

TRES SIGLOS DE ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA NAVAL: LOS DEPARTAMENTOS MARÍTIMOS ESPAÑOLES (1726–2026)

Introducción: un tricentenario naval

En 1726 una real orden estableció el sistema de departamentos marítimos españoles, en plena efervescencia de las reformas borbónicas tras la guerra de sucesión¹. Aquella medida no fue un hecho aislado, sino parte de una transformación más amplia de las viejas estructuras militares y administrativas de los Austrias, y acabó por configurar un modelo administrativo de organización que ha marcado profundamente la historia de la Armada. Los departamentos marítimos del Norte (Ferrol), del Sur (Cádiz) y del Mediterráneo o de Levante (Cartagena) funcionaron, durante más de dos siglos y medio, como el esqueleto territorial del poder naval español. A su alrededor se erigieron grandes arsenales, se definieron distritos de matrícula, se organizaron programas de construcción naval y se articuló buena parte de la defensa de las costas peninsulares y de las rutas oceánicas².

La desaparición formal de los departamentos y su relevo por las actuales zonas marítimas

en 1984 no significó una ruptura tajante con esa tradición, sino más bien una adaptación de gran calado a un nuevo escenario estratégico, tecnológico y político, que vino marcado por la profesionalización de las Fuerzas Armadas, la integración en estructuras internacionales y la evolución de las amenazas



Retrato de Felipe V, por Jean Ranc.
(Fuente: www.wikipedia.org)

1. Sobre la Real Ordenanza de 1726 y la creación de los departamentos, véase Martínez-Valverde (1982) y la documentación conservada en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (AGMAB).

2. Un análisis de conjunto de la articulación departamental en el siglo XVIII, en Iglesias Cano *et al.* (2004), cap. 5.

José Manuel REY VARELA
 Doctor en Derecho Administrativo
 Presidente de la Comisión de Defensa en el Senado
 Alcalde de Ferrol

en el ámbito marítimo³. En las páginas que siguen, se propone una visión de conjunto de la trayectoria de los departamentos marítimos desde su creación en 1726 hasta su transformación en el último cuarto del siglo XX. El recorrido se estructura en tres grandes ejes: el contexto y los objetivos de la reforma borbónica inicial; la evolución de los departamentos a lo largo de los siglos XIX y XX, entre reformas y crisis; y su proyección en la organización actual de la Armada. El tricentenario ofrece, sin duda, una ocasión propicia para reflexionar sobre la importancia de la organización administrativa territorial del poder naval y para destacar la notable continuidad de tres puntos cardinales —Ferrol, Cádiz y Cartagena— que han vertebrado tres siglos de historia marítima española.



José Patiño Rosales, por Esteban Aparicio. 1878
 (Fuente: www.wikipedia.org)

La creación de los departamentos marítimos (1726): contexto y objetivos

La decisión de establecer departamentos marítimos en la España de Felipe V debe interpretarse a la luz de las reformas borbónicas que siguieron a la guerra de sucesión. El conflicto había puesto de manifiesto las deficiencias de la marina de guerra heredada de los Austrias: dispersión de mandos, falta de coordinación entre los principales puertos y arsenales, escasez crónica de recursos y un sistema de reclutamiento y abastecimiento poco eficaz⁴. Al mismo tiempo, la presión de las potencias marítimas rivales —Gran Bretaña y las Provincias Unidas, en primer lugar— hacía evidente la necesidad de contar con una

3. Para una visión general de la evolución reciente de la organización naval, Puell de la Villa (2016 y 2021).

4. Merino Navarro (1988); Iglesias Cano (2004).

organización naval más racional y centralizada. No es casual que la monarquía borbónica, en esta coyuntura, se fijara en el modelo francés y emprendiera una profunda reordenación del aparato militar y naval⁵.

