



SOCIEDAD
& ECONOMÍA

N° 49

Mayo - ago 2023

Créditos fotografía: <https://bit.ly/3Pbi0aJ>

La dimensión chocoana de la Liga Costeña: región, centralismo y autonomía en Colombia a comienzos del siglo XX

*The Chocoan Dimension of the Liga Costeña: Region, Centralism and Autonomy
in Colombia at the Beginning of the 20th century*

Francisco Javier Flórez-Bolívar¹

Universidad de Cartagena, Cartagena, Colombia

✉ fflorezb1@unicartagena.edu.co

ID <https://orcid.org/0000-0002-9095-7433>

Ana Milena Rhenals-Doria²

Universidad Industrial de Santander, Bucaramanga, Colombia

✉ mrhenals@uis.edu.co

ID <https://orcid.org/0000-0003-0341-9635>

Roicer Alberto Flórez-Bolívar³

Universidad de Cartagena, Cartagena, Colombia

✉ rflorezb@unicartagena.edu.co

ID <https://orcid.org/0000-0003-1096-9045>

Recibido: 20-02-2022

Aceptado: 23-05-2023

Publicado: 22-08-2023

.....
1 Ph. D. en Historia.

2 Doctora en Historia.

3 Magíster en Historia.

Resumen

Este artículo analiza la inclusión del Chocó en la Liga Costeña, una iniciativa regional liderada principalmente por empresarios y políticos del Caribe colombiano entre 1918 y 1920. En términos metodológicos, se hace uso de los recientes enfoques sobre los estudios regionales, particularmente de aquellos que insisten en la necesidad de concebir las regiones como espacios forjados por la circulación de personas e ideas. Se concluye que la inclusión del territorio chocoano en la Liga Costeña, por un lado, obedeció a conexiones históricas tejidas por habitantes de ambos espacios, y por otro, fue producto de la necesidad de articular una respuesta común frente a los efectos que el proceso de centralización del Estado colombiano tuvo en Chocó y la costa Caribe a comienzos del siglo XX.

Palabras clave: autonomía; Chocó; Costa Caribe; centralismo; Liga Costeña.

Abstract

This article examines how Chocó, a region in the Pacific coast of Colombia, became part of the Liga Costeña, a regional initiative led by businessmen and politicians from the Colombian Caribbean between 1918 and 1920. The methodology used is based on recent approaches to regional studies, especially those that emphasize the importance of conceiving regions as spaces shaped by the movement of people and ideas. The main conclusion is that Chocó's inclusion in the Liga Costeña was motivated by two factors: first, the historical ties that existed between the inhabitants of both regions; and second, the common interest in finding a solution to the negative effects of the centralization process of the Colombian State on Chocó and the Caribbean coast in the early 20th century.

Keywords: autonomy; Chocó; Caribbean Coast; centralism; Coastal League.

Financiación

Este artículo recoge resultados de la investigación *Colombia y el Gran Caribe en tiempos de la United Fruit Company (1899-1945)*, adelantada por Ana Milena Rhenals Doria con financiamiento de la Vicerrectoría de Investigación y Extensión de la Universidad Industrial de Santander, código: 2996. También incluye hallazgos del proyecto de investigación *¿Centralismo o federalismo en Colombia?: un análisis desde la experiencia del Caribe colombiano, 1832-1922*, liderado por Francisco y Roicer Flórez Bolívar como parte de sus actividades investigativas en la Universidad de Cartagena.

Conflicto de interés

Los autores declaran no tener ningún conflicto de interés en la publicación de este artículo.



.....
Este trabajo está bajo la licencia Atribución-No-Comercial 4.0 Internacional

¿Cómo citar este artículo?

Flórez-Bolívar, F. J., Rhenals-Doria, A. M. y Flórez-Bolívar, R. A. (2023). La dimensión chocoana de la Liga Costeña: región, centralismo y autonomía en Colombia a comienzos del siglo XX. *Sociedad y economía*, (49), e10211983. <https://doi.org/10.25100/sye.v0i49.11983>

1. Introducción

En diciembre de 1918, desde la ciudad de Barranquilla, empresarios, profesionales, periodistas, líderes políticos y organizaciones obreras de la costa Caribe anunciaron la creación de la Liga Costeña. Como quedó consignado en el acta de la primera asamblea realizada a comienzos de enero del siguiente año, el objetivo central de la citada liga era trabajar por “el adelanto de las entidades del litoral Atlántico” y, por tanto, de la “patria colombiana” (Posada-Carbó, 1985, p. 34). De manera particular, expresaron un claro interés en el “adelanto comercial e industrial, agrícola, la educación, la enseñanza y la higiene” de “los Departamentos del Atlántico, Bolívar y Magdalena, las Intendencias del Chocó y San Andrés y la Comisaría de la Goajira” (Posada-Carbó, 1985, p. 34).

La conformación, objetivos y trayectoria de la Liga Costeña captaron la atención de algunos historiadores a finales de los años ochenta y noventa del siglo XX. En el marco de los cuestionamientos realizados por políticos e intelectuales de la hoy llamada costa Caribe a las políticas centralistas del gobierno nacional en las postrimerías de la pasada centuria, la experiencia de la mencionada Liga fue uno de los referentes revisados para ubicar reclamaciones en perspectiva histórica. En su pionera aproximación al tema, Posada-Carbó (1985) estudió la agenda político-económica que impulsaron los dirigentes costeños, al tiempo que calibró –en términos del regionalismo político– los alcances que tuvo la Liga Costeña. Este historiador, tras estudiar las reclamaciones en materia de transportes, políticas proteccionistas, explotación de salinas y petróleos adelantadas por los integrantes de la citada liga, sostuvo que la misma fue la expresión de una alianza regional. Concluyó que el proyecto político-económico que perseguían, antes que verse desligado del proceso nacional, debe leerse como una manifestación que “tendía a reforzar los lazos de unión de la economía regional con el resto del país” (Posada-Carbó, 1985, p. 42).

La reciente conmemoración del centenario de la conformación de la Liga Costeña dio origen a la organización de eventos y publicaciones

en las que se reflexionó nuevamente sobre la creación y objetivos de esta organización⁴. Meisel (2020), a partir de las aproximaciones realizadas por Posada-Carbó, profundizó en las condiciones políticas, económicas y de políticas públicas que condujeron a la creación de la mencionada liga. En su reciente texto, *Casandra del desarrollo regional. La Liga Costeña de 1919*, al tiempo que revisita el contexto en el que surgió y las reivindicaciones perseguidas por la misma, realiza un balance sobre su impacto. Meisel (2020) no duda en concluir que la Liga fracasó en la consecución de su principal objetivo: “obtener un mejor trato para la región Caribe por parte del gobierno nacional en las políticas económicas y de inversión pública” (p. 41).

Las aproximaciones de Posada-Carbó (1985) y Meisel (2020) documentaron y analizaron de forma sistemática la conformación, límites y alcances de la Liga Costeña. Ambas investigaciones, sin embargo, dejaron sin explicar un aspecto llamativo sobre los territorios que la integraron: la inclusión de Chocó como parte de la esfera de influencia que la misma pretendía tener. Posada-Carbó (1985), tal vez guiado por una visión presentista sobre la composición de las regiones colombianas, circunscribió el alcance de la Liga Costeña a los límites territoriales y administrativos de los actuales departamentos de la costa Caribe. Meisel (2020), aunque hace alusión a la inclusión del territorio chocoano, resalta que la mencionada agrupación regional estuvo compuesta y dirigida por personas oriundas de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta y, al hacerlo, deja sin explicar el porqué de la presencia chocoana en la Liga Costeña.

Marcos interpretativos utilizados en la historiografía colombiana para la comprensión de

4 Entre el 9 y 11 de abril de 2019, en la Universidad del Norte (Barranquilla), la Asociación Colombiana de Estudios del Caribe organizó su V Conferencia Internacional. En el citado evento, a la luz de la conmemoración de los 100 años de la primera asamblea de la Liga Costeña, se discutió la interconexión entre región, política y sociedad en el Caribe.

las dinámicas de autonomía regional también han contribuido a brindarle poca complejidad a la aparente inusual presencia del territorio chocoano en una organización perteneciente a la entonces costa Caribe colombiana. De manera particular, en los análisis referentes al tema regional, abundan las interpretaciones que se han preocupado por capturar exclusivamente el conflicto interregional, analizando las regiones colombianas a partir de los contrastes existentes entre el centro andino y las llamadas periferias (Ramos, 2013).

