



EL CAPITALISMO RACIAL, LA ZONA DE LIBRE COMERCIO DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO Y LAS GEOGRAFÍAS UTÓPICAS DE LA ANTINEGRITUD EN COLOMBIA¹

Jaime Amparo Alves²

Tathagatan Ravindran³

Resumen: La ciudad portuaria de Buenaventura (en la costa del Pacífico colombiano) está en el centro del interés geopolítico nacional e internacional como puerto estratégico de la Alianza del Pacífico, un bloque comercial de US \$ 3 billones formado por México, Chile, Colombia y Perú para avanzar en la integración regional y el comercio transpacífico. Al mismo tiempo, la ciudad también es conocida por sus extraordinarios niveles de violencia, siendo los cuerpos negros que ocasionalmente aparecen flotando en las zonas de bajamar disputadas para la expansión portuaria, el aspecto más visible y más macabro de éstas economías de la crueldad. En este artículo, preguntamos: ¿Cuál es la relación entre el terror racial y las dinámicas del capital en Buenaventura? ¿Cómo podemos teorizar las dinámicas del flujo de capital, la expansión económica y la integración de Colombia en la economía global con los niveles asombrosos de violencia racial registrados en esta zona fanoniana del *no-ser*? Para responder a estas preguntas, primero analizamos la geografía colonial de esta ciudad portuaria predominantemente negra, así como su lugar en el imaginario geográfico de Colombia. Luego, en diálogo con la literatura sobre el capitalismo racial, la producción racial de poblaciones superfluas y la muerte social, analizamos algunas dinámicas espaciales que dialécticamente produce Buenaventura simultáneamente como una geografía

¹ **Nota:** Múltiples versiones de este artículo han circulado como manuscrito desde julio de 2017. Agradecemos los aportes de distintas personas entre ellas Cristina Moreno, Aurora Vergara y Carlos Valderrama. Ésta es una traducción revisada de la versión preliminar publicada en ACME: an International Journal for Critical Geographies como: "Racial Capitalism, the Free Trade Zone of Pacific Alliance, and Colombian Utopian Spatialities of Anti-Blackness." Agradecemos a la revista ACME por la autorización de reproducción en español y nos desculpamos de antemano por posibles omisiones o errores en las versiones anteriores. Para proteger la anonimidad de nuestros interlocutores, utilizamos pseudónimos y temporalidades diferentes en esta versión del artículo.

² University of California, Santa Barbara. E-mail: jaimealves@ucsb.edu e ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3231-1693>

³ Universidad Icesi, Santiago de Cali. E-mail: travindran@icesi.edu.co e ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2479-4776>

distópica y una geografía del capital que reposiciona a Colombia en la economía global. Finalmente, tomando prestado del análisis de Rhonda Williams sobre los procesos de desposesión como “acumulación como evisceración”, ofrecemos una reflexión sobre la política visceral de producción de capital en Buenaventura, así como su lugar en las nuevas reconfiguraciones del capitalismo y sus relaciones con las injusticias históricas contra la gente negra en Colombia y en la región.

Palabras claves: antinegritud; capitalismo racial; necro (bio) política; acumulación como evisceración, existencia supérflua

CAPITALISMO RACIAL, ZONA DE LIVRE COMÉRCIO DA ALIANÇA DO PACÍFICO E AS GEOGRAFIAS UTÓPICAS DA ANTINEGRITUDE NA COLÔMBIA

Resumo: A cidade portuária de Buenaventura (na costa do Pacífico colombiano) está no centro do interesse geopolítico nacional e internacional como lugar estratégico da Aliança do Pacífico, um bloco comercial de US \$ 3 trilhões formado pelo México, Chile, Colômbia e Peru para promover a integração regional e o comércio transpacífico. Ao mesmo tempo, a cidade também é conhecida por seus níveis extraordinários de violência, da qual os cadáveres desmembrados que aparecem flutuando em áreas de manguezais disputadas para a expansão portuária parecem ser sua expressão mais visível e mais macabra. Neste artigo, perguntamos: como o terror racial está relacionado com as dinâmicas do capital em Buenaventura? Como teorizar a relação entre dinâmica de fluxo de capital, expansão econômica e integração global nesta zona fanoniana do *não-ser*? Para responder a essas perguntas, primeiro analisamos a geografia colonial dessa cidade portuária predominantemente negra, bem como seu lugar no imaginário geográfico da Colômbia. Em seguida, em diálogo com a literatura sobre as múltiplas dimensões do capitalismo racial, a produção racial de populações supérfluas e a morte social, analisamos algumas dinâmicas espaciais que dialeticamente produzem Buenaventura simultaneamente como uma geografia distópica e uma espacialidade produtora de capital e valor que reposiciona a Colômbia na economia global. Finalmente, baseados na análise de Rhonda Williams sobre os processos de despossessão como “acumulação como evisceração”, fornecemos algumas reflexões sobre a política visceral de produção de capital em Buenaventura, o seu lugar na geopolítica do capital y suas relações com as injustiças históricas contras as gentes negras na Colômbia e na região.

Palavras-chave: antinegritude; capitalismo racial; necro(bio) política; acumulação como evisceração, existência supérflua

RACIAL CAPITALISM, THE PACIFIC ALLIANCE AND THE UTOPIC GEOGRAPHIES S OF ANTIBLACKNESS IN COLOMBIA

Abstract: The port-city of Buenaventura (in the Colombian Pacific coast) is at the center of national and international geopolitical interest as “the capital of the Pacific Alliance”, a US\$ 3 trillion trade bloc formed by Mexico, Chile, Colombia and Peru to advance regional integration and cross-pacific trade. At the same time, the city is also known for



extraordinary levels of gruesome violence, dismembered dead bodies floating in the low-tide area of port-expansion being its most visible aspect. In this article, we ask: How is racial terror tied to such a promising future for capitalist development? How can we theorize the dynamics of capital's flow, economic expansion and global integration in this Fanonian zone of nonbeing? To answer these questions, we first analyze the colonial geography of this predominantly Black port-city as well as its place in the geographic imaginary of Colombia. Then, in dialogue with literature on multiple dimensions of racial capitalism and structural antiblackness such as racialized surplus populations and social death, we analyze some spatial dynamics that dialectically produce Buenaventura simultaneously as a dystopic and a value-producing spatiality that repositions Colombia in the global economy. Finally, borrowing from Rhonda Williams' analysis of racialized dispossession as "accumulation-as-evisceration," we provide some reflection on the racially-driven eviscerating politics of capital-making in this port-city as it relates to current global geopolitics as well as to lasting antiblack injustices in Colombia and beyond.

Keywords: antiblackness; racial capitalism; necro(bio)politics; accumulation as evisceration, surplus existence

LE CAPITALISME RACIAL, LA ZONE DE LIBRE-ÉCHANGE DE L'ALLIANCE DU PACIFIQUE ET LES SPATIALITÉS UTOPIQUES DE L'ANTI-NOIRCEUR DANS LA VILLE PORTUAIRE DE BUENAVENTURA / COLOMBIE

Résumé: La ville portuaire de Buenaventura (sur la côte pacifique colombienne) est au centre des intérêts géopolitiques nationaux et internationaux en tant que lieu stratégique pour l'Alliance du Pacifique, un bloc commercial de 3 billions de dollars formé par le Mexique, le Chili, la Colombie et le Pérou pour promouvoir intégration régionale et commerce transpacifique. Dans le même temps, la ville est également connue pour ses niveaux de violence extraordinaires, dont les cadavres démembrés qui semblent flotter dans les zones de mangroves disputées pour l'expansion du port semblent être son expression la plus visible et la plus macabre. Dans cet article, nous nous demandons: comment la terreur raciale est-elle liée à la dynamique du capital à Buenaventura? Comment théoriser la relation entre dynamique des flux de capitaux, expansion économique et intégration globale dans cette zone fanonienne du non-être? Pour répondre à ces questions, nous analysons d'abord la géographie coloniale de cette ville portuaire majoritairement noire, ainsi que sa place dans l'imagerie géographique de la Colombie. Puis, en dialogue avec la littérature sur les multiples dimensions du capitalisme racial, la production raciale de populations superflues et la mort sociale, nous analysons certaines dynamiques spatiales qui produisent dialectiquement Buenaventura simultanément comme une géographie dystopique et un capital et une valeur produisant une spatialité qui repositionnent La Colombie dans l'économie mondiale. Enfin, à partir de l'analyse de Rhonda Williams des processus de dépossession comme «accumulation comme éviscération», nous apportons quelques réflexions sur la politique viscérale de production de capital à Buenaventura, sa place dans la géopolitique du capital et ses rapports avec les injustices historiques contre les noirs en Colombie et dans la région.

Móst-cles: Mots-clés: anti-noirceur; capitalismo racial; nécro (bio) politique; accumulation comme éviscération, existence superflue.

INTRODUCCIÓN

Vista desde la bahía donde los modernos barcos transoceánicos tocan su costa, la ciudad portuaria colombiana de Buenaventura es un paraíso del capital. Maquinas modernas descargan contenedores de productos manufacturados como motocicletas, computadoras, automóviles y fertilizantes de los EE. UU., Europa y Asia, a un ritmo frenético, mientras que la carga de azúcar y granos de café esperan para ser transportados en el próximo barco rumbo a Asia. Un hotel de rascacielos frente a las aguas de la bahía alberga al personal portuario, algunos extranjeros de alto perfil que, durante la noche, pueden disfrutar de la comida típica de Pacífico en uno de los restaurantes en las aceras del recientemente remodelado malecón. Este mundo paradisíaco se superpone con una zona antinegra de abandono social en los márgenes de la ciudad ascendente. Mientras los niños y niñas juegan descalzos en las aguas putrefactas del manglar donde se construyen las casas en palafitos, mendigos buscan desesperadamente comida en los botes de basura cerca del lujoso hotel donde algunos lugareños trabajan como porteros y domésticas. Las casas mal planificadas, las tuberías corroídas con fugas de agua y las calles llenas de huecos o sin pavimentar se suman a una atmósfera de miedo que hasta hace poco tiempo era desencadenada por la aparición ocasional de cadáveres desmembrados flotando en las aguas de bajamar. Las partes de los cuerpos arrojados en el mar y traídos por la marea, parecen integrar las dos geografías distintas pero mutuamente dependientes. En todos los sentidos posibles, Buenaventura encapsula los extremos superpuestos que caracterizan al capitalismo racial global.