La Real Ordenanza de 1726 se inscribe en ese programa y establece tres grandes departamentos marítimos: el del Norte, con sede en Ferrol; el del Sur, con sede en Cádiz, y el del Mediterráneo o de Levante, con sede en Cartagena. La elección de estas sedes respondía a una lógica geoestratégica clara, que combinaba la defensa de las costas peninsulares, la protección de las rutas oceánicas y mediterráneas y el control del comercio con los territorios ultramarinos. Ferrol ofrecía un abrigo ideal para el control del Cantábrico y del Atlántico norte; Cádiz seguía siendo el gran puerto conectado al tráfico americano y al acceso al Estrecho, y Cartagena, por su parte, permitía dominar el Mediterráneo occidental y hacer frente tanto a la presión de las potencias europeas como a la piratería norteafricana. En términos generales, la nueva organización departamental perseguía objetivos bastante definidos: concentrar el mando naval, optimizar la gestión de los recursos, disponer de un sistema de reclutamiento y de defensa costera más homogéneo y, a la vez, proteger el comercio y las comunicaciones con ultramar. Detrás de las fórmulas administrativas subyacía una idea sencilla: que la Armada pudiera planificar y actuar con mayor unidad de criterio en cada gran cuenca marítima, aprovechando mejor arsenales y personal y respondiendo con más eficacia a las necesidades del tráfico mercante y del imperio colonial⁶.

En el plano institucional, cada departamento se sustentaba en tres pilares fundamentales: el mando militar (capitán general), la intendencia (responsable de la administración económica y del abastecimiento) y el arsenal (núcleo técnico-industrial). La coordinación entre estos tres elementos resultaba indispensable para el buen funcionamiento del conjunto, aunque la documentación de la época y las críticas contemporáneas sugieren que no siempre fue sencilla⁷. Con la creación de los departamentos marítimos en 1726, la Armada se dotaba, en definitiva, de un esquema organizativo moderno, comparable al de las principales potencias europeas y adaptado a las exigencias de un Estado que seguía siendo, a principios del siglo XVIII, una monarquía de clara vocación marítima y ultramarina.

Los tres departamentos en el siglo XVIII: Ferrol, Cádiz y Cartagena

La centuria ilustrada fue, en esencia, el período de consolidación del sistema departamental. Bajo los reinados de Felipe V, Fernando VI y Carlos III, los tres departamentos marítimos vieron culminar la construcción de sus arsenales, la puesta en marcha de sus estructuras administrativas y la integración de sus recursos en una política naval que aspiraba a devolver a España un lugar destacado entre las potencias marítimas europeas⁸. Dentro de ese marco común, cada departamento fue forjando un carácter propio, condicionado por su geografía, por el tipo de amenazas a las que debía responder y por la naturaleza del tráfico marítimo que debía proteger.

5. Guirao de Vierna (1987); Merino Navarro (1988).

6. Martínez-Valverde (1982); Merino Navarro (1988); Yusty Bastarreche (1997); Fernández Bastarreche (2001).

7. Yusty Bastarreche (1997); documentación del AGMAB.

8. Martínez-Valverde (1982); Iglesias Cano (2004).

La elección de Ferrol como sede del Departamento Marítimo del Norte respondió a una combinación de factores estratégicos y técnicos. Frente a otros puertos del Cantábrico, la ría ferrolana ofrecía un abrigo excepcional, fácilmente defendible, con calados suficientes y espacio para establecer un gran arsenal y extensas instalaciones militares, a lo que se sumaba su posición relativamente resguardada frente a ataques navales al fondo de una ría estrecha y defendible.

necesidades de la Armada. El arsenal no sólo permitía construir y reparar navíos de línea y fragatas, sino que se transformó también en un gran centro de concentración de pertrechos navales y de formación de personal. Desde el punto de vista operativo, el Departamento del Norte tenía como misión principal la protección de las rutas del Cantábrico y del Atlántico Norte, así como el apoyo a las escuadras que navegaban entre la península y los puertos del norte de Europa.



Plano del Proyecto para construir un Arsenal de Marina en el Puerto de Cartagena, trazado por el ingeniero militar Sebastián Feringán en el año 1751. (Fuente: www.wikipedia.org)

A lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, especialmente bajo los reinados de Fernando VI y Carlos III, el Arsenal de Ferrol se erigió en uno de los complejos navales más importantes de Europa⁹. Se trazaron diques de carena y se levantaron edificios de almacenaje, talleres, cuarteles y hospitales, configurando un paisaje típicamente ilustrado, donde la racionalidad geométrica del urbanismo militar se ponía al servicio de las

Ferrol se convirtió en una pieza clave en la defensa de la fachada atlántica cantábrica y en la construcción de una parte sustancial de los buques que integraron las escuadras borbónicas en la segunda mitad del siglo XVIII.

