

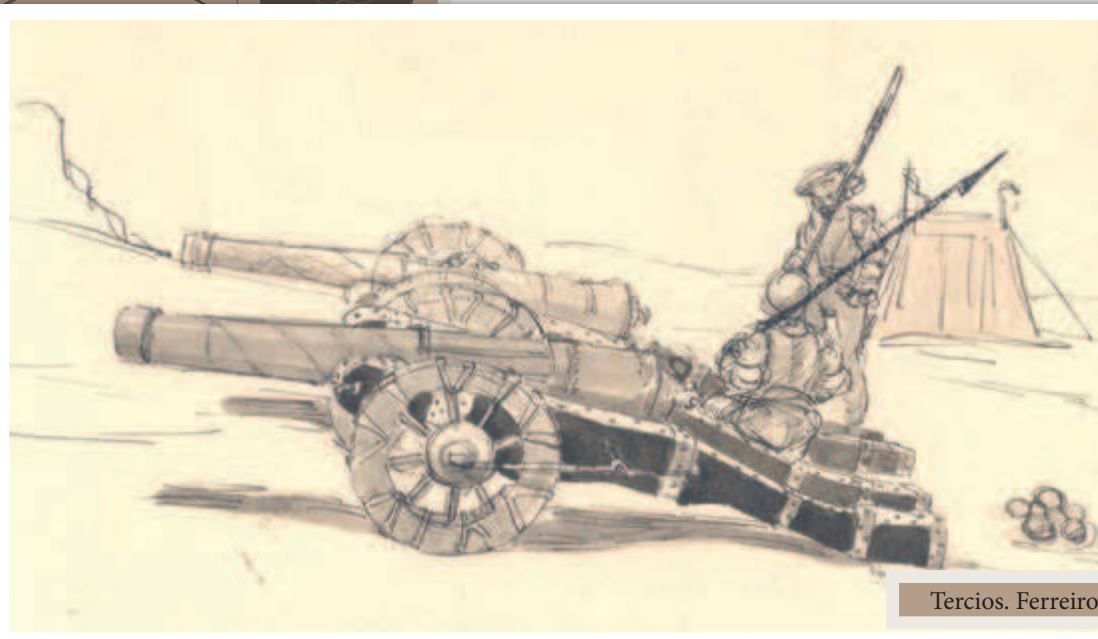
# LA LOGÍSTICA DE LOS TERCIOS

Víctor Javier Sánchez Tarradellas. Teniente Coronel. Artillería.

*«Garantizar el sustento del soldado es garantizar la victoria del rey».*

Michel Le Tellier.

Los ejércitos de la monarquía hispánica dominaron durante el siglo XVI y buena parte del XVII los campos de batalla de Europa, labrándose fama imborrable y ganando el respeto de sus enemigos. Son sobradamente conocidas sus tácticas, brillantes hazañas, armamento y organización. Mucha menos atención ha recibido su logística, aspecto habitualmente poco valorado y, sin embargo, de importancia crucial para



Tercios. Ferreiro

la consecución de las inmortales gestas de los tercios españoles.

Los cambios en la organización de los ejércitos al comienzo de la Edad Moderna, que algunos autores denominan la *revolución militar moderna*, ocasionaron un incremento exponencial de sus necesidades. Esto provocó un resurgir de la logística, ya que los métodos tradicionales quedaron obsoletos. El mejor ejemplo de aplicación de esta nueva logística lo constituye el Camino Español, el corredor militar más importante de su tiempo, que permitió durante décadas comunicar las principales zonas de reclutamiento de los tercios con el teatro de operaciones de Flandes. Un prodigio logístico que causó asombro en su época y que todavía hoy despierta admiración.

A comienzos de la Europa moderna, el arte de la guerra se transformó a causa de la evolución de tres importantes aspectos: aparecen las armas de fuego, prolifera un nuevo tipo de fortificaciones y se da un gran aumento en el tamaño de los ejércitos. Estos cambios hacen que un nuevo soldado profesional, bien adiestrado y buen conocedor de su oficio, acabe dominando el panorama bélico. Los ejércitos se transforman de huestes feudales regidas por las leyes de la caballería a contingentes profesionales movidos por la soldada, mezcla de fuerzas voluntarias y unidades mercenarias que combaten juntas.

