

Imprimir

Puerto Nare y Puerto Berrío son dos municipios de gran importancia en el Magdalena Medio antioqueño, subregión que también incluye a Yondó (frente a Barrancabermeja, Santander), Caracolí, Maceo y Puerto Triunfo, este último ubicado en la línea divisoria del río Magdalena entre los departamentos de Boyacá y Antioquia. Todos ellos hacen parte del extenso y disfuncional Magdalena Medio colombiano, la sección más larga de las tres en que convencionalmente se divide el gran río:

- Alto Magdalena (565 km), desde su nacimiento en el Páramo de las Papas hasta Honda (Tolima).
- Medio Magdalena, desde Honda hasta El Banco (Magdalena), con una extensión de 1.100 km.
- Bajo Magdalena, desde El Banco hasta Bocas de Ceniza, donde el río entrega sus aguas al mar Caribe (428 km).

El Magdalena atraviesa 12 departamentos y 125 municipios, separados tan solo por sus aguas. Un ejemplo claro de la deficiente división político-administrativa del país.

Puerto Nare: puerta de entrada a la Antioquia industrial

Puerto Nare (1857) fue habitado por comunidades indígenas desde antes de 1400. En 1851 perteneció a la provincia de Córdoba y en 1856 pasó a formar parte del Estado Soberano de Antioquia. El puerto jugó un papel fundamental en el desarrollo del departamento durante los siglos XVIII y XIX, al ser la puerta de entrada fluvial para el transporte de equipos, mercancías y personas hacia el interior, especialmente hacia Medellín, lo que permitió la consolidación de la primera industrialización textil en Colombia.

Gracias al titánico esfuerzo de la arriería —que forjó el carácter tenaz y emprendedor de los campesinos antioqueños—, al impulso de la minería, el comercio y, posteriormente, del cultivo del café, Antioquia encontró en Nare una base para su despegue económico. Igual que Honda para Bogotá, el río Magdalena y los puertos que acariciaba con sus aguas cálidas fueron decisivos en la formación de la economía nacional y del departamento.

“No es el paso del Quindío el único punto donde se viaja así; en Antioquia, rodeada de montañas imponentes, no hay más medio que andar a pie o encomendarse a los cargueros. Tal es el camino que va de Santa Fe de Antioquia a la boca del Nare o al río Samaná.”

La importancia de estas tierras —donde el cacique Naré estableció su señorío— fue tal que en 1857 el gobernador de Antioquia lo catalogó como el municipio más relevante del departamento, por ser un sólido foco de progreso. Su economía giró en torno a la navegación y al “leñateo”, medida de cargas de madera que alimentaba los barcos, así como a la construcción ferroviaria, que dio origen al surgimiento del corregimiento de La Sierra. Allí se consolidó un emporio industrial cementero: Cementos Nare, hoy propiedad de Argos. La Sierra, con más de cinco mil habitantes, cuenta con infraestructura industrial y un activo intercambio comercial con Puerto Boyacá (Boyacá) y su corregimiento Puerto Serviez, del cual solo lo separa el río. La navegación y la construcción ferroviaria atrajeron migrantes de todo el país: Santander, Boyacá, Cundinamarca, el Caribe colombiano y la misma Antioquia.

Puerto Berrío: conexión entre Antioquia y el mundo

Puerto Berrío (1875) tiene una relación simbiótica con Puerto Nare a través del Yuma. Encerrada entre montañas, Antioquia encontró en el río la posibilidad de conectarse con el mundo y superar su agreste geografía. Así lo entendió su dirigencia, que emprendió obras desde el siglo XVIII para lograrlo.

El mayor éxito fue la construcción del túnel de La Quebra, una proeza de ingeniería que permitió unir la economía minera, cafetera, industrial y comercial de Antioquia con el río y, de allí, con el mundo.

El 10 de agosto de 1929, el primer tren comercial Medellín-Puerto Berrío cruzó el túnel, conducido por Ricardo Vásquez. Doce días después lo hizo el primer tren de pasajeros, con el gobernador Camilo C. Restrepo a bordo. Esta hazaña fue posible gracias al talento de

ingenieros formados en la Escuela de Minas de Medellín (fundada en 1887), como Alejandro López Restrepo, quien en 1908 presentó una innovadora tesis *-El paso de la Quebra en el ferrocarril de Antioquia-* que resolvió el paso, antes infranqueable, de la barrera natural, algo que el legendario Francisco Javier Cisneros no logró.

De la gloria al olvido

Puerto Nare y Puerto Berrío vivieron sus épocas doradas cuando la navegación fluvial, desde los champanes hasta los barcos de vapor, y el ferrocarril fueron pilares del desarrollo nacional. Nare destacó en los siglos XVIII y XIX, y Puerto Berrío en el XX, hasta que entre 1970 y 1980, la navegación fluvial y el ferrocarril fueron abandonados como políticas de Estado. Un error costoso que aceleró la decadencia de muchos pueblos cuya prosperidad dependía de estas formas de transporte.

“El ejemplo más interesante de la operación combinada de trenes y vapores era el del Ferrocarril de Antioquia en Puerto Berrío. Era quizás la región de Colombia que más activamente usaba el río, por su temprano y dinámico desarrollo industrial y por ser el mayor productor de café del país. Sus trenes operaban en estrecha conexión con los buques del río.”

Un emblema de aquellos tiempos fue el Hotel Magdalena, construido en 1874 por la empresa Ferrocarril de Antioquia. Esta joya arquitectónica de dos pisos, una de las primeras en Colombia, se erigió en un montículo desde donde se contemplaba el río y se celebraba la vida y el trabajo en sus elegantes salones. Hoy, tristemente, es sede de un batallón militar, reflejo de un país donde la violencia sigue presente. Según el Plan de Desarrollo de Antioquia 2024-2027, Construyendo Futuro, la subregión del Magdalena Medio antioqueño aporta apenas el 1,8% al PIB del departamento, la cifra más baja entre sus nueve subregiones.

Una esperanza que resurge

No obstante, los habitantes de estas tierras, tesoneros y resilientes, no pierden la esperanza. Los actuales esfuerzos de la dirigencia antioqueña y del Instituto de Desarrollo de Antioquia (IDEA) para recuperar la conexión ferroviaria con Puerto Berrío podrían ser el inicio de una nueva era.

Asimismo, el proyecto del Ferrocarril del Café, que uniría a Antioquia, Caldas, Risaralda y Quindío a través de la RAP del Agua y la Montaña, junto con la reactivación del tren Dorada-Chiriguaná, ofrecen señales alentadoras.

https://www.youtube.com/watch?v=5dIGJ0f_KgA

Puerto Nare y Puerto Berrío forman parte del llamado Magdalena Medio Central, una región funcional entre Honda (Tolima) y Puerto Berrío (Antioquia), caracterizada por sus lazos históricos, culturales y económicos, pero con una fragmentación administrativa que ignora esas realidades. En pocos kilómetros confluyen cinco departamentos: Cundinamarca, Tolima, Caldas, Boyacá y Antioquia.

Esta región está llamada a convertirse en una Región Administrativa y de Planificación (RAP), que permita pensar su desarrollo en clave regional, con proyectos estratégicos comunes: universidades, hospitales, servicios públicos y, sobre todo, la preservación del río Magdalena.

Antioquia tiene una valiosa experiencia en esquemas asociativos territoriales (EAT), como las RAP, y esta región lo necesita con urgencia.

Fernando Guerra Rincón

Foto tomada de: Centros de Estudios Regionales