

Documento Técnico Preliminar

ISSN 2805-8739. Edición electrónica.

La planificación socioeconómica de los proyectos de Infraestructura en la ciudad de Barranquilla (2020-2023)

Por:

Luis Enrique Monroy García
Alejandra Margarita Salazar Lobo

Editor:

Juan Manuel Alvarado Nivia
Secretario de planeación



ALCALDÍA DE
BARRANQUILLA

Soy BARRANQUILLA

Núm.2
Enero, 2022



ALCALDÍA DE **BARRANQUILLA**

**La planificación socioeconómica de los proyectos de
infraestructura en la ciudad de Barranquilla
(2020-2023)**

Por:

**Luis Enrique Monroy García
Alejandra Margarita Salazar Lobo**

Como citar este documento:

Monroy, L.E. & Salazar, A.M. (enero, 2022). "La planificación socioeconómica de los proyectos de infraestructura en la ciudad de Barranquilla (2020-2023)". Secretaría de Planeación. Alcaldía Distrital de Barranquilla. Recuperado de <https://www.barranquilla.gov.co/planeacion/documentos-tecnicos-preliminares>

Alcaldía de Barranquilla – Secretaría de Planeación

La información contenida en este documento es de carácter preliminar, se encuentra sujeta a revisiones y no constituye un documento final. Todas las referencias a fuentes de información externas se hacen bajo normativas de propiedad intelectual y no constituyen un patrocinio a las mismas.

RESUMEN

En la planificación socioeconómica de proyectos, la localización de las alternativas de solución requiere un análisis de múltiples variables para determinar la opción más viable, desde la ubicación de la población objetivo, las condiciones de accesibilidad, el costo, el uso del suelo, entre otros. El plan de desarrollo es el instrumento de planificación que orienta las acciones de las administraciones departamentales, distritales y municipales durante un período de gobierno; en la etapa de la formulación del Plan de Desarrollo "Soy Barranquilla" 2020-2023, resultó de gran importancia conjugar dos enfoques principales: la ideas y retos expresados por la comunidad en general y los análisis y criterios basados en información objetiva. Para identificar las principales necesidades y problemáticas de la población, se realizó un análisis espacial en diferentes dimensiones como pobreza, condiciones de vivienda, características socioeconómicas, entre otros. El objetivo principal del presente documento es sintetizar y resumir el comportamiento espacial de las principales variables socioeconómicas de la ciudad y su relevancia en la formulación y ejecución de los proyectos de infraestructura pública del Plan de Desarrollo "Soy Barranquilla" 2020-2023.

ABSTRACT

In socioeconomic planning of public projects, the location of alternative solutions requires a multi-variable analysis to determine the optimal option, from the location of the target population, to accessibility conditions, costs, land use, among others. Development Plans are the planning instrument that guides the actions of public administrations during a government period. In the case of Barranquilla, the formulation phase of its Development Plan "Soy Barranquilla" 2020-2023 was of great importance and it combined two main approaches: the ideas and challenges expressed by the community and objective analysis based on socioeconomic and spatial data. To identify the most important needs and issues of the population, a spatial analysis was carried out in different dimensions such as poverty, housing conditions, socioeconomic conditions, among others. The main objective of this document is to synthesize and summarize the spatial behavior of key socioeconomic variables of the city and their relevance in the formulation and execution of public infrastructure projects of the Development Plan "Soy Barranquilla" 2020-2023.

CONTENIDO

I.	Introducción.....	1
II.	Distribución espacial de variables socioeconómicas.....	2
III.	Zonas Prioritarias de Inversión.....	6
IV.	Plan De Desarrollo.....	8
V.	Infraestructura y Reducción de Pobreza.....	13
VI.	Conclusiones.....	14
VII.	Referencias Bibliográficas.....	16

MATERIAL ILUSTRATIVO

Mapa 1.	Índice de Pobreza Multidimensional (2018).....	3
Mapa 2.	Clústeres de déficit cuantitativo habitacional.....	4
Mapa 3.	Distribución de la estratificación.....	5
Mapa 4.	Personas inscritas en SISBEN (2019).....	5
Mapa 5.	Análisis cuantitativo de variables geográficas.....	6
Mapa 6.	Marcador de Inclusión Urbana.....	7
Mapa 7.	Zonas Estratégicas de Intervención.....	10
Mapa 8.	Plan de Inversiones en Infraestructura.....	11
Tabla 1.	Caracterización del proceso de análisis de la localización de la alternativa.....	1
Tabla 2.	Proyectos emblemáticos de infraestructura (2020-2023).....	11
Ilustración 1.	Mesas de participación plan de desarrollo.....	8

I. Introducción

En la planificación socioeconómica de proyectos, la localización de las alternativas de solución requiere un análisis multivariado para determinar la opción más viable, desde la ubicación de la población objetivo, las condiciones de accesibilidad, el costo, el uso del suelo, entre otros. Además, deben ser considerados el equilibrio urbano regional, la difusión de las innovaciones, la descongestión, la descontaminación, la valorización de los predios y la inclusión socio-espacial equitativa (Jordan & Simioni, 2002).

Para proyectos de gran magnitud y complejidad se recomienda que el análisis incluya dos momentos: uno denominado macro localización, que abarca un ámbito geográfico de escala regional; y otro denominado micro localización, en el que se analiza en detalle las alternativas seleccionadas previamente y se define de manera más precisa su ubicación geográfica.

Tabla 1. Caracterización del proceso de análisis de la localización de la alternativa

Entradas	Técnicas	Salidas
Población objetivo, estudio de necesidades y análisis técnico de alternativas	Georreferenciación o método de ponderación de factores	Estudio de localización
	Proceso a) Análisis de la macro y micro localización b) Definición de la localización según criterios de ordenamiento y desarrollo	

Fuente: Departamento Nacional de Planeación - DNP.

La importancia de un análisis de localización de los proyectos públicos de infraestructura reside en el hecho de que se convierten en oportunidades para disminuir brechas socioeconómicas dentro de la población. Se han realizado múltiples estudios que relacionan el nivel de la calidad de la infraestructura pública y los niveles de pobreza en los países de América Latina, en los cuales se abordan la importancia de la calidad de vivienda sobre los niveles de ingresos de las personas, la relevancia de una infraestructura que permite la interconectividad para la reducción de costos de transporte, las vías como y espacio público como eje de mayor accesibilidad, entre otros.

Teniendo en cuenta lo anterior, en la etapa de la formulación del Plan de Desarrollo “Soy Barranquilla” 2020-2023, resultó de gran importancia conjugar dos enfoques principales: la ideas y retos expresados por la comunidad en general y los análisis y criterios basados en información objetiva. En la primera, a través de un proceso participativo denominado “Ideas por Barranquilla” se realizaron 63 mesas de participación en más de 15 barrios, con más de 30 poblaciones específicas como la grupos de animalistas, juventudes, adultos mayores, hacedores culturales, población afro, población LGBTIQ, comerciantes, empresarios, donde se expresaron múltiples ideas relacionadas a la

cultura ciudadana, desarrollo económico, seguridad ciudadana, movilidad, obras públicas, recreación y deportes, entre otros.

Además de las mesas de participación, se recibieron y sintetizaron ideas y necesidades expuestas por los ciudadanos en otras plataformas como entrevistas a través de jornadas de campo, redes sociales, página web y correo electrónico.

Por otro lado, desde la Secretaría de Planeación se realizó un proceso de diagnóstico de ciudad el cual incluyó análisis de variables socioeconómicas relacionadas a pobreza, niveles de acceso a educación y salud de calidad, calidad de las viviendas, niveles de empleabilidad e informalidad, acceso a servicios públicos, estado de la malla vial y el transporte público, comportamiento de las finanzas públicas, entre otros. En este proceso, se identificaron patrones espaciales del comportamiento de variables socioeconómicas, los cuales contribuyeron a la formulación de los retos, políticas, programas y proyectos adscritos dentro del Plan de Desarrollo "Soy Barranquilla" 2020-2023.

El