

**Las dificultades en los transportes y
abastecimientos desde Castilla hasta el frente
Franco-flamenco: logística de las campañas
militares de Felipe II de 1557 y 1558**

Problems with Transports and Supplies from Castile to
the French-Flemish Front: Logistics in Philipp II's
Military Campaigns in 1557 and 1558

José A. Rebullida Porto
Universidad Nacional de Educación a Distancia
jar@josearebullida.com

Resumen: La logística de una operación militar nos ofrece enormes posibilidades de investigación, ante una historiografía militar que ha abordado más tradicionalmente el estudio de la táctica y estrategia, dos partes en el estudio de la guerra que han servido para interrelacionar los sistemas financieros y políticos de los gobiernos con el desarrollo de los conflictos. Sin embargo, al hablar de logística militar en cualquier época histórica se nos abre la posibilidad de indagar en un campo de estudio que planea sobre un auténtico estrés organizativo y administrativo, causado por la necesidad de acortar los tiempos de los preparativos para hacer frente a la contienda. El resultado final, victoria o derrota, éxito o fracaso, de toda operación militar, vendrá condicionado en parte por el desarrollo con mayor o menor diligencia de esta logística de guerra. Unos tiempos que dependían de una multitud de factores que no siempre guardaban relación con la economía o las buenas y malas decisiones de un gobierno.

En el presente artículo examinamos una parte de la logística de la primera guerra de Felipe II. Era la sexta con Francia, que se desarrolló en dos escenarios: Italia y el frente Franco-flamenco, durante 1557 y 1558. El territorio que nos ocupa aquí es el denominado frente norte. Estas operaciones militares presentaban el gran inconveniente de tener que reunir y trasladar recursos materiales y tropas a

un escenario situado a más de 1500 km, desde Castilla. A pesar de que este condicionamiento siempre causaría un gran desgaste económico y organizativo a la Monarquía Hispánica, en aquellos dos años se pudo emplear una logística excepcional. Este es un motivo principal en el interés por el análisis de esta guerra, al utilizarse la alianza inglesa y el Canal de la Mancha como gran apoyo geoestratégico. Además, los preparativos de las expediciones desde la Península comenzaron utilizando la vieja maquinaria empleada por el emperador en anteriores guerras, al ser años de transición entre reinados. Sin embargo, la urgencia por organizar con diligencia unas expediciones envueltas en unas circunstancias muy diferentes llevó a introducir cambios administrativos y organizativos entonces novedosos, para concluir así la planificación establecida. Una gestión que buscaba la mejora de una logística de los transportes, suministros y tropas, y que en cierta medida es importante evaluar, valorando su posible influencia en el resultado y desarrollo de la propia guerra.

Palabras clave: Felipe II, logística militar, Canal de la Mancha, armada, San Quintín.

Abstract: The logistics of a military operation offer great possibilities to researchers within the framework of a military historiography traditionally preferentially focused on the study of tactics and strategy. These two elements in the study of war have helped to interrelate financial and political systems in governments with the outcome of conflicts. However, when referring to military logistics in any historical period, researchers ought to consider that this field of study also refers to very real organizational and administrative stress due to the need to shorten the times for preparations to face the looming conflict. The outcome, victory or defeat, success, or failure, of any military operation, is partly conditioned by the assumption of greater or lesser diligence regarding logistics war, which to some extent is not directly tied either to national economy or good and bad government decisions.

In this article, the logistics of the first war fought by Philipp II -the sixth one against France- will be partially examined. It took place in two settings: Italy and the French-Flemish front, in 1557 and 1558. The territory referred to in this work will only be that of the so-called northern front. These military operations posed the considerable inconvenience of having to gather and transfer material resources and troops to the frontline, which was more than 1,500 kilometers away from Castile. Despite the great economic and organizational wear to the Hispanic Monarchy generally caused by this conditioning, those two years saw

an exceptional display of logistics. This would be the main motive behind the interest of analyzing this war, being the alliance with England and the English Channel, however, a great geostrategic asset. Furthermore, preparations for expeditions from the Spanish Peninsula activated the emperor's old machinery from previous wars, as they were years of transition between the two reigns. However, the urgency to diligently organize expeditions occurring in very different circumstances gave way to administrative and organizational changes in accord with the established planning. A management process that sought to improve the logistics of transport, supplies and troops, which to a certain degree seems worthy of careful evaluation to assess its potential influence over the events and the outcome of the war itself.

Keywords: Philip II, military logistics, English Channel, armada, Saint Quentin.

Para citar este artículo: José A. REBULLIDA PORTO: “Las dificultades en los transportes y abastecimientos desde Castilla hasta el frente Franco-flamenco: logística de las campañas militares de Felipe II de 1557 y 1558”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 9, N° 18 (2020), pp. 175-198.

Recibido 31/01/2019

Aceptado 19/05/2020

Las dificultades en los transportes y abastecimientos desde Castilla hasta el frente Franco-flamenco: logística de las campañas militares de Felipe II de 1557 y 1558

José A. Rebullida Porto

Universidad Nacional de Educación a Distancia

jar@josearebullida.com

Introducción. El tratamiento deficitario de la logística en el estudio de la guerra durante la Edad Moderna.

Cada conflicto presenta sus propios condicionamientos geoestratégicos, y en la multitud de guerras de la Época Moderna surgieron desafíos que fueron afrontados en base a grandes esfuerzos logísticos. A finales del siglo XV, un claro ejemplo es el episodio que representó el tránsito entre la etapa militar medieval y moderna: la Guerra de Granada. El ejército católico se enfrentó a un gran inconveniente, como fue la difícil orografía y la ausencia de caminos por donde transitar con los carros necesarios para transportar víveres y suministros. Hubo que utilizar hasta 25.000 viajes en mulas para avituallar hasta a 80.000 efectivos,¹ unos datos que surgen del análisis de la contabilidad de los salarios por los “acarretos” tras un laborioso trabajo contabilizando desplazamientos y detectando a todo el personal que intervino con sus acémilas en el transporte. Tres décadas más tarde y al otro lado del Atlántico, doce bergantines o navíos de pequeño tonelaje se despiezaron en numerosas partes, las cuales fueron transportadas a través de colinas y selvas para volver a ser ensambladas en el lago México. Mediante este enorme esfuerzo, Hernán Cortés conseguía bloquear la antigua Tenochtitlan, impidiendo así la llegada de suministros a la ciudad e imposibilitando su socorro, al tiempo que los barcos le permitían cañonear las propias defensas de la urbe.² La hazaña y el relato son sobradamente conocidos, pero sería interesante saber con exactitud las piezas de artillería transportadas para calcular la potencia de fuego, porque los barcos de poco tonelaje no solían llevar gran tren artillero y las medianas y más pequeñas no solían tener fuerza contra las defensas de una ciudad. También, conocer el número de carpinteros que tenía en nómina el conquistador, mano de

¹ Enrique MARTÍNEZ RUÍZ: “Los Ejércitos en Tiempos de Isabel I”, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, (2006), <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcg16b9> (consultado por última vez el 09-05-2020).

² Hugh THOMAS: *El Imperio Español de Colón a Magallanes*, Barcelona, Planeta, 2003, p. 568.

obra especializada que no abundaba siempre. Y, finalmente, la cantidad de bestias con las que contó, aunque por supuesto la mano de obra indígena de la que pudo valerse sería imposible contabilizarla. Nuestro último ejemplo radica en otra operación militar relevante, la conocida toma de Amberes, especialmente conocida por el duelo de ingenieros italianos de ambos bandos que acabó con la construcción del puente Farnesio, el cual hizo posible la toma de la ciudad el 17 de agosto de 1585 por las tropas del ejército de Felipe II. La construcción en un tiempo récord de este puente generó la demanda de una gran cantidad de madera, la cual hubo de ser transportada en grandes caravanas con cientos de carromatos. Incluso, se llegó a talar un bosque entero junto a la ciudad de Dendermonde.³

Los tres sucesos presentados suscitan interés por las soluciones planteadas en cada caso, basadas en mejoras tecnológicas ideadas por el ejército sitiador ante la resistencia ofrecida por el enemigo. La clave del éxito fue innovar, poniendo en marcha una estrategia diferente soportada por una logística que ponía un especial cuidado en la correcta provisión del sitiador y el desabastecimiento del contrario, ayudados en todo momento por el establecimiento y mantenimiento de unas líneas de comunicación muy necesarias. Por ende, observamos cómo la logística, como parte en el estudio de la guerra,⁴ juega siempre un papel fundamental.⁵

Estos tres ejemplos, muy diferentes entre sí, corresponden a la guerra de asedios, tan característica en la historia militar de la Edad Moderna. En el primer caso, la guerra de Granada ha podido ser ampliamente estudiada gracias a la existencia de la documentación contable que permite cuantificar los datos más relevantes.⁶ Los dos sitios siguientes necesitarían de un estudio similar que, a pesar de su relevancia, no es posible. En este sentido, el conocimiento que tenemos de estos acontecimientos se basa en parte en el relato de cronistas y en antiguos estudios decimonónicos, sobre todo respecto a la campaña de Cortés,⁷ mientras que para la de Alejandro Farnesio el incendio del Palacio Coudenberg en Bruselas en 1732 destruyó toda la documentación contable que se encontraba depositada en el “*Conseil de Finances*”, impidiendo su estudio.⁸

³ Juan GIMENEZ MARTÍN: *Tercios de Flandes*, Madrid, Falcata Ibérica, 1999, pp. 173-186.

