

SOSTENIBILIDAD, SEGURIDAD Y MOVILIDAD EN LA RUTA BIOCEÁNICA: GUBERNAMENTALIDAD EN TIEMPOS DE CAOS GLOBAL

1 INTRODUCCIÓN

El presente ensayo teórico tiene como objetivo explorar críticamente la articulación entre sostenibilidad, seguridad y movilidad a lo largo de la Ruta Bioceánica, comprendiéndola como una tecnología de gobierno en territorios fronterizos marcados por disputas ideológicas, asimetrías institucionales y múltiples intereses. La sostenibilidad no se presenta únicamente como solución técnica o ideal normativo, sino como un campo político en disputa.

En los últimos años, ha sido tratada como principio estructurante de proyectos de infraestructura, regulación ambiental y pactos intergubernamentales en América del Sur. En particular, la Ruta Bioceánica – que conecta Brasil con Chile atravesando Paraguay y Argentina – se ha promovido como eje de desarrollo regional y corredor logístico sostenible. Sin embargo, la noción de sostenibilidad aplicada a contextos fronterizos requiere problematización. ¿Qué lógicas de gobierno se manifiestan en su operacionalización? ¿Qué sujetos, relaciones y territorios son convocados por ese lenguaje?

La propuesta se apoya en la perspectiva de la gubernamentalidad desarrollada por Michel Foucault (2008) y ampliada por autores como Giorgio Agamben (2002), Hannah Arendt (2009), Félix Guattari (2006) y Edson Teles (2015). Así, se busca comprender cómo la sostenibilidad actúa como racionalidad de gobierno, organizando discursos, dispositivos y prácticas que inciden sobre la vida, la movilidad y la seguridad de los sujetos.

El escenario de “caos global” en 2025 refuerza la pertinencia del estudio, ya que las crisis climáticas, sanitarias, migratorias y políticas han acelerado la adopción de discursos sostenibles como formas de enfrentamiento, pero también de control. Según Meadowcroft (2007), la gobernanza de la sostenibilidad debe entenderse como proceso atravesado por tensiones, donde múltiples actores disputan la definición de prioridades e instrumentos.

La Ruta Bioceánica, al articular países con distintos regímenes políticos y capacidades institucionales, se convierte en un observatorio privilegiado para comprender cómo la sostenibilidad se activa en contextos de cooperación asimétrica. A partir de Cohen y Cavoli (2019) y de la United Nations (2015), se evidencia que la infraestructura verde y la movilidad sostenible pueden tanto promover inclusión como reforzar desigualdades, dependiendo de las racionalidades de gobierno que las operan.

La investigación se organiza en ocho secciones: tras esta introducción, se presenta la fundamentación teórica; se analiza la Ruta Bioceánica como dispositivo de gubernamentalidad; se examinan subjetividades sostenibles y regímenes de seguridad; se aborda la cooperación intergubernamental; se discute la participación del sector privado; se analiza la transición de la biopolítica a la ecogubernamentalidad; y finalmente se presentan las consideraciones finales.

La pregunta de investigación que guía el ensayo es: ¿cómo opera la sostenibilidad, en el contexto de la Ruta Bioceánica, como tecnología de gobierno que articula seguridad, movilidad y racionalidades transnacionales en tiempos de caos global? La hipótesis central sostiene que la sostenibilidad funciona como lenguaje performativo que organiza discursos, instrumentos de gestión, subjetividades, alianzas intergubernamentales y dispositivos de seguridad.

2 PODER, GOBIERNO Y SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad, originalmente vinculada al campo ambiental, fue incorporada progresivamente como directriz global de gobernanza y planificación pública, especialmente tras la institucionalización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) por la ONU en

2015. Lejos de constituir un concepto neutro, opera como lenguaje estratégico que articula racionalidades políticas, económicas y técnicas diversas (SACHS, 2015; MEADOWCROFT, 2007).

Para comprender su movilización en contextos transnacionales como la Ruta Bioceánica, se recurre al marco teórico foucaultiano sobre poder, gubernamentalidad y biopolítica. Según FOUCAULT (2008), la gubernamentalidad refiere al conjunto de prácticas y saberes que permiten a Estados e instituciones “conducir conductas” mediante la administración de la vida y del territorio.