En el caso específico de la costa Caribe colombiana, donde actualmente se cuenta con una significativa historiografía sobre la formación de los discursos regionalistas, la preocupación por los contrastes se ha visto reflejada en estudios sobre los conflictos que se presentaron entre las élites de Santa Fé de Bogotá y las de Cartagena de Indias a finales del período colonial (Múnera, 1998; Bell Lemus, 1991). Otros, centrados en las iniciales experiencias republicanas y/o en el ascenso del liberalismo al poder en la segunda mitad del siglo XIX, han explorado el rol que caudillos como Juan José Nieto jugaron en la configuración de un discurso que diferenciaba a los habitantes de la costa Caribe de los del interior del país (Zabala, 2017; Conde, 2009). El retorno al centralismo que impulsó el proyecto regenerador del presidente Rafael Núñez, y sus efectos políticos y económicos sobre diversos territorios colombianos, dio forma a una serie de estudios que, a partir de la lógica centro/periferia, analizaron conflictos regionalistas entre las élites andinas y sus pares de la costa Caribe (Park, 1985).

Estas aproximaciones historiográficas, aunque han sido útiles para hacer una genealogía sistemática de los discursos regionalistas y para explicar la reproducción de desigualdades económicas y políticas a la luz del acceso diferencial de las regiones a los recursos brindados por el Estado central, le han restado espacio a la comprensión sistemática de las conexiones interregionales. La poca preocupación por las interconexiones, en una nación que ha forjado una conciencia histórica de ser un país de regiones, ha proyectado al pasado la existencia de formaciones regionales con unos límites fijos y claramente definidos.

Los insistentes llamados del historiador Eric Van-Young (1991) a pensar las regiones más allá de las fronteras administrativas establecidas por los Estados, pueden ser útiles para explorar alternativas analíticas que contribuyan a una comprensión más compleja del tema regional. En una colección de ensayos centrada en aproximaciones metodológicas a las regiones, propuso verlas como “borrosas”, configuraciones que solo alcanzamos a percibir cuando estamos frente a ellas (Van-Young, 2012). Las regiones, antes que ser vistas como pre-determinadas, requieren de una comprensión ajustada a la temporalidad en la cual se están configurando, parece señalarnos este historiador estadounidense.

Los estudios transnacionales –campo de estudio que descentra la nación como unidad de análisis– también ofrecen elementos heurísticos para aproximarnos desde nuevos enfoques a las regiones y sus configuraciones. De manera particular, el llamado a prestar atención a las rutas y circuitos permite apreciar la movilidad y circulación de personas e información que intervienen en la conformación de espacios geográficos que se distancian de las geografías políticas establecidas desde las naciones o los imperios (Putnam, 2018). La puesta en práctica de la perspectiva sugerida por Van-Young (1991), en combinación con la utilizada por varios de los practicantes de la historia transnacional –como acaba de hacerlo Ernesto Bassi (2017; 2020) en su estudio sobre la configuración de un *Caribe Acuoso*–, permite ver a las regiones como unidades espaciales maleables, que están permanentemente en proceso de creación.

Este artículo, a partir de estas aproximaciones que conceptualizan las regiones desde las interconexiones, estudia la inclusión del Chocó en el área de influencia de la Liga Costeña. Pretende resolver tres interrogantes centrales: primero, ¿qué razones de orden histórico explican que Chocó fuera incluido por empresarios y líderes políticos de la costa Caribe como parte de la Liga Costeña?; segundo, ¿qué incidencia tuvo el proceso de centralización que experimentó el Estado colombiano en el tránsito del siglo XIX al XX para la

configuración de una liga con Chocó como uno de sus integrantes?; y tercero, ¿cuáles fueron las repercusiones que tal inclusión tuvo en el marco de las discusiones que sobre autonomía se registraron en territorio chocoano en las primeras décadas del siglo XX?

Nos interesa argumentar que Cartagena, el Sinú y el Atrato, gracias a los vínculos geográficos que compartían, construyeron conexiones comerciales desde el período colonial y las mismas se extendieron hasta el siglo XX. Tales conexiones, tejidas a partir del encuentro de las aguas del Atrato con las del Caribe en el Golfo de Urabá, dieron forma a un circuito comercial por el que no solo fluyeron mercancías, sino también personas, historias e ideas. Una de esas ideas, propuesta por empresarios, líderes políticos e intelectuales de la costa Caribe, fue que sus pares del Chocó se integraran a la Liga Costeña, una organización concebida para contrarrestar los efectos de la centralización económica y política que experimentó el Estado colombiano a comienzos del siglo XX. La propuesta, replicada en diarios como el *ABC* de Quibdó, fue discutida por líderes chocoanos en el marco de los debates sobre región y autonomía que los mismos adelantaron en la primera mitad del siglo XX.

2. La histórica conexión Caribe/Pacífico

La incorporación de los territorios chocoanos en la Liga Costeña se debe explicar, inicialmente, a partir de la histórica conexión que los habitantes de los litorales Caribe y Pacífico habían tejido desde los tiempos coloniales. En parte, esta conexión se dio porque la colonial Provincia de Cartagena, que comprendía los territorios de los actuales departamentos de Bolívar, Sucre, Córdoba y Atlántico, se extendía desde el margen occidental del río Magdalena hasta los límites con el actual Chocó, incluyendo el golfo de Urabá; y limitaba al sur con las provincias de Popayán, Antioquia y Vélez (Flórez Bolívar y Solano de las Aguas, 2011).

La geografía, usualmente descrita como responsable de la fragmentación del territorio

nacional, en esta oportunidad fue determinante para borrar esas fronteras y límites administrativos. La rica y diversa hidrografía que caracteriza a Colombia interconectaba espacios y contribuía a la conformación de circuitos interprovinciales. Por ejemplo, las caudalosas aguas del río Atrato, tras recorrer sus 700 kilómetros de extensión y desembocar en el Golfo de Urabá, en el mar Caribe, vinculaban espacios pertenecientes a los hoy departamentos de Antioquia, Bolívar, Chocó y Córdoba (Rhenals Doria, 2011).

Esta conexión del Pacífico con el Caribe, vía Golfo de Urabá, hizo que desde el período colonial espacios como Chocó desarrollaran una estrecha relación comercial con el puerto de Cartagena y los territorios que daban forma a la Provincia del Sinú. Desde Cartagena, para entonces puerto de primer orden en la infame trata esclavista impuesta por los españoles, salían miles de hombres y mujeres en condición de esclavizados cuyo destino final eran, entre otros, los territorios chocoanos (Leal, 1998). Incluso, a partir de 1698, cuando la corona española decidió prohibir la navegación por el río Atrato, con miras a evitar los riesgos del contrabando, los habilidosos contrabandistas –aprovechando la falta de vigilancia– siguieron surcando sus aguas e introduciendo aguardientes, ropas y, por supuesto, esclavizados a Chocó (Laurent, 2003). Allí, en centros mineros pertenecientes a la entonces Gobernación de Popayán, extraían metales preciosos, que eran enviados al exterior a través del puerto de Cartagena. Este último, a su vez, se aprovisionaba de madera y productos agrícolas provenientes de Lórica o Cereté, algunos de los cuales eran redistribuidos hacia territorio chocoano (Colmenares, 1990).

Esta circulación de mercancías y personas, a través de cuerpos de aguas tributarios del Caribe y el Pacífico, terminó por configurar un circuito comercial que vinculaba la provincia del Sinú, Cartagena y el Atrato. A lo largo del siglo XIX, a pesar de la reconfiguración que experimentaron algunos circuitos comerciales como consecuencia de las guerras por la independencia, la relativa fluida conexión entre el mundo Pacífico/Caribe, concretamente entre

la red Sinú/Cartagena/Chocó, se mantuvo. Empresarios nacionales y extranjeros, entre ellos contrabandistas, acaparadores de tierras y falsificadores de monedas, siguieron movilizándolo mercancías, metales preciosos y productos agrícolas (Rhenals Doria, 2013).

La conexión histórica entre el Caribe y el Pacífico fue determinante para la recuperación económica que registró Cartagena a partir de 1880. Esta ciudad, como consecuencia de la Guerra de Independencia, el Sitio de Morillo en 1815, la peste del cólera en 1849 y el difícil acceso al río Magdalena, entre otros aspectos, vivió una considerable disminución de su población y un estancamiento de su economía durante la mayor parte del siglo XIX (Román, 2010). En busca de zonas más prósperas, muchas familias cartageneras migraron hacia el Sinú, las sábanas, Urabá y Chocó. A diferencia de Barranquilla, que contó con una influencia mayor sobre buena parte de los territorios de la costa, a través del río Magdalena y sus tributarios, Cartagena lo que hizo fue expandir sus intereses económicos a las dos regiones con las que había mantenido un fuerte vínculo desde el periodo colonial: el Sinú y el Atrato (Posada-Carbó, 1998).