La ciudad está ubicada en el centro de los intereses geoestratégicos nacionales debido a su posición privilegiada en el Océano Pacífico. Es la principal puerta de salida de exportaciones colombianas a la economía mundial. De hecho, el puerto de Buenaventura es el puerto líder de la nación, manejando el 71% de las exportaciones en la región del Pacífico y el 30% de la nación. Solo en 2017, manejó un millón de contenedores (22 millones de toneladas) y se posicionó como uno de los diez puertos más grandes de

América Latina (El País, 2018). La ambición de la élite política y económica colombiana, es convertir a Buenaventura en la "Capital de la Alianza del Pacífico", un bloque comercial que busca la integración regional con el mercado asiático (Dinero, 2013). Con un PIB combinado de US \$ 3 billones y un mercado interno para 225 millones de habitantes, el bloque formado por México, Chile, Colombia y Perú es la octava economía del mundo (Alianza Pacífico, 2018).

En 2014, el presidente colombiano Juan Manuel Santos, acogió con entusiasmo la cumbre de la Alianza en la ciudad colonial de Cartagena de Indias. En la ocasión, optimista que la iniciativa geopolítica cambiara la posición de su país en la economía global, Santos argumentó que "la historia del Pacífico es dividida en dos", ahora y antes cuando esta era "una región olvidada por tanto tiempo, un océano al que le hemos dado la espalda durante siglos (Cancillería, 2014)". También prometió que el nuevo bloque comercial mejoraría la calidad de vida y crearía más oportunidades de trabajo para sus conciudadanos/as. Para preparar la ciudad portuaria para el futuro brillante cercano, Santos anunció un plan de mejora de la infraestructura logística: la expansión de la carretera y el ferrocarril que une la región productora de azúcar del Valle del Cauca con el puerto; la ampliación del canal para acomodar buques portacontenedores más grandes; el remodelo de las terminales marítimas; y la mejora de la pobre infraestructura de la ciudad. En una entrevista a un periódico regional durante la cumbre, el presidente celebró: "Se enciende el motor del desarrollo y el bienestar de América Latina (El País, 2014)".

Al mismo tiempo que Buenaventura ocupa el centro de los intereses geopolíticos nacionales e internacionales para expandir una economía en apuros, la ciudad ha sido durante mucho tiempo una geografía distópica de despojo y violencia racial. Podría considerarse, en términos Fanonianos, que la ciudad es una "zona del no-ser" (Fanon, 1967: 8), una espacialidad colonial que no deja dudas sobre los lugares que ocupa la gente negra en esta geografía del capital. Uno de los principales centros urbanos de la costa del Pacífico, Buenaventura es una ciudad de esperanza para la población internamente desplazada, atrapada entre el fuego cruzado de un conflicto armado (que involucra a paramilitares, narcotraficantes, guerrilla y Estado) para mantener el control sobre las rutas internacionales del narcotráfico y para apoderarse de territorios negros con recursos minerales estratégicos (Figueroa-Carcera-Correa, 2015; Arboleda, 2016). Sin embargo,

esta ciudad es también un centro urbano marcado por la desesperación y el sufrimiento social. El evento recurrente de pacientes que mueren en ambulancia mientras son trasladados en una travesía de dos horas de viaje hacia el hospital regional ubicado en la ciudad metropolitana de Cali, como también la violencia homicida y el acaparamiento de las áreas urbanas donde viven las personas de más bajos recursos para la expansión portuaria, son quizás algunas de las manifestaciones más extremas de una zona en permanente abandono social (Nicholls y Sánchez-Garzoli, 2011; CNMH, 2015). ¿Cómo estas formas de precariedad urbana se relacionan con la producción de geografías de muerte y geografías del capital? Situar esta pesadilla racial dentro del sueño colombiano de integración en la economía global es el propósito de este artículo.

En este trabajo, analizamos cómo la muerte social negra es fundamental para esta “promesa utópica” de reposicionar la ciudad y la región en la economía-mundo. Consideramos algunas dinámicas espaciales que dialécticamente produce Buenaventura como una espacialidad a la vez distópica y generadora de valor para reposicionar a Colombia en la economía global. Informado por la noción de capitalismo racial propuesto por Cedric Robinson (2000), así como dialogando con intervenciones recientes sobre poblaciones raciales supérfluas (por ejemplo, Singh, 2016; Stuart, 2011; Gilmore, 2007), trazamos la dinámica de una geopolítica de evisceración en Colombia y su relación con la economía global. A pesar de estar más allá del alcance de este artículo, nuestra consideración sobre estas dinámicas no es ciega al debate teórico sobre cómo la economía política y libidinal se unen para posicionar social y ontológicamente al sujeto negro en el mundo de la producción y en la humanidad (Jung, 2019; Wilderson, 2010; Hartman, 2016; Vargas, 2017). Hemos intentado unir estas perspectivas analíticamente distintas, pero convergentes, al mostrar cómo el proceso de acumulación de capital en Buenaventura está indisolublemente vinculado a la violencia original de la esclavización y a la muerte social negra contemporánea.

La condición ontológica de la gente negra como vida superflua, autoriza el destierro, la hiperexplotación y la eliminación física. Es en este contexto que analizamos cuatro dinámicas interrelacionadas que permiten la acumulación de capital en la ciudad: (i) la representación histórica de los territorios negros como "tierra vacía" y de sus habitantes como infrahumanos; (ii) el destierro negro como estrategia para reordenar el territorio para

la producción de capital (iii) la producción y gestión estatal de la muerte social al invertir selectivamente en la economía portuaria y abandonar la infraestructura y los servicios públicos de la ciudad; (iv) el control de los medios de subsistencia negra a través de la precarización de la mano de obra y la criminalización de las estrategias urbanas de sobrevivencia. El artículo se basa en fuentes textuales (periódicos e informes oficiales sobre la economía portuaria y las violaciones de derechos humanos en Buenaventura) y entrevistas no estructuradas con residentes y activistas durante visitas intermitentes entre 2014 y 2018. También nos basamos en nuestra participación activista en un centro de investigación sobre el racismo y en las protestas en la ciudad de Cali, así como nuestra participación en eventos públicos organizados por la comunidad negra en ambas ciudades.⁴

GEOGRAFÍA COLONIAL

Aunque una discusión más completa de su historia colonial esté más allá del alcance de este artículo, vale la pena destacar brevemente el lugar que ocupa Buenaventura en el imaginario racial colombiano y cómo este imaginario se relaciona con la condición actual de la ciudad. Con el tiempo, la representación de la región costera del Pacífico donde está ubicada Buenaventura, cambió de tierras "vacías" y "no civilizadas" pobladas por negros esclavizados fugitivos e indígenas "salvajes" a un "santuario ecológico" que alberga la biodiversidad más rica del mundo y ahora a la imagen de una región de interés nacional para el desarrollo del país. Aurora Vergara (2017) argumenta que esta doble representación del Pacífico como un activo nacional y como una "tierra vacía" sirve para el propósito político de desterrar a los pueblos negros e indígenas de estos territorios, borrando su historia y facilitando el acaparamiento de tierras y la expansión capitalista. En este sentido, el Pacífico ha sido un "laboratorio" biopolítico para probar proyectos de desarrollo para la nación (Quiñonez, 2016; Asher y Ojeda, 2009).

Si bien este proceso de deracination racial no sea exclusivo de Colombia -- desde Standing Rock hasta Flint, desde las comunidades garífunas en la costa del Caribe hasta el

⁴ También nos basamos en nuestras participaciones en procesos sociales con población del pacífico colombiano en Cali. Visitas a Buenaventura y participación en eventos públicos sobre la condición social de la ciudad han sido posible gracias al apoyo del CEAF (Centro de Estudios Afrodiasporicos) y el Grupo Nexus/CIES (Centro de Investigación en Estudios Sociales) de la Universidad Icesi.

pueblo Kaiapó en la Amazonía brasileña, las poblaciones indígenas y negras son presa del capitalismo depredador (Harrison, 2013 ; Loperena, 2017; Jainchand y Sampaio, 2013) --- la posición única de Buenaventura como un gran facilitador del flujo de capital global y como un espacio históricamente racializado y abandonado como "tierra de negros", la convierte en un caso paradigmático que pone de relieve los continuos imaginarios espacio-raciales de pertenencia nacional y procesos subyacentes a la acumulación global de capital. De hecho, la ciudad y la región son un texto-social o más bien una metáfora del proceso de formación y consolidación de la nación colombiana. Algunos estudios han documentado cómo la población nativa de la "tierra inhóspita" de clima húmedo, altas temperaturas y densos bosques de montaña de las Cordilleras representó un desafío extraordinario para la empresa colonial. Los españoles colapsaron varias veces en sus intentos de colonizar la región del Pacífico, habitada por la población nativa y que más tarde se convirtió en una zona de refugio para grupos esclavizados fugitivos. El control territorial por España se concretó sólo en el siglo XVIII cuando los colonos crearon un muelle en la actual Buenaventura. Sin embargo, aun así, el pequeño puerto fue relativamente descuidado y permaneció fuera del radar de los intereses económicos coloniales hasta la independencia (PÉREZ-VALBUENA, 2008; APRILE-GNISET, 2002, DÍAZ VARGAS, 2015).

Según la historiografía regional, en 1827, poco después de la independencia, Francisco de Paula Santander declaró al pueblo una zona de puerto libre, dando preferencia comercial a Inglaterra. A pesar de la prohibición británica de la trata transatlántica de esclavos y la oposición (por lo menos retórica) de Simon Bolívar a la esclavitud, Buenaventura continuó siendo un puerto de esclavos (incluso después de la abolición legal en 1851) y una puerta de entrada vital para la economía agrícola y minera del Gran Cauca. En el contexto del auge del azúcar y el café de Colombia, el puerto atrajo a inversores europeos y estadounidenses, compitiendo con el puerto de Barranquilla para ser una importante puerta de entrada al mercado internacional y ayudando a consolidar las élites blanco-mestizas agrarias y mineras regionales (DÍAZ VARGAS, 2015; PÉREZ-VALBUENA, 2008). En los albores del siglo XX, la sucesión de Panamá respaldada por Estados Unidos y el establecimiento de un sistema ferroviario y vial que conectaba la ciudad con el centro metropolitano de Cali representó un punto de inflexión en la modernización de la infraestructura portuaria (RODRÍGUEZ Y SÁNCHEZ, 2002).