El Departamento Marítimo del Sur, con sede en Cádiz, se asentaba sobre una tradición marítima mucho más antigua. Desde finales del siglo XVII y, sobre todo, tras el traslado en 1717

9. Puell de la Villa (2016).

de la Casa de la Contratación desde Sevilla, Cádiz se había consolidado como el gran puerto del comercio con las Indias. Establecer allí uno de los tres departamentos marítimos significaba, en la práctica, vincular de forma más estrecha la defensa naval con la protección del tráfico colonial y con el control del acceso al estrecho de Gibraltar. El Arsenal de La Carraca, cuya configuración moderna se afianza a lo largo del siglo XVIII, desempeñó un papel central en esa estrategia¹⁰. Situado en la bahía gaditana, ofrecía unas condiciones adecuadas para la construcción y carena de los buques destinados tanto a la escolta de las flotas de Indias como a la defensa de las rutas atlánticas del sur. Junto a las instalaciones estrictamente de arsenales, el departamento integraba cuarteles, almacenes, baterías costeras y un entramado administrativo en el que se cruzaban los intereses de la marina de guerra, del comercio ultramarino y, en buena medida, de la propia hacienda real. La misión del Departamento del Sur se desplegaba en varios planos:

en el estrictamente militar, debía garantizar la seguridad del litoral andaluz atlántico, del golfo de Cádiz y del acceso al Estrecho, frente a la amenaza de la Royal Navy y de los corsarios; en una perspectiva más amplia, su actuación resultaba inseparable del buen funcionamiento del sistema de flotas y del control del tráfico con América, en un momento en que éste seguía siendo uno de los grandes pilares de la economía de la monarquía.

El Departamento Marítimo del Mediterráneo o de Levante, con sede en Cartagena, respondía a una lógica geoestratégica distinta, aunque complementaria de las anteriores. La costa mediterránea peninsular se veía expuesta a amenazas específicas, desde las incursiones de la piratería norteafricana hasta la presencia de escuadras británicas y francesas en el Mediterráneo Occidental. Para hacer frente a estos desafíos y garantizar al mismo tiempo las comunicaciones con las plazas norteafr-



«Antiga porta do estaleiro» en Ferrol. (Fuente: www.wikipedia.org)

canas y con las islas Baleares, era necesaria una base naval bien defendida, capaz de albergar escuadras de cierta entidad. Cartagena reunía, a este respecto, unas condiciones privilegiadas: puerto bien abrigado, posición central en el litoral mediterráneo peninsular y posibilidad de artillar las alturas circundantes para su defensa. El arsenal cartagenero, cuya construcción se desarrolló en paralelo a la de Ferrol, se convirtió en uno de

10. Merino Navarro (1988); Fernández Bastarache (2001).

los símbolos más visibles de la nueva política naval borbónica¹¹. Al igual que en el caso ferrolano, se levantaron diques, almacenes, cuarteles y edificios administrativos que configuraron un complejo militar-industrial de primer orden. Desde Cartagena, el Departamento del Mediterráneo debía garantizar la seguridad del litoral oriental, proteger las comunicaciones con las plazas de soberanía del norte de África, apoyar las operaciones en el ámbito balear y participar, llegado el caso, en las escuadras destinadas a operar en el Mediterráneo Occidental. La lucha contra la piratería berberisca, aunque en retroceso, seguía figurando entre sus cometidos, junto con la necesidad de mantener capacidad de actuación en un escenario marcado por la competencia naval con otras potencias europeas.

En el siglo XVIII, los tres departamentos conformaron, en la práctica, un sistema coherente de implantación territorial del poder naval. Ferrol, Cádiz y Cartagena no operaban de forma aislada, sino que fueron concebidos como partes de un mismo dispositivo, con misiones que se complementaban: defensa de las costas peninsulares, protección de las rutas hacia ultramar y mantenimiento de una presencia naval española visible en los escenarios atlántico y mediterráneo¹². El equilibrio entre estos tres polos no fue, sin embargo, perfecto. Las limitaciones financieras de la monarquía, las oscilaciones de la política exterior y las dificultades inherentes a la modernización de una Armada que debía competir con potencias de recursos superiores limitaron el alcance de las ambiciones

iniciales. Pese a ello, el sistema departamental mostró una notable capacidad de adaptación y pervivencia, hasta el punto de mantenerse —con reformas y ajustes— a lo largo de los siglos XIX y XX, dejando una huella visible en la actual organización por zonas marítimas.

