierteljahreshefte für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 55, 1968, p. 500.

²³ Herkov, Zlatko, „Über den Seehandel und die Handelsmarine in der Adria zur Zeit Kaiserin Maria Theresias mit besonderer Berücksichtigung des Kroatischen Küstenlandes“, en Gerda Mraz (coord.), *Jahrbuch für Österreichische Kulturgeschichte, t. 10: Maria Theresia als Königin von Ungarn*, Eisenstadt, 1984, p. 321.

²⁴ Kaltenstadler, „Seehandel Teil 1...“, p. 499.

derechos de aduana para los productos metálicos imperiales en 1733.²⁵ En 1739, durante el asiento de los hermanos Palm, se exportaron a través de Trieste 1 901.34 $\frac{3}{8}$ quintales de cobre procedentes de las minas de cobre de la Alta y Baja Hungría, así como del Banato; otros 18.13 $\frac{1}{2}$ quintales fueron consignados directamente a Cádiz.²⁶

El desplazamiento de las exportaciones del cobre húngaro del Báltico y del mar del Norte hacia el Mediterráneo nunca fue completo, como demuestran los envíos de cobre de Hungría, Estiria y Carintia a través de Hamburgo en esta época.²⁷ No obstante, es evidente que la administración borbónica se abastecía cada vez más a través de los puertos del Adriático, especialmente Trieste, y de algunos puertos mediterráneos como Génova, que servían como centros intermediarios de distribución del cobre imperial. Cabe destacar que este material estratégico fue enviado desde Europa central a la Península ibérica, aunque a una escala comparativamente modesta, en una fase de enfrentamiento militar entre las dos monarquías.

Tercera fase: impulso de la movilización de recursos militares a través del Mediterráneo tras el Tratado de Aranjuez (1752)

El Tratado de Aranjuez no sólo marcó el inicio de una relajación en las relaciones Habsburgo-borbónicas, sino también una fase de incremento de los contactos comerciales entre las monarquías de los Habsburgo y la hispánica. A diferencia de las dos fases anteriores, los intercambios mercantiles entre ambos espacios ya no estaban ligados a proyectos políticos a gran escala basados en las oligarquías mercantiles y en las compañías comerciales privilegiadas sustentadas por ellas.

²⁵ Henryk Grossmann, *Österreichs Handelspolitik mit Bezug auf Galizien in der Reformperiode 1772-1790*, Viena, Verlagsbuchhandlung Carl Konegen, 1914, p. 409.

²⁶ Lacko, Miroslav, "Global Commodity Chains and Labor Relations in the Distribution of Central European Copper in the Eighteenth Century", en Andrea Komlosy y Goran Musić (coords.), *Global Commodity Chains and Labor Relations*, Leiden y Boston, Brill, 2021, pp. 167-169.

²⁷ Hans Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 45), Wiesbaden, Steiner, 1963, pp. 152-154, 221.

Al mismo tiempo, se intensificó la interconexión entre las regiones ibero-hispánicas y las centroeuropeas. Una expresión de ello fue el nombramiento de cónsules, que ambas cortes ya habían establecido de mutuo acuerdo en el tratado comercial de 1725.²⁸ Mientras que la corte en Madrid sólo dio un primer paso con el efímero consulado en Trieste, que duró entre 1753 y 1761 –tras lo cual tardó 30 años en reestablecer el puesto consular–, la corte vienesa fue estableciendo poco a poco un verdadero sistema consular en las ciudades portuarias españolas a partir de mediados de la década de 1750. Es cierto que ya se había establecido un consulado imperial en Cádiz en 1726, con el nombramiento del comerciante flamenco Jacques Vermolen, pero al tratarse de una representación de la comunidad mercantil flamenca, resultó un puesto consular ineficaz por el conflicto alrededor de la subordinación flamenca a la soberanía imperial, por lo cual el puesto consular gaditano permaneció vacante tras la muerte de Vermolen hasta la década de 1760.²⁹ Por entonces ya se había iniciado la expansión de la red consular imperial en España, comenzando por el establecimiento de una representación en Alicante en 1756, para la que fue nombrado el trientino Giovanni Giacomo Bertoldi. A esta representación consular, desde la que se establecieron numerosos viceconsulados a lo largo de la costa levantina, le siguió en 1763 la reactivación del puesto consular de Cádiz, que sin embargo sólo pudo establecerse de forma duradera a partir de 1768.³⁰

En las décadas de 1750 y 1760, los impulsos importantes para el suministro de material estratégico al ejército español también provenían de los consulados. El primer paso lo dio el cónsul español en Trieste, el comerciante Francisco Paulò, nacido en Reus, quien recibió el encargo de Carvajal de explorar la posibilidad de abastecerse de productos manufacturados a través de Trieste en lugar de Hamburgo, con la que España

²⁸ *Tratado de Comercio y Navegación...*, Arts. XVIII y XXIX, pp. 200 y ss.

²⁹ Pradells Nadal, *op. cit.*, p. 409; Manuel Bustos Rodríguez, “Le Consulat des Flamand à Cadix après la Paix d’Utrecht (1713-1730): Jacques Vermolen”, en Jan Parmentier y Sander Spanoghe (coords.), *Orbis in Orbem. Liber Amicorum John Everaert*, Universidad de Gante, 2001, pp. 109-132; Peter Gasser, „Triests Handelsversuche mit Spanien und die Probleme der Österreichischen Schifffahrt in den Jahren 1750-1800, Teil 1“, *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 136, 1983, p. 169.

³⁰ Gasser, „Triests Handelsversuche Teil 1...“, pp. 170-172, 176.

había roto todos los contactos comerciales, a raíz del tratado de paz de la ciudad hanseática con Argel aquel mismo año.³¹

El interés que Carvajal tenía en Trieste iba más allá de la importación barata de productos textiles, vidrio y metal para el mercado hispanoamericano, como demuestra un informe que Paulò envió al Secretario de Estado sólo unas semanas después de su llegada al puerto adriático, a finales de 1753: “Trigos se puede negociar para su abundancia los de Ungria puestos en Fiume, y los de Stiria, Carinthia, y Kraneo a Trieste, estos son de buen peso, y hazen el Pan blanco: el de Dalmacia es inferior [...] Maderas, para Navios, y Barcos son en Trieste muy abundantes, y con combeniencia pero se ignora si la Corte de Viena permitiera la extraccion por no haber exemplar”.³²

La referencia al abundante suministro de grano y madera en Trieste, con el énfasis de la última como materia prima para la construcción naval, subraya el hecho de que el cónsul español en Trieste también se preocupaba por asegurar materias primas estratégicas para la economía y el gobierno hispánico. El grano como producto alimenticio no era, ni mucho menos, relevante para el aprovisionamiento del ejército, sino que también debía contribuir a garantizar la seguridad alimentaria de la población, temporalmente precaria como consecuencia de las malas cosechas en el levante peninsular a principios de la década de 1750.³³ En cambio, el gobierno hispánico se centró en la madera principalmente como recurso militar. Estos esfuerzos continuaron en los años siguientes durante la continuación del Consulado de Trieste. Juan de Gaona y Portocarrero, el Conde de Valparaíso, recién nombrado Secretario de Hacienda tras la caída de Ensenada, lo afirmó un año después en referencia a la compra de madera en Trieste:

“Maderas”. Madera para construcción de Navíos. Palos. Vigas de toda especie. Planchas de todo tipo. Duelas. Las antes dichas Maderas estan mui

³¹ Pradells Nadal, *op. cit.*, p. 410; Pohl, *op. cit.*, p. 24.

³² Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría y Superintendencia de Hacienda (SSH), leg. 5, fol. 561.

³³ Mateos Royo, José Antonio, “Reformismo borbónico y mercado preindustrial: crédito rural y abasto urbano de grano en el nordeste español durante el siglo XVIII”, en Guillermo Pérez Sarrión (coord.), *Más Estado y más mercado. Absolutismo y economía en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2011, pp. 159 y s., 172.

abundantes en toda la Unguaria, Stiria, Carignola etc y particularmente para la construcción de Navios, pudiéndose construir a Trieste, y Fiume un Navio con la mitad menos de Costa que en otras partes por lo varato de la [sic]. Respecto de que se ofrecen dudas en quanto al modo de hacer los avaluos, no se alla inconveniente en que tenga cuaso la orden de que los Directores embian minuta mencionandose en ella los generos prohibidos Comercio por Pragmaticas y Leies como previne a V.S. en mi aviso, mientras que se concierta aquel punto entre Don Francisco Antonio de Villasota, y Don G. Duschamp.³⁴

Es evidente que el secretario de Hacienda disponía de información muy concreta sobre las zonas de origen y la calidad de los distintos tipos de madera que interesaban a la marina española. Por lo tanto, las decisiones sobre la compra de recursos para la marina no se limitaron a la responsabilidad del intendente de Marina en Cádiz y de los comisarios designados por la Casa de la Contratación, que actuaban como intermediarios entre la Secretaría de Hacienda y las autoridades portuarias de Cádiz.³⁵

Aquí también queda evidente el interés de la administración borbónica en la madera talada en el *hinterland* de Trieste, que iba a servir no sólo como materia prima para la construcción naval, sino también para remos y vigas. El diferencial de precios dentro de Europa que Klaus Weber señaló en relación con la exportación centroeuropea de telas de lienzo a los mercados atlánticos también tuvo efecto en el sector naval,³⁶ pues haría posible la construcción de barcos a la mitad de los costos en los puertos adriáticos de los Habsburgo en comparación con los astilleros de Cartagena, Cádiz o Ferrol, como señaló el Conde del Valparaíso.

Si Paulò aún expresaba sus dudas acerca de las barreras aduaneras y comerciales que podrían dificultar la compra de madera en Trieste, Gaona y Portocarrero, aprovechó las negociaciones en curso entre el enviado imperial Guillaume Schamps (arriba señalado como Duschamps) y Francisco Antonio de Villasota sobre la interpretación de la cláusula de nación más favorecida, estipulada en el Tratado de Aranjuez, para

³⁴ Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 4571, exp.1, Lista de diferentes generos manufacturas y Fabricas que producen los Estados de Alemania de S.M.s Imp.s R.s y se pueden embiar a España por Trieste y Fiume.

³⁵ Crespo Solana, *La casa de la contratación...*, p. 142.

³⁶ Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, Múnich, C. H. Beck, 2004, pp. 53 y ss.

eliminar también cualquier barrera a la importación de madera a la península ibérica. Desde el punto de vista de la administración borbónica, el diseño de los derechos de aduana y de las regulaciones para la exportación de madera de Europa central era esencial en este contexto, ya que, en principio, el artículo XVII del Tratado de 1725 –que establecía que las importaciones de madera desde las posesiones de los Habsburgo quedaban exentas de aranceles– seguía aplicándose cuando la madera entraba en los puertos españoles. Aunque las autoridades españolas rechazaron la vigencia del Tratado de Comercio de Viena de 1725 frente al recién nombrado cónsul imperial en Cádiz, Bartolomeo di Carignani, a finales de la década de 1760,³⁷ el nombramiento de los cónsules se basaba únicamente en dicho acuerdo. Dado que las autoridades españolas también se refirieron explícitamente a este tratado como el que regulaba las cuestiones de política comercial entre los dos estados a finales de la década de 1770,³⁸ cabe interpretar las declaraciones de la década previa sin duda como una maniobra de negociación por parte de la administración borbónica frente a un cónsul sin experiencia en el comercio marítimo.³⁹

Sin embargo, en las negociaciones entre Schamps y Villasota no hacía falta llegar a ningún acuerdo para asegurar el suministro de madera desde el Adriático de los Habsburgo, ya que el comercio de madera procedente de Trieste no estaba sujeto a ninguna restricción aduanera o comercial, independientemente de si procedía de los bosques soberanos de Gorizia y Croacia o de dominios privados. No obstante, por razones ecológicas, la Cámara Áulica de la Austria Interior siguió una línea restrictiva a la hora de comercializar la madera de los bosques estatales, que se habían visto muy reducidos por la construcción naval en los puertos del Adriático y, por

³⁷ Archivio di Stato di Trieste (ASTS), Intendenza Commerciale (IC), busta (b.) 253, fols. 46 y s., 54 y s., 98 y s.

³⁸ AHN, Estado, leg. 630/1, exp.19. ÖSTA, HHStA, StAbt Spanien DK, n. 108, 1, fols. 104-135; n. 14: Botschafter Graf v. Kaunitz Questenberg ddo Madrid den 17ten Marty 1777, fol. 106. ÖSTA, Finanz- und Hofkammerarchiv (FHKA), Neue Hofkammer (NHK), Kommerz Litorale Akten, n. 998, fol. 768: 30 ex Octobri 1771; fol. 1275: 1 ex 8bri 1780 Lit.

³⁹ Véase para la política de tratados comerciales y la interpretación del Tratado de Aranjuez: Christine Lebeau, “Negotiating a Trade Treaty in the Imperial Context: The Habsburg Monarchy in the Eighteenth Century”, en Antonella Alimento y Koen Stapelbroek (coords.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century. Balance of Power, Balance of Trade*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2016, pp. 349-369.

tanto, se buscaba su reforestación. Esta política, pese a las buenas intenciones, tuvo eficacia limitada, pues los propios funcionarios del Estado estaban implicados en el comercio de la madera a través de Trieste y, por lo tanto, aglutinaban funciones públicas e intereses privados contradictorios.⁴⁰

Si las fronteras aduaneras hispánicas eran relativamente permeables para las importaciones de madera procedentes de Europa central, de igual modo eran laxas las regulaciones para su exportación a través de Trieste. Así se desprende al menos de la correspondencia del cónsul imperial Carignani en Cádiz a finales de la década de 1760. Carignani señaló a las principales autoridades comerciales de Trieste las oportunidades que abría la demanda de madera de la marina española para el negocio de la exportación desde el litoral adriático. Las autoridades triestinas compartieron esta opinión poco después y también señalaron a la Cancillería Áulica y del Estado en Viena los efectos positivos que tendría la exportación en los bosques de soberanía cercanos a Karlovac.⁴¹