⁴ Henri-Antoine JOMINI: *Compendio del Arte de la Guerra*, Madrid, Ministerio de Defensa Secretaría General Técnica, 1991, pp. 139-148.

⁵ Rafael TORRES SÁNCHEZ: “Alimentando a Marte: la política de suministros militares al ejército español en el XVIII/ Feeding Mars: the Policy of Military Supplies to the Spanish Army in the Eighteenth Century”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 41 (2016), pp. 373-389.

⁶ Miguel Ángel LADERO QUESADA: *Las Guerras de Granada en el Siglo XV*, Barcelona, Ariel, 2002, p. 112.

⁷ María del Carmen MARTÍNEZ MARTÍNEZ: “Bernal Díaz del Castillo: memoria, invención y olvido”, *Revista de Indias*, 78:273 (2018), pp. 399-428.

⁸ Erik AERTS, Michel BAELDE, Herman COPPENS (eds.): *Les Institutions du Gouvernement Central des Pays- Bas Habsbourgeois II (1482- 1795)*, Bruxelles, Archives générales du Royaume et Archives de l’Etat dans les Provinces, 1995, p. 868.

En ocasiones como estas, son comprensibles la ausencia de investigaciones y estudios sobre la logística de estas campañas, pues ambas se enfrentan al mayor de los problemas de todo historiador: la ausencia de fuentes primarias. Dificultades en su mayoría accidentales y que pertenecen a la propia historia de los documentos y archivos. También la disgregación de las partidas documentales en diferentes archivos por todo el mundo o su desconocida clasificación pueden dificultar el estudio de una guerra. Sin embargo, el déficit del tratamiento de la cuestión logística⁹ nos lleva a buscar explicaciones en la propia evolución de la historiografía militar, que avanzó desde un relato político didáctico, cuya producción venía de los propios militares profesionales, a la utilización de una metodología científica empleada por historiadores civiles. El desarrollo de la historia como ciencia permitió situar cada etapa en su interrelación con las decisiones políticas y de gobernación, financiación, organización y administración de la guerra. La propia evolución de la historia de la guerra ha establecido un debate rico y continuo que está influyendo y renovando cada vez más la metodología con la que abordar el estudio de una campaña bélica.

En este sentido, la discusión científica en boga continúa siendo la denominada Revolución Militar, centrada en parte en los avances tecnológicos y tácticos de los ejércitos y en su dotación armamentística, la mejora de fortalezas y su efectividad defensiva.¹⁰ Hablamos de una revolución que ha ampliado cada vez más su horizonte cronológico, geográfico y su influencia en la propia creación del Estado Moderno.¹¹ Especialmente, nos interesa la cuestión de cómo el desarrollo de la logística ha afectado al crecimiento de los ejércitos desde el medievo hasta la Edad Moderna.¹² En la actualidad cobra cada día más importancia conocer cómo se gesta la preparación de un ejército, a diferencia de las narrativas literarias centradas en describir las proezas estratégicas en el campo de batalla. Nos encontramos ahora en el tiempo de los técnicos, cuyo objetivo es el análisis de la gran cantidad de datos cuantitativos y cualitativos que nos proporcionan nuestros archivos. Este es un profundo cambio de posición en la consideración del estudio de la organización y desarrollo de la guerra con respecto a tiempos anteriores, y es un producto de nuestra entrada en la era de la tecnocracia y el

⁹ Martin VAN CREVELD: *Los Abastecimientos en la Guerra: La Logística desde Wallenstein a Patton*, Madrid, Servicio de Publicaciones del EME, 1985, p. 11.

¹⁰ Una de las últimas aportaciones al debate que más señala la generalización y empleo de los avances técnicos es: David ELTIS: *The Military Revolution in Sixteenth-Century Europe*, Londres, IB Tauris, 1998.

¹¹ Simón ADAMS: "Tactics or Politics?: The Military Revolution and the Hapsburg hegemony 1525–1648", en Clifford J. ROGERS et al. (ed.), *The Military Revolution Debate: readings on the military transformation of early modern Europe*, Londres, Routledge, 2018, pp. 253–272.

¹² Joël CORNETTE: "La Revolution Militaire et l'État Moderne", *Revue d'Histoire Moderne y Contemporaine*, 41:4, 1994, pp. 696-709, en Geoffrey PARKER (ed.), *La Revolución Militar: Las Innovaciones Militares y el Apogeo de Occidente 1500-1800*, Barcelona, Crítica, 1990, pp. 75-76.

final de la idea aristocrática de la guerra, lo que hasta ahora había producido una historiografía mucho más divulgativa que científica.¹³

El ya mencionado aumento del volumen de los ejércitos ponía constantemente a prueba a las incipientes economías de la Edad Moderna. En su fragilidad, y ante la decisión de organizar una operación militar, los gobiernos debían enfrentarse con gran dificultad a la articulación de un sistema de financiación en un tiempo récord, para poder así avanzar en los planes que su cúpula militar había ideado. La campaña que se abordará en este artículo es un claro ejemplo de la agonía financiera en la que vivió siempre la Monarquía Hispánica, al afrontar continuas guerras que lastraban sus posibilidades de recuperación económica.¹⁴ La documentación simanquina hace referencia a dos cuestiones: por un lado, la notable aportación de recursos que realizó Castilla fuera de las fronteras extrapeninsulares, también durante estas primeras guerras de Felipe II, una financiación lograda in extremis mediante empréstitos y consignaciones en su mayoría, que fue enviada en gran parte en metálico hasta el propio frente. Y, por otro, los nuevos soldados bisoños destinados a reforzar los tercios encargados de la defensa de las fronteras flamencas. Para todo ello hubo que organizar sistemas de transporte que posibilitasen el traslado de estos hombres y sus suministros, junto a mandos y personajes relevantes que iban a combatir en la primera campaña militar en la que participaba el propio rey. En total, y con enorme esfuerzo, hubo que organizar cuatro armadas en el año 1557 y otras tres más pequeñas para el año 1558.¹⁵

La organización de todas estas flotas dio como resultado una ingente cantidad de documentación, generada por una enorme burocracia que registraba administrativamente cada paso del proceso. Si clasificamos esta correspondencia cualitativa y cuantitativamente, según sus destinatarios y remitentes, encontramos una de primer orden que se establece entre el rey y su consejo de guerra, que tenía su sede en Bruselas, con los capitanes generales de estas flotas. Aparte, como era una campaña en la que intervenían fuerzas de diferentes territorios Habsburgo, la comunicación era constante con los diversos consejos territoriales, así como con los capitanes y mandos que iban a levantar regimientos y llevar a cabo las operaciones terrestres. De igual modo, es muy importante la correspondencia que mantenía el rey con su hermana, la regente de España y Princesa de Portugal, cuya corte estaba en Valladolid y gestionaba los preparativos de las flotas que iban a enviar a la infantería española y el dinero que se necesitaba para la guerra en el frente Franco-flamenco. Esta correspondencia, dada su finalidad de coordinación de todos los preparativos entre ambos gobiernos, nos permite profundizar en un buen número de instrucciones políticas y financieras que tenían

¹³ Edward N. LUTTWAK: “Logistics and the Aristocratic Idea of War”, en John A. LYNN (ed.), *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, Londres, Routledge, 2019, pp. 6-12.

¹⁴ Joseph PÉREZ: *La España del siglo XVI*, Madrid, Espasa Calpe, 2001, pp. 61-81.