Los departamentos marítimos en los siglos XIX y XX: continuidad, crisis y reformas

Si el siglo XVIII fue el tiempo de la construcción y consolidación de los departamentos marítimos, el XIX y el XX estuvieron marcados por la tensión entre la fuerza de esa herencia organizativa y las sucesivas oleadas de crisis, reformas e intentos de modernización. El marco general cambió de forma profunda: pérdida del imperio americano, irrupción del vapor y del blindaje, guerras civiles, nuevas prioridades estratégicas y, finalmente, la transición hacia un modelo de defensa integrado en estructuras internacionales¹³. Con todo, la división en tres grandes departamentos se mantuvo como referencia organizativa básica durante más de dos siglos, hasta la reforma de 1984. Su trayectoria en este largo período se puede seguir a través de algunos momentos de inflexión significativos.

El siglo XIX español fue, desde el punto de vista político y militar, un tiempo de inestabilidad casi permanente. La Armada hubo de enfrentarse a guerras exteriores, pero también a conflictos internos y a una situación financiera crónica que lastró las posibilidades de modernización. En este

11. Martínez-Valverde (1982).

12. Iglesias Cano (2004).

13. Puell de la Villa (2016).

contexto, los departamentos marítimos actuaron como marcos de referencia relativamente estables, aunque sometidos a reformas parciales¹⁴. Desde las primeras décadas del siglo, la progresiva pérdida del imperio americano afectó de lleno a la función y a los recursos de los departamentos, muy en particular al de Cádiz. La independencia de las colonias redujo de forma drástica el protagonismo del antiguo sistema de flotas y el volumen del tráfico transatlántico vinculado a la Corona. Este cambio de escala obligó a replantear las prioridades de la política naval, ahora más centrada en la defensa de las costas peninsulares y en la participación en conflictos de ámbito más limitado, como la guerra de la independencia, las guerras carlistas o la guerra de África.

Es en ese marco donde se sitúa la reforma de 1847, durante el reinado de Isabel II, que trató de adecuar la organización de la Armada a las nuevas circunstancias. Sin romper con el modelo departamental, se buscó introducir una mayor racionalidad en la estructura administrativa, reforzar la profesionalización de la oficialidad y comenzar la transición tecnológica desde el velero a la propulsión a vapor¹⁵. Se crearon nuevas figuras intermedias de mando (comandancias generales), se reforzó el papel del Ministerio de Marina en Madrid y se intentó dotar a los arsenales de los medios necesarios para trabajar con cascos de hierro y máquinas de vapor. Las limitaciones presupuestarias, la inestabilidad política y ciertas resistencias internas dificultaron, sin embargo, la plena aplicación de las reformas. La Armada



Escena de la batalla naval de Cavite, con los buques españoles en primer plano y la línea estadounidense a la derecha, por Ildefonso Sanz Doménech. (Fuente: www.Wikipedia.org)

14. Yusty Bastarache (1997); Fernández Bastarache (2001).

15. Fernández Bastarache (2001); Puell de la Villa (2016).

llegó tarde a algunas de las grandes innovaciones tecnológicas del siglo —la generalización del vapor y del acorazado, por ejemplo— y pagó las consecuencias de esa lentitud en conflictos posteriores. Los departamentos marítimos se mantuvieron, pero en un entorno en el que la construcción naval empezaba a requerir unas inversiones y unas capacidades industriales que desbordaban los recursos disponibles.

El desastre de 1898 marcó un punto de inflexión para la historia de España y, de forma muy particular, para la Armada. La derrota frente a Estados Unidos y la pérdida de los últimos grandes restos del imperio ultramarino (Cuba, Puerto Rico, Filipinas) pusieron de manifiesto carencias acumuladas durante décadas: obsolescencia de buena parte de la flota, insuficiente preparación material y doctrinal, debilidades logísticas y de mando¹⁶. Tras ello, los departamentos marítimos mantuvieron su existencia formal, pero su función hubo de reorientarse. La defensa de un amplio imperio oceánico dio paso a una concepción más contenida del poder naval, centrada en la protección de las costas peninsulares, en el control de accesos estratégicos como el estrecho de Gibraltar y en el mantenimiento de una presencia limitada en las rutas atlánticas y mediterráneas. Los arsenales de Ferrol, Cádiz y Cartagena siguieron siendo centros industriales y logísticos de referencia, aunque sometidos a presupuestos restringidos y a la competencia creciente de la industria naval privada. Una parte cada vez mayor de los programas de construcción de buques de guerra se trasladó a empresas mixtas o privadas, de manera que los antiguos arsenales departamentales convivían con astilleros de nueva

planta o con fórmulas de gestión diferentes. Desde el punto de vista organizativo, el modelo departamental mostró una considerable inercia. Pese a las críticas que reclamaban una simplificación de estructuras y una mayor centralización operativa, la división tripartita continuó siendo la base de la implantación territorial de la Armada durante las primeras décadas del siglo XX.