Mientras que en el Sinú se dedicaron a la cría, engorde y exportación de ganado, en el Atrato los comerciantes cartageneros se enriquecieron con la exportación de maderas, caucho, oro y platino. Ejemplo de lo anterior fueron los comerciantes Rafael del Castillo, José y Esteban de Pombo, y Juan Bautista Mainero y Trucco. Este último, italiano residente en Cartagena, llegó a convertirse en uno de los hombres más ricos del país gracias a que fue el comerciante que explotó, de mejor manera, esta conexión. Sus actividades comerciales le permitieron establecer la navegación entre el puerto de Cartagena y el de Quibdó (Restrepo y Rodríguez, 2013; Ripoll, 2007; Molina, 1988).

En el tránsito del siglo XIX al XX, como lo han reconstruido los estudios empresariales y las investigaciones sobre inmigrantes en Colombia, este circuito comercial se llenó de empresarios (nacionales y extranjeros) que cultivaron fortunas personales a partir de las posibilida-

des económicas ofrecidas por los espacios que lo integraban. Las vecinas ciudades de Barranquilla y Cartagena, en el marco del boom exportador que vivió Colombia entre 1880 y 1930, se convirtieron en el primer y segundo puerto en importancia de Colombia. Por estos dos puertos no solo salía la mayor parte del café que se producía en los valles interandinos, sino que también circulaba el algodón y el banano provenientes del Departamento del Magdalena, que, a través de la presencia de la United Fruit Company, jugaba un rol central en la interconexión del Caribe colombiano con el Gran Caribe (Viloria, 2018; Buchelli, 2013).

Chocó, en el marco de regulaciones sobre libre explotación de platino impulsadas por Rafael Reyes en 1907, asumió el estatus de territorio apetecido por empresas interesadas en invertir en minería, entre ellas la Chocó-Pacífico. En el marco de la caída de la producción de este metal en los Urales como consecuencia de la Revolución Rusa (1917), Chocó se convirtió en el territorio que hizo de Colombia el mayor productor mundial de platino entre 1916 y 1926. El platino que obtenía esta empresa en los lechos de los ríos chocoanos era enviado al exterior desde los puertos de Cartagena y Buenaventura (Leal, 2018; 2009).

La vitalidad del circuito comercial descrito, y la compleja red de negocios que conectaban a los empresarios chocoanos con sus pares en los departamentos de la costa Caribe, fueron llenando de historias compartidas los espacios que se interconectaban a través de los ríos. Hacia finales del siglo XIX, por ejemplo, varios comerciantes de Chocó, entre ellos Eduardo Ferrer, plantearon la posibilidad de separar su territorio del Estado Soberano del Cauca y anexarlo al de Bolívar (Mosquera, 2015). El amor también fluyó por el circuito en estudio. El chocoano Eusebio Vargas, constructor de embarcaciones y comerciante de oro entre Quibdó y Cartagena, se unió matrimonialmente con Purificación Vélez, hija del poderoso general cartagenero Joaquín Fernando Vélez (Valdelamar y Gutiérrez, 2005). Vargas, ya radicado en Cartagena, tuvo un rol destacado en la guerra civil de 1885 y luego en la Guerra de los Mil Días. En la primera mitad del siglo

XX, sus hijos (Daniel, Francisco de Paula, Raúl y Eusebio) jugarían un papel central en la vida política e intelectual del Departamento de Bolívar, destacándose como docentes universitarios, miembros de las academias de la ciudad y ocupando cargos de representatividad política a nivel local, departamental y nacional (Flórez Bolívar, 2018).

La información que se publicaba en los periódicos de Cartagena y Quibdó servía para poner en conocimiento ese constante proceso de ir y venir a través del circuito descrito. Por ejemplo, en 1918, el diario *La Época* de Cartagena tenía una sección llamada *Información del Chocó*, dedicada a informar sobre movimientos comerciales, entrada en funcionamiento de embarcaciones para viajar a cada uno de los puntos que daban forma al circuito comercial, o sobre la llegada y salida de pasajeros procedentes de Quibdó, Cartagena o Lorica (*La Época*, 1918). En las páginas del *ABC* de Quibdó, a su vez, publicaban datos estadísticos de las cargas movilizadas por las lanchas provenientes de la costa Caribe; ponderaban la calidad de los vapores como el Quibdó (nombre que la compañía de Diego Martínez le dio a una embarcación que viajaba de Cartagena a la capital de la Intendencia del Chocó); y reproducían, por supuesto, comunicados y artículos en los que líderes del Departamento de Bolívar hablaban sobre política, ante todo del Partido Liberal, filiación compartida por el *ABC* (1917; 1918a; 1918b).

De manera que, en el momento de la constitución de la Liga Costeña, los vínculos Pacífico/Caribe que se habían tejido desde el período colonial y a lo largo del siglo XIX seguían estando presentes, ante todo, a través de las dinámicas empresariales que realizaban diferentes habitantes de ambas costas. La intensa actividad portuaria de ciudades como Barranquilla y Cartagena se alimentaba de la vibrante agricultura y ganadería sinuana, de la producción de algodón y banano magdalenense, y de la vocación minera que caracterizaba a las provincias chocoanas. El resultado, entonces, fue la configuración de economías marcadas por la actividad comercial y portuaria. Esta vitalidad, como veremos, se perdía en medio de las caracterizaciones negativas que desde

el mundo andino se hacían de los territorios y habitantes pertenecientes a las costas Caribe y Pacífica. Y, por tanto, poco se veía reflejada en las valoraciones que desde los gobiernos nacionales se hicieron a la hora de realizar inversiones en obras públicas.

3. La experiencia compartida de la racialización y la centralización

Los territorios que hacían parte de la Liga Costeña, aparte de los vínculos históricos descritos, compartían un pasado y un presente marcado por la racialización de sus geografías y los efectos del proceso de centralización que experimentó el estado colombiano en el tránsito del siglo XIX al XX. Desde la primera dimensión, como lo han señalado varios estudios, los territorios de ambas costas eran caracterizados como espacios insalubres, carentes de civilización y ausentes de cultura, al tiempo que sus habitantes eran señalados como perezosos, vagos, incestuosos y beodos (Appelbaum, 2017; Flórez Bolívar y Solano de las Aguas, 2014; Serje, 2005; Múnera, 2005). La prensa del siglo XIX recoge denuncias sobre los comportamientos de exceso e inmoralidad de los habitantes de estas regiones. Por ejemplo, en 1836, *El Constitucional de Antioquia*, cuestionando la ley que establecía que los vagos debían ser destinados al servicio de la marina en la Costa, señalaba que: “si aquella ley se ejecutara cumplidamente en una sola de las provincias de la Costa, en que tanto abundan los ociosos, cierto es que la marina no podría ofrecer servicio para todos” (*El Constitucionalista*, 1836).

Amparados en el determinismo geográfico, perspectiva racial que cautivó las mentes de intelectuales y políticos colombianos a lo largo del siglo XIX, hubo quienes hablaron de la existencia de una supuesta jerarquía territorial entre el mundo andino y los restantes territorios. Supuestamente el primero, por las condiciones favorables del clima de los altiplanos y la presencia mayoritaria de sectores blancos, era naturalmente superior a las tierras del trópico, habitadas por comunidades negras e in-

dígenas consideradas incivilizadas (Múnera, 2005; Appelbaum, 2003). Estos últimos territorios, entre ellos las tierras bajas del Pacífico, fueron considerados por miembros de la Comisión Corográfica en la segunda mitad del siglo XIX como “el sepulcro para el hombre blanco” (Appelbaum, 2017). El mismo Agustín Codazzi, geógrafo italiano que presidió la comisión, escribía en *El Neogranadino* que el atraso del Chocó se debía a “la salvaje estupidez de la raza negra, su insolencia bozal, su espantosa desidia y escandaloso cinismo” (Jiménez, 2001, p. 96).

Estas caracterizaciones sobre los territorios y habitantes de las costas Pacífica y Caribe se reforzaron tras el impacto que tuvieron las ideas del racismo científico en Colombia en las tres primeras décadas del siglo XX. Sectores intelectuales y políticos se convencieron plenamente de la biológica inferioridad de los habitantes negros e indígenas que hacían parte de la realidad demográfica colombiana. A los ojos de estas élites extasiadas con las ideas del racismo científico, aquellos territorios habitados mayoritariamente por gente negra e indígena estaban condenados supuestamente al eterno estatus de bárbaros, atrasados e incivilizados (Leal, 2018; Flórez Bolívar, 2008; Villegas, 2005).

Funcionarios nacionales que visitaron el territorio chocoano en la década de 1920, por ejemplo, dejaron constancia de la reproducción de estas ideas. Refiriéndose a la composición sociodemográfica de la Intendencia del Chocó, en 1923, un funcionario ministerial, Jorge Álvarez Lleras, señaló que “la clase mayoritaria era la de los negros” (ABC, 1923). Acto seguido, en un intento por animalizarlos y despojarlos de su condición de seres racionales, los describió como “pobres bestias humanas, desamparadas de toda educación, en la pobreza más punzante, en una insipiente mental que más se acerca al animal irracional que a este otro que llaman civilizado” (ABC, 1923).