AGAMBEN (2002) y TELES (2015; 2020) muestran cómo dispositivos políticos, articulados a lenguajes universalizantes como seguridad o sostenibilidad, producen subjetividades deseadas: poblaciones resilientes, emprendedores verdes, consumidores conscientes. Estas subjetividades se fabrican mediante prácticas institucionales y tecnológicas como campañas educativas o regulación de la movilidad.

ARENDRT (2009), al destacar la acción política y la pluralidad, critica la sustitución de la política por modelos gerenciales de gobernanza. La Ruta Bioceánica puede analizarse, así, como arena pública donde gobiernos y actores no estatales disputan sentidos de la sostenibilidad, unas veces como instrumento emancipador, otras como herramienta de control.

Como sugieren DELEUZE y GUATTARI (1995), los grandes proyectos logísticos funcionan como agenciamientos sociales, económicos y ecológicos que distribuyen flujos y organizan poblaciones. La sostenibilidad es, a la vez, discurso de legitimidad y técnica de gestión del presente.

3 LA RUTA BIOCEÁNICA COMO DISPOSITIVO DE GUBERNAMENTALIDAD AMBIENTAL Y TERRITORIAL

Más que infraestructura logística, la Ruta Bioceánica es un artefacto político y ambiental. Según la noción foucaultiana de dispositivo (FOUCAULT, 2008), articula saberes (planes, normas, estudios), instituciones (gobiernos, organismos multilaterales, empresas) y prácticas materiales (construcción de puentes, instalación de sistemas inteligentes), con el fin de producir efectos de poder y normalización.

La sostenibilidad emerge como lenguaje legitimador que facilita recursos internacionales, inversiones privadas y justificaciones públicas para intervenir en territorios sensibles. Sin embargo, ese discurso no elimina conflictos, sino que los reorganiza: tecnologías de vigilancia en puestos fronterizos, presentadas como garantía de “fluidez sostenible”, intensifican el biopoder sobre cuerpos migrantes y trabajadores logísticos (UNECE, 2020).

4 SUBJETIVIDADES SOSTENIBLES Y RÉGIMENES DE SEGURIDAD EN LAS FRONTERAS

Los dispositivos de poder moldean modos de ser y actuar (FOUCAULT, 2008). En la Ruta, la sostenibilidad fabrica sujetos “deseables”: conductores responsables, consumidores verdes, inversionistas éticos (TELES, 2015; 2020). Campañas educativas, sistemas de vigilancia y métricas de desempeño generan comportamientos normalizados (ZIETSMAN et al., 2017; CHESTER et al., 2010).

AGAMBEN (2002) advierte que la excepción puede naturalizarse como norma: prácticas de vigilancia legitimadas por la sostenibilidad intensifican la regulación sobre poblaciones transfronterizas. Sin embargo, como recuerdan DELEUZE y GUATTARI (1995), la subjetivación no es unidireccional: existen resistencias creativas, como comunidades indígenas o camioneros que resignifican la sostenibilidad según sus propias cosmologías.

5 COOPERACIÓN INTERGUBERNAMENTAL Y PLURALIDAD IDEOLÓGICA

La Ruta Bioceánica muestra cómo la sostenibilidad se convierte en lenguaje común entre países con ideologías distintas. Brasil, Paraguay, Argentina y Chile justifican inversiones y cooperación a partir de este discurso (MEADOWCROFT, 2007; OSBORNE, 2006). Organismos como BID, UNESCAP (2020) y WORLD BANK (2019) financian proyectos condicionados a métricas ambientales, imponiendo racionalidades específicas (OECD, 2020).

ARENDRT (2009) recuerda que la política se constituye en la pluralidad. Así, la sostenibilidad funciona como idioma de negociación, aunque con riesgos: homogeneización discursiva, financeirización (WORLD BANK, 2019) y tecnocratización de decisiones. Aun así, la pluralidad abre espacio a alternativas locales y sociales (GUATTARI, 2006)..

6 PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO Y PRODUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA “VERDE”

El sector privado es clave en concesiones, energía limpia y *smart mobility* (ZIETSMAN et al., 2017). Sin embargo, CHESTER et al. (2010) advierten riesgos de apropiación corporativa de agendas ambientales. La *green finance* introduce lógicas de rentabilidad que pueden chocar con la justicia territorial.

Organismos multilaterales promueven marcos regulatorios, pero la gobernanza sostenible sigue siendo campo de tensiones (MEADOWCROFT, 2007). La infraestructura verde no es solo ecológica: es política y disciplinaria (FOUCAULT, 2008; GUATTARI, 2006)..

7 DE LA BIOPOLÍTICA A LA ECOGUBERNAMENTALIDAD

La ecogubernamentalidad describe la gestión de poblaciones bajo la lógica de la sostenibilidad (FOUCAULT, 2008; MEADOWCROFT, 2007). La Ruta es simultáneamente vector de cooperación y red de control territorial. Los indicadores, certificaciones y métricas ambientales (ZIETSMAN et al., 2017) se convierten en instrumentos de normalización.

8 CONSIDERACIONES FINALES: RIESGOS, LÍMITES Y POTENCIALIDADES

La sostenibilidad, en el contexto de la Ruta Bioceánica, se ha revelado como mucho más que una meta ambiental: actúa como lenguaje performativo y tecnología de gobierno que organiza discursos, prácticas y subjetividades en territorios transfronterizos marcados por asimetrías y tensiones. Este ensayo mostró que dicha racionalidad puede funcionar como promesa de desarrollo y cooperación, pero también como dispositivo de control, exclusión y homogeneización.

Entre los principales riesgos identificados destacan tres. Primero, la captura tecnocrática y corporativa de la sostenibilidad, transformándola en un discurso de *greenwashing* que legitima proyectos sin garantizar justicia social ni ambiental (MEADOWCROFT, 2007; WORLD BANK, 2019). Segundo, la sustitución de la política por la gestión, como advirtió ARENDRT (2009), reduciendo los procesos democráticos a métricas e indicadores. Tercero, la intensificación del biopoder sobre poblaciones vulnerables bajo pretextos de seguridad o eficiencia, en la línea de lo que AGAMBEN (2002) denomina normalización de la excepción.

No obstante, el modelo también evidencia potencias. La sostenibilidad puede operar como gramática común que posibilita acuerdos mínimos en escenarios ideológicamente heterogéneos, abriendo la puerta a formas más horizontales de cooperación intergubernamental. Asimismo, actores locales —comunidades indígenas, camioneros, movimientos sociales—

pueden reapropiarse del discurso para resignificarlo en clave emancipadora, introduciendo dimensiones culturales y territoriales invisibilizadas en la narrativa oficial (GUATTARI, 2006).

La participación del sector privado constituye otra ambivalencia central. Su inclusión amplía recursos financieros y tecnológicos, pero requiere salvaguardas democráticas que eviten la subordinación de bienes públicos a la lógica del beneficio económico. La experiencia internacional demuestra que solo con mecanismos de accountability, participación social y pluralización de saberes es posible garantizar que la infraestructura verde sea realmente un bien público y no un activo corporativo (PIARC, 2019; CHESTER et al., 2010).

De cara al futuro, proponemos cuatro orientaciones normativas para una ecogubernamentalidad más justa y democrática en la Ruta Bioceánica:

- a. Gobernar con datos y con gente, equilibrando métricas robustas y auditables con espacios de deliberación pública.
- b. Codificar salvaguardas democráticas —precaución, proporcionalidad, reversibilidad y responsabilidad— para impedir la normalización de la excepción.
- c. Instituir arreglos de coproducción entre Estados, municipios, pueblos indígenas, trabajadores de la logística y sector privado, reconociendo la política como espacio plural de disputas legítimas.
- d. Pluralizar la innovación, integrando dimensiones ambientales, sociales y mentales, siguiendo la propuesta de las “tres ecologías” de GUATTARI (2006).

En suma, la Ruta Bioceánica debe entenderse como un laboratorio político y epistémico de una nueva ecogubernamentalidad transfronteriza. La sostenibilidad no puede reducirse a un sello técnico de legitimación ni a un consenso vacío, sino que debe mantenerse abierta al conflicto, al disenso y a la creación colectiva. Solo así será posible que este corredor logístico se transforme en una trama viva de cooperación, seguridad y movilidad con dignidad, orientada por horizontes de justicia social, transición ecológica y democratización institucional en el Sur Global.

REFERENCIAS

- Aarseth, W., Andersen, B., & Midttun, J. (2024). Assessment of environmental risks during the implementation of infrastructure projects in the Arctic region. *Environmental Impact Assessment Review*, 103, 107057
- Agamben, G. (2002). *Estado de exceção*. São Paulo: Boitempo.
- Arendt, H. (2009). *A condição humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária.
- Chester, M., Horvath, A., & Madanat, S. (2010). Comparison of life-cycle energy and emissions footprints of passenger transportation in metropolitan regions. *Environmental Research Letters*, 5(3), 034001
- Coca, N., & Vecchio, A. (2020). Sustainable road infrastructure: principles and practices in OECD countries. *Journal of Infrastructure Systems*, 26(2), 04020007.
- Cohen, A., & Cavoli, C. (2019). Automated vehicles: Exploring possible consequences of government (non)intervention for congestion and accessibility. *Transport Reviews*, 39(1), 129–151. <https://doi.org/10.1080/01441647.2018.1523253>
- European Commission. (2020). *Sustainable and Smart Mobility Strategy*. Brussels.
- Foucault, M. (2008). *Segurança, território, população*. São Paulo: Martins Fontes.

- Foucault, M. (2010). *Nascimento da biopolítica*. São Paulo: Martins Fontes.
- Franco, L. R., Teixeira, R. D. C., & Barreto, S. F. (2024). Elementos críticos em projetos de transformação digital: uma abordagem aplicada à sustentabilidade institucional. *Revista Gestão & Tecnologia*, 24(2), 34–57
- Guattari, F. (2006). *As três ecologias*. Campinas: Papirus.
- ITF – International Transport Forum. (2021). *Smart Transport Infrastructure: The Role of Governance*. Paris: OECD/ITF.
- Lima, G. T., Barros, A. F., & Soares, M. E. (2024). Percepção dos burocratas: Experiência, significado e complexidade no processo decisório de políticas públicas. *Revista de Administração Pública*, 58(1), 67–92.
- Marsden, G., & Reardon, L. (2017). Governance of smart mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 104, 246–257.
- Meadowcroft, J. (2007). Who is in charge here? Governance for sustainable development in a complex world. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 9(3–4), 299–314.
- Osborne, S. P. (2006). The New Public Governance?. *Public Management Review*, 8(3), 377–387.
- Pérez, M. C., Huang, Y., & Silva, R. J. (2023). Characterization of superspreaders movement in a bidirectional corridor using a social force model. *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, 622, 128853.
- PIARC – World Road Association. (2019). *Asset Management Manual*. Paris.
- Sachs, I. (2015). *Rumo à ecossocioeconomia: teoria e prática do desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Garamond.
- UNESCAP. (2020). *Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: A Framework for Action*. Bangkok: UNESCAP.
- United Nations. (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. New York: United Nations. <https://sdgs.un.org/2030agenda>
- United Nations Development Programme (UNDP). (2019). *Governance for Sustainable Development: Integrating Governance in the Post-2015 Development Framework*. New York: UNDP. <https://www.undp.org/publications/governance-sustainable-development>
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (UN DESA). (2016). *Global Sustainable Development Report 2016*. New York: United Nations. <https://sdgs.un.org/gedr>
- United Nations Economic and Social Council (ECOSOC). (2017). *Progress towards the Sustainable Development Goals: Report of the Secretary-General*. E/2017/66. <https://digitallibrary.un.org/record/1292366>
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (2020). *Road Safety Performance Review: Brazil*. Geneva: UNECE. <https://unece.org>
- United Nations General Assembly. (2020). *Improving global road safety – Resolution A/RES/74/299*. New York: United Nations. <https://digitallibrary.un.org/record/3861226>
- World Bank. (2019). *Green Roads for Development: Integrating Environmental Considerations in Road Projects*. Washington, DC: World Bank. <https://www.worldbank.org>
- World Health Organization (WHO). (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization. <https://www.who.int/publications-detail-redirect/9789241565688>

World Health Organization (WHO). (2021). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030. Geneva: WHO. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240035090>

World Bank. (2019). *Green Roads for Development*. Washington, DC: The World Bank.

Zietsman, J., Ramani, T., & Martin, P. (2017). *Sustainable Transportation Performance Measures*. Transportation Research Board.