La Guerra Civil (1936-1939) volvió a situar a los departamentos marítimos en el centro de la escena. Ferrol, Cádiz y Cartagena fueron, cada uno a su manera, escenarios de episodios clave del conflicto: bases de flotas enfrentadas, plazas en las que se dirimieron lealtades, centros de aprovisionamiento y reparación. La división departamental siguió vigente, pero en un entorno dominado por la fractura interna y por la militarización extrema de la vida política¹⁷. Tras la guerra, el régimen franquista mantuvo la estructura básica de departamentos marítimos, integrándola en una concepción de la defensa marcada inicialmente por la autarquía y por una relativa desvinculación de los grandes bloques internacionales, al menos hasta la década de 1950. Los arsenales continuaron desempeñando un papel importante como centros industriales, especialmente en Ferrol y Cartagena, donde se desarrollaron programas de construcción y modernización de buques de superficie y submarinos. Durante esas décadas, el sistema departamental convivió con una centralización creciente de las decisiones estratégicas en el Estado Mayor de la Armada y en el Ministerio, así como con una reorientación de la doctrina naval, cada vez más atenta a las exigencias de la guerra moderna: aviación naval,

16. Molinero Navazo (1997); Puell de la Villa (2016).

17. Puell de la Villa (2016 y 2021).

submarinos, guerra antisubmarina, etc. La geografía de la organización territorial —Ferrol en el Cantábrico, Cádiz en el suratlántico, Cartagena en el Mediterráneo— siguió reflejando, no obstante, la lógica heredada de 1726, adaptada ahora a un escenario en el que las amenazas ya no eran corsarios berberiscos o escuadras de vela, sino submarinos, aviones y, paulatinamente, misiles¹⁸.

El último gran momento de inflexión en la historia organizativa de la Armada llegó con la transición democrática y la integración de España en el marco occidental, culminada con la adhesión a la OTAN en 1982. La nueva concepción de la defensa, plasmada en la normativa de los años ochenta, exigía una reorganización que ajustase la estructura tradicional a las necesidades operativas de unas Fuerzas Armadas profesionales y plenamente interoperables con las de los aliados¹⁹. En este contexto hay que situar la reforma de 1984, que suprimió los viejos departamentos marítimos y los reemplazó por zonas marítimas. Ferrol pasó a encabezar la Zona del Cantábrico, Cádiz la del Estrecho, Cartagena la del Mediterráneo, y se añadió una cuarta, la Zona de Canarias, con sede en Las Palmas. No se trataba sólo de cambiar los nombres: la idea era ganar margen de maniobra en la organización territorial, ajustar mejor las responsabilidades a las nuevas misiones y encajar a la Armada en un sistema conjunto de defensa, en coordinación más estrecha con el Ejército de Tierra y el Ejército del Aire. La supresión de la figura tradicional del capitán general de departamento y su sustitución por almirantes jefes de zona, encuadrados en un esquema conjunto de mando, simbolizaba el

tránsito desde un modelo heredado del Antiguo Régimen a otro propio de los estados mayores contemporáneos. Al mismo tiempo, la reforma reconocía implícitamente la vigencia de los tres grandes ejes históricos —Cantábrico, Estrecho, Mediterráneo—, que seguían siendo, tres siglos después, los vértices fundamentales de la organización territorial de la Armada. Desde el punto de vista práctico, la creación de las zonas marítimas permitió una mejor integración en los dispositivos aliados, una mayor capacidad de respuesta ante escenarios cambiantes y una cierta racionalización de los recursos humanos y materiales. Quedaba abierto, no obstante, el reto de preservar la memoria histórica de los antiguos departamentos, que habían constituido durante más de doscientos cincuenta años la columna vertebral de la organización naval del país, y avanzar en el proceso de descentralización y crecimiento que permitiera a Ferrol, Cádiz y Cartagena ganar protagonismo en un momento en el que se imponía la necesidad de incrementar los medios humanos y tecnológicos de la defensa ante un nuevo contexto geopolítico mundial.