Los territorios de las costas Caribe y Pacífica, aparte de ser objeto de estas miradas racializadas por parte de funcionarios e intelectua-

les del mundo andino, también experimentaron los efectos del proceso de centralización que sufrió el Estado en el tránsito del siglo XIX al XX. Entre 1863 y 1885, los territorios colombianos estuvieron organizados en nueve estados soberanos que daban forma a los Estados Unidos de Colombia. Este experimento político, adelantado por los liberales radicales, se hizo en nombre de la autonomía regional. La idea, como lo pregonaban varios de sus defensores, era que los estados gozaran de autonomía política y económica. También proyectaban los arquitectos de la experiencia federalista— tal fórmula serviría para superar la semilla del autoritarismo que supuestamente había sembrado en la vida política nacional el presidente conservador Mariano Ospina Rodríguez (Sierra, 2006).

La historiografía sobre este período muestra que, en términos de ingresos, existía una notable desigualdad entre los estados soberanos. Los estados más ricos eran Antioquia y Cundinamarca, mientras que entre los más pobres sobresalían Magdalena, Boyacá y Tolima. Era tan notable la diferencia en los ingresos, que los del Magdalena eran cinco veces menores que los de Cundinamarca (Deas, 1993). Para Joaquín Viloria (2019), las constantes guerras de las facciones partidistas afectaron sus actividades económicas y, por supuesto, las finanzas públicas, por lo que el estado generó una creciente dependencia fiscal de los recursos del gobierno federal. Estos indicadores propiciaron que el estado y los distritos tuvieran dificultades para construir cárceles, escuelas o pagarles a los funcionarios. Pese a que durante el Periodo Radical hubo avances en el Magdalena en cobertura educativa, sus gastos fueron menos de la mitad de lo que representó Colombia en su conjunto.

Aunque el Estado Soberano de Bolívar contaba con una población y unos ingresos mayores a los del Magdalena, los trabajos adelantados por Roicer Flórez Bolívar y Sergio Solano de las Aguas (2019) ratifican que en el mismo la penuria económica también conllevó a la ausencia de un monopolio de la violencia y a falencias estructurales en áreas como la educación o el sistema carcelario. Esta serie de

factores en conjunto, concluyen Flórez Bolívar y Solano de las Aguas (2019), fueron cruciales para que la seguridad de los ciudadanos muchas veces no fuera ejercida por las autoridades estatales, sino por agentes privados. Este cuadro solo podría derivar, como en efecto ocurrió, en constantes enfrentamientos entre diferentes estados federados y, en no pocos casos, en guerras civiles regionales y otras de carácter nacional (Álvarez, 2018).

En este contexto, políticos que inicialmente habían militado en las toldas del liberalismo radical, entre ellos Núñez, iniciaron una cruzada para superar los que consideraban males generados por los regímenes liberales. La constitución de 1863, encarnación de todos los males según los liberales conversos liderados por Núñez, debía ser reemplazada. La constitución de 1886, impuesta a sangre y fuego, puso fin al régimen federal y dio paso a la creación de una república unitaria (Melo, 1989). Inició, así, un proceso de centralización administrativa, política y económica, que iba en contravía de los sentimientos de autonomía regional desarrollados por los territorios costeros desde tiempos coloniales y que se habían fortalecido durante el federalismo.

En los departamentos de Bolívar y Magdalena, se hicieron sentir los efectos de este proceso de centralización política y económica iniciado por Rafael Núñez, y profundizado por algunos de los gobiernos de orientación conservadora que le siguieron después de su muerte en 1894. Aunque varias de las políticas económicas impulsadas por Núñez ayudaron a la recuperación y posicionamiento de sus puertos marítimos y fluviales (Meisel, 2011), la reforma que hizo a las salinas marítimas terminó siendo perjudicial para los intereses de los territorios de la costa Caribe. Hasta 1885, las rentas que se generaban a partir de este ramo de la economía eran propiedad de los respectivos estados soberanos. Ese año, como una forma de aunar recursos para enfrentar la guerra civil de 1885, Rafael Núñez decretó el monopolio estatal sobre la sal marina. En compensación, sin embargo, dispuso que el poder ejecutivo celebrara convenios con los estados propietarios de las

salinas, a fin de otorgarles una indemnización por los perjuicios que les causaría dejar de captar rentas por ese concepto (Posada-Carbó, 1985).

El gobierno de Rafael Reyes (1905-1909), uno de los últimos hombres fuertes del proyecto nuñista, mantuvo la compensación que el cartagenero había establecido para los departamentos costeros. Sin embargo, en el mandato de Ramón González Valencia (1909-1910), respondiendo a los celos regionales que despertaba esta suerte de indemnizaciones, se ordenó eliminar la misma (Román *et al.*, 2021). Esta decisión, lesiva para los intereses de los departamentos de la costa Caribe, obligó a que Manuel Dávila Flórez y Simón Bossa, ambos de origen costero, renunciaran a sus respectivos ministerios en 1910 (Posada-Carbó, 1985). Estos líderes políticos, ocho años más tarde, se unirían a la Liga Costeña, y se convertirían en dos de sus rostros más visibles.

Desde la esfera política, en el marco de la reorganización administrativa adelantada por González Valencia, el Departamento de Bolívar experimentó la fragmentación del territorio que poseía desde los tiempos en que era Estado Soberano. Por ejemplo, la Provincia de Barranquilla, en 1910, se transformó en el Departamento del Atlántico, objetivo buscado por su élite política. Esa fragmentación territorial la continuó el presidente Carlos E. Restrepo (1910-1914), quien facilitó que las Islas de San Andrés y Providencia, que se quejaban de las pocas inversiones de las autoridades bolívarenses que las gobernaban, asumieran el estatus de intendencia en 1911 (Crawford, 2009). La condición de Intendencia que adquirieron las islas de San Andrés y Providencia dejaba sin resolver el problema de la autonomía y agravaba el tema del desarrollo vía inversiones. La razón: el estatus de intendencia, reservado para aquellas entidades territoriales que tenían menos de 250.000 habitantes y una renta anual inferior a \$250.000 oro, incidía negativamente en la estructura administrativa, económica y política de los territorios que lo ostentaban. Al ser intendencia, carecía de asambleas, no tenía senadores, y

el Intendente era nombrado por el presidente de la República (Crawford, 2009).

Estos cambios en las estructuras administrativas de los territorios, victorias para algunos, derrotas para otros, vinieron acompañados de una reforma en materia de circunscripciones electorales que golpeó la representatividad política de los departamentos de la costa Caribe. Desde los tiempos de la Constitución de 1886, cada departamento tenía su propia representación (3 senadores por unidad territorial), pero la reforma electoral de 1910 –impulsada por Carlos E. Restrepo– agrupó a los departamentos del litoral Caribe en una sola circunscripción. Y al hacerlo, en una prueba más de la dosis centralista que se estaba distribuyendo desde el gobierno nacional, estableció que la misma debía contar con siete y no nueve curules (Posada-Carbó, 1985).

Las afectaciones para los intereses de la costa Caribe, tras el ascenso de Carlos E. Restrepo a la presidencia, también se vieron reflejadas en materia económica. Los cambios en la importación de harina y la explotación de petróleo fueron dos de los frentes que produjeron malestares entre los empresarios costeros y el gobierno nacional. Ambos renglones de la economía, liderados principalmente por empresarios cartageneros y barranquilleros, se habían beneficiado de la política económica de claro corte porfirista que impulsó Rafael Reyes durante su mandato. Inspirado en el mexicano Porfirio Díaz y empeñado en la modernización económica del país, Reyes facilitó que los molineros costeros, a través de las rebajas de impuestos a las materias primas, introdujeran trigo a bajos costos y operaran a menores costos de producción (Miranda y Román, 2014). Los dedicados a la explotación de petróleo, como el monteriano Diego Martínez Camargo y los barranquilleros hermanos Palacio, apalancaron el establecimiento de sus refinerías gracias a varias concesiones otorgadas por el gobierno a veinte años (Posada-Carbó, 1985).

Los ministros del gobierno de Carlos E. Restrepo, tras la caída de Reyes y el gobierno

provisional de Ramón González Valencia, enfilaron sus ataques en contra de las favorables políticas proteccionistas que estaban beneficiando a la industria de la costa. Como lo relata Posada-Carbó (1985), catalogaron a las industrias costeras como “exóticas”, perjudiciales para los intereses del país y, en el caso específico de las concesiones para las refinerías, generadoras de monopolios. Adelantaron, entonces, una revisión de la política fiscal, promoviendo impuestos a productos como el trigo y, a la vez, estableciendo gravámenes a algunos productos de exportación (Miranda y Román, 2014).

