Imprimir

Hubo un país que tenía ferrocarriles que atravesaban valles esplendorosos y montañas intricadas, con su pito ruidoso y alegre. También tenía un rio, el mismo por el que hoy somos la nación que somos, con sus realidades y sus tragedias. Aquel río, lleno de barcos de vapor, en una imbricación maravillosa con los ferrocarriles, tejió la filigrana del mercado nacional desvertebrado por la geografía y las malas políticas de la dirigencia política nacional en los siglos IXX y XX. Gracias a él se permitió y sustentó el proceso de industrialización del país sobre la base de las exportaciones de quina, tabaco, café, las plantas de las que siempre hemos vivido. Los ferrocarriles y los vapores facilitaron la inserción de Colombia en el mercado mundial y abrieron sendas al progreso nacional.
Los pueblos por donde transitaban, con su estrepito de hierro la máquina de Stevenson -que estimuló el camino del progreso mundial- y con los vapores del río, se creían participes del ascenso nacional. Se respiraban aires de esperanza y optimismo.

De esos días de ilusión datan dos hoteles que hicieron época a la orilla del gran río y que aún dan fe de los aires renovadores de entonces: El *Hotel Pipatón* en Barrancabermeja, Santander, y el *Hotel Magdalena* en Puerto Berrio, Antioquia. Ambos fueron rescatados por dos autores muy reconocidos, los dos extranjeros: *Magdalena. Historias de Colombia,* de Wade Davies, un libro generoso, envolvente y luminoso que, al decir de Juan Gabriel Vásquez, nadie ha escrito sobre el país con tanta empatía, erudición y elegancia; y *Rumores del Magdalena. Un viaje por Colombia,* de Jordan Salama, un joven norteamericano que como parte de su tesis doctoral en Princeton University recorrió el gran río y plasmó sus vivencias en este texto ineludible.

El Hotel Pipatón

Salama le dedica varias páginas en su libro a la capital petrolera, una de las ciudades que lo sedujo en su estancia en Colombia y al Hotel Pipatón. Su historia, escribe, comienza en el siglo XVI con su homónimo, el indomable Cacique Pipatón, que vivía en la misma tierra donde hoy se encuentra el hotel: un terreno privilegiado en un recodo del río, al extremo sur de la ciudad, a tal distancia de las refinerías que solo las puntas de sus antorchas de gas eran

visibles a lo lejos. Por entonces el centro viejo de Barrancabermeja se asemejaba a Cartagena, La Habana o San Juan. El Hotel se empezó a construir en 1936 y se concluyó en 1946 para convertirse en el lugar preferido de los pasajeros que viajaban hacia y desde Bogotá, pues era el punto intermedio logístico entre la capital y el resto del pais.



Cuando la navegación a vapor prosperó en el rio Magdalena, también lo hizo el Hotel Pipatón. Noche tras noche, el salón se llenaba de música y baile hasta el amanecer, cuando los pasajeros de los vapores se retiraban a dormir unas pocas horas antes de emprender el resto de la fantástica y en ocasiones difícil travesía, en medio de una naturaleza exuberante y de un río travieso.

Cuando empezó el declive de la navegación a vapor el hotel también entró en una paulatina y persistente crisis que lo llevó finalmente a su liquidación en 2018, después de 70 años de servirle a Barrancabermeja, a Santander y al país. La dubitativa política petrolera nacional, que continua hoy con un craso fundamentalismo ambiental que la emprende contra el petróleo con la ilusa y vana pretensión de salvar el planeta, tampoco le ayudó a su supervivencia. La ampliación y modernización de la refinería de Barrancabermeja, que levantó expectativas en 2016 para el desarrollo de la ciudad-USD 3000 millones de inversión

y 15000 empleos-, se quedó refundida en los anaqueles de Ecopetrol entre aplazamientos y escándalos. Esto generó agudas dificultades económicas en el municipio y no se sabe con certeza cuando se realizara la necesaria modernización de esa planta industrial pionera del petróleo y la petroquímica en el país.

El Hotel Magdalena

Puerto Berrio, fundado en 1875, es un cruce afortunado de los esfuerzos pioneros del gobierno de Antioquia para encontrar un camino al río que les diera aire a los excedentes de su pujante economía encerrada entre montañas. Para ello visualizaron el río y los ferrocarriles cuyos rieles llegaron al puerto en 1929, inaugurando una época de prosperidad. A los viajeros por el río se les recomendaba quedarse en los camarotes del barco y esperar los trenes por la mañana.

Fue el ingeniero Francisco Javier Cisneros quien se percató de la necesidad de un hotel que sirviera a los intereses de los viajeros de la línea férrea y de los vapores. Aprovechando una colina cercana a la estación de tren, explanaron y levantaron el edificio en 1874, con paredes de madera y techo de zinc. Instalaron angeo en puertas y ventanas, pusieron mosquiteros, y dejaron listas 48 habitaciones para los viajeros que llegaban en barco y pernoctaban para esperar el próximo tren.

Con pisos de tierra, se asemejaba más a un establo que al edificio de concreto de colores amarillo ocre y crema -el primer edificio de concreto reforzado que se construía en el pais-, que hoy parecen un oasis en medio del deterioro que azota a las construcciones patrimoniales de la zona ribereña de Puerto Berrío. El moderno Hotel se empezó a construir en 1908 y finalizó en 1911.

A Wade Davis lo llevaron a Puerto Berrio las noticias de la muerte y el río. El principal puerto antioqueño sobre el Magdalena era, para el investigador y etnógrafo canadiense, un lugar donde habían sucedido cosas importantes hacía mucho tiempo. A lo largo de la ribera observó que las sedes y bodegas de las empresa comerciales e industriales que alguna vez

prestaron sus servicios a todo el núcleo comercial e industrial de Medellín estaban en ruinas; evocación y testigo mudo de tres décadas que siguieron a 1925 cuando una prospera economía permitió que todos los comerciantes se recuperaran de la noche a la mañana de un incendio devastador que devoró toda la ciudad.

El Hotel Magdalena se convirtió en un referente nacional. Hombres de esmoquin blanco y mujeres en vestidos de encaje bailaban al son de la música de Matilde Diaz y la orquesta de Lucho Bermúdez en un patio tachonado de palmeras con vista a un amplio y serpenteante río. Hoy, convertido en un club de oficiales del ejército desprovisto de vida y rodeado de malla metálica y alambre de púas, fue el símbolo más emblemático y sofisticado de la época. Era la fiesta en el río. El hotel se convirtió en uno de los más prósperos y modernos de Colombia y fue el sitio preferido para las lunas de miel y escenario de las grandes orquestas que también eran comunes en los grandes vapores del río.

Enrique Olaya Herrera lanzó allí su candidatura a la presidencia de Colombia, en enero de 1930. A lo largo del siglo XX desfilaron políticos como Jorge Eliécer Gaitán, Carlos Lleras Restrepo, Misael Pastrana Borrero y Alberto Lleras Camargo; personajes como la cantante argentina Libertad Lamarque, Mario Moreno, Cantinflas, Celia Cruz y equipos de futbol extranjeros se alojaban en sus instalaciones para enfrentar a las glorias de balompié del puerto, influencia que llegó aguas abajo desde Barranquilla.



Interiores del Hotel Magdalena (arriba) y fachada de la ahora unidad militar y casa museo de la Decimocuarta Brigada del Ejército. FOTOS JULIO CÉSAR HERRERA

Se decía que era más fácil que el río se devolviera a que faltaran las fiestas en el Hotel Magdalena, especialmente las de fin de año. Los habitantes esperaban con anhelo los pitos a medianoche de los vapores enfilados en el puerto y del tren, para continuar el baile que era amenizado hasta por tres orquestas. Tanto furor causó el hotel desde sus inicios, que sus instalaciones sirvieron en 1925 como locaciones cinematográficas. Allí se rodaron algunas escenas del primer largometraje colombiano *Bajo el cielo antioqueño,* escrito y producido por Gonzalo Mejía y dirigida por Arturo Acevedo.

Muchas cosas dejaron de pasar en Puerto Berrío: el tren, los grandes barcos, los hidroaviones y los huéspedes del Hotel Magdalena. El que siempre pasa es el río. Junto a este permanece el edificio que guarda el eco de las historias de expresidentes, cantantes, actores y tantos otros personajes, dentro de sus paredes.

Estos dos factores del progreso nacional dejaron de serlo por disposición y desidia de la dirigencia política de entonces. El río y sus ferrocarriles tributarios formaron una red de transporte económico y eficiente que le dio unidad e integración a todas las partes del pais. La actividad fluvial dio vida económica a la costa atlántica, al Bajo y Medio Magdalena, que

gracias a ellos iniciaron una intensa participación en la economía colombiana y dieron dinamismo a los principales puertos del río.

El río dejó de funcionar para los vapores después del incendio del emblemático *David Arango* en el puerto de Magangué en 1961, colofón de su persistente y notorio declive. La población a partir de allí, pareció entrar en una modorra tenaz, al pie de las aguas que fueron fuente de su progreso y vitalidad. Mientras el río se convierte cada vez más en una inmensa cloaca, el proyecto de su recuperación se quedó enredado en las profundidades de la corrupción de Odebrecht y los líos jurídicos entre Navelena y CorMagdalena, no resueltos hasta hoy.

Colombia no tiene un sistema de ferrocarriles a pesar de que en los decenios de los sesenta-setenta el país tenía 3.400 kilómetros de vías férreas, todas interconectadas. Hoy se hacen esfuerzos por su recuperación desde el gobierno nacional y gobiernos departamentales como Antioquia, Caldas, Risaralda. Mientras tanto, la economía nacional depende en exceso del transporte automotor. Si algún día Colombia quiere entrar de verdad a una era de progreso y bienestar deberá construir – o recuperar- un sistema de ferrocarriles particulares, estatales y mixtos con ferrovías modernizadas, electrificadas, eficientes, con bajos costos operación y trenes de alta velocidad.

Espejo: China construye hoy un tren de alta velocidad que puede llegar a los mil kilómetros por hora, literalmente un avión pegado a la tierra y sus cincuenta principales ciudades tienen metro. A propósito: ¿Porque no hay sistema de trenes que conecten Bogotá, con la reserva agrícola y petrolera de los llanos orientales?

Esto texto le debe créditos a La *Historia del hotel antioqueño donde se hospedó Cantinflas,* Diego Zambrano Benavides, El Colombiano, octubre 16 de 2026 y por supuesto a Wade Davies y Jordan Salama.

Fernando Guerra Rincón