Las zonas marítimas actuales y el legado operativo de los departamentos

La reforma de 1984, al transformar los antiguos departamentos marítimos en zonas marítimas, no supuso sólo un reajuste administrativo. Respondió, sobre todo, a una nueva concepción del empleo del poder naval y a la necesidad de integrar a la Armada en un entorno operativo marcado por la profesionalización, la cooperación internacional y la aparición de

18. *Ibidem*.

19. Puell de la Villa (2016).

amenazas más complejas y dinámicas que las de los siglos anteriores²⁰. Vistas desde hoy, las zonas marítimas permiten comprobar hasta qué punto el legado departamental se proyecta en la organización y en las misiones contemporáneas.

Con sede en Ferrol, la Zona Marítima del Cantábrico hereda la responsabilidad tradicional

siguen siendo esenciales para el abastecimiento energético y comercial de España y de la Unión Europea. Al mismo tiempo, actúa como plataforma de apoyo logístico y operativo para unidades que operan más allá de las aguas jurisdiccionales próximas, incluidos los despliegues en el Atlántico y en otros escenarios²¹. El peso industrial y tecnológico de Ferrol, con astilleros capaces de acometer programas de



Combate en Santiago de Cuba, por Ildefonso Sanz Doménech. (Fuente: www.wikipedia.org)

del antiguo Departamento del Norte sobre la fachada cantábrica, pero su misión actual va mucho más allá de la mera defensa costera. En el ámbito de las operaciones de seguridad marítima, contribuye a la vigilancia del tráfico marítimo en el Atlántico Norte y en el mar Cantábrico, en coordinación con otros organismos nacionales y aliados, y participa en la protección de líneas de comunicación marítima que

construcción y modernización de unidades complejas, se traduce también en una aportación directa a la preparación de la Fuerza. Las unidades que operan desde esta zona —fragatas, buques de acción marítima, buques de apoyo— lo hacen desde una base que combina tradición arsenalesca y capacidades modernas de mantenimiento y sostenimiento. La Zona Marítima del Estrecho, con sede en

20. *Ibidem* (2021).

21. Para la dimensión operativa contemporánea de las zonas, véanse Franco González-Llanos (1983), Morgado Aguirre (1985) y Álvarez-Arenas (1986).

Cádiz, muestra quizá de manera más clara cómo la herencia de los antiguos departamentos se ha adaptado a un escenario operativo nuevo. El estrecho de Gibraltar, ya clave en el siglo XVIII, es hoy una de las vías marítimas más transitadas del mundo y un espacio en el que confluyen el tráfico comercial de largo recorrido entre Atlántico y Mediterráneo, rutas energéticas estratégicas, flujos irregulares de personas y mercancías y una presencia constante de unidades navales de múltiples países. En este marco, la Zona del Estrecho mantiene una vigilancia prácticamente permanente sobre la intensa actividad marítima del área, combinando medios de superficie, aéreos y sistemas de vigilancia costera y cooperando de manera estrecha con otros organismos nacionales. Participa además en la lucha contra actividades ilícitas

—tráfico de drogas, contrabando, inmigración irregular por vía marítima—, en coordinación con otros cuerpos y fuerzas de seguridad, y sirve de punto de apoyo a las unidades desplegadas en misiones internacionales en el Mediterráneo y en el Atlántico, facilitando escalas, relevos de tripulaciones y trabajos de mantenimiento. Todo ello se traduce en una presencia naval disuasoria en una zona en la que se entrecruzan intereses de actores estatales y no estatales²². La experiencia acumulada por Cádiz como departamento vinculado históricamente al comercio de largo alcance y a la defensa del acceso al Estrecho se proyecta hoy en una capacidad operativa orientada a gestionar un entorno marítimo complejo, donde la seguridad económica y la estrictamente militar aparecen estrechamente ligadas.



Arsenal de La Carraca. Álbum de la provincia de Cádiz. (Fuente: www.wikipedia.org)

22. *Ibidem*; Parente Rodríguez (2024).

Con centro en Cartagena, la Zona Marítima del Mediterráneo es heredera directa del Departamento de Levante, pero el ámbito y la naturaleza de sus misiones han cambiado de manera sustancial. El Mediterráneo Occidental es hoy un espacio marcado por la inestabilidad en el norte de África y en el Sahel, por la presión migratoria y los movimientos irregulares de población, por la presencia de múltiples marinas aliadas y no aliadas y por la creciente importancia de la seguridad energética y de la protección de infraestructuras críticas submarinas. En este escenario, la zona mediterránea contribuye de forma destacada a las operaciones multinacionales de seguridad y vigilancia, tanto en el marco de la OTAN como de la Unión Europea y de otras coaliciones, y participa en misiones de búsqueda y salvamento (SAR) y en actuaciones humanitarias vinculadas a la llegada de embarcaciones precarias, en estrecha coordinación con otras autoridades. Mantiene además una presencia constante para la vigilancia de la Zona Económica Exclusiva y la protección de los intereses marítimos nacionales, y actúa como base principal de unidades de alta tecnología, como la Flotilla de Submarinos, que añaden una dimensión discreta pero esencial a la capacidad de disuasión y de obtención de información²³. La tradición de Cartagena como plaza fuerte y base naval se ha traducido así en una capacidad operativa dirigida a gestionar un espacio marítimo de alta complejidad política y estratégica, donde las misiones puramente militares conviven con tareas de seguridad amplia y de presencia estabilizadora.

La creación de la Zona Marítima de Canarias, con sede en Las Palmas, completó en la práctica el cuadro de la organización territorial naval contemporánea. Aunque no deriva directamente de uno de los departamentos de 1726, su existencia se entiende mejor si se coloca en la tradición departamental y en la necesidad de fijar la presencia naval en zonas geoestratégicamente sensibles. Canarias se ha convertido en un punto clave para la vigilancia de amplias áreas del Atlántico medio, incluidas rutas de tráfico comercial y pesquero, y para la respuesta ante flujos migratorios procedentes de la fachada atlántica africana. La zona sirve además de apoyo a despliegues de unidades que operan en misiones internacionales en el Atlántico y en otros teatros, y está llamada a desempeñar un papel importante en la protección de intereses económicos ligados a la pesca, a los recursos marinos y, potencialmente, a nuevas formas de explotación de los fondos oceánicos²⁴. Desde el punto de vista operativo, la Zona Marítima de Canarias actúa como prolongación y complemento del sistema articulado en torno al Cantábrico, Estrecho y Mediterráneo, extendiendo hacia el sur y el oeste la presencia estructural de la Armada.

En conjunto, el paso de departamentos a zonas marítimas refleja el tránsito desde un modelo centrado en la defensa costera y de las rutas coloniales a otro orientado a la seguridad marítima integral y a la proyección de estabilidad más allá de las aguas jurisdiccionales. Las zonas marítimas no son únicamente marcos administrativos, sino estructuras operativas que articulan la presencia naval en las aguas de interés nacional y permiten coordinar, a nivel

23. Morgado Aguirre (1985); Parente Rodríguez (2024).

24. Parente Rodríguez (2024).

regional, la actuación de unidades de superficie, submarinas, aéreas y de los distintos sistemas de vigilancia. Al mismo tiempo, facilitan la integración de la Armada en operaciones multinacionales —aportando bases, apoyos y un conocimiento detallado del entorno— y actúan como un enlace constante entre la realidad marítima local y la planificación estratégica general²⁵. En este sentido, el legado de los departamentos marítimos no se percibe sólo en la geografía —Ferrol, Cádiz y Cartagena siguen siendo vértices fundamentales—, sino en la propia idea de que la eficacia del poder naval reposa en una adecuada organización territorial, capaz de traducir las grandes directrices estratégicas en presencia cotidiana sobre el mar.

Conclusión: trescientos años de organización territorial del poder naval

La decisión de crear los departamentos marítimos en 1726 buscaba dotar a la Armada de una estructura más moderna y acorde con las necesidades del momento. Vista con la perspectiva de tres siglos, la medida ha demostrado una capacidad de adaptación notable: los departamentos sobrevivieron a guerras dinásticas, revoluciones, pérdidas coloniales, cambios de régimen y transformaciones tecnológicas de gran calado²⁶. Su sustitución por las zonas marítimas en 1984 no debe interpretarse como una ruptura, sino como una nueva etapa de un proceso de ajuste continuo entre organización naval y entorno estratégico. Ferrol, Cádiz y Cartagena, a los que se sumó Canarias, siguen siendo hoy los grandes ejes de la pre-

sencia estructural de la Armada en el litoral español, pero lo hacen en un contexto en el que las misiones incluyen no sólo la defensa frente a amenazas convencionales, sino también la contribución a la seguridad marítima amplia, la participación en operaciones internacionales y la protección de unos intereses económicos y humanos cada vez más interdependientes²⁷.