¹⁵ Archivo General de Simancas (AGS), Contaduría Mayor de Cuentas - Iª Época, (CMC-I), leg.1552.

en el rey a su organizador principal. Además, esta documentación nos informa sobre pequeños detalles de la logística organizadora, los cuales tienen una gran importancia en el desarrollo de los acontecimientos. Todos estos asuntos nos conducen a un segundo tipo de correspondencia contable y cualitativa del segundo escalafón jerárquico, la de los técnicos: veedores, tenedores, contadores, pagadores y capitanes de las diferentes compañías que se dirigían al embarque. Su gestión nos describe la formación de estas flotas y su avituallamiento, junto con la organización de los proveedores, los lugares donde se realizaron las levas, las rutas hasta el embarque con sus alojamientos y, finalmente, el camino hasta el frente de guerra donde se producía el despliegue.¹⁶

Sin duda, una necesidad primordial consistía en socorrer de forma efectiva a las diferentes unidades militares desde su formación, momento en el que resonaba el tambor y había que convencer a los mozos para que se alistasen, hasta el mismo campo de batalla.¹⁷ Esta era una práctica esencial para el ejército de la Era Moderna, porque este se costeaba su propio vestuario, los alimentos y la munición.¹⁸ Además, era indispensable que el capital líquido estuviera cuanto antes en la zona en conflicto, no sólo para levantar el grueso del ejército, sino porque proporcionaba cierta rapidez ante la necesidad de repeler un ataque o iniciar la ofensiva según la reacción del enemigo. Para algunos especialistas, este rápido transporte del efectivo sería clave en el mantenimiento del Imperio Español, apoyado por una logística naval o terrestre que facilitaba la diligencia de los envíos.¹⁹

A pesar de la creencia de que si un ejército del siglo XVI estaba bien pagado solía estar también bien suministrado,²⁰ esto sucedía en muy raras ocasiones. Las unidades, tanto en guarniciones como en campaña, llegaban a acumular gran cantidad de atrasos a la hora de percibir sus salarios, que se traducían en enormes penalidades padecidas por los propios soldados al no tener qué comer ni qué vestir. En el momento de iniciar una campaña, y para evitar posibles motines, el rey tenía que ponerse al día de estas deudas con el fin de que regimientos y compañías pudieran presentar la mejor revista posible; deudas de la Corona que se sumaban al propio coste que tenían los preparativos de la operación militar y en donde se tenía que recurrir a diferentes fórmulas para poder cumplir con las necesidades de dotación de los soldados. Por ello, la Corona, tanto directa como indirectamente, realizó la gestión de los suministros, que procedían de diferentes centros de producción, por medio de la contratación de asentis-

¹⁶ AGS, Consejo y Juntas de Hacienda (CJH), leg.35, f.171.

¹⁷ Antonio JIMÉNEZ ESTRELLA: “La otra violencia: Presencia militar, tensión y conflictos con la población civil en Castilla (siglo XVI)”, en Julián J. LOZANO NAVARRO y Juan Luis CASTELLANO (eds.), *Violencia y conflictividad en el Universo Barroco*, Granada, Comares, 2010, pp. 95-117.

¹⁸ Rene QUATREFAGES: *Los Tercios*, Madrid, Ediciones Ejército, 1983, pp. 357-368.

¹⁹ John F. GUILMARTIN JR.: “The logistics of Warfare at Sea in the Sixteenth Century: The Spanish Perspective”, en John A. LYNN (ed.), op. cit., pp. 109-136.

²⁰ Martin VAN CREVELD: op. cit., p.18.

tas privados. Una gestión que en algunas ocasiones se hizo totalmente pública, mientras que en otras continuó siendo privada. Del análisis de la documentación podemos también extraer el origen de estos proveedores y el grado de intervención pública, al ver cómo se efectuó el pago de estos suministros, con sus adelantos o socorros, retrasos de entrega y calidades, así como el transporte empleado en llevar diferentes vituallas y materiales.²¹ De este modo, a continuación iremos analizando todas estas cuestiones aplicándolas al caso de estudio de la campaña miliar concreta de 1557-1558.

San Quintín: una guerra para un tiempo de transición

Las campañas militares de 1557-1558 en el frente Franco-flamenco son bien conocidas por la batalla de San Quintín. Su tratamiento historiográfico quedó afectado por la resonancia propagandística de esta victoria,²² un relato más narrativo que científico, centrado en la épica, y que no tiene en cuenta los esfuerzos logísticos ni el empleo de los elementos geoestratégicos que favorecieron en esta época a Felipe II. En este sentido, estas campañas han recibido un tratamiento separado del carácter global que tuvo la guerra, centrado en un episodio principal y olvidándose de multitud de encuentros que se sucedieron durante las dos campañas, y que, por supuesto, afectaron al cómputo total de los recursos utilizados para su desarrollo. No por nada, resulta imposible medir correctamente el desgaste total sufrido por uno u otro bando si no tenemos en cuenta el resto de los encuentros que afectan a la globalidad de toda la operación. Un ejemplo sería la operación naval angloholandesa de 1558 contra la Bretaña, en respuesta a la pérdida de Caláis. En esta expedición se produjo un desembarco de 7.000 hombres con un resultado frustrante, que se antepuso a la atención de otros posibles asedios terrestres que estaban planeados.²³ De hecho, durante el año de 1558 y tras la pérdida del último territorio continental inglés, el ejército de Felipe II hubo de pasar a la defensiva, hasta que recuperó nuevamente la iniciativa con la victoria de Gravelinas.

Desde la ruptura de la tregua de Vaucelles, el rey español comenzó a organizar desde Bruselas los preparativos para la puesta en marcha de las campañas, coordinando una serie de funciones con Valladolid.²⁴ La solicitud de una importante cantidad de recursos financieros y humanos exigía un verdadero esfuerzo en el acopio de medios materiales y humanos para apoyar y posibilitar las operaciones militares terrestres en

²¹ Cuentas de Arnao del Hoyo Somado, tenedor de las armadas en Laredo. AGS, CMC-I, leg.1193.

²² El libro con un tratamiento más completo de la campaña con fuentes de diversos archivos y un tratamiento propio de la historiografía militar decimonónica es: Emmanuel LEMAIRE et al. (eds.): *La Guerre de 1557 en Picardie*, Saint Quentin, Impr. Ch. Poette, 1896.

²³ María José RODRIGUEZ SALGADO: *Un Imperio en Transición, Carlos V, Felipe II y su Mundo*, Madrid, Crítica, 2010, pp. 274-275.

²⁴ Instrucciones de Felipe II a la Princesa de Portugal, Bruselas, 18 /01/1557. AGS, E, leg.514, f.8.

la frontera franco-flamenca. Desde Castilla, destacaba la contribución de una logística marítima más avanzada que la terrestre,²⁵ donde el uso del Canal de la Mancha estaba potenciado por la colaboración de la alianza inglesa, que permitía el funcionamiento de esa vía marítima como un corredor para el transporte de mercancías, tropas y dinero.²⁶ El rey, en base a su matrimonio con María Tudor, hizo valer su influencia y viajó en el mes de marzo a su corte de Londres para asegurarse la participación de las fuerzas inglesas con la intención de, al mismo tiempo, liderarlas en la campaña, ya que él iba ser el mando principal, siendo esta su primera intervención personal en una guerra.²⁷

La eficacia de las órdenes organizativas en el eje Valladolid-Bruselas dependía de que las instrucciones llegaran a tiempo. Las respuestas a veces se ralentizaban debido a la distancia y la problemática de que no pudieran llegar las comunicaciones por culpa de los fenómenos climáticos que dificultaban la navegación, o que simplemente las cartas fueran interceptadas por el enemigo. Las comunicaciones eran vitales, porque si no resultaba imposible el concierto de las actividades organizativas. Por lo tanto, este aumento de la transmisión de información procedente de la gestión de la guerra se realizaba hasta con un mismo comunicado por tres vías diferentes: la vía marítima directa del Canal hasta los puertos castellanos, donde primero se reunían el mayor número de cartas posibles de diferentes fechas y se enviaban aprovechando la navegación de mercaderes o con correos expresos. Una segunda vía era hasta Génova primero, luego por mar hasta Barcelona o Cartagena, y finalmente por tierra hasta la corte de Valladolid. La tercera, exclusiva de esta época, era por vía marítima hasta Inglaterra y desde allí por tierra hasta el sur, hasta que finalmente, por mar, alcanzaba un puerto del norte de la península. Incluso, en algunas ocasiones se hacía uso de la vía más peligrosa, la que empleaba las postas tradicionales por los caminos de Francia. Esta necesidad de comunicar órdenes y contraórdenes desde dos lugares tan distantes triplicaba los documentos generados, los cuales, además, en el principio de cada carta y previniendo que no se hubiera perdido algún mensaje anterior repetían nuevamente las fechas de los envíos y referenciaban instrucciones anteriores una y otra vez por si se habían extraviado las cartas previamente enviadas. Para esta campaña, aprovechando la alianza inglesa, Felipe II quiso asegurarse de que la información no sufriera retrasos o directamente se perdiese, para lo cual decretó la organización de un sistema permanente de zabras ligeras que conectaba Bilbao, Laredo y La Coruña con los puertos meridionales ingleses.²⁸

²⁵ John F. GUILMARTIN, J.R.: op. cit., p. 127.

²⁶ John H. ELLIOT: *La España Imperial: 1469-1716*, Barcelona, RBA, 2006, pp.224-225.

²⁷ Harry KELSEY: *Philip of Spain King of England: The Forgotten Sovereign*, London, I.B. Taurus, 2012, p. 136.

²⁸ Juan Martínez Recalde a la Princesa de Portugal, Bilbao, 14/03/1557. AGS, Estado (E), leg.122, f.179.

