

Yo puedo asegurar que la mayoría de los nareños se sienten orgullosos de sus raíces, sienten cierto grado de honra cuando decimos que nuestra patria chica es un pueblo rodeado de ríos, alfombrado del verde de la Natura profunda que hacen rica a esta tierra. El amor a mi pueblo me ha formado un deseo casi obsesivo por conocer la historia de esta porción de territorio que se enclava en aquel valle fértil del que su himno reza, además de darle un sentido a la búsqueda constante de la identidad que esconden los nareños en su conjunto. Encauzarme en esta demanda que en mí ha crecido cada vez que voy aumentando el sentido de pertenencia por mi pueblo, cada vez que retorno a la tierra que le diera color a mi niñez -y sentido a la juventud de quienes me antecedieron- y paseo sus calles con el orgullo de saber que su faz ha sido pisada por otros detrás de mí que han hecho de Puerto Nare un poco más grande de cualquier manera. Recorrer el pueblo es avivar ese sentimiento de creer que en este poblado con mezcla de todas las etnias ha tenido el presente aspecto porque en el pretérito fueron suficientes y necesarias las acciones de todo aquel que vivió, visitó o simplemente vio en su recorrido que allí en ese pueblo de ríos, para tanta belleza, tuvo que haber sido explorado, y una vez admirado, haberle dado al mismo una valía que construyó este presente que conocemos.

Para atender ese deseo de saber que hay atrás de Nare cómo territorio, de saber cómo ha crecido para ser conocido como Puerto, han debido ocurrir momentos y procesos históricos en los que es necesario acudir a diferentes reseñas tanto escritas como a las resguardadas en el poder cautivador de la oralidad y de todos esos relatos que ofrecen abstracción más comprensiva y magnética.

Encontrar documentación escrita que favorezca al reconocimiento de la historia nareña se convierte en intentos fallidos, toda vez que, mucha de la información que documenta la integridad del poblado de Nare se limita a escuetos fragmentos en los que no se detalla ampliamente los rasgos demográficos y/o geográficos que nos bosqueje las actividades e idiosincrasia del contexto histórico en Puerto Nare. Además, al acudir a los relatos de la gente provecita y que conserva en sus memorias anécdotas de historia vivaz, sumado a los demás relatos de sus antecesores, es preciso considerar que ciertos parajes de la historia contada pueden ser distorsionados a causa de subjetividades, de lagunas en la memoria que se salta sucesos, cómo también la exoneración de datos que el emisor pueda omitir por conveniencias o reservas del sumario.

Es gratificante encontrar que este pueblo al costado del río Grande de La Magdalena ha sido narrado en memorias, trabajos escritos y novelas por diferentes personajes que enmarcaron la historia de Colombia en coronas de laureles, luciendo Nare, más que un poblado pobre, como un sitio inexorable para el conocimiento de las dinámicas socioeconómicas de la otrora Provincia de Antioquia, el conocimiento de territorios en el interior y su participación a través de la historia. Es de suma relevancia señalar que fue Puerto Nare considerado el primer y más importante Puerto sobre el Magdalena para la Provincia de Antioquia; pero para llegar a este momento de la vida de Puerto Nare cómo asentamiento establecido es necesario remontarse a tiempos de la conquista. Encontrar documentación que date la fundación o el descubrimiento del hoy Paraíso Natural es casi nula, puesto que no se conoce a ciencia cierta si algún conquistador pisó estas tierras o si lo hubo, no es fácil encontrar en los datos un nombre preciso de los renombrados aventureros y colonizadores españoles. Lo que sí es muy dicho entre los mismos nareños o profesores que han indagado en la historia de Puerto Nare es que hubo un misionero católico de nombre Luis Bertrán Eixarch, a hoy canonizado y reconocido santo con gran feligresía colombiana; aquel misionero que tenía como proeza evangelizar a los indómitos indígenas, llegó algún día ante el bravío Cacique Naré a enfrentar su repelencia hacia los

desconocidos españoles, logrando entablar buena relación con ellos hasta convertirlos al catolicismo y enseñarles la lengua española; verbigracia a su congracia con el cacicazgo, éste santo donó unos ornamentos de plata que se han conservado por la Parroquia San Luis Beltrán. La tribu del Naré era parte de la etnia Tahamí que se albergó en los territorios orientales de Antioquia entre los ríos Porce, Nechí y Magdalena; se dice que los del Naré era una tribu asentada cerca de Palagua, lo que hoy se comprende la ciénaga de Palagua y Puerto Boyacá, pero debido a una terrible inundación, su grupo indígena debió correrse hasta el punto en el que confluyen el río Nare y el río Magdalena. El río Nare debe su nombre a este Cacique que recorría las tierras fértiles vadeando su cauce.

