

Historia del desarrollo urbano
de La Matuna en Cartagena,
1890 - 2022

Por:
Jaime Bonet-Morón
Andrés Felipe Parra-Solano

Núm. 64
Octubre, 2024

Cuadernos de historia económica



Centro de Estudios Económicos
Regionales (CEER) - Cartagena

Historia del desarrollo urbano de La Matuna en Cartagena, 1890 - 2022[⊗]

La serie **Cuadernos de Historia Económica** es una publicación del Banco de la República - Sucursal Cartagena. Las opiniones contenidas en el presente documento son responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.

Jaime Bonet-Morón[◇]

Andrés Felipe Parra-Solano[▽]

Resumen

La Matuna es un área situada en el corazón del casco histórico de Cartagena, entre El Centro, San Diego y Getsemaní, lo cual la convierte en una zona de especial interés para la ciudad. A pesar de su localización y algunas construcciones que se dieron a finales del siglo XIX y comienzos del XX, la urbanización es relativamente reciente pues inició formalmente en 1952. Este documento describe el desarrollo urbano que tuvo La Matuna en Cartagena entre 1890 y 2022, explicando los cambios ocurridos y los principales factores que influyeron en su evolución. Los resultados muestran que el proceso de urbanización de La Matuna parece estar asociado a dos aspectos fundamentales de la ciudad: (i) los cambios económicos y sociales; y (ii) la evolución de la planificación urbana. Por un lado, los auges y declives económicos determinaron la demanda por suelo urbano a lo largo del periodo analizado. Además, los planes de urbanismo también afectaron la dinámica de urbanización del sector por los estímulos establecidos en las normas urbanas definidas en los años de estudio para los distintos sectores de la ciudad.

Clasificación JEL: N96, R11, R14.

Palabras clave: Cartagena de Indias, La Matuna, Centro Histórico.

[⊗] Los autores agradecen el apoyo brindado por Esteiber Aguilimpia, Meliza Pinzón, Yuri Reina y Adriana Ortega en la revisión de archivos. También fueron valiosas las conversaciones sostenidas con Augusto Tono Araújo, Alberto Samudio, Arturo Cepeda, Ricardo Zabaleta, Rodrigo Arteaga, Moisés Álvarez, José Vicente Mogollón, Javier Mouthon, Juan Carlos Lecompte, Fernando Araújo Perdomo y Sergio Araújo Rumié. Gerson Javier Pérez y Luis Armando Galvis brindaron apoyo en la elaboración de mapas y fotografías. Los autores están muy agradecidos por la revisión de una versión previa realizada por Haroldo Calvo, María Teresa Ripoll, María Aguilera, Diana Ricciulli, María Teresa Ramírez, Lucía Buitrago, Pedro Ibarra, Isabela Restrepo, Silvana Giaimo, Daniel Toro y Patricia Torres. También fueron muy útiles los comentarios de los asistentes al XIV Seminario Interno de la Gerencia Técnica del Banco de la República.

[◇] Gerente sucursal de Cartagena, Banco de la República. Correo electrónico jbonetmo@banrep.gov.co

[▽] Economista Universidad Santo Tomás de Bucaramanga. Correo electrónico andresfarrasolano@gmail.com

The history of La Matuna in Cartagena de Indias, 1890 - 2022*

The series **Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana** is a publication of Banco de la República in Cartagena. The opinions contained in this document are the sole responsibility of the authors and do not commit Banco de la República or its Board of Directors.

Jaime Bonet-Morón[♦]

Andrés Felipe Parra-Solano[♦]

Abstract

La Matuna is an area located in the heart of the historic center of Cartagena de Indias, between El Centro, San Diego and Getsemaní, which makes it an area of special interest for the city. Despite its location and some constructions that occurred at the end of the 19th century and beginning of the 20th century, urbanization is relatively recent as it formally began in 1952. This document describes the urban development of La Matuna between 1890 and 2022, explaining the changes that occurred and the main factors that influenced its evolution. The results show that the urban development of La Matuna seems to be associated with two fundamental aspects of the city: (i) economic and social changes; and (ii) the evolution in urban planning. On the one hand, economic booms and busts determined the demand for urban land throughout the analyzed period. In addition, the urban planning plans also affected the urbanization dynamics of the sector due to the stimuli established in the urban standards defined during the years of study for the different sectors of the city.

Key words: Cartagena de Indias, La Matuna, Historic Center.

JEL Classification: N96, R11, R14.

* The authors appreciate the research support provided by Esteiber Agualimpia, Meliza Pinzón, Yuri Reina and Adriana Ortega. Also valuable were the conversations held with Augusto Tono Araújo, Alberto Samudio, Arturo Cepeda, Ricardo Zabaleta, Rodrigo Arteaga, Moisés Álvarez, José Vicente Mogo llón, Javier Mouthon, Juan Carlos Lecompte, Fernando Araújo Perdomo and Sergio Araújo Rumié. Gerson Javier Pérez and Luis Armando Galvis provided support in the preparation of maps and photographs. In addition, the authors are very grateful for the review of a previous version carried out by Haroldo Calvo, María Teresa Ripoll, María Aguilera, Diana Ricciulli, María Teresa Ramírez, Lucía Buitrago, Pedro Ibarra, Isabela Restrepo, Silvana Giaimo, Daniel Toro, and Patricia Torres. The comments from those attending the XIV Internal Seminar of the Banco de la República were also very useful.

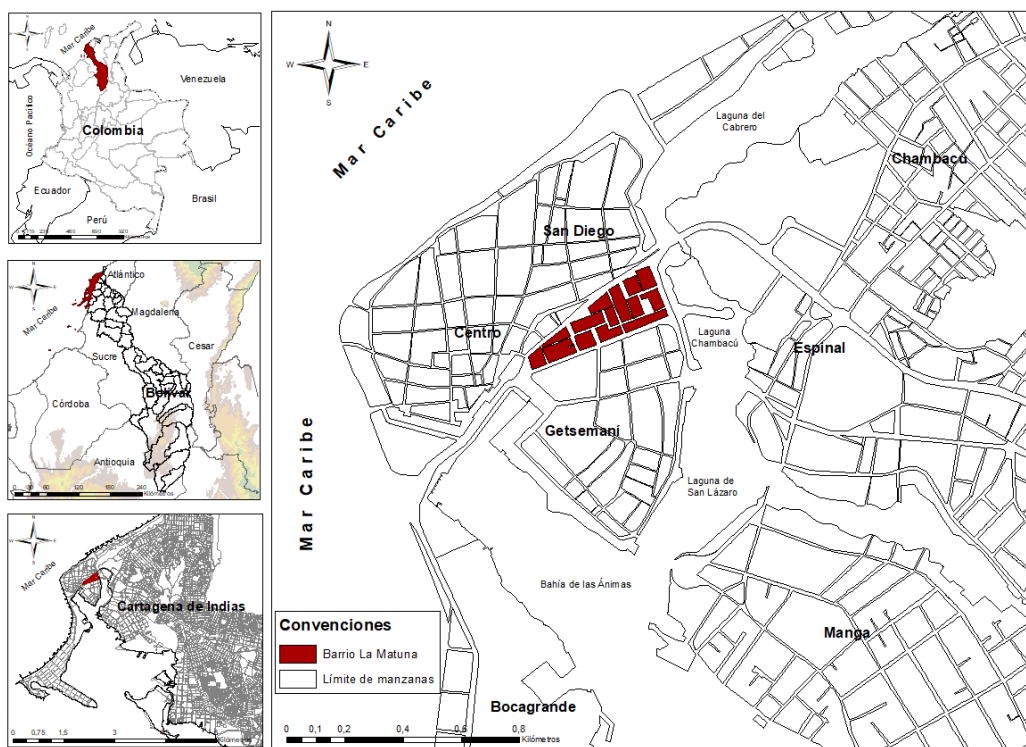
[♦] Manager of the Banco de la República Branch in Cartagena. Comments and suggestions are welcome and can be sent to jbonetmo@banrep.gov.co.

[♦] Economist from Universidad Santo Tomás Bucaramanga. Email address andresfparrasolano@gmail.com.

1. Introducción

La Matuna¹ es un área con una extensión aproximada de 60.000 metros cuadrados situada en el corazón del casco histórico de Cartagena, entre El Centro, San Diego y Getsemaní, lo cual la convierte en una zona de especial interés para la ciudad (Figura 1). A pesar de su localización, la urbanización es relativamente reciente pues el proceso inició en 1952, cuando el presidente interino del momento, Roberto Urdaneta Arbelaez, autorizó al alcalde, Vicente Martínez Martelo, para vender los lotes edificables en esos terrenos. Varias décadas antes, exactamente en 1894, la zona fue atravesada por los rieles del ferrocarril Calamar-Cartagena, cuando la estación y zona de bodegas se establecieron en La Matuna en unos lotes ubicados frente al Parque Centenario y a la Torre del Reloj.

Figura 1: Ubicación de La Matuna



Fuente: Elaboración Gerson Javier Pérez.

¹ Según Zabaleta (2017), el término “Matuna” proviene del vocablo usado por los Mokaná y su significado es “lugar de pesca”, lo que parece indicar que era uno de los lugares donde esta tribu indígena se proveía de alimento.

La Matuna tuvo un importante papel en la fundación de Cartagena. De acuerdo con Mogollón (2013), la normativa de la Corona española requería la existencia de una fuente hídrica cercana para la constitución de una ciudad, tanto para la provisión de agua dulce como para evacuar las aguas residuales. En la medida en que la bahía de Cartagena tenía unas características extraordinarias para un puerto marítimo, la autoridad española aceptó violar el precepto antes mencionado, asumiendo que la provisión de agua dulce se realizaría a través de los aljibes que captarían el líquido durante los periodos de lluvias. Para el tratamiento de las aguas servidas, se planteaba el uso de arena salada como se acostumbraba en las ciudades del árido litoral del Mediterráneo. La existencia de la ciénaga salada de La Matuna entre Cartagena y Getsemaní fue clave para disponer de los desechos de la ciudad (Figura 2), los cuales se trataban con las arenas limpias de las playas de Marbella, Crespo y La Boquilla. Esto permitió la fundación de Cartagena, que se mantuvo como una ciudad sana hasta que la miseria de mitades del siglo XIX la hizo vulnerable a pestes (Mogollón, 2013)².

Figura 2: Plano de Cartagena de Indias, 1741 por D. Antonio Mazon



Fuente: Tomado de Redondo (2013).

² Algunos historiadores han rebatido el argumento del estancamiento económico del Siglo XIX. Melo (2020) señala que en la economía tuvo una expansión en la segunda mitad de ese siglo impulsada por una bonanza del comercio exterior y específicamente indica que, entre 1850 y 1886, Colombia creció más que los demás países de América Latina, fuera de Argentina y Chile. Kalmanovitz y López (2009) encuentran que el PIB per cápita nacional decreció en la primera mitad del siglo XIX y luego experimentó una recuperación entre 1850 y 1885.

Con la apertura del ferrocarril entre Calamar y Cartagena en 1894, las bodegas y la estación de pasajeros fueron construidas en La Matuna, convirtiéndose en las primeras edificaciones establecidas en el área. A lo largo del siglo XX, distintos factores económicos y sociales determinaron el futuro de La Matuna. La apertura del Canal de Panamá en 1914, en especial la disposición del gobierno de los Estados Unidos de establecer una cuarentena a los barcos provenientes de puertos insalubres, obligaron a las autoridades locales y nacionales a preocuparse por las condiciones insanas existentes en los puertos del país. En el caso cartagenero, se contrató a la firma Pearson & Son, quien en 1915 presentó un informe que incluía las obras de mejoras del puerto y para el saneamiento en la ciudad. Dentro de su pliego de recomendaciones focalizaron el caño San Anastasio, ubicado en el sector La Matuna, debido a las condiciones deplorables en las que se encontraba por la disposición de residuos líquidos y sólidos provenientes de aguas negras y basuras. Siguiendo las recomendaciones del informe, fue derrumbada la muralla San Pedro Mártir, que era límite al caño. El reporte señalaba que los escombros de la muralla derrumbada se usaran para terminar de rellenar el antiguo cuerpo de agua conformado por la ciénega Matuna, dando origen a un nuevo terreno baldío en esa zona (Ripoll, 2021).

Esta nueva área se convirtió en una zona estratégica ubicada entre los dos sectores con mayor patrimonio arquitectónico colonial de Cartagena. Su desarrollo urbano fue jalonado por el auge y el declive económico observado en ciertos periodos, así como por las decisiones de ordenamiento urbano que se tomaron a lo largo del siglo XX y lo corrido del XXI. El objetivo de este estudio es narrar el desarrollo urbano que tuvo el sector de La Matuna en Cartagena, describiendo los cambios ocurridos y los principales factores que influyeron en su evolución en el periodo 1890-2022. Este trabajo se convierte en una contribución a la historia urbana colombiana por su visión de largo plazo sobre un barrio de unas de las principales urbes del país.

El documento está compuesto por seis secciones, definidas cronológicamente a partir de 1890. La sección 2 cubre el periodo 1890-1950, cuando se estableció la estación del ferrocarril Calamar-Cartagena, se consolidó el relleno de la ciénega y se desarrollaron distintas actividades deportivas y recreativas en el terreno. Posteriormente, la sección 3 está

centrada en el periodo comprendido entre 1950 y 1970, años en los cuales se inició la urbanización que consolidó un centro financiero y comercial moderno en medio del casco histórico. Por su parte, la sección 4 describe la construcción en la última manzana cercana al sector llamado Puerto Duro y el deterioro paulatino ocurrido en el periodo 1980-2000. A continuación, la sección 5 contiene algunos esfuerzos de recuperación y el estado actual abarcando el lapso entre 2000 y 2022. Por último, la sección 6 realiza unas reflexiones finales.

Este estudio se enmarca en la literatura existente en historia urbana de América Latina en el siglo XX, en particular aquella que analiza el proceso de hiper urbanización que se generó después de la segunda guerra mundial. De acuerdo con Andrews (1986), la industrialización emprendida en América Latina posterior a la postguerra resultó en una masiva migración rural-urbana en busca de las mejores condiciones de vida existentes en las áreas urbanas. Sin embargo, la demanda de mano de obra en el sector industrial no pudo absorber el gran incremento de población observado en ese periodo. Al no conseguir empleo en la industria, un número cada vez mayor de habitantes urbanos se veían obligados a trabajar en el sector de servicios y en la economía informal, esta última caracterizada por una baja productividad y remuneración. Para entender mejor estas dinámicas de rápida urbanización, esta investigación presenta un estudio de caso de un vecindario específico en Cartagena: La Matuna en un horizonte de largo plazo. Esta historia, de acuerdo con Garrioch y Peel (2006), puede ser entendida mejor en todos los períodos como un proceso dinámico que puede desencadenarse y reforzarse por los procesos comúnmente asociados con la modernidad y el aumento de la movilidad.

Además, existen estudios que abordan las problemáticas generadas por la transformación de centro funcional a centro histórico en aquellas ciudades, que, como Cartagena, poseen un valor histórico patrimonial y, con la renovación de las áreas en deterioro, estos espacios tienden a orientarse hacia actividades turísticas que desplazan residentes locales (Deavila y Guerrero, 2020). Por último, se encuentra una literatura histórica enfocada a la evolución de barrio en algunas ciudades del país. En Barranquilla, el trabajo de Vergara y Vidal (2009) describe y analiza el proyecto urbanístico del barrio El Prado. Para el centro de Bogotá se

encuentran varios trabajos: Jaramillo (2006), Cardeño (2007) y de Urbina y Zambrano (2019), así como el estudio de Zambrano (2006) sobre el barrio Tunjuelito en la capital nacional. En el caso de Cartagena en el siglo XX, Samudio (2000) aborda el crecimiento urbano de Manga y Bocagrande y Cabrales (2000) el avance de los barrios populares.

Existen algunos trabajos previos que han abordado a La Matuna. Zabaleta (2017) focaliza su trabajo en la arquitectura moderna de Cartagena, describiendo la evolución arquitectónica de La Matuna con un énfasis en las principales características de las construcciones adelantadas. El Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena de Indias, coordinado por Alberto Samudio en 2011, incluye una estrategia de recuperación de La Matuna con un diagnóstico que contiene una breve narración de su poblamiento y deterioro. También se han realizado algunas propuestas para discusión, sin aprobación a la fecha, del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico y su Área de Influencia (PEMP), en las cuales La Matuna hace parte del estudio y plantean alternativas para organizar el sector. La presente investigación avanza al darle una visión de largo plazo al proceso de urbanización de La Matuna, a partir de revisión de las fuentes primarias disponibles y de la literatura existente sobre el entorno económico y social presente en ese momento, así como las entrevistas adelantadas con protagonistas de la época.

2. Los primeros años, 1890 – 1950

En las dos últimas décadas del siglo XIX Cartagena experimentó una recuperación luego del letargo en que la gesta de independencia dejó sumida a la ciudad. Aguilera y Meisel (2009) señalan que, contrario a lo observado en el Censo de Población de 1777, la Cartagena que emerge del análisis demográfico del censo de 1875 es el de una ciudad en una profunda crisis social y económica. Estos autores argumentan que el gran desarrollo que tuvo Cartagena de Indias durante el siglo XVIII tuvo causas exógenas, pues se dio debido a su posición de puerto privilegiado y fortín militar. Aguilera y Meisel indican que Cartagena vivió en un período de retroceso económico profundo durante la primera mitad del siglo XIX. Luego de la rápida expansión económica de las últimas décadas del período colonial, se experimentó un estancamiento severo que llevó a que la población se redujera rápidamente, porque sus

habitantes emigraban a otras tierras en busca de oportunidades económicas. Gran parte del impulso económico colonial provenía de las transferencias que llegaban de otras zonas del virreinato para financiar el aparato militar existente. Con la república, Cartagena dejó de recibir esos recursos y perdió el monopolio portuario frente a Santa Marta y Barranquilla.