Progresivamente, los estados pasan a ser los únicos administradores de las fuerzas armadas, de modo que ni particulares ni otras instituciones tienen tropas a su servicio. El estado renacentista, con una estructura burocrática más eficiente y mejores métodos de recaudación, es capaz de activar más recursos, en un tiempo en que las guerras se producen con más frecuencia, duran más y en ellas interviene un número de hombres muy superior. No en balde, los siglos XVI y XVII son testigos de la mayor actividad bélica de la Historia, con solo diez años de paz en Europa.

Las consideraciones logísticas han desempeñado siempre un papel vital en las operaciones militares, pero al aumentar el tamaño de los ejércitos, el coste y la dificultad práctica de proporcionar los necesarios suministros se convierte en un requisito estratégico de primer orden.

Los nuevos soldados, surgidos de esta revolución militar, son personas desarraigadas, sin otra morada que el ejército y con todas

sus escasas posesiones auestas. El soberano adquiere ciertas obligaciones con ellos: debe suministrar armas, pertrechos, vituallas y proporcionar la paga. Los soldados que no son adecuadamente alimentados o no reciben puntualmente su salario desertan, practican el merodeo y la rapiña o se amotinan.

El primer problema logístico al que tiene que enfrentarse la administración militar es la generación de fuerzas, intentando mantener al completo las numerosas plazas necesarias. El modelo medieval de reclutamiento basado en el llamamiento real de los vasallos no es adecuado para un ejército moderno, profesional y permanente. El Estado se verá forzado a desarrollar una gran capacidad reclutadora, alternando tres métodos distintos: comisión, asiento y coacción.

Resuelta, con mejor o peor fortuna, la cuestión del reclutamiento de soldados, es preciso a continuación solventar su sostenimiento. El nuevo soldado carece de medios propios para asegurar su sustento. Corresponde a los nuevos estados facilitar lo preciso para garantizar la satisfacción de sus necesidades más perentorias.

Inicialmente, se considera que esto puede lograrse proporcionando al soldado un estipendio suficiente con el que pueda sustentarse honradamente. El nuevo combatiente recibirá un salario, la *soldada*, con el que deberá alojarse, vestirse y costearse equipo, armamento y municiones. Este sistema, sin embargo, presenta graves complicaciones.

En primer lugar, suponía un ciclópeo problema administrativo proceder al correcto pago de las nóminas. Para ello era menester recurrir a engorrosas muestras o alardes, donde revistar a la tropa presente para fijar las pagas. Además de la dificultad práctica de efectuar el pago, era necesario que el tesoro librara puntualmente el dinero necesario. Desafortunadamente esto rara vez sucedía, la pagaduría sufría un endeudamiento crónico y abonaba las pagas con enorme tardanza. Pero, aun cuando el soldado recibiera oportunamente su dinero, para atender a sus necesidades requería un mercado adecuado en el que adquirir todo lo preciso. Cuando las tropas estaban acantonadas en alguna población suficientemente populosa, el sistema podía funcionar razonablemente bien. Pero, cuando el ejército operaba lejos de sus bases era distinto.

Establecer un mercado llevaba tiempo y no podía hacerse a menos que la fuerza se moviera muy lentamente. En un país amigo se podían adelantar comisarios para facilitar el montaje de los mercados, pero en otras circunstancias esto no era posible. Los ejércitos de la época sencillamente resultaban demasiado grandes para comprar sus provisiones sobre la marcha.

Además, el dinero recibido por el soldado, en ocasiones cantidades importantes por cobrar pagas atrasadas, duraba poco en sus manos. Lo dilapidaba en poco tiempo, de modo que solía vivir de forma precaria, vestido de harapos, abrumado por las deudas y padeciendo todo tipo de escaseces.

La respuesta fue proveer las necesidades de los soldados directamente y en especie. El Estado toma a su cargo el suministro de todo lo preciso, recuperando su importe deduciéndolo de los sueldos. El abastecimiento se realiza mediante empresarios privados, conocidos como asentistas. Así, la provisión de vituallas para todo el ejército se confía a un solo asentista, el *proveedor de víveres*, que se compromete a proporcionar el pan del año a las tropas en las mejores

condiciones de precio. También habrá asientos para proveer vestuario, armas y armaduras, pólvora y todo lo preciso.

Con el pago en especie, se garantizaba la subsistencia, se reducía el descontento y se mantenía la obediencia. Los soldados, escribía un inspector general, «*con alimentos y un poco de dinero de vez en cuando se las arreglan para vivir*». Los comerciantes, a su vez, resultaban beneficiados al no tener que vender directamente sus productos a una soldadesca a menudo soliviantada y proclive al desorden. Por otra parte, para el Estado era más fácil y mucho más seguro contraer deudas con los asentistas, que permitir que los soldados quedaran sin cobrar y desabastecidos. Este sistema de asientos será la base del apoyo logístico a las fuerzas que transitaban por el Camino Español.