El privilegio brindado por parte del gobierno nacional al sistema ferroviario, en vez de la navegación fluvial, como medio para comunicar la costa Caribe con el centro del país, se sumó a la serie de disposiciones gubernamentales interpretadas por el empresariado costero como contrarias a sus intereses. De manera particular, la Ley 27 de 1918, impulsada por el también presidente antioqueño Marco Fidel Suárez, ordenó que “el Gobierno podrá tomar en préstamo hasta la cantidad de cien mil pesos (\$100.000) de los fondos existentes en las varias Juntas de Canalización de la República, con el objeto exclusivo de aplicarlos a la continuación de los trabajos del Ferrocarril del Tolima, hasta llevarlo a la ciudad de Ibagué” (Congreso de Colombia 1918). Al igual que en el marco de la experiencia federalista –cuando, para la construcción del Ferrocarril del Norte (1870), se tomaron los fondos de las aduanas de la costa Caribe (Lozano, 2015)–, ahora disponían de los recursos pertenecientes a las oficinas de canalización de Barranquilla, Cartagena y Lórica para la culminación del Ferrocarril del Tolima.

El ascenso al poder de Ramón González Valencia y luego de Carlos E. Restrepo, también tuvo efectos sobre la vida política y económica de Chocó. Este territorio, que el general Rafael Reyes había ascendido al estatus de Departamento, en 1908, retornó a su condición de intendencia en el marco del gobierno de González Valencia. Este estatus, aunque lo libró de volver al dominio que las élites caucanas ejercieron sobre su territorio y sus riquezas, lo mantenía dependiente

administrativamente de Bogotá y, electoralmente, de Antioquia. Y, por supuesto, los importantes recursos que generaba su entonces vibrante economía minera para nada se reflejaban en infraestructura y desarrollo de las Provincias del Atrato y San Juan, las cuales daban forma a la Intendencia del Chocó. En efecto, el territorio que hizo que Colombia entre 1916 y 1926 se convirtiera en el mayor productor de platino en el mundo carecía de una institución educativa que garantizara la finalización de los estudios de secundaria a sus habitantes (Flórez Bolívar y Rhenals Doria, 2019).

En las dos primeras décadas del siglo XX, entonces, Chocó y los territorios de la costa Caribe compartían una historia marcada por la racialización de sus geografías y habitantes, al tiempo que experimentaban los efectos perjudiciales de un progresivo proceso de centralización económica y política. La respuesta liderada por los dirigentes económicos y políticos de la costa Caribe fue la creación de la Liga Costeña; y en ella, consideraron que Chocó –por las geografías, historias y presentes compartidos– debía tener un lugar. Los efectos de esa inclusión se harían sentir en el territorio choacoano.

4. Una respuesta en conjunto y sus efectos

La desviación de los recursos destinados a la canalización de ríos, canales y ciénagas de los Departamentos del litoral Caribe para la culminación del Ferrocarril del Tolima sirvió de catalizador para que emergiera la idea de formar la Liga Costeña. En el mes de noviembre, periódicos de Barranquilla, encabezados por *El Liberal*, adelantaron una campaña en contra de la decisión tomada por las mayorías del Congreso de la República. Desde este diario, dirigido por el samario Pedro Juan Navarro, se propuso la formación de la Liga Costeña, que funcionaría “como una enorme asociación de *solidaridad costeña* de la que haremos parte todos, absolutamente todos los costeños”. Esa decisión debía tomarse, porque, según sentenciaba Navarro, “la Costa Atlántica está

amenazada de muerte comercial, industrial y políticamente si no se asume esa actitud viril”⁵.

Medios cartageneros también vieron con complacencia la organización de una liga que sirviera de contención a las pretensiones de las mayorías en el congreso de la República. *El Porvenir* (1918a), respaldando lo propuesto por sus colegas de *El Liberal*, calificó de incomprensible la trascendencia que le daba el gobierno nacional a la terminación del Ferrocarril del Tolima, en detrimento de “la limpia y canalización de los principales ríos navegables del país”, entre ellos el Magdalena y el Sinú. Debía dársele prioridad a la canalización de estos ríos, porque, según *El Porvenir* (1918a), era claro que el “desarrollo y prosperidad de nuestro comercio y el de toda la República” descansaba en el mejoramiento de la navegabilidad de estas vías fluviales.

El mismo Pedro Juan Navarro, en calidad de directivo de la Liga Costeña, viajó de Barranquilla a Cartagena el 9 de diciembre de 1918 para ofrecer más detalles sobre la organización. En el Hotel Internacional de esa ciudad, Navarro se reunió con figuras representativas del comercio, la industria, la prensa y la academia. En su intervención, aparte de insistir en que la Liga no tenía “el más remoto objeto de atacar el gobierno constituido”, expresó que su único propósito era que los “intereses de estas secciones de la República fueran atendidos por los gobiernos y Congresos, como ellos se merecen” (El Porvenir, 1918b). En esta reunión, sin distinción de partidos políticos, se designaron como miembros del Comité Consultivo del Departamento de Bolívar al empresario Carlos Vélez Daníes, a los exministros Manuel Dávila Flórez (Mompox) y Simón Bossa (Arjona); y al médico, exrector de la Universidad de Cartagena y exgobernador (e) del Departamento de Bolívar Manuel Francisco Obregón Flórez (Mompox).

5 Los comentarios expresados por los periódicos *El Liberal* y *El Pueblo* de Barranquilla fueron reproducidos por el diario *El Porvenir* de Cartagena. Al respecto, ver “Liga Costeña” (El Porvenir, 1918a).

Este interés por la iniciativa liderada por sectores empresariales y periodísticos barranquilleros se tradujo, finalmente, en la conformación del Comité Organizador de la Liga Costeña en Cartagena. Integrado, entre otros, por Carlos del Castillo, Vicente Martínez, Nemesio de la Espriella y José de la Vega. El citado comité, el 30 de diciembre de 1918, envió un comunicado a las capitales de provincias, instándolas a darle forma a una “organización permanente dirigida a ilustrar los altos poderes de la Nación sobre aquellas medidas que nuestra excepcional posición geográfica y especiales circunstancias reclaman” (La Época, 1919a). La conformación de la liga, concluían, encontraba justificación en el hecho que “en repetidas ocasiones hemos visto desconocidos y vulnerados valiosos intereses de nuestra región” (La Época, 1919a).

En el Magdalena, el tercer departamento que integraría la Liga Costeña, la idea desplegada por sus pares de Cartagena fue recibida con entusiasmo. A pocos días de realizarse la primera asamblea en Barranquilla, según un telegrama reproducido por el diario *La Época*, abogados, periodistas, comerciantes, agricultores, artesanos e industriales, encabezados por el jurista Carlos Goenaga González, integraron un comité organizador de la Liga Costeña en Santa Marta. En el telegrama dirigido a Carlos del Castillo, presidente del organizado en Cartagena, expresaban que hacían “votos para la solidaridad de nuestra región” y esperaban que el trabajo a realizar por parte de la liga diera “frutos abundantes para el país” (La Época, 1919b).

Los diarios costeños acudieron a las históricas miradas despectivas construidas desde el interior del país sobre los habitantes y territorios de la costa Caribe para explicar el trato que estaban recibiendo desde el gobierno nacional. “Todo lo nuestro les importa menos que un camino y nos tratan de la manera más despectiva”, expresaron desde *El Pueblo*, diario barranquillero que se sumó a la causa de defensa regional (El Porvenir, 1918a). *El Porvenir*, (1918b) por su parte, habló de una “injustificada animadversión a todo lo que dice o hace relación con la Costa Atlántica”. Tal animadversión, aseguraban, provenía desde

la misma formación de la República, pues al interior del país era generalizada la idea de que “estas regiones bañadas por el mar antillano son habitadas por indios poco menos que catequizables” (El Porvenir, 1918b).

Diarios bogotanos, a través de editoriales y columnas, reaccionaron a la idea de la Liga Costeña, haciendo énfasis en el nuevo estigma que construyeron sobre los habitantes de las costas después de la separación de Panamá en 1903: el de separatistas. En el marco del trauma nacional generado por la pérdida de este estratégico territorio, los reclamos de autonomía regional realizados por habitantes de los departamentos, intendencias y comisarías fueron catalogados como antipatriotas y destinados a fragmentar aún más el territorio nacional (Flórez Bolívar y Rhenals Doria, 2019; Crawford, 2012).

Los impulsores de la Liga Costeña, previendo la sindicación bogotana de querer armar un movimiento secesionista a lo Panamá, una y otra vez, anunciaron que sus pretensiones estaban alejadas de este propósito. Pedro Juan Navarro, al lanzar la propuesta de conformar la Liga, inmediatamente advirtió que una vez se enteraran en Bogotá “la palabra separatismo, como inri infamante”, aparecería en los diarios capitalinos (El Porvenir, 1918b). Por tanto, en su editorial, aclaró que, lejos de configurar una causa separatista, la Liga Costeña era “una cohesión de fuerzas, estrictamente defensiva, para impedir que espíritus extraños y antipatriotas nos sigan causando graves perjuicios” (El Porvenir, 1918b). Realmente, como lo expresó Eduardo Posada-Carbó (1985), se trataba de una alianza que buscaba trabajar por el adelanto regional sin lesionar la unidad territorial y nacional (p. 34).