Aunque no es exhaustivo, este trasfondo histórico es importante para comprender cómo la trayectoria colonial de Buenaventura (primero como punto de entrada para la España colonial, luego como lugar de refugio para esclavizados Africanos y, finalmente, un importante puerto para la consolidación de la nación independiente) da forma a su condición actual como zona racializada de acumulación y muerte social. También es ilustrativo del lugar actual de la gente negra en una “patria mestiza” construida sobre la antinegritud. Mientras que la costa del Pacífico se celebra como un activo nacional y la cultura negra se consume como espectáculo, la población negra acumula lo que se ha llamado de ‘desventajas estructurales’ en términos de desigualdades en el acceso a la educación, la vivienda, la salud y derecho a la vida (URREA, VIAFARA Y VIVEROS, 2014; ALVES Y VERGARA - FIGUEROA, 2019).

‘TIERRA DE NEGROS’

Cuando uno de nosotros visitó la ciudad por primera vez en 2013, como parte de un equipo de investigación de una universidad regional, no había agua potable regular y la electricidad era intermitente para la mayoría de sus residentes. El miedo flotaba en el aire. Nos aconsejaron tomar precauciones y mantenernos más cerca de la zona hotelera del centro, ya que la violencia homicida había alcanzado niveles alarmantes incluso para un país devastado por la guerra. Entre 1990 y 2012, hubo 4799 homicidios, 475 personas desaparecidas y 22 masacres en la ciudad. Estas cifras son todavía más altas cuando se considera el hecho de que la población de la ciudad no supera los 390,000 habitantes (CNMH, 2015). Aunque haya habido un descenso en los números en los últimos años, la seguridad continúa siendo un problema crítico en Buenaventura. De particular preocupación es la explotación sexual y el asesinato de mujeres. Mientras que, en las narrativas oficiales y en las narrativas patriarcales sus muertes sean relacionadas a asuntos íntimos / privados (“líos de pareja”), investigadoras negras han denunciado una "estrategia de terror" sexual que busca reafirmar un orden espacial masculino-militarista a través de los asesinatos selectivos de mujeres activistas cuyo trabajo han sido vitales para la protección de las comunidades negras (RAMIREZ TORRES, 2017; LOZANO, 2016). La afirmación de Saidiya Hartman de que la experiencia de la esclavización continúa definiendo la

posición de la mujer negra en el mundo de hoy le aplica en este entorno urbano. La condición liminal de las mujeres negras en el mundo laboral, afirma Hartman, se manifiesta en la forma en que, al mismo tiempo que su mayor vulnerabilidad hace que su trabajo sea más barato y su condición invisible como "trabajadora" explotada o sin salario, ella es la que carga en sus hombros la responsabilidad de reconstruir comunidades y familias destruidas por el capitalismo racial. Al igual que en la esclavitud, las mujeres negras colombianas también viven bajo un "régimen de sexualidad racializada que continúa poniendo a los cuerpos negros en riesgo de explotación y abuso sexual, violencia gratuita, encarcelamiento, pobreza, muerte prematura y asesinatos sancionados por el estado" (HARTMAN, 2016, 169).

Aunque el racismo antinegro no es la única fuerza responsable por estas dinámicas violentas, juega un papel central en el ordenamiento del territorio y la autorización para el increíble abandono de la infraestructura de Buenaventura. El análisis de Laura Pulido de la crisis del agua en la ciudad de Flint (una ciudad predominantemente negra), puede arrojar luz al análisis sobre la geografía negra de Buenaventura. Pulido muestra que, como un lugar negro y pobre, Flint fue sometida a disciplinas fiscales drásticas que resultaron en el abandono de la infraestructura que permitiera a la ciudad poder cumplir con sus obligaciones financieras con los inversionistas. Para Pulido, la relación de la población negra de Flint con el capital es de desposesión y acumulación, ya que realiza "trabajo no remunerado por el capital", pues el capital transforma el abandono de los y las residentes en estrategia y oportunidad para disciplinar fiscalmente la ciudad (PULIDO, 2016, 10-11). Ella señala que aunque la solvencia fiscal ha sido uno de los principios claves de la doctrina neoliberal, las ciudades con mayor población afroamericana son las que más sufren con los planes de austeridad. En respuesta al argumento de que el problema de Flint no es racial, ya que los residentes blancos de la ciudad también se ven afectados,⁵ ella afirma que una vez que un espacio es racializado (y, agregamos, generizado), los residentes no-negros también sufren las "consecuencias colaterales" por compartir espacios negros. En otras palabras, los espacios racializados como "sitios de negros" son los que se consideran como excedentes y desechables. Los blancos (y otras poblaciones) que viven en estas áreas pueden estar

⁵ Este es también un argumento muy familiar para el caso de Buenaventura.

sujetos a condiciones similares, pero su experiencia es accidental, en lugar de estructural (VARGAS, 2017; ALVES 2018).

No es difícil ver la misma lógica en el caso de Buenaventura, una espacialidad negra azotada por la pobreza en donde una minoría blanco-mestiza también es vulnerable a la violencia y la exclusión social. Ubicada en la costa del Pacífico colombiano, ésta es una urbanidad donde la gente negra constituye el 73% de la población, los blancos / mestizos son el 26% y la población indígenas es el 1% (DANE, 2005). No es una coincidencia que estas geografías negras (Buenaventura y la costa del Pacífico) sean las más abandonadas por el Estado colombiano. Allí también, la vida es menos valorada: en Buenaventura, el 80,3% de la población vive en la pobreza, el 61% está desempleada, el 17% es analfabeta, el 40% de la población no tiene acceso a las redes de alcantarillado y al menos el 50% ha sido víctima del conflicto armado (EL PAÍS, 2017). La ciudad negra, y la costa del Pacífico, es tan desvalorizada que hasta a los habitantes no negros, como dice el dicho, "les toca una vida de negro". Resulta pertinente la pregunta: ¿Cuales serían los referenciales de vida vivible o vida digna (¿vida *no-negra*?) en este contexto racial?

El abandono de la infraestructura de la ciudad es parte de una práctica estatal persistente y deliberada de producir muerte social mientras se extrae capital de su población y territorio. Así, como en Flint, la ciudad es un "laboratorio para nuevas prácticas neoliberales (PULIDO, 2016, 2)" que, en este caso, facilitan el papel de Colombia como potencia económica regional. Como el actor principal en impulsar este "experimento", el Estado energiza dinámicas espaciales que son fundamentales para controlar la población negra local, reducir los costos operativos del puerto y asegurar la rentabilidad del mercado. La autopista Buga-Lobo Guerrero que atraviesa la ciudad y va directamente a las terminales portuarias, quizás sirva como una metáfora espacial para estas dinámicas de exclusión / inclusión. La carretera conecta las modernas terminales portuarias en la isla Cascajal con centros regionales como Cali, "sin tocar" el territorio continental y marginado de la ciudad donde vive la mayoría de los residentes. Las áreas portuarias altamente protegidas con alto sistema de seguridad, son el otro lado de las geografías de la antinegritud que constituyen la ciudad. Casi literalmente, a los y las bonaverenses se les niega el acceso al puerto, a la ciudad y a la nación. Dicha dinámica espacial ha hecho que el Centro Nacional de Memoria Histórica (CNMH 2015, 25) caracterice a la ciudad como "Un puerto sin comunidad".

Del mismo modo, las formas en que el Estado ha respondido históricamente a la "crisis" permanente en la ciudad revela su papel en la producción de condiciones de vida imposible de vivir. Por ejemplo, a principios del siglo XX, 1/5 de la población fue diezmada por un brote de cólera. En aquel entonces, el gobierno respondió diseñando un plan de desarrollo urbano para proporcionar servicios esenciales a la población local. El plan nunca salió del papel y la ciudad siguió sin una infraestructura urbana básica. A mediados de 1900, un terremoto y un incendio dejaron la ínfima infraestructura en ruinas (PEREZ-VALBUENA, 2008, 59). En 1968, el presidente Carlos Lleras Restrepo declaró un estado de emergencia en la ciudad debido a sus condiciones sanitarias. En 1992, el presidente César Gaviria respondió a un brote de malaria anunciando otro plan de desarrollo urbano que nunca se implementó (BONILLA, 2014; EL TIEMPO, 1992). En 2014, el entonces presidente Juan Manuel Santos respondió a la "crisis humanitaria" en la ciudad al anunciar el suministro de agua potable, electricidad y prometió una mejora en la calidad de vida de los y las Bonaverenses. Por fin, en 2017 se lanzó el nuevo plan del gobierno, que prometía convertir a Buenaventura en un distrito especial con autonomía económica y política. Hasta ahora, nada ha cambiado sustancialmente. La ciudad sigue siendo una zona aguda de muerte (social) o una "zona del no-ser" (FANON, 1967, 8); una que también es altamente *funcional* para sostener el crecimiento económico del país y generar ingresos fiscales para el gobierno colombiano.

ACUMULACIÓN POR EVISCERACIÓN

La "violencia infraestructural" (RODGERS Y O'NEILL, 2012) del Estado, que descuida los servicios básicos como la seguridad, la educación y el acceso a la salud, ha facilitado el acaparamiento de tierras, la expansión del puerto y la hiperexplotación laboral. Si bien estos procesos son parte de una larga historia de violencia, el crecimiento de dichas desposesiones violentas corresponde temporal y causalmente a la inclusión trágica de la costa del Pacífico en el conflicto armado colombiano. El geógrafo político Ulrich Oslender (2008) argumenta que antes de la década de 1990, la región del Pacífico de Colombia se consideraba un "paraíso de paz" ya que el sangriento conflicto armado que el país ha presenciado desde fines de la década de 1940 (primero entre los liberales y los



conservadores, y luego entre la guerrilla y gobierno (fuerzas paramilitares) aún no había incursionado en la región. La población negra era vista como "guardianes" de los activos biogenéticos de la nación. Las políticas multiculturales implementadas a través del reconocimiento de la nación como multicultural en la nueva Constitución promulgada en 1991 y la Ley 70 que otorgó derechos territoriales a las comunidades negras, estaban destinadas a proteger este "santuario", pero la esperanza no duró mucho, ya que los intereses económicos nacionales y transnacionales "envolvieron a toda la región en un mar de violencia y terror" (OSLENDER, 2008, 87). Oslender también señala los vínculos claramente documentados entre poderosos conglomerados económicos que expanden el cultivo de palma africana en la región con la violencia paramilitar. Estas compañías han establecido plantaciones a gran escala en los territorios legalmente poseídos por las comunidades negras y la resistencia de estas comunidades se ha tratado a través de amenazas, masacres y desplazamientos forzados. Estos procesos han convertido a toda la región del Pacífico colombiano en una "geografía del terror" en la que la violencia racializada genera miedo y disuade la resistencia. El desplazamiento, entonces, no es simplemente un subproducto del conflicto armado, es también una *estrategia militar* de reordenar el territorio para la acumulación de capital (OSLENDER 2007, 2008).