No era la única novedad que introducía el monarca español con respecto a la organización de las campañas militares. Al intentar mejorar la eficacia del proceso de creación de las armadas y con el objeto de agilizar los envíos que contenían el dinero que tanto se necesitaba en el frente, la Corona realizó varias acciones de recuperación de competencias administrativas tendentes hacer público lo privado. Y no lo hacía intencionadamente, sino cuando los maestros de los buques con los que se habían firmado los asientos a punto de guerra no podían cumplir con sus obligaciones de dotar a las embarcaciones a tiempo de suministros y gente mareante. El asiento firmado con ellos pasaba a un segundo nivel de intervención, al convertirse casi en un embargo total de la nave y tener entonces el gobierno de la regencia y sus oficiales que dotarla de todo lo necesario para su navegación. Anteriormente se había intentado una solución mixta, la de socorrer a los maestros y capitanes con adelantos sobre su sueldo que les permitieran poner al día sus barcos. Esta solución era la más corriente, pero la anterior, la del embargo total, fue practicada hasta tal punto que en agosto de 1557 y ante la muerte de Bernardino de Mendoza, antiguo capitán general de las galeras, esta armada pasó a formar parte de la corona debido a sus deudas, comprando directamente el rey siete galeras.²⁹ Este tipo de medidas ya habían comenzado a ponerse en marcha en 1556, cuando se recuperaron otras competencias de la corona como la producción de pólvora, la fabricación de armas blancas, corazas, morriones, arcabuces y la creación de fundiciones y herrerías con el fin de trabajar en el fundido de nuevas piezas de artillería.³⁰ Una gestión estrechamente dirigida por el consejo de guerra de Valladolid.

Con estos cambios en la gestión se pasaba a la centralización de los asuntos militares que destacaba I.A.A Thompson en su obra cumbre acerca de los primeros intentos de organización militar de su imperio por parte de Felipe II.³¹ Hacer público lo privado significaba desembolsar cantidades que ahora dependían de la Corona y sus ingresos con respecto a la economía castellana. En la estatalización antes mencionada de las galeras de Bernardino de Mendoza en favor del nuevo capitán, que será su hijo don Juan, se realizará una consignación para el pago de todas las necesidades de esta flota con respecto a ingresos obtenidos en las recién descubiertas minas de Guadalcanal. Lo cierto es que, desde Bruselas, en aquellos dos años de campaña esta centralización se potenció, acompañándose de medidas financieras que intentaban mejorar unos ingresos ordinarios totalmente agotados. La gestión de las minas era uno de esos ingre-

²⁹ Resolución del rey sobre las deudas de D. Juan de Mendoza y en la compra de las Galeras de Italia, Valencienes, 08/08/1557. AGS, Guerra y Marina (GM), leg.65, f.52.

³⁰ Un buen ejemplo de esta gestión es la apelación al proceso judicial que sufrió Juan de Zufre en nombre del proveedor de Cartagena, cuando no quiso vender 700 quintales de salitre para el servicio de S.M. AGS, GM, leg.67, f. 201.

³¹ Sobre el centralismo en la administración militar en el inicio del reinado de Felipe II y el retorno al sistema de asiento privado, en: I.A.A. THOMPSON: *Guerra y Decadencia: Gobierno y Administración en la España de los Austrias 1560-1620*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, pp. 314-335.

esos que aparecían de forma extraordinaria y que se vinculaban a nuevos gastos militares.³²

No podemos decir que el aumento del grado de intervención pública incrementase realmente la efectividad y rapidez en la creación de las armadas y su traslado hasta los puertos flamencos, aunque su intención sí fuese esa. De hecho, había numerosos factores que afectaban a la logística de estos envíos en los que no podía intervenir la Corona española, y que por lo tanto ayudaron a restar cierta efectividad a los pretendidos cambios. Hablamos de la climatología, las dificultades en la navegación y por último la inesperada ofensiva del enemigo, mediante el incremento de la piratería en el Canal o la toma de Caláis en enero de 1558, que tuvo gran repercusión en la libertad que había hasta entonces a la hora de utilizar este corredor marítimo.

Con lo que sí contaba Felipe II en aquellos años era con algunas ventajas de las que ya no dispondría en el futuro. Primero, tenía en sus filas a unidades militares holandesas, flamencas y valonas que convivían con las fuerzas mercenarias alemanas reclutadas habitualmente por Carlos V. Será esta la primera y última vez que hablamos de unas 17 provincias que van a combatir unidas en torno a su rey, antes de la rebelión de 1568, y en pro de su defensa contra la Francia de Enrique II de Valois. La otra gran ventaja era el hecho de que Felipe fuese el rey de Inglaterra, especialmente, y dentro de la contribución bélica, de cara a suministrar hombres y recursos con los que defender la frontera Franco-flamenca. La supuesta rapidez que permitía el Canal de la Mancha como corredor mercantil y militar desde Castilla parecía vital y justificaba los esfuerzos de su padre, el emperador Carlos, por lograr el concierto del matrimonio inglés.

Transportes y rutas: el Camino Español por mar y la pérdida de Caláis y su corredor

Recordando la constante demanda de dinero en metálico en el frente para atender a los regimientos, entendemos que esta imperiosa necesidad fuese atendida por estas flotas que se creaban a gran velocidad, si bien la causa principal era que gran parte de la financiación venía directamente desde Castilla. Se aprovecharon las cargas de plata que venían de América en las flotas de Indias. Esta aportación castellana, según algunos especialistas, está cifrada en el 37% de los fondos destinados a las guerras de estos años, y de éstas el 50% vino directamente desde la Casa de la Contratación de Sevilla.³³ No obstante, debemos preguntarnos por qué la Corona decidió arriesgarse a per-

³² Juan de Gurruchaga al secretario del consejo de guerra Francisco de Ledesma, Bruselas, 24/09/1557. AGS, E, leg.514, f.100.

³³ Esteban HERNÁNDEZ ESTEVE: “La Historia de la Contabilidad, vía privilegiada de aproximación a la investigación histórica: Cuentas de los fondos recibidos por la Factoría General de los Reinos de España

der dicho capital en su traslado en buques, sobre todo teniendo en cuenta que las posibilidades eran mucho mayores al ser transportado por mar, ante la eventualidad de un naufragio, que si se hacía por vía terrestre, ya que aquí el único peligro era un ataque enemigo. La respuesta está en la complicada situación financiera que el rey español había heredado de su padre y de la poca credibilidad que tenía en ese momento, como rey de España, ante los banqueros.³⁴ Muchos de los mercaderes y prestamistas que adelantaban dinero en Bruselas no lo hacían hasta ver o recibir noticias de que el dinero era cargado en Laredo, incluso hasta la llegada de éste a la propia Amberes. Sin olvidar que otro motivo principal resultaba ser el de no acrecentar los enormes intereses que hubiera supuesto adelantar las cantidades demandadas cambiándolas en ferias.³⁵ Por esto se enviaba todo el dinero que se podía en metálico, con tal premura que una parte de la plata iba en pasta y sin labrar. Su destino era la conversión en moneda en ciudades como Amberes y Brujas, y en ocasiones en el mismo Londres, donde estaban parte de la corte de Felipe y una serie de pensionarios que demandaban también incessantes necesidades monetarias en el territorio inglés.³⁶ La conversión de la plata en pasta en metálico suponía un nuevo retraso en atender la urgencia que había en el frente. La paradoja es que ello obligaba en ocasiones a realizar cambios para lograr adelantos, sumando intereses y rebajando la cantidad recibida.

Durante las dos campañas, las necesidades económicas de este frente norte no pudieron ser atendidas a tiempo. No sirvieron ni los esfuerzos por introducir las mejoras organizativas y administrativas anteriormente vistas en la gestión de las flotas, ni tampoco las ventajas que ofrecía el canal y la alianza inglesa, siendo finalmente esos otros factores fuera del control de la Corona los que condicionaron la velocidad de los envíos. Así, retrasaron toda una logística que empleó más de 100 buques y cerca de 20.000 personas entre oficiales, gente marinera y gente de guerra. Esta demora es muy significativa, por ejemplo, en el primer envío, que tardó más de 7 meses en llegar desde la ruptura de la tregua. Una tardanza que no se corresponde con el medio marítimo en que se transportó, que se presuponía entonces el más rápido entre Castilla y Flandes. Realmente, la regencia de Valladolid había actuado con celeridad y en ese primer envío, que debía ir en la flota de Luis de Carvajal, iban 500.000 ducados que habían sido consignados de las flotas que llegaron a Sevilla a finales de 1556.³⁷ El rey no pudo disponer de esa cantidad ni siquiera para las primeras muestras de los regimientos alemanes que debían llegar en el mes de mayo, suponiendo un verdadero quebranto en sus

para financiar la guerra de Felipe II contra el Papa Pablo IV y Enrique II de Francia (1556-1559)", *De Computis Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 13 (2010), pp. 199-202.

³⁴ Carlos Javier DE CARLOS MORALES: *Felipe II, el Imperio en Bancarrota: la hacienda real de Castilla y los negocios financieros del rey prudente*, Madrid, Editorial Dilema, 2008, pp. 45-48.