De este afluente nace la preponderante influencia que tuvo el poblado de Nare cómo Puerto central por el que entrara el progreso incipiente y prodigioso de una provincia llamada Antioquia. Tal importancia que tuvo Puerto Nare trataré de explicarla con el derecho al error y con el respeto a muchos trabajos investigativos más técnicos que expertos realizasen frente a este punto donde convergen tantos momentos históricos de digna mención.

Para darle cierto toque gustoso y que le ponga altavoz al punto que se desea exponer, que el meritísimo polímata Alexander von Humboldt en las anotaciones de sus diarios estableciera las coordenadas de Nare (siendo este el único punto que conoció Humboldt de Antioquia), además de señalar a Nare en su mapa del Río Magdalena, muestra que aquí en esta tierra del remanso pacífico sobre el bello valle del Magdalena fue paraje necesario de figuras eminentes cómo aquel aventurero prusiano. En 1807, Francisco José de Caldas presenta al Nuevo Reino de Granada un semanario, compilando información sobre Ciencias, literatura, arte y otras asignaturas; allí el sabio menciona reiteradas veces el punto de Nare, la navegabilidad del río Nare hasta Juntas y los caminos que conectan a la provincia de Antioquia a través del río en mención. Caldas, amén a su vocación, se exalta al encontrar en las latitudes astronómicas de Humboldt el sitio de Nare cómo propicio para su investigación sobre Antioquia, navegando el río y partiendo desde las selvas de Nare hasta las ciudades centrales de Rionegro, Medellín y Antioquia. Así como Humboldt y Caldas hollaron la grama fértil y todavía virginal de Nare, muchos otros importantes personajes disfrutaron de los bellos paisajes, del crepúsculo en las mañanas y del vespertino al caer la tarde y seguro que lo vieron maravillados, así como aún nosotros podemos sonrojarnos al presenciar tales regalos del Divino en nuestro pedazo de cielo.

Para los funcionarios del Nuevo Reino como luego para los republicanos del naciente estado, era necesario encontrar caminos por los que se facilitara el acceso de las comunicaciones entre gobierno mayor y las provincias, que entre estas últimas también les era urgente abrir los caminos para que pudiera ingresar los beneficios del comercio. Para suerte de Nare, la localidad fue encontrada favorable ya que se hallaba al margen del valioso Magdalena, además de contar con el afluente verdecino del río Nare que se adentraba hacia Antioquia, acercando la ruta hacia las pobladas polis antioqueñas. En el transcurso del largo itinerario existían puntos de acopio llamados bodegas en las que se pagaba un flete por acopiar las encomiendas. Las bodegas de Nare, primero la más longeva, la bodega de Juntas fue tan importante para el progreso de Antioquia cómo lo fueron el ferrocarril y las autopistas; La bodega estaba ubicada en la desembocadura del río Samaná sobre el Nare, afirmada sobre el alto del cañón, por el que después del tortuoso periplo sobre el agua debían tomar ascenso al lomo de silleteros que transportaban entre todo el equipaje, también a los viajeros de sombrero y bota hasta la bodega en la que se encontraban amarradas las recuas de mulas que después de la parada de descanso, se le montaban aparejos, cajones y sillas necesarias para transportar viajeros y equipaje. La ruta

