




PRESENTACIÓN

César Muro Benayas.
Teniente General. General Jefe de la UME.
Presidente de la Asociación Amigos
del Camino Español de los Tercios.



UN CAMINO,
LA HISTORIA,
Y UN LEGADO

CAMINO
ESPAÑOL DE LOS TERCIOS



Entre 1534 y el final del siglo XVII los Tercios eran las mejores unidades militares del mundo. Solo comparables en la historia militar a las falanges macedónicas, las legiones romanas, los regimientos napoleónicos o las columnas acorazadas de la Wehrmacht, constituyeron las mejores unidades de la Infantería de los ejércitos del Rey Católico. Suponían una pequeña parte, pero constituían la fuerza decisiva en las batallas.

Qué fueron estas unidades, cómo se crearon, cómo vivían y combatían sus hombres, su organización y funcionamiento, y a la postre su historia sigue siendo motivo de estudio e investigación. Se cuentan por miles los seguidores y entusiastas de todo aquello vinculado a los Tercios legendarios.

En este marco de veneración y atención a todo lo relacionado con nuestros Tercios, un hecho singular se produjo a finales del 2006: un oficial español de Infantería

destinado en Bruselas descubrió el antiguo pueblo de Empel, frente a la isla de Bommel. Una pequeña ermita conmemora el milagro que dio origen al patronazgo de la virgen Inmaculada, mantenida por una comunidad católica que hace de esto el vínculo que aglutina a sus miembros. Este hecho conmovió a los componentes de la Infantería y, auspiciado por la Academia del Arma y con el apoyo del MADOC y del JEME, se organizó una expedición para conocerla. Ocho autocares, con representantes de casi todas las unidades de Infantería, entre los que se encontraba el autor de estas líneas, compusieron aquella inolvidable aventura que recorrió la ruta del duque de Alba del Camino Español para acabar en la ermita de Empel.

La semilla de aquel contacto dio sus frutos y año tras año se han repetido visitas, más o menos numerosas. En el 2011, por fin, un grupo al que me gusta denominar «románticos de los Tercios» formalizamos lo que había sido una simple afición y creamos una asociación civil con el nombre de AMIGOS DEL CAMINO ESPAÑOL DE LOS TERCIOS. Organización sin ánimo de lucro, cifra sus actividades principales en el campo cultural, mediante conferencias en el marco nacional e internacional, así como en las expediciones que cada año organiza al Camino Español y a Empel. Actualmente el número de afiliados rebasa los quinientos y, poco a poco, vamos creciendo.

Agradecemos a la *Revista Ejército* esta oportunidad para darnos a conocer entre los componentes de nuestro Ejército.



Mosquetero de los Tercios S. XVII.
Emilio Becerra

EL CAMINO ESPAÑOL DE LOS TERCIOS

Fernando Martínez Laínez. Periodista y escritor.

Hablar del Camino Español supone rescatar del olvido una de las mayores gestas de nuestra historia, y rendir tributo póstumo al sufrimiento y heroísmo de tantos soldados y capitanes que, a través de esa vía, marcharon hacia Flandes, el norte de Francia, Italia o Alemania, a combatir por España.

Sin temor a exagerar, puede decirse que el Camino Español es la maniobra logística más importante de la Edad Moderna. Debemos considerar que se trataba de una marcha que atravesaba una gran parte de Europa, una larga línea de comunicación militar desde el Mediterráneo al Mar del Norte que, además de pasar los Alpes, cruzaba caudalosos ríos, bosques inacabables, desfiladeros profundos y zonas pantanosas. Y todo eso con los rudimentarios medios de la época, no se olvide. Como tampoco hay que olvidar que se trataba de un camino de ida y vuelta. No solamente era duro llegar, sino que todas las dificultades se multiplicaban por dos cuando había que regresar. Eso, los afortunados que regresaban, claro.

Durante la Guerra de los Países Bajos en los siglos XVI y XVII, los dos grandes enemigos del poder militar español eran el *espacio* y la *escasez* de hombres. La necesidad de enfrentar el desafío de la distancia para poder llevar los menguados recursos humanos desde España o Italia a los Países Bajos o el centro de Europa, es lo que obligaba a mantener a toda costa el corredor militar que llamamos el Camino Español, toda vez que la vía marítima, mucho más rápida, siempre estuvo muy comprometida por la acción implacable de los corsarios hugonotes franceses y holandeses y la decidida hostilidad británica a partir de 1558, por no hablar de los temporales que con frecuencia se tragaban escuadras enteras.



La guerra que España mantuvo durante casi 80 años en los Países Bajos se prolongó más tiempo que ninguna otra contienda de la Edad Moderna en Europa, y representó una guerra de dimensiones globales, porque repercutió, por la complejidad de alianzas y coaliciones, además de en toda Europa, en Brasil, el Caribe, Ceilán, Indonesia y África. En ningún caso se trataba del enfrentamiento de un pequeño país (Holanda), que como David, luchaba contra el Goliat representado por la poderosa monarquía hispana. Detrás de



los Países Bajos rebeldes, que disponían además de una gran flota, estaba toda la Europa protestante más Francia y el poder turco, al que Inglaterra, Francia y los luteranos alemanes no dudaron en solicitar ayuda para combatir a España.

Como cualquier otra contienda, la de Flandes solo se podía mantener mientras España dispusiera de hombres y dinero, y fuera capaz de llevarlos al teatro de operaciones. Así pues, el primer objetivo estratégico era que su Ejército, y en especial sus Tercios, considerados una fuerza de choque invencible, alcanzaran el campo de batalla.

El primero que utilizó el Camino Español con fines bélicos fue el duque de Alba, cuando acudió a Flandes con su ejército en 1566 para reprimir a los rebeldes flamencos. Pero la idea, la autoría intelectual, podríamos decir, surgió unos años antes del consejero de Felipe II, Antonio Granvela, que había calculado ese itinerario para que el monarca, partiendo de España vía Génova, pudiera llegar a Flandes para hacerse cargo de la peligrosa situación que allí se estaba

gestando. Una visita que, por desgracia, nunca se produjo.

Este primer recorrido de los soldados de Alba por el camino que Granvela había aconsejado, pasaba por Alessandria, Asti, Turín, valle de Aosta, Susa, Chambéry, el Franco-Condado, los montes de Jura, Nancy, Thionville, Luxemburgo y Bruselas.

El tramo más seguro de todo el Camino Español solía ser el Franco-Condado, que pertenecía al rey de España por la herencia borgoñona de los Habsburgo. Ese territorio era el principal eslabón logístico del Camino Español, después de Milán, y se mantuvo leal hasta pasada la segunda mitad del siglo XVII.

La ruta que inauguró el duque de Alba en 1566 para hacer frente a la insurrección de los Países Bajos, se fue transformando con el tiempo en un tronco de itinerarios con muchas ramificaciones. En realidad constituía un conjunto de vías que integraban varias rutas o itinerarios, una serie de corredores militares que recorrían



El Camino Español

las tropas de España para ir a combatir a Flandes, por los que solo regresaban los más afortunados, aquellos cuyos huesos no habían quedado sepultados en las ciénagas flamencas o en las oscuras y frías aguas del Mar del Norte.

El tronco más occidental de este haz de rutas que señalan el Camino Español se iniciaba en Barcelona, Valencia o Cartagena, donde embarcaban las levas de España; o en Palermo, Mesina y Nápoles, desde donde partían los Tercios de Italia. El desembarco se hacía en Génova, Baya, Savona, Finale, Livorno y otros puertos cercanos de Liguria.

La duración de la travesía desde España hasta los puertos ligures, contando con mar favorable, solía ser de una semana, y, una vez desembarcadas, las tropas se veían obligadas a marchar rápidamente hasta el Milanesado.

Solo al llegar a Milán, los soldados podían descansar bajo techo en los acuartelamientos y hospitales militares. Pero el reposo no duraba mucho porque el camino era todavía largo. La primera etapa obligada incluía Saboya y el paso de los Alpes.