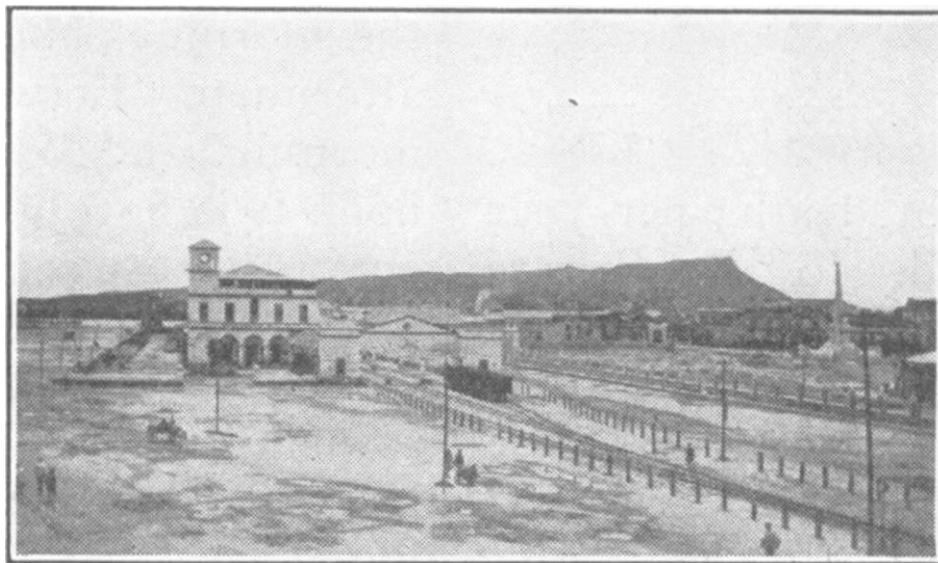
En las últimas décadas del siglo XIX, la situación económica cambió porque se comenzó a reactivar la actividad portuaria y el comercio exterior. De acuerdo con Samudio (2002), los primeros síntomas comenzaron a finales de 1880, ya que, gracias a la gestión del presidente Rafael Nuñez, el canal del Dique recuperó su navegabilidad, lo que permitió el surgimiento de algunas compañías navieras nacionales y extranjeras que movilizaban carga y pasajeros a través de esta vía fluvial. Cartagena había perdido el liderazgo portuario frente a Barranquilla en gran parte por la falta de una comunicación rápida con el río Magdalena por los problemas de navegabilidad del Dique y el surgimiento de nuevos productos agrícolas de exportación que requerían un sistema de transporte más económico³ (Calvo, 2002). Desafortunadamente, esta recuperación fue de corta duración porque se presentaron nuevamente limitaciones en la navegabilidad del canal, que causaron algunos accidentes a las embarcaciones (Samudio, 2002).

En paralelo, el presidente Nuñez promovió la construcción y puesta en marcha de un ferrocarril que uniera a Cartagena con Calamar, un puerto sobre el río Magdalena, como una forma de conexión alternativa para la ciudad. Ortiz Cassiani (2018) señala que la Gobernación del Departamento de Bolívar firmó el contrato para la construcción de este ferrocarril y el puerto de La Machina con el empresario norteamericano Samuel B. McConnico el 18 de noviembre de 1889, el cual fue aprobado por Nuñez en enero de 1890. De acuerdo con Samudio (2002), los trabajos se iniciaron el 10 de mayo de 1891 y lograron ejecutarse en un tiempo récord. El muelle fue inaugurado en junio de 1893 y el ferrocarril el 20 de julio de 1894. Esta última obra significó la primera construcción en La Matuna, ya que para ese entonces el riel del tren atravesaba el terreno hasta llegar a las bodegas y la estación

³ De acuerdo con Calvo (2002), las limitaciones del Canal del Dique no eran tan importantes cuando predominaba el oro como producto de exportación a través de Cartagena porque este producto tenía un alto valor por unidad de peso. Esta situación cambió cuando se iniciaron exportaciones de productos agrícolas donde el costo de transporte interno incidía en el precio de venta en mercados externos.

ubicada frente al Parque Centenario y a la Torre del Reloj, continuando luego hasta el muelle de La Machina (Figura 3).

Figura 3: Estación Central del tren Calamar-Cartagena en La Matuna, 1920



Fuente: Tomado de De Zubiria (1920).

Según Calvo (2002), en las dos décadas finales del siglo XIX se desarrolló un dinamismo empresarial importante considerando el rezago que había caracterizado los primeros años de la República, pero inferior a la tendencia registrada en Barranquilla que se había convertido en el principal puerto de comercio exterior a través de Puerto Colombia y el tren que lo conectaba con esa población vecina. La presidencia de Rafael Nuñez y los inicios de los trabajos de construcción del Canal de Panamá abrieron oportunidades de negocios para empresarios cartageneros, lo que llevó a que el valor de las exportaciones diferentes al oro se multiplicara por diez en este periodo (Calvo, 2022). Durante este periodo, el sector más importante de la economía del Departamento de Bolívar era la ganadería, la cual experimentó una bonanza por las exportaciones de ganado en pie con destino a Panamá y Cuba entre 1880 y las primeras décadas del siglo XX (Posada, 1998). Esta actividad generó excedentes que fueron invertidos en sectores manufactureros en Cartagena para atender la demanda local de productos básicos. Existían cerca de 17 industrias desde un ingenio azucarero y una fábrica

de hilados y tejidos, hasta establecimientos productores de fósforos y objetos de carey (Calvo, 2002).

El auge de finales del siglo XIX en Cartagena llevó a la expansión de sectores por fuera del sector amurallado, especialmente en los barrios Pie de la Popa y El Cabrero. Meisel (2000) indica que en 1882 vivían 2.294 personas ubicadas en el Pie de la Popa y otros vecindarios de extramuros. Posteriormente, a finales de la década de 1900, comenzó a construirse el barrio de Manga, donde muchas de las familias que prosperaron con el auge de exportaciones de ganado y con las manufacturas de esa época, construyeron amplias mansiones al estilo del barrio El Vedado de La Habana, ciudad con la que varios empresarios tenían relaciones comerciales (Meisel, 2000).

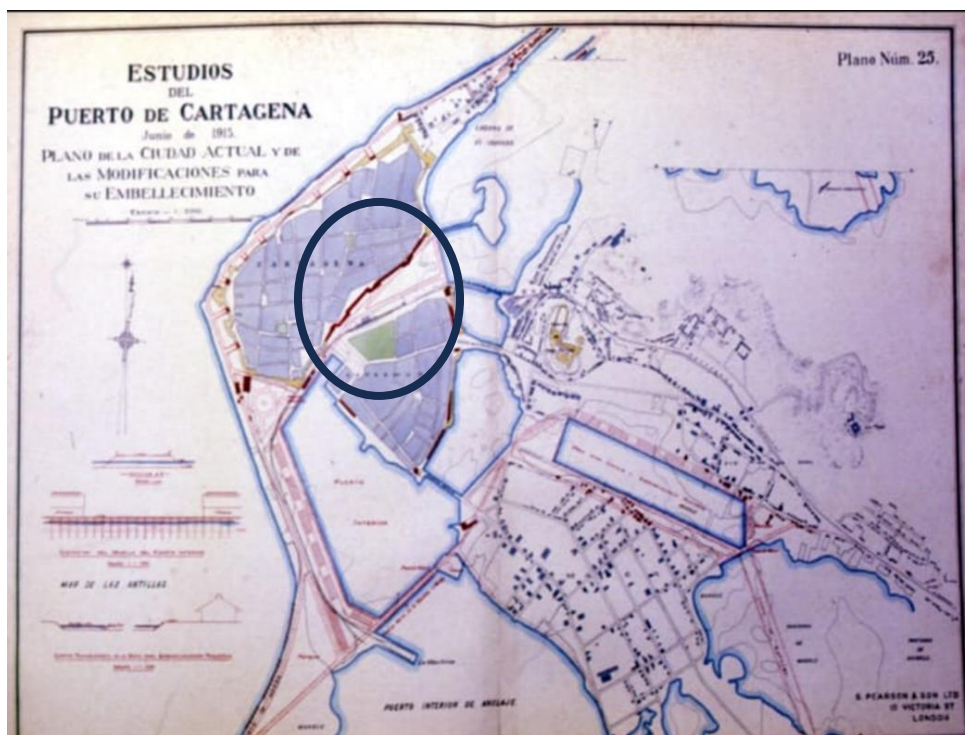
Para Meisel (2000), la expansión urbana afectó negativamente el patrimonio arquitectónico colonial, el cual se había conservado después de la independencia por la postración económica que tuvo la ciudad hasta 1880. Con el resurgir de la economía, las murallas que rodeaban a Cartagena fueron vistas como un limitante al crecimiento y se inició una demolición sistemática de murallas, revellines y baluartes en este periodo. Este proceso se suspendió con Ley 32 de 1924, que prohibió la demolición de las murallas, castillos y demás fuertes de Cartagena, y estableció que ninguna autoridad podría autorizarlo.

A comienzos del siglo XX, La Matuna, al igual que el casco histórico, no tenía las mejores condiciones de salubridad. Ripoll (2021) describe la situación de la zona de la siguiente forma:

“Una de las zonas que se encontraba en estado de postración estaba detrás de la muralla que iba desde el Reloj Público hasta el baluarte de San Pedro Mártir. Es decir, la muralla que estaba al frente de La Matuna, que entonces era una ciénaga de poca profundidad, llamada el caño de la Matuna. Con las lluvias y las mareas altas, las aguas negras y las basuras corrían hacia el desnivel natural del caño de la Matuna. El resultado era que las murallas represaban en ese lugar gran cantidad de aguas con toda clase de inmundicias”.

Las discusiones sobre las condiciones de insalubridad en Cartagena aumentaron con la apertura del Canal de Panamá en 1914, debido a que las autoridades norteamericanas establecieron restricciones para el paso de aquellos barcos procedentes de puertos insalubres (Ripoll, 2021). De acuerdo con Ripoll (2021), al enterarse un grupo de cartageneros que el gobierno nacional había contratado a la firma Pearson & Son para que revisara la situación y formulara las recomendaciones para mejorar las condiciones de salubridad en Buenaventura, enviaron una solicitud al presidente de la República, en la que reclamaban la inclusión de Cartagena con ese mismo fin. Ripoll encontró que el reclamo recibió la aprobación del presidente y del ministro de Obras ya que cinco meses más tarde el gobernador de Bolívar firmó el contrato con S. Pearson & Son Ltd., para las obras de saneamiento del puerto y el embellecimiento de la ciudad.

Figura 4: Plano de Cartagena con las propuestas de demolición de murallas y apertura de puertas de acceso elaborado por Pearson & Son, 1915



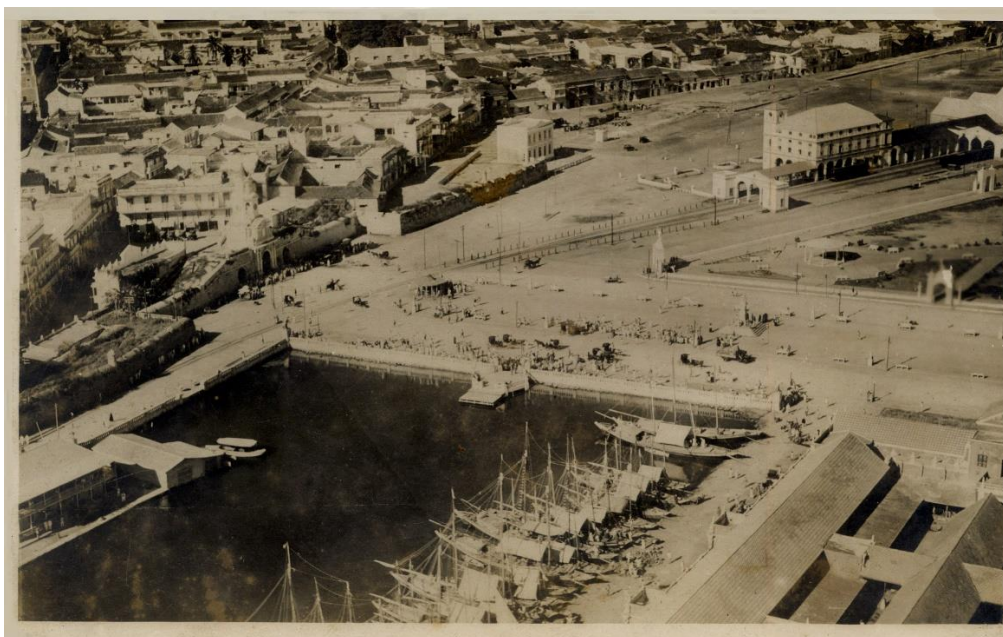
Fuente: Tomado de Pearson & Son Limited (1915).

Dentro de sus recomendaciones, el Informe Pearson incluyó la demolición del tramo de muralla que iba desde el Reloj Público hasta el baluarte de san Pedro Mártir, destacado en el

circulo en la Figura 4, con el fin de acabar con las aguas estancadas del caño de la Matuna que bordeaban esa parte del sector amurallado. Además, el informe sugirió rellenar el caño con los escombros para habilitar un nuevo espacio para construir una zona moderna en los extramuros (Ripoll, 2021). Con ese relleno se terminaría de cerrar el área de la antigua ciénaga de La Matuna y se habilitaría la zona para urbanización.

Durante ese tiempo de demoliciones y obras para mejorar la salubridad, el entorno próximo al centro histórico experimentó algunos cambios. Luego de la demolición de los baluartes de Barahona y Santa Isabel y el lienzo de muralla que los unía en Getsemaní, se construyó el mercado en el espacio donde estaba ubicado el primer baluarte, el cual fue inaugurado en 1904 (Meisel, 2000). En 1911 se transformó el Parque de la Independencia y tomó el nombre de Parque Centenario y al Camellón de los Mártires llegaron los bustos en honor a los fusilados en esa plaza. Por su parte, el muelle de la Bodeguita es remodelado con la instalación de las primeras estatuas de Pegaso. Mientras tanto, el sector de La Matuna seguía sin mayores transformaciones a finales de la década de 1920, a pesar de que el relleno de la zona se había adelantado a partir de las recomendaciones del Informe Pearson (Figura 5).

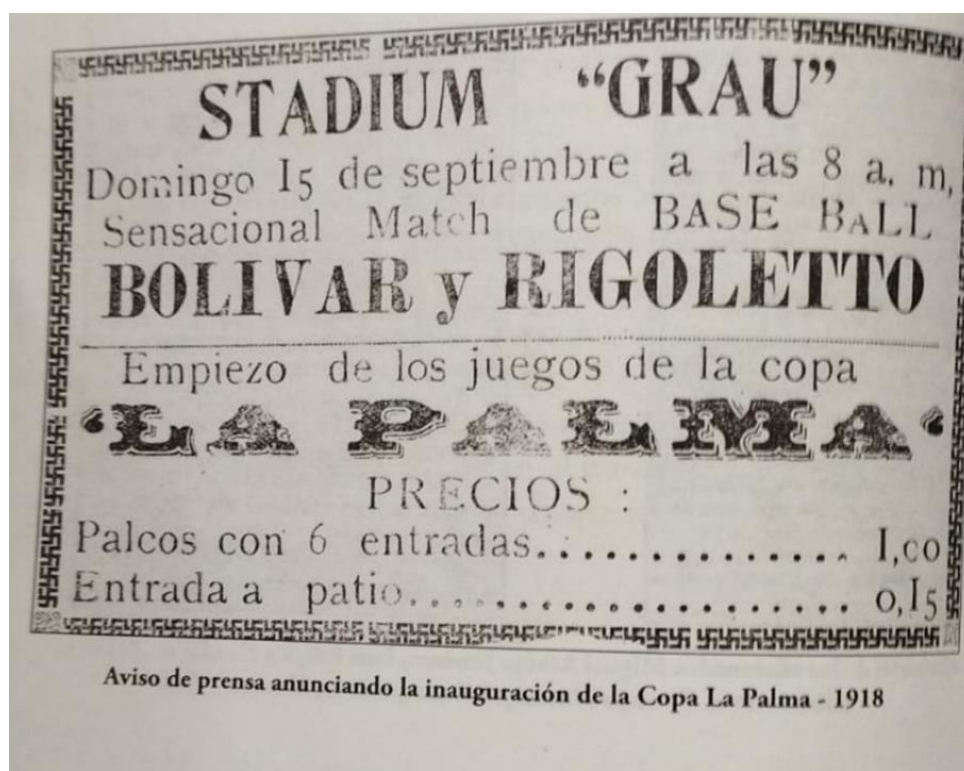
Figura 5: Panorama de La Matuna aproximadamente 1920



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena.

El nuevo terreno rellenado en La Matuna, en particular el área ubicada al frente de la Torre del Reloj, se prestó para juegos de béisbol iniciados en 1916 con el apoyo del alcalde Enrique Grau Vélez⁴. Debido al soporte brindado, se bautizó ese terreno como Campo Grau. En 1918 se anunciaba en la prensa local la inauguración de la copa de beisbol La Palma en el “Stadium Grau” (Figura 6). Algunos registros fotográficos de la época muestran la concurrencia que tenían los partidos de beisbol y fútbol en La Matuna (Figuras 7 y 8).

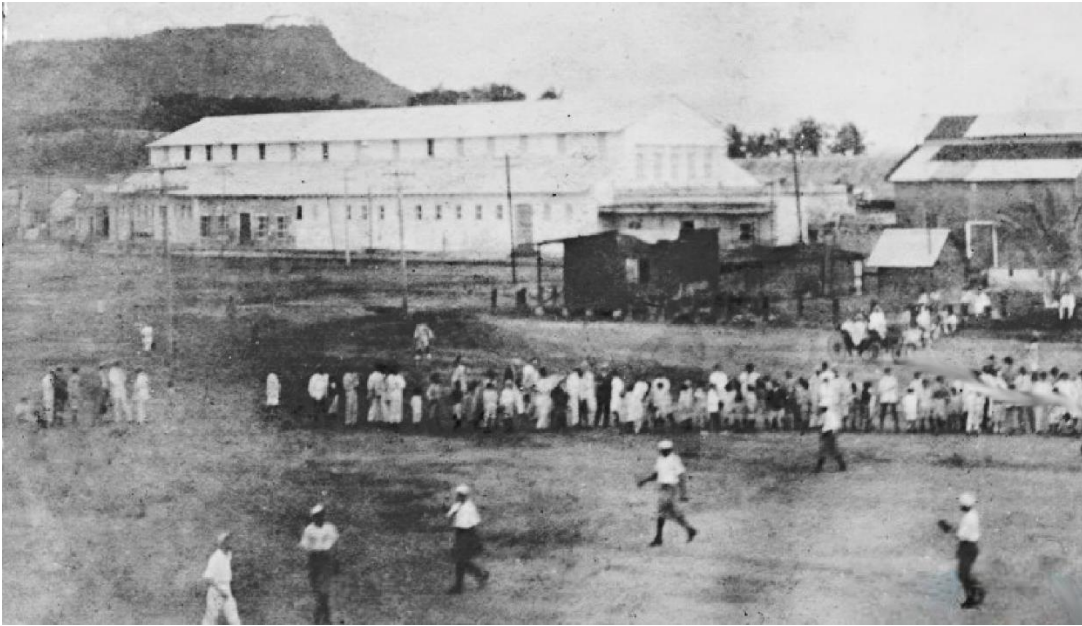
Figura 6: Anuncio de prensa sobre la inauguración del torneo de beisbol Copa La Palma en el Stadium Grau, 1918



Fuente: Tomado del libro “Memoria histórica del béisbol de Bolívar y Cartagena 1874-1948” de Raúl Porto Cabrales y Fredy Bardrán.