La misma lógica del destierro en interés de las grandes empresas también opera en Buenaventura. La paradoja es que la ciudad ha sido uno de los principales centros urbanos que recibe población desplazada internamente por el conflicto armado en la costa del Pacífico, mientras que los y las desplazadas de Buenaventura son expulsados en su mayoría de las zonas de bajamar donde se construyó la mayor parte de la ciudad marginada sobre áreas de rellenos en una práctica que los residentes llaman "tomar tierra del mar" (CNMH, 2015). Se han documentado, cómo los grupos paramilitares habían ocupado las áreas históricamente negras de bajamar desde principios de la década de 2000. El terror paramilitar ha demostrado ser instrumento para las corporaciones estatales e internacionales que tienen la intención de aumentar la capacidad portuaria. En 2005, los grupos paramilitares se desmovilizaron oficialmente, solo para ser reemplazados desde entonces por los llamados "Bacrim" o milicias del narcotráfico, cuya disputa por las rutas internacionales de drogas han alimentado olas de violencia que superan los niveles anteriores de crueldad (VALENCIA *et al.* 2016; LOZANO, 2016; NICHOLLS Y

SANCHEZ-GARZOLI, 2011). Sumado o facilitado por el abandono estatal, los narcotraficantes inauguraron nuevas olas de terror como las casas de pique donde las víctimas eran desmembradas vivas o desaparecían en las aguas del pacífico.

Llamando la atención sobre la lenta respuesta del gobierno, Héctor Epalza Quintero, obispo católico de Buenaventura, es citado en un informe especial de Human Rights Watch diciendo que "en medio de la noche se escuchan los gritos de las personas que dicen 'No me maten! ¡No me mates! ¡No seas tan malo!' Básicamente, estas personas están siendo desmembradas en vida" (HUMAN RIGHTS WATCH, 2014). Otro individuo revela la siniestra economía de asesinar y apoderarse del territorio en la zona portuaria: "Toman las casas y se convierten en propietarios. ¿Y quién se va a quejar?... Si te quejas, te matarán" (ibid). El mismo informe también señala que al menos 150 personas fueron reportadas como desaparecidas después que la Bacrim pasaron a controlar el territorio, lo que se suma a los más de 2000 desaparecidos en las últimas dos décadas (HUMAN RIGHTS WATCH, 2014). Por mucho tiempo los y las activistas negros han denunciado esta estrategia como "una guerra sin cuerpos", para destacar las desapariciones de cuerpos en el mar como el *modus operandi* en esta forma de violencia (SAAVEDRA, 2013).

Si bien el número de personas "desaparecidas" continúa aumentando, los homicidios en Buenaventura se han reducido en un 68% en los últimos tres años (2015-2018) registrando tasas más bajas (4, de cada 100,000 personas) que el promedio nacional de 24 de cada 100 000 personas (ver El País, 2018). Este es el mismo período en el que el gobierno y parte de la guerrilla de las FARC celebraron un acuerdo de paz (en 2016), en La Habana (Cuba) para poner fin al conflicto armado. Si bien puede ser demasiado temprano para celebrar un precario acuerdo de paz con las FARC-- todavía hay otros grupos rebeldes, así como una disidencia de las FARC en la confrontación armada--, un activista local explica que existe una "violencia turbia y disimulada" impuesta por la ley del silencio en la conversación cotidiana. Esto, a su vez, desafía seriamente los esfuerzos del gobierno para presentar la ciudad como una "comunidad pacificada". Según nuestro interlocutor, no hay cuerpos en las calles, pero la ciudad sigue siendo abandonada por el Estado y, lo que es peor, las bandas criminales están estableciendo su propio pacto para tomar "pacíficamente" el territorio de la ciudad: "Ahora incluso hay más control porque las milicias aprendieron a establecer un pacto para sobrevivir sin renunciar al control del territorio. Tienen su propio

acuerdo de paz ". También nos dijeron que el cartel mexicano de Sinaloa ya está operando en la región del Pacífico a través de un acuerdo con las Bacrim; potencialmente, dicho acuerdo tiene consecuencias de largo alcance para la ciudad y la región. Según Juan, un joven negro desplazado de Buenaventura y que ahora vive en Cali, el Estado mismo está implicado en esta dinámica de violencia a través de agentes corruptos: "La policía lo vende a uno. Vas a pedir ayuda a la policía y ellos van y pasan tu información a los duros. 'Mirá que aquel tipo está presentando demanda contra ti.' Entonces tienes que irte." Otros residentes han expresado una gran frustración y desconfianza en la fuerza estatal, que es ampliamente vista como "carente de legitimidad" debido a supuestos "acuerdos " con las Bacrim. La confluencia de paramilitares, narcotráfico y violencia estatal y la interdependencia de estas fuerzas "políticas, económicas y ecológicas", argumenta Austin Zeiderman (2016), produce precariedad racial, abandono y lucro en Buenaventura: el gobierno abandona a la gente, el paramilitarismo refuerza el control territorial de la tierra y el cambio climático global precipita una nueva reestructuración urbana en áreas vistas como peligrosas para la vida humana pero buenas para el capital. Estas fuerzas, argumenta Zeiderman, hacen de Buenaventura y particularmente del área de bajamar acarapada para expansión portuaria "una de las zonas con mayor concentración de muerte negra" en las Américas hoy día (2016, 16). La usurpación de la tierra urbana es, de hecho, una estrategia de control espacial en este territorio altamente valorado, pero que está lejos de ser la única forma en que el capitalismo produce excedentes en la ciudad.

GEOGRAFÍA DE LA MUERTE/GEOGRAFÍA DEL CAPITAL

En Buenaventura, no hay trabajo para la población negra en el puerto. "Ahora el puerto está automatizado, ya que cada vez contratan menos personas. Y para complicar las cosas, nuestra gente no está preparada para tomar los pocos puestos disponibles debido al déficit educativo", dice Simón, un joven activista. Lina, una mujer negra que trabajó en el puerto, confirma esta tendencia. Ella trabajó bajo un contrato temporal donde tiene que estar disponible en todo momento para la compañía. Su empleo está lejos de ser estable y depende del movimiento de carga. "La mayoría de los trabajos automatizados son realizados por extranjeros", explica Lina. También explica que negar la educación a la



gente negra favorece la economía portuaria, ya que la "incapacidad" para trabajar en los nuevos empleos automatizados asegura que pueda ser contratada a bajo costo en empleos domésticos y en la economía de servicios. Se podría decir que, en términos de Marx, los y las bonaverenses constituyen una población excedente, que se incorpora al mundo de la producción como un "ejército laboral activo (...) con empleo extremadamente irregular", lo que los convierte en un "ejército industrial de reserva" (MARX, 1992, 796). Sin embargo, sus condiciones raciales les convierte en un exceso, y por lo tanto en desechables. Más que la mano de obra excedente, la "existencia supérflua" (véase HONG, 2012) de los y las bonaverenses es un producto de su supuesta condición infrahumana, que se constituye a través de las condiciones duraderas de sujeción y dominación racial.

Algunos jóvenes negros trabajan en el puerto, pero en lo general "no se otorgan empleos de "cuello blanco" a la gente de Buenaventura", dice Lina. Las pocas personas negras que trabajan en el puerto realizan el trabajo desgastante "de matar muelle" (los que cargan y descargan mercancía pesada). Al igual que Lina, son hombres contratados en condiciones de trabajo altamente precarias. Otras opciones disponibles es la de "motoratón" o "jíbaro" para la economía del narcotráfico. Como ruta estratégica para el comercio internacional de drogas, Buenaventura cuenta con recursos humanos "trágicamente rentables" para facilitarlos. Los jóvenes son reclutados para llevar pequeñas embarcaciones cargadas de cocaína a alta mar desde donde se transfiere a otros vehículos rumbo a los EE. UU., Europa y Asia (VALENCIA, 2013; COLOMBIA INFORMES, 2018). Según Lina, "el Estado tiene que proporcionar opciones reales para los jóvenes y no medidas de "aguas tibia". "Estamos mamados de tantos talleres! El trato y la prostitución que ofrecen a los jóvenes, y de las oportunidades que la ciudad les niega ". Lina luego recordó cómo algunas jóvenes negras han sobrevivido a la pobreza y la desesperación mediante el trabajo sexual: "Una niña me dijo que en su cuerpo tenía la solución para el hambre". Los pescadores también están atrapados en esta economía ilegal. En 2013, un pescador desempleado decía a uno de nosotros que las rutas marítimas del tráfico de drogas han hecho que su trabajo sea extremadamente arriesgado y, como él, la mayoría de los pescadores han abandonado sus barcos. De hecho, en una reunión realizada en una universidad de Cali en 2018, el líder comunitario Javier Torres señaló que, si bien había 225 barcos de pesca en Buenaventura a principios de la década de 2000, hoy solo hay dieciocho. Esta información también esta

ratificada por otros de nuestros interlocutores para quien “la draga mueve la tierra, las maquinarias afectan la biodiversidad en esta zona y los peces se van. Hay que ir cada vez más lejos para traer el pescado”. Además de eso, la draga del canal está afectando las corrientes marítimas, llevando basura para las orilla de los pueblos. Y hay también el hecho de que las lanchas no pueden salir cuando viene el buque...las lanchas que trabajan con la madera no pueden cruzar... la contaminación terrible.”

Como la ciudad es abandonada por el Estado y disputada por las fuerzas económicas i/legales, su estigmatización como un "lugar peligroso" hace que la fuerza laboral negra sea desechable y al mismo tiempo altamente explotada y, por lo tanto, rentable. Incluso en el sector formal, las corporaciones nacionales e internacionales pueden permitirse establecer tarifas extremadamente bajas para aquellos que tienen la suerte de conseguir un trabajo en el puerto. Las residentes se quejan de que las empresas privadas no las contratan, prefieren traer trabajadores de otras partes del país. En algunos casos, se les ofrece un sueldo mucho más bajo que el salario legal. Reciente noticiero cita a una mujer que ha estado desempleada durante tres años: "Se aprovechan de la situación en la que vivimos con estas altas tasas de desempleo en el puerto (NOTICIAS CARACOL, 2017)". Con el ejército industrial de reserva, las corporaciones multiplican sus ganancias al pagar incluso los salarios de profesionales negros y negras calificadas por debajo del salario mínimo nacional vigente. Otro residente se queja de que "las grandes empresas no compran en Buenaventura. Incluso el ‘papel’ lo traen de otras ciudades (NOTICIAS CARACOL, 2017)". De hecho, los extranjeros y profesionales contratados de otras partes del país ni siquiera necesitan interactuar con la población local que no este en el hotel central, ubicado justo en frente de la terminal portuaria, donde algunas personas negras trabajan cómo empleadas de limpieza y porteros. Estratégicamente ubicado, el hotel permite a los trabajadores y empresarios extranjeros “saltar” de los barcos a tierra sin interactuar con la ciudad negra "peligrosa". Así, la hiperexplotación de la población local y la extracción de excedentes sin invertir en la economía local van de la mano.