En la época, para facilitar el movimiento de los ejércitos se establecen corredores militares, itinerarios reconocidos que conectan un ejército en servicio activo con las lejanas tierras donde ha de ser reclutado. Regulan el desplazamiento de tropas, haciendo posible la preparación por adelantado de los servicios básicos. Con este



Toma de Ostende.  
Peter Snayers



ingenioso sistema se consigue trasladar, en un tiempo relativamente corto y en buenas condiciones, a grandes contingentes para las campañas que se disputan a muchos kilómetros de las zonas de reclutamiento. Se trata de un auténtico sistema logístico eficaz e integral, pues cubre varias funciones logísticas.

El corredor militar más famoso fue el conocido como Camino Español, que permitía enviar a Flandes, en cuyas inhóspitas tierras se vivieron algunas de las más impresionantes gestas de los ejércitos españoles, los mejores y más fiables soldados. El principal problema que presentaba esta guerra era la enorme distancia que separaba el teatro de operaciones de la metrópoli. Y el dilema que se le presentaba al Rey, era la elección de itinerarios seguros para el envío de tropas y suministros a la zona. En estas circunstancias, la distancia constituía el mayor enemigo de España. El agreste territorio, el duro clima y las primitivas estructuras agrarias de Europa eran otros factores que obstaculizaban el desplazamiento. Sin embargo, el problema fue satisfactoriamente resuelto, consiguiendo trasladar tropas, como comenta el maestre del Tercio Viejo de Lombardía Sancho de Londoño: «*Por donde jamás se oyó que otro pasase: y lo que más es de maravillar, sin que se sintiese falta, ni se hiciese desorden alguno*». La sabiduría popular ha hecho justicia a este esfuerzo dando origen al conocido dicho «*poner una pica en Flandes*», expresión de un

hecho costoso y de enorme complejidad.

El Camino se iniciaba en Italia, ya que sus presidios eran los semilleros en que se formaban los invencibles tercios. Era recorrido normalmente por soldados veteranos, los *bisoños*, como se conocía a los soldados nobeles, servían de guarnición en Italia algunos años antes de desplazarse a Flandes. Los hombres se alistaban en España, se instruían en Italia y llegaban a Flandes como *soldados*

*viejos*. Esta política militar se resumía en una coplilla de la época: «*España mi natura, Italia mi ventura, Flandes mi sepultura*».

Para los ejércitos de la época, cuando utilizaban con mucha frecuencia un itinerario, se solía establecer una cadena permanente de almacenes de víveres para facilitar su apoyo. No era este el caso del Camino Español, que no representaba una demanda constante, ya que se utilizaba solo una vez cada uno o dos años. Sin almacenes fijos el método de aprovisionamiento solía resultar mucho más simple, y en ocasiones brutal: todo lo que necesitaban los soldados se requisaba en el lugar mismo por donde transitaban, con o sin indemnización. Algo tremendamente dañino para las comunidades rurales con economía de subsistencia por las que se pasaba. Además, a un ejército de gran tamaño le resultaba prácticamente imposible encontrar poblaciones a lo largo del camino suficientemente grandes como para asumir su abastecimiento.

En el Camino Español se utilizará una nueva institución conocida en la época como *staple* o *étape* militar. Son centros a los que los comerciantes acuden en la seguridad de poder hacer allí sus transacciones, almacenando mercancías para su distribución. Además de víveres, era habitual que las etapas proporcionaran a las tropas alojamiento y medios para transportar la impedimenta. En los valles alpinos el transporte se hacía con acémilas, pudiendo necesitar un ejército

hasta la importante cantidad de quinientas o seiscientas mulas. Más adelante, superados los Alpes, los bagajes se portaban en carretas de cuatro ruedas, entre dos y cuatro por compañía.