Al mismo tiempo, Carignani se esforzó por llevar a cabo el plan que el Conde del Valparaíso ya había previsto una década y media antes. Sin embargo, la venta de un buque de guerra construido en Trieste a la Armada española con la intermediación de Carignani fracasó en mayo de 1769 porque, según el Intendente de Marina de Cádiz, la Corona no compraría ningún barco producido en el extranjero para la Armada.⁴² Ante el fracaso de esta operación, el influyente consejero de la Suprema Intendencia Comercial de Trieste, Pasquale Ricci, trató de animar al gobierno español, con la ayuda del embajador español en Viena, no sólo a comprar el buque de guerra construido en Trieste, sino también a concluir un contrato de suministro de cinco barcos para la Real Armada.⁴³ Aunque

⁴⁰ Daniele Andreozzi y Loredana Panariti, “La libertà e il comodo. La gestione dei boschi nella Contea di Gorizia (secolo XVIII)”, en Guido Alfani y Riccardo Rao (coords.), *La gestione delle risorse collettive. Italia settentrionale, secoli XII-XVIII*, Milano, FrancoAngeli, 2011, pp. 110-124. Kaltenstadler sostiene erróneamente que toda la madera que salía desde Trieste se encontraba bajo monopolio estatal. Kaltenstadler, “Seehandel Teil 1...”, p. 498.

⁴¹ ASTS, IC, b. 253, fols. 150 y ss.: Cadice 23 Maggio 1769 Bartolomeo Baron de Carignani; fol. 298: Nota de la Intendencia a la Cancillería Áulica y del Estado, 27 de agosto de 1770.

⁴² ASTS, IC, b. 253, fols. 120 y s.: Barón Bartolomeo di Carignani, Cadice 16 Maggio 1769.

⁴³ ASTS, IC, b. 253, fol. 131: Pasquale Ricci al Cesareo Regio Console in Cadice Signore Bartolomeo de Carignani.

se desconoce el resultado de esta iniciativa, no parece haber tenido ningún éxito, a la vista de la escasez de noticias en la correspondencia consular de Carignani en los años siguientes hasta que abandonó su puesto en 1774. Esto arroja luz no sólo sobre la falta de conocimientos marítimos y militares de Carignani, sino también sobre su valoración distorsionada de las posibilidades de los astilleros triestinos.

Si bien estos proyectos para abastecer de buques de guerra a la Armada española también fracasaron, las regiones centroeuropeas ya eran relevantes como mercados de abastecimiento para la armada hispánica en esta época. Entre 1760 y 1768, se transportaron desde Trieste a Cádiz, en barcos ragusanos, ingleses y genoveses: granos, timones, botavaras de mástil, palas de madera para el agua, cuerdas de barco y planchas de cobre para los buques.⁴⁴ El hecho de que el suministro de materiales de construcción naval a la Armada española también fuera promovido por las instituciones cortesanas vienasas queda patente en las conversaciones que el joven consejero comercial Karl von Zinzendorf mantuvo con los proveedores navales vascos Simón y Martín Aragorri durante su viaje por España en 1767. Al mismo tiempo, esto demuestra que los asentistas hispánicos buscaron recursos para el ejército en mercados suprarregionales más allá de la Monarquía hispánica.⁴⁵

La década de 1760 también supuso un salto cualitativo en el abastecimiento del sector militar hispánico desde Europa central: en el barco fletado en 1764 por el comerciante triestino Giacomo Balletti, con destino a Cádiz, capitaneado por el genovés Giuseppe Gaetano di Gezzi, se enviaron

⁴⁴ ASTS, IC, b.253, fols. 53, 58; b. 478, fol. 136. ÖSTA, FHKA, NHK, Kommerz Litorale Akten, n. 856, fol. 491.

⁴⁵ Klingenstein, Grete, "Spanien im Horizont der österreichischen Aufklärung. Zinzendorfs Kommerzialisreise nach Spanien im Jahre 1767", en Herwig Ebner (coord.), *Geschichtsforschung in Graz*, Graz, 1991, p. 123. Con respecto a Simón de Aragorri véase Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales...*, pp. 208-218; Rafael Torres Sánchez, "Campomanes y el comerciante y financiero Simón Aragorri", en Dolores Mateos Dorado (coord.), *Campomanes: doscientos años después*, Oviedo, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo e Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, 2003, pp. 709-718.

Con respecto a los asentistas en servicio de la marina hispánica véase Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the eighteenth century*, Oxford University Press, 2016; Rafael Torres Sánchez y Óscar Riezu Elizalde, "¿En qué consistió el triunfo del Estado Forestal? Contractor State y los asentistas de madera del siglo XVIII", *Studia historica. Historia moderna*, v. 43, n. 1, 2021, pp. 195-226.

por primera vez armas –fusiles y pistolas procedentes de Carintia– al puerto colonial andaluz, aunque por un bajo valor de 137.8 florines.⁴⁶ Las relaciones comerciales directas entre los territorios Habsburgo y la Monarquía hispánica, que se intensificaron paulatinamente tras el Tratado de Aranjuez, propiciaron una creciente movilización no sólo de materias primas y productos semiacabados para la construcción naval, sino también, por primera vez, de productos acabados, como armas. Dicho cambio revela un proceso de transformación en el sector productivo en la monarquía de los Habsburgo que se correspondía con las consideraciones cameralistas de creación de valor añadido dentro del territorio estatal. Estos planteamientos tuvieron una importancia específica para la industria armamentística, la cual estaba poco desarrollada a principios de siglo y mejoró paulatinamente en el transcurso de las décadas siguientes. Tan sólo a partir de la Guerra de los Siete Años, satisfizo en cierta medida la demanda del ejército de los Habsburgo. En la segunda mitad del siglo XVIII, Carintia, en torno a Ferlach, y Steyr, en la Alta Austria, se convirtieron en importantes centros de producción de armas.⁴⁷

Resumiendo, la década de 1760 perfilaba un cambio de tendencia en la movilización de recursos para el ejército hispánico en Europa central: además de las materias primas y los productos semielaborados que antes se destinaban a la marina, ahora también se suministraban productos acabados al ejército. Por el contrario, las exportaciones de grano, en fuerte aumento simultáneo, desde la costa adriática de los Habsburgo a varios puertos españoles del Mediterráneo se destinaban principalmente a la demanda civil. En definitiva, estos suministros se realizaron en el marco de la mencionada diferencia de precios y salarios, así como de la expansión de las rutas comerciales por tierra y de las crecientes redes comerciales en la región mediterránea. Las relaciones diplomáticas amistosas desempeñaron un papel central, aunque la diplomacia comercial hispánica dejó de ejercer este papel tras el abandono del consulado en Trieste.

⁴⁶ ÖSTA, FHKA, NHK, Kommerz Litorale Akten, n. 856, fol. 491.

⁴⁷ Hochedlinger, *Austria's wars...*, pp. 128 y ss. Karl Vocelka, *Glanz und Untergang der höfischen Welt. Repräsentation, Reform und Reaktion im Habsburgischen Vielvölkerstaat*, Viena, Ueberreuter, 2001, pp. 138 y ss.; Roman Sandgruber, *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Viena, Ueberreuter, 1994, pp. 116 y ss.