desde Nare era así: Salir desde Nare por el río del mismo nombre una legua arriba hasta Islitas (bodega levantada posteriormente para facilitar el trayecto hasta Juntas), una legua y media más arriba estaba la desembocadura del río Nus en la que existía una bodega de poca concurrencia llamada Remolino y dos leguas navegables contra corriente se llegaba a Juntas (este recorrido, y el anterior a este desde Cartagena lo relata hermosamente en sus memorias un almirante sueco de nombre Carl August Gosselman quien lo realiza en 1825); desde Juntas, silleteros y recua completa salían hasta Canoas (hoy corregimiento de El Jordán), después a San Carlos, San Rafael, El Peñón, Marinilla, Rionegro y finalmente llegar a Medellín. En ciertos lugares existían desvíos hacia Yolombó al norte, o hacia Sonsón al sur, además de que se abrían diferentes caminos hacia Caracolí, San Luis y San Rafael. Las bodegas eran salones grandes con tapias de barro o maderas y cubiertas de paja, aquellas serían para almacenamiento de todos los productos, víveres y mercancías como elementos de ornato y artilugios que se traían desde Europa y llegaban a los puertos marítimos de Cartagena para luego trasladarlos hasta Bocas de Cenizas y transportar por la extensión del Magdalena hasta los puertos ribereños en los que se introducían a las demás provincias del país. Nare fue, entonces, el primer puerto ribereño de gran importancia de Antioquia que resguardó desde sus bodegas las correspondencias de estado y las ostentaciones de lujo que los más pudientes de la zona céntrica del departamento adquirían a través de las mercaderías de los puertos costeros como Cartagena o Santa Marta. Tal era la importancia del pequeño poblado que el Estado le hubo encargado al ingeniero militar envigadeño Alejandro Vélez Barrientos la fortificación de Nare y sus bodegas para resguardar los importantes correos y encomiendas que entre los generales de la causa revolucionaria enviaban a las demás juntas militares en cada provincia; ésta fortificación pudiera asimilarse a los grandes muros que se conocen hoy en día muy cerca de Juntas, y de lo que quiero estar seguro, es allí el punto donde el ingeniero Vélez dispuso sus servicios a favor de la causa libertadora, que según documentos que he encontrado fue epicentro de muchas contiendas entre el bando republicano y las fuerzas reales. Fue allí, en el puerto de Nare, en que las tropas revolucionarias atacaron exitosamente los buques reales que buscaban la retoma de la colonia, y allí mismo, un 25 de agosto de 1819, José María Córdova desembarcó sus tropas para dirigirse a su valerosa empresa en la búsqueda de las filas realistas, que culminarían en su victoriosa lid de Chorros Blancos en Yarumal. En aquel punto del río Magdalena fue un lugar con gran concentración militar por dos razones: haber sido Nare el principal puerto conector del muy importante Estado de Antioquia, ya que el puerto en San Bartolomé no tuvo la misma notoriedad que el de Nare y ser éste mismo el centro principal de la correspondencia del Estado de Antioquia. Fue aquel empobrecido pueblo el punto de encuentro de diferentes conflictos civiles que atizaron las perennes desestabilidades estatales del país; aquí, en 1862, fue hecho prisionero el mancebo Pascual Bravo que haciendo honor a su apellido se levantaba contra el conservatismo de Mariano Ospina Rodríguez, mismo lugar en el que el general Pedro Alcántara Herrán contrajo una enfermedad tropical cuando lideraba las filas de Tomás Cipriano de Mosquera en pro de la misma causa que Pascual Bravo. También aquí en 1831 fue hecho prisionero el general Salvador Córdova (hermano de José María Córdova) por las fuerzas del presidente dictador Rafael Urdaneta.

Uno de los hechos más curiosos en esa etapa libertadora, cuando los altos generales revolucionarios veían su máximo lustre alcanzado y la conformación de Colombia como un estado libre del dominio español, ya estando establecidas las juntas revolucionarias que apoyaban la causa, Nare quiso erigir su soberanía en una provincia donde fuera capital; este levantamiento irrisorio ha sido documentado por muchos historiadores y hasta próceres