Las aspiraciones de los sectores empresariales y políticos costeños, como quedaron consignadas en la primera asamblea de la Liga, seguían ese espíritu de fortalecer la unidad nacional a través del desarrollo regional. En esa primera asamblea, realizada en Barranquilla entre el 6 y el 12 de enero de 1919, sus integrantes demandaron inversiones y la creación de una junta para mejorar la

navegabilidad del río Magdalena, y así fomentar la integración de los comerciantes locales con el mercado nacional. También solicitaron facilitar las importaciones de harina y trigo mediante la reducción de aranceles; revertir la nacionalización de las salinas marítimas implantada por Rafael Núñez y modificada por gobiernos subsiguientes; y adelantar una reforma constitucional que incrementara la representación de la costa en el Congreso de la República (Posada-Carbó, 1985).

En esta misma asamblea, los directivos acordaron movimientos para fortalecer la Liga Costeña. Esta pretensión los llevó a enviar un comunicado a las autoridades de la Intendencia del Chocó en el que, entre otras cosas, aparecen unas reflexiones que ayudan a comprender la dimensión chocoana que poco a poco adquirió la misma. Ese comunicado, con fecha de 8 de enero y firmado por el momposino Manuel Dávila Flórez, fue reproducido nueve días después por el diario *ABC* de Quibdó. En la misiva, Dávila Flórez, quien había sido designado presidente de la Liga Costeña, le solicitaba al Intendente del Chocó que invitara “al pueblo chocoano a ingresar en la Liga, como medio de favorecer el desarrollo de esa importante región, cuyos intereses son solidarios con los de este litoral y con los de la patria común” (*ABC*, 1919a).

La reproducción del comunicado de Manuel Dávila Flórez fue acompañada con una nota editorial del director del *ABC*, Reinaldo Valencia Lozano. En su editorial, Valencia Lozano, aparte de considerar como legítima la organización de la Liga Costeña, expresó que la Intendencia del Chocó tenía tres razones fundamentales para vincularse a la misma. En primer lugar, al igual que los territorios de la costa Caribe, los chocoanos también eran “víctimas del centralismo absorbente (sic)”, que no solo explotaba sus riquezas, sino que también les enviaba “centralistas” para que cargaran “en sus bolsillos particulares, lo que a desgracia de chocoanos lógicamente pertenecía” (*ABC*, 1919b). En segunda instancia, como acababa de ocurrir con los fondos de la canalización de los “pueblos costeños”, el superávit de la economía minera del Chocó había sido apro-

piado por parte del gobierno nacional para financiar una obra del Departamento del Valle. Y señalaba, finalmente, que el ingreso a la liga era un mecanismo para que “los pueblos atropellados” se volvieran fuertes, y reclamaran, dentro del marco de la constitución, sus derechos (*ABC*, 1919b). El nombramiento de autoridades procedentes de Bogotá –y no de Chocó– para dirigir los destinos de la Intendencia, la disposición arbitraria de sus rentas y la necesidad de capacidad organizativa para enfrentar el centralismo, sugería Valencia Lozano, eran razones que los chocoanos debían considerar para aceptar la invitación de sus pares costeños.

Las opiniones de varios chocoanos sobre la conveniencia o no de vincularse a la Liga Costeña salieron a la luz gracias a una encuesta impulsada por el *ABC*. En la nota editorial citada previamente, Reinaldo Valencia Lozano lanzó el siguiente interrogante: “¿Debe el Chocó formar parte de la Liga Costeña, atendiendo al objeto patriótico de ésta?”. Su hermano Jorge, figura destacada del Partido Conservador en Chocó, fue uno de los que envió una argumentada respuesta. Al igual que Reinaldo, ponderó en términos positivos la necesidad de vincularse a la recién creada liga. Partiendo del supuesto que el progreso nacional era la sumatoria de los desarrollos regionales, veía con buenos ojos “una liga que iba a trabajar por la patria” (*ABC*, 1919c). También insistió en que ambos territorios, en medio de la marginación a que eran sometidos, poseían unos intereses comunes: “una liga en la que no van a agitarse intereses opuestos, sino análogos a los intereses del Chocó, no repugna a éste, sino que los atrae irresistiblemente” (*ABC*, 1919c). Pero, sobre todo, resaltó los elementos geográficos que hermanaban a ambas costas: “Geográficamente el Chocó no puede ser considerado sino como parte de las costas nacionales, y no debemos atenuar los efectos y prerrogativas de una condición tan privilegiada” (*ABC*, 1919c). Los límites territoriales y administrativos que demarcaban la pertenencia del Chocó al Pacífico, y de departamentos como Bolívar a la costa Atlántica, seguían sin romper los vínculos que las aguas del Caribe y el Atrato, vía Golfo de Urabá, históricamente habían tejido entre ambas costas.

La dimensión chocoana que estaba adquiriendo la Liga Costeña se hizo más notable en la segunda asamblea que se realizó en el mes de julio en la ciudad de Cartagena. El comité directivo del Departamento de Bolívar no solo contó con un nutrido grupo de empresarios con intereses económicos en Chocó, entre ellos Vicente Martínez Recuero y Carlos del Castillo, sino que también en el mismo figuraron comerciantes chocoanos, entre ellos Lucindo Posso. Según lo señala Rhenals Doria (2013), Posso era un destacado empresario chocoano con estrechas relaciones comerciales con Cartagena y la Provincia del Sinú. Él y su hermano Augusto mantenían un importante negocio de importación y exportación de mercancías, comercializaban manteca animal, maderas y metales y, a la vez, se desempeñaban como prestamistas en Cartagena (Rhenals Doria, 2013). Lucindo Posso terminó radicándose en esta última ciudad y destacándose como una figura central del Partido Liberal en Bolívar, hasta el punto de ser designado, en 1919, como miembro del directorio departamental de esa colectividad (El Liberal, 1919).

La información de la que disponemos, principalmente de periódicos de Cartagena y Chocó, arroja pocas luces sobre si empresarios chocoanos tuvieron representatividad en la tercera asamblea de la Liga Costeña que se realizó en Santa Marta. Uno de los pocos registros de la prensa en Cartagena sobre esta asamblea, que se llevó a cabo en julio de 1920, hizo énfasis en que en esta nueva versión se notaba “un entusiasmo indescriptible” en la liga (El Porvenir, 1920). La misma, decían, “recobraba bríos, o por lo menos los ha reforzado” (El Porvenir, 1920). Sin embargo, pese a este tono emotivo, la revisión de prensa indica que su accionar se prolongó únicamente hasta ese último año.

Las razones para explicar la corta historia de este esfuerzo regional, que incluía a Chocó como parte integral del mismo, han sido expuestas por Eduardo Posada-Carbó y Adolfo Meisel. El primero, a partir de la proximidad de la campaña presidencial para 1922, sugiere que las lealtades partidistas de liberales y conservadores salieron a flote y pusieron fin al sentimiento regionalista que daba vida a la

Liga Costeña (Posada-Carbó, 1985). El segundo, además de suscribir este factor político, sostiene que su corta duración se explica por la falta de una estructura administrativa que le diera continuidad en el tiempo a las reuniones y a la agenda que perseguían. La ausencia de una dirigencia empresarial homogénea y movilizadora en torno a los intereses de la región, agrega Meisel (2020), también fue determinante en el carácter efímero de esta experiencia regional.

El balance realizado por estos dos autores sobre el accionar de la Liga Costeña es cercano al fracaso. La mejor ilustración de lo anotado, según Meisel (2020), es que los niveles de inversión en obras públicas sin precedentes que se registraron en la década de 1920 se concentraron, ante todo, en la infraestructura del interior del país. Las cifras avalan lo sostenido por el hoy rector de la Universidad del Norte: el gobierno colombiano, entre préstamos externos (200 millones) y la compensación que le pagó Estados Unidos por su rol en la Separación de Panamá (25 millones), recibió 225 millones de dólares, destinando menos del 5% a obras de infraestructura para los territorios de la costa Caribe colombiana.

Lo avanzado en materia de representatividad política tampoco está alejado del cuadro de fracaso que pinta Meisel (2020) en torno a la Liga Costeña. Aunque en 1920, a partir de la ley 26 de ese año, se hizo una reforma al sistema electoral, los departamentos de Magdalena, Atlántico y Bolívar siguieron eligiendo sus senadores a partir de la Circunscripción Senatorial de Cartagena (El Porvenir, 1921). De manera que la costa Caribe, en vez de elegir nueve senadores (tres por departamento), seguía escogiendo siete. Esta situación, dado el mayor número de habitantes que tenía el Departamento de Bolívar y por tanto de electores, obligaba a que se establecieran “acuerdos políticos” entre los líderes departamentales para lograr cierto equilibrio en la representación regional. “Se ha establecido la costumbre de los pactos entre candidatos, cediendo los principales determinado número de legislaturas a los suplentes”, fueron las palabras que –en tono preocupante– utilizó

El Porvenir (1923) para explicar la situación de la elección de senadores en 1923.