Ahora bien, en todos estos aspectos lo que se ve no es un fracaso de la economía para incorporar a la población negra en su dinámica de expansión, sino más bien, un proceso visceral de acumulación y expansión de capital habilitado por las condiciones infrahumanas de las vidas negras. Es por eso que este proceso puede describirse mejor a

través de lo que Rhonda Williams (1993, 82) denomina "acumulación como evisceración". La devaluación continúa del labor de las personas negras y del hábitat urbano, sugiere que dicha violencia estructural es funcional a la dinámica del crecimiento económico, pero no deberíamos reducir este proceso solo a factores económicos. Estas dinámicas también son funcionales para el trabajo que realizan en la producción de categorías diferenciadas del humano. De hecho, como han demostrado algunos estudios, ya sea en la geografía carcelaria de California, en las favelas brasileñas o en Haití pos-terremoto, el proceso de producción y acumulación capitalista funciona no solo sobreexplotando a los y las trabajadoras y convirtiendo su trabajo en superfluo, sino también generando ganancias con la muerte social y física (WILLIAMS, 1993; GILMORE, 2007; MULLINGS ET AL, 2010; VARGAS, 2014). Como en estas otras formaciones sociales anti-negras, en Buenaventura, la muerte negra produce valor. Es decir, si "el trabajo en el capitalismo produce valor", y si "los humanos-como-desechos (...) están integrados en las categorías sociales históricamente específicas que son fundamentales para el capitalismo" (YATES, 2011, 1684), en las geografías negras racializadas de Buenaventura, el capital extrae valor a través de la hiperexplotación del trabajo, el terror racial y la reproducción continua de la ciudad como *zona del no-ser*.

ESPACIALIDADES UTÓPICAS

Su proyección continúa como un punto nodal de la economía colombiana convierte a Buenaventura en una espacialidad utópica. Ahora, con la Alianza del Pacífico, la ciudad se vuelve aún más importante a nivel regional e incluso hemisférico. La Alianza del Pacífico se formó en 2011 con el objetivo de fortalecer las relaciones económicas entre Colombia, Perú, México y Chile a través de la "libre circulación de bienes, servicios, capital y personas". El bloque, que ahora también incluye cuatro miembros asociados (Australia, Canadá, Nueva Zelanda y Singapur) y dos Estados en proceso de membresía plena (Costa Rica y Panamá), comparten una visión geoestratégica de la costa del Pacífico como "una región fundamental para la economía global (ALIANZA, 2018)". Según algunos analistas de mercado, lo que hace que la Alianza sea particularmente competitiva es su implementación efectiva de políticas comerciales y desregulación financiera. Desde

2011, el bloque ha lanzado el Mercado Integrado Latinoamericano (MILA), la bolsa de valores más grande de la región, con el 40% de la inversión extranjera total en América Latina, una capitalización de mercado de U \$ D 1,25 billones y una cartera de más de 750 empresas (Perú Reports, 2018). La integración económica también se ha acelerado al levantar los aranceles en el comercio de mercancías y una mayor desregulación del flujo de capital, así como la eliminación de los requisitos de visa para los ciudadanos de los cuatro Estados miembros.

Otros estudios han mostrado que ideológicamente el bloque es un movimiento geopolítico para contrarrestar los intentos de integración regional encabezados por los gobiernos de izquierda que ascendieron al poder en las dos décadas pasadas en la región. No es una coincidencia que el bloque haya sido formado por gobiernos de derecha o centroderecha los cuales centran la seguridad, al "libre mercado" y la "democracia" como sus principios comunes. El bloque defiende el pragmatismo en la integración regional (en oposición a los esfuerzos proteccionistas y centrados en el Estado, como Mercosur, Unasur y el ALBA dirigido por los gobiernos de izquierda) y centrarse en "debates positivos sobre temas como el comercio, la inversión y la integración económica, evitando los debates más ideológicos que desviaron otras iniciativas" (véase DADE Y MEACHAM, 2013, 3). Con el Mercosur perdiendo importancia bajo los gobiernos de derecha y favorables al mercado, y a medida que los nuevos socios (incluidos China y Japón) están considerando unirse al bloque, la Alianza del Pacífico gana aún más importancia. En cuanto a Colombia, algunos han mostrado escepticismo con las promesas de mejorar las condiciones de vida de los pobres, ya que bajo la lógica del capitalismo global, para atraer capital extranjero y mantener la competitividad, el gobierno debe cortar los gastos públicos. Sin embargo, es en la materia de seguridad que la Alianza del Pacífico representa una oportunidad. Se espera que el país desarrolle una "diplomacia de potencia media" y se convierta en un líder regional (ACOSTA, 2014, 168), y que se suma a su peso militar ya establecido, su fuerte alineación con los Estados Unidos y su nuevo status como miembro de la OTAN y la OCDE.⁶

⁶ Hay una creciente literatura sobre el impacto económico y social de la Alianza para Colombia y la región. Como Acosta (2014), otros autores han enfatizado cómo la búsqueda de eficiencia fiscal puede resultar en la

A pesar de la violencia y el abandono, Buenaventura se proyecta como la capital de esta nueva iniciativa. Dentro del impulso de los inversores regionales y nacionales para diversificar la oferta capitalista en un momento de retracciones proteccionistas en los bloques de libre comercio ejemplificados por Brexit, la guerra comercial de Donald Trump con China y su amenaza de revisar el NAFTA, la mejora del puerto más grande de Colombia se vuelve aún más urgente. También se torna urgente desarrollar procesos más intensos de desposesión y muerte. Según un líder social, el nuevo terminal de contenedores de Buenaventura (TECEBUEN) fue construida en el lugar dónde ocurrió una masacre. “No se preguntó a la comunidad lo que quería, cuando finalmente entró a concertar con la comunidad esta les dijo que no quería el proyecto. Pero se impuso por violencia. Primero se entraron varios actores armados, asesinaron varios líderes sociales, se tomaron varias casas, quemaron las casas, pagaban para que la gente se saliera, para que mataran a las personas (...) Los megaproyectos están afectándonos, pero no se consulta a la comunidad que está asentada en este territorio (...) Los dueños de Buenaventura son los que lucran con la violencia, son la sociedad portuaria porque así pueden desarrollar sus proyectos de inversión...” El hecho de que las áreas de bajamar ocupadas por los urbanos pobres y ahora agazapados por inversionistas del puerto, también sea el lugar donde ocurran la mayor parte de los desplazamientos, desapariciones y asesinatos en las casas de pique mencionadas anteriormente, revela mucho no sólo de la gestión necropolítica de la vida urbana negra, sino también de las condiciones *vitales* que la muerte abre para la circulación (bio)geopolítica del capital. Así, mientras denunciamos la ciudad como un "espacio de muerte" o un lugar de "vida cruda" (MBEMBE, 2001, 195), también destacamos cómo la muerte de algunos y algunas es imprescindible para la vida de otros (FOUCAULT, 1990, 81). Las áreas plagadas de violencia de esta magnitud también son las proyectadas como la puerta de entrada al futuro del país.

BUENAVENTURA COMO NECRO (BIO) POLIS

profundización de las desigualdades sociales en Colombia. Ver por ejemplo, Urrego Sandoval 2015; Coutin, 2014; Baños & Sánchez Acevedo, 2017; Fernández García y Guzmán Cubillos, 2017 y Rojas-Losano 2018.

McIntyre y Nash (2011) analizan la lógica necro (bio) política del capitalismo contemporáneo y nos ofrece una forma de entender esta dinámica aparentemente contraintuitiva del capital. Después de proporcionar una distinción analítica entre la necrópolis (el mundo colonial de la producción) y la biopolis (el mundo metropolitano de acumulación), los autores interpretan la dialéctica socioespacial que lleva a formaciones espaciales como la bio (necro) polis y la necro (bio) polis. Argumentan que si bien la bio (necro) polis se refiere a "la irrupción de la necrópolis en la biopolis constituida por esos cuerpos racialmente devaluados presentes en la biopolis" (2011, 1482), la necro (bio) polis se refiere a la "emergencia de mayores posibilidades de acumulación de capital dentro de la necrópolis" (2011, 1482). Sostenemos que Buenaventura es un ejemplo de la necro (bio) polis por su capacidad de generar valor a partir de la subyugación y la muerte. Como se explicó anteriormente, el Estado ontológico y material de la Buenaventura negra hace que su población a veces sea explotable y siempre desechable. Se incluye en el mundo de la producción a través de la condición precaria de hiperexplotación y se excluye del mundo social a través de la desposesión ontológica. McIntyre y Nash (2011, 4) sostienen que las poblaciones excedentes siempre han estado vinculadas a "regímenes jerárquicos de reproducción" en los que algunas poblaciones racializadas y algunas geografías racializadas son hiperexplotadas o tratadas como desechos. De manera similar, el estudio de Ruth Gilmore (2007) sobre la expansión del sistema penitenciario durante la década de 1990 en California muestra cómo una economía en contracción encontró en la expansión del sistema carcelario una estrategia para abordar la crisis de acumulación generada por la tierra excedente, el exceso de mano de obra y la tecnología superflua creados por la intensa expansión del gasto militar en las décadas anteriores. Como la constante inestabilidad del capitalismo requiere la producción perpetua de lugares y personas como desechables, dicha desechabilidad tiene un claro propósito político / económico: crear nuevas condiciones de acumulación. Si en California, las personas son encarceladas para que se produzca una dinámica de crecimiento, lo que Gilmore llama la "solución espacial", en Buenaventura las personas y el lugar son empujados al límite de su capacidad de extracción de excedentes para proporcionar recursos naturales, mano de obra y vidas humanas al capitalismo global.