³⁵ Felipe II a la Princesa de Portugal, Londres, 13/ 04/1557. AGS, E, leg.810, f. 127.

³⁶ Felipe II al factor Hernán López del Campo, Londres, 18/ 04/1557. AGS, E, leg.810, f.78.

³⁷ Sancho Cachopín a Felipe II, Laredo, 28/02/1557. A.G.S., E, leg.124, f.24.

planes. A la vez que averiguaba, ya en marzo, que disponía de mucho menos dinero del que pensaba, cuando los mercaderes, con la connivencia de los oficiales de la Casa de la Contratación, rescataron el dinero consignado sin la debida autorización. Este escándalo, el de la *saca de Sevilla*, afectó incluso al mismo emperador Carlos, que ya descansaba en el Monasterio de Yuste.³⁸ Al mismo tiempo, el contar con menos fondos no hizo que Felipe desistiera de su decisión de emprender la campaña militar como había planeado en el mes de junio, buscando vías de financiación alternativas. Aparte, los preparativos ya estaban muy avanzados antes de que sucedieran los primeros percances, ya que se había contratado a la mayor parte de los regimientos alemanes, involucrándose además a los ingleses en la guerra.³⁹

La segunda flota fue la de Pedro Menéndez de Avilés, que llevaba en conserva a la Flota de las Lanás, con buques embargados que trasladaban este cargamento desde los consulados de Burgos y Navarra. En esta y en las siguientes dos armadas que saldrían en julio y agosto, el rey quiso asegurarse de que los envíos fueran lo más ágiles posibles y desde Bruselas se tomó el control de ciertas funciones de administración y organización que residían en Laredo. El rey estaba molesto con Valladolid por el primer retraso de la flota de Carvajal, que en realidad tenía el dinero desde finales de febrero en el puerto castellano para su traslado pero no llegaría a descargarse en Amberes hasta mediados de julio. Los cambios organizativos vendrían a propuesta de Ruy Gómez de Silva, Conde de Melito y favorito del Rey, que propuso como proveedor general de estas Armadas a Diego Hurtado de Mendoza, su suegro, que había sido virrey de Cataluña y cuyo padre ostentaba la capitania general de Granada. Así pues, se logró un equipo de trabajo que unía la experiencia del proveedor general de las Armadas de Málaga, Pedro Verdugo,⁴⁰ con el nuevo proveedor general y una serie de funcionarios que fueron capaces de gestionar la creación de tres grandes armadas con gran efectividad, mientras se reunía a más de 5.000 bisonos que fueron transportados en estos barcos y que se sumaban a los 1.200 que ya había llevado Luis de Carvajal.

Durante la navegación de estas flotas, podríamos decir que el rey se sirvió de la gran utilidad que el abrigo de las costas inglesas ofrecía como protección a los barcos españoles. De hecho, los barcos se detuvieron en diferentes puertos en función de su estado y de la gravedad de los daños que hubieran sufrido durante la navegación.

³⁸ María José RODRIGUEZ SALGADO: op. cit., pp. 314-318.

³⁹ D.M. LOADES: *The Reign of Mary Tudor: Politics, Government, and Religion in England: 1553-1558*, Londres, Routledge, 1991, pp. 365-367.

⁴⁰ Diego Hurtado de Mendoza, proveedor general de estas armadas y Pedro Verdugo, proveedor general de las armadas de Málaga, dependiente del conde de Tendilla Capitán General de Granada, administraron la organización. Diego Hurtado heredó las destrezas organizativas de su padre D. Iñigo Hurtado de Mendoza, para ver más: Antonio JIMENEZ ESTRELLA: *Poder Ejército y Gobierno y en el siglo XVI*, Granada, Universidad de Granada, 2004, pp. 136-137.

Además, el rey español dio instrucciones expresas para que los barcos de Pedro Menéndez esperaran órdenes para que el dinero que transportaban fuera retirado y trasladado por tierras inglesas hasta Dover, para allí consignar nuevamente las cantidades monetarias que el rey necesitaba y que en principio estaban destinadas a pagar a sus banqueros más fieles, los Fugger y los Schetz.⁴¹ Esta fue una de las medidas que perjudicó notablemente a estos banqueros, en contra de los propios intereses de financiación del monarca, y tuvo que ver en parte con el giro hacia la búsqueda de nuevos prestamistas, obligando al rey a abrir la puerta a mayores posibilidades crediticias con los genoveses.⁴²

Respecto a la utilización de puertos y recursos que brindaban las tierras inglesas al rey español, destacamos incluso la fundación de hospitales destinados a albergar a los navegantes enfermos y a los soldados que, debido a su mal estado de salud, no podían llegar hasta el frente.⁴³ Por último, indicaremos que otra ventaja que ofrecían era tener puertos de mejor calado para los buques de medio y gran tonelaje en contra de lo mucho peores que eran los puertos flamencos, que contenían más arenas. En concreto, hablamos de Dunkerque y Amberes, donde se solían desembarcar a los bisoños transportados. También en Caláis, lugar elegido para el desembarque del dinero. Durante esos dos años se utilizó una técnica que consistía en pasar los hombres desde los puertos ingleses en pequeñas embarcaciones o charrúas, que eran alquiladas a propietarios ingleses con el objeto de transportar con mayor seguridad a las tropas y el dinero.⁴⁴

La rapidez con que se organizaron las flotas que gestionó el proveedor general Diego Hurtado de Mendoza sucumbió cuando éste se trasladó, junto a todos los organizadores, para estar al lado del rey en el campo de batalla. En septiembre de 1557, Pedro Menéndez regresaba a Laredo para organizar una quinta flota con un nuevo envío de dinero que trasladara más capital necesario con el que licenciar las tropas de aquella campaña de San Quintín. Aquel proyecto de flota de 1557 nunca pudo zarpar. Entre las causas insalvables para el capitán general Pedro Menéndez existieron dos fundamentales: las epidemias y la dificultad de reunir las tripulaciones, algo que hacía casi imposible el embarque hasta diciembre.⁴⁵ La falta de marinería y, sobre todo, de la parte más formada para la navegación, los pilotos y contra maestres, resultaba ser

⁴¹ Se creía que la flota francesa había entrado dentro del estuario del Támesis, cuando se iba a consignar el dinero de la corte inglesa y pensionarios de Felipe II, que se necesitaba para la guerra, en un puerto distinto a Dover y que estaba por determinar, en: Instrucciones a Francisco Lexalde y Agustín de Santander para las flotas de Luís de Carvajal y Flota de las Lanás para el desembarque del dinero, Londres, 07/06/1557. AGS, E, leg.810, f.114-118.

⁴² María José RODRIGUEZ SALGADO: op. cit., p. 360.

⁴³ AGS, CMC-I, leg.1264, f. 1057.

⁴⁴ AGS, CMC-I, leg.1264, f. 1104.

⁴⁵ Juan Martínez de Recalde a la Princesa de Portugal, Laredo. 18/12/1557. AGS, E, leg.122, f.28.

un gran problema habitual en aquellos tiempos.⁴⁶ Además, debido a la celebración de las fiestas navideñas, la posible marinería abortó el viaje hasta después de la fiesta de Reyes, saliendo por fin el día siguiente de la Epifanía. Para darnos cuenta de lo preciados que eran tanto los maestros de las naves, como los pilotos y marineros, señalaremos que tras el proceso judicial que se estableció para condenar a los responsables de la *saca de Sevilla* se decidió castigar a los oficiales de la Casa de la Contratación y a los mercaderes responsables, pero no a los maestros de las naves por el temor de que éstos se pasaran al bando francés e informaran de las rutas de navegación y también del estado de los puertos españoles que había en América.⁴⁷ En aquel momento ya existían planes por parte del rey Enrique II para llevar a cabo una campaña contra los puertos americanos con una gran flota, por lo que el temor estaba totalmente justificado.

Otra mala decisión fue la de intentar navegar desde el Cantábrico entre los meses de noviembre y marzo, ya que la ruta del Canal se hacía impracticable durante el invierno al aumentar las rachas de vientos que arrastraban las naves hacia tierras francesas o simplemente las hacían zozobrar. A pesar de la pericia de los capitanes generales, que eran grandes navegantes y conocían estos problemas, la presión monetaria del rey obligaba una y otra a zarpar a las naves, la mayoría de las cuales, finalmente, fueron obligadas a permanecer en puerto hasta el periodo primaveral en que mejoraba la climatología, decidiéndose en 1558 una nueva estrategia consistente en rebajar los costes organizativos enviando pequeñas flotas de bergantines y zabras.⁴⁸ Estos barcos eran más ligeros y maniobrables, pudiendo escapar de la piratería francesa y llevar con mayor seguridad el dinero. La nueva estrategia había sido la mejor opción, siempre recomendada por los técnicos para la salvaguarda del dinero. No en vano, desde Juan Martínez de Recalde, proveedor general de las Armadas en Bilbao, hasta el factor general de Castilla, Hernán López del Campo, habían aconsejado esta opción al rey Felipe. En última instancia, en 1558 Pedro Menéndez viajó por el canal con dos pequeñas armadas de zabras en dos viajes casi consecutivos y con una tercera flota que sí sería mucho más grande y pesada, entre otras cosas porque volverían a transportar lanas y nuevos soldados bisoños para reforzar a los desgastados tercios de Flandes.