Este cuadro de absoluto fracaso puede tener una pequeña variación si tenemos en cuenta las implicaciones que la Liga Costeña tuvo en las luchas por la autonomía que por entonces estaban adelantando los chocoanos. Las discusiones que ambientaron desde el *ABC* sobre la Liga Costeña funcionaron como un eslabón que interconectó las disputas que venían realizando los habitantes de la Intendencia desde que perdieron el estatus de departamento en 1910 y las que protagonizaron en la década 1920. En efecto, en los años 20, estudiantes chocoanos radicados en Medellín y Bogotá, así como residentes en la misma Intendencia, organizaron ligas regionales a las que llamaron Ligas Pro-Chocó. Estas ligas, utilizando como plataforma el *ABC* de Quibdó, apelaron a una narrativa conocida: cuestionaron el centralismo del interior del país; se declararon leales a la patria y negaron cualquier intención de separatismo; hablaron en nombre del fortalecimiento de la nación a partir del desarrollo regional; y exigieron que les permitieran dirigir el destino político y económico de sus territorios. Claro está, la disputa por la autonomía en Chocó, al no ser departamento, implicaba que este territorio asumiera ese estatus y abandonara su condición de intendencia, objetivo que alcanzaron finalmente en 1947 (Flórez Bolívar y Rhenals Doria, 2019; Pisano, 2012; Hernández, 2010; González, 2003; Wade, 1993).

6. Conclusión

El estudio de la vinculación del territorio chocoano a la Liga Costeña permite ilustrar la necesidad de incorporar de forma más sistemática las conexiones interregionales en los marcos interpretativos utilizados para comprender las configuraciones de las regiones y las luchas por las autonomías. Las miradas que han tendido a privilegiar únicamente el contraste como variable explicativa proyectan al pasado la imagen de regiones claramente diferenciadas desde los inicios de la República. Trasladan al XIX y a las primeras décadas del XX, sin beneficio de inventario, la más contem-

poránea noción de Colombia como un país de regiones. Así, por ejemplo, a la luz de la relación centro/periferia, las disputas por la autonomía de las costas Pacífica y Caribe, frente al poder central, se tienden a pensar de manera separada. Enfrentamos, por un lado, mundo andino/costa Caribe y, por otro, mundo andino/costa Pacífica. Pareciera que se diera por sentado que la fractura Pacífico/Caribe que supuso la consolidación del transporte terrestre, y el ascenso de Buenaventura como principal puerto del país en los años 30, hubiese sido la norma también en el siglo XIX y en las dos primeras décadas del XX.

Este artículo, en cambio, muestra que habitantes de Chocó y la costa Caribe acudieron a los vínculos históricos y geográficos compartidos desde el mundo colonial para articular una respuesta frente a los efectos que el proceso de centralización del Estado tuvo en sus territorios a comienzos del siglo XX. Este esfuerzo por fijarnos en las conexiones interregionales nos permite desplazar nuestras miradas desde las fronteras político/administrativas establecidas por las autoridades gubernamentales hacia las prácticas sociales, económicas, culturales y políticas de los habitantes. Estas últimas, expresadas en relaciones comerciales, académicas y políticas, dieron forma a historias cuya dimensión más amplia solo podemos captar cuando la escala de observación que utilizamos está determinada por los recorridos de los individuos –con sus ideas, sueños y visiones–, y no a partir de las calculadoras y siempre fragmentadoras líneas de un mapa.

Las historias que se tejieron entre ambas costas también llaman la atención sobre lo determinantes que fueron las aguas en la formación de circuitos comerciales y en las interacciones de los individuos y grupos sociales a lo largo del siglo XIX y primera mitad del XX. Los protagonistas de la Liga Costeña, acostumbrados a moverse en un ecosistema acuoso, lo tuvieron perfectamente claro y, a partir de historias, geografías e intereses económicos y políticos contruidos en y a través de las aguas de los ríos Atrato, Sinú, Magdalena, o las del mar Caribe, no dudaron en invitar a sus pares chocoanos a que los acompañaran en sus reclamaciones frente a un cada vez más creciente centralismo.

Referencias

- ABC. (1917, 15 de noviembre). Datos estadísticos. ABC.
- ABC. (1918a, 6 de agosto). El vapor Quibdó. ABC.
- ABC. (1918b, 18 de septiembre). Manifiesto de los liberales del Departamento de Bolívar. ABC.
- ABC. (1919a, 17 de enero). La Liga Costeña. ABC.
- ABC. (1919b, 17 de enero). Una encuesta. ABC.
- ABC. (1919c, 28 de enero). La encuesta. ABC.
- ABC. (1923, 1 de agosto). Entrevista con el doctor Jorge Álvarez Lleras. ABC.
- Álvarez, J. (2018). *Guerras en el Bolívar Grande 1875-1902*. La Iguana Ciega.
- Appelbaum, N. (2003). *Muddled Waters: Race, Region, and Local History in Colombia, 1846-1948*. Duke University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1131722>
- Appelbaum, N. (2017). *Dibujar la nación. La Comisión Corográfica en la Colombia del siglo XIX*. Universidad de Los Andes.
- Bassi, E. (2017). *An Aqueous Territory: Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*. Duke University Press. <https://doi.org/10.1215/9780822373735>
- Bassi, E. (2020). El Caribe colombiano, el Caribe y el Gran Caribe. Los marineros como creadores de una región transimperial. En J. Bonet y G. Pérez (Eds.), *20 años de estudios sobre el Caribe colombiano* (pp. 122-125). Banco de la República.
- Bell Lemus, G. (1991). *Cartagena de Indias: de la colonia a la República*. Fundación Simón; Lola Guberck.
- Bucheli, M. (2013). *Después de la hojarasca: United Fruit Company en Colombia, 1899-2000*. Banco de la República; Universidad de Los Andes. <https://doi.org/10.7440/2013.37>
- Colmenares, G. (1990). El tránsito a sociedades campesinas de dos sociedades esclavistas en la Nueva Granada, Cartagena y Popayán, 1780-1850. *Huellas*, (29), 8-24.
- Conde, J. (2009). *Buscando la Nación. Ciudadanía, clase y tensión racial en el Caribe colombiano, 1821-1855*. La Carreta.
- Congreso de Colombia. (1918, 14 de octubre). *Ley 27 de 1918*. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1582924>
- Crawford, S. (2009). *Under the Colombian Flag: Nation-Building on San Andres and Providence Islands, 1886-1930* (tesis de doctorado). Universidad de Pittsburgh, Pittsburgh, Estados Unidos.
- Crawford, S. (2012). Panama Fever: Colombian Fears of Secession on San Andrés and Providencia Islands, 1903-1913. *The Global South*, 2(6), 15-38. <https://doi.org/10.2979/globalsouth.6.2.15>
- Deas, M. (1993). *Del poder y la gramática y otros ensayos sobre Historia, Política y Literatura colombianas*. Tercer Mundo editores.
- El Constitucional de Antioquia. (1836, 1 de noviembre). Vagos. *El Constitucional de Antioquia*.
- El Liberal. (1919, 3 de mayo). Lucindo Posso. *El Liberal*.
- El Porvenir. (1918a, 28 de noviembre). Liga Costeña. *El Porvenir*.
- El Porvenir. (1918b, 10 de diciembre). Liga Costeña. *El Porvenir*.