*Cuarta fase: coyuntura de comercialización
de recursos militares en tiempos de guerras intensas*

La creciente movilización de recursos militares para la Armada y el ejército españoles en la Europa central de los Habsburgo dio lugar a un auténtico *boom*, a partir de la década de 1770, que alcanzó su punto álgido durante las dos últimas décadas del siglo XVIII. La intensidad de las guerras en las que se vio envuelta la monarquía borbónica fue un factor importante en la creciente compra de material militar en Europa central. En consecuencia, el volumen de productos demandados por los militares aumentó, mientras que la estructura de los bienes también cambió durante las guerras revolucionarias y napoleónicas en la década de 1790. El inicio del auge estuvo marcado por la compra de planchas y clavos de cobre para forrar los buques de guerra, encargados tras la entrada de España en la Guerra de Independencia de Estados Unidos, en 1779, y que finalmente fueron cubiertos en parte por cobre de la Alta y Baja Hungría. Así, en 1782 y 1783, la Cámara Áulica de Acuñación y Minería, a través del cónsul imperial en Cádiz, Paolo Greppi, suministró 2 500 quintales de planchas de cobre, que representaban un tercio del volumen total adquirido por la Armada en aquellos años.⁴⁸

Greppi, que desde 1768 dirigía una casa comercial de gran éxito en Cádiz con socios comerciales de Milán y Piamonte,⁴⁹ se convirtió a raíz del negocio del cobre en un agente clave para la compra de productos centroeuropeos para la Corona española. Además de suministrar mercurio para las minas de plata novohispanas desde la mina de Idrija en Carniola, entre 1785 y 1791, Greppi orquestó la adquisición de mástiles para la construcción de barcos. Empero, el barco con el cargamento fletado por el corresponsal de Greppi, Ambrogio Strohlendorf, desde Trieste, se hundió cerca de Sicilia en el invierno de 1783.⁵⁰

⁴⁸ Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), PN Cádiz, 21/5113, fols. 278-279.

⁴⁹ Kaps, Klemens, “Entre servicio estatal y los negocios transnacionales: El caso de Paolo Greppi, cónsul imperial en Cádiz (1774-1791)”, en Manuel Herrero Sánchez, Marcella Aglietti y Francisco Zamora Rodríguez (coords.), *Los cónsules extranjeros en la edad moderna (siglos XV-XIX)*, Madrid, Doce Calles, 2013, p. 225-235.

⁵⁰ AHPC, PN Cádiz, 21/5115, fol.7-10. Liva, Giovanni, “L’Archivio Greppi e l’attività della filiale di P. G. a Cadice nella corrispondenza commerciale (1769-1799)”, *Archivio Storico Lombardo* CXXII (1995), pp. 462 y ss., 466-468.

Tras los pocos años de paz entre el final de la Guerra de Independencia estadounidense y el comienzo de la Guerra de Convención, el renovado interés del gobierno español por los recursos militares centroeuropeos se puede captar a partir de 1792, coordinado ahora por el restaurado consulado en Trieste. Aunque el negocio del cobre de 1782-1783 había adquirido proporciones sin precedentes en la movilización de recursos militares en Europa central para la Armada hispánica, la estructura de las mercancías seguía relativamente apegada al patrón tradicional, según el cual el cobre y la madera eran los productos más importantes que los militares hispánicos obtenían de Europa central. Este hecho queda patente en la estadística comercial triestina del año militar de 1783, según la cual cobre y madera representaban la abrumadora mayoría de las exportaciones triestinas a España, con 69.1% y 19.7% del valor total.⁵¹

Este rasgo cambió marcadamente después de 1792, cuando el grano y las armas pasaron a ocupar el primer lugar de la atención de los militares españoles. No obstante, la madera para la construcción naval, los remos y las planchas de cobre para forrar los barcos siguieron siendo exportados a la península ibérica a través de Trieste, como ponen de relieve cartas consulares de los años 1792, 1796, 1798 y 1804.⁵² Sólo pocos años antes, Greppi había tenido que luchar para asegurarse el mercado hispánico para el cobre de la Alta y Baja Hungría, pero ahora era el gobierno español el que buscaba asegurarse el abastecimiento de Europa central a través de Trieste frente a los competidores militares y políticos. Así, el cónsul Carlos Alejandro Lellis informó desde Trieste al Conde de Aranda, el 5 de diciembre de 1792, que el Ministerio de Guerra francés había manifestado su interés en adquirir plomo, cobre y mercurio al director del Almacén Imperial de Productos Mineros en Trieste. Sólo el mercurio suscitó la preocupación de Madrid, la cual resultó, además, ser infundada, pues los

⁵¹ Calculaciones propias a partir de: ÖSTA, FHKA, NHK, Kommerz Akten Litorale, n. 850, fols. 1012-1019.

⁵² AHN, Estado, leg. 3648, Carlos Alejandro Lellis al Conde de Aranda, Trieste, 23 de agosto de 1792; Carlos Alejandro de Lellis al Conde de Campo Alange, Trieste, 29 de marzo de 1798; leg. 3738, Carlos Alejandro Lellis al Exmo Señor Príncipe de la Paz, Trieste, 8 de junio de 1796. ASTS, Cesareo Regio Governo, b. 392, f. 8, 1804.

militares franceses sólo adquirieron finalmente planchas de cobre para forrar los buques de guerra y como munición de cañón.⁵³

A pesar de estas maniobras, las armas y el grano ocuparon el mayor espacio en la correspondencia mantenida por parte del cónsul Lellis con la Secretaría de Estado, entre los años 1792 y 1798. Este intercambio estuvo marcado de modo especial por referencias al grano, para el que Trieste se había convertido en un verdadero centro mercantil desde la década de 1760.⁵⁴ Al comienzo de la guerra franco-española, Lellis constató las fuertes ventas de trigo en el puerto adriático en una carta dirigida al Conde de Aranda el 2 de enero de 1793: “Hai en este puerto un gran número de Bastimentos de todas Naciones que están cargando trigo. Es increíble la cantidad que ha salido de estos Estados desde que se ha declarado la Guerra, pero se espera a momentos una Orden de la Corte en que prohíba la extracción. [...]”.⁵⁵

Unas semanas más tarde no había ninguna señal de la temida prohibición de exportaciones por parte de los Habsburgo, por el contrario, Lellis observó unas ventas de trigo sin precedentes desde Hungría y el Banato hacia Francia y Nápoles.⁵⁶ La competencia entre los adversarios de la guerra por los recursos estratégicos para las tropas combatientes —que ya era evidente en este caso— adquirió un cariz completamente nuevo poco tiempo después, cuando las autoridades de los Habsburgo prohibieron finalmente la exportación de grano. Esta medida no era simplemente una barrera a la circulación de un producto estratégico en tiempos de un conflicto bélico, también tenía características de una regulación selectiva de los flujos de recursos militares, como quedó patente en una carta del ministro de Hacienda, Diego de Gardoqui, al Duque de la Alcudia, fechada el 26 de abril de 1793:

⁵³ AHN, Estado, leg. 3738, Carlos Alexandro Lellis al Conde de Aranda, Trieste, 5 de diciembre de 1792.