en sus memorias, como el General Joaquín Posada Gutiérrez que dijo: “ Todas las ciudades querían ser capitales de provincias soberanas, y hasta el pobre pueblo de Nare quiso ser ciudad capital de provincia”. Esta y otras expresiones nos muestran que, aunque fuera tan importante la existencia de este puerto sobre el río Nare y Magdalena y, a pesar de que todo el tráfico mercantil que se introducía hacia Antioquia y el interior del país, hacía su paraje necesario allí, no fue suficiente para que el poblado tuviera una vida digna, pues los lugareños traían consigo un mal aspecto, al igual que las casas y calles reflejaban el estado precarizado de la forma en que vivían. El pueblo fue constituido por muchos indígenas, dado a que el lugar fue asentamiento nato de la tribu del Naré, además hubo fuerte presencia de la raza negra procedente de los esclavos libres que migraron desde las minas de Yolombó y encontraron aquí su sitio de pervivencia; la tribu, que provenía de la etnia tahamí era conocida por sus especialidades de pescadería y cultivo, por lo que podemos encontrar el símil de la identidad marcada para Puerto Nare como pueblo pesquero, reconociendo, también, la fuerte influencia que tuvo la llegada al sitio conocido como La Pesca de una diáspora tolimense con rasgos indígenas que se hizo a base de esta actividad. Cómo el puerto de Nare tuvo enorme confluencia de la economía, muchos comerciantes y terratenientes vieron una posibilidad de agrandar sus barcas financieras y plantaron sus sociedades, empresas o haciendas. La enorme porción de tierra que hoy corresponde a unos pocos terratenientes fue tomada libremente por los grandes hacendados del oriente antioqueño que fueron abriendo brecha tras brecha al paso de toda la selva virgen sin oposición alguna, puesto que Nare era prácticamente tierra de nadie, muy rica por demás y, por la poca demografía, sin gente que la trabajara, agregando que muchos de los natales vivían de la caridad o de los pequeños servicios que podían ofrecer, aprovechando la llegada de las embarcaciones a este puerto.

Pese a su pobre apariencia, el pueblo de Nare sirvió de sitio de reposo para la mayor parte de la gente que por situación económica podían viajar desde el centro del Estado antioqueño hasta el interior del país; los caminos siempre conducían a Nare, allí se esperaban los grandes vapores que hacían su estancia pasajera y se transportaba por el Magdalena río arriba hasta Honda quienes iban hasta Bogotá, Popayán, Neiva u otras ciudades, o se dirigían por el curso del mismo río hasta Magangué, Mompóx, Plato o Barranquilla. De Mompox llegó a territorio nareño José de Jesús Alviar quien fue encargado de la oficina de correos en Nare por parte del gobierno Nacional y fue agente de comercio cuando ya se asentó e hizo su hogar; vivía con sus hermanas y madre hasta que dejó sus empleos y partió hacia Santo Domingo donde contrajo nupcias con doña Julia Ramírez. Su madre y hermanas permanecieron en Nare hasta el final de sus días. El 16 de diciembre de 1862, luego de empezar un viaje desde Medellín hasta Bogotá, Eduardo Villa Vélez, un ciudadano de clase media de la capital antioqueña, vislumbra entre los paisajes verdes y azules el pueblo de Nare, lugar en el que se hospeda por total de 8 días hasta que llegara un barco que zarpara directo a Honda; en su estadía en Nare, como desde el inicio de su travesía, relata con detalle en su diario (Viaje desde Medellín hasta Bogotá 1862-1863) los momentos que toma importantes. El Sr Villa se hospeda en casa del señor Alviar y, aunque alguna vez halaga los paisajes de ese rincón de Antioquia, también denuncia expresamente las incomodidades que allí le suscitan, mismas que le provocaron una enfermedad que le impidió seguir su escritura diaria. Para Pedro Alcántara Herrán, Para Eduardo Villa Vélez, para Manuel Uribe Ángel y para muchas personalidades de la época, el clima de Puerto Nare generaba ambientes malsanos que propiciaban enfermedades terribles para el humano, esto sumado a la agobiante humedad que generaba transpiraciones exageradas y a los profusos terrenos fangosos en los que proliferaban los insoportables mosquitos que

constituían el peor de los calvarios para todos los foráneos que insoslayablemente debían transitar por aquel atracadero.

Existen muchas generalidades que se pueden abordar para traducir la destacada importancia que tuvo el Distrito de Nare para su entonces provincia y para su nación; incluso se podría mencionar que mucho antes de la Colonia, Puerto Nare y su río fue campo comunicacional para los pueblos indígenas que en su nómada supervivencia buscaban un lugar seguro donde germinar su sangre y su costumbre. Con todo el cariz de un exiguo pueblo, con toda la desdeñosa descripción que cualquier viajero pudiera otorgarle, no se borra de la historia que Simón Bolívar al no adentrarse hacia Antioquia, si pudo haber asentado su parada en el Puerto de Nare y que, por muy miserable que haya sido la estancia, el aire liberto que ese día sopló por este mismo valle aún se respira después de dos siglos. Cuando el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros se le encomendó los estudios y ejecución del Ferrocarril de Antioquia, este tuvo que recorrer las márgenes del Magdalena Medio, por ende, pasarse por Nare para sus análisis previos. Como se sabe, el sitio más apropiado para la construcción del mencionado ferrocarril fue Remolino Grande, hoy conocido como Puerto Berrío. Puerto Nare pasó de ser un distrito de suma preponderancia, a ser corregimiento de Berrío, además de soportar el arrebato del “título nobiliario” como el puerto más importante de Antioquia. Hasta 1902 el acreditado puerto fue utilizado como medio mercante; después el poblado sufrió un decaimiento casi irreversible en el que supeditó de la municipalidad de Puerto Berrío con el que se acentuó la inopia y la apariencia de un caserío sin fortuna.

