



SEGURIDAD MARÍTIMA Y ESTABILIDAD FINANCIERA INTERNACIONAL: UNA INTERDEPENDENCIA ESTRATÉGICA

Introducción

UN mundo crecientemente interdependiente, en que los flujos de capital, bienes y servicios cruzan fronteras a una velocidad sin precedentes, la seguridad marítima se erige como un pilar esencial, aunque frecuentemente subestimado, de la arquitectura financiera internacional. La interrelación entre logística global y mercados financieros es tan profunda como crítica: sin rutas marítimas seguras y eficientes se debilitan las bases del comercio mundial, se distorsionan los precios internacionales, se intensifican los riesgos financieros y se multiplican los focos de inestabilidad económica. Este ensayo analiza la naturaleza estructural de dicha interdependencia, desglosando los mecanismos a través de los cuales la seguridad en el mar repercute sobre la estabilidad financiera global, desde la piratería hasta los derivados financieros y la infraestructura portuaria.

La seguridad marítima, concebida como la capacidad de garantizar un tránsito libre, confiable y sin amenazas a través de las principales rutas oceánicas, representa un bien público global cuya gobernanza enfrenta tensiones crecientes: fragmentación regulatoria, rivalidades geopolíticas, ataques

cibernéticos, fenómenos climáticos extremos y crimen organizado transnacional. Estos factores afectan no sólo el flujo físico de mercancías, sino también la percepción de riesgo en los mercados y la asignación de capital. Episodios recientes como los sabotajes en el mar Rojo, el bloqueo del canal de Suez o los incidentes en el estrecho de Ormuz han mostrado cómo la inseguridad marítima puede impactar de forma inmediata en los precios del petróleo, los mercados de derivados y las estrategias de inversión institucional. Más allá de los eventos puntuales, existe una dimensión estructural en la relación entre seguridad marítima y estabilidad financiera. Los mercados financieros modernos no funcionan en el vacío: requieren un sistema logístico resiliente que asegure la disponibilidad de bienes, materias primas, información y pagos. Por ello, factores como la eficiencia portuaria, la resiliencia ante interrupciones y la trazabilidad de las cadenas de suministro se han convertido en variables clave en los modelos de riesgo soberano, en los algoritmos de gestión de portafolios y en las métricas de sostenibilidad macroeconómica. Esta convergencia de lógicas —estratégica, logística y financiera— exige enfoques analíticos interdisciplinarios que superen las fronteras entre defensa, economía y regulación.



Juan Carlos FERNÁNDEZ CELA
Geógrafo. Doctor en Ciencias Políticas
y Relaciones Internacionales
Universidad Complutense de Madrid

En este contexto, el presente trabajo sostiene que es imposible comprender y gestionar adecuadamente los riesgos financieros internacionales sin incorporar la dimensión marítima como eje estructural del análisis. La seguridad en el mar ya no puede ser tratada sólo como una externalidad de la defensa nacional ni como un simple problema de comercio exterior. Debe asumirse como un componente sistémico del ecosistema financiero global, con implicancias directas para bancos centrales, agencias calificadoras, fondos de inversión, aseguradoras y organismos multilaterales. Este artículo explora esta interdependencia con un enfoque integral, analizando los principales canales de transmisión entre seguridad marítima y estabilidad financiera, así como los instrumentos y actores que están dando forma a una nueva gobernanza marítimo-financiera del siglo XXI.

El comercio marítimo como fundamento del sistema financiero global

El transporte marítimo constituye el eje invisible sobre el que descansa gran parte del sistema económico contemporáneo. De acuerdo con la UNCTAD (2023b), cerca del 80 por 100 del volumen del comercio global de mercancías y más del 90 por 100 en muchas economías en

desarrollo se realiza por vía marítima. Esta proporción implica una dependencia estructural de la logística oceánica que trasciende la mera eficiencia de costos: se trata de una infraestructura sin la cual los mercados financieros perderían su capacidad de valorar activos, proyectar expectativas y asignar recursos de manera eficiente.