⁴ Quien aparte de ser aficionado del béisbol, encabezó la creación de la primera liga oficial con Fernando y Carlos Vélez (Porto y Badrán, 2013).

Figura 7: Juego de beisbol en La Matuna, 1917



Fuente: Foto archivo Jaro Pitro.

Figura 8: Juego de futbol en La Matuna, 1936



Fuente: Foto archivo Jaro Pitro.

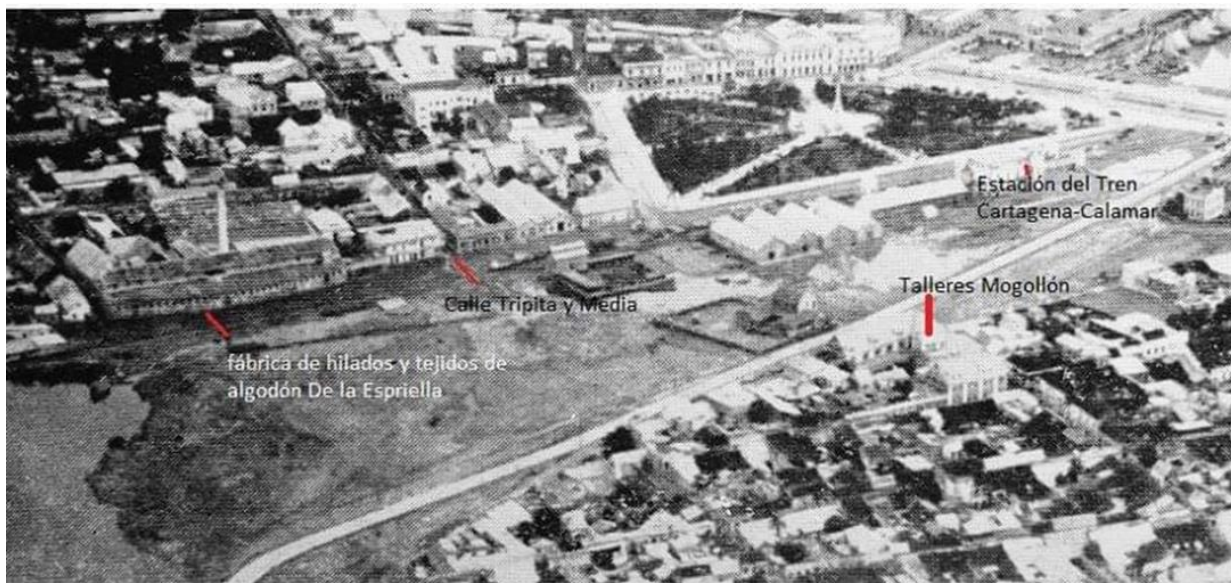
En 1918 con ayuda de Miguel Araujo Jiménez, Luis Felipe y Nicolás de Zubiría se catapultó la importancia de La Matuna como escenario para el béisbol, futbol, básquetbol, tenis,

atletismo y rugby, debido a la solicitud del alcalde Grau al Concejo Municipal para convertir ese terreno en un estadio:

“El lugar que me parece más indicado para establecer este Estadio y cuyo uso con tal solicito (...) es el terreno denominado “La Matuna”, por hallarse equidistante del corazón de la ciudad y con los barrios extramuros, el que, de un muladar infecto y depósito de escombros y basuras que hoy es, quedará transformado en campo de deportes, borrándose así un feo lunar en el aspecto físico de la ciudad”⁵

La solicitud no tuvo respuesta alguna, pero el Campo Grau se siguió usando con normalidad pese al silencio del Concejo, lo que marcó un precedente importante para la continuidad del escenario deportivo que funcionaba a espaldas de la estación central y las bodegas del ferrocarril (Figura 9), cerca de donde existió la primera oficina del acueducto y un bar que funcionaba con planta eléctrica debido a la inexistencia de fluido eléctrico en el sector (Lemaitre, 1994).

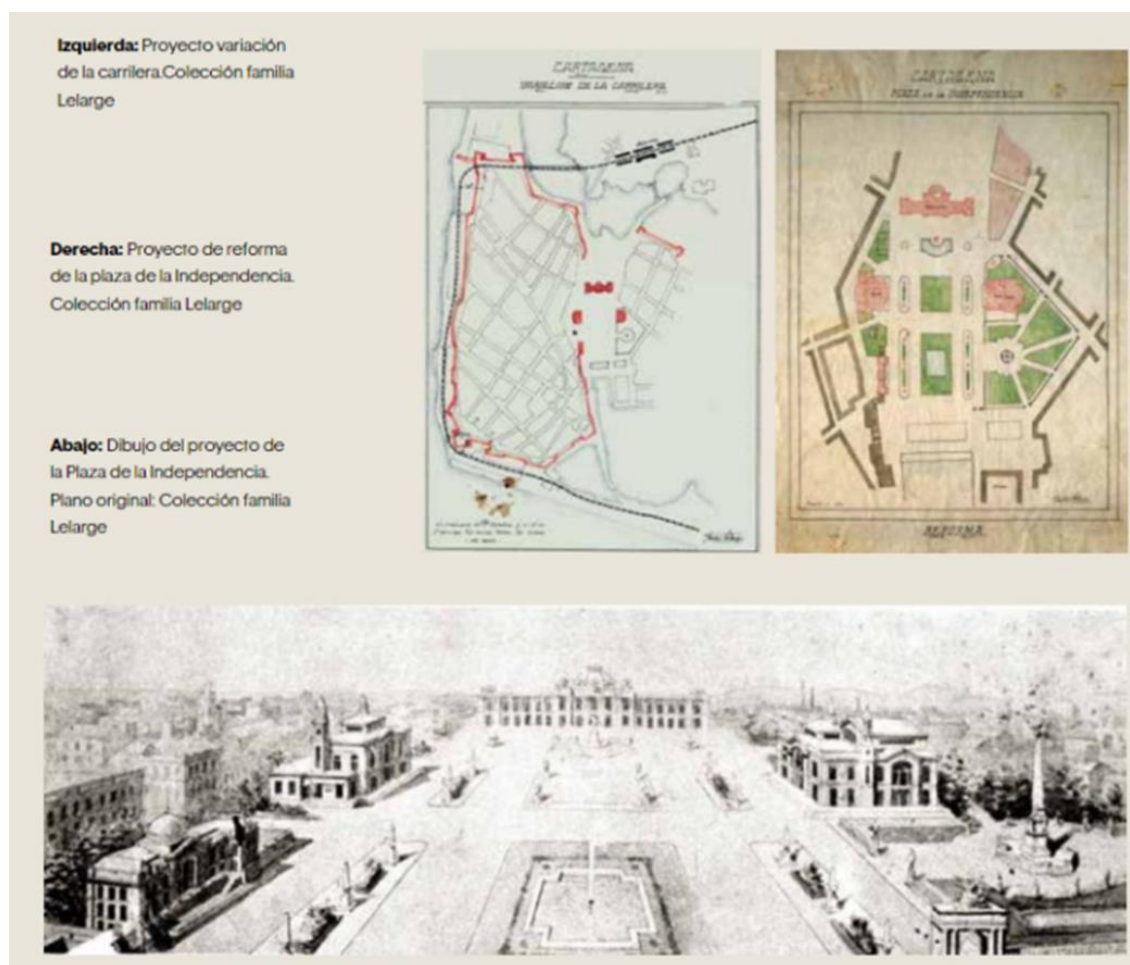
Figura 9: Panorámica de La Matuna, 1927



Fuente: Tomado de Zabaleta (2017).

⁵ Memorial al Concejo Municipal de Cartagena en 1918 citado por Porto y Badrán (2013).

Figura 10: Propuestas de Lelarge para intervención en La Matuna, 1924



Fuente: Tomado de Escovar y Ulloa (2006).

En la década de 1920, la Gobernación de Bolívar comenzó a gestionar un préstamo para realizar algunas construcciones en Cartagena que la posicionaran nuevamente como una de las ciudades más llamativas de Colombia (Escovar y Ulloa, 2006). El diseño de las obras fue encargado a Gaston Lelarge⁶, quien presentó un proyecto para la intervención del sector de La Matuna, el palacio municipal y la gobernación departamental (Figuras 10, 11 y 12, respectivamente). La propuesta no se realizó por limitaciones presupuestales, abandonando la posibilidad de darle un uso totalmente diferente al terreno.

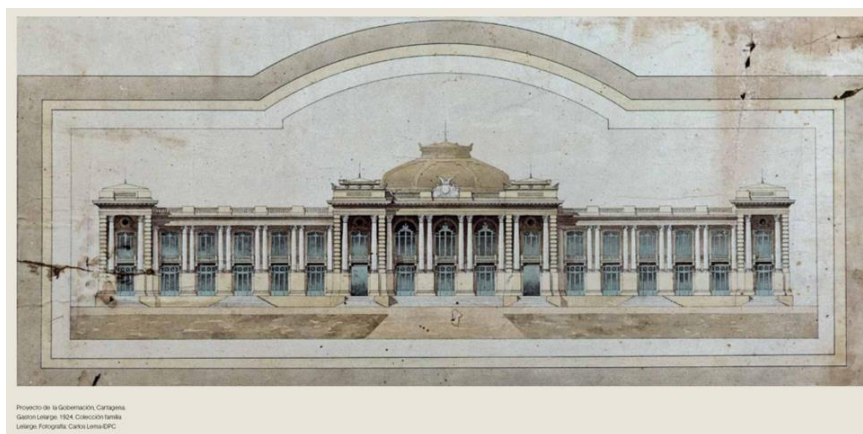
⁶ Gastón Lelarge fue un arquitecto e ingeniero francés que llegó a Colombia en 1890 y tuvo un paso notorio en Bogotá y Cartagena a través de su obra. A Cartagena llegó en 1920, invitado para el diseño del Club Cartagena en Getsemaní. Más información del legado de Lelarge en Cartagena puede encontrarse en Escovar y Ulloa (2006).

Figura 11: Propuestas de Lelarge para el Palacio Municipal, 1924



Fuente: Tomado de Escovar y Ulloa (2006).

Figura 12: Propuestas de Lelarge para la Gobernación de Bolívar, 1924



Fuente: Tomado de Escovar y Ulloa (2006).

La falta de implementación de proyectos en La Matuna pudo estar asociada con el hecho de que, al momento en que estuvo el terreno dispuesto para construcción, comenzó a decaer el dinamismo de la economía cartagenera. De acuerdo con Meisel (2000), el mayor desempeño se registró en las décadas de 1910 y 1920. Tomando como medida de la actividad económica la evolución de los cheques bancarios compensados, Meisel concluye que a partir de 1933 se registró una tendencia decreciente en este indicador. Además, señala que la industria turística se encontraba muy poco desarrollada al finalizar la década de 1940, ya que el Hotel Caribe, inaugurado en 1945, era el único establecimiento de este tipo y el centro histórico aún se encontraba deteriorado. También menciona que el desarrollo manufacturero fue frágil, lo que

se reflejaba en la poca generación de empleo de este sector en Cartagena, muy diferente a la tendencia que se observaba en las principales ciudades del país desde 1920. Meisel concluye que Cartagena, a comienzo de 1950, se destacaba como una ciudad relativamente pobre en el contexto urbano colombiano y con una baja cobertura en sus servicios públicos.

En la década de 1930, Cartagena se expandió a la isla de Manga, la cual había comenzado su urbanización en 1904. En esta área se establecieron la planta eléctrica de la ciudad (que era una de las recomendaciones hechas por el Informe Pearson), el campo de béisbol La Cabaña, el terminal marítimo e incluso fue el espacio que sirvió para los ensayos de aviación en Colombia (Samudio, 2000). De igual forma, durante esos años, la *Andian National Corporation*, compañía canadiense filial de la Standard Oil Company encargada de la construcción del oleoducto desde el campo de Las Infantas (Santander) hasta la bahía de Cartagena en Mamonal, inició la urbanización de Bocagrande con viviendas para sus empleados y lotes que compraron personas no vinculadas a la empresa (Meisel, 2000)⁷. Mientras estos desarrollos urbanos avanzaron, La Matuna no evolucionó probablemente porque el deterioro en El Centro aún era marcado y los nuevos proyectos buscaban un entorno más adecuado para su desarrollo.

Este periodo terminó con la contratación de un plano regulador para Cartagena en 1946 a través de un contrato firmado por la Gobernación de Bolívar con el arquitecto José María Gonzalez Concha. Entre las labores que debía desarrollar el contratista se incluía el acopio de datos estadísticos de administración, higiene y clima, los estudios geológicos sobre las características del suelo, los estudios hidrográficos que guiarían el encause de las aguas torrenciales y los estudios sobre la tradición arquitectónica de la ciudad. Varias de las propuestas del Informe Pearson fueron retomadas en el Plano Regulador que fue entregado en 1948. Por ejemplo, dentro del plan vial establecido se incluyó como puntos fundamentales una avenida exterior al casco histórico a lo largo del litoral (Avenida Santander), unos núcleos de penetración a lo largo de la muralla que rodearía esa avenida (actualmente existen tres boquetillos), un parque público a la entrada de Bocagrande en un área que debía ser

⁷ Otras obras en que la Andian estuvo involucrada fueron la carretera Cartagena-Mamonal-Pasacaballos, el Hospital Andian en Buenavista, el Club Campestre, el Edificio de la Andian y la financiación del Terminal Marítimo de Manga (Meisel, 2000).

rellenada frente al convento de San Pedro Claver (Parque de la Marina), una vía que comunicara la llamada Boca del Puente con Bocagrande (Avenida Blas de Lezo) y otra que atravesara el campo de La Matuna para dar acceso al Cabrero (Avenida Venezuela).

Además, el Plano Regulador de 1948 incluyó una propuesta de desarrollo urbano para La Matuna como un centro cívico y comercial, que era considerada como una medida importante para conservar la ciudad colonial y señalaba:

“Creando el centro cívico-comercial en el campo de la Matuna (...) se elimina en la Ciudad Amurallada la necesidad de destruir las casas coloniales para remplazarlas por rascacielos, y se hace indispensable para hacer posible la conservación de la Ciudad colonial. La Matuna y la Magdalena proporcionarán campos amplios para un indefinido profeso de intenso movimiento comercial”.

La ventaja de ser propiedad del municipio radicaba en que se podía destinar para edificios gubernamentales, idea retomada de la década de 1920 del arquitecto Gastón Lelarge. Además, se añadió un espacio para la banca y se planteó la creación de edificios exclusivos para el comercio de preferencia “pesado”, que deterioraba fácilmente la arquitectura del centro histórico. Además, el Plano Regulador señaló la necesidad de dar cumplimiento a la Ley 92 de 1937 que ordenaba el traslado de la estación y los rieles del ferrocarril existentes en La Matuna, debido a los inconvenientes de tenerlos en el centro de la ciudad para poder lotear el terreno. Planteaba que esos terrenos podrían ser utilizados para el embellecimiento y mejora del tránsito.

Para adelantar el proyecto de La Matuna, en primera instancia se abrió un espacio de participación ciudadana donde se buscaba un diseño para la nueva urbanización. Para ello, la alcaldía designó un comité evaluador en aras de una revisión rigurosa de las propuestas. Como segunda medida, se hizo el proceso de peritaje de los lotes para realizar la subasta de estos, situación que estuvo acompañada de la demolición de la antigua estación del ferrocarril. A la vez, se contempló, como lo exponía el plano regulador propuesto por el arquitecto González Concha, la realización de un espacio comercial y también se retomó la

idea expuesta sobre la década de los 20 de construir el palacio municipal y el centro cívico, para lo cual se hizo un concurso en búsqueda del diseño ideal para enaltecer nuevamente la arquitectura de Cartagena. De hecho, como se verá en la siguiente sección, el uso del terreno partió del ideal de establecer las edificaciones estatales para que progresivamente se fuera poblando de comercio y servicios.

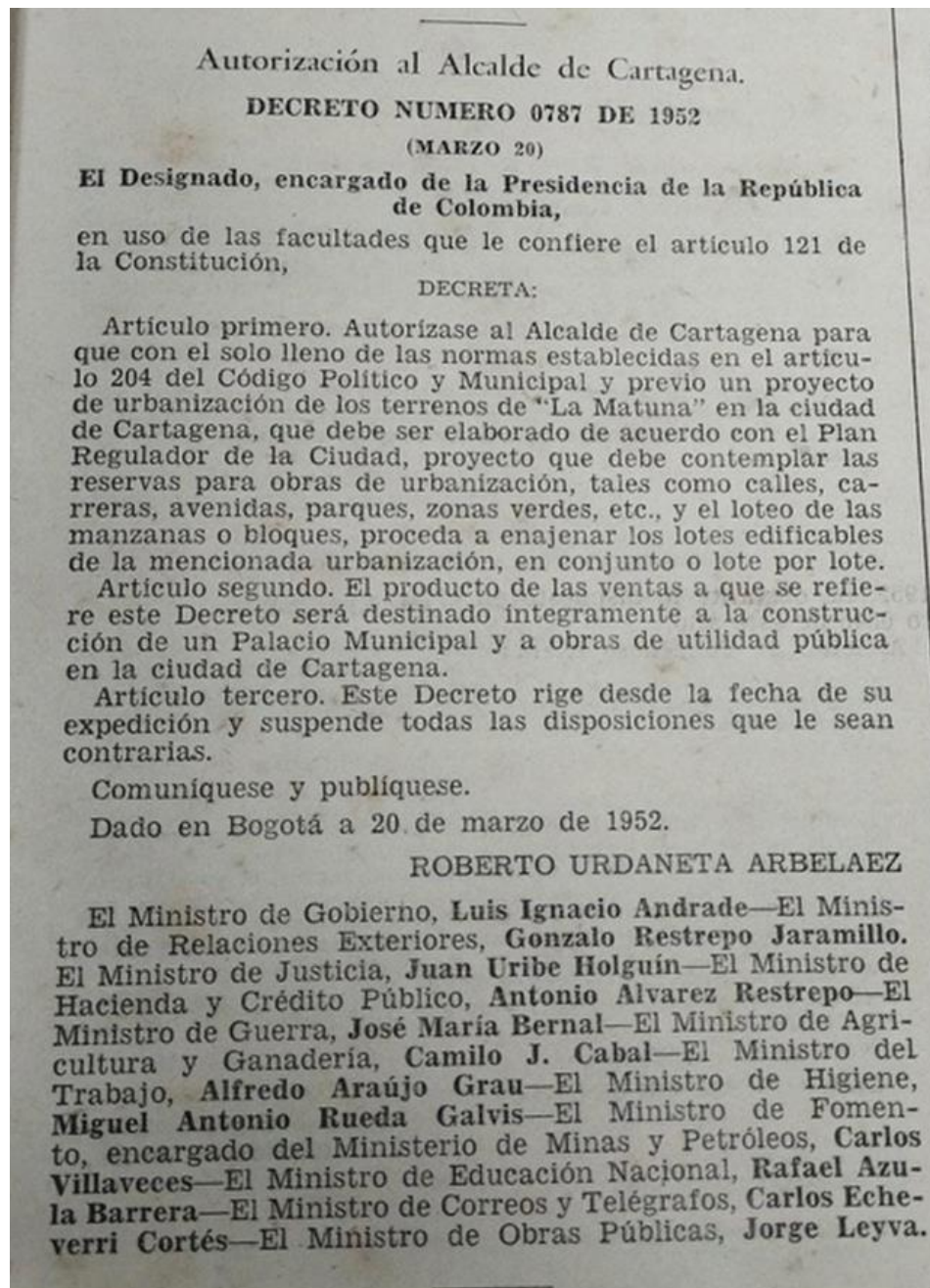
3. El inicio del proceso de urbanización, 1950 – 1980

La segunda mitad del siglo XX fue un periodo de expansión de la economía cartagenera. Al sector portuario, que impulsó el crecimiento en la primera mitad del siglo, se le unió la industria manufacturera, la construcción y el turismo. Báez y Calvo (2000) señalan que los sectores de comercio y servicios pasaron de generar el 50,8% del empleo cartagenero en 1951 al 76,1% en 1997. Para los autores, esto fue el resultado del buen desempeño del puerto, del auge de la actividad turística y de la consolidación de otros sectores económicos de apoyo como la banca, los seguros y el comercio. Además, mencionan que la relativamente baja participación de la industria manufacturera en el empleo fue consecuencia de ser una actividad intensiva en capital.