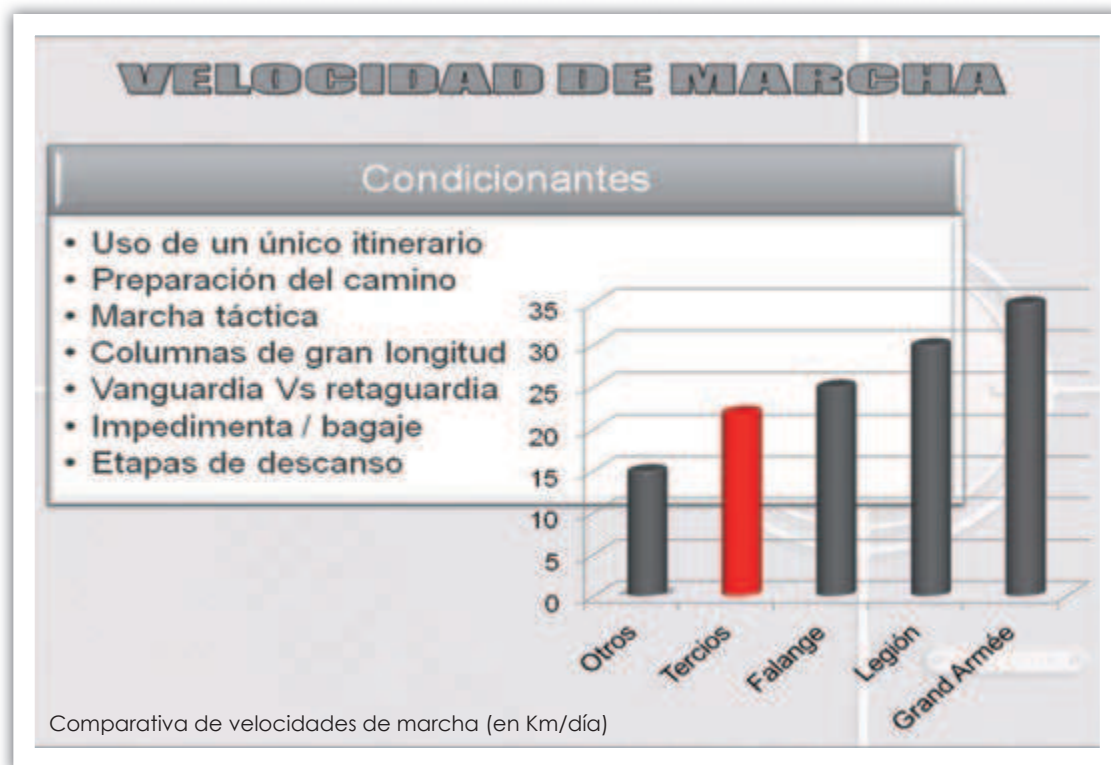
El sistema de etapas era simple. Cada expedición que utilizaba el Camino Español era precedida por un comisario especial que determinaba con las autoridades locales los lugares de parada, la cantidad de víveres y otros suministros que habían de proporcionar y su precio. Cada gobierno local pedía ofertas de aprovisionamiento. Los asentistas cuya oferta era aceptada firmaban una capitulación que fijaba la cantidad de alimentos que tenían que proveer y los precios que podían exigir por ellos. Normalmente, el Gobierno español adelantaba una parte del dinero con el que se adquirían provisiones para almacenar. Cuando llegaban las tropas se presentaba en el almacén un solo oficial por cada compañía a recoger todas las raciones que correspondían a sus hombres, firmando un recibo que posteriormente se presentaba al comisario que había rubricado la capitulación. Finalmente, en la soledad de la oficina de cuentas del Ejército algunas semanas más tarde, un empleado calcularía laboriosamente el coste total de lo suministrado a cada soldado y oficial y lo deduciría de su paga.

El sistema resultaba beneficioso para todos: se aseguraba la manutención de las tropas, de tal modo que a ningún soldado faltase el *pan de munición*, verdadero carburante que movía los ejércitos de la época, los soldados recibían sus raciones sin retraso y a crédito, y los asentistas pagaban con prontitud a los campesinos los alimentos que habían entregado. Se atendía a las necesidades de las tropas sin causar quebranto a las poblaciones por las que discurría la marcha, evitando destrucciones y rapiñas, tradicionalmente asociadas al paso de un ejército. Además, permitía que el coste de las expediciones fuera asombrosamente reducido. Este sistema de etapas puede considerarse precursor de la externalización del apoyo logístico a una operación militar, ya que regulaba de una forma clara la participación del sector privado en el apoyo a los ejércitos.

La preparación de caminos, provisiones y transporte por adelantado aumentaba la rapidez de traslado de una fuerza. Para recorrer los 1.100 kilómetros del Camino Español se necesitaban por término medio unos 48 días. 56 tardó el duque de Alba, primero en utilizarlo, siendo la mejor marca de velocidad la establecida por



DOCUMENTO



Lope de Figueroa en 1578 cuando, con 5.000 veteranos, lo atravesó en 32 días, a pesar de hacerlo en pleno invierno (lo hizo con su unidad, el Tercio de Figueroa o Tercio de Granada, precursor del actual Regimiento de Infantería Mecanizada Córdoba N° 10).