Cada interrupción en la cadena marítima por huelgas, conflictos armados, desastres naturales o actos de piratería tiene una repercusión inmediata en los mercados financieros. Los aumentos en los precios de fletes, la escasez temporal de insumos y los retrasos logísticos generan efectos dominó que se expresan en volatilidad de precios, inflación importada y alteraciones en la percepción de riesgo país. Así, los mercados incorporan estas tensiones mediante instrumentos como derivados de *commodities*, contratos *forward* de fletes (FFA), seguros logísticos y primas de riesgo soberano. El comercio marítimo, por tanto, no es sólo una actividad económica: es una variable macro-financiera crítica (Stopford, 2009; World Bank, 2020).

Además, la digitalización de las rutas marítimas y la creciente automatización portuaria han creado nuevas dependencias entre el comercio físico y la infraestructura tecnológica

financiera. Sistemas de gestión de carga, plataformas *blockchain* para trazabilidad y contratos inteligentes han empezado a integrarse con los sistemas de compensación y liquidación financiera, profundizando el vínculo entre logística y finanzas globales (OECD, 2022). Cualquier ciberataque a estos sistemas no sólo afectaría la eficiencia operativa, sino que podría provocar disrupciones en los mercados de capital al comprometer la transparencia, trazabilidad y seguridad de los flujos de mercancías y pagos.

Inseguridad marítima: vectores de disrupción financiera

Podemos identificar dos grandes segmentos diferenciados que vulneran la seguridad del

tráfico comercial: el primero de ellos deriva de los actos de piratería y del crimen organizado; el segundo se vincula a la comisión de sabotajes e incidentes geopolíticos.

Determinadas zonas marítimas como el Cuerno de África, el golfo de Guinea y partes del Sudeste Asiático han sido reiteradamente afectadas por actos de piratería, asaltos armados y secuestros. Aunque su impacto inmediato parece circunscribirse al ámbito logístico, sus repercusiones económicas son sistémicas. El aumento de las primas de seguros marítimos eleva los costos operativos de las navieras, incidiendo en los precios del comercio global y perjudicando a aseguradoras y mercados financieros (IMO, 2021; AGCS, 2022). Los precios *spot* de los fletes tienden a dispararse en rutas afectadas, lo que genera

Fragata *Numancia* escoltando a un pesquero en el Cuerno de África. (Foto: Armada)



distorsiones en los mercados de derivados y presiones inflacionarias, especialmente en economías dependientes del comercio marítimo (World Bank, 2021).

Más allá del daño físico a las embarcaciones, estos eventos erosionan la confianza del sistema financiero en el flujo previsible y seguro de mercancías. La inseguridad en el mar, por tanto, funciona como un multiplicador de riesgo financiero, alterando desde balances empresariales hasta la percepción soberana en los mercados de deuda. En consecuencia, bancos centrales, calificadoras y organismos multilaterales han comenzado a monitorear con mayor detalle los puntos críticos del tráfico marítimo global.

Los sabotajes deliberados de embarcaciones, como los ocurridos en el estrecho de Ormuz o en el mar Rojo, no sólo afectan el suministro energético global —especialmente petróleo y gas natural—, sino que alteran profundamente los mercados financieros. Las primas de riesgo aumentan, los precios de futuros energéticos se vuelven volátiles y los fondos de inversión reajustan sus carteras ante el nuevo perfil de riesgo geopolítico (EIA, 2023; IISS, 2022).

Estos episodios también generan pérdidas millonarias aseguradas que impactan en la industria reaseguradora, con consecuencias para el sistema financiero global. La geopolítica naval, por tanto, se convierte en una fuente de interrupción financiera, con capacidad para desestabilizar incluso economías avanzadas. En este contexto, la inseguridad marítima ya no puede abordarse únicamente desde una óptica defensiva o de protección de rutas, sino como una variable estructural en el análisis de riesgo financiero sistémico. Bancos centrales, calificadoras de riesgo y or-

ganismos multilaterales han comenzado a monitorear con mayor precisión los puntos críticos del tráfico marítimo global, reconociendo que sucesos como bloqueos de canales, ataques a infraestructuras portuarias o escaladas regionales pueden alterar los mercados de deuda soberana y los flujos internacionales de capital (BIS, 2023; IMF, 2022a).