La propiedad y el control del puerto de Buenaventura revelan inequívocamente la importancia global de la ciudad y su base racial. La élite blanca-mestiza colombiana e

internacional controla la operación del puerto que hasta 1992 era una empresa estatal. Entonces, el gobierno colombiano implementó una serie de políticas de ajuste estructural en la economía, incluso la privatización de los terminales (JIMÉNEZ Y DELGADO, 2008). En 1994, la empresa privada Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPRBUN S.A.) tomó el control de la operación del puerto. Desde entonces, activistas han denunciado "el deterioro general de las condiciones laborales y las perspectivas de sindicalización, generando nuevos abusos laborales y de derechos humanos", incluido el despido de miembros del sindicato, el bloqueo del acceso en las comunidades pesqueras al mar y la imposición de "condiciones extenuantes" para las trabajadoras y los trabajadores portuarios (NICHOLLS Y SÁNCHEZ-GARZOLI, 2011). Hoy en día, el puerto está controlado principalmente por el grupo marítimo español TCB y por la agroindustria azucarera del departamento del Valle del Cauca (BONILLA, 2014).

Coherente con su pasado colonial, el futuro de la ciudad negra ha estado vinculado a los intereses geopolíticos de las élites globales y locales. Como puerta de entrada de Colombia a la economía mundial, Buenaventura reafirma su papel como lugar estratégico para el capitalismo racial una vez más: si bajo el colonialismo, la ciudad fue un punto nodal en el comercio triangular que expandió las fortunas del imperio español a costa de la esclavitud de millones de individuos negros, ahora es nuevamente en los hombros de su población negra que es sellado una nueva alianza comercial trans-Pacífico para favorecer el capital. Ahora, de nuevo, la evisceración negra es la otra cara del paraíso capitalista. De hecho, incluso en las peores oleadas de violencia, Buenaventura no dejó de ser la principal fuente de ingresos para la dinámica económica colombiana. La ciudad es, en palabras de Kelly Nicholls y Gimena Sánchez-Garzoli, "un lugar donde el libre comercio va de mano con las fosas comunes".⁷ La productividad del puerto pasó de 10 millones de toneladas de carga en el 2010 cuando hicieron estos comentarios a 22 millones de toneladas en 2017 y se proyecta que amplíe aún más su capacidad en los próximos años con el plan del gobierno colombiano de construir siete nuevos terminales portuarios. Hasta ahora, cada año la "pobre" ciudad de Buenaventura genera \$ 1.8 mil millones de ingresos aduaneros para el país (LA REPÚBLICA, 2010; GILL 2017; PORTAL PORTUARIO, 2018). La nueva

⁷ En las palabras de los autores, Buenaventura sería una espacialidad del capital donde "free trade meets open grave" (Nicholls y Sánchez-Garzoli, 2011).

carretera que une al puerto con el interior del país, así como la zona franca, ubicada a algunos kilómetros de la ciudad, son otros megaproyectos recientemente concluidos que anticipan el futuro utópico ofrecido por esta oportunidad abierta con la Alianza del Pacífico.

POLÍTICA ESPACIAL NEGRA

El 16 de mayo de 2017, miles de personas marcharon por las calles de Buenaventura en un acto de afirmación por la autonomía sobre sus vidas y por el derecho a "vivir con dignidad y paz en su territorio." Organizado por el Comité Paro Cívico, la gente ocupó plazas públicas, cerró actividades portuarias y bloqueó la carretera de Lobo Guerrero que conecta al puerto con el resto del país. Manifestantes exigieron que el gobierno declarara un estado de emergencia social para permitir la liberación de fondos y abordar problemas urgentes como la falta de agua potable, electricidad, hospital público y seguridad. Primero, el gobierno respondió con indiferencia. Luego, el ejército colombiano fue desplegado para reprimir las manifestaciones y desbloquear la carretera, ya que los camiones con toneladas de carga fueron retenidos por las protestas. La represión prendió el fuego. Se saquearon supermercados y estaciones de servicio, se quemaron barricadas, se bloquearon las calles principales y se asaltaron algunas instalaciones estatales. A la policía se enfrentó a machetes y cohetes (EL PAÍS, 2017; REUTERS 2017; SAAVEDRA, 2017).

El alcalde, que inicialmente respondió a la protesta diciendo que no pasaría nada ya que "esta gente vive del rebusque para que se puedan dar el lujo de estar en huelga demasiado tiempo" (EL PAÍS, 2017), huyó de la ciudad cuando vio crecer la manifestación. Su desdén provocó una respuesta furiosa que resultó en la destrucción de una de sus propiedades. Según Simón, un residente de Buenaventura que participó en la huelga, "fue instintivo. La gente estaba cansada de tanto abandono. Entonces el alcalde nos insultó diciendo que todos somos rebuscadores. Esta fue la gota que colmó el vaso. Todos salimos a las calles. Si somos rebuscadores, entonces, aguántalo que aquí vamos". Cuando el alcalde se refirió a los y las manifestantes como rebuscadores, estaba refiriéndose a la precariedad laboral en la ciudad. Al mismo tiempo, también sugirió que eran delincuentes y participaban en actividades ilegales, como el comercio informal, por lo que su huelga no

tendría ningún impacto en la economía formal de la ciudad. Al referirse a las y los bonaverenses como tales, evocaba un imaginario racial profundamente arraigado sobre la gente negra colombiana como moralmente inferior que amenaza la pureza de la nación (CASTRO-GÓMEZ, 2007; BERNAL, 2012).

Si bien el Comité del paro cívico desligó el movimiento de lo que los medios consideraron "vandalismo", las líderes y líderes también entendieron la "reacción inesperada de una turba enardecida" (EL PAÍS, 2017), saqueando supermercados y centros comerciales, y prendiendo fuego a la casa del alcalde, como un acto desesperado contra el desdén de los funcionarios estatales y contra la violencia infraestructural que azota a la ciudad negra. El gobierno que inicialmente ignoró las protestas, finalmente se vio obligado a abrir un canal de negociación con los manifestantes cuando la cámara de comercio de la ciudad y las poderosas federaciones de empresas azucareras y cafeteras del Valle del Cauca expresaron su preocupación por sus pérdidas y exigieron la intervención estatal (EL PAÍS, 2017). La población superflua de Buenaventura, al interrumpir el flujo de mercancías entre el puerto y los centros neurálgicos de la economía, demostró que su precaria posición de ser los *rebuscadores* no les impide de desafiar el proceso de acumulación capitalista, aunque efemeramente.

Aun así, aunque los y las manifestantes se insertaron en el mundo de la producción (interrumpiendo el flujo de capital y obligando al gobierno a intervenir), se encontraron con una violencia que solo puede ser entendida si la consideramos a partir de la simbiosis entre economía política y libidinal (la cosificación y la abyección, la explotación y la alienación, la acumulación y la fungibilidad, la violencia y el terror) que hace que la gente negra sea socialmente muerta y por lo tanto, objeto de violencia gratuita (VARGAS, 2017; HARTMAN, 2016; Y WILDERSON, 2010). Los manifestantes exigieron su derecho a la vida, apelando a su condición de humanos y denunciando la "crisis humanitaria". ¿Despertarían la empatía de la sociedad civil blanco-mestiza? Mientras jóvenes negras y negros ocupaban las calles gritando: "Se cansó, Buenaventura se cansó" y "¡El pueblo no se rinde, carajo!", el gobierno respondió con represión, arrestando e hiriendo a cientos de Bonaverenses (DEFENSORIA DEL PUEBLO, 2017). Si apelar a la condición de "consumidores", "trabajadores" o "humanos" no fue suficiente para generar empatía, ¿qué sería entonces? El trabajo de Beverly Mullings, Marion Werner y Linda Peake sobre el



"despojo humanitario" en Haití quizás pueda ayudarnos a entender cómo la condición ontológica del sujeto negro como infrahumano, informa las respuestas estatales a las crisis sociales, económicas y ambientales. A raíz del terremoto de 2010, cuando murieron más de 200,000 personas, las respuestas internacionales no fueron las de salvar vidas humanas, sino más bien contener cuerpos haitianos para asegurarse de que no atravesaran las aguas internacionales hacia las playas de Estados Unidos. Por ejemplo, la campaña de disuasión de refugiados, la preocupación de la llamada comunidad internacional con la seguridad del personal de las ONG y las cruzadas evangélicas para ‘salvar’ a los niños, son acciones que adhirieron inequívocamente al sentido común racial que considera al pueblo haitiano como una amenaza para los valores occidentales, la seguridad hemisférica y la economía estadounidense (MULLINGS, WERNER Y PEAKE, 2010).

De manera similar, los intentos de los bonaverenses de transformar la ciudad, se chocaron con la indiferencia y la criminalización: el mismo Estado que abandonó deliberadamente la infraestructura de la ciudad, que ignoró e incluso participó en la violencia paramilitar era el mismo que entonces reprimía manifestaciones pacíficas para salvaguardar los intereses comerciales. De hecho, mientras cientos de bonaverenses intentaban hacer legible sus reclamos mostrando sus *cuerpos heridos* por la fuerza pública, los principales medios de comunicación exigían respuestas contundentes del gobierno central para detener el *sangrado* de las pérdidas económicas. "Entonces quedó claro que al gobierno solo le preocupaban las empresas", dijo Víctor Hugo, uno de los líderes de la huelga general. Para los huelguistas estaba claro que sus vidas no importaban tanto como las toneladas de carga que esperaban ser descargadas en el puerto. Mientras que el gobierno, las asociaciones empresariales y parte de la sociedad civil blanco-mestiza veían a los huelguistas como "inflexibles", resentidos y como gente que exigía demasiado, los bonaverenses denunciaban que el gobierno trataba de resolver una condición estructural de abandono con policía o con “aguas tibias”. Elena, una líderesa negra desplazada de la costa del Pacífico y que vive en las afueras de Cali, resumió bien la cuestión: “el problema es que la gente nos trata como pobrecitos. No!, el Pacífico no necesita que le den una mano. El Pacífico necesita que se le quite el pie de la cabeza”.

Para ser justos, ha habido algunos cambios lentos en la forma en que el Estado ha tratado a Buenaventura. Después de la huelga general de 2017, el gobierno finalmente creó

un fondo para apoyar algunos proyectos de infraestructura y garantizar un suministro regular de agua potable y electricidad, dos servicios básicos que disfruta cualquier ciudad colombiana con peso demográfico similar, pero no Buenaventura. El temor, expresan los residentes, es que este será solo otro proyecto de desarrollo urbano que beneficiará al puerto a expensas de la gente de la ciudad. En un evento público para evaluar los planes del gobierno, Víctor Hugo preguntó "¿Cómo trata el país al territorio que produce millones de ingresos cada año?" Denunció la persistencia de la "violencia normalizada" en la falta de acceso al agua potable, la interrupción constante de la electricidad, las escuelas públicas mal equipadas, el desempleo generalizado y la falta de un hospital público. "¿Para quién y para qué es la ciudad?", preguntó. Su pregunta sigue sin respuesta. Buenaventura continúa siendo una geografía distópica de la antinegritud mientras que también es celebrada como la puerta de entrada de Colombia al deseado y elusivo mundo de la economía global.