- El Porvenir. (1920, 30 de julio). La Liga Costeña. *El Porvenir*.
- El Porvenir. (1921, 1 de marzo). La reforma electoral que comienza hoy. *El Porvenir*.
- El Porvenir. (1923, 4 de abril). Bolívar, Atlántico y Magdalena deben elegir sus senadores separadamente. *El Porvenir*.
- Flórez Bolívar, F. J. (2008). Representaciones del Caribe colombiano en el marco de los debates sobre la degeneración de las razas: geografía, raza y nación a comienzos del siglo XX. *Historia y Espacio*, 4(31), 15-41 <https://doi.org/10.25100/hye.v4i31.1682>
- Flórez Bolívar, F. J. (2018). Re-visitando la hegemonía conservadora. Raza y política en Cartagena (Colombia), 1885-1930. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 23(1), 93-120. <https://doi.org/10.18273/revanu.v23n1-2018004>
- Flórez Bolívar, F. J. y Rhenals Doria, A. M. (2019). Marginados, pero no marginales. Negros y mulatos y sus disputas por la autonomía en Chocó. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 24(2), 125-149. <https://doi.org/10.18273/revanu.v24n2-2019005>
- Flórez Bolívar, R. y Solano de las Aguas, S. (2011). Autonomía económica y descentralización fiscal en el Estado soberano de Bolívar, 1857-1886. *Historia y Espacio*, 7(37), 1-29. <https://doi.org/10.25100/hye.v7i37.1760>
- Flórez Bolívar, R. y Solano de las Aguas, S. (2014). Los años de las dificultades. La caja de ahorros de la Provincia de Cartagena, Nueva Granada, 1843-1853. *América Latina en la Historia Económica*, 21(2), 116-144. <https://doi.org/10.18232/alhe.v21i2.570>
- Flórez Bolívar, R. y Solano de las Aguas, S. (2019). Ingresos y gastos fiscales en el Estado Soberano de Bolívar, 1857-1886. En S. Kalmanovitz y E. López (Eds.), *Las cuentas del Federalismo colombiano* (pp. 103-140). Editorial Utadeo; Universidad Externado de Colombia. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1k03qf7.6>
- González, L. F. (2003). *Quibdó: Contexto histórico, desarrollo urbano y patrimonio arquitectónico*. Universidad Nacional de Colombia.
- Hernández, J. (2010). *La chocoanidad en el siglo XX: Representaciones sobre el Chocó en el proceso de departamentalización (1913-1944) y en los movimientos cívicos de 1954 y 1987* (tesis de pregrado). Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.
- Jiménez, O. (2001). La provincia del Chocó ante el 'Estado Nación'. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 6(1), 92-119. <https://revistas.uis.edu.co/index.php/anuariohistoria/article/view/1897>
- La Época. (1918, 27 de mayo). Información del Chocó. *La Época*.
- La Época. (1919a, 2 de enero). La Liga Costeña. *La Época*.
- La Época. (1919b, 3 de enero). La Liga Costeña en el Magdalena. *La Época*.
- Laurent, M. (2003). Nueva Francia y Nueva Granada frente al contrabando: reflexiones sobre el comercio ilícito en el contexto colonial. *Historia Crítica*, (25), 145-146. <https://doi.org/10.7440/histcrit25.2003.08>
- Leal, B. (1998). "Matar a los blancos buenos es, luego Chocó acabara": cimarronaje de esclavos jamaíquinos en el Chocó (1728). *Fronteras de la Historia*, 2, 143-161. <https://doi.org/10.22380/20274688.760>
- Leal, C. (2009). La compañía minera Chocó-Pacífico y el auge del platino en Colombia, 1897-1930. *Historia Crítica*, (39E), 150-164. <https://doi.org/10.7440/histcrit39E.2009.08>
- Leal, C. (2018). *Landscapes of Freedom: Building a Postemancipation Society in the Rainforests of Western Colombia*. University of Arizona Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt1zxsmqx>
- Lozano, G. (2015). Historia de los partidos políticos en Colombia. *VIEL*, 10(1), 11-42. <https://doi.org/10.15332/s1909-0528.2015.0001.01>

- Meisel, A. (2011). *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?* Banco de la República.
- Meisel, A. (2020). *Casandra del desarrollo regional. La Liga Costeña de 1919*. Universidad del Norte.
- Melo, J. O. (1989). Del federalismo a la constitución de 1886. En A. Tirado Mejía (Dir.), *Nueva Historia de Colombia Vol. 1* (cap. 1). Planeta.
- Miranda, A. y Román, R. (2014). Conflictos y negociaciones entre los empresarios harineros de la región andina y los de la costa Caribe colombiana, 1904-1912. *América Latina en la Historia Económica*, 21(3), 176-200. <https://doi.org/10.18232/alhe.v21i3.582>
- Molina, L. F. (1988). 'El viejo Mainero': actividad empresarial de Juan Bautista Mainero y Trucco en Bolívar, Chocó, Antioquia y Cundinamarca, 1860-1918. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 25(17), 3-29. https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/2749
- Mosquera, J. (2015). *Diego Luis Córdoba: Mito y realidad. Historia de las luchas de los chocoanos por la creación del departamento del Chocó, 1830-1947*. Editorial L. Vieco.
- Múnera, A. (1998). *El fracaso de la nación. Región, raza y clase en el Caribe colombiano, 1717-1810*. Banco de la República.
- Múnera, A. (2005). *Fronteras imaginadas. La construcción de las razas y de la geografía en el siglo XIX colombiano*. Planeta.
- Park, J. W. (1985). *Rafael Núñez and the Politics of Colombian Regionalism, 1863-1886*. Louisiana State University Press.
- Pisano, P. (2012). *Liderazgo político 'negro' en Colombia, 1943-1964*. Universidad Nacional de Colombia.
- Posada-Carbó, E. (1985). La Liga Costeña, una expresión de poder regional. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 22(3), 34-46. https://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/3278
- Posada-Carbó, E. (1998). *El Caribe colombiano. Una historia regional, 1870-1950*. Banco de la República; El Áncora Editores.
- Putnam, L. (2018). Marcos transnacionales de la experiencia afrolatina: espacios en flujo y medios de conexión, 1600-2000. En A. De la Fuente y G. R. Andrews (Ed.), *Estudios afrolatinoamericanos: una introducción* (pp. 625-664). CLACSO; Afro Latin American Research Institute; Harvard University. <https://doi.org/10.2307/j.ctv253f51t.17>
- Ramos, A. (2013). Los estudios regionales en Colombia. *Presente y Pasado*, 18(35), 11-44. <http://erevistas.saber.ula.ve/index.php/presenteypasado/article/view/14083>
- Restrepo, J. y Rodríguez, M. (2013). La actividad comercial y el grupo de comerciantes de Cartagena a finales del siglo XIX. *Economía y Región*, 7(1), 169-229. <https://revistas.utb.edu.co/economiayregion/article/view/45>
- Rhenals Doria, A. M. (2011). Tejiendo la red: circuitos comerciales, inmigrantes sirio-libaneses y empresarios nacionales en el Caribe colombiano y el Atrato (1880-1930). *Historia y Espacio*, (37), 1-20. <https://doi.org/10.25100/hye.v7i37.1763>
- Rhenals Doria, A. M. (2013). *Del ideal europeo a la realidad árabe. Inmigrantes sirio-libaneses en el circuito comercial entre Cartagena, el Sinú y el Atrato (Colombia), 1880-1930* (tesis doctoral). Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, España.
- Ripoll, M. T. (2007). *Empresarios Centenaristas en Cartagena. Cuatro estudios de caso*. Universidad Tecnológica de Bolívar.
- Román, R. (2010). La crisis del puerto de Cartagena de Indias: conflictos y fracasos de sus proyectos de desarrollo, 1830-1848. En J. E. Caro y A. Vidal (Eds.), *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe* (pp. 335-395). Uninorte; Unimagdalena.

- Román, R., Mantilla, S. y Niño, V. (2021). Tensiones políticas y rumores separatistas en Colombia. Aproximaciones entre los sectores hegemónicos de la costa norte y el Gobierno central, 1910-1914. *Memorias*, (44), 142-169. <https://doi.org/10.14482/memor.44.986.11>
- Serje, M. (2005). *El revés de la nación. Territorios, fronteras y tierra de nadie*. Universidad de Los Andes.
- Sierra, R. (Ed). (2006). *El radicalismo colombiano del siglo XIX*. Universidad Nacional de Colombia.
- Valdelamar, J. y Gutiérrez, J. (2005). *Getsemaní. Oralidad en atrios y pretilos*. Litografías del mar.
- Van Young, E. (1991). Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas. En P. Pérez Herrera (Comp.), *Región e historia en México 1700-1850* (pp. 194-204). Universidad Autónoma Metropolitana; Instituto Mora.
- Van Young, E. (2012). *Writing Mexican History*. Stanford University Press. <https://doi.org/10.1515/9780804780551>
- Villegas, A. (2005). Raza y nación en el pensamiento de Luís López de Mesa: Colombia, 1920-1940. *Estudios Políticos*, (26), 209-232. <https://doi.org/10.17533/udea.espo.1412>
- Viloria, J. (2018). *Acordeones, cumbiamba y vallenato en el Magdalena Grande: Una historia cultural, económica y política, 1870-1960*. Editorial Universidad del Magdalena. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1t8c6t>
- Viloria, J. (2019). Finanzas públicas del Estado Soberano del Magdalena, 1850-1886. En S. Kalmanovitz y E. López (Eds.), *Las cuentas del federalismo colombiano* (pp. 255-292). Universidad Tadeo Lozano; Universidad Externado. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1k03qf7.10>
- Wade, P. (1993). *Blackness and Race Mixture. The Dynamics of Racial Identity in Colombia*. John Hopkins University Press.
- Zabala, O. (2017). *Juan José Nieto: región, autonomía, cultura e identidad (1834-1866). Institución del imaginario del Caribe colombiano* (tesis de maestría). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia.