

# La Liga Costeña de 1919, una expresión de poder regional

EDUARDO POSADA CARBÓ

*Historiador, actualmente adelanta  
un postgrado en Oxford.*

**E**L 12 DE ENERO de 1919, durante la administración conservadora de Marco Fidel Suárez, se reunió en Barranquilla la primera asamblea de la Liga Costeña, organizada por iniciativa de los periódicos de la región, con la participación de representantes de los grupos empresariales y políticos de los tres departamentos que conformaban entonces el litoral caribeño: Atlántico, Bolívar y Magdalena.

Las declaraciones orgánicas de la Liga le planteaban a ésta unos objetivos bastante generales y ambiguos:

*[...] el adelanto de los intereses [...] de las entidades del litoral Atlántico y de consiguiente de la patria colombiana [...] cooperar [...] al adelanto comercial e industrial, agrícola, la educación, la enseñanza y la higiene [...] de los Departamentos del Atlántico, Bolívar y Magdalena, las Intendencias de Chocó y San Andrés y la Comisaría de la Goajira<sup>1</sup>.*

La Liga se declaró patriótica y progresista, expresó que respetaría las “autoridades legítimamente constituidas”, tras manifestar que sus intereses estaban por encima de las luchas de partido.

Intereses específicos fueron defendidos en las sesiones de la asamblea y recogidos más tarde en un memorial de peticiones dirigido al presidente de la cámara de representantes de la república. El examen detenido de los puntos constitutivos de dicho memorial, así como de algunas de las actuaciones de la Liga en su corta existencia, permiten identificar esos intereses y objetivos particulares que defendió la alianza regional, así como describir la confrontación resultante entre esos intereses y los representados por los poderes centrales.

## **LIGADOS PARA DEFENDER EL RÍO**

La preocupación por la navegación en el río Magdalena constituyó el punto de partida. Interesaba a los comerciantes de la región, vinculados al comercio exterior desde los puertos del Caribe, incrementar sus vínculos con el creciente mercado nacional. Por ello, entre sus principales preocupaciones se hallaban las vías y puertos navegables y, sobre todo, la canalización del río Magdalena.

<sup>1</sup> Miguel Goenaga *Lecturas locales, crónicas de la vieja Barranquilla*, Barranquilla, 1953, pág. 197. Parece ser que la idea surgió de El Liberal, periódico barranquillero dirigido por el magdalenense Pedro Juan Navarro, y tuvo eco en otros periódicos de Cartagena y Santa Marta. En Barranquilla, apoyaron la organización de la Liga: El Día, La Nación, Heraldo de la Costa, El Imparcial y El Derecho. Este último publicó artículos sobre el “Nacionalismo catalán”, Goenaga, *ibíd.*, pág. 196. Marco Fidel Suárez, *Obras*, 11 Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1966, págs. 621-622.



Los costeños vieron lesionados sus intereses cuando el gobierno central decidió establecer una línea de ferrocarril para que Antioquia sacara sus productos por Urabá, en contra del proyecto de canalización del río Magdalena. *Almanaque de los hechos colombianos* de Eduardo López, Bogotá, 1918.

La discusión para escoger entre navegación fluvial y sistema ferroviario a fin de comunicar la costa con el centro, terminó en favor de la vía férrea. Hubo quienes solucionaron el problema del río simplemente negándolo. Estaba planteado que Antioquia podría sacar sus productos al exterior por medio de una línea de ferrocarril que comunicara a Medellín con el golfo de Urabá. Más aún: la apertura del canal de Panamá, en 1914, amenazaba con desplazar gran parte del comercio exterior colombiano hacia los puertos del Pacífico, y existía el temor de que las inversiones en ferrocarriles apuntaran exclusivamente en esa dirección. En la sesión de instalación de la Asamblea de la Liga, el exministro de hacienda Tomás Surí Salcedo no veía como contrapuestos sino como complementarios los sistemas fluvial y férreo, siendo su combinación la fórmula más expedita para integrar a la región con la nación:

*Precisa también que consideremos como obras que sirven directamente a nuestros propios intereses la construcción de los ferrocarriles que de Bucaramanga y Cúcuta salgan al Río, y la proyectada prolongación del Ferrocarril de la Sabana que pondría a Cundinamarca y parte de Bogotá en comunicación directa con el río Magdalena<sup>2</sup>.*

La opinión predominante en el interior era contraria a invertir en el río. La ley 27 de 1918, impulsada por el gobierno de Suárez, que ordenó trasladar fondos de las juntas de canalización del Magdalena, para aplicarlos a la continuación del ferrocarril del Tolima, levantó los ánimos contra el poder central<sup>3</sup>.

Para evitar estos pretendidos atropellos y garantizar la efectiva inversión en las obras de canalización del río, los miembros de la Liga propusieron al Congreso la expedición de una ley que creara la Junta de Navegación del río Magdalena, compuesta de siete miembros nombrados así: uno por cada uno de los gobernadores de Atlántico, Bolívar y Magdalena; uno por el gobierno nacional, uno por las compañías de navegación del río, y uno por cada cámara de comercio de Barranquilla y Cartagena. La Junta estaría encargada de recaudar e invertir el impuesto fluvial.

#### **...Y TAMBIÉN AL TRIGO IMPORTADO**

Durante el gobierno de Rafael Reyes (1904-1909), se decretaron medidas

<sup>2</sup> En Goenaga, *ibíd.*, pág. 197. Con la apertura del canal de Panamá, Buenaventura comenzó a desplazar a los puertos de la costa caribe, gracias al progreso de los ferrocarriles. "[en] enero de 1915 el Ferrocarril del Pacífico llegó a la ciudad de Cali; y en mayo de 1917 a Palmira [...] después de alcanzar a Cali comenzó a extenderse hacia el norte y hacia el sur, y conjuntamente con el Ferrocarril de Caldas, conformaron desde 1930 la red integrada de ferrocarriles más importantes del país", José Antonio Ocampo, "El desarrollo económico de Cali en el siglo XX", en Santiago Montenegro, y J.A. Ocampo, *Crisis mundial, protección e industrialización*, Bogotá, 1984, págs. 370, 374-375.

<sup>3</sup> El Día, Barranquilla, 13 de enero de 1919. Suárez, *Obras*, *ibíd.*

proteccionistas que favorecieron el desarrollo industrial de la costa, beneficiada por su ventajosa situación geográfica. Así surgió la molinería y cobró impulso el sector textil.

A la caída de Reyes, se criticó su política proteccionista. Las industrias, surgidas al amparo de las rebajas de impuestos de importación de materias primas, recibieron el nombre de “exóticas” y “artificiales”. El ministro de hacienda, Francisco Restrepo Plata, dirigió un ataque demoledor contra ellas en 1912:

*Para proteger los molinos de trigo establecidos en la Costa, y para darles vida, se violentó hasta el sentido común. Elevaron a \$0,08 los derechos de la harina extranjera; bajaron a \$0,01 los de los trigos, y como no se podían desatender los intereses de los cultivadores del interior, establecieron en Puerto Berrío derechos de internación para las harinas que vinieran de la Costa [...]. Con esta combinación arbitraria y tiránica se ha dado vida a la molinería de la Costa creando intereses considerables que hay que tener en cuenta al estudiar el problema<sup>4</sup>.*

Durante la presidencia provisional de Ramón González Valencia (1909-1910), el tema de la importación de trigo causó la renuncia de dos ministros costeños, Manuel Dávila Flórez y Simón Bossa, por su desacuerdo con las políticas gubernamentales al respecto.

La lucha regional era evidente entre los molineros de Bogotá –“organizados en *trust* acaparador y formidable”, como los denunció Restrepo Plata, para imponer precios de compra a los cultivadores de trigo de Cundinamarca y Boyacá– y los molineros de la costa, abastecidos con trigo importado, que les permitía operar con menores costos de producción, frente a los imperantes en Bogotá, a pesar de la existencia del citado *trust*.

La Liga creyó posible conciliar estos intereses, exigiéndole al Congreso, en su memorial, que:

*mientras se produce en el país todo el trigo necesario para el consumo, [adopte] medidas que permitan introducir el trigo y la harina extranjeros, sin perjudicar el incremento del cultivo nacional, pero evitando que los pueblos de la Costa sufran por la carencia, o el alto precio del pan, eso [sería posible] mediante un derecho prudencial de importación<sup>5</sup>.*

#### **INICIATIVA PRIVADA PETROLIZADA**

Las exploraciones de petróleo también llamaron la atención de los empresarios locales, durante la época proteccionista de Rafael Reyes. En 1905, Diego Martínez Camargo celebró con el gobierno un contrato de concesión para establecer refinerías de petróleo en la costa por el término de veinte años; seis meses más tarde, los hermanos Palacio firmaban un contrato similar para el departamento del Atlántico. Años después, Rodríguez Plata atacó duramente el contrato de Martínez Camargo, por considerarlo “altamente nocivo para los intereses públicos”, inconveniente por su carácter monopólico, e ilegal porque permitía establecer muelles y desembarcaderos marítimos, lo que contrariaba las disposiciones del código fiscal<sup>6</sup>.

Los ataques a Martínez Camargo, lanzados desde el interior al amparo del Estado –so pretexto de la defensa del interés público– eran interpretados, en ciertos círculos de la costa, como celos regionales. Se desconfiaba de la pretendida impersonalidad del Estado. El periódico La Nación, de Barranquilla, defendía así el camino de la libre empresa:

<sup>4</sup> Ver apartes de la Memoria de Hacienda de 1912 en Luis Ospina Vásquez, *Industria y protección en Colombia, 1810-1930*, Bogotá, 1974, págs. 446 y ss. La política de Reyes también promovió la creación de industrias “exóticas” en otras regiones distintas de la costa. El 17 de febrero de 1906 Reyes había anunciado a Pombo Hnos., Diego Martínez, Gieseken y Cía., Echeverría, Salas y Cía., entre otros: “Díctose hoy decreto que desde la fecha hasta el primero de marzo de 1907 puede venir harina [norte]americana sin pagar nuevos derechos a todos los puertos del Río Magdalena hasta Puerto Berrío inclusive”. Ver *El Porvenir*, Cartagena, 18 de febrero de 1906.

<sup>5</sup> Memorial del presidente de la Liga Costeña al presidente de la Cámara de Representantes, Cartagena, 14 de agosto de 1919, en Archivo del Congreso de la República, Cámara de Representantes: *Memoriales y solicitudes*, v, Bogotá, 1919 (citado en adelante *Memoriales y solicitudes*).

<sup>6</sup> Ospina Vásquez, *op. cit.*, pág. 452. Ver Colombia: *Informe del Ministro de Obras Públicas a la Asamblea Nacional*, Bogotá, págs. 169-175.

*¿Entonces? Pues entonces, la Costa Atlántica no tiene por qué pagar con su estancamiento la estrechez de criterio de los economistas adocenados, que desconocen aquello mismo sobre lo que se ponen a legislar con una dulce y tranquila inconciencia. Y la acción solidaria de la Costa debe ponerse en evidencia, para pedir que se vuelva a los caminos amplios, y se destruyan las barreras que impiden desarrollar la industria del petróleo<sup>7</sup>.*

A diferencia de La Nación, la Liga Costeña se mostró conciliadora, aceptando la necesidad de regular la explotación del petróleo y las “conveniencias de la nación”; pero se cuidó así mismo de proteger los intereses de los particulares costeños, y exigió del Congreso tener en cuenta “especialmente los esfuerzos que ya han hecho no pocos colombianos para descubrir la existencia de algunas de dichas fuentes [de petróleo] y aun preparar su explotación”.

#### LA SAL EN EL CENTRO DEL CONFLICTO

A las anteriores oposiciones de contrarios –navegación fluvial contra ferrocarriles, industrias “exóticas” contra industrias “nacionales”, intervención estatal contra libre empresa– se sumó el conflicto entre salinas marítimas y salinas terrestres, que también constituía una lucha entre el fisco nacional y los fiscos departamentales.

Desde 1885, cuando el estado central decidió tomar posesión de la renta de las salinas marítimas –hasta entonces propiedad de los respectivos estados soberanos– el tema se convirtió en uno de recurrente conflicto entre el gobierno nacional y los departamentos de la costa. Rafael Núñez decretó el monopolio sobre la sal marina, con el fin de conseguir recursos para enfrentar la rebelión del 85, y, conocedor de la relativa importancia que esa renta representaba para los departamentos del litoral, dispuso, en compensación, que el poder ejecutivo celebrara convenios con los estados dueños de las salinas, a fin de otorgarles una indemnización por los perjuicios. Tales derechos fueron posteriormente protegidos por la Constitución de 1886<sup>8</sup>.

La indemnización de salinas, así constituida, causaba celos regionales expresados en las discusiones presupuestarias del Congreso; era mirada como un auxilio o una generosa subvención. Con frecuencia, trataron de suprimir dicha partida. Los debates de la cámara de representantes en noviembre de 1918 son bastante ilustrativos de la sensibilidad que despertaba el tema.

A la costa le preocupaba igualmente el sistema de administración de la renta de salinas. Desde 1885, éste varió en distintas oportunidades; unas veces estaba en manos del gobierno central, otras se hacía por contrato o concesión.

En 1905, el gobierno de Reyes celebró un contrato con el Banco Central para abrirle nuevos mercados al producto marítimo, autorizando al banco:

*[...] para que provea la manera de conducir sal, en la forma más económica, al Cauca y Nariño, de la que se produce en el Atlántico, lo mismo para reducir el precio de la sal que se interna a Antioquia y Santander, de la misma procedencia<sup>9</sup>.*

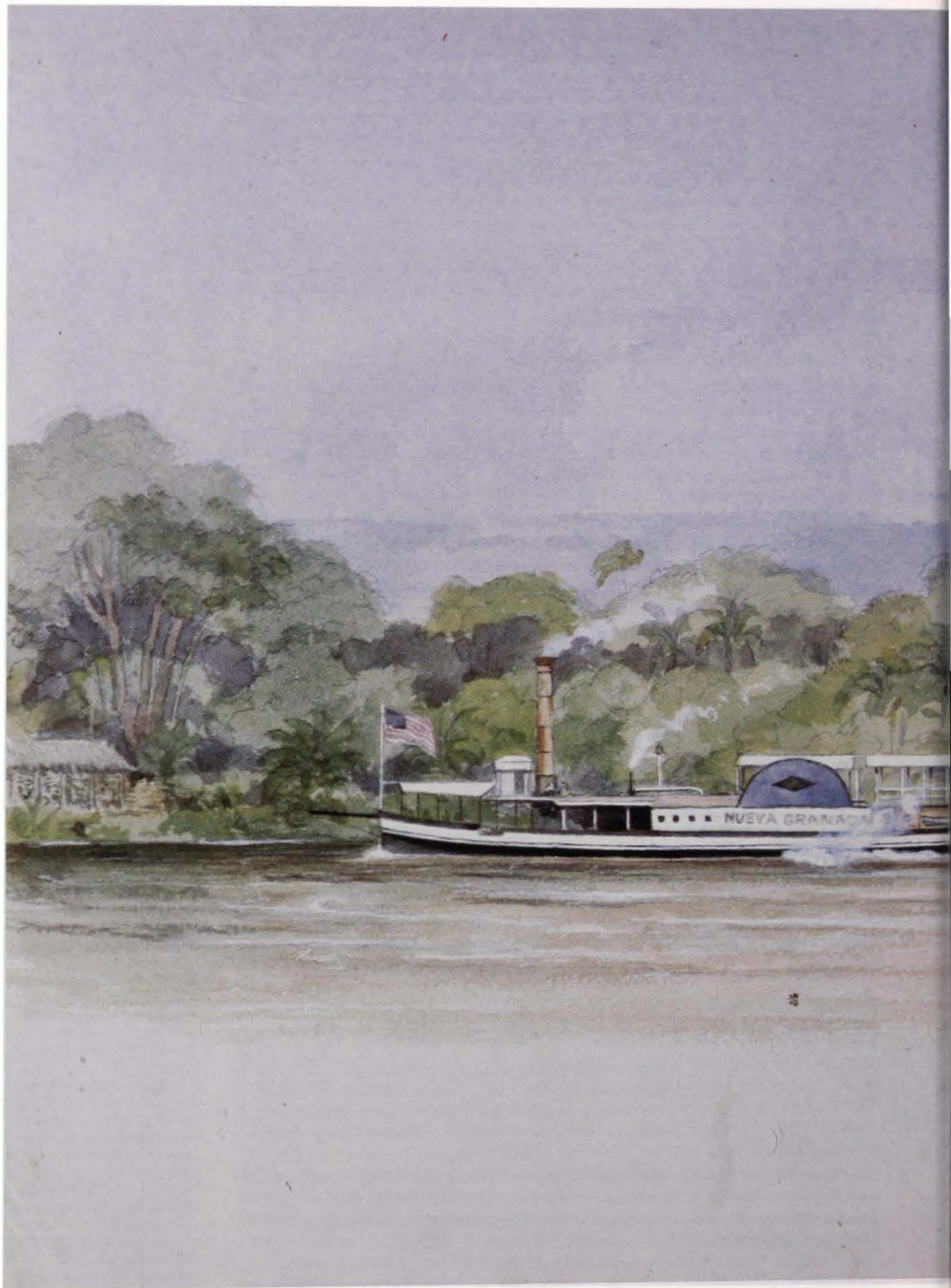
Ya bajo otro sistema de administración, en 1911, la sal marítima del Atlántico llegaba también a los mercados del Pacífico. Estos mercados se fueron perdiendo a causa de administraciones ineficientes y de medidas gubernamentales discriminatorias.

El impuesto diferencial al consumo de la sal recibió críticas regionales: en 1910, el ministro del tesoro reconoció que los consumidores de la sal marina

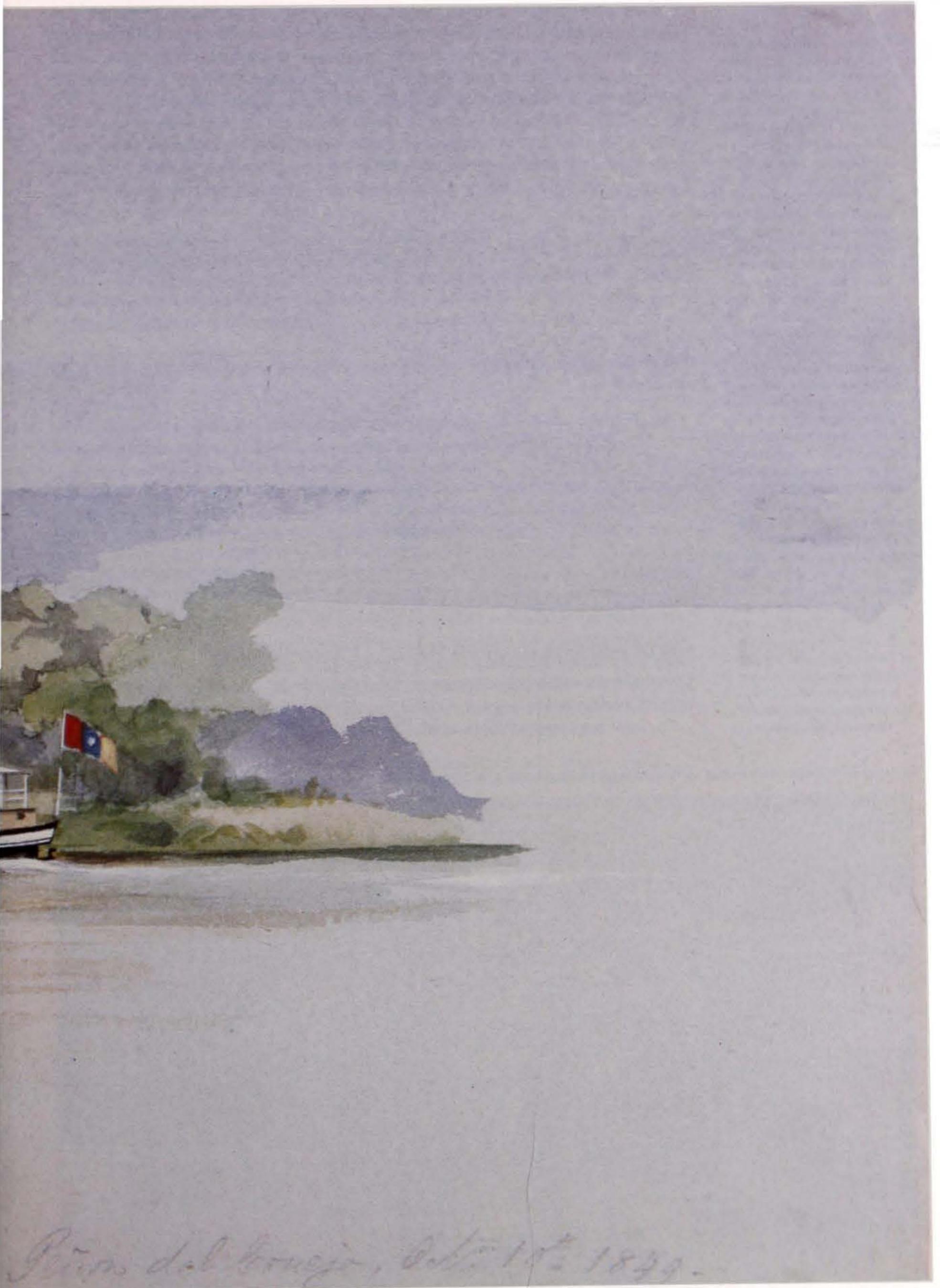
<sup>7</sup> La Nación, Barranquilla, 17 de noviembre de 1916. Remberto Burgos, *El general Burgos*. Bogotá, 1965, págs. 275, 285-286. *Memoriales y solicitudes*, op. cit.

<sup>8</sup> Un breve resumen de la historia jurídica del problema está en Magdalena (Secretaría de Hacienda): *Informe al Gobernador*, Santa Marta, 1919, págs. 12 y ss.

<sup>9</sup> *Diario Oficial*, Bogotá, núm. 12.646, 1906. Colombia: *Mensaje del Presidente de la República e Informes de los Ministros de Despacho a la Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa*, Bogotá, 1907, págs. 46-47.



El Río Magdalena fue durante todo el siglo XIX la más importante vía de comunicación comercial del país. En esta acuarela de Edward M. Mark se aprecia uno de los primeros vapores que entraron al río. *Peñón del conejo*, 1o. de octubre de 1849. Colección del Banco de la República.



*Playa del Comercio, Oct. 15<sup>o</sup> 1849.*

<sup>10</sup> Colombia: *Informe del Ministro de Hacienda a la Asamblea Nacional, Bogotá, 1910, pág. 32.*

<sup>11</sup> *La Unión Salinera* dirigió su telegrama de protesta desde Ciénaga al periódico *Liberal*, de Barranquilla, y fue reproducido por *El Tiempo* de Bogotá el 10 de enero de 1919. El *Día* argumentaba así contra la medida discriminatoria: "Este selecto producto costeño está gravado con \$0,60 clarroba, y la de Zipaquirá, inferior en calidad y pureza, que va destinada a Antioquia, sólo paga \$0,24, lo que significa sencillamente la exclusión de nuestra sal de aquellos mercados. Estas irritantes e injustas medidas proteccionistas, dictadas expresamente en beneficio de señalados negociantes centranos son precisamente las que han determinado la organización de la Liga Costeña, que cada día adquiere mayor fuerza y cohesión.

Con ese derecho prohibitivo el consumo de nuestras sales tiene que circunscribirse a los Departamentos de este litoral, que no alcanzan a consumir todo el producto de las sales marítimas". Ver *El Tiempo*, Bogotá, 7 de enero de 1919. Tomás Surí Salcedo protestó contra estas medidas en la inauguración de la Liga; ver *Goenaga, op. cit.*, pág. 203.

<sup>12</sup> *Memoriales y solicitudes, op. cit.*

estaban más gravados que quienes consumían la que se producía en las salinas terrestres<sup>10</sup>. Esta discriminación se hizo más patente en 1918, cuando el gobierno promulgó un decreto ejecutivo que alzó el impuesto a la sal marina y señaló primas a la sal de Zipaquirá que se dirigiera a mercados distintos del de Cundinamarca.

El *Día* –periódico barranquillero que dirigía Julio H. Palacio– veía en el problema de la sal una de las causas de la organización de la Liga Costeña. En enero de 1919 protestó así contra el favoritismo gubernamental:

*Antes exportábamos este producto en grandes cantidades para Antioquia y Tolima; hoy es imposible; el favoritismo que protege la sal de Zipaquirá ha desalojado de aquellos Departamentos la sal costeña, lo que equivale a dar golpe de muerte a esta industria<sup>11</sup>.*

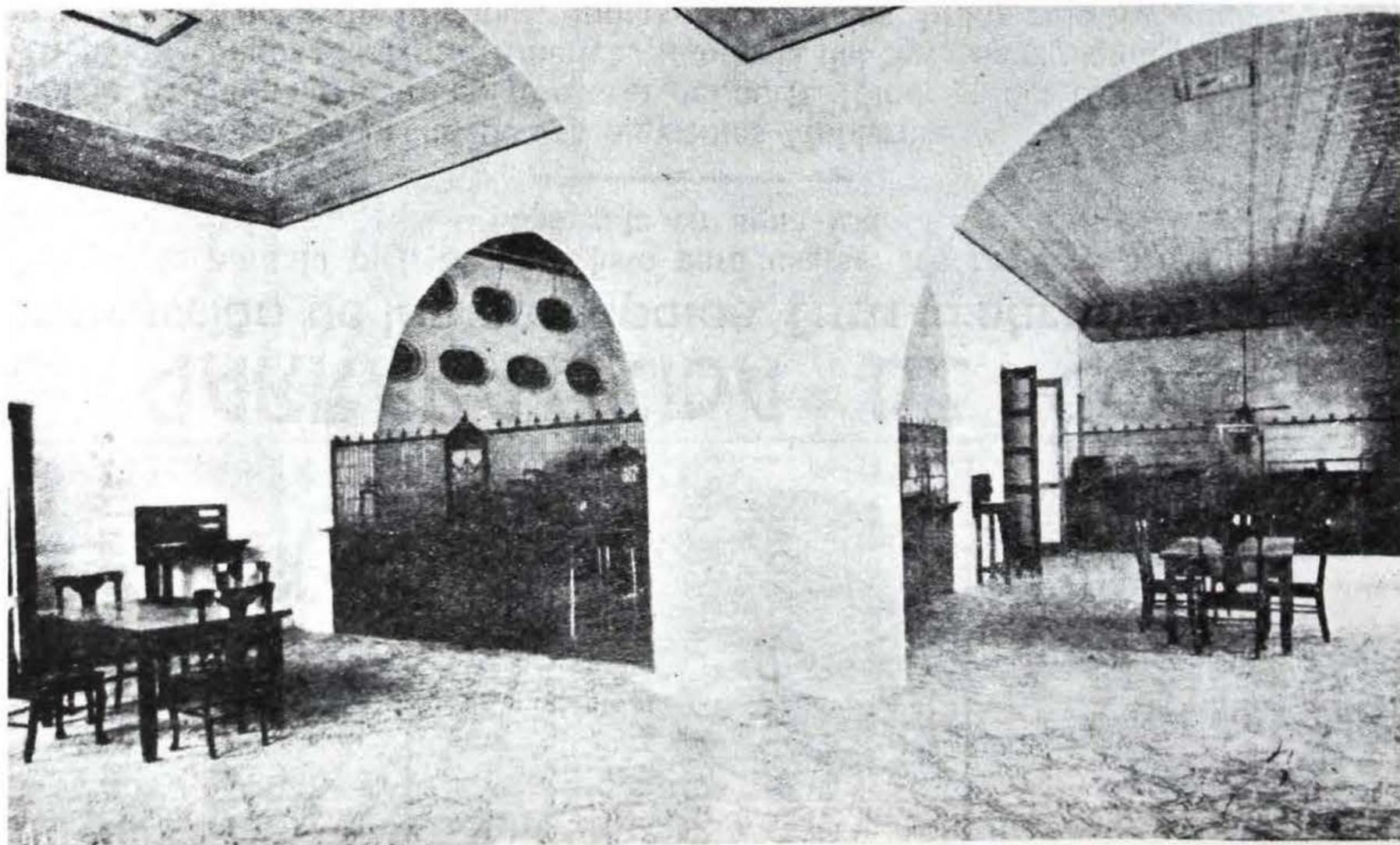
Fueron estos sentimientos los que recogió la Liga Costeña en su memorial de agravios a la cámara de representantes. Allí se pidió al Congreso:

*Reforma Constitucional para que se devuelva a los respectivos Departamentos de la Costa Atlántica las Salinas Marítimas que por títulos traslaticios de dominio pertenecían a los correspondientes estados soberanos, y que la Nación tomó en medio del trastorno [...] de 1885; [que] mientras se consume la reforma, se establezca en cada Departamento de la Costa una administración separada para las salinas situadas dentro de su jurisdicción y se paguen religiosamente las indemnizaciones que [...] debe pagar la Nación, apropiándose al efecto las partidas necesarias en los presupuestos<sup>12</sup>.*

#### **POR LA DESCENTRALIZACIÓN POLÍTICA Y ADMINISTRATIVA**

Corolario de estas oposiciones de intereses fue la exigencia de mayor descentralización política y administrativa y la búsqueda de una más numerosa y efectiva representación de dichas aspiraciones regionales en el Congreso.

Oficinas del Crédito Mercantil de Barranquilla, que formó parte de la Liga Costeña.



La Liga exigió volver al sistema de la Constitución de 1886, esto es, que cada departamento –Bolívar, Magdalena y Panamá– tuviese su propia representación, para un total de nueve senadores costeños, pues la reforma constitucional de 1910 agrupó los departamentos del litoral en una sola circunscripción para elegir no seis (al desmembrarse Panamá, se reducían sus tres curules) sino cuatro senadores. Los grupos políticos del recién creado departamento del Atlántico eran los más interesados en el punto, pues, al carecer de antecedentes, debían acudir a toda clase de componendas con sus colegas de Bolívar y Magdalena, para alcanzar su inclusión en las listas y en la representación regional.

La propuesta política se complementaba con las peticiones de descentralización. Se exigió que los gobernadores fuesen nombrados de ternas presentadas por las asambleas departamentales, y que, en los distritos más avanzados, se siguiera similar proceso para el nombramiento de alcaldes.

#### UNA ALIANZA REGIONAL CON PROPUESTAS ECONÓMICAS Y POLÍTICAS

El memorial que presentó la Liga Costeña a la cámara de representantes en 1919 fue una demostración de acuerdo regional, donde se identificaron políticas comunes y se superaron tradicionales rencillas internas<sup>13</sup>.

El añorado proyecto de Bocas de Ceniza, en el cual fincaban sus esperanzas los comerciantes de Barranquilla, no les impidió a éstos apoyar la canalización del Dique, ni protestar contra el ministro del tesoro en 1919, cuando éste presentó una opinión desfavorable a las obras del canal<sup>14</sup>. A su vez, los comerciantes barranquilleros y cartageneros apoyaron la canalización de los caños que comunican al río Magdalena con la Ciénaga Grande y a ésta con la ciudad de Ciénaga. Si bien los intereses portuarios podían verse enfrentados, todos parecían coincidir en la necesidad de invertir recursos en el canal navegable del río Magdalena –prioritariamente sobre los ferrocarriles– por considerarla la vía más eficaz y económica para la comunicación nacional, decisión que, a su vez, favorecía los intereses comerciales de las varias poblaciones ribereñas del sur de Bolívar y del Magdalena.

Las oficinas importadoras de la costa Atlántica fueron consideradas “artificiales” por el gobierno proteccionista de Marco Fidel Suárez. *Almanaque de los hechos colombianos* de Eduardo López, Bogotá, 1918.

<sup>13</sup> Las rencillas entre Barranquilla, Santa Marta y Cartagena están descritas en Theodore Nichols, *Tres puertos de Colombia*. Bogotá, 1973. También existen los tradicionales celos entre ciudades vecinas, como Santa Marta y Ciénaga. El sur de Bolívar mantiene sus resentimientos contra Cartagena. Ver Orlando Fals Borda, *Mompox y Loba*, Bogotá, 1980.

<sup>14</sup> “El negociado del dique toma un aspecto indeseable, y provoca gran excitación en Cartagena”. *La Nación*, Barranquilla, 10. de agosto de 1919. *El Imparcial*, Barranquilla, 2 de agosto de 1919. *Heraldo de la Costa*, Barranquilla, 2 de agosto de 1919.



Los intereses del sector ganadero de Bolívar quedaron expresados en las peticiones sobre el Ferrocarril Central de Bolívar y la construcción de un muelle para el embarque de ganado en la bahía de Cispatá. En este caso, no se vio ninguna incompatibilidad con la ruta fluvial, que de tiempo atrás se venía usando en combinación con el transporte de ganado por tierra, hacia el norte de Antioquia y Medellín.

Con igual énfasis se quisieron proteger los intereses de la naciente industria en las ciudades de Barranquilla y Cartagena, que en el interior llamaban “artificiales”, pero que en estas ciudades consideraban locales, como local era el capital que les había dado origen. Más aún: la protección de la industria textil –que significaba permitir la importación de algodón– no significó necesariamente el descuido del cultivo de este producto. La Fábrica de Tejidos Obregón no sólo contaba con plantaciones propias, sino que promovió el cultivo en la región, distribuyendo semillas gratis. Acudió a la importación sólo en momentos de escasez originada en las desfavorables condiciones naturales que a veces debió afrontar el cultivador.

Para garantizar la protección de estos intereses, se consideró necesario incrementar la fuerza política regional en el Congreso, y exigir mayor autonomía en la selección de los propios gobernantes.

La Liga Costeña de 1919 fue entonces la expresión de una alianza regional, con un proyecto económico y político no desligado del proceso nacional –por el contrario, tendía a reforzar los lazos de unión de la economía regional con la del resto del país– que manifestó su resistencia a ciertos intereses que se movían detrás del estado central. La costa miró hacia el interior de Colombia para el mercadeo de sus productos, sin dejar de examinar con mucho cuidado su ventajosa situación geográfica frente a la economía internacional. Por eso se obstinaba en romper la barrera del transporte, y creía que los altos fletes no podían reducirse sino utilizando en gran escala la navegación fluvial.

#### ***LA ALIANZA TENÍA CAUSAS MEDIATAS E INMEDIATAS***

Hay que indagar más en la historia de la constante regionalista que en la costa se manifiesta de manera intermitente. Baste decir aquí que la Liga Costeña no surgió por generación espontánea, como una maquinación arbitraria de los grupos dominantes de la región, pues hay un pasado de alianzas, frustradas y débiles si se quiere –como la misma Liga demostraría ser–. Así mismo, existía un tradicional sentimiento de resquemor contra los poderes centrales, sentimiento casi siempre difuso, pero que en coyunturas determinadas alcanzaba a explicitarse en el ser colectivo regional.

En cuanto a las causas inmediatas de la Liga, se pueden identificar hechos concretos que ayudan a entender mejor lo sucedido.

Ante todo el surgimiento de un grupo empresarial en la costa que ramificaba su capital en los distintos sectores de la economía regional: Carlos Vélez Daníes y Diego Martínez Camargo controlaban la industria ganadera y tenían inversiones en bancos, construcción urbana, explotación de petróleos y caña de azúcar. La Fábrica de Tejidos Obregón, de Barranquilla –para entonces la fábrica de textiles más grande del país, organizó una plantación de algodón en el departamento del Magdalena e impulsó su cultivo en la margen derecha del río. Son ejemplos que sugieren la presencia de un grupo empresarial no sólo con intereses regionales, sino con una visión del crecimiento económico que chocaría con los proyectos apoyados en el interior del país.

Era una elite que se formaba gracias a la movilidad geográfica regional: Carlos Vélez Daníes nació en Riohacha, pero Bolívar es el escenario de

sus negocios. Diego Martínez Camargo controlaba la construcción urbana en Montería –su ciudad natal–, pero dirigía ésta y sus otras actividades empresariales desde Cartagena. La vida política muestra ejemplos quizá más dicientes: Francisco Escobar (1835-1943) –oriundo de Tenerife (Magdalena)– fue rector de la Universidad de Cartagena, magistrado del Tribunal Superior de Bolívar, profesor del liceo Celedón en Santa Marta, abogado del Ferrocarril del Magdalena y gobernador de ese departamento. En Barranquilla estos ejemplos se multiplican. La elite de esta ciudad se formaba con inmigrantes de distintos rincones de la región; es una elite permeable, que también incorpora inmigrantes extranjeros.

En los comienzos del siglo Barranquilla se consolidaba como el foco del crecimiento regional. Su población se multiplica más de cuatro veces entre 1878 y 1918, cuando ya contaba con 64.543 habitantes. Era un centro vinculado a la economía de ambas márgenes del río. Por ejemplo, constituía el principal mercado interno para el ganado de Bolívar y el algodón del Magdalena. Su mano de obra se nutría de movimientos migratorios provenientes de ambos departamentos.

Finalmente, obraron como catalizadores del proceso las reacciones ante los repetidos actos de un gobierno, el de Marco Fidel Suárez, que despertó tan pocas simpatías en la costa. Se desconfiaba de su conservatismo, de sus vínculos demasiado estrechos con la Iglesia católica. Las medidas de ese gobierno, que afectaban intereses regionales, justificaron la toma de posturas regionalistas.

#### **LA ALIANZA REGIONAL, FUERZA Y DESINTEGRACIÓN**

Todavía la memoria nacional conservaba muy fresca la separación de Panamá para no haber recibido con cierta alarma la creación de una Liga Costeña. Las anécdotas de los corresponsales, llenas siempre de sensacionalismo, reforzaron los temores e inspiraron editoriales escandalizados en la capital, que alcanzaron a pedir del presidente Suárez medidas enérgicas para evitar “un conflicto y el derramamiento de sangre”.

El presidente creyó prudente viajar al Caribe para calmar personalmente los ánimos. Temía un levantamiento armado. El 2 de diciembre de 1918 le escribió al gobernador del Magdalena:

*Muy alarmados los amigos por introducción armas, siendo enemigos los alcaldes de Ciénaga y Aracataca [...]. Hay malestar por Liga Costeña.*

El mismo día le escribía al gobernador del Atlántico:

*Liga Costeña es cosa delicada y que exige atención discreta, reservada, activa. Sobre todo muchísima reserva. Situación suya exige eso y mucha imparcialidad, procurando llevar al ánimo de amigos más antiguos y constantes tranquilidad y firmeza, para que no se desbanden los abatidos<sup>15</sup>.*

Los rumores de una eventual revolución llegaron a los oídos del cónsul estadounidense, que así los transmitió al secretario de Estado de su país:

*Los líderes de la Organización han expresado específicamente que la Liga no busca la separación, pero con carácter no oficial, varios prominentes liberales me han hecho saber que la continuación de las actuales políticas del gobierno central producirá, eventualmente, la secesión de los Departamentos costeros [...]. Como es de conocimiento del Departamento [de Estado], el interior de Colombia tiende a ser muy conservador, actitud que se alimenta de las actividades políticas de la Iglesia Católica.*

<sup>15</sup> Marco Fidel Suárez: copiadador (colección privada, Bogotá), de Suárez a Gobernadores de Magdalena y Atlántico, Bogotá, 2 de diciembre de 1918; folios núms. 12 y 13.

*En la Costa, la Iglesia es cada vez más impopular y se dice abiertamente que Colombia nunca superará sus problemas hasta que no se elimine a la Iglesia como un factor de la política. Mientras la Liga Costeña hará aparentemente lo posible para interesar al Gobierno en las necesidades de esta sección del país, se me ha confiado privadamente que los más fervorosos defensores del proyecto están también estudiando las posibilidades de una revolución cuando las circunstancias sean favorables.*

En un despacho posterior, el cónsul vuelve sobre el tema:

*El sentimiento que prevalece entre los miembros de la Liga Costeña es decididamente hostil al Gobierno y algunos han hecho velados comentarios que sería mejor para los departamentos de la Costa separarse de Colombia y ser gobernados por una nación que protegiera sus derechos y bajo la cual pudieran prosperar, se supone que estos comentarios se aplican a una unión con Panamá bajo la protección de los Estados Unidos<sup>16</sup>.*

No había tal conspiración. Los Estados Unidos, por otra parte, no estaban preparados para apoyar otra aventura como la de 1903, ni les merecía quizá la atención, ni existía interés en la región. Es muy dudoso además que los miembros de la alianza favorecieran tal protectorado. El secretario de la Liga había sido acusado de antiestadounidense por Isaac Manning, entonces cónsul de Barranquilla. Y la Liga atacó a la United Fruit Company por sus actividades monopólicas con el Ferrocarril de Santa Marta y para defender a los pequeños y medianos cultivadores de banano; seguramente también para defender a los comerciantes barranquilleros<sup>17</sup>.

Los temores de separatismo se disiparon con el viaje de Suárez a la costa, aunque no logró apagar el malestar contra su gobierno. La presencia de su confesor privado —quien le acompañó en todo su recorrido— fue causa de agrios comentarios en los círculos liberales de Barranquilla y ningún liberal se hizo presente en el banquete que se le ofreció en Cartagena. En Bogotá se recibió como un acto de descortesía el que durante la primera asamblea de la Liga se hubiera negado una proposición por la cual se daba un voto de simpatía al señor Suárez: “Algo muy grave” tituló su editorial *El Tiempo*. Mayor alarma causó el que no se interpretara el himno nacional sino el himno del Atlántico, el que, después se supo, era más patriotero que el canto de Núñez. Paradójicamente, esa misma asamblea lo nombró presidente honorario de la Liga...

La Liga Costeña fue quizá un desesperado esfuerzo de una economía de reciente expansión que vio amenazado su proyecto por las dificultades para romper las barreras de las comunicaciones y por la imposibilidad de controlar un Estado cada vez más centralizado y por ello más lejano de sus específicos intereses.

El localismo no desapareció con la formación de la Liga. Como se dijo con anterioridad, la alianza representó un minucioso balance de aspiraciones seccionales. Si bien es cierto que se pedían carreteras y mejoras en las comunicaciones internas que permitieran una mayor integración del mercado regional, la preocupación de cada departamento era buscar su propia salida a los mercados internacionales. A pesar de estas diferencias, sin embargo, lograron identificar proyectos en los que tenían intereses comunes para así superar, momentáneamente, el “enervante particularismo”.

Estas aspiraciones comunes —las “reivindicaciones costeñas”, como las llamó *El Tiempo*— fueron menospreciadas en el interior. “La canalización del

<sup>16</sup> *Archivos Nacionales de los Estados Unidos*, Washington: RG59, State Decimal File, Colombia, 1910-1929; Informes del cónsul de Estados Unidos al secretario de Estado, Barranquilla, 2 y 18 de diciembre de 1918, folios núms. 821.00/432-33.

<sup>17</sup> *Idem*, folio núm. 821.00/431. “Por los esclavos blancos del Magdalena”, en *El Espectador*, 26 de febrero de 1920.

# RAFAEL DEL CASTILLO Y CIA CARTAGENA COLOMBIA

IMPORTADORES EXPORTADORES Y COMISIONISTAS

Agentes de las siguientes Compañias Maritimas :

United Fruit Cia — Compañía Real Holandesa



El Edificio de la Casa Castillo

Ya en 1919 se habían desarrollado muchas industrias y establecimientos comerciales en la zona y esto dio pie para formar ese medio de presión que fue la Liga Costeña. *Almanaque de los hechos colombianos* de Eduardo López, Bogotá, 1918.

Magdalena es una palabra que carece de sentido”, expresó el diario capitalino; un carretero entre Barranquilla y Cartagena, según el mismo editoralista, sería “una vía de *sport*”, y, “para satisfacer la mitad siquiera de las exigencias de nuestros compatriotas aledaños al Caribe, sería insuficiente todo el presupuesto nacional”. Más aún, “quizá ninguna sección del país” había merecido del gobierno “una tan preferente atención como los Departamentos de la Costa”, que eran “indudablemente los más privilegiados de la República”. Las aspiraciones de la Liga Costeña fueron calificadas de “suntuarias, en relación con las necesidades urgentísimas de los pueblos del interior”, por quienes opinaban, como *El Tiempo*, que “una varada en el río Magdalena es un agradable esparcimiento”, y que los pueblos de la costa eran los “menos necesitados y más felices”<sup>18</sup>.

La luna de miel de la alianza, en el fondo, no podía durar más allá del término de la impopularidad del gobierno de Suárez. Las elecciones presidenciales de 1922 provocaron el reacomodamiento de las lealtades, y durante ellas, las luchas de partido cobraron importancia particular. Las lealtades nacionales y las lealtades de partido parecían identificarse. Ambos candidatos, Pedro Nel Ospina –conservador– y Benjamín Herrera –liberal– tenían estrechos vínculos con la economía y la política regional. Ospina era poseedor de haciendas ganaderas en el sur de Bolívar y negociaba con los Vélez Danies y Martínez Camargo. En varias ocasiones, Ospina recurrió a la banca cartagenera para financiar sus operaciones. Por su parte, desde 1915, Herrera venía luchando contra las malas condiciones de las 460 hectáreas que compró en la zona bananera de Santa Marta y que lo llevaron prácticamente a la ruina.

<sup>18</sup> *El Tiempo*, Bogotá, 19 de enero de 1919.