Lavado de activos y flujos financieros ilícitos por rutas marítimas

La opacidad inherente a algunas operaciones marítimas permite que las embarcaciones sean utilizadas como vectores para el lavado de dinero, el comercio ilegal y la elusión de sanciones económicas. Buques con bandera de conveniencia, registros opacos y rutas erráticas complican la trazabilidad de las mercancías, y con ello de los flujos financieros asociados (TI, 2020).

Las consecuencias para el sistema financiero son múltiples: los bancos corresponsales enfrentan riesgos legales y reputacionales al financiar operaciones contaminadas por operaciones ilícitas, las aseguradoras se exponen sin conocer el verdadero contenido de las cargas y las autoridades fiscales pierden control sobre activos que cruzan fronteras sin declarar. Organismos internacionales como el GAFI (Grupo de Acción Financiera Internacional) han insistido en la necesidad de articular sistemas de inteligencia financiera y vigilancia marítima para fortalecer los marcos de prevención del lavado de activos y financiamiento del terrorismo (AML/CFT). Sin esta convergencia, los océanos seguirán siendo zonas grises por donde fluyen tanto mercancías como capitales ilícitos (FATF, 2020).



Operativos de la Armada en maniobras de seguridad marítima sobre rutas estratégicas. (Fuente: Armada)

En muchas jurisdicciones portuarias, las capacidades para verificar el origen, destino y composición de las cargas siguen siendo limitadas. La fragmentación de los sistemas de información entre aduanas, bancos y autoridades marítimas impide una supervisión eficaz del riesgo financiero vinculado al transporte. A esto se suma el uso de técnicas de evasión sofisticadas, como el *transshipment* no declarado, los apagados de transpondedores AIS (sistemas de identificación automática) o la manipulación deliberada de manifiestos de carga (UNODC, 2022). Todo ello obstaculiza la labor de los reguladores y genera zonas de arbitraje normativo que facilitan el delito financiero transnacional.

El uso de buques en esquemas de comercio ficticio —donde las mercancías sólo existen en papel— también permite generar flujos de divisas con apariencia legal. Estos mecanismos son especialmente utilizados para mover fondos desde jurisdicciones sujetas a sanciones hacia plazas financieras opacas, dificultando la detección de flujos sospechosos incluso por parte de sistemas automatizados de monitoreo. Esta forma de simulación comercial ha sido identificada como una de las principales modalidades de lavado de dinero en sectores extractivos y de comercio de *commodities* (FATF, 2020).

Algunos estudios señalan que los puertos considerados de «alto riesgo» suelen coincidir con

corredores geopolíticos estratégicos, donde el control estatal es débil o existe colusión entre actores privados y estructuras criminales. Estos enclaves funcionan como nodos críticos de redes financieras ilícitas que conectan operaciones marítimas con actividades como el narcotráfico, la trata de personas o el contrabando de armas (UNODC, 2022; INTERPOL, 2021). La falta de coordinación entre organismos internacionales y la escasa capacidad inspectora local perpetúan este fenómeno.

Para abordar este desafío se requiere una nueva arquitectura de gobernanza que integre plataformas tecnológicas comunes, intercambio de inteligencia en tiempo real y auditorías conjuntas entre autoridades marítimas, financieras y judiciales. Iniciativas como los corredores seguros certificados, el uso de *blockchain* en manifiestos de carga y la implementación de criterios ESG (ambientales, sociales y de gobernanza) en seguros maríti-

mos pueden ayudar a cerrar espacios al lavado (OECD, 2023). Sin embargo, sin voluntad política y cooperación multilateral efectiva el mar continuará siendo la ruta preferida de las finanzas ilícitas globales.

Geoestrategia naval y riesgo sistémico financiero

El dominio marítimo es hoy más que una cuestión de defensa: es un instrumento de poder geoeconómico. La expansión de la Marina china, el reposicionamiento de la OTAN y la creciente competencia por el Ártico ilustran cómo los ejes internacionales de navegación se han convertido en escenarios de rivalidad estratégica. Esta realidad repercute en la percepción de riesgo soberano, lo cual afecta directamente los mercados de deuda, el acceso al financiamiento externo y la cotización de activos de países implicados (IISS, 2023; IMF, 2022c).

Operaciones y ejercicios de la Armada. (Fuente: Armada)



Iniciativas como la Franja y la Ruta de China (BRI) incluyen inversiones masivas en puertos, corredores logísticos e infraestructura marítima que, si bien mejoran la conectividad global, también reconfiguran las alianzas comerciales y el mapa financiero internacional. La geoestrategia naval, en este contexto, ya no es sólo una cuestión de seguridad: es un factor que influye en la asignación de capitales, la estructuración de fondos de inversión y la elaboración de modelos de riesgo macrofinanciero (CSIS, 2021).

La militarización de puntos críticos, como el estrecho de Malaca, el mar de China Meridional o el canal de Suez, introduce una variable de incertidumbre que condiciona los flujos comerciales y, por extensión, los financieros. La posibilidad de bloqueos, sanciones o incidentes armados afecta a la liquidez de mercados regionales, eleva las primas de riesgo país (CRP) y desencadena ajustes de portafolio por parte de fondos soberanos y aseguradoras globales (Eurasia Group, 2022). En este sentido, las tensiones geopolíticas marítimas se traducen en volatilidad financiera, incluso en economías que no están directamente involucradas en el conflicto.

Además, los grandes fondos de inversión y entidades financieras institucionales están incrementando su exposición a activos logísticos estratégicos —puertos, astilleros, zonas francas— como parte de sus estrategias de diversificación geopolítica. Esta «financiarización» de la infraestructura marítima convierte a la geoestrategia naval en un determinante del valor de los activos físicos, influyendo en decisiones de inversión y políticas de seguros y reaseguros (Brookings Institution, 2022b).

Las agencias calificadoras han comenzado a incorporar variables geoestratégicas maríti-

mas en sus modelos de riesgo soberano, especialmente en países cuya economía depende del comercio oceánico o que participan activamente en rutas vulnerables a conflictos. El cierre temporal del canal de Suez en 2021, por ejemplo, fue utilizado como estudio de caso por varias instituciones para modelar escenarios de disrupción sistémica que afectan a la prima de riesgo global (Moody's, 2021).

Frente a este panorama, se hace necesaria una mayor integración entre análisis financieros y planificación estratégica naval. Las herramientas de análisis geoespacial, inteligencia artificial y modelos de riesgo dinámico pueden contribuir a anticipar puntos de fricción y vulnerabilidad en los corredores marítimos, ayudando tanto a las autoridades públicas como a los actores del mercado a gestionar los efectos de la geopolítica naval sobre la estabilidad financiera internacional (World Economic Forum, 2024).

Instrumentos financieros vinculados al riesgo marítimo

El mercado ha respondido a la creciente exposición al riesgo marítimo con una variedad de instrumentos financieros diseñados para transferir y securitizar dicho riesgo. Entre los más relevantes se encuentran:

- Derivados sobre fletes que permiten a navieras y cargadores cubrirse ante aumentos en los costos logísticos. Han ganado protagonismo desde la pandemia y los incidentes en el mar Rojo y el canal de Suez. Instrumentos como los FFA son ahora empleados no sólo por navieras, sino por fondos de cobertura y bancos de inversión, que los utilizan para

construir coberturas dinámicas frente a disrupciones logísticas. Esta sofisticación introduce riesgos adicionales al sistema, dado que vincula eventos físicos a posiciones financieras altamente apalancadas (Clarksons Research, 2022).

— Bonos de catástrofe (*CAT bonds*) y seguros paramétricos, que se activan ante eventos disruptivos como ataques a infraestructuras portuarias, huracanes o cierres forzados de rutas. Estos instrumentos actúan como canales de transmisión entre la economía real —en este caso el comercio marítimo— y la financiera, multiplicando tanto las oportunidades como los riesgos. Cualquier *shock* en el ámbito marítimo puede escalar rápidamente al plano financiero mediante estos vehículos (UNCTAD, 2023; AGCS, 2021). Estos instrumentos financieros están en auge ante el aumento de eventos climáticos extremos y amenazas geopolíticas. A diferencia de los seguros tradicionales, estos productos utilizan umbrales predefinidos (por ejemplo, velocidad de viento o cierre de puerto) para activar pagos automáticos, reduciendo la incertidumbre para asegurados e inversores. Sin embargo, su generalización también implica una mayor correlación entre el riesgo físico y los mercados financieros, lo que puede amplificar efectos sistémicos en caso de eventos extremos (Swiss Re Group, 2023).

— Cédulas hipotecarias navales, que permiten financiar la construcción de embarcaciones mediante esquemas estructurados. Esta técnica securitiza la deuda marítima y favorece una distribución más homogénea entre múltiples actores financieros. Aunque esta práctica mejora la liquidez del sector y facilita la modernización de flotas, también introduce complejidades similares a las observadas en la titulación hipotecaria tradicional, incluyendo problemas de valoración, riesgo moral y

exposición indirecta de entidades no navieras al ciclo marítimo (OECD, 2021).

— Fondos de inversión en puertos, terminales de contenedores y corredores logísticos, respaldados por rentas operativas, que representan activos estratégicos dentro de carteras institucionales. Se trata de productos especializados que han sido adoptados por fondos soberanos y pensiones como activos alternativos resilientes. Estos vehículos combinan rendimientos estables con exposición geoestratégica, pero dependen fuertemente de la estabilidad operativa y regulatoria en los países anfitriones. Una crisis logística puede desvalorizar estos activos rápidamente y generar pérdidas significativas en carteras institucionales (Brookings Institution, 2022a).

Seguridad marítima como activo estratégico-financiero

Algunos países han logrado transformar su posición geográfica y su infraestructura logística en verdaderos activos financieros. Singapur, Panamá y los Países Bajos son ejemplos paradigmáticos de cómo la seguridad marítima, la eficiencia portuaria y la estabilidad normativa se traducen en: una mejor calificación crediticia, mayor atracción de inversión extranjera directa y un aumento de la estabilidad cambiaria y en la balanza de pagos.

Estos *hubs* logísticos han integrado su estrategia marítima con sus políticas financieras, proyectándose como plataformas seguras para el comercio y el capital global. En este contexto, instituciones como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial han comenzado a incorporar métricas de resiliencia logística y seguridad marítima en sus evaluaciones macroeconómicas y de riesgo

país (IMF, 2022b; World Bank, 2023). Esta tendencia marca un cambio estructural: la infraestructura marítima deja de ser un simple componente físico para convertirse en un criterio de solvencia y sostenibilidad financiera.

El caso de Singapur es ilustrativo: su calificación crediticia AAA se sustenta no sólo en fundamentos fiscales sólidos, sino también en su reputación como puerto seguro, transparente y altamente tecnificado. Esta condición permite al país acceder a financiamiento externo en condiciones óptimas y actuar como centro regional para bancos, reaseguradoras y fondos soberanos (MAS, 2021). De modo similar, los Países Bajos han convertido a Róterdam en un nodo crítico de la logística europea, respaldado por un entorno institucional robusto que minimiza el riesgo operativo para el capital internacional.

Seguridad marítima y finanzas: una relación compleja.
(Imagen elaborada por IA)



La inclusión de métricas de seguridad marítima en los informes de sostenibilidad macroeconómica del FMI representa una evolución conceptual importante. Aspectos como la resiliencia frente a interrupciones logísticas, la gobernanza portuaria o la capacidad de respuesta ante incidentes marítimos ahora influyen en el perfil crediticio de un país. Esto implica que la inversión en capacidades navales, control aduanero y digitalización logística tiene retornos financieros medibles en términos de menor prima de riesgo y acceso más barato al crédito internacional (IMF, 2022c).

En paralelo, calificadoras como S&P Global y Moody's han comenzado a valorar positivamente la existencia de infraestructura marítima resiliente en países emergentes con alto grado de apertura comercial. Aquéllos que demuestran control efectivo de sus principales puertos, protocolos de seguridad robustos y sistemas logísticos interoperables pueden beneficiarse de mejoras en sus perspectivas de calificación soberana (S&P Global, 2023).

Finalmente, la seguridad marítima también influye en la estabilidad cambiaria. Al garantizar el flujo continuo de bienes y divisas, los *hubs* logísticos reducen la volatilidad externa, estabilizan las cuentas corrientes y fortalecen la posición internacional de la moneda. Así, la inversión en seguridad marítima no sólo es una política sectorial, sino una estrategia transversal de estabilización

financiera y atracción de capital estructural (UNCTAD, 2023b).

La Armada como agente estructurante de la estabilidad marítimo-financiera

En la arquitectura del sistema financiero global interconectado, la Armada deja de ser un actor periférico y se posiciona como nodo operativo y simbólico en la gestión de riesgos sistémicos. No se trata meramente de proteger rutas o buques, sino de sostener las condiciones materiales y perceptivas que permiten la fluidez del comercio y la estabilidad de los mercados. En efecto, su sola presencia como proyección de control y disuasión opera como un estabilizador de expectativas en zonas donde el riesgo operativo, geopolítico o criminal tiende a desbordar los marcos regulatorios y logísticos tradicionales.

La Armada actúa como garante de la continuidad operativa del ecosistema logístico-financiero. En contextos de disrupción —por ejemplo, tras bloqueos, incidentes armados o desastres naturales—, su capacidad de intervención rápida es lo que permite restablecer el flujo de mercancías y datos, condición *sine qua non* para evitar *shocks* inflacionarios, picos en las primas de riesgo soberano o interrupciones en la cadena de pagos global. De este modo, la Armada se convierte en agente de «reparación sistémica» dentro del ciclo de resiliencia financiera, cuya función no es sustituible ni automatizable.

Más allá de lo táctico, la Armada representa una infraestructura institucional de soberanía en espacios en los que los mercados no pueden operar autónomamente. En regiones como

el mar de China Meridional o el golfo de Guinea, donde se combinan rivalidad interestatal, crimen organizado y fragilidad institucional, la Armada es el único actor con legitimidad operativa para ejercer poder coercitivo legal, sostener la trazabilidad del comercio y disuadir comportamientos extractivos o depredadores que afectan directamente la estabilidad financiera global. Este poder legítimo no es sólo militar: es una manifestación operativa de la gobernanza económica multilateral.

La dimensión informacional de la Armada ha adquirido creciente protagonismo. A través de sensores, redes ISR (*Intelligence, Surveillance, Reconnaissance*) y sistemas geoespaciales, la Armada produce datos estratégicos que pueden alimentar modelos de riesgo soberano, algoritmos de seguros paramétricos y plataformas de análisis financiero en tiempo real. La interconexión entre inteligencia marítima y predicción de disrupciones logísticas genera una nueva capa de interoperabilidad entre defensa y finanzas que redefine los límites funcionales entre sectores públicos y actores de mercado.

En el ámbito de los mercados financieros, la Armada también opera como catalizador de confianza institucional. Su capacidad de actuar conforme a reglas de derecho internacional (UNCLOS, códigos de conducta marítima, protocolos de la Organización Marítima Internacional) se traduce en señales positivas para inversores institucionales que dependen de entornos regulatorios estables. Es por eso que la participación activa en misiones navales multinacionales se ha incorporado *de facto* como una dimensión reputacional que puede mejorar el perfil riesgo país en modelos de evaluación soberana.

El efecto multiplicador de la Armada sobre la estabilidad financiera se amplifica cuando se considera su papel en el aseguramiento de infraestructuras críticas: puertos, astilleros, estaciones de cableado submarino, terminales de carga automatizadas. La protección efectiva de estos nodos físicos, cuyo fallo desencadenaría interrupciones a gran escala, convierte a la Armada en un componente no financiero de primer orden en la estabilidad del sistema. Es por ello que algunos fondos soberanos ya consideran la cobertura naval como una variable de entorno operativo en su evaluación de inversiones estratégicas.

Las marinas modernas han comenzado a colaborar con bancos centrales, agencias de calificación y organismos multilaterales en ejercicios de simulación de interrupciones marítimas con impacto financiero. Aunque no existen muchos ejemplos públicos de ejerci-

cios conjuntos específicos entre marinas y entidades financieras, se han desarrollado simulaciones y estudios que analizan el impacto económico de interrupciones marítimas. Por ejemplo, el informe del Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos sobre el comercio marítimo y la ciberseguridad portuaria destaca la necesidad de metodologías robustas para estimar el impacto económico de ataques cibernéticos o interrupciones en los puertos, utilizando datos de comercio de código abierto (Varley *et al*, 2024).

Existe además una dimensión de diplomacia naval que trasciende lo simbólico. La Armada, mediante patrullas conjuntas, asistencia técnica y acuerdos de interoperabilidad, permite articular coaliciones funcionales que dotan de densidad institucional a regiones vulnerables. Este poder estabilizador no reside en el control territorial, sino en la capacidad de estructurar

Buque de acción marítima Relámpago durante su participación en la Operación Atalanta.
(Foto: Armada)



redes de gobernanza cooperativa que minimicen externalidades negativas sobre los flujos financieros globales. La diplomacia naval, en este sentido, es un recurso de política macroprudencial con implicaciones reales sobre la seguridad inversora.

El rol de la Armada como estabilizador macrofinanciero estructural exige una reconceptualización doctrinal y presupuestaria que incorpore métricas financieras en su planificación estratégica. En un mundo donde los mercados reaccionan tanto a la percepción de riesgo como a la capacidad de respuesta institucional, la Armada se configura como una de las pocas entidades capaces de operar simultáneamente en los planos físico, simbólico y geopolítico de la estabilidad internacional.

Conclusión: hacia una gobernanza marítimo-financiera integrada

El sistema financiero global opera sobre una base física frecuentemente ignorada: la continuidad funcional del espacio marítimo. En un entorno caracterizado por externalidades geopolíticas crecientes, fragmentación normativa y vulnerabilidades logísticas, la seguridad marítima debe ser tratada como una variable estructural dentro del análisis de riesgo sistémico.

Las disrupciones en rutas críticas, los ataques a infraestructuras portuarias y la opacidad en flujos logísticos afectan directamente la volatilidad de precios, la liquidez de los mercados y la asignación de capitales. Esta interacción requiere una gobernanza integrada que trascienda el enfoque compartimentado tradicional y articule capacidades regulatorias,

financieras y operativas. En este marco, la inversión en interoperabilidad entre plataformas tecnológicas, métricas logísticas avanzadas y modelos financieros de respuesta adaptativa es prioritaria.

En este entramado, las capacidades navales —entendidas no sólo como fuerza disuasiva, sino como infraestructura institucional con acceso exclusivo a zonas operativamente críticas— deben ser integradas en los esquemas de resiliencia financiera y en los sistemas de alerta temprana de disrupción logística. La Armada aporta información geoespacial, capacidad de intervención en escenarios de alta fricción normativa y mecanismos de restauración funcional que son relevantes para mantener la continuidad de flujos económicos en situaciones de estrés sistémico.

Más que un actor militar tradicional, la Armada debe ser conceptualizada como un sistema operativo de última instancia en la infraestructura crítica global. Esto exige nuevas métricas de evaluación de impacto, una doctrina presupuestaria alineada con objetivos macroeconómicos y una arquitectura de gobernanza flexible capaz de integrar capacidades militares, tecnológicas y financieras en contextos de alta incertidumbre.

Asegurar los océanos no puede seguir siendo un asunto periférico. Requiere el diseño de una estrategia marítimo-financiera con alcance multilateral, basada en modelos predictivos robustos, interoperabilidad regulatoria y mecanismos de respuesta transversales que integren defensa, logística e inversión. La resiliencia del sistema financiero global dependerá cada vez más de su capacidad para internalizar la complejidad dinámica del dominio marítimo.

BIBLIOGRAFÍA

- Allianz Global Corporate & Specialty's (AGCS) (2021): Safety and Shipping Review.
- BIS (Bank for International Settlements) (2023): Systemic Risks and Geopolitical Disruptions.
- Brookings Institution (2022a): The Strategic Role of Maritime Infrastructure in Global Finance.
- (2022b): Geoeconomics of Maritime Infrastructure.
- Clarksons Research (2022): Shipping Intelligence Network Annual Review.
- CSIS (Center for Strategic and International Studies) (2021): China's Maritime Silk Road: Strategic and Financial Dimensions.
- EIA (US Energy Information Administration) (2023): Short-Term Energy Outlook.
- Eurasia Group (2023): Top Risks 2022.
- FATF (Financial Action Task Force) (2020): Money Laundering and Terrorist Financing Related to the Illicit Trade in Wildlife.
- IISS (International Institute for Strategic Studies) (2022). The Military Balance 2022.
- (2023): The Military Balance 2023.
- IMF (International Monetary Fund) (2022a): Geopolitical Risk and Financial Markets.
- (2022b): Resilience and Risk: The New Metrics of Macroeconomic Sustainability.
- (2022c): Sovereign Risk in an Era of Strategic Competition.
- IMO (2021): Annual Report on Maritime Security.
- INTERPOL (2021): Global Maritime Crime Programme Annual Report.
- MAS (Monetary Authority of Singapore) (2021): Singapore Financial Centre Development Report.
- Moody's (2021): Infrastructure Disruption and Sovereign Risk: Lessons from the Suez Blockage.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2021): Financial Instruments and Infrastructure Investment Trends.
- (2022): Digital Transformation in Maritime Logistics.
- (2023): Illicit Trade and Maritime Supply Chains: Policy Toolkit.
- S&P Global (2023): Sovereign Credit Ratings and Infrastructure Resilience Factors.
- Stopford, M. (2009): Maritime Economics. Routledge.
- Swiss Re Group (2023): Parametric Insurance and Catastrophe Risk Transfer.
- TI (Transparency International) (2020): Flags of Convenience and Secrecy at Sea.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (2023a): Port Performance Scorecard.
- (2023b). Review of Maritime Transport 2023.
- UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime) (2022): Transnational Organized Crime Threat Assessment in the Maritime Domain.
- Varley, T.; Ewing, T.; Kim, L.; Traylor, S.; Greene, S.; Kardon, I.; Reese, N., y Ashooh, E. (2024): U. S. Maritime Trade and Port Cybersecurity. Shoring Up Maritime Cybersecurity-Enhancing Cybersecurity and Resilience. Department of Homeland Security, Analytical Exchange Program (AEP).
- World Bank (2020): The Role of Maritime Transport in Global Economic Recovery.
- (2021): Piracy and Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea.
- (2023): Logistics Performance Index Report.
- World Economic Forum (2024): Global Risks Report 2023.

BAM Rayo en aguas del golfo de Guinea.
(Foto: José Antonio Parejo Cabezas)