⁵⁴ Daniele Andreozzi, “L’aggravio dei dazi”. Norme, mercato e concorrenze nei circuiti del grano della Trieste settecentesca”, en Alida Clemente y Saverio Russo (coords.), *La polizia de’grani. Mercati, regole e crisi di sussistenza nelle economie di Antico Regime*, Soveria Manelli, Rubbettino, 2019, pp. 53-71.

⁵⁵ AHN, Estado, leg. 3738, Carlos Alexandro de Lellis al Conde de Aranda, Trieste, 2 de enero de 1793.

⁵⁶ AHN, Estado, leg. 3738, Carlos Alexandro de Lellis al Conde de Aranda, Trieste, 23 de enero de 1793.

Habiendo trasladado a los Diputados de los cinco Gremios mayores de Madrid el Oficio de V.E. de 20 del corriente en que me dice que la Corte de Viena había prohibido la extracción de trigo por el Puerto de Trieste, con el objeto de evitar que salieran para Francia; y que nuestro Cónsul allí avisa que sería el momento de comprar este genero barato, cuya extracción para España creía no sería difícil de obtener, me contextan dichos Diputados, que les convendrá encargar a Trieste para las atenciones del ejercicio y Armada hasta unas Cien mil fanegas de trigo, por si no llegan a tiempo los pedidos que tienen hechos a Londres, Ytalia, Yrlanda, Africa, Filadelfia y Hamburgo. En su consecuencia espero que V.E. se servirá pasar con dicha Corte los oficios de recomendación que tenga por convenientes a fin de que se permita la extracción de la partida de trigo expresada, y encargar al Cónsul de Trieste proteja y auxilie este encargo.⁵⁷

Precisamente fue el enfrentamiento militar entre la monarquía de los Habsburgo y la Francia revolucionaria, en la Primera Guerra de Coalición, lo que provocó un cambio inducido políticamente de las relaciones comerciales y los flujos de mercancías, circunstancia de la que España se benefició directa e indirectamente.

Además, queda manifiesto que el grano centroeuropeo no desempeñó un papel insignificante en el abastecimiento de las tropas y de la marina españolas en la Guerra de la Convención, aunque Trieste fuera sólo un mercado entre otros muchos en los que la administración militar hispánica se abasteció de víveres. El tiempo de transportación, en particular, fue un factor que, junto con la caída de los precios tras la prohibición de las exportaciones, dio a Trieste una decisiva ventaja competitiva.

La compra de 1793 no fue la única transacción en la que Lellis adquirió grano en Trieste por cuenta de la corte borbónica. En agosto de 1794, el cónsul español firmó un contrato con la empresa comercial Johann Baptist Jäger de Liubliana para la compra de trigo húngaro por volumen de 24 000 fanegas baja-austríacas, para cuya exportación Lellis recibió una licencia oficial el 21 de enero de 1795, lo que le eximió de las prohibiciones de exportación que las autoridades habían impuesto repetidamente, por ejemplo el 6 de febrero y el 20 de marzo de 1795.⁵⁸ Este ejemplo demuestra

⁵⁷ AHN, Estado, leg. 3738, Diego de Gardoqui al Duque de la Alcudia, Aranjuez, 26 de abril de 1793.

⁵⁸ ÖSTA, FHKA, NHK, Kommerz Litorale Akten, n. 871, 7 ex Majo 1795 Litorale, 2/ ad, n. 1414, Nota an Eine Löbl. k.k. Geheime Hof- und Staatskanzlei; n. 872, 30 ex Martio 1796, Dekretazion an die Hauptbuchhaltung in Bancalsache ddo 18, März 1796.

una vez más la permeabilidad de las fronteras en la circulación de recursos geo-estratégicos desde Europa central hacia la Península ibérica durante las guerras de coalición.

La transacción orquestada por Lellis en colaboración con la casa comercial Jäger de Liubiana, en 1794-1795, estuvo marcada por numerosos problemas, de modo que al final el cargamento de grano procedente de Hungría y Croacia aprobado para su exportación nunca llegó a la Península ibérica: en primer lugar, Jäger sólo adquirió 15 150 fanegas baja-austríacas de trigo en Hungría y Croacia a principios de diciembre de 1794, e incluso de este cargamento ya reducido, 6 210 fanegas tuvieron que quedarse en la capital de Carniola, debido a la imposibilidad de navegar el Río Drava, y no llegaron a Trieste hasta el 17 de febrero de 1795. Al momento en que el cargamento había llegado al puerto adriático, Lellis decidió no enviarlo de inmediato a España, sino esperar a agotar el volumen de exportación que se le había concedido según la licencia. Pero sus esfuerzos por adquirir las 8 850 fanegas en Hungría que faltaban para agotar la licencia fracasaron, por lo que Lellis vendió el grano a la casa comercial de Trieste Niccolò Plasterà e Figli en abril de 1795. Entonces comenzaron los problemas más profundos, pues las autoridades aduaneras triestinas se negaron a permitir que Plasterà exportara el grano a Romaña, los Estados Pontificios, Nápoles y Sicilia, alegando la prohibición de exportación vigente.

En este punto, la Cámara Áulica y la administración de aduanas albergaron dudas sobre los esfuerzos originales de Lellis para adquirir grano en nombre del gobierno español, imputándole intenciones especulativas, citando el hecho de que Lellis no consignó de inmediato el cargamento de grano adquirido a la Península ibérica.⁵⁹ Esta controversia no puede decidirse claramente con base en las fuentes consultadas. Sin embargo, la actividad de Lellis, así como las necesidades del ejército y la marina españolas hablan sin duda de que el cónsul español perseguía la obtención del trigo para el ejército español. Las fuentes consultadas no permiten definir si un interés decreciente de la corte en Madrid o, más bien, la prohibición de exportación fuera responsable del comportamiento de Lellis. A pesar de todo, parece haber sido más bien una operación fallida, como demuestran otras acciones de adquisición de grano por parte del cónsul español en

⁵⁹ ÖSTA, FHKA, NHK, Kommerz Litorale Akten, n. 871, 7 ex Majo, 1795, Litorale.