CONCLUSIÓN

Los barcos cargados que tocan la bahía de Buenaventura permiten el flujo global de bienes y reafirman el lugar de la ciudad en la economía mundial. A lo largo de su historia, Buenaventura ha servido como un sitio estratégico para la circulación de capital. Durante el período colonial, fue el puerto de entrada para la conquista española de la costa del Pacífico. Se ha dicho que en principios del siglo XIX, los 'padres' de la nueva nación lo ofreció como una zona de puerto libre a Inglaterra a cambio del reconocimiento de la independencia de Colombia. A lo largo del siglo XX, fue uno de los dos principales puertos del país (el otro es Barranquilla) para fortalecer las elites azucareras y avanzar en la ambición colombiana de desempeñar un papel más destacado en la economía global. Ahora la Alianza del Pacífico se imagina como el pasaporte colombiano para el futuro. Bajo este bloque comercial, la ciudad entra en el escenario mundial como un sitio geopolítico estratégico para la integración regional; aún más ahora con las incertidumbres globales generadas por las políticas comerciales proteccionistas de los Estados Unidos, las disputas comerciales con China y el rápido cambio en el escenario político y económico de América Latina. ¿La ascensión de Colombia como actor global traerá cambios en las condiciones estructurales de su población negra en lugares como Buenaventura y la región del pacífico?

La acumulación capitalista y el despojo ontológico indican que eviscerar vidas negras es una condición de posibilidad para la rentabilidad del capital que la Alianza del Pacífico promete. Del mismo modo, la violencia ontológica siempre presente de la antinegritud se manifiesta en el desprecio socialmente aceptado de las vidas negras en la nación colombiana.

En cualquier caso, el futuro de Buenaventura parece ser una obstinada repetición de su pasado y su presente. Es una zona negra del no-ser en la que condiciones coloniales de existencia se refuerzan mediante la subyugación cotidiana en trabajos precarios, la falta de saneamiento y salud pública, violencia homicida, pobreza y abandono infraestructural. Para ser inclusivo, el proyecto utópico que el entonces presidente Juan Manuel Santos imaginó como un momento decisivo en el que "la historia del Pacífico se divide en dos" entre "una región olvidada por tanto tiempo, un océano al que le hemos dado la espalda durante siglos" (EL PAÍS, 2014) y la integración transpacífica, requeriría mucho más que más barcos en el océano. La Buenaventura negra, ha respondido sin miedo a este desafío. Durante el paro cívico que cerró la ciudad en 2017, las manifestantes se negaron a aceptar una visión fatalista de la negritud y afirmaron su agencia espacial al interrumpir, aunque momentáneamente, el orden colonial de la ciudad. Lo que queda por ver es si el compromiso de los líderes y lideresas del paro cívico para detener las manifestaciones y participar en la política electoral (de hecho, uno de los organizadores ha sido elegido para un mandato de cuatro años como alcalde de Buenaventura), generará cambio en las condiciones de vida de los y las bonaverenses. El hecho de que varios líderes y lideresas del Paro Cívico hayan recibido amenazas de muerte y algunos/algunas hayan sido asesinadas, parece sugerir la reiteración macabra de Buenaventura como una zona de no-ser. Aún así, si el asesinato selectivo de activistas (entre ellos Don Temis, un opositor de los proyectos de desarrollo portuario en los territorios negros), revela el orden necropolítico de la ciudad, también indica una determinación de luchar por el derecho a vivir una vida digna. Así, mientras denunciemos la evisceración negra, nos unimos a las voces de los y las activistas para reafirmar el compromiso de mantener viva la lucha por una ciudad racialmente justa: ¡El pueblo no se rinde carajo, La vida se respeta carajo! Por Buenaventura, carajo!

REFERENCIAS

- ACOSTA, Ivan Aeljandro Trujillo. 2014. *Sobre las ventajas de la Alianza del Pacífico para Colombia*. Prolegómenos, 17(33):159-172.
- ALIANZA PACIFICO. 2018. "¿Qué es la Alianza?" August 2, 2018. <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/> (retrieved August 18, 2019).
- ALVES, Jaime. A., and Vergara-Figueroa, Aurora. 2019. *En la Sucursal del Cielo* (In the Branch of Paradise): Geographies of Privilege and Black Social Suffering in Cali, Colombia. In Ollie Johnson & Kwame Dixon (Eds.), *Comparative Racial Politics in Latin America* (pp. 201-228). New York: Routledge.
- ALVES, Jaime A. 2018. *The Anti-Black City: Police Terror and Black Urban Life in Brazil*. Minneapolis: The University of Minnesota Press.
- ASHER, Kiran and Ojeda, Diana. 2009. *Producing nature and making the state: Ordenamiento territorial in the Pacific lowlands of Colombia*. Geoforum, 40(3):292-302.
- APRILE-GNISET, Jacques. 2002. *Habitats y Sociedades del Pacífico*. Cali: Editorial Universidad Del Valle.
- BAÑOS, Manuel Antonio Mejía, José Iván Roncancio González, and Juan Pablo Sánchez Acevedo. "Desafíos sociales de la integración comercial alianza del pacífico 2011–2015." In *II Jornada Internacional de Estudios Disciplinarios en Contabilidad*. 2017.
- BERNAL, Carlos Andrés Arroyave. 2012. *Eugenesia en Colombia: Una reflexión teórica desde los estudios sociales de la ciencia*. Medicina 34(4): 354-362.
- BONILLA, Maria Elvira. 2014. *Los Verdaderos Dueños de Buenaventura*. Las Dos Orillas, Abril 21, 2014. <https://www.las2orillas.co/los-multimillonarios-duenos-del-puerto-de-buenaventura/> (retrieved October 18, 2019).
- CANCILLERÍA DE COLOMBIA. 2014. *Alianza del Pacífico ya está impactando positivamente a los ciudadanos de nuestras cuatro naciones: Presidente Santos*. Feb 10, 2014. <https://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/2014-02-10/8557> (retrieved August 18, 2019).
- CASTRO-GÓMEZ, Santiago. 2007. *¿Disciplinar o poblar? La intelectualidad colombiana frente a la biopolítica (1904-1934)*. Nómadas 26: 44-55.
- CARACOL. 2017. *La radiografía del desempleo en Buenaventura*. TV Caracol. May 27, 2017. <https://noticias.caracoltv.com/cali/la-radiografia-del-desempleo-en-buenaventura-que-completa-diez-dias-de-paro-civico> (retrieved Feb 20, 2019).
- CNMH. 2015. *Buenaventura: un Puerto sin Comunidad*. Bogotá: Centro Nacional de Memoria Histórica.
- COMITE DEL PARO CIVICO. 2017. *Comunicado Publico*. May 20, 2017. <https://choco.org/pronunciamento-8-del-comite-del-paro-civico-buenaventura/> (retrieved January 10, 2019).

COUTIN, Ricardo. "La inserción al Asia-Pacífico, oportunidades y desafíos para el Valle del Cauca y la región pacífica colombiana." *Revista CS* 14 (2014): 111-140.

COLOMBIA REPORTS. 2018. *Drug Trafficking in Colombia*. May 27, 2018. <https://colombiareports.com/drug-trafficking-in-colombia/> (retrieved January 10, 2019).

DÍAZ VARGAS, Álvaro Hernán. 2015. *Buenaventura: Ciudad-puerto o puerto sin ciudad*. PhD dissertation, Universidad Nacional de Colombia-Sede Bogotá.

DADE, Carlo & MEACHAM, Carl. 2013. *The Pacific Alliance: An example of lessons learned*. Bulletin of the Centre for Strategic and International Studies–CSIS, Washington, DC.

DANE. 2005. *Análise Regional de los Principales Indicadores Sociodemográficos de la Comunidad Afrocolombiana y Indígena. Censo 2005*. https://www.dane.gov.co/files/censo2005/etnia/sys/Afro_indicadores_sociodemograficos_censo2005.pdf (retrieved January 10, 2019).

DEFENSORIA DEL PUEBLO. 2017. *Informe del Paro Civico*. July 10, 2017. http://www.defensoria.gov.co/public/pdf/INFORME-PARO-CIVICO-BUENAVENTURA_v2.pdf (retrieved January 20, 2019).

DINERO. 2013. *Buenaventura, la capital de la Alianza Pacífico*. June 6, 2013. <https://www.dinero.com/pais/articulo/buenaventura-capital-alianza-pacifico/178796> (retrieved January 20, 2019).

EL PAÍS. 2014. *La Alianza del Pacífico elimina los aranceles para el 92% de los productos*. Feb 10, 2014. https://elpais.com/internacional/2014/02/11/actualidad/1392076207_510966.html (retrieved January 10, 2019).

EL PAÍS. 2018. *Comercio exterior tuvo un repunte por Buenaventura en 2017*. January 29, 2018. <https://www.elpais.com.co/economia/comercio-externo-tuvo-un-repunte-por-buenaventura-en-2017.html> (retrieved January 10, 2019).

EL PAÍS. 2018. *Buenaventura sigue disminuyendo cifras de criminalidad*. March 30, 2018. <https://www.elpais.com.co/judicial/buenaventura-sigue-disminuyendo-cifras-de-criminalidad.html> (retrieved April 15, 2018).

EL PAÍS. 2018. *Caos en Buenaventura*. June 10, 2018. <https://www.elpais.com.co/judicial/caos-en-buenaventura-disparos-saqueos-enfrentamientos-y-toque-de-queda.html> (retrieved Feb 16, 2019).

EL PAÍS. 2017. *Las cifras de la crisis en Buenaventura*. May 22, 2017. <http://www.elpais.com.co/valle/las-cifras-de-la-crisis-en-buenaventura-el-principal-puerto-sobre-el-pacifico.html> (retrieved Feb 16, 2019).

EL PAÍS. 2017. *Buenaventura no se rinde*. May 22, 2017. <https://www.elpais.com.co/judicial/buenaventura-no-se-rinde-corearon-miles-de-personas.html> (retrieved Feb 16, 2019).