Todos los retrasos tuvieron sus consecuencias. La tardanza de la quinta flota frustró la llegada del capital necesario con el que licenciar a los regimientos alemanes de la campaña de San Quintín. De este modo, forzó al duque de Saboya, general del ejército de Felipe II, a negociar un sistema de pagos aplazados que garantizara su cobro bajo la fiabilidad del banquero alemán Fugger.⁴⁹ Las nuevas condiciones pactadas obligaron a que el rey español tuviera que reconocer las viejas deudas del emperador

⁴⁶ Pedro Menéndez de Avilés a la Princesa de Portugal, Bilbao, 22/11/1557. AGS, E, leg.122, f.26.

⁴⁷ Princesa de Portugal a Felipe II, 26/07/1557. AGS, E, leg.120, f. 37-40.

⁴⁸ Juan Vázquez de Molina a Carlos V, Valladolid, 07/01/1558. AGS, E, leg.128, f. 259.

⁴⁹ Felipe II al duque de Saboya, Bruselas, 02/11/1558. AGS, E/K 1490, f. 119.

Carlos, negociando también un plan de pagos de éstas.⁵⁰ Sería, por tanto, una muestra de cómo la logística puede influir en la estrategia final de una guerra, pues el monarca español se vio obligado a invernar y a no proseguir su campaña hasta el año siguiente, concretamente en el periodo estival de 1558.⁵¹

De todas formas, la caída del último bastión continental inglés fue la peor noticia para los intereses de Felipe II. La pérdida de la ciudad de Caláis a manos francesas perjudicó enormemente los intereses mercantiles y comerciales de Inglaterra con las 17 provincias. Gran pérdida, desde el punto de vista de la geoestrategia,⁵² sobre todo en lo que respectaba a la posibilidad de mantener una línea defensiva de fortalezas principales que pudieran almacenar suministros y nuevos contingentes en caso de conflictos con Francia. La caída de este territorio daba al traste cierta lógica en la alianza anglo-holandesa y los esfuerzos realizados durante años por el Gobierno de Carlos V. A partir de este momento, dejaban de ser seguros los envíos de suministros desde Dover a Amberes, ya que incluso los buques franceses podían bloquear el puerto inglés y atreverse a entrar en el estuario del Támesis. Resultaba inútil toda la estrategia invertida en reforzar fortalezas con las nuevas innovaciones de traza italiana, entre las que se encontraba la ciudad de Hesdin. Tras su toma en 1553 a los franceses, se había encargado su reconstrucción al ingeniero Sebastián Van Noyen, siendo directamente supervisada por el duque de Saboya, convertido en el gobernador de Flandes.⁵³ El duque había bautizado a la ciudad con el nombre de Hesdinfert, cuyo significado de “fert” respondía a los primeros caracteres del lema de Manuel Filiberto duque de Saboya, *Fortitudo Ejus Rodhun Tennis*. La ciudadela había crecido hasta poder albergar 2.500 soldados españoles y protegía desde la zona inglesa hasta el Artois, y desde el Obispado de Arras hasta Cambrai, que era la otra gran base de fuerzas españolas. Hesdin fue una ciudad donde llegaban los bisoños directamente desde Castilla, sin pasar por la experiencia italiana, entre otras cosas porque en el verano de 1557 existía en Italia otro frente abierto defendido por el duque de Alba. De esta forma, con la inesperada conquista de Caláis se desdibujaba toda una línea de contención que el duque de Saboya pensaba reforzar, instalando un nuevo corredor logístico de seguridad en torno a la ribera del río Somme. Planes que había intentado reforzar durante la campaña del año anterior y que no salieron adelante al ser cancelados por parte del rey español y su consejo de guerra desde Bruselas. El general y gobernador de Flandes había pretendido sumar a sus conquistas la población de Montreuil, clave para asegurar dicho corre-

⁵⁰ María José RODRÍGUEZ SALGADO: op. cit., p.374.

⁵¹ Alberto Raúl ESTEBAN RIBAS: “Los problemas económicos y de disciplina en las campañas del príncipe Manuel Filiberto de Saboya en Flandes (1554-1559)”, *Revista de Historia Militar*, 117 (2015), p. 28.

⁵² Geoffrey PARKER: *El Ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*, Madrid, Alianza Editorial, 2003, p. 92.

⁵³ Carlos José HERNANDO SÁNCHEZ, Charles van DEN HEUVEL et al. (eds.): *Las Fortificaciones de Carlos V*, Madrid, Ediciones del Umbral, 2000, p. 584.

dor antes de tomar San Quintín. Para esto pensaba aprovechar la llegada de las fuerzas inglesas de Dover, mientras dirigía otras unidades valonas y flamencas que esperaban su reagrupamiento con los regimientos alemanes. Finalmente, la estrategia que se impuso en la ofensiva de 1557 se limitó a la no dispersión del ejército y al asedio de un gran centro comercial de importancia como San Quintín. Un logro que significaba acercarse más a París y la posibilidad de profundizar en territorio francés en una posterior campaña. Por otro lado, la caída de una población de cierta envergadura como San Quintín podía ser un factor clave en las futuras negociaciones de una paz lo más estable posible, verdadera intención del rey español desde el inicio de la guerra.⁵⁴

El método expuesto de mantener una línea defensiva de fortalezas que asegurase un corredor resultaba ser una idea del duque de Saboya adelantada a su tiempo. En cambio, este sistema se convertiría en habitual durante el siglo siguiente, alcanzando su apogeo en las campañas de Luis XIV.⁵⁵ No obstante, a mediados del siglo XVI resultaba complicado para las economías emergentes europeas consolidar la defensa de algunas de sus fronteras, protegidas por fortalezas que todavía se estaban reconstruyendo y cuyas defensas estaban en proceso de mejora con las últimas tendencias de traza italiana. Esto ya suponía un enorme gasto, acrecentándose en su mantenimiento debido a las dificultades financieras y logísticas que provocaba el tenerlas desabastecidas y que no permitían que las tropas que defendían dichas guarniciones estuvieran bien pagadas y asistidas.

La participación inglesa y la campaña de 1557 nos muestra la importancia que tenía el centro urbano de Caláis y el establecimiento de dicho corredor para atender desde Inglaterra cualquier ofensiva del enemigo francés. De hecho, San Quintín fue el puerto de desembarco de las tropas inglesas en una operación conjunta con los buques de la armada de Luis de Carvajal. A su llegada surgieron ciertas desavenencias por una serie de solicitudes que ponían de relieve la importancia de tener despejadas las líneas de comunicación y reunida la logística suficiente, para así poder trasladar con eficiencia las tropas. Estos regimientos ingleses llegaron con retraso y se perdieron la batalla principal del día 10 de agosto, día de San Lorenzo. Las fuerzas inglesas contaban con 4.300 soldados de infantería y 1.200 de caballería al mando del Conde de Pembroke.⁵⁶ Estos regimientos habían solicitado una serie de carros y caballos, para atender unas necesidades menores del transporte de sus bagajes, a las que realmente se presentaron

⁵⁴ Las conversaciones se iniciaron por intermediación del condestable de Francia que estaba preso en Gante, durante noviembre de 1557, pero Enrique esperaba la vuelta del duque de Guisa de Italia para iniciar un nuevo contraataque, en: [Calendar State of Papers of Venice], en adelante: [CSP], [V], vol. 6, 1-15, 1074. También los deseos de una paz perpetua tras tomar San Quintín, en: Princesa de Portugal a Felipe II, Valladolid, 05/09/1557. AGS, E, leg.120, f.24

⁵⁵ John A. LYNN: "Food, Funds, and Fortresses: Resource Mobilization and Positional Warfare in the Campaigns of Louis XIV", en *Íd.*, op. cit., pp.146-154.