En el sector de la construcción, Báez y Calvo (2000) muestran que Cartagena tuvo la segunda tasa de crecimiento anual promedio en área construida entre las cinco principales ciudades del país en el periodo 1945-1997. En las décadas de 1950 y 1960, el área construida se duplicó frente a las dos décadas precedentes al pasar de unos 24.000 a 52.000 metros cuadrados anuales. En estos años fue fundamental la construcción de la infraestructura hotelera de Bocagrande, el desarrollo urbanístico de La Matuna y la expansión del complejo industrial de Mamonal⁸. Báez y Calvo (2000) señalan que el mayor auge de construcción de la oferta hotelera fue la década de 1970, cuando el número de habitaciones aumentó de 500 a 2.500 entre 1967 y 1981. Durante este periodo se construyeron varios hoteles en Bocagrande y El Laguito: Las Velas, Cartagena Real, Capilla del Mar, El Dorado, Decamerón y Cartagena Hilton, entre otros.

⁸ El 7 de diciembre de 1957 fue inaugurada la refinería de petróleo en Mamonal por la International Petroleum Colombia Ltda. (Intercol).

Figura 13: Decreto 787 de 20 de marzo de 1952



Fuente: Archivo Histórico de Cartagena.

La urbanización de La Matuna se inició con el Decreto 787 del 20 de marzo de 1952 (Figura 13), en donde el Designado encargado de la Presidencia de la República, Roberto Urdaneta Arbelaez, autorizó al alcalde de Cartagena, Vicente Martínez Martelo, a enajenar los lotes edificables en esa área. El decreto establecía dos condiciones: (i) cumplir las normas establecidas en el artículo 204 del Código Político y Municipal, y (ii) desarrollar un proyecto

de urbanización en los terrenos de La Matuna, que debía ser elaborado de acuerdo con el Plan Regulador vigente en ese momento, contemplando, entre otras normas, las reservas para obras de urbanización como calles, carreras, avenidas, parques, zonas verdes, etc; y el loteo de las manzanas o bloques. Además, establecía que el producto de la venta de lotes debía ser destinado a la construcción de un Palacio Municipal y a obras de utilidad pública en la ciudad de Cartagena. El uso del suelo estaría destinado a actividades comerciales, financieras, profesionales e institucionales principalmente.

Para iniciar el proceso, la alcaldía de Cartagena expidió el Decreto 103 del 4 de abril de 1952, por el cual se dispone la venta en licitación pública de los terrenos denominados La Matuna. Dentro de los considerandos de este decreto, se menciona que se había cumplido con el artículo 204 del Código Político y Municipal, pues se había ordenado un avalúo judicial de los predios por medio de la Resolución 14 de 1951. Esto se había ejecutado por el Personero Municipal ante el Juzgado Segundo Civil del Circuito, donde los peritos Antonio de la Vega y Ernesto Jiménez dividieron el terreno en dos sectores (primero y segundo) valorando cada metro cuadrado a 100 y 80 pesos⁹, respectivamente¹⁰. Se fijó como fecha del remate el 17 de junio de 1952 y se definieron las reglas que debían seguir los oferentes, entre ellas se esperaba que los interesados depositaran en efectivo el valor del avalúo. Por último, indicaba que cada rematador quedaba sujeto a cumplir la reglamentación especial sobre construcciones en dicho sector.

De igual forma, la administración expidió el Decreto 110 el 16 de abril de 1952 con varios propósitos. En primer lugar, creó una junta ad-honorem denominada Junta Urbanizadora de los terrenos de “La Matuna”, conformada por el alcalde, un representante del Gobernador de Bolívar, el Secretario de Obras Públicas del municipio, un abogado consultor de la alcaldía, el presidente de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar, y un comerciante de la localidad que será designado por el alcalde¹¹. A esta Junta le correspondía aprobar los

⁹ Aproximadamente 459 mil y 367 mil pesos de 2023 por metro cuadrado, respectivamente.

¹⁰ En 1956, El Universal registró una noticia que indicaba que la alcaldía revaloraría el valor de los lotes porque consideraba que con el inicio de las obras se había dado una valorización del sector, la cual estimaba en al menos 30% con relación al valor original.

¹¹ Mediante el Decreto 123 del 28 de abril de 1952, el alcalde designó al señor Andrés Rumié en esta posición.

estudios y proyectos elaborados por la Oficina de Urbanización, la cual fue también creada en el decreto y estaba conformada por un director y un subdirector. Esta oficina tendría entre sus funciones planificar técnicamente la urbanización y dirigir sus trabajos, así como elaborar un proyecto de reglamentación con los requisitos para cada una de las edificaciones.

Posteriormente, mediante la escritura pública 1014 del 11 de agosto de 1952, el alcalde Vicente Martínez Martelo y el personero Luis E. Lengua Navas formalizaron los planos de La Matuna elaborados por los arquitectos Tomás Bustillo y Augusto Tono Martínez de la Oficina Técnica de la Urbanización Municipal La Matuna, los cuales fueron aprobados y adoptados por la Junta Urbanizadora. Se estableció que el área aproximada era de 67.328 metros cuadrados (m²) y comprendía tres manzanas. La primera manzana tenía un área aproximada de 11.317 m², comprendía el sector primero de la urbanización tomando como punto de partida la intersección de las avenidas Venezuela y del Concejo, con el paseo de los Mártires, y estaba compuesta por tres bloques de lotes. La manzana 2 la conformaban cuatro bloques localizados al lado Este de la manzana 1 y con un área aproximada de 20.398 m². Por último, la manzana 3 estaba localizada al lado este de la manzana 2, poseía un área aproximada 29.342 m² y comprendía tres bloques de lotes (Figura 14).

Bajo este lineamiento, en la edición del 9 de julio de 1952, El Universal informaba que se había aprobado un préstamo desembolsado por el Banco Popular por \$400.000¹², para concluir el trabajo de demolición de las edificaciones presentes en la zona e iniciar el proceso de construcción de la urbanización La Matuna. Posteriormente, el 23 de julio de ese año, se registraba la noticia del inicio del trabajo directo en La Matuna para la demolición de cualquier espacio construido existente: un kindergarten, los depósitos del acueducto, la estación y las bodegas del ferrocarril. Además, se hizo la expropiación de una bomba de gasolina que pertenecía a Benjamín Puche (El Universal, 10 de junio de 1952).

¹² Corresponden a 1.836 millones de pesos de 2023.

Figura 14: Plano de La Matuna aprobado para su venta en 1952



Fuente: Archivos Notariales del Museo Histórico de Cartagena. Fotografía Luis Armando Galvis.

En los inicios, la venta de los lotes generó mucha expectativa de inversionistas locales y de otras ciudades del país. Por ejemplo, en 1954, el periódico El Universal registraba que comerciantes antioqueños habían manifestado a la alcaldía su interés en participar en la compra de terrenos en la nueva urbanización (Figura 15). En esa nota se mencionaba como se encontraba en obra el edificio del Banco Popular y como se iniciarían muy pronto las obras del palacio Municipal, algo que nunca ocurrió a pesar de que el decreto autorizando la venta de los lotes señalaba que los ingresos que se generaran debían destinarse a esa obra.

Figura 15: Noticia sobre el interés de comerciantes antioqueños en comprar lotes en La Matuna registrada en El Universal, 1954



Fuente: El Universal, 20 de enero de 1954.

Además del despegue económico que se registró en Cartagena a partir de la década de 1950, también hubo un cambio en las políticas públicas nacionales en esos años, las cuales estuvieron muy influenciadas por las estrategias de desarrollo promovidas por los organismos multilaterales que se establecieron después de la Segunda Guerra Mundial. En América Latina se creó la Comisión Económica para América Latina (Cepal), institución que promovió un modelo de desarrollo económico para la región basado en la sustitución de

importaciones y con una fuerte intervención estatal en el fomento de determinados sectores económicos. Bajo esta influencia, en Colombia se crearon varios bancos públicos de fomento: el Banco Popular en 1950; el Cafetero en 1953, como propiedad del Fondo Nacional del Café, y el Ganadero en 1956 (Ocampo, 2015). Tal situación provocó la llegada de esta banca de fomento a diferentes ciudades, como lo fue el caso de Cartagena, donde los bancos públicos y privados fueron de los primeros pobladores de La Matuna (Figura 16).

Figura 16: Panorama de La Matuna, 1957



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena.

Como estaba previsto, La Matuna comenzó a representar la zona bancaria y comercial que descongestionaría al Centro Histórico. En 1953 fueron aprobadas las licencias de construcción de los tres primeros edificios: David, Araújo y Gedeón. Un año después se autorizaron las de los edificios del Banco Popular y el Ganem, así como los parqueaderos del Edificio Araújo. En los años siguientes de la década de 1950 se aprobaron el Edificio Fernando Díaz, el de la Caja Agraria, el del Banco de Colombia, y el del Banco de Bogotá, así como la estación de gasolina de la empresa Shell Colombia. En la década de 1960, se autorizaron los edificios del Banco Cafetero, la Asistencia Social, Clara Restrepo, Suramericana, Berta de Monroy, Fenalco, Telecom, Concepción García y el Banco Central Hipotecario (Figura 17).

Figura 17: Cronología del proceso de urbanización en La Matuna de acuerdo con las licencias de construcción aprobadas, 1953 - 1974

1953	Edificio David Edificio Araujo Edificio Gedeón
Edificio Banco Popular Edificio Ganem Parqueadero para edificio Araujo	1954
1955	Edificio Fernando Díaz
Edificio Banco Caja Agraria	1956
1957	Edificio Banco de Colombia
Edificio Banco de Bogotá	1958
1959 - 1960	Gasolinera de Shell Colombia SAS
Edificio Banco Cafetero	1961
1962	Edificio de Banco Asistencial
Edificio de Clara Restrepo	1963
1965	Edificio Suramericana
Edificio de Berta de Monroy Edificio Fenalco Edificio Telecom	1966
1968	Edificio de Concepción García Edificio Banco Central hipotecario
Edificio Camacol	1974

Fuente: Licencias de construcción aprobadas disponibles en el Archivo Histórico de Cartagena.

A medida que iba creciendo La Matuna, su entorno también se transformaba. La Avenida Rojas Pinilla¹³ fue extendida hasta la Plaza de la Urbanización en 1956 (El Universal, 15 de junio de 1956). Tres años más tarde, las condiciones de hacinamiento y pobreza del sector vecino de Chambacú¹⁴ se convirtió en un problema sin control que amenazaba con el desarrollo económico de La Matuna, al punto que un par de lotes aledaños a esta zona entre la urbanización y el sector de Puerto Duro tuvieron problemas para ser vendidos. Solo hasta 1964 pudo realizarse la venta de estos lotes a razón de \$200 m²¹⁵ (El Universal, 13 de junio de 1964).

A pesar de la acogida que tuvo la venta de los lotes y el inicio de la construcción de algunos edificios, en El Universal se registraba una nota del 7 de agosto de 1956 que calificaba a la zona como un muladar. Se señalaba que:

“Lo que parece inexplicable es que La Matuna siendo como es el más céntrico lugar de la urbe, donde ya hay construidos valiosos edificios, y donde muchas importantes casas comerciales vienen ejerciendo sus negocios, presente el espectáculo que se ofrece a propios y extraños. Los lotes sin construir de propiedad del municipio son los que presentan el peor aspecto”.

Otro problema que se comenzó a registrar en El Universal fue la presencia de vendedores ambulantes en la zona. En la edición del 21 de marzo de 1958, la sección “De aquí de allá” señalaba que:

“Los tugurios que bordean a la avenida Luis Carlos López le van ganando la partida a la Urbanización de La Matuna. Avanzan amenazantes hacia la zona bancaria, después de desbordar con sus cargas de inmundicias la plazoleta de

¹³ En el plano inicial de La Matuna se le llamaba Avenida del Concejo y actualmente se conoce como Avenida Daniel Lemaître.

¹⁴ El Plan Piloto de Desarrollo Urbano Cartagena de 1965 menciona un estudio elaborado por el Instituto de Crédito Territorial sobre Chambacú en 1955, donde se describía que la población del sector era analfabeta y no cobijada dentro de la edad escolar. El grueso de las familias eran de bajos ingresos y destinaban cerca del 80% de estos a alimentos. También señalaba que el 72% de las viviendas tenían problemas de hacinamiento.

¹⁵ Aproximadamente 293 mil pesos de 2023, un valor muy cercano al piso fijado para los remates de los lotes veinte años atrás.

Telecom. Y lo peor es que todos los desechos que allí se producen van a caer a las aguas de la Laguna de Chambacú, cuyo nivel de contaminación es francamente aterrador”.

A finales de los 1950, había noticias que insinuaban la pérdida de dinamismo en la compra de los lotes en La Matuna. En la edición del 16 de mayo de 1959, El Universal informaba que el presupuesto municipal no cumpliría con las proyecciones de ingresos realizadas. Para ese año se proyectaron ingresos por la venta de inmuebles de \$800.000¹⁶ y en ese momento solo llegaban a \$5.498¹⁷. Concluían diciendo que al parecer se habían agotado los presuntos inversionistas en ese sector.

En este contexto, la urbanización de La Matuna continuó su proceso. En 1961, el alcalde mayor de Cartagena expidió el decreto 357 dictando medidas sobre construcciones en La Matuna. Se establecía que estaría permitido cualquier número de pisos en el segundo sector, siempre que se cumplieran algunas condiciones como la altura mínima 5,30 metros para la primera planta, los techos podrían ser en concreto o eternit (si eran de este último material, no se podría ver desde el exterior), las fachadas debían ser tratadas con materiales y enchapes de primera calidad, y los marcos y puertas exteriores serían de aluminio, acero inoxidable o madera, y debía predominar el vidrio. Por último, mencionaba que el área para construcción podría ser hasta el 100% del lote, siempre que se cumpliera con la reglamentación sobre ventilación e iluminación.

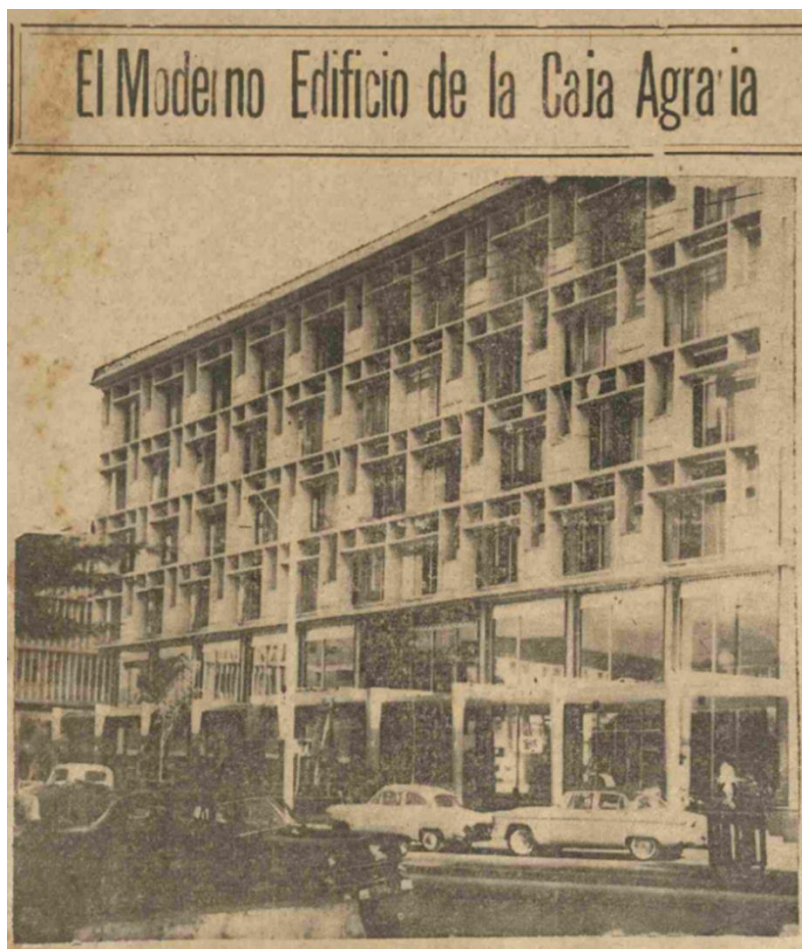
Durante los años setenta, los reportes realizados por el Banco de la República sobre las condiciones socioeconómicas de Cartagena informaban sobre los problemas en el sector de la construcción por falta de insumos. Por ejemplo, entre 1960 y 1965, destacaban la falta de materiales de construcción y que los pocos existentes tenían un costo elevado. Sin embargo, en esas mismas condiciones, la construcción fue una de las actividades con mayor crecimiento. Durante las décadas de 1970, Cartagena estaba registrando un crecimiento demográfico frente al que no podía abastecer la demanda de vivienda. La Matuna tuvo

¹⁶ Aproximadamente 2.754 millones de pesos de 2023.

¹⁷ Unos 18 millones de pesos de 2023, un valor muy inferior a la meta presupuestal.

algunos contrapiés porque la ciudad estaba priorizando el crecimiento de zonas residenciales como Bocagrande, Canapote y Torices, lo cual se contrastó al revisar las licencias de construcción. En promedio, entre 1971 y 1979, el 69% del área aprobada estuvo destinada a un uso residencial, inclusive en 1979 el total de las licencias aprobadas fue a construcción residencial¹⁸.