EL TIEMPO. 1992. *Listo Plan Pacifico*. Abril 23, 1992. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-106018> (retrieved January 10, 2019).

Fanon, Fanon. 1969. *The Wretched of the Earth*. Translated by Constance Farrington. New York: Penguin Books.

FERNÁNDEZ GARCÍA, L.M. and Guzmán Cubillos, J.D., 2017. *Análisis de la competitividad colombiana: Alianza del pacífico* (Bachelor's thesis, Universidad de La Sabana).

FIGUEROA, José Javier Capera & Ismael Cáceres-Correa. 2015. *Racialización y estratificación social: violencia, despojo y hambruna*. El caso de Buenaventura, Colombia. *Revista nuestraAmérica* 3 (6): 11-17.

FOUCAULT, Michael. 1990. *The History of Sexuality: An Introduction*, volume I. Trans. Robert Hurley. New York: Vintage.

GILMORE, Ruth Wilson. 2007. *Golden gulag: Prisons, surplus, crisis, and opposition in globalizing California*. San Francisco: Univ of California Press.

GILL, Stephen. 2017. *Colombian Government reach agreement to end strike*. Colombia Reports, June 6, 2017. <https://colombiareports.com/colombias-government-reach-agreement-end-strike-largest-port-city/> (retrieved January 10, 2019).

HARTMAN, Saidiya. 2016. *The Belly of the World: A Note on Black Women's Labors*. *Souls*, 18(1): 166-173

HARRISON, Faye. 2018. *From Standing Rock to flint and beyond: resisting neoliberal assaults on indigenous, maroon, and other sites of racially subjected community sustainability in the Americas*. *ABYA-YALA: Revista sobre acceso á justiça e direitos nas Américas*, 2(1):70-89.

HUMAN RIGHT WATCH. 2014. *The Crisis in Buenaventura Disappearances, Dismemberment, and Displacement in Colombia's Main Pacific Port*, Executive Report Human Rights Watch, Washington.

HONG, Grace. 2012. *Existentially surplus: Women of color feminism and the new crises of capitalism*. *GLQ: A Journal of Lesbian and Gay Studies*, 18(1): 87-106.

JAICHAND, Vinodh & Andrade, Alexandre Sampaio. 2013. *Dam and be damned: the adverse impacts of Belo Monte on indigenous peoples in Brazil*. *Human Rights Quarterly* (35): 408-422.

JUNG, Moon-Kie. 2019. *The Enslaved, the Worker, and Du Bois's Black Reconstruction: Toward an Underdiscipline of Antisociology*. *Sociology of Race and Ethnicity* 5(2): 157-168.

JIMÉNEZ PÉREZ, Nayibe & Delgado Moreno, Wilson. 2008. *La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura*. *Pensamiento & Gestión* 25: 178-213.

LA REPÚBLICA. 2010. *Buenaventura una década en desarrollo*. August 18, 2010. https://issuu.com/diario_larepublica/docs/1buenaventura20100820 (retrieved January 10, 2019).

LOZANO, Betty Ruth. 2016. *Asesinato de Mujeres y Acumulacion Global*. Sep 10, 2016. <http://observatoriofemicidioscolombia.org/attachments/article/255/Betty-Ruth-Lozano>

ASESINATO-DE-MUJERES-Y-ACUMULACI%C3%93N- GLOBAL.pdf (retrieved October 12, 2019).

LOPERENA, Christopher. 2017. *Settler violence?: race and emergent frontiers of progress in Honduras*. *American Quarterly*, 69(4): 801-807.

MCINTYRE, Michael & Nast, Heidi. 2011. *Bio (necro) polis: Marx, surplus populations, and the spatial dialectics of reproduction and “race.”* *Antipode* 43 (5): 1465-1488.

MBEMBE, Achille. 2001. *On the Postcolony*. Berkeley: University of California Press.

MULLINGS, Beverley; Marion Werner & Linda Peake. 2010. *Fear and Loathing in Haiti: Race and Politics of Humanitarian Dispossession*. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies* 9(3): 282-300.

NOTICIAS CARACOL. 2017. *La Radiografía del Desempleo en Buenaventura*. Available at <https://noticias.caracoltv.com/cali/la-radiografia-del-desempleo-en-buenaventura-que-completa-diez-dias-de-paro-civico> (retrieved October 10, 2019).

NICHOLLS, Kelly & Sánchez-Garzoli, Gimena. 2011. *Buenaventura, Colombia: Where Free Trade Meets Mass Graves*. *NACLA Report*, August 16, 2011 <https://nacla.org/article/buenaventura-colombia-where-free-trade-meets-mass-graves> (retrieved February 20, 2019).

OSLENDER, Ulrich. 2007. *Violence in development: the logic of forced displacement on Colombia’s Pacific coast*. *Development in Practice*, 17(6): 752-764.

OSLENDER, Ulrich. 2008a. *Another history of violence: the production of “geographies of terror” in Colombia’s Pacific coast region*. *Latin American Perspectives*, 35(5): 77-102.

PÉREZ-VALBUENA, Gerson Javier. 2008. *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. In Joaquín Vilorio De la Hoz (Ed.), *Economías del Pacífico Colombiano* (pp.55-85). Cartagena: Banco de la República.

PERU REPORTS. 2018. *Mila: Mercado Integrado Latino Americano*. Available at <https://perureports.com/latin-american-integrated-market-mila/> (retrieved Feb 12, 2019).

PORTAL PORTUÁRIO. 2018. *Sociedad Portuaria moviliza 15 millones de toneladas en 2017*. January 19, 2018. <https://portalportuario.cl/colombia-sociedad-portuaria-buenaventura-moviliza-159-millones-toneladas-2017/> (retrieved Feb 12, 2019).

PULIDO, Laura. 2016. *Flint, Environmental Racism, and Racial Capitalism*, *Capitalism Nature Socialism*, 27(3): 1-16.

QUÍÑONEZ, Santiago Arboleda. 2016. *Plan Colombia: descivilización, genocidio, etnocidio y destierro afrocolombiano*. *Nómadas*, (45): 75-89.

RAMÍREZ TORRES, Danny. 2017. *Feminicidios en las economías criminales de Buenaventura: Una perspectiva desde el Territorio y las relaciones de Género*. Bogotá: P.hD Dissertation, Universidad Nacional de Colombia.

ROBINSON, Cedric. 2000. *Black Marxism: The Making of the Black Radical Tradition*. Chapel Hill: University of North Carolina.

RODGERS, Dennis & Bruce O'Neill. 2015. *Infrastructural violence*: Introduction to the special issue. *Ethnography* 13 (4): 401-412.

RODRÍGUEZ, Enrique., & Sánchez, Jose. 2011. *Imagen de región y procesos de construcción de ciudad en el Pacífico colombiano*: los casos de Buenaventura y Tumaco. *Sociedad y Economía*, (2): 49-71.

LOZANO, D. R. (2018). Las implicaciones de la Alianza del Pacífico sobre la evolución de la desigualdad en los países miembros. *Latin American Journal of Trade Policy*, 1(1), 30-47.

REUTERS. 2017. *Colombia protest holding back cargo from Buenaventura port*. may 24, 217. <https://uk.reuters.com/article/uk-colombia-strike/colombia-protest-holding-back-cargo-from-buenaventura-port-idUKKBN18K272> (retrieved Feb 12, 2019).

SAAVEDRA, Ana Maria. 2017. *La 'noche de furia' que llenó de lágrimas y terror a Buenaventura*. May 21, 2017. <http://www.elpais.com.co/valle/la-noche-de-furia-que-lleno-de-lagrimas-y-terror-a-buenaventura.html> (retrieved January 19, 2019).

SAAVEDRA, Ana Maria. 2013. *En el Día de las Víctimas, Buenaventura reclama acciones reales contra los victimarios*. Abril 9, 2013. <https://www.elpais.com.co/judicial/en-el-dia-de-las-victimas-buenaventura-reclama-acciones-reales-contra-los-victimarios.html> (retrieved Feb 12, 2019).

SINGH, Nikhil Pal. 2016. *On race, violence, and so-called primitive accumulation*. *Social Text* 34(3): 27-50.

STUART, Forrest. 2011. *Race, space, and the regulation of surplus labor*: Policing African Americans in Los Angeles's skid row. *Souls* 13(2): 197-212.

URREGO SANDOVAL, Carolina. "Alianza del Pacífico: realidad y retos para Colombia." *Documentos de Trabajo del Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico, PEAP* (2015): 1-16.

URREA, Fernando; Carlos Viáfara & Mara Viveros. 2014. *From whitened miscegenation to tri ethnic multiculturalism*. In: Edward Telles (Ed.), *Ethnicity, Race and Color in Latin America* (pp.123-153). Chapel Hill: University of North Carolina Press.

VARGAS, João Costa. 2017. Por uma Mudança de Paradigma: antinegitude e antagonismo estrutural. *Revista de Ciências Sociais: RCS*, 48(2): 83-105.

VALENCIA, Inge Helena; Silva Chica, Laura & Moreno, Alejandro. 2016.

VIOLENCIA, *desarrollo y despojo en Buenaventura*. *Working Papers*. Bogota: Freidrich Ebert Stiftung.

VALENCIA, Inge. 2013. *Entre el business y las vueltas: narcotráfico y sociabilidades en regiones de frontera en Colombia*. *Boletín Polis*, 12(1):12-16.

VERGARA-FIGUEROA, Aurora. 2018. *Afrodescendant Resistance to Deracination in Colombia*. New York: Palgrave Macmillan.

VIÁFARA, Carlos & Urrea, Fernando. 2006. *Efectos de la raza y el género en el logro educativo y estatus socio-ocupacional para tres ciudades colombianas*. *Revista Desarrollo y Sociedad* 58: 115-163.

YATES, Michelle. 2011. *The human-as-waste, the labor theory of value and disposability in contemporary capitalism*. *Antipode* 43(5):1679-1695.

WILDERSON, Frank. 2010. *Red, white & black: Cinema and the structure of US antagonisms*. Duke University Press.

WILLIAMS, Rhonda. 2013. *Accumulation as Evisceration: Urban Rebellion and the New Growth Dynamics*.” In Robert Gooding-Williams (Ed.), *Reading Rodney King/reading Urban Uprising* (pp.74-96). New York, Routledge.

ZEIDERMAN, Austin. 2016. *Submergence: Precarious Politics in Colombia’s Future Port-City*. *Antipode*, 48(3): 809-831.

Recebido em: 22/09/2020

Aceito em: 30/10/2020