Mientras en Saboya gobernó Manuel Filiberto, el vencedor de San Quintín, sobrino de Carlos V, atravesar ese territorio no ofrecía problema. Y lo mismo ocurrió con su hijo, Carlos Manuel I, casado con Catalina Micaela, la hija de Felipe II. La alianza con Saboya, hasta finales del siglo XVI, permitía que las tropas españolas pudieran pasar los Alpes por el Montferrato, cruzando el Mont Cenis hasta Chambéry, o bien por el lado del valle de Aosta, a través del paso del Pequeño San Bernardo, hacia Anecy y el estrecho corredor que bordeaba Ginebra y atravesaba, a resguardo de los calvinistas ginebrinos, el alto Ródano por el puente de Gressin, que hoy —aunque reformado— todavía se mantiene en su primitivo emplazamiento.

Una vez cruzados los Alpes se abría el territorio borgoñón del Franco-Condado, perteneciente a la Corona y muy leal a España hasta que los franceses lo ocuparon a finales del siglo XVII; y ya desde allí, una vez superados los montes del Jura, se abría el ducado de Lorena, que había que pasar necesariamente para conectar con el estratégico islote terrestre de Luxemburgo, sin pisar tierra del rey de Francia.

Lorena y España se entendieron bastante bien durante décadas. El duque soberano Carlos III de Lorena —también sobrino de Carlos V— era cabeza en Francia de la Liga Católica y pretendiente al trono francés, y precisaba de la ayuda española, que casi siempre tuvo, hasta que en tiempos de Luis XIII su territorio fuera invadido y anexionado a la corona francesa.

Desde Luxemburgo, las tropas españolas podían considerar que estaban en casa, ya que hasta llegar a Namur y Bruselas, la meta final, solo tenían que pasar por el principado-obispado de Lieja, un punto fuerte de la resistencia católica en el sur de Flandes.

En la marcha se atendía a los rezagados, enfermos o perdidos, y se perseguía a los desertores. La recogida de los primeros

se llevaba a cabo con carros que iban a retaguardia y que depositaban a los heridos en puestos de socorro y hospitales de campaña, hasta que finalmente eran atendidos en los hospitales generales de Malinas, en Flandes, o de Alejandría, en el Milanésado. En cuanto a los desertores, se encargaban de su captura los cuadrilleros a caballo del barrachel de campaña, jefe de los alguaciles del ejército, que solía reclamar con insistencia a quienes conseguían escapar y refugiarse en otros estados.

Por lo regular, y en circunstancias climatológicas normales, las expediciones militares por el Camino Español tardaban unos 48 días en cubrir la distancia entre Milán y Namur. Pero ese tiempo podía ser rebajado notablemente, cuando la necesidad lo exigía. En febrero de 1578, una columna mandada por el maestre de campo Lope de Figueroa, en cuyo tercio sirvió Miguel de Cervantes, tardó solo 32 días en hacer el recorrido, y

otras expediciones lo hicieron en menos de 40.

Para el control efectivo del avance, las unidades en marcha no superaban nunca los 3.000 soldados, y antes de cada expedición se enviaban comisarios desde Bruselas o Milán que negociaban con las autoridades de los diferentes países del recorrido los víveres, el forraje y los medios de transporte que debían ser suministrados, y a qué precio. Esta labor corría a cargo de asentistas, que eran los responsables del abastecimiento de los suministros mediante contratos con las autoridades locales, en los que se estipulaban las cantidades, los precios y el modo de pago.

Las prisas por llegar cuanto antes al destino final obligaban con frecuencia a acelerar el ritmo de la marcha, a veces en circunstancias durísimas, con temperaturas que rozaban los 20° bajo cero en las zonas alpinas, provistos de indumentarias inadecuadas. Además, habría que añadir a esto que las grandes regiones alpinas



Rendición de Gante (grabado de época)

Prisión de la mujer é hijos de Mondragón en la ciudadela de Gante.

despobladas obligaban a las acampadas nocturnas improvisadas en terrenos de fango y nieve; y que las enfermedades hacían estragos; todo lo cual, unido a las deserciones y los accidentes daba un gran porcentaje de bajas.

Hay que ver el lado positivo de todo este cúmulo de padecimientos y peligros que suponían las expediciones por el Camino Español, en el hecho de que constituía una escuela de milicia que imprimía carácter a quienes conseguían superar la marcha y alcanzar su destino en Flandes. Era como una prueba de fuego, un rito de iniciación guerrera, y la mejor forma de curtir a unos soldados que deberían soportar —y soportaban— penalidades y privaciones sin cuento en la dura guerra de los Países Bajos.

Como todo en la vida, el Camino Español conoció su auge, su apogeo, y su ocaso. El creciente poderío de Francia, siempre incansable en su lucha contra España y el imperio Habsburgo, así como la hostilidad encubierta de Saboya a partir del siglo XVII fueron limando los eslabones de la ruta occidental alpina hasta hacerla impracticable. Sobre todo a raíz del pacto franco-saboyano de 1622, que prohibía el tránsito de tropas hispanas por ese territorio. España tuvo entonces que buscar otro corredor militar desde Milán, y lo encontró a través de los valles de la Engadina y la Valtelina, desde los que se accedía por los Alpes Dolomitas y el paso de Stelvio al Tirol austriaco. Y ya desde ahí, cruzando el Rin por el puente de Breisach, en Alsacia, se alcanzaba Lorena y luego Flandes.

Pero Francia no se conformó y siguió apretando el nudo. La ruta de los Dolomitas también quedó cortada cuando los franceses invadieron la Valtelina y Alsacia, aunque el golpe definitivo fue la ocupación de Lorena por Luis XIII en 1633. Lorena era la encrucijada donde convergían todas las rutas del Camino Español antes de pisar Flandes. Cuando se perdió, se hizo imposible el traslado de tropas desde el norte de Italia, y el Camino Español dejó de existir.

A la desesperada, España intentó seguir llevando sus picas a Flandes por mar, desde los puertos de Galicia y el Cantábrico, pero la derrota en 1639 de la flota del almirante Oquendo, en la batalla de las Dunas (de mucha más importancia estratégica que la de Rocroi) acabó también con esa última baza.

Cuando la alianza de Saboya con Francia cortó en 1622 la posibilidad de pasar por el Franco-Condado, la única posibilidad que quedaba abierta era la ruta alternativa por la Valtelina, el amplio valle que une el norte de Italia con el Tirol austriaco. La diplomacia española tuvo que emplearse a fondo para conservar abierto este paso estratégico que dominaban los terratenientes protestantes Grisones, señores de la Valtelina, cuyos intereses eran cambiantes, y unas veces estaban a favor y otras en contra de dejar pasar a la tropa hispana. Desde el lado italiano, la Valtelina estaba protegida por el Fuerte de Fuentes, en el extremo norte del lago de Como. Una imponente fortaleza, cuyos restos todavía se conservan, construida en 1606 por el gobernador español del Milanesado, Pedro Enríquez de Acevedo, conde de Fuentes.

Este fuerte dominó el lado sur de la Valtelina durante mucho tiempo y nunca fue conquistado. Fuentes fue uno de los personajes clave en la historia del Camino Español. Gracias a su empeño y visión estratégica se construyó en tiempo récord esta auténtica fortaleza, enclavada en el borde los Alpes. La obra se realizó, además, en un momento histórico crítico, cuando los Grisones se habían aliado con Francia y Venecia para liquidar el poder español en el norte de Italia.

No eran solo las rutas del Franco-Condado y la Valtelina, las que España llegó a utilizar. También existió otra ruta del Camino Español, mucho menos recorrida que las dos anteriores que, atravesando los cantones católicos de Suiza, unía Milán con el sur de Baviera y continuaba luego hasta Breisach, sobre el Rin, en Alsacia.

Este tramo suizo del Camino Español partía de Milán, como se ha dicho, cruzaba los Alpes por los pasos del Simplón y San Gotardo, y luego continuaba por Schwytz y Zug hasta cruzar el Rin en Waldshut y seguir hasta Alsacia.

Para resumir, el recuerdo del Camino Español es un ejemplo que deberíamos atesorar porque ilumina nuestro mejor pasado, y porque evoca el recuerdo de nuestras mejores hazañas. En definitiva, simboliza lo que fue España. Una nación con un importante papel en el mundo, cuya memoria —con sus luces y sombras— deberíamos intentar preservar para las futuras generaciones. ■