La velocidad con la que se desplaza un ejército puede ser una buena muestra de la bondad de su sistema logístico. Como afirmaba el tratadista militar británico Liddell Hart: «*La movilidad es la verdadera prueba de un sistema de suministro*». La velocidad media de los Tercios en el Camino Español era de unos veinte kilómetros diarios. Con los parámetros actuales nos puede parecer una velocidad escasa, pero debemos tener en cuenta las circunstancias de la época. La velocidad de marcha estaba limitada por varios factores. Se transitaba por un único itinerario, lo que hacía que se formasen columnas de gran longitud. Las vanguardias debían partir varias horas antes que la retaguardia, exigiendo un escrupuloso control de marcha. Los caminos eran muy poco transitables, por lo que debían ser preparados por los gastadores que precedían al grueso del ejército. Si llovía, algo nada inusual

en los territorios atravesados, las sendas y veredas quedaban casi impracticables. En ocasiones, ante la proximidad de territorio enemigo, debía adoptarse una marcha táctica, desplegando exploradores y flanqueos, que ofrecía seguridad pero hacía más enojoso el movimiento.

Aunque el sistema de etapas permitía aligerar al ejército al no tener que llevar un voluminoso tren de víveres, este debía mover su bagaje e impedimenta que lastraban y entorpecían su movimiento. Además, la artillería tardaba en cubrir una determinada distancia el doble de tiempo que el grueso del ejército, creando complejos problemas de control de marcha. Con caminos poco aptos para movimientos pesados, las columnas se hacían interminables y muy vulnerables. Y cada cierto tiempo se hacía necesario programar etapas de descanso, que servían fundamentalmente para recuperar rezagados.

Con estas premisas, la velocidad obtenida en el Camino Español se puede considerar excelente, sensiblemente superior a la habitual en su época, que no pasaba de unos dieciséis kilómetros diarios. De los ejércitos que han utilizado para desplazarse lo que Martin Van Creveld denomi-

na «*los medios de locomoción de los tiempos del honor: las piernas de los hombres y las bestias*», los Tercios solo se ven superados por la falange macedónica de Filipo y Alejandro (unos 25 Km/día) y por las legiones de la época de mayor apogeo del imperio romano (unos 30 Km/día), ejércitos ambos que dominaron abrumadoramente los escenarios bélicos de su tiempo. Posteriormente, esta velocidad de marcha también fue superada por las tropas napoleónicas, que llegaron a sobrepasar los 40 kilómetros diarios de velocidad sostenida. Pero, forzoso es reconocerlo, estas lo hacían en unas condiciones muy diferentes. Con mejores caminos, excedentes agrícolas mayores y un sistema logístico, basado en vivir sobre el terreno, que resultaba mucho más dañino para los territorios por los que transitaban. Parece, por tanto, que del análisis de la velocidad de marcha obtenida por los Tercios, se puede concluir que su logística resultaba eficiente.

Las nuevas necesidades llevaron a adoptar métodos novedosos, que muchas veces constituirán un anticipo de formas modernas de apoyo. El sistema de etapas, utilizado en el Camino

Español, es un ejemplo de *externalización* del apoyo logístico y supone un notable esfuerzo de *reducción de la huella logística*. Requería un meticuloso cálculo de *determinación de necesidades* y se basaba en el *apoyo de nación anfitriona*, proporcionado por los territorios que atravesaba. En definitiva, procedimientos habituales en los ejércitos actuales, ya esbozados con éxito en la Edad Moderna.

Miguel de Cervantes, en su doble faceta de militar y logista, puede resultar el más indicado para resumir en perfecto castellano el mensaje de este artículo: «*El peso de las armas no puede llevarse sin el buen gobierno de las tripas*». Los anónimos y fieles infantes de los Tercios, sufridos y mal pagados. En guerra con todos. Temidos y respetados incluso por sus más enconados enemigos, y que tanta gloria dieron a nuestras armas, no habrían podido lograrlo sin el apoyo de un oscuro y poco valorado, pero siempre presente, esfuerzo logístico. Y este, teniendo en cuenta las difíciles circunstancias de la época, no parece una exageración calificarlo de notable. ■



Furia española en Amberes, 1576. Leys