El milagro providencial llegó después cuando en la década de 1930 se creó la empresa Cementos del Nare e INMARCO que hacía sus extracciones en los intactos yacimientos marmóreos y calcáreos; desde entonces el promisorio futuro fue pintándose en colores más claros hasta 1963 en el que se encuentran pozos petrolíferos en la región para darle, junto a los demás avances colectivos en aspectos sociales, el impulso suficiente que le daría a la población su merecida erección como municipio del Departamento de Antioquia en 1968.

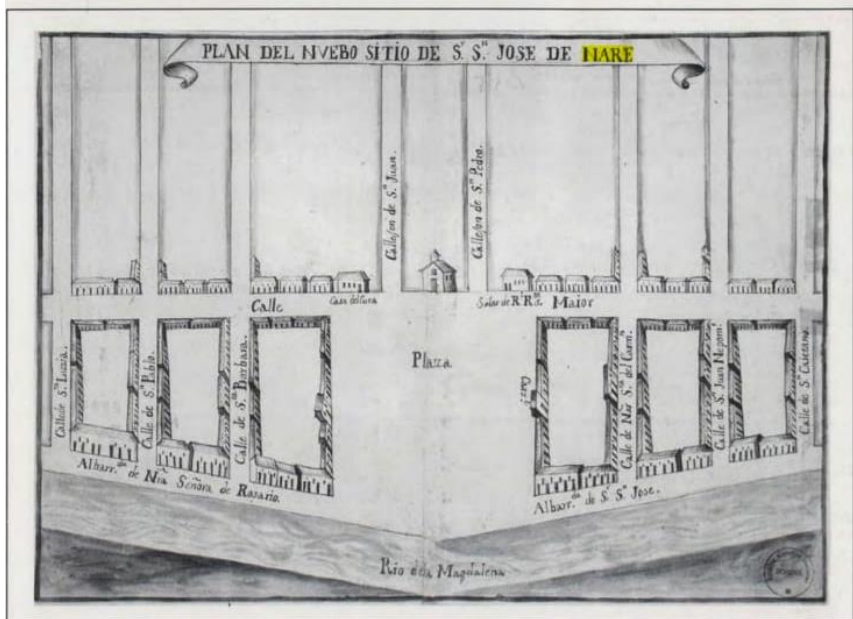
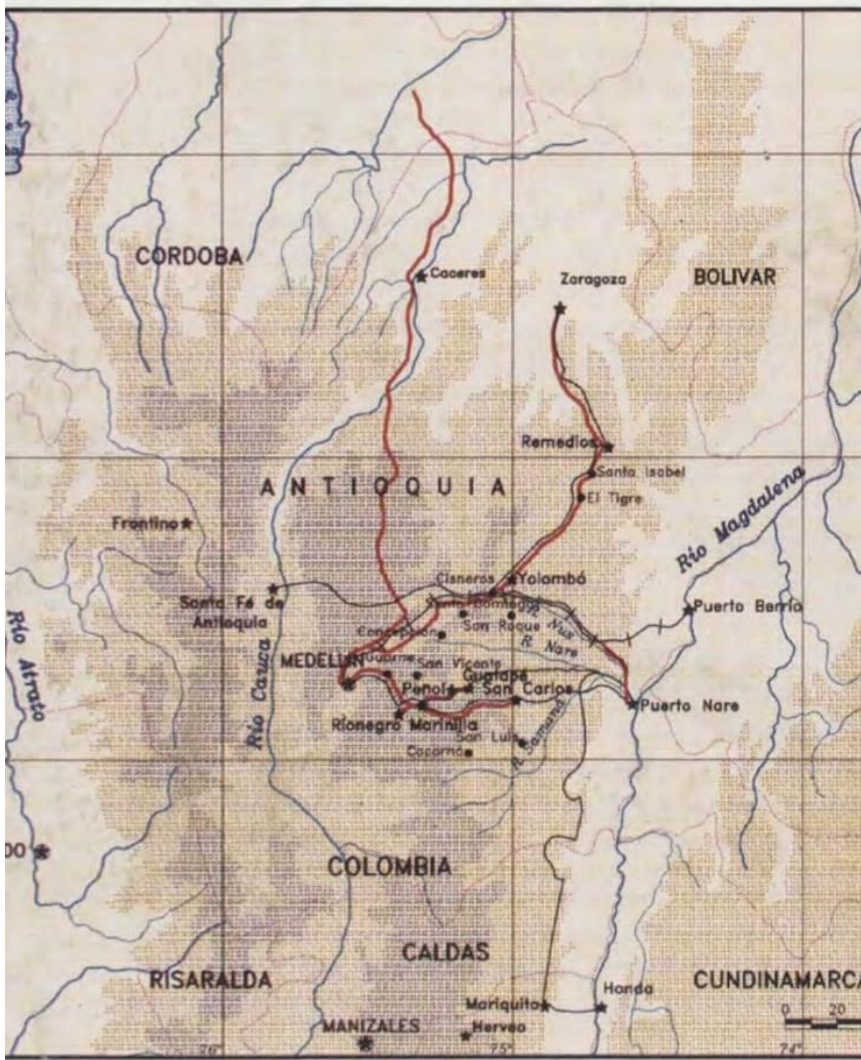
Algo más de un siglo perduró la importancia de Nare como puerto fluvial sobre el río Magdalena, desde la Colonia a finales del siglo XVIII hasta tiempos de la república a principios del siglo XX

Una de las razones de encontrarme impelido a buscar en las líneas del pasado sobre la historia de Nare es que a lo largo de la historia antioqueña, entre sus selvas, sus ríos y sus intrincadas montañas, con los sistemas educativos precarizados en todo su largo y todo su ancho, pude encontrar que diferentes municipios en el interior de Antioquia tenían el honor de servir como cuna de muchos de los nombres de insigne estirpe que enarbolaron desde sus oficios o su impronta personal la consagración de un departamento, con la tinta del progreso puesta sobre su título; pero Puerto Nare, a diferencia de otros poblados importantes de esta parte de los Andes, no fue progenitor de ilustres, ni de ricos acaudalados, ni de locos poetas, ni de militares honoríficos, ni de clérigos filántropos (Solo hasta Carlos Arturo Duque en la primera mitad del siglo XX), mucho menos de políticos o gobernadores (incluso entre sus alcaldes, solo hasta finales de los 80's del siglo pasado Didiar Esther Sarmiento cómo nareña pudo dirigir este pueblo). En este punto es donde digo que fue Puerto Nare, a mi juicio, un pueblo sin pena ni gloria entre sus hijos, que tuvo demasiados rasgos para salir a flote como comunidad y engendrar un porvenir que se distanciara del sinuoso camino del que ha debido trazar. Luego de una enorme repoblación en que muchos labriegos campesinos del nordeste y oriente de Antioquia convergieran en estas tierras para trabajarla y procrear las enormes familias que se conocieran con apellidos

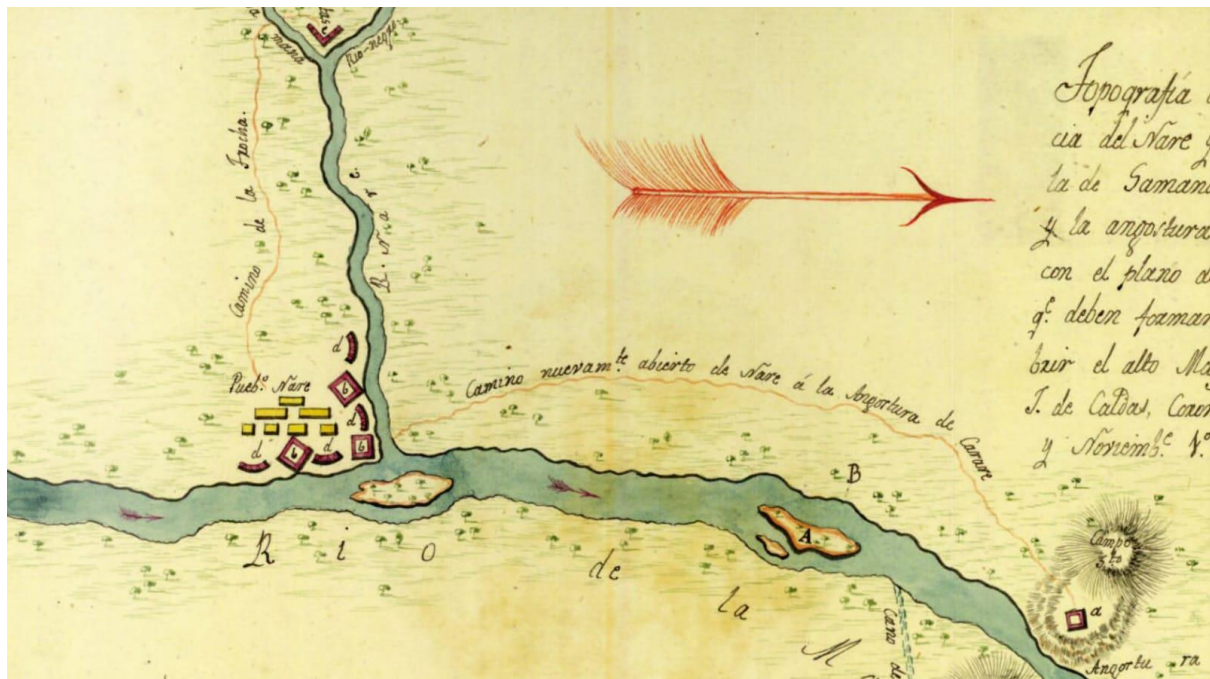
robustos en su linaje por la entrega hacia el territorio, añadiendo los demás forasteros que llegados por río o por los ruidosos fierros del tren, se implantaron en esta zona de historia ignota por la que se fue forjando una camada de nareños con sangre densa, que hizo frente a todas las peripecias advenidas en todos los marcos de los conflictos que han resultado en Colombia y han permeado el más recóndito espacio, levantándose entre los raudales de sangre, lagrimeando pesadas plomadas sobre sus mejillas, plantando firmeza en su mirada de la que surgieron hijos que a través de la academia cambiaron odios por sueños que se volvieron comunes y se identificaron en una misma idea: Hacer de Puerto Nare un lugar mejor en el que su importancia sea el recurso humano y la imponderable belleza de su hábitat; porque la historia de Nare así lo demanda, y todos los recovecos por los que tuvo que trasegar no pueden ser vanos intentos de gloria.











Juan Fernando Betancur Martínez  
29/04/2023 2:24am

- Gosselman, C.A. (1826) *Viaje por Colombia 1825-1826*. P.E Winge. Banco de la República.
- Caldas, F.J. (1849) *Semanario de la Nueva Granada*. París, Francia. Librería Castellana.
- Villa, Vélez, E. (1863) *Viaje de Medellín a Bogotá 1862-1863*.
- Posada, Gutiérrez J. (1865) *Memorias Histórico-Políticas del Jeneral Joaquin Posada Gutiérrez*. Bogotá, Colombia. Fundación Mantilla.
- Pérez, F. (1868) *Jeografía Física y Política del Estado de Antioquia*. Bogotá, Colombia. Imprenta de la Nación.
- Cisneros, F.J. (1880) *Memoria sobre la construcción de un ferro-carril de Puerto Berrío a Barbosa*. Nueva York, EE.UU. Imprenta y Librería de N. Ponce y de León.
- Uribe, Angel M. (1881) *Geografía General del Estado de Antioquia en Colombia*.
- Duque, A. (1937) *Nare, el más antiguo y el primer puerto de Antioquia*. Medellín, Colombia. Repertorio Histórico. Academia Antioqueña de Historia.
- Humboldt, A (1982) *Alexander von Humboldt en Colombia. Extractos de sus Diarios*. Bogotá, Colombia. Publicismo y Ediciones.
- Melo, Gonzalez, J.O et al (1995) *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá, Colombia. Fundación FEN-Colombia
- Ortiz, S.A. (2016) *Vida y obra del coronel Anselmo Pineda. Un estudio del coleccionismo y las redes sociales en la Nueva Granada durante el siglo XIX*. Tesis de Historia. Bogotá, Colombia. Pontificia Universidad Javeriana.
- Montoya, O Restrepo M, (2020) *Chorros Blancos y la independencia de Colombia*. Academia Antioqueña de Historia.
- Suarez, Escudero, G. *Bolívar sí estuvo en Antioquia*