El tricentenario de 1726 ofrece, por tanto, una doble ocasión. Por un lado, la de recordar el alcance de una decisión que al fijar los departamentos marítimos contribuyó de manera decisiva a articular el poder naval español con un genio creativo de la Ilustración tal que permitió su plena operatividad hasta el presente. Por otro, la de subrayar que la organización territorial de la Armada —ayer departamentos, hoy zonas marítimas— sigue siendo un elemento central para que España pueda ejercer con eficacia sus responsabilidades y sus derechos en el ámbito marítimo, en un mundo en el que la mar continúa siendo una de las claves de la seguridad y de la garantía de derechos democráticos, con el reto de su potenciación y crecimiento en un nuevo contexto geopolítico mundial²⁸.

25. Moreno Régil (2020).

26. Puell de la Villa (2016).

27. Puell de la Villa (2021); Cayetano y Garrido (2024).

28. La síntesis de esta perspectiva en Moreno Régil (2020) y Parente Rodríguez (2024).

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez-Arenas, E. (mayo 1986): «Teoría y realidad de la Zona Marítima del Cantábrico». *Revista General de Marina*, tomo 210, pp. 685-700.
- Cayetano y Garrido, L. (junio 2006): «El modelo de organización en la Armada». *Revista General de Marina*, tomo 250, pp. 885-893.
- (2024): «Estructura y organización». *Cuadernos de Pensamiento Naval*, n.º 39, pp. 63-88.
- Fernández Bastarache, F. (2001): «La organización del Ejército y de la Armada en España (1750-1870)», en Martínez Ruiz, E.; De Pazzis Pi Corrales, M., y Torrejón Chaves, J. (coords.): *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. Fundación Berndt Wisted, Universidad de Cádiz, Ayuntamiento de San Fernando, Ciudad Real, 2001, pp. 45-68.
- Franco González-Llanos, H. (mayo 1983): «La zona marítima del Estrecho». *Revista General de Marina*, tomo 204, pp. 671-686.
- Guirao de Vierna, Á. (1987): «Organización de la Armada durante el reinado de Felipe V: diferencias y semejanzas con la británica». *Revista de Historia Naval*, Año 5, n.º 18, pp. 73-86.
- Iglesias Cano, M.º del C.; García Hernán, E.; Blanco Núñez, J. M.º (coords.) (2004): *Historia Militar de España. Edad Moderna. III. Los Borbones*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- Martínez-Valverde, C. (1982): «Constitución y organización de la Armada de Felipe V». *Temas de Historia Militar*, tomo I (Ponencias del 1.º Congreso de Historia Militar. Zaragoza, 1982). Madrid, Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército, pp. 263-312.
- Merino Navarro, J. P. (1988): «Organización del Ejército y la Armada en España y las Indias», en *Carlos III y la Ilustración*. Madrid, Ministerio de Cultura, vol. 1, pp. 123-132.
- Molinero Navazo, J. L. (1997): «Influencia de la pérdida de los restos del Imperio español de Ultramar en la organización de las fuerzas armadas españolas de finales del siglo XIX», en *El lejano oriente español: Filipinas (siglo XIX)*. Actas. Cátedra General Castaños, Sevilla, pp. 705-720.
- Moreno Régil, S. (marzo 2020): «Los nuevos fundamentos de organización de la Armada». *Revista General de Marina*, tomo 278, pp. 285-297.
- Morgado Aguirre, M. (mayo 1985): «La Zona Marítima del Mediterráneo». *Revista General de Marina*, tomo 208, pp. 629-645.
- Parente Rodríguez, G. (2024): «Zona marítima atlántico mediterránea del norte de África». *Cuadernos de Pensamiento Naval*, n.º 37, pp. 49-56.
- Puell de la Villa, F. (2016): «La organización del ejército español contemporáneo», en Martínez Ruiz, E.; Cantera Montenegro, J.; De Pazzis Pi Corrales, M. (dirs.): *La organización de los ejércitos*. Madrid, Cátedra Extraordinaria Complutense de Historia Militar, vol. 2, pp. 1.242-1.278.
- (2021): «Modernización de las Fuerzas Armadas durante el reinado de Juan Carlos I». *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política, Humanidades y Relaciones Internacionales*. Año 23, n.º 47, pp. 403-430.
- Yusty Bastarache, J. (1997): «Gobierno y Armada española en la monarquía absoluta. Aproximación histórica a la organización de la Armada española», en Fernández-Ballesteros, R. (dir.): *Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias curso 1995-1996*. Ferrol, Universidade da Coruña, pp. 87-113.