Trieste en los años siguientes. Por ejemplo, Lellis informó al ministro de Estado, Manuel de Godoy, el 2 de agosto de 1798, de que el grano llegado del Mar Negro a Trieste estaba listo para su transporte a España.⁶⁰

Además del grano, los militares hispánicos cada vez compraron más armas y municiones a través de Trieste en la década de 1790. Lo primero y más importante fueron los fusiles, que ya habían sido consignados a Cádiz tres décadas antes por Giacomo Balletti. Lellis también desempeñó un papel clave en estas transacciones: en 1796 consignó un cargamento de fusiles a España en los buques de guerra reales que llegaron a Trieste para transportar el tramo de mercurio, que originalmente debería haberse enviado a través de Livorno.⁶¹ Unos meses más tarde, cuando las tropas francesas se acercaban a Trieste en su avance por el norte de Italia, Lellis tomó la precaución de enviar a España cobre, remos, mercurio y fusiles, que había guardado en sus almacenes en nombre de la Corona. Los materiales se cargaron en los tres buques de guerra españoles que se encontraban en el puerto de Trieste para recoger el siguiente tramo de mercurio y que tenían previsto salir del puerto adriático a mediados de julio, pero se retrasaron inicialmente por la inesperada muerte del comandante, Manuel Bilbao, antes de emprender finalmente el viaje el 20 de julio de 1796.⁶²

El papel de Trieste como punto de transbordo de armas de fuego procedentes de las tierras de los Habsburgo, a finales del siglo XVIII, se vio reforzado por las acciones militares napoleónicas, que a su vez influyeron decisivamente en la demanda del ejército hispánico. Así, pocos meses después de la ocupación de Venecia por las tropas napoleónicas y todavía antes del inicio del dominio de los Habsburgo sobre la base del Tratado de Campo Formido, Lellis informaba a Godoy: “Los franceses han vendido todo lo que tenían en el arsenal de Venecia perteneciente a la pasada Republica, hasta el ultimo Clavo. Los negociantes venecianos y austriacos han sido los Compradores. Estos me ofrecen Cañones y morteros de

⁶⁰ AHN, Estado, leg. 3738, Carlos Alexandro Lellis al Príncipe de la Paz, Trieste, 2 de agosto de 1798.

⁶¹ AHN, Estado leg. 3738, Carlos Alexandro Lellis al Exmo Señor Príncipe de la Paz, Trieste, 3 de Febrero de 1796.

⁶² AHN, Estado leg. 3738, Carlos Alexandro Lellis al Exmo Señor Príncipe de la Paz, Trieste, 8 de junio de 1796; Carlos Alexandro Lellis al Exmo Señor Príncipe de la Paz, Trieste, 13 de julio de 1796; Carlos Alexandro Lellis al Exmo Señor Príncipe de la Paz, Trieste, 20 de julio de 1796.

Bronce nuevos, baxo el valor del Bronce mismo. Si supiese que haria bien, compraria una porcion para nuestra Corte [...].”⁶³

Este patrón de demanda continuó durante la Guerra de la Quinta Coalición, insertándose en un contexto político-bélico distinto, puesto que tanto la administración napoleónica como el gobierno insurgente querían abastecerse de armas en Trieste en 1808-09. Así, a principios de mayo de 1809, la Junta Central Suprema encargó a Miguel Lobo la compra de ochenta mil fusiles en Trieste o Fiume.⁶⁴

Tras el final de la guerra, Trieste no sólo fue un mercado de abastecimiento para los militares españoles, sino también para las milicias americanas insurgentes en la lucha por la independencia de la antigua metrópoli. En 1819 y 1820, el cónsul español en Trieste advirtió sobre el suministro de armas desde Trieste a través de Santo Tomás a las tropas insurgentes en Hispanoamérica.⁶⁵ Ello pone de manifiesto que, entre finales del siglo XVIII y principios del XIX, Trieste se convirtió en un importante mercado para el envío de armas, lo que influyó notablemente en las diferentes proyecciones de poder de la Monarquía hispánica en el umbral que va desde las últimas reformas borbónicas hasta la primera ola de descolonización.

Mercados transterritoriales y redes mercantiles

Por último, se propone un análisis comparativo de los actores y sus redes que gestionaron e impulsaron la movilización de recursos militares en Europa central. Cabe señalar que los proyectos de política marítima y militar de la primera mitad del siglo, bajo la égida de Patiño, fueron apoyados por los principales círculos cortesanos en Madrid y Viena y por miembros de las élites mayoristas de Viena, Cádiz y Ostende que estaban relacionados con ellos. El flujo de recursos desde Europa central hacia la España peninsular en esta época sólo está documentado para el cobre, cuya exportación se realizaba a través de Trieste hacia Cádiz por el arrendatario imperial de

⁶³ AHN, Estado, leg. 3648, Carlos Alexandro de Lellis al Conde de Campo Alange, Trieste, 14 de enero de 1798.

⁶⁴ AHN, Estado, 15 A, fols. 60-78; leg. 36, Q: “Sección de Guerra. Artillería. Compra de armas en Inglaterra”, exp. 351, n. 367.

⁶⁵ Archivo General de Indias (AGI), Estado, leg. 75, n. 34 y 36.

la regalía de cobre, los hermanos Franz Gottlieb y Karl von Palm, y el comisionista en Trieste, Paul Tributsch.⁶⁶

Este patrón, según el cual los productos sujetos a la regalía del emperador eran comercializados por las élites mayoristas con el correspondiente capital, prestigio social y redes políticas, también se observa en la segunda mitad del siglo, como muestran las placas de cobre enviadas a Cádiz por la *Compagnia del Commercio di Spagna* en 1764 y, en mayor medida, al envío de cobre realizado por el cónsul imperial Paolo Greppi en 1782-1783. La *Compagnia del Commercio di Spagna* era una sociedad de acciones dirigida por uno de los más importantes mayoristas triestinos, Giacomo Balletti, pero contaba con numerosos altos funcionarios imperiales, nobles, banqueros y mayoristas vieneses entre sus inversores.⁶⁷ Paolo Greppi representa la manifestación más marcada de este modelo. Greppi, cuyo padre Antonio había sido asentista general del Estado de Milán durante muchos años, no sólo disponía de una fastuosa dotación de capital, sino también de una extensa y densa red de intermediarios tanto comerciales y financieros como con la corte vienesa. A partir de esta base, Paolo Greppi pudo suceder a Carignani como cónsul imperial en Cádiz en 1775 y desde este puesto conseguir el contrato para suministrar placas de cobre a la Real Armada en 1782.⁶⁸

Greppi pudo obtener el encargo gracias a sus densas redes entre Viena y Cádiz, así como a los profundos contactos de su padre con el Canciller del Estado Kaunitz, los consejeros del Departamento de Italia en Viena y el banquero Giuseppe Antonio Segalla, en Viena. Así, Paolo Greppi aprovechó el encargo de la Cámara Áulica de Moneda y Minería, en otoño de 1775, para elaborar un informe sobre la competencia del cobre novohispano y peruano en los mercados europeos, para posicionarse ante August von Lobkowitz, el embajador imperial en Madrid, el canciller del Estado Kaunitz y los consejeros de la Cámara Áulica como un comerciante competente en el comercio del cobre en los mercados atlánticos.⁶⁹

⁶⁶ Lacko, “Central European Copper...”, pp. 166-169.

⁶⁷ ASTS, IC, b.253, fol. 362.

⁶⁸ Kaps, “Entre el servicio estatal...”.

⁶⁹ ÖSTA, HHStA, StAbt Spanien z, n.105, 4, fols. 429-431. Nella memoria trasmessa dal Signore Conte di Stampfer in data die 9 7 bre prossimo passato da Vienna a S.A. il Signore Principe de Lobkowitz Ambasciatore Cesareo a Madrid, e da questo demandata per

En 1780, cuando Greppi se enteró de la decisión de la Junta de Marina de chapar los buques de guerra con cobre, movilizó sus contactos en la corte vienesa y forjó una amplia alianza con casas comerciales de Génova, Milán y Madrid para conseguir el contrato del lucrativo negocio. Mientras que Greppi –con la ayuda de las redes de su padre y sobre la base de sus conexiones y del capital social que había acumulado, entre otras cosas debido a su función consular– pudo asegurar la compra del cobre húngaro a nombre de la Cámara Áulica de Moneda y Minería en Viena, el consorcio genovés-milanés se rompió debido al reparto de los beneficios entre los numerosos intermediarios, como deja claro una carta de Paolo Greppi dirigida a la empresa milanese Brentani Cimaroli, fechada el 17 de agosto de 1781:

En primer lugar, debemos procurar la prontitud del equipamiento, la mayor reducción posible del precio de los clavos, encontrando excesivo el nos señalado por 80 florines al seguro que se hace en Hamburgo por la ventaja del dos y medio por ciento sobre cualquier otra plaza. En cuanto al envío desde Trieste, si nuestro barco imperial, la Santa Vittoria Capitan Caminati, con destino al Señor Rosetti, estuviera listo allí, ya sea para Génova o para Cartagena [...]. Esta es la verdadera orden dada a esos Señores [...] Si no es así, se nos ocurrirá otra, dirigiendo el Cobre, si lo desea, bien al Señor Rossi [...] o a su Casa, para entenderse siempre con el Señor Gervasone, ya que es conveniente para todos evitar las comisiones superfluas.⁷⁰

De esta carta se desprende que la competencia entre las distintas regiones exportadoras de cobre dentro de Europa provocó una presión sobre los precios que obligó al consorcio genovés-milanés a realizar considerables reducciones de los costes de transacción. Greppi, en su calidad de armador, en asociación con el comerciante de Trieste, Antonio Rossetti, desempeñó un papel clave en este sentido al internalizar los costes de transporte. Aun así, fue necesario limitar las comisiones de los numerosos intermediarios de este negocio, algo que no todos los actores implicados estuvieron dispuestos a hacer, por lo que el acuerdo acabó por fracasar. La posición favorable de la Armada hispánica de poder elegir entre varios

informazione al Console Paolo Greppi in Cadice, si chiamano ad esame due differenti proposizioni, che richiedono Separata delucidazione. Liva, “L’archivio Greppi...”, pp. 462-464.

⁷⁰ Archivio di Stato di Milano (ASMi), Dono Greppi, cart. 382, Cadice, 21 de agosto de 1781, Paolo Greppi a Antonio Greppi. Traducción propia del autor.

mercados de abastecimiento y comerciantes competidores para la compra de las planchas de cobre, se manifestó en la adjudicación del encargo al cónsul sueco en Cádiz, Juan Jacobo Gahn. Sin embargo, Gahn tuvo que recurrir al servicio de Greppi poco después al no poder satisfacer el volumen del encargo por 7 500 quintales castellanos en el plazo exigido por la Junta de Marina, firmando un contrato con Greppi el 26 de marzo de 1782 y cediéndole un tercio del pedido.⁷¹

En última instancia, Greppi, ahora como contratista de Gahn, y en colaboración con Segalla en Viena y Rossetti en Trieste, se aseguró la exportación del cobre húngaro a Cádiz, siempre sostenido por su padre en Milán.⁷² Este ejemplo pone de manifiesto que la Armada hispánica pudo aprovecharse de la competencia transregional para minimizar los costes de aprovisionamiento, mientras que la reducción de los costes de transacción impuesta a los comerciantes hizo necesaria la reducción de intermediarios y la movilización de contactos familiares y empresariales de larga experiencia si querían participar con éxito en este negocio.

Este panorama de intermediarios, predominantemente centroeuropeos de una oligarquía mercantil, experimentó una ampliación en la década de 1790, cuando el cónsul español Lellis emergió como actor geoestratégico, actuando en su propio nombre, pero también como intermediario de poderosas firmas comerciales hispánicas como los Cinco Gremios Mayores de Madrid, en la importación de granos, o Simón de las Casas, con respecto a la compra de madera.⁷³ En muchos casos, sobre todo en la compra de armas, los propios militares españoles se encargaron del transporte, siempre con la intermediación del cónsul Lellis.

Conclusiones

Las regiones centroeuropeas bajo el dominio de los Habsburgo desempeñaron un papel nada desdeñable en el suministro de provisiones, material de construcción naval y armas al ejército y la armada españoles, sobre

⁷¹ AHPC, PN Cádiz, 21/5113, fols. 278-279.

⁷² Liva, "L'archivio Greppi...", pp. 464-466.

⁷³ AHN, Estado, leg. 3648, Carlos Alejandro Lellis al Conde de Aranda, Trieste, 23 de agosto de 1792.

todo en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando los contactos comerciales se intensificaron. Al mismo tiempo, la estructura de los bienes adquiridos se hizo más compleja: mientras que en las primeras décadas bajo la administración de los Borbones éstos consistían principalmente en cobre húngaro, después del Tratado de Aranjuez se compraron también madera para la construcción naval, armas y grano.

En este contexto, la primera mitad del siglo fue una fase de acercamiento, precisamente por el efímero dominio de los Habsburgo sobre Nápoles y Sicilia, ya que la administración española quiso asegurarse la compra de madera y grano, e inició mecanismos de cooperación institucional para ello, lo que repercutió favorablemente en la compra de recursos militares a Europa central en la segunda mitad del siglo. Más allá del tratado de comercio de 1725, el establecimiento de consulados y el desarrollo de redes mercantiles fueron algunos de los factores que alimentaron esta dinámica.

En la segunda mitad del siglo, en el marco de la complementariedad de las estructuras socioeconómicas y productivas de ambas monarquías, se pudieron suministrar importantes bienes militares clave desde el Adriático a la Península ibérica. La competencia suprarregional de las regiones productoras aseguraba así la reducción de los costes de ciertos materiales para la administración borbónica y obligaba a las casas comerciales implicadas a reducir los costes de transacción. En tiempos de las guerras napoleónicas, y de una mayor inseguridad, el Estado en forma de ejército y del propio cónsul se hicieron cargo de los suministros más sensibles de la costa adriática de los Habsburgo, internalizando así parte de los costes de transacción en pleno auge.

BIBLIOGRAFÍA

ANDREOZZI, Daniele, “Qual generazione di fiera si pensi introdurre. Spazi dei commerci e pratiche dei mercanti a Trieste e nel Litorale Austriaco nei primi decenni del settecento”, en Daniele Andreozzi, Loredana Panariti y Claudio Zaccaria (coords.), *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla modernità*, Trieste, Editreg, 2009, pp. 113-139.



- ANDREOZZI, Daniele, “L’aggravio dei dazi’. Norme, mercato e concorrenze nei circuiti del grano della Trieste settecentesca”, en Alida Clemente y Saverio Russo (coords.), *La polizia de’grani. Mercati, regole e crisi di sussistenza nelle economie di Antico Regime*, Soveria Manelli, Rubbettino, 2019, pp. 53-71.
- ANDREOZZI, Daniele y Loredana Panariti, “La libertà e il comodo. La gestione dei boschi nella Contea di Gorizia (secolo XVIII)”, en Guido Alfani y Riccardo Rao (coords.), *La gestione delle risorse collettive. Italia settentrionale, secoli XVII-XVIII*, Milano, FrancoAngeli, 2011, pp. 110-124.
- BABUDIERI, Fulvio, *L’espansione mercantile austriaca nei territori d’Oltremare nel XVIII secolo e suoi riflessi politici ed economici*, Milano, Dott. A. Giuffrè Editore, 1978.
- BENEDIKT, Heinrich, “Finanzen und Wirtschaft unter Karl VI”, *Der Donauraum*, v. 9, 1964, pp. 42-58.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, “Le Consulat des Flamand à Cadix après la Paix d’Utrecht (1713-1730): Jaccques Vermolen”, en Jan Parmentier y Sander Spanoghe (coords.), *Orbis in Orbem. Liber Amicorum John Everaert*, Gante, Universidad de Gante, 2001, pp. 109-132.
- CRESPO SOLANA, Ana, *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandes entre Europa y el Caribe*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2009.
- , *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad en la ciudad de la ilustración*, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento, 2001.
- , *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, Estudios de Historia Económica, 2000.
- , *La casa de la contratación y la intendencia general de la marina en Cádiz*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1996.
- DELGADO RIBAS, Josep Maria, *Dinámicas imperiales [1650-1796]. España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Bellaterra, 2007.
- DI VITTORIO, Antonio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli, 1707-1734*, Nápoles, Giannini Editore, 1973.
- DICKSON, Peter G. M., *Finance and Government under Maria Theresia 1740-1780*, Oxford, Oxford University Press, 1987.
- FABER, Eva, *Litorale Austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland*, Trondheim y Graz, Steiermärkisches Landesarchiv, 1995.

- GASSER, Peter, „Triests Handelsversuche mit Spanien und die Probleme der Österreichischen Schifffahrt in den Jahren 1750-1800, Teil 1“, *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 36, 1983, pp. 150-187.
- GROSSMANN, Henryk, *Österreichs Handelspolitik mit Bezug auf Galizien in der Reformperiode 1772-1790*, Viena, Studien zur Sozial-, Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte, Verlagsbuchhandlung Carl Konegen, 1914.
- HERKOV, Zlatko, „Über den Seehandel und die Handelsmarine in der Adria zur Zeit Kaiserin Maria Theresias mit besonderer Berücksichtigung des Kroatischen Küstenlandes“, en Gerda Mraz (coord.), *Jahrbuch für Österreichische Kulturgeschichte, Maria Theresia als Königin von Ungarn*, Eisenstadt, 1984, pp. 319-337.
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000.
- HOCHEDLINGER, Michael, *Austria's wars of emergence: War, state and society in the Habsburg Monarchy 1683-1797*, Londres, Routledge, 2003.
- KALTENSTADLER, Wilhelm, „Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert“, Teil 1, *Vierteljahreshefte für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 55, 1968, pp. 481-500.
- KAPS, Klemens, “Entre servicio estatal y los negocios transnacionales: El caso de Paolo Greppi, cónsul imperial en Cádiz (1774-1791)”, en Manuel Herrero Sánchez, Marcella Aglietti y Francisco Zamora Rodríguez (coords.), *Los cónsules extranjeros en la edad moderna (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Doce Calles, 2013, pp. 225-235.
- KLINGENSTEIN, Grete, „Kommerz und Außenpolitik. Habsburgische Kommerzreisen im Vorfeld der Diplomatischen Revolution 1756“, en Othmar Pickl (coord.), *Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Österreichischen Niederlanden und den Österreichischen Erblanden im 18. Jahrhundert*, Graz, Abteilung für Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Instituts Für Geschichte der Univ. Graz, 1991, pp. 55-70.
- , „Spanien im Horizont der österreichischen Aufklärung. Zinzendorfs Kommerzreise nach Spanien im Jahre 1767“, en Herwig Ebner (coord.), *Geschichtsforschung in Graz*, Graz, 1991, pp. 115-126.
- KUETHE, Allan J. y Kenneth J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713-1796* (New Approaches to the Americas), Nueva York, Cambridge University Press, 2014.
- LACKO, Miroslav, „Zwischen Regulierung und Liberalisierung: Staatliche Wirtschaftspolitik in der Habsburgermonarchie und das Eisenhüttenwesen



in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts“, *Montánna história*, n. 8-9, 2015-2016, pp. 38-65.

- , “Global Commodity Chains and Labor Relations in the Distribution of Central European Copper in the Eighteenth Century”, en Andrea Komlosy y Goran Musić (coords.), *Global Commodity Chains and Labor Relations*, Leiden / Boston, Brill, 2021, pp. 150-174.
- LEBEAU, Christine, “Negotiating a Trade Treaty in the Imperial Context: The Habsburg Monarchy in the Eighteenth Century”, en Antonella Alimento y Koen Stapelbroek (coords.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century. Balance of Power, Balance of Trade*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2016, pp. 349-369.
- LIVA, Giovanni, “L’Archivio Greppi e l’attività della filiale di P. G. a Cadice nella corrispondenza commerciale (1769-1799)”, *Archivio Storico Lombardo*, v. 122, 1995, pp. 431-487.
- LYNCH, John, *La España del siglo XVIII*, Barcelona, Crítica, 6ª ed., 2014.
- MATEOS ROYO, José Antonio, “Reformismo borbónico y mercado preindustrial: crédito rural y abasto urbano de grano en el nordeste español durante el siglo XVIII”, en Guillermo Pérez Sarrión (coord.), *Más Estado y más mercado. Absolutismo y economía en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2011, pp. 155-180.
- PRADELLS NADAL, Jesús, *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante, Universidad Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1992.
- POHL, Hans, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, Steiner, 1963.
- REICHERT, Rafał, “El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes procedentes de la región del Báltico sur, 1700-1783”, *Hispania*, v. 76, n. 252, 2016, pp. 129-158.
- SANDGRUBER, Roman, *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Viena, Ueberreuter, 1994.
- SIRAGO, Maria, „La ricostruzione della flotta napoletana e il suo apporto all’difesa dei mari nel viceregno austriaco (1707-1734)“, *Archivio Storico per le Province Napoletane*, v. 134, 2016, pp. 71-98.
- STORRS, Christopher, *The Spanish Resurgence, 1713-1748*, New Haven / Londres, Yale University Press, 2016.
- SELLA, Domenico y Carlo Capra, *Il Ducato di Milano dal 1535 al 1796*, Torino, Unione Tippografico Editrice Torinese, 1984.



- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, “Campomanes y el comerciante y financiero Simón Aragorri”, en Dolores Mateos Dorado (coord.), *Campomanes: doscientos años después*, Oviedo, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo / Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, 2003, pp. 709-718.
- , *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the eighteenth century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael y Óscar Riezu Elizalde, “¿En qué consistió el triunfo del Estado Forestal? Contractor State y los asentistas de madera del siglo XVIII”, *Studia historica. Historia moderna*, v. 43, n. 1, 2021, pp. 195-226.
- VOCELKA, Karl, *Glanz und Untergang der höfischen Welt. Repräsentation, Reform und Reaktion im Habsburgischen Vielvölkerstaat*, Viena, Ueberreuter, 2001.
- WEBER, Klaus, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, Múnich, C. H. Beck, 2004.