Figura 18: Noticia sobre la inauguración del edificio de la Caja Agraria en El Universal, 1960



Fuente: El Universal 14 de enero de 1960.

Algunos de los edificios construidos fueron noticia en la ciudad por distintos factores. En la edición del 14 de enero de 1960, el periódico El Universal registraba la apertura del

¹⁸ Las licencias de construcción para este periodo fueron revisadas a partir de datos del DANE, la Oficina de Planeación Municipal y el Banco de la República.

“moderno” edificio de la Caja Agraria (Figura 18). Este inmueble incluyó un mural del artista cartagenero Enrique Grau, que reflejaba la actividad económica de Bolívar, el cual aún se mantiene en el local comercial que fue sede del banco.

Uno de los edificios más emblemáticos de La Matuna es el del Banco Popular, cuya primera versión fue inaugurada en 1955 con un parecido relativo a la antigua estación central del ferrocarril Calamar-Cartagena (Figura 19). En 1976 se hizo la última reforma del edificio, la cual en principio iba a ser de 26 pisos y generó una polémica en la ciudad porque superaba los límites de altura que se habían establecido para la zona¹⁹. Después de algunas discusiones, los constructores aceptaron bajar la altura a 18 pisos, pero por decisión de la junta del Banco quedó de 15 pisos (El Universal, 5 de febrero de 1976).

Figura 19: Primera y segunda versión del Banco Popular

1960



1987

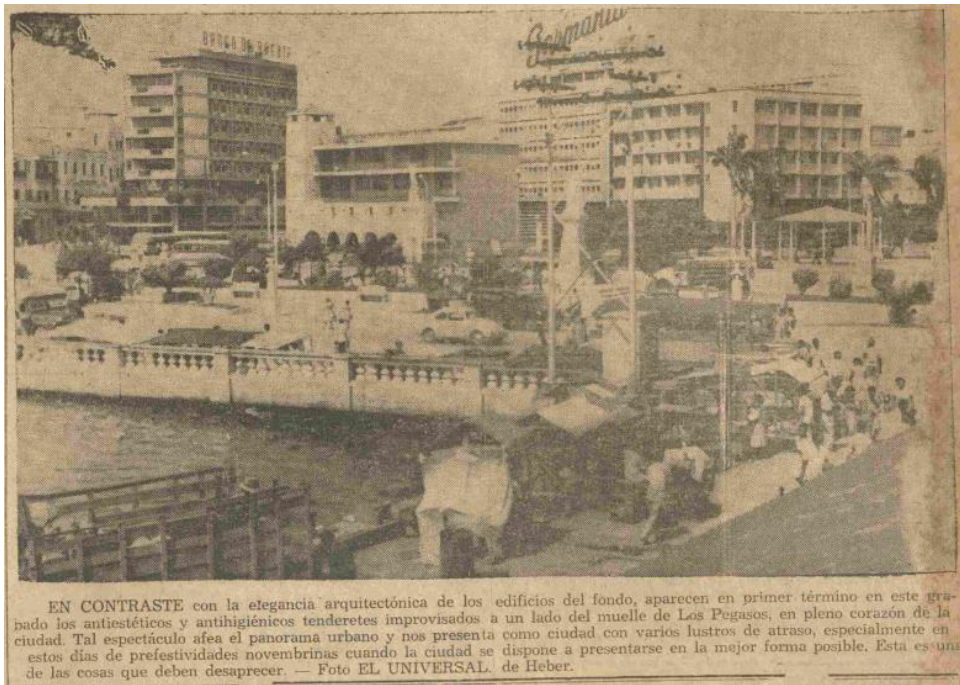


Fuente: 1960 Fototeca de Cartagena y 1987 El Universal 23 de febrero de 1987.

En sus inicios La Matuna se veía como la zona moderna de Cartagena que discrepaba de la informalidad presente en los alrededores del mercado de Getsemaní. Ese contraste lo registraba el periódico El Universal en su edición del 25 de octubre de 1959 con una fotografía que mostraba en el fondo los edificios modernos en La Matuna y adelante “los antiestéticos y antihigiénicos tenderetes a un lado del muelle de Los Pegasos”, indicando que esa era una de las cosas que debían desaparecer de la panorámica de la zona (Figura 20).

¹⁹ Información suministrada en la entrevista realizada a Alberto Samudio.

Figura 20: Panorama de La Matuna desde el muelle de Los Pegasos, 1959



EN CONTRASTE con la elegancia arquitectónica de los edificios del fondo, aparecen en primer término en este grápado los antihigiénicos y antihigiénicos tenderetes improvisados a un lado del muelle de Los Pegasos, en pleno corazón de la ciudad. Tal espectacular afea el panorama urbano y nos presenta como ciudad con varios lustros de atraso, especialmente en estos días de prefestividades novembrinas cuando la ciudad se dispone a presentarse en la mejor forma posible. Esta es una de las cosas que deben desaparecer. — Foto EL UNIVERSAL de Heber.

Fuente: El Universal 25 de octubre de 1959.

Figura 21: Contribución de valorización por la pavimentación de La Matuna, 1970

PAVIMENTACION 'LA MATUNA'												
NOMBRES	Lote No.	Frete Metros	Factor Frente	Cmts. Mts. Pie.	Area M2	Parq. Nº 1 Factor	Parq. Nº 2 Factor	Rieque Parq. Nº 1	Rieque Parq. Nº 2	Factor L.C.L.	Rieque L.C.L.	Contrib. Valorizac.
VICENTE GALLO	35	18.00	330.211	5.943.79	315.00	5.822	9.114	1.833.32	2.970.91			10.645.62
BANCO CAFETERO	36	43.00	330.211	14.199.07	450.00	5.822	9.114	2.619.90	4.101.30			20.928.57
ZHEZEL MAITELO	37	25.00	330.211	8.253.28	450.00	5.822	9.114	2.619.90	4.101.30			14.978.45
BANCO CAFETERO	38	43.00	330.211	14.199.07	450.00	15.935	9.114	7.770.63	4.101.30			35.471.00
ANTONIO AMBRAD	39	18.00	330.211	5.943.79	450.00	5.822	9.114	2.619.90	4.101.30			6.721.20
BARBUD HERMANOS	40	18.00	330.211	5.943.79	450.00	15.935	9.114	7.770.63	4.101.30			17.215.72
BARBUD HERMANOS	41	18.00	330.211	5.943.79	450.00	5.822	9.114	2.619.90	4.101.30			6.435.60
JOSE RUMBE K.	42	40.00	330.211	13.200.44	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			10.642.04
ARNOLD PUELO	43	40.00	330.211	13.200.44	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			6.435.60
JOSE YARIBUDY	44	40.00	330.211	13.200.44	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			6.435.60
ASISTENCIA SOCIAL	45	20.00	330.211	6.894.22	400.00	15.935	10.282	6.373.88	4.104.80			17.062.90
MARGOT DE YACAMAN	46	20.00	330.211	6.894.22	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
GALLEGO Y ARANGO	47	20.00	330.211	6.894.22	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
HALMUNDO RUMBE	48	20.00	330.211	6.894.22	400.00	15.935	10.282	6.373.88	4.104.80			17.062.90
GALLEGO Y ARANGO	49	20.00	330.211	6.894.22	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
EE. PP. MM.	50	20.00	330.211	6.894.22	400.00	15.935	10.282	6.373.88	4.104.80			17.062.90
TELECOM	51	40.00	330.211	13.200.44	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
EE. PP. MM.	52	40.00	330.211	13.200.44	400.00	15.935	10.282	6.373.88	4.104.80			17.062.90
TELECOM	53	20.00	330.211	6.894.22	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
EDUARDO MONROY	54	20.00	330.211	6.894.22	400.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
LIDIA NERY DE OSPINO	55	19.00	330.211	6.264.01	475.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
ELERISA LIMAYDA	56	19.00	330.211	6.264.01	475.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
ANTONIO ARAUJO MTZ.	57	19.00	330.211	6.264.01	475.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
ANTONIO ARAUJO MTZ.	58	19.00	330.211	6.264.01	475.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
LEONOR DE PISIERES	59	19.00	330.211	6.264.01	475.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
FENALCO	60	19.00	330.211	6.264.01	475.00	5.822	10.282	2.328.80	4.104.80			17.062.90
MANZUR JUAN	61	44.00	330.211	14.328.25	475.00	1.989	10.282	944.78	4.974.45	31.347	24.389.03	38.433.07
RAMON EMILIANI	62	27.00	330.211	12.317.81	345.00	1.989	10.282	978.28	7.383.34	51.347	17.437.86	37.725.39
RAMON EMILIANI	63	27.00	330.211	12.317.81	345.00	1.989	10.282	978.28	7.383.34	51.347	17.437.86	37.725.39
FERNANDO LLACH L.	64	17.00	330.211	5.613.59	345.00	1.989	10.282	978.28	7.383.34	51.347	17.437.86	37.725.39
RAMON EMILIANI	65	17.00	330.211	5.613.59	345.00	1.989	10.282	978.28	7.383.34	51.347	17.437.86	37.725.39
GARCIA Y ORCIZO LTDA.	66	17.00	330.211	5.613.59	345.00	1.989	10.282	978.28	7.383.34	51.347	17.437.86	37.725.39
CASA CLUB LTDA.	67	17.00	330.211	5.613.59	345.00	1.989	10.282	978.28	7.383.34	51.347	17.437.86	37.725.39
ANTONIO STAMBULE	68	37.00	330.211	12.317.81	345.00	1.989	10.282	978.28	7.383.34	51.347	17.437.86	37.725.39
CASA CLUB LTDA.	69	20.00	330.211	6.894.22	345.00	1.989	10.282	978.28	7.383.34	51.347	17.437.86	37.725.39
CASA CLUB LTDA.	70	51.00	330.211	16.940.78	345.00	5.103	10.282	1.735.02	7.383.34	20.778	7.673.07	31.022.99
ANGULO MEDIA LTDA.	71	39.40	330.211	13.010.21	382.80	5.103	10.282	1.933.43	8.312.81	20.778	7.933.08	31.223.63
FRANCISCO ALVAREZ	72	39.40	330.211	13.010.21	382.80	5.103	10.282	1.933.43	8.312.81	20.778	7.933.08	31.223.63
FRANCISCO ALVAREZ	73	17.00	330.211	5.745.67	382.80	5.103	10.282	1.933.43	8.312.81	20.778	7.933.08	31.223.63
FRANCISCO ALVAREZ R.	74	17.00	330.211	5.745.67	382.80	5.103	10.282	1.933.43	8.312.81	20.778	7.933.08	31.223.63
AMELIA C. DEL CASTILLO	75	27.00	330.211	12.317.81	382.80	5.103	10.282	1.933.43	8.312.81	20.778	7.933.08	31.223.63
FRANCISCO ALVAREZ R.	76	39.40	330.211	13.010.21	382.80	5.103	10.282	1.933.43	8.312.81	20.778	7.933.08	31.223.63
OREGON Y VALENZUELA	77	38.50	330.211	12.713.12	382.80	5.103	10.282	1.933.43	8.312.81	20.778	7.933.08	31.223.63
OREGON Y VALENZUELA	78	38.50	330.211	12.713.12	382.80	5.103	10.282	1.933.43	8.312.81	20.778	7.933.08	31.223.63
OREGON Y VALENZUELA	79	18.50	330.211	5.446.48	382.80	1.989	10.282	722.01	3.725.11	51.347	18.638.96	28.534.56
OREGON Y VALENZUELA	80	18.50	330.211	5.446.48	382.80	1.989	10.282	722.01	3.725.11	51.347	18.638.96	28.534.56
OREGON Y VALENZUELA	81	18.50	330.211	5.446.48	382.80	1.989	10.282	722.01	3.725.11	51.347	18.638.96	28.534.56
OREGON Y VALENZUELA	82	18.50	330.211	5.446.48	382.80	1.989	10.282	722.01	3.725.11	51.347	18.638.96	28.534.56
OREGON Y VALENZUELA	83	18.50	330.211	5.446.48	382.80	1.989	10.282	722.01	3.725.11	51.347	18.638.96	28.534.56
OREGON Y VALENZUELA	84	18.50	330.211	5.446.48	382.80	1.989	10.282	722.01	3.725.11	51.347	18.638.96	28.534.56
OREGON Y VALENZUELA	85	18.50	330.211	5.446.48	382.80	1.989	10.282	722.01	3.725.11	51.347	18.638.96	28.534.56

Fuente: El Universal 8 de diciembre de 1970.

Varios años después, la pavimentación de La Matuna fue registrada en El Universal en la edición del 8 de diciembre de 1970. En un aviso se establecía la contribución por valorización que debían pagar los propietarios de unos lotes de acuerdo con los metros de frente y el área de cada uno. En total se proyectaba recaudar 1.727.661 pesos²⁰. Los lotes con mayor contribución superaban los 60 mil pesos y los que menos pagaban no llegaban a los 6.500 pesos²¹ (Figura 21).

Durante este periodo, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi elaboró el Plan Piloto de Desarrollo Urbano de Cartagena en 1965. Este plan tuvo tres objetivos (i) realizar las investigaciones y planos que permitieran delimitar el perímetro urbano y las zonas de acción urbana; (ii) establecer una política de desarrollo urbano para un periodo de 15 años; y (iii) organizar la oficina de planificación municipal. La Matuna estuvo incluida en las zonas de comercio definidas en el plan, donde se señalaba que esta actividad estaba concentrada en este barrio y en el recinto histórico. Debido a la congestión, desaseo, ocupación indebida de construcciones históricas y deterioro de algunos sectores que originaba la centralización de la actividad comercial en esas zonas, el plan recomendaba descongestionar el centro histórico, en particular el traslado del mercado de Getsemaní a otra zona de la ciudad más cercana a los nuevos barrios de vivienda existentes.

También se establecía como una de las políticas estratégicas la erradicación de los tugurios de Chambacú, Barrio Chino y Ceballos, el primero muy cercano a la parte sur de La Matuna. Se definieron unas zonas vacantes definidas como áreas sin urbanizar o urbanizadas, pero con un alto porcentaje sin ocupación, que por su localización estratégica debían aumentar su explotación. Dentro de estas zonas se incluyó a La Matuna y se recomendaba aprovechar la legislación vigente (Ley 81 de 1960) para establecer gravámenes que estimularan el uso de dichos terrenos. Por último, se mencionaban los problemas de estacionamiento en el centro histórico y se señalaba que en La Matuna existían los terrenos que podrían ser alistados para atender las necesidades de parqueo en la zona.

²⁰ Aproximadamente 1.982 millones de pesos de 2023.

²¹ El recaudo por lote estaría entre 7,4 y 68,8 millones de pesos de 2023.

En 1978 se expidió el Plan de Desarrollo del Municipio de Cartagena (Decreto 184 de 1978). De acuerdo con Deavila (2023), este documento buscaba trasladar algunas actividades económicas e institucionales del centro a puntos intermedios más próximos a los nuevos frentes de crecimiento urbano que se habían desarrollado en la ciudad. Deavila señala que, de esta manera, se liberaría al centro histórico de esas funciones para crear una división entre los ámbitos del trabajo y el ocio. El propósito era privilegiar en esta área los usos turísticos mediante el establecimiento de hoteles y de comercio. De esta forma, el nuevo código prohibió, por ejemplo, la construcción de bodegas y dispuso el retiro de algunas fábricas y laboratorios que aún estaban en el sector. Estas normas permitieron consolidar las actividades comerciales en La Matuna, ya que era un espacio propicio para esta actividad.

El Plan de Desarrollo de 1978 no incluyó una sección para La Matuna, como lo hizo el Plan Piloto de 1965. El Plan de 1978 determinó que Cartagena estaría organizada en 24 sectores para los cuales se definieron los servicios comunales que debían estar presente en cada una. La Matuna fue incluida en el Sector II junto a los barrios Centro, San Diego y Getsemaní. También el Plan clasificó el municipio en zonas de uso de la tierra con categorías para cada uno y se definieron los mapas por cada categoría de uso para los distintos barrios.

En síntesis, entre 1950 y 1980 se consolidó el desarrollo urbano de La Matuna con construcciones modernas, principalmente destinadas a actividades bancarias y comerciales, en medio de un relativo auge económico impulsado por el surgimiento del sector hotelero, el auge inmobiliario en diversas zona, la apertura de la refinería en Mamonal, y las políticas públicas de fomento que promovieron el desarrollo de un sector industrial nacional y de una infraestructura de servicios públicos en las principales urbes del país. Se fueron consolidando normas de desarrollo urbano que promovían la actividad comercial y de uso institucional en La Matuna. Sin embargo, también comenzó la aparición de vendedores ambulantes en la zona y la caída en los inversionistas interesados en comprar los predios que aún permanecían disponibles para la venta. En materia de planificación, si bien el Plan Piloto de 1965 incluyó una sección especial para La Matuna, el de 1978 no lo hizo, lo cual podría estar reflejando el interés de la ciudad en otras zonas emergentes en ese momento y la caída en la importancia de La Matuna como polo de desarrollo urbano en Cartagena. De hecho, a comienzos de los

1960 se mencionaba en prensa la parálisis de las construcciones e indicaba que la compra de lotes se había realizado con un propósito especulativo.

4. La finalización de la urbanización y el deterioro, 1980 – 2000

En este periodo, la economía cartagenera continuó mostrando cierto dinamismo. Báez y Calvo (2000) indican que, en las dos últimas décadas del siglo XX, se registró un crecimiento importante de la actividad edificadora con una construcción anual promedio de 180 mil metros cuadrados, lo que llevó a que el total construido entre 1983 y 1997 (3.100.841 m²) fuera superior al área construida entre 1945 y 1982 (2.706.305 m²). Estos autores también señalan que el fuerte estaba en la construcción residencial (entre 1978 y 1997 el 72% de las edificaciones tenían este uso), especialmente en Bocagrande y otros barrios como Manga, el Píe de la Popa y el sector suroriental, que tiene como eje la Avenida Pedro de Heredia.

Otro sector que consolidó su dinamismo durante este periodo era el portuario. De acuerdo con Báez y Calvo (2000), la participación de la aduana de Cartagena en el total de carga movilizada por el comercio exterior colombiano pasó del 15% en 1966 a 38% en 1996. Algunos factores expuestos por estos autores para explicar este comportamiento son el crecimiento y la diversificación del comercio exterior del país, en particular el vinculado a la expansión industrial de Mamonal; la pérdida de importancia de Buenaventura como consecuencia del menor peso relativo del café en las exportaciones nacionales; y los problemas de navegabilidad del puerto de Barranquilla. Por último, indicaron que el dinamismo de la década de los 90 estuvo impulsado por la privatización de los puertos públicos, lo que implicó un aumento en eficiencia del manejo de la carga.

Durante estos años se consolidó el sector turístico cartagenero. Por una parte, el número de pasajeros llegados anualmente por el aeropuerto local aumentó cerca de nueve veces entre los periodos 1956-1960 y 1993-1997, pasando de 46 mil a 410 mil pasajeros promedio anual (Báez y Calvo, 2000). Un comportamiento similar se observa en el número de huéspedes registrados en los hoteles que aumentó de 200 mil a 865 mil entre 1975 y 1990, y el número

de visitantes de cruceros que pasó de cerca de 15 mil a 120 mil por año entre 1990 y 1997 (Báez y Calvo, 2000).

De otra parte, Báez y Calvo (2000) destacan que en la década de los 90 se produjo otro auge en la oferta hotelera de la ciudad que elevó el número de habitaciones de 2.500 a 4.500 entre 1990 y 1997. En los noventa, ante la saturación registrada en Bocagrande y El Laguito, se iniciaron nuevas obras en el sector amurallado y la Zona Norte: Santa Clara, Santa Teresa y Las Américas son algunos ejemplos. En este periodo jugó un papel importante la inauguración del Centro de Convenciones en 1982, con el cual se inició el desarrollo de actividades turísticas relacionadas con convenciones y eventos.

El otro hecho fundamental en este periodo es la consolidación del sector industrial en Mamonal. Entre las principales ciudades del país, Cartagena fue la única que aumentó su participación en el PIB industrial nacional, pasando de representar el 3,5% en 1969 a 4,8% en 1995. A pesar de este auge, el empleo generado por la industria cartagenera sigue siendo bajo por ser un sector intensivo en capital. Para esos años, el empleo industrial de Cartagena representaba entre 1,8% y 1,9% del empleo nacional a finales de los noventa (Báez y Calvo, 2000).

El problema de la generación de empleo en la década de 1980 era relatado en los informes económicos del departamento de Bolívar elaborados por la sucursal de Cartagena del Banco de la República. En 1984 se reportó un aumento en la tasa de desempleo en Cartagena del 12,7% al 15,3% entre septiembre de 1983 y 1984. Luego, en septiembre de 1987, el informe indicaba que la tasa había llegado a 16,7%. Esto, de acuerdo con el reporte del Banco de la República (1987), se reflejaba en un aumento en la economía informal por la escasa generación de empleo en los diferentes sectores económicos. Para 1992, el informe menciona un descenso de la tasa de desempleo, la cual llegó al 10% en septiembre, lo que se podría explicar por una disminución de la participación de la mano de obra en el mercado laboral y debido al aumento en la demanda de trabajo, especialmente en los sectores comercial, industrial y transporte.

En medio de este panorama económico continuó el proceso de urbanización de La Matuna. A pesar de que el proyecto tuvo una planeación en el uso del suelo, se fue evidenciando el declive del sector. La revisión de prensa de la época muestra el deterioro de la infraestructura urbana y la ocupación de los espacios públicos por vendedores informales. En 1983, en el periódico El Universal, en la sección “De aquí y de allá”, se informaba que para la época decembrina las calles se llenaron de vendedores ambulantes que obstaculizaban el paso. En el fragmento de texto se hace un llamado a la autoridad ya que se consideraba que:

“La alcaldía ha debilitado su posición en torno a estas ventas, y ellas están proliferando alarmantemente, especialmente ahora que se acercan las fiestas navideñas”.

Es posible que la presión de los vendedores ambulantes por el espacio público estuviera asociada con el traslado del mercado de Getsemaní a Bazurto el 22 de enero de 1978. Para esos días, exactamente el 16 de febrero de 1978, la Alcaldía de Cartagena expidió el decreto 53 para reglamentar el ejercicio de la actividad de vendedores ambulantes en distintos sectores de la ciudad. En cuanto a La Matuna, se señalaba que los vendedores ambulantes estaban permitidos en:

“la zona comprendida desde el Pasaje del Edificio Araújo hasta la Caja Agraria, con carácter estacionario en los sitios que tradicionalmente han ocupado y con carácter de ambulantes en los lugares no especificados en el presente decreto. El tamaño de las tablillas será igual para todas (30 X 50 cms.)”.

Además, el decreto establecía con precisión la cantidad y la ubicación en diferentes lugares de la ciudad, incluyendo La Matuna, de los vendedores ambulantes de distintos productos (prensa y revistas, ostras y mariscos, cigarrillos y confites, frutas tropicales y de la región, bollos y quesos, fritangueras y relojeros, entre otros). Se establecieron los requisitos para la expedición de las licencias de vendedores ambulantes, declarando no válidas las existentes

con anterioridad²² y los procedimientos para dar cumplimiento a la nueva reglamentación, incluyendo la retención de los productos de aquellos vendedores ambulantes que no acataran lo establecido.

En 1984, la alcaldía municipal efectuó la entrega de un extenso lote dotado con servicios públicos a un grupo de vendedores ambulantes, el cual tenía capacidad para 95 puestos de ventas. Esta iniciativa se realizó con el fin de mantener despejado un amplio tramo de la Avenida Venezuela para facilitar el flujo peatonal. Aunque los vendedores manifestaron su agradecimiento a la alcaldía, también solicitaron mejores garantías para laborar con normalidad y manifestaron que, cuando la alcaldía pavimentara el sector, darían la última palabra de complacencia (Figura 22).

Figura 22: Desalojo de vendedores ambulantes en la Avenida Venezuela y entrega de nuevo lote para ellos en La Matuna, 1984



Fuente: El Universal 14 y 15 de enero de 1984.

²² El 5 de julio de 1971, el Alcalde Mayor de Cartagena expidió en el Decreto 140 fijando los sitios y reglamentando la actividad de los vendedores ambulantes en la ciudad, incluyendo la calle primera de La Matuna. Dentro de la reglamentación establecida estaba la expedición de carnes y la creación de un libro de inscripción de los vendedores ambulantes, para llevar un control de la actividad.

En 1985 los problemas con los vendedores ambulantes continuaban y la administración municipal expidió el Decreto 192, regulando esta actividad en el centro de la ciudad. En la edición del 10 de mayo de 1985, El Universal reportó que 504 carnés fueron entregados a vendedores ambulantes por la Secretaría de Gobierno Municipal, lo cual permitía a estos comerciantes ejercer sus labores sin ningún impedimento por las autoridades. La administración municipal ordenó a la Policía realizar campañas de información a los vendedores con respecto las nuevas disposiciones antes de entrar en vigor el decreto. De igual manera, trabajadores sociales delimitaron los sitios donde se podrían ubicar los vendedores. Para la entrega de estos documentos se tuvo en cuenta el lugar de nacimiento, la existencia de alguna limitación para ejercer otra actividad y que tuvieran dos años o más de residencia en la ciudad.

Los vendedores fueron agrupados de acuerdo al tipo de mercancía ofertada, quedando así: 231 carnés para vendedores de mercancías varias, ubicados en la plazoleta de Telecom, callejón adyacente a Empresas Públicas Municipal, esquina de Comfenalco, Parquicentro La Matuna, las avenidas Luis Carlos López y Daniel Lemaitre; 83 carnés para vendedores de frutas, los cuales podrían situarse en La Matuna, Supertiendas Olímpica y Callejón Araújo; a los vendedores de periódicos y revistas les fueron entregados 140 carnés dispuestos en el mismo lugar donde han venido operando, para los otros se han entregado 20 bajo la misma medida; a los relojeros 30 carnés para localizarse detrás del edificio de La Caja Agraria. Por otra parte, se informaba que las ventas en chazas de dulces y cigarrillos no recibieron permisos debido a que los lugares donde pueden comercializar no se habían definido, al igual que los puestos de perros calientes, jugos y raspados.

Este decreto también prohibió la circulación en los siguientes lugares: aceras, parques, calzadas del recinto amurallado, entre Avianca y Supertiendas Olímpica, avenida Venezuela, avenida Escallón Miranda, zonas verdes y otras áreas aledañas a La Matuna. Los vendedores que fueran vistos en estas áreas se les aplicarán multas desde 500 a 5.000 pesos²³ y/o serán puestos bajo arresto.

²³ Corresponden a unos valores entre 29 mil y 290 mil pesos de 2023.

A la ocupación del espacio público se le sumaba el mal estado de los andenes, tema que también fue expuesto a través de la prensa. En El Universal en 1984 se denunciaba el descuido de las Empresas Públicas en el sector de La Matuna cerca al Reloj Público, pues existía un hueco de gran tamaño desde hacía varios meses, en el cual habían caído peatones desprevenidos que transitaban por la zona. Exigían que se escucharan las quejas de la ciudadanía ante esta situación pues se podrían presentar situaciones de gran peligro (Figura 23).

Figura 23: Imagen de uno de los huecos existentes en La Matuna, 1984



Fuente: El Universal 4 de febrero de 1984.

Llegado 1984, se ejecutaron ciertas reformas en La Matuna. La electrificadora hizo un desmonte y mejora del alumbrado público; por otro lado, se fomentó la construcción de parqueaderos aledaños en búsqueda de una renovación urbanística y un movimiento vehicular ideal, para conseguirlo los parqueaderos fueron exentos de impuestos durante los

primeros cinco años, una propuesta que había sido planteada en el Plan Regulador de 1965 (El Universal, enero 6 de 1984). Mientras esta situación se presentaba, también se le dio apertura de la remodelación del edificio del Banco de Colombia, que ocurrió del 21 de febrero de 1984.

El deterioro del sector ya era visible y el problema de ventas informales no paraba de crecer, a pesar de las medidas adoptadas para controlarlos. Los vendedores ambulantes ocuparon los espacios de la Avenida Luis Carlos López e invadieron completamente la plaza Telecom, llenándola de kioscos donde vendían fritos. En ese momento se consideraba que este desbordamiento amenazaba con afectar el todavía prestigioso sector bancario. Esa misma situación de desentendimiento distrital, hizo que en La Matuna fueran frecuentes los robos, cada vez era más común encontrarse con avisos de carros saqueados, personas heridas y ladrones asesinados, la situación se escaló al punto del terrorismo y se alcanzaron a detonar algunas bombas en La Matuna, tal como se registra en una nota de El Universal del 21 de junio de 1985.

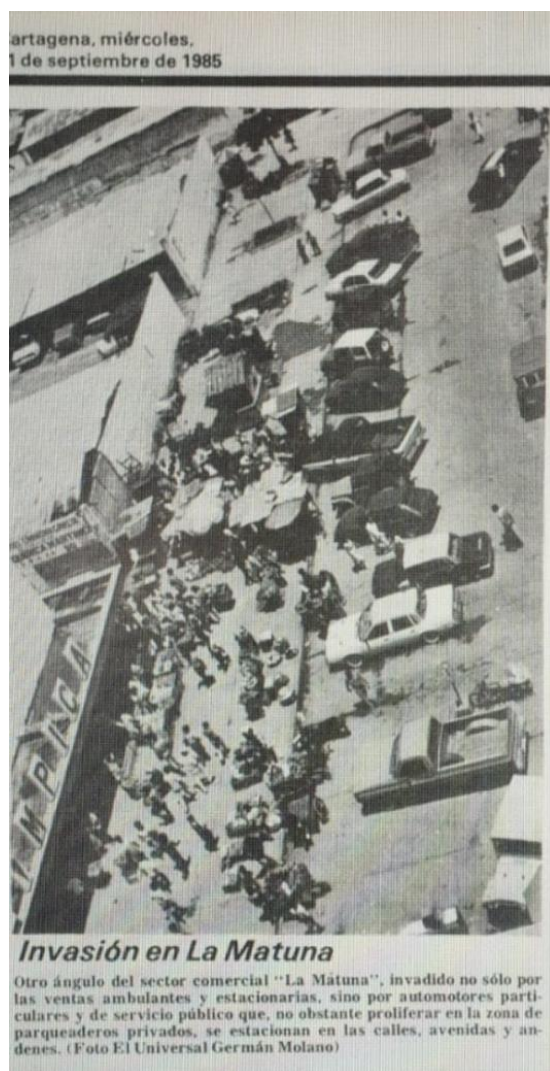
Figura 24: Caricatura del Panti reflejando el debate existente sobre la expedición de carné a los vendedores informales en La Matuna, 1985



Fuente: El Universal 27 de julio de 1985.

La carnetización de los vendedores ambulantes no fue bien acogida por la ciudadanía cartagenera, quienes expresaron su inconformidad a través de la prensa, pues les parecía inadmisibles que las ventas informales, en vez de ser abolidas, pasaran a un régimen “legal” por la reubicación realizada por parte de la alcaldía, de hecho, advertían que eso sería un problema a largo plazo. Este debate lo plasmaba el Panti en una caricatura en 1985, donde señalaba que La Matuna era un “Chambacú con aprobación oficial” (Figura 24). A pesar de las medidas tomadas, el problema de ocupación del espacio público continuó, como lo registraba El Universal en septiembre de 1985, no solo por vendedores ambulantes sino también por vehículos, a pesar de la existencia de parqueaderos públicos (Figura 25).

Figura 25: Noticia sobre la ocupación del espacio público en La Matuna, 1985



Fuente: El Universal 11 de septiembre de 1985.

Una construcción que fue noticia en este período fue el edificio de Telecom²⁴, que tuvo un costo de 100 millones de pesos²⁵. Por fallas en la infraestructura, el edificio sólo se utilizó por tres años y estuvo desocupado hasta 1986, cuando se demolió para levantar una nueva edificación. El gerente de la empresa en Cartagena en ese momento, Jorge Mendoza Diago, explicó a El Universal que la demora en la demolición era causada por la negativa de la Contraloría General de la República en dar el visto bueno para adelantarla, hasta no se realizara un juicio de responsabilidad fiscal sobre las fallas adelantadas en la construcción de la obra. Mendoza Diago informaba que los estudios desarrollados para detectar las fallas no eran concluyentes sobre lo sucedido y señalaban que los inconvenientes fueron de origen químico más que físicos, por un problema de corrosión interna por causas no precisadas (Figura 26).

Figura 26: Demolición del edificio de Telecom en 1986



Fuente: El Universal 7 de mayo de 1986.

²⁴ Información obtenida en la entrevista realizada con Arturo Cepeda.

²⁵ Aproximadamente 5.790 millones de pesos de 2023.

La ocupación del espacio público se salió de control y en 1987 las Empresas Públicas Municipales establecieron una queja formal ante la alcaldía para retomar espacios salubres, limpios y agradables al peatón, tanto en las plazas como en la Avenida Luis Carlos López. Motivado por el mal manejo de los acontecimientos, se creó la Fundación para el Manejo de la Economía Informal de Cartagena, quienes señalaron que existían aproximadamente 3.000 vendedores ambulantes entre el Centro Histórico y La Matuna, esa situación opacaba el comercio formal existente y el que llegaría con posterioridad: el almacén de Olímpica, centro comercial Centro Uno, centro comercial Los Cañonazos, centro comercial La Matuna, y almacén Magaly París (El Universal, 20 de marzo de 1987).

En medio de este periodo de deterioro de La Matuna se expidió el Acuerdo 44 del 26 de diciembre de 1989 que incluía el Plan de Desarrollo del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena - Código de Urbanismo. A pesar del deterioro en la zona de La Matuna, en este acuerdo no se incluyó un capítulo con medidas para el área, simplemente se definieron los usos del suelo como en el resto de la ciudad. Sin embargo, este código de urbanismo, al igual que el expedido en 1978, incluyó medidas especiales para los sectores que rodeaban a La Matuna: El Centro, San Diego, Getsemaní y Chambacú. Tal vez esos sectores fueron priorizados ante la declaratoria de esa zona como patrimonio de la humanidad por la Unesco en 1984.

A lo largo de la década de 1990, la prensa constantemente volvía sobre los problemas de La Matuna: ocupación del espacio público por vendedores ambulantes, problemas de insalubridad en las ventas de comida en las calles, parqueo de vehículos en distintos lugares y una alta inseguridad que se reflejaba en robos en los almacenes o vehículos. Por ejemplo, el editorial del 5 de agosto de 1992 en El Universal señalaba la invasión de la ciudad por el comercio irregular, específicamente en el sector de La Matuna, que se consideraba otro mercado de Bazurto propagando insalubridad y amenazando el turismo. Además, en una nota del 28 de mayo de 1993 titulada “Comer por comer si mata”, describía los riesgos de salud que podría causar ingerir los alimentos procesados informalmente en las calles del centro, en especial en La Matuna, y planteaba unas recomendaciones de higiene para los vendedores. Por último, también vale la pena mencionar que se promovieron algunas políticas

encaminadas a poner orden en el sector, como la creación de 1.500 espacios de parqueo administrados por el DATT, registrada en la edición de El Universal del 18 de marzo de 1992, o el proyecto de exención de impuesto para impulsar la construcción de parqueaderos en La Matuna, que, de acuerdo con la edición del 21 de mayo de 1993, fue aprobado por el Concejo Municipal y enviado a sanción del Alcalde Municipal. Vale la pena mencionar que los problemas de ocupación del espacio público son comunes a otras áreas de ciudad y no es exclusivo de La Matuna.

En 1994, el Ministerio de Cultura expidió la Resolución 043 para aprobar una reglamentación para el Centro Histórico de Cartagena de Indias. Esta norma incluyó el sector La Matuna como área de influencia y agregó el uso residencial en esta zona en el artículo 94. Además, el capítulo 2 estableció las normas urbanísticas para La Matuna, señalando el área y frente de los lotes, el índice de ocupación, el aislamiento, la altura de nuevas edificaciones, los estacionamientos y los aleros, entre otros. Por último, la Resolución incluía unas normas comunes para el Centro Histórico, área de influencia y periferia histórica.

El 18 de junio de 1996, Vicente Martínez Emiliani escribió una nota sobre La Matuna en el periódico El Tiempo de Bogotá, la cual tituló “La Zona Negra de Cartagena” y señalaba que el proyecto original fue bien concebido para convertir la zona en un centro bancario, comercial y financiero en las inmediaciones del recinto amurallado y sin sacrificar el ambiente de los sectores coloniales que la rodeaban. Luego, manifestaba:

“La despreocupación y la falta de atención oficiales la han convertido en inmenso tugurio, en el que se entremezclan y conviven los vicios y la porquería, el desorden y la inseguridad, el hacinamiento y la proliferación de truhanerías, zahurdas y cuchitriles. Cada cuadra parece más villanizada que la anterior. Se ha llegado allí al fondo de la ignominia. Cohabitan la gaminería desarrapada y agresiva y las ventas ambulantes, los mercados malolientes e insalubres de carnes y pescados, ofrecidos sobre mesas desvencijadas, y las cantinas sórdidas y nauseabundas; los garitos de juego que guardan asechanzas sin medida y las carboneras asquerosas, con orinales abiertos al aire libre; los bazares en hilera

tirados en los andenes y las fritanguerías y comederos improvisados en la mitad de las vías peatonales o en el resquicio de un remedo de vivienda, levantada con trapos y cartones”.

En síntesis, este periodo fue de auge económico impulsado por la consolidación del turismo y la industria petroquímica en la ciudad. A pesar de esa situación, la dinámica de empleo no fue igual y aumentó la informalidad laboral. Se destruyó gran parte del amoblamiento urbano en La Matuna, donde se registró la ocupación del espacio público por vendedores ambulantes y se presentaron problemas de inseguridad. Como resultado, este periodo terminó con un deterioro de las condiciones en zona, que fue constantemente registrado en los reportes de prensa de la época.

5. La recuperación y estado actual, 2000 – 2022

Durante las dos primeras décadas del siglo XXI, Cartagena experimentó un auge económico. Como lo señala Acosta (2012), se llevaron a cabo dos importantes proyectos que consolidaron las actividades tradicionalmente fuertes en la economía local: la ampliación de la refinería y la expansión del puerto. Actualmente la refinería se encuentra entre las principales empresas del país y el puerto es considerado como uno de los mejores en la gran cuenca del Caribe. Meisel y Aguilera (2020) presentan una relación de grandes inversiones que recibió la ciudad entre 2005 y 2018, unas provenientes de nuevas empresas que se constituyeron para operar en la ciudad y otras que reformaron su capital para ampliar su capacidad productiva. Uno de los sectores con mayor dinamismo en este periodo de análisis fue la construcción. De acuerdo con Meisel y Aguilera (2020), los metros cuadrados aprobados para construir crecieron el 16,3% promedio anual, el más alto entre las seis principales ciudades colombianas, seguido de Barranquilla (13,8%), Bucaramanga y Medellín (5,3% cada una), Bogotá (2,7%) y Cali (2,5%). Cerca del 60% del área aprobada estuvo destinada a la vivienda, mientras que un poco más del 30% estuvo dedicado a tres sectores: comercio, hotelería y bodegas.

El turismo registró unos buenos indicadores durante este periodo. Según Meisel y Aguilera (2020), los pasajeros nacionales pasaron de 439 mil en 2005 a 1,7 millones en 2018, lo que implicó una tasa de crecimiento promedio anual de 11,8%, superando al promedio nacional (7,6%). Por su parte, los pasajeros llegados del extranjero crecieron a una tasa promedio anual de 12,4% en el mismo periodo, superior en 7,6 puntos porcentuales al del país. Por último, hubo un incremento importante en los visitantes de cruceros que pasaron de 41.542 en 2005 a 447.942 en 2018. Meisel y Aguilera (2020) también destacan el incremento en la oferta hotelera cartagenera que pasó de 3.520 habitaciones en 2005 13.572 en 2017, de las cuales el 40,3% estaban en Bocagrande, el 24,0% en la zona Norte, el 13,0% en el Centro, el 7,3% en Getsemaní, el 4,7% en Barú e islas del Rosario y el 10,5% en zonas no turísticas.

El movimiento portuario de Cartagena no se quedó atrás en el dinamismo económico local. Meisel y Aguilera (2020) indican que la zona portuaria de Cartagena movilizó 466 millones de toneladas entre 2006 y 2018, registrando un crecimiento de 18,4% promedio anual, superando en 16,5 puntos porcentuales al total de Colombia.

Este auge económico no se reflejó en mejores indicadores sociales. Distintos autores describieron el rezago social cartagenero frente al promedio nacional y con relación a las principales ciudades (Pérez y Salazar (2008), Acosta (2014), Ayala y Meisel (2016 y 2017), Espinosa et. al (2019) y Meisel y Aguilera (2020)). Al igual que el resto del país, la pandemia del Covid19 aumentó la pobreza en Cartagena y puso de relieve la vulnerabilidad de la población frente a esos choques exógenos. De acuerdo con el Dane, el 43,6% de los cartageneros viven en condiciones de pobreza monetaria en 2022, un porcentaje superior al promedio nacional (36,6%) y el mayor entre las trece principales ciudades. Con relación a la pobreza monetaria extrema, aquella que mide a los residentes que no cuentan los ingresos suficientes para ingerir el mínimo de alimentos requeridos, el Dane reportó que el 12,7% de los cartageneros se encontraban en esta situación, por debajo del promedio nacional (13,8%) y en el segundo lugar entre las 13 principales ciudades del país.

El rezago social refleja en parte las condiciones del mercado laboral. Por un lado, la desocupación en Cartagena en los últimos años se ha ubicado por encima del promedio

nacional. Las estadísticas de empleo del Dane muestran que la tasa de desempleo cartagenera fue del 11,0% en el trimestre septiembre-octubre del 2023, por encima de la tasa nacional (9,2%) y la observada en las trece principales ciudades y áreas metropolitanas (9,1%). El otro indicador del mercado laboral que indica precarias condiciones es la proporción de empleo informal. Para el trimestre septiembre-octubre del 2023, el 51% de los empleados cartageneros estaban en esta condición, inferior al total nacional (55,5%) y superior al de las trece principales ciudades (41,5%).

El siglo XXI inició con la aprobación del primer Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para Cartagena, el cual fue adoptado mediante el decreto 977 del 20 de noviembre del 2001 y aún sigue vigente. La Matuna fue incluido dentro del área de influencia del Centro Histórico y está identificada como una zona en donde se podría aplicar un tratamiento integral parcial. De acuerdo con el artículo 192 de la norma citada anteriormente, esta categoría se aplicaría a aquellos sectores residenciales “que requieren intervenciones parciales o puntuales, que tiene una trama urbana que puede optimizarse e integrarse al sistema de espacio público sin rectificaciones en su trazado, que cuentan con algunos equipamientos y/o cuyas edificaciones o estructuras no requieren ser intervenidas en su totalidad”. En este POT se incluye el uso residencial en La Matuna, ya que en las reglas urbanas distritales estaba reservado para comercial, financiero, profesional e institucional. De esta manera, se acogió lo establecido en la Resolución 043 de 1994 expedida por el Ministerio de Cultura.

En el capítulo V del POT se establecen las normas arquitectónicas para la urbanización de La Matuna, otorgando una especial atención al barrio que no se registró en los planes de 1978 y 1989. Algunas de las reglas para la zona son: (i) no se permite la subdivisión de los lotes; (ii) se establece el área de ocupación en función del tamaño de la edificación así: en edificios de cuatro pisos será máximo del 80% para todas las plantas, en edificios de seis pisos será el área del lote y para los 4 pisos restantes el 60% del área total del lote, y en edificios de nueve pisos será el área de construcción para el primer y segundo piso será del 80% del área total del lote y para los siete pisos restantes será el 50% del área total del lote; (iii) se define la altura máxima para nuevas edificaciones en cada una de las manzanas que conforman la urbanización; (iv) todas las edificaciones de la Matuna podrán destinarse para uso mixto e

institucional, dentro del mixto se incluye indistintamente la actividad económica y la residencial (agregando este uso en el sector), o la combinación de ambas en porcentajes variables; (v) se permite la construcción de aleros en las edificaciones ubicadas sobre plazas y vías vehiculares, siempre y cuando garanticen una solución de continuidad con los edificios adyacentes. Por último, el artículo 519 incluye dentro de las obras de recuperación del espacio pública en La Matuna las siguientes: rectificación de vías y andenes, arborización, estacionamientos, revitalización de plazas, reorganización de ventas estacionarias y ambulantes, y amoblamiento urbano.

En la década del 2000, los problemas de La Matuna persistían. En 2006 visitaron a Cartagena los especialistas italianos en conservación de centros históricos Giorgio Lombardi y Alfredo Conti, en representación de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco) y el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (Icomos²⁶), quienes realizaron un informe sobre las condiciones en que encontraron el Centro Histórico²⁷. Dentro del diagnóstico mencionaron, entre otros, los siguientes problemas: (i) crecimiento incontrolado de las ventas ambulantes y el comercio informal; (ii) problemas de accesibilidad y de movilidad, conflicto entre la circulación peatonal y vehicular, y déficit de parqueos; y (iii) aumento en grupos vulnerables, niños y jóvenes de problemas sociales como la prostitución, los niños de la calle, la realización de jornadas prolongadas de trabajo callejero, la drogadicción, el alcoholismo, la mendicidad, etc. Factores que afectaban la seguridad en el Centro Históricos y su área de influencia. Los expertos de la Unesco e Icomos recomendaron la revitalización de la zona de La Matuna como zona a potenciar y refuncionalizar.

En el Centro Histórico se hicieron una serie de intervenciones que cambiaron positivamente las condiciones de este sector y su área de influencia durante las dos primeras décadas del siglo XXI. Uno de esos proyectos fue la construcción del sistema integrado de transporte masivo Transcaribe, el cual contempló entre sus obras la intervención de la avenida Venezuela. El proyecto inició en su etapa de estudios en 2003 y se esperaba que comenzara

²⁶ Icomos es una organización internacional no gubernamental dedicada a la conservación de los monumentos y sitios del mundo asociada a la Unesco.

²⁷ Citado en el Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena de Indias.

obras en 2004. Una primera intervención comprendía la intervención de la Avenida Venezuela entre la India Catalina y el Camellón de los Mártires, que afectó a La Matuna, y luego la Avenida Blas de Lezo entre el Camellón de los Mártires y la Glorieta de la Avenida Santander. A pesar de las demoras en la ejecución del proyecto, la intervención de la Avenida Venezuela logró el traslado de los vendedores ambulantes y la realización de las obras que organizaron la movilidad y cambiaron el panorama en el sector (Figura 27).

Figura 27: Panorama Avenida Venezuela antes y después de Transcribe



Fuente: El Universal.

Transcribe adelantó un programa de reconversión económica con los ocupantes del espacio público, el cual empezó con un grupo que gozaba de confianza legítima ubicados sobre la Avenida Venezuela. De acuerdo con Transcribe (sin fecha), el programa tenía cuatro componentes: (i) Traslado de la actividad económica; (ii) Adquisición de la caseta o mueble de venta; (iii) Asesoría, capacitación y acompañamiento; y (iv) Microcréditos. El reporte menciona que en esta primera etapa se notificaron 85 ocupantes de espacio público, de los cuales 82 cumplieron con los requisitos y aceptaron las condiciones planteadas. Entre los beneficios que recibieron se incluía el pago de hasta cuatro salarios mínimos mensuales vigentes (SMMLV) para las casetas clasificadas como tipo A y tres SMMLV para el tipo B. Además, por concepto de desocupación de espacio público, los ocupantes recibieron seis SMMLV. Por último, los 82 recibieron una capacitación de desarrollo personal, proyecto de

vida y comportamiento colectivo entre el 1 de marzo y 24 de abril de 2007, que luego fueron complementadas con capacitaciones en emprendimiento realizadas por el SENA.

Figura 28: Panorama de la Plaza de Telecom antes y después de la intervención

Antes

Después



Fuente: Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena y archivo personal de los autores.

Entre 2009 y 2011 se elaboró el Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena de Indias, en donde se recogió gran parte del informe de la Unesco y el Icomos, definiendo una serie de obras prioritarias que fueron ejecutadas por considerar detonantes de la recuperación de la zona. El Plan señalaba que las obras propuestas tendrían un fuerte impacto en los barrios tradicionales del Centro Histórico: San Diego, Centro y Getsemaní, así como en el sector de La Matuna y en todo el perímetro conformado por la muralla. Se planteaba que la remodelación de las plazas de La Matuna convertiría a esta área en el lazo de unión entre El Centro y San Diego con Getsemaní. El Plan estableció que las plazas de la Olímpica y la de Telecom presentaban inundaciones por las lluvias y aguas servidas debido a la falta de drenajes adecuados, condiciones ambientales e higiénico-sanitarias deficientes, y no disponer de un equipamiento apropiado para los usuarios. Mientras la plaza de Telecom estaba ocupada por el parqueo informal de carros, la de la Olímpica albergaba a un grueso número de vendedores ambulantes. Estas plazas fueron intervenidas para corregir los problemas de inundaciones, generar áreas verdes y liberar espacios para los peatones (Figuras 28 y 29).

Figura 29: Panorama de la Plaza de la Olímpica antes y después de la intervención

Antes

Después



Fuente: Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena y archivo personal de los autores.

El Plan también contemplaba la recuperación del sector de Puerto Duro, que se había convertido en un área con problemas serios de higiene por los restaurantes improvisados que se habían instalado sin las medidas de limpieza requeridas y generaban grandes cantidades de basura y desperdicios. Además, había problemas de aguas negras provenientes de la falta de sanitarios públicos, alta contaminación auditiva y visual ocasionada por el intenso tráfico de los buses de servicio urbano, ausencia de un espacio para la espera de los usuarios del transporte público e inundación de toda el área por acción de las mareas altas en ciertas épocas del año (Figura 30).

Figura 30: Panorama de Puerto Duro antes y después de la intervención

Antes

Después



Fuente: Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena y El Universal.

Las intervenciones del Plan de Revitalización del Centro Histórico adjudicadas tuvieron un valor de \$21.723 millones, de los cuales \$6.240 millones estuvieron destinados a la recuperación de Puerto Duro y \$6.979 millones para las plazas de la Olímpica y Telecom y las conexiones entre ellas en La Matuna. Los otros proyectos incluidos fueron la Plaza de la Aduana (\$2.917 millones) en El Centro y el Parque Centenario (\$5.587 millones) en Getsemaní.

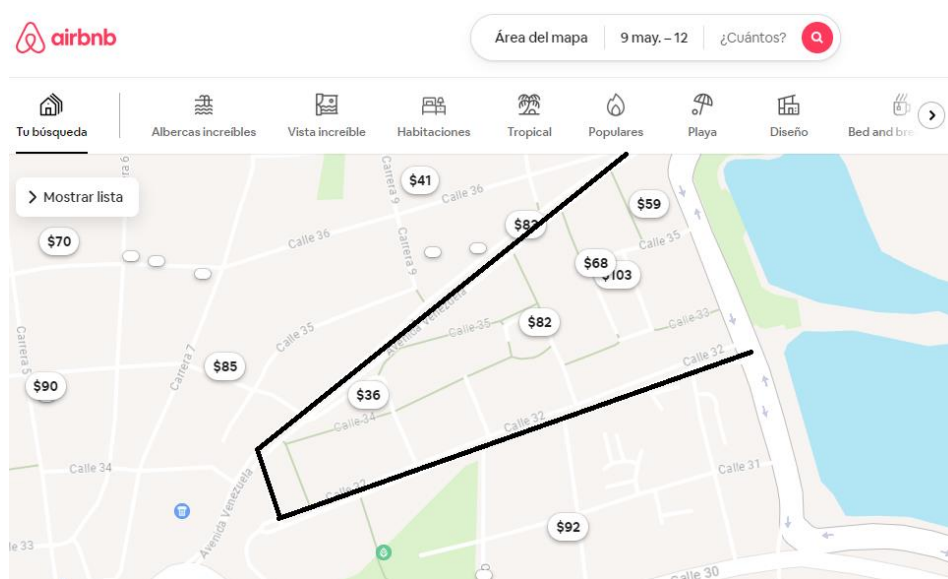
Las obras realizadas mejoraron el amoblamiento urbano del sector, pero no han impedido que continúen los problemas de ocupación del espacio público por los vendedores ambulantes, probablemente una relación que refleja la poca generación de empleo formal por el aparato productivo cartagenero. En 2012 se llevó a cabo un programa para el desalojo de la zona peatonal en la Avenida Daniel Lemaitre que implicaba el pago de cerca de \$820 millones en compensación que estarían entre 12 a 15 SMLV, es decir entre \$6.800.400 y \$8.500.500. El Universal en su edición del 7 de junio de 2012 señalaba quejas de los vendedores por el atraso en dichos pagos. Así mismo, los comerciantes consideraron que este dinero no era suficiente para crear un negocio formal y que el desalojo del lugar se debe a que no tienen otra alternativa. El Gerente de Espacio Público indicaba que, una vez surtiera el cumplimiento de requisitos, los dineros debían ser girados a los beneficiarios. Para el 23 de julio de 2012, El Universal registraba la noticia del desalojo de la Avenida Daniel Lemaitre y las plazoletas de Olímpica y Telecom. Sin embargo, para el 13 de agosto de 2012, nuevamente el periódico informaba que los vendedores informales estaban regresando gradualmente a las zonas peatonales que fueron despejadas por el Distrito mediante costosos programas de formalización.

En 2014, una delegación del Comité Científico Internacional del Icomos sobre Fortificaciones y Patrimonio Militar (Icofort) realizó una misión de seguimiento a Cartagena, con ocasión de los 30 años de la declaratoria de Cartagena como Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad. En reporte de la visita se menciona que, en el recorrido por las plazoletas de La Matuna, se observó una falta de mantenimiento y limpieza, así como la ocupación del espacio público. Recomendaron una intervención lo más pronto posible para

reponer la dignidad a las áreas y evitar la ocupación de espacios que atentan contra el patrimonio (Icofort, 2014).

En los últimos años se han realizado varios intentos para modificar el POT y aprobar un Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico y su Área de Influencia (PEMP) sin lograrlo. Es importante actualizar las normas de urbanización en todo el perímetro urbano y rural de Cartagena y en particular adoptar las regulaciones requeridas para la protección del centro histórico y su área de influencia, donde La Matuna entra como la bisagra entre las zonas patrimoniales: El Centro, San Diego y Getsemaní, en las cuales se han dado cambios en el uso del suelo sin mayor control por parte de las autoridades (Restrepo, 2022).

Figura 31: Mapa de la plataforma Airbnb con oferta de apartamentos en La Matuna



Fuente: Airbnb.

Un cambio importante que ha tenido La Matuna en los últimos años es el cambio del uso de algunas edificaciones que han pasado de ser oficinas a apartamentos para rentas cortas. Muchos de estos inmuebles se ofertan por plataformas digitales como Airbnb (Figura 31) y significan una transformación en el sector que tradicionalmente se usaban para actividades

comerciales, profesionales, bancarias e institucionales²⁸. Como fue mencionado anteriormente, el POT de 2001 incluyó el uso residencial para la zona y permitió el uso mixto en los inmuebles. Uno de los ejemplos en esta nueva tendencia son los edificios de los antiguos Banco Popular, Banco de Colombia y Banco Cafetero, que ofrece apartamentos para alquiler en temporadas cortas (Figura 32).

Figura 32: Algunos edificios en La Matuna que ofrecen apartamentos a través de la plataforma Airbnb



Fuente: Airbnb y los autores.

También se han desarrollado nuevos proyectos como el Edificio San Basilio ubicado en la Plazoleta de Telecom, justo al lado de donde en algún momento existió el edificio de la empresa de telecomunicaciones y en el espacio que era ocupado por el Edificio Los Andes, el cual era de tres pisos y solo era ocupado el primero en actividad comercial (Figura 33). San Basilio fue un proyecto concebido con apartamentos tipo loft con áreas que no superan los 80 metros para rentas cortas, los cuales se ofrecen en las distintas plataformas que ofrecen estos servicios.

²⁸ El alquiler de viviendas para rentas cortas a través de plataformas digitales está siendo parte del debate en ciudades patrimoniales con actividad turística. Gil y Sequera (2018) muestran como la turistificación, gentrificación causada por el turismo, generó efectos negativos en el mercado inmobiliario de Madrid porque muchos apartamentos se volcaron hacia Airbnb, lo que desembocó manifestaciones sociales porque el elevado costo de la vivienda hace inaccesible las viviendas para los residentes locales. Igual situación es destacada por Yrigoy (2017) para el caso de Menorca; y Parralejo y Diaz (2021) para Sevilla y Cadiz.

Figura 33: Proyecto San Basilio en la Plazoleta de Telecom

Antes: Edificio Los Andes

Después: Edificio San Basilio



Fuente: Google Maps y archivo personal de los autores.

Algunos autores han señalado los problemas de gentrificación que han resultado en Cartagena por la patrimonialización del Centro Histórico, lo que ha llevado a una renovación urbana del sector orientado principalmente a actividades turísticas (Piñeros, 2017; Deavila y Guerrero, 2020; Deavila, 2023). De acuerdo con Deavila y Guerrero (2020), se ha pasado de un centro funcional a un Centro Histórico, donde los negocios que estaban destinados a atender las demandas de los residentes locales son desplazados por actividades comerciales, hoteleras y gastronómicas orientados a turistas. Las cifras de los últimos censos de población muestran una reducción en el número de viviendas censadas y residentes en los barrios del Centro, La Matuna, Getsemaní y San Diego. En 2005 fueron censadas 2.623 viviendas y 12.789 residentes, mientras que, para 2018, las viviendas censadas bajaron a 1.394 y los residentes a 2.304. Los cambios en el número de vivienda censadas por barrios en el Centro Histórico entre 2005 y 2018 fueron: de 810 a 627 viviendas en el Centro, de 166 a 19 en La Matuna, de 648 a 373 en San Diego y de 999 a 375 en Getsemaní. Un hecho que también se muestra en las cifras censales es el incremento del porcentaje de vivienda temporal entre 2005 y 2028, que en el caso del Centró Histórico pasó del 8% al 23%. Es importante destacar que solo hasta 2001 se permitió el uso residencial en La Matuna. Gran parte de los edificios destinados a oficinas se encontraban subutilizados y algunos en muy malas condiciones.

En síntesis, este periodo se caracterizó por un mejoramiento de algunas áreas de La Matuna como resultado de las inversiones adelantadas en el sistema de transporte masivo Transcribe en la Avenida Venezuela y las intervenciones promovidas dentro del Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena de Indias, con las cuales se logró recuperar las plazas de la Olímpica y la de Telecom, así como el sector de Puerto Duro. A pesar de que se han generado algunos proyectos de apartamentos para vivienda temporal orientada al turismo, aún persisten zonas con problemas de ocupación de espacio público y de seguridad. Se mantienen varios inmuebles abandonados que crean inseguridad por su descuido o porque se convierten en vivienda informal o lugares ocupados por habitantes de calle²⁹. El avance de centros comerciales en barrios periféricos ha reducido la importancia de La Matuna como área comercial y bancaria para los residentes. Aun cuando durante las últimas décadas la economía cartagenera registró un buen desempeño, la pobreza y la precariedad laboral sigue siendo mayor a la observada en las 13 principales ciudades del país.

6. Reflexiones finales

El desarrollo urbano de La Matuna está asociado a dos aspectos fundamentales de Cartagena: (i) los cambios económicos y sociales; y (ii) la evolución de la planificación urbana. Los auges y declives económicos han determinado la demanda por suelo urbano a lo largo del periodo analizado. Por ejemplo, el boom económico a finales del siglo XIX y comienzos del XX generó una demanda de suelo urbano, que luego se frenó con el estancamiento registrado a partir de la década de 1930. Posteriormente, a mediados del siglo XX, la estrategia de sustitución de importaciones que promovió la industrialización del país llevó a una fuerte migración rural-urbana, que demandó un mayor suelo urbano en las principales capitales departamentales. Para evitar que se afectara el patrimonio arquitectónico del Centro Histórico, Cartagena optó por la urbanización de La Matuna, que al inicio fue visto como un sector comercial, profesional, institucional y financiero. En 1952 se inició el proceso de

²⁹ Un ejemplo de esta situación es el antiguo Cinema La Matuna, el cual, de acuerdo con El Universal del 8 de octubre del 2019, a pesar del cerramiento existente se registraba el ingreso al inmueble. Por esta razón, la Alcaldía Distrital, propietario del inmueble, decidió colocar vigilancia en las noches. A la fecha, el lugar está en las mínimas condiciones.

urbanización con un plan claramente definido que permitió que se lograra en los primeros años un desarrollo urbano moderno relativamente ordenado.

En la medida en que la industrialización no pudo demandar toda la mano de obra que llegó a la ciudad, muchas personas terminaron trabajando informalmente en distintos espacios del Centro Histórico y su área de influencia. Desde los primeros años, la ocupación del espacio público por vendedores ambulantes ha sido uno de los principales inconvenientes en La Matuna. Con el traslado del mercado público de Getsemaní a Bazurto en 1978, esta problemática se amplió en las décadas de 1980 y 1990. Muchas noticias de ese periodo señalan la alta informalidad y los problemas de inseguridad y de salubridad en el barrio. Esto a pesar de varios intentos de la administración municipal para despejar los espacios públicos y carnetizar y ubicar a los vendedores ambulantes en espacios destinados para ellos. La poca capacidad de generación de empleo formal y la debilidad institucional para preservar el espacio público aún persisten en la economía cartagenera.

En las décadas de 2000 y 2010, en medio del desarrollo de grandes inversiones en los sectores industriales, portuario y turístico, se realizaron unas intervenciones que permitieron recuperar algunas áreas en La Matuna: la modificación de la Avenida Venezuela por el proyecto Transcribe y la recuperación de Puerto Duro y las plazas de la Olímpica y Telecom dentro del Plan de Revitalización del Centro Histórico. A pesar del auge que experimentaron distintos sectores económicos en el siglo XXI, Cartagena mantuvo sus problemas de pobreza e informalidad laboral, los cuales mantuvieron una presión sobre los espacios públicos en la zona, probablemente disminuido ante la pérdida de importancia de La Matuna como sector comercial debido al surgimiento de centros comerciales en barrios periféricos y la transformación de centro funcional a Centro Histórico de su área de influencia. En la actualidad, su ubicación entre los tres barrios patrimoniales convierte a La Matuna en un sector atractivo para inversiones en hoteles o apartamentos de cortas temporadas, restaurantes y servicios turísticos.

De otra parte, durante el periodo analizado, se llevaron a cabo en Cartagena varios ejercicios de planificación urbana que afectaron el desarrollo de La Matuna en distintas etapas. La

propuesta de Pearson & Son para el saneamiento de la ciudad en 1915, menciona por primera vez la posibilidad de rellenar los cuerpos de agua que aún quedaban en el sector y su posterior urbanización. Unas décadas después, en el inicio de la urbanización de La Matuna, los planes urbanos de 1948 y 1965 tuvieron unos capítulos dedicados a establecer normas para promover su desarrollo. El proceso de urbanización del sector inició con un plan detallado, una junta asesora y una oficina destinada para tal fin. Posteriormente, los planes de 1978 y 1989 no incluyeron una sección especial para el barrio, como si lo hicieron con los otros sectores del Centro Histórico (Centro, San Diego y Getsemaní), sobre los cuales hubo una clara estrategia para promover la actividad turística en la zona. El turismo en el Centro Histórico se consolidó con la inauguración del Centro de Convenciones en 1978 y distintos hoteles en El Centro, San Diego y Getsemaní. Los ejercicios de planeación urbana de 1978 y 1989 dieron prioridad a estos barrios incorporaron normas de conservación para los inmuebles patrimoniales, posiblemente bajo la influencia de la declaración de patrimonio de la humanidad por parte de la Unesco en 1984. Solo hasta el POT de 2001 se volvió a incluir una sección destinada a La Matuna, con una visión que promovía la integración del sector con las zonas con mayor patrimonio colonial. Eso se reflejó en el Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena de Indias elaborado entre 2009 y 2011. En la última década se han hecho esfuerzos infructuosos para modificar el POT y aprobar un PEMP, los cuales son requeridos para el buen uso del suelo en esta área del distrito.

Referencias

Acosta, Karina (2012). Cartagena, entre el progreso industrial y el rezago social, *Documento de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana*, 178, Banco de la República, Sucursal Cartagena. <https://doi.org/10.32468/dtseru.178>

Aguilera, María y Meisel, Adolfo (2009). *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Cartagena, Banco de la República.

Alcaldía de Cartagena (2011). *Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena de Indias Colombia*. Director general Alberto Samudio.

Andrews, George Reid (1986). Latin American Urban History. *The History Teacher*. Vol. 19, No. 4 (Aug., 1986), pp. 499-515. Descargado el 16 de enero de 2024 desde <https://www.jstor.org/stable/493875>

Báez, Javier y Calvo, Haroldo (2000). La Economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago. En Calvo, H. y Meisel, A. (editores). *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Banco de la República Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe. Cartagena.

Banco de la República (varios años). *Informe económico del departamento de Bolívar*. Sucursal de Cartagena.

Cabrales, Carmen (2002). Los barrios populares en Cartagena de Indias. En Calvo, H. y Meisel, A. (editores). *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Banco de la República Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe. Cartagena.

Calvo, Haroldo (2002). A la sombra de La Popa: El declive de Cartagena en el siglo XIX. En Calvo, H. y Meisel, A. (editores). *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Banco de la República Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe. Cartagena.

Cardeño, Freddy (2007). Historia del desarrollo urbano del Centro de Bogotá: (Localidad de Los Mártires). Alcaldía Mayor, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. https://culturaciudadana.gov.co/sites/default/files/2021-11/historiabta_martires.pdf

Concha, José María (1948). *Memoria explicativa del Plano Regulador de Cartagena*. Mimeo.

Deavila Pertuz, Orlando y Guerrero Palencia, Lorena (2020). Historia, turismo y patrimonio en la configuración del centro histórico de Cartagena durante el siglo XX. En Angélica Camargo Sierra (Compiladora). *Políticas urbanas y dinámicas socioespaciales: vivienda, renovación urbana y patrimonio*. Universidad Sergio Arboleda, Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (ACIUR) y Universidad Pontificia Bolivariana. DOI: 10.22518/book/9789585158238

Deavila Pertuz, Orlando (2023). La renovación urbana de Getsemaní y la patrimonialización del centro histórico de Cartagena, Colombia. Visiones en conflicto, 1978-1984. PatryTer –

Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografía e Humanidades, 6(12), e42885. DOI: <https://doi.org/10.26512/patryter.v6i12.42885>

de Urbina, Amparo y Zambrano, Freddy (2019). *Impacto de El Bogotazo en la actividad residencial y en los servicios de alto rango del centro de Bogotá*. Universidad Nacional de Colombia.

De Zubiria, Alfredo (1920). Public Health Aspects of Cartagena, Colombia. *American journal of public health*, 10(6), 509–516. <https://doi.org/10.2105/ajph.10.6.509>

Escovar, Alberto y Ulloa, Rodolfo (2006). Gastón Lelarge en Cartagena. En Cuéllar Sánchez, M. Cristina., Escovar Wilson-White, A., Delgadillo Suárez, H. A., *Gastón Lelarge: itinerario de su obra en Colombia*. Bogotá: Corporación La Candelaria.

Garrioch, David y Peel, Mark (2006). Introduction: The Social History of Urban Neighborhoods. *Journal of Urban History*, 32(5), 663-676. <https://doi.org/10.1177/0096144206287093>

Gil, Javier y Sequera, Jorge (2018). Expansión de la ciudad turística y nuevas resistencias. El caso de Airbnb en Madrid. *Empiria Revista de metodología de ciencias sociales*, 41. <https://doi.org/10.5944/empiria.41.2018.22602>

Icofort (2014). *Primera Misión de Evaluación Cartagena de Indias, Colombia Patrimonio de la Humanidad*. Presentado por Milagros Flores Román, presidenta de Icofort, con la asistencia de Dolores Pineda Campos. Descargado de https://transparencia.ipcc.gov.co/sites/default/files/webform/archivos_de_transparencia/261/INFORME%20I%20ICOFORT%20MISION%20CARTAGENA%20DE%20INDIAS.%202014.pdf

Instituto Geográfico Agustín Codazzi (1965). *Plan Piloto Desarrollo Urbano Cartagena*. Estudio realizado por la Sección de Urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi con la colaboración de la Ofician del Plan Regulador de la ciudad de Cartagena. Bogotá, D. E.

Jaramillo, Samuel (2006). “Reflexiones sobre las políticas de recuperación del Centro (y del Centro Histórico) de Bogotá”. Documento CEDE 2006-40. Universidad de los Andes, Facultad de Economía, CEDE. Disponible en: <http://hdl.handle.net/1992/8030>

Kalmanovitz, Salomón, y López, Edwin (2009). *Las cuentas nacionales de Colombia en el siglo XIX*. Bogotá, Fundación Universitaria de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Primera Edición.

Lemaitre, Alberto (1994). *Estampas de la Cartagena de Ayer: otro libro que se las trae*. Cartagena de Indias: Editorial Graflaser.

Meisel, Adolfo (2000). Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional. En Calvo, H. y Meisel, A. (editores). *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Banco de la República Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe. Cartagena.

- Meisel, Adolfo, y Ayala, Jhorland (2016). Exclusión en los tiempos de auge: el caso de Cartagena. *Documento de trabajo sobre economía regional*, 246, Cartagena, Banco de la República. <https://doi.org/10.32468/dtseru.246>
- Meisel, Adolfo, y Ayala, Jhorland (2017). Cartagena libre de pobreza en el 2033. *Documento de trabajo sobre economía regional*, 257, Cartagena: Banco de la República. <https://doi.org/10.32468/dtseru.257>
- Meisel, Adolfo y Aguilera, María (2022). Cartagena, 2005-2018: Lo bueno, lo regular y lo malo. *Documento de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana*, 294, Banco de la República, Sucursal Cartagena. <https://doi.org/10.32468/dtseru.294>
- Melo, Jorge Orlando (2020). *Colombia: una historia mínima: una mirada integral al país*. Bogotá: Editorial Planeta Colombiana, Crítica.
- Mogollón Vélez, José Vicente (2013). *El Canal del Dique Historia de un Desastre Ambiental*. Áncora Editores. Bogotá.
- Ocampo, José Antonio (2015). *Una historia del sistema financiero colombiano, 1951 - 2014*. Portafolio – Asobancaria. El Tiempo Casa Editorial S.A.
- Ortiz Cassiani, Javier (2018). *Un diablo al que le llaman tren. El ferrocarril Cartagena-Calamar*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica.
- Parralejo, Julio y Díaz Parra, Ibán (2021). Gentrificación y turistificación en las áreas urbanas centrales de Sevilla y Cádiz. En Juan Manuel Parreño Castellano y Claudio Jesús Moreno Medina (Coords.), *La reconfiguración capitalista de los espacios urbanos: transformaciones y desigualdades*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC). <http://hdl.handle.net/10553/108156>
- Pérez, Gerson Javier y Salazar, Irene. (2008). La pobreza de Cartagena: un análisis por barrios. En Meisel, A. (editor), *La economía y el capital humano de Cartagena de Indias*. Cartagena: Banco de la República, Colección de Economía Regional.
- Pearson & Son Limited (1915). *Estudios del Puerto de Cartagena*.
- Piñeros, Sairi T. (2017). Tourism gentrification in the cities of Latin America The socio-economic trajectory of Cartagena de Indias, Colombia. En Maria Gravari-Barbas y Sandra Guinand (editors). *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises International Perspectives*. (1st ed.). Routledge.
- Porto Cabrales, Raúl (2007). *Cartagena de Indias historia de un patrimonio*. Cartagena de Indias: Raúl Porto Cabrales.
- Porto Cabrales, Raúl y Badrán Padauí, Freddy (2013). *Memoria histórica del béisbol de Bolívar y de Cartagena 1874-1948*. Editorial Universitaria. Universidad de Cartagena.
- Posada Carbó, Eduardo (1998). *El Caribe colombiano: una historia regional (1870-1950)*. Banco de la República. Bogotá.

Redondo Gómez, Maruja (2013). “La evolución urbanística de Cartagena”, en Fundación Esteyco. Cartagena de Indias, Realidad y Futuro. Gráficas Bassó, España.

Restrepo, Isabela (2022). Del caos a la contribución en el Centro Histórico de Cartagena. Presentación realizada en el webinar UTB-Banrep, 6 de octubre del 2022.

Ripoll, María Teresa (2021). La propuesta de la Casa Pearson, en 1915, para el embellecimiento de Cartagena. Charla ofrecida en Webinar UTB-Banrep el 8 de julio de 2021.

Samudio, Alberto (2000). El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande. En Calvo, H. y Meisel, A. (editores). *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Banco de la República Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe. Cartagena.

Samudio, Alberto (2002). La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX. En Calvo, H. y Meisel, A. (editores). *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Banco de la República Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe. Cartagena.

Transcribe (sin fecha). *Programa de reconversión económica*. Equipo de reasentamiento Transcribe S. A. Cartagena.

Vergara, Ricardo y Vidal, Antonino (2009). *Barrio El Prado*. Editorial Universidad del Norte. <https://editorial.uninorte.edu.co/gpd-barrio-el-prado.html>

Yrigoy, Ismael (2017). 580. Airbnb en Menorca: ¿Una nueva forma de gentrificación turística? Localización de la vivienda turística, agentes e impactos sobre el alquiler residencial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21. DOI: <https://doi.org/10.1344/sn2017.21.18573>

Zabaleta Puello, Ricardo Alberto (2017). *Arquitectura moderna en Cartagena de Indias, Colombia Reconocimiento y valoración, 1926 -1970*. Tesis doctoral. Universidad de Granada. Granada, España.

Zambrano Pantoja, Fabio (2004). Historia de la localidad de Tunjuelito: el poblamiento del valle medio del río Tunjuelo. Bogotá D.C.: Guadalupe.

Plan de Desarrollo del Municipio de Cartagena (Decreto 184 de 1978)

Plan de Desarrollo de Cartagena 1989-2010 (Acuerdo 45 de 1990)

Resolución 043 de 1994.

Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para Cartagena (Decreto 0977 de 2001)

Archivo Histórico de Cartagena

Archivo periódico El Universal