⁵⁶ AGS, GM, leg.66, f.189.

en el desembarque. Parecía un malentendido que el rey español tuvo que solucionar, enviando a uno de sus oficiales encargado de montar la logística de la campaña, don Juan de Ayala, que debía de reunir cerca de 500 carros y 1.500 caballos con los que trasladar todos los bagajes y la artillería.⁵⁷ La dificultad de conseguir los carruajes y la solicitud por parte inglesa de incluir más soldados de los que había en las listas oficiales de la conducta obligó a conseguir el dinero de las pagas restantes. Enviar estos salarios y los medios solicitados se hacía muy complicado hasta Caláis, porque la ciudad de Montreuil, que antes hemos mencionado en los planes del duque de Saboya, se encontraba a medio camino de Cambray e impedía un traslado con seguridad. Lograr el apoyo de las fuerzas inglesas por parte de Felipe II había sido complicado, y toda la problemática para llegar hasta el frente parecía una falta de colaboración deliberada. Para entender esto debemos pensar que el reino inglés se hallaba dividido y había muchos exiliados partidarios de la reforma al servicio del rey de Francia. Dos de los mandos principales, Pembroke y Robert Dudley, serán futuros consejeros de la nueva reina Isabel I, prueba de que la fidelidad podía cambiar de bando en cualquier momento. Esta situación probablemente influía en el comportamiento de las tropas levantadas en Inglaterra para San Quintín. Una buena mezcla de elementos políticos combinados con problemas logísticos y organizativos que afectaron a la estrategia del rey de adquirir reputación y honor a través de la guerra, al decidirse Felipe a esperar a estos regimientos ingleses y perderse también la batalla principal, uno de los objetivos que fundamentaba su propia participación.⁵⁸

Abastecimientos desde más de 1.500 kilómetros del objetivo

Es importante valorar algunos suministros principales en los abastecimientos, y cómo influían éstos en el desarrollo y avance de la logística encaminada a la preparación de la campaña militar. Con respecto a la alimentación en la navegación marítima, un primer ejemplo lo tenemos en el bizcocho, que era el producto fundamental en la dieta alimenticia de gente marinera y gente de guerra cuando iban a bordo de los buques. El bizcocho era un pan sin levadura cocido dos veces, y seguía este proceso con el fin de aguantar hasta dos meses sin estropearse. Su producción estaba organizada antes del embarque, buscando que fuera lo más próximo al puerto. En el caso de Laredo eran las poblaciones de la Mancomunidad del Bastón de las 4 villas de Costa las encargadas de la mayoría de su horneado. La alta demanda provocó que se extendiera su producción a Bilbao y San Sebastián, así como otra gran parte en la ciudad de La Coruña. Para

⁵⁷ D. Juan de Ayala a Felipe II, Gravelinas, 24/07/1557. AGS, E, leg.514, f.158.

⁵⁸ En la última carta que le envió al duque de Saboya Felipe II, la fecha coincidía con el día de la batalla, pensando todavía el rey la forma de reagruparse y que ruta tomar para no encontrarse con los franceses, en: Felipe II al duque de Saboya, Cambrai, 10/08/1557. AGS, E/K 1490, f.71.

hacernos una pequeña idea de la gran cantidad necesaria en el abastecimiento de una armada de estas características tomamos como muestra la cuarta armada donde viajó de regreso a Flandes Ruy Gómez de Silva. Ésta llevaba 24 naos, de las cuales 18 eran consideradas gruesas, al ser de medio y gran tonelaje y 6 pequeñas de 150 toneladas. Para suministrar a esa armada, donde viajaban 15 compañías de infantería más toda la marinería necesaria, se cocinaron 2.800 quintales de bizcocho, También se suministraron 1.000 quintales de carne, 250 botas de vino y 300 quintales de pescado, unos suministros que se preveían debían durar dos meses, aunque en realidad el viaje debería de durar de ocho a doce días, hasta Dover.⁵⁹

El suministro en exceso en las flotas estaba justificado, porque los barcos gastaban más cuando estaban parados en puerto que durante la navegación, por lo que las raciones de refresco eran muy necesarias. En este sentido, debemos recordar las infructuosas intenciones de zarpar en invierno desde Laredo, obligando a dispersar la armada y atracar en diferentes puertos hasta que la climatología mejorase nuevamente. Esos tiempos indeterminados producían un gran desgaste en la provisión que llevaba las flotas.

La producción del bizcocho había llevado como mínimo dos meses. Primero, las gestiones para la compra del trigo se veían complicadas por su escasez, ya que era un periodo de malas cosechas, lo que obligaba a embargar cargamentos de navíos franceses⁶⁰ que tras el estallido de la tregua habían sido detenidos en los puertos españoles, e incluso a dar salvoconductos a mercaderes para ir a comprar el propio cereal al enemigo francés.⁶¹ No en vano, una paradoja muy corriente en aquellos tiempos de escasez en los que ni siquiera había suficiente trigo para aprovisionar las poblaciones. El proceso siguiente era la conversión del trigo en harina, esto es, su molienda. El tratamiento estaba supervisado por los proveedores y contadores, encargados de controlar que no hubiera fraude en el pesaje del cereal y su posterior conversión en harina. Después entraban en el proceso las bizcocheras que debían cocinarlo y a continuación dejarlo puesto en el puerto, mediante los acarreos concertados, donde allí era nuevamente pesado y contabilizado, almacenándolo el tenedor. Un largo procedimiento que estaba lleno de retrasos y complicaciones que ponían a prueba la paciencia de los capitanes de las armadas, que tenían prisa por aprovisionarlas. En el caso de Luis de Carvajal, la armada que más se retrasó en su partida inicial en el mes de marzo, cuando estaba atracado en el puerto de La Coruña, se apropió de una cantidad que estaba destinada a la siguiente flota de Pedro Menéndez. El capitán de la armada tuvo que enfrentarse a las autoridades de Galicia que se negaron a dárselo, causando un problema basado en

⁵⁹ Relación de lo que contiene la armada. AGS, GM, leg.69, f. 94.

⁶⁰ Juan de Galarza a Felipe II, Laredo, 23/02/1557. AGS, GM, leg.66, f.7.

⁶¹ Diego de Carvajal gobernador de Guipúzcoa a la Princesa de Portugal, 08/05/1557. AGS, E, leg.123, f. 265.

el choque de jurisdicciones y competencias entre funcionarios locales, que seguían instrucciones de la regencia de Valladolid contra los mandos que dirigían la armada por orden del rey.⁶² La regencia resolvió el asunto, que llegó hasta los oídos del mismo monarca en Bruselas. Las autoridades de Galicia incluso inventaron todo tipo de excusas para retrasar la entrega de la provisión a Carvajal, excusándose en que el trigo estaba húmedo por las recientes lluvias y no se había podido moler antes.

Volvemos a percibir una ralentización en la organización de la logística, junto con una intervención estatal que trata de agilizar los procedimientos. El detalle nos lleva a observar en la correspondencia entre el rey en Bruselas y la regencia en Valladolid cómo ambos se hacían cargo de asuntos como éste, en teoría livianos y que deberían de haberse solucionado en escalas intermedias de la administración. La Corona y sus consejeros llegaron hasta negociar directamente con los proveedores al enviar a los responsables de los aparatos financieros de Flandes y Castilla, los factores generales, que junto a los comisarios y delegados se encargaban de comprar las vituallas, armamento o pólvora para las unidades españolas y flamencas. También al gestionar los suministros para abastecer las armadas, donde incluso se les consultaba al propio rey y su consejo si los precios de compra de los suministros eran buenos, tal y como sucedió con el precio de compra del cereal de estas armadas, por la diferencia que había con el trigo en Flandes. En este territorio y en Inglaterra no se había dado tan mala situación como en Castilla, donde el precio del cereal y del indispensable pan se habían disparado, lo que llevaría a la búsqueda de soluciones imposibles. En Valladolid se llegó a pensar en producir el bizcocho en el propio Flandes o Inglaterra, trasladarlo hasta Laredo y abastecer la armada que lo retornaría nuevamente hasta allí al utilizarlo para alimentarse durante la navegación. Tan ilógica solución fue abortada por Felipe II,⁶³ aunque lo que sí se llegó a hacer fue calcular las raciones lo más justas posibles para la navegación, y producir y comprar las cantidades necesarias de bizcocho en Londres o Flandes para el regreso de estas armadas.

Si el bizcocho era fundamental para la supervivencia durante la navegación marítima y la estancia en los puertos, ya en tierra el pan era clave en el mantenimiento de los regimientos. En cada campaña militar resulta ser una provisión imprescindible, por lo que el análisis de su producción y abastecimiento denota el gran gasto alimenticio de un ejército. En la campaña de San Quintín, el ejército de Felipe II llegaría a reunir a 60.000 bocas que alimentar, donde a cada hombre correspondía una ración de libra y media, pudiendo sacarse de cada fanega hasta 50 diarias.⁶⁴ La producción de

⁶² Teniente de gobernación de Galicia a la Princesa de Portugal, Pontevedra, 02/06/1557. AGS, E, leg.122, f.391.

⁶³ Carta de la Princesa de Portugal a Felipe II, Valladolid, 04/03/1557. AGS, E, leg.122, f.48.

⁶⁴ Antonio José RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ: “Asientos y Asentistas Militares en el Siglo XVII: El Ejemplo del Pan y la Pólvora”, *Studia Histórica: Historia Moderna*, 35 (2013), p. 70.

este alimento dejaba exhausta las despensas y almacenes de trigo de la zona, tras su posterior conversión en harina, horneado y elaboración. El trigo era un producto disponible desde el mes de abril, si bien la harina aguantaba seis meses en perfecto estado de conservación, algo que provocaba diferentes limitaciones.⁶⁵

Otro recurso que influía en la logística e incluso podría variar la estrategia de toda una campaña militar fueron las necesidades de forraje de la caballería. Esta demanda agotaba el terreno circundante a un asedio o campamento, condicionando en ocasiones la elección de la plaza y, por lo tanto, como decíamos, el objetivo de la campaña. Era un recurso que solía agotarse con gran rapidez en territorio enemigo y en San Quintín se utilizaron más de 7.000 caballos para arrastrar enseres, artillería y parte del forraje, es decir, el propio alimento que los caballos iban a consumir.⁶⁶ El gasto de estos animales equivalía a unas 80 hectáreas diarias de pasto. San Quintín, con sus verdegales pantanosos, fue una buena opción, aunque primeramente se intentó un frustrado asalto al fuerte de Rocroi, cuya devastación circundante no ofrecía suficiente sustento a la caballería, obligando al duque de Saboya a mantener un campamento muy alejado de la ciudad.⁶⁷

Era corriente que, para repeler un intento de asedio, las poblaciones realizaran continuos saqueos alrededor de su perímetro, con la idea de evitar convertirse en objetivo de un posible contingente enemigo. No obstante, esta solución preventiva perjudicaba enormemente a los habitantes de la zona, prueba de que la guerra influía muy negativamente en la economía local y los únicos que hacían su agosto en el comercio eran los vivanderos, mercaderes que formaban ciudades alternativas a los campamentos atacantes con el fin de vender a la tropa todo lo que necesitaba. Durante aquellos años, el malestar de la economía local flamenca era patente y en las fronteras los lugares disminuían en el concierto de los alojamientos con los regimientos y sus avituallamientos, dificultando el movimiento de los ejércitos. Las razones no les faltaban, debido a una continua inestabilidad durante 37 años de guerras con Carlos V.⁶⁸ Esta falta de colaboración de las poblaciones fronterizas era contraria a la necesidad de autodefensa que ellos mismos tenían, especialmente ante el expansionismo francés.

⁶⁵ Martin VAN CREVELD: op. cit., p. 36.

⁶⁶ Relaciones de la gente de a pie y a caballo del campo de S.M. Católica, Bruselas, 31/07/1557. AGS, GM, leg.66, f. 190.

⁶⁷ El duque de Saboya a Felipe II, del campo, 24/07/1557. AGS, E/K 1490, f.47.

⁶⁸ Miguel Ángel ECHEVARRÍA: *Flandes y la Monarquía Hispánica: 1500-1713*, Madrid, Sílex, 1998, pp. 54-64.

Conclusiones

Las guerras con Francia de 1557 y 1558 en el frente Franco-flamenco utilizaron una logística compleja, que se sirvió tanto del medio marítimo como del terrestre, con la finalidad de organizar unos abastecimientos desde los diferentes territorios donde reinaba Felipe II. La distancia hacía que la aportación de Castilla a estas guerras fuera contraria a la lógica militar, si bien resultaba inevitable hacer llegar dos recursos principales: financiación y las tropas de más confianza del rey, representadas por la infantería española.⁶⁹ Estos soldados fueron los custodios de los principales fuertes fronterizos y fueron situados en las posiciones más comprometidas.⁷⁰ A esta situación de lejanía de los recursos enviados al frente debemos añadir el retraso que provocó el proceso formativo de las flotas y compañías de bisoños, junto a la producción de los bienes necesarios para su mantenimiento. El hecho de recibir órdenes y contraórdenes continuas en el eje Bruselas-Valladolid mostraba aquellas circunstancias que dificultaban el proceso organizador. Fueron necesarios cambios en la dirección que mejoraran la gestión, junto a la acción de los nuevos colaboradores del rey,⁷¹ obligados por la urgencia a socorrer a los asentistas particulares, llegando incluso a intervenir todos los procesos de levantamiento de regimientos, producción de suministros y creación de las flotas armadas.

Nuestra segunda conclusión insiste en el significado de la pérdida de hegemonía de la navegación en el Canal de la Mancha, también debida a la posterior concentración de la estrategia ofensiva en el Mediterráneo por parte de Felipe II. Sus adversarios conocían las dificultades de cohesión que tendría la discontinuidad geográfica de sus territorios, a partir del hecho de que su trono ya no estuviera asentado en Bruselas. Éstos pronosticaban que tanto los territorios de las 17 Provincias y los italianos caerían como un castillo de naipes. Lo cierto es que no acertaron, porque asegurar un corredor que posibilitara los abastecimientos en Flandes, sin la colaboración inglesa en el Canal, provocó el hito del Camino Español. El sistema administrativo y organizativo se adaptó a las nuevas circunstancias del frente Franco-flamenco, permitiendo que el modelo de organización de los tercios y su logística evolucionaran ante la falta de la operatividad de la ruta tradicional. Fue un cambio logístico importante que llevaría a

⁶⁹ El duque de Saboya destacaba a los soldados españoles siempre en la vanguardia y para salvaguardar las posiciones fundamentales, así como en la custodia de las guarniciones principales. Véase Pierpaolo MERLIN: *Manuel Filiberto Duque de Saboya y General de España*, Madrid, Actas, 2008, p. 76. También en Julio ALBI DE LA CUESTA: *De Pavía a Rocroí: Los Tercios Españoles*, Madrid, Desperta Ferro Ediciones, 2017, pp. 15-16.

⁷⁰ El duque de Saboya a Felipe II, del campo de Francia, 16/10/1557. AGS, E/K 1490, f.93.

⁷¹ Ruy Gómez de Silva viajó primero a Inglaterra para convencer al Consejo Privado de la necesidad de ayuda militar e involucrarse en la guerra, después a Castilla para conseguir recaudación y supervisar los preparativos. Juan Manrique de Lara viajaría hasta la ciudad de Augusta, para recuperar la confianza del banquero Antonio Fugger de cara a la contratación de los mercenarios alemanes, que buscaban que el rey tuviera el aval del banquero.

un sistema de etapas y compras pactadas con proveedores locales en territorios neutros y amistosos.⁷² Una ruta que permitía el traslado de tropas y suministros en un tiempo de unos 45 días, contra los nueve que se tardaban de media con la navegación por el Canal hasta un puerto inglés y otros dos o tres hasta Amberes.

Por otro lado, la experiencia adquirida en la navegación del Canal nos muestra múltiples ejemplos de avances, como las formaciones para escoltar las flotas de la lana, el uso constante de la artillería frente a la piratería francesa, y la novedad en la adaptación de los nuevos trenes artilleros, buscando mayor rapidez en la navegación con embarcaciones más polivalentes. Las tres son experiencias decisivas que mejorarían el poder naval español. Una logística naval donde el avance en la técnica contribuiría a la protección de su imperio global. Porque este poder naval era necesario para facilitar las operaciones terrestres que hicieron posible la expansión y creación del Imperio Español, un hecho en el que destacaron primeramente España y Portugal, y que poco después seguirían con similares pasos Inglaterra y Holanda.⁷³

Incidimos, finalmente, en la parte del mensaje olvidada por el investigador de la correspondencia de corte político y financiero. Esta es la que nos sigue aportando elementos clave para el desarrollo de la logística, que ya Fernand Braudel nos mostraba: las vías de comunicación con su geografía inadecuada, el problema de la distancia en el envío de correspondencia, y ese factor que no puede controlar el hombre, es decir, la climatología con sus dificultades.⁷⁴ Son partes indispensables de los pormenores organizativos, donde la falta de dinero o las circunstancias políticas argumentaban la explicación principal de todo revés en el plan de guerra. Pero, en ocasiones, son también esas otras circunstancias ignoradas las que encubren otras realidades. Esto nos lleva a señalar la importancia de estudiar todo conflicto y su temporalidad bajo el prisma de sus necesidades logísticas, además de tener en cuenta los vínculos que se establecían con las sociedades que soportaban el funcionamiento de la guerra. Necesidades que en muchos casos implicaban la creación de estructuras provisionales que soportaban el trasiego de los ejércitos, los métodos enfocados a la obtención de unos recursos demandados, junto con unas rutas que no dejaban de estar sujetas a cambios en función de unas demandas estratégicas que ofrecían gran variabilidad. Encontrar estos elementos de gran trascendencia exige una revisión exhaustiva de toda la enorme documentación que genera cualquier operación militar, incluso de la que pensamos había sido enormemente revisada por ese discurso político y financiero sobradamente conocido. Un trabajo que ofrece de cara al futuro enormes posibilidades a los especialistas en historia militar.

⁷² Geoffrey PARKER: op. cit., pp. 128-133.

⁷³ John F. GUILMARTIN J.R.: op. cit., pp. 109-110.

⁷⁴ Fernand BRAUDEL: *El Mediterráneo y el mundo Mediterráneo en época de Felipe II*, Tomo 2, París, Fondo de Cultura Económica, 1949, pp. 294, 327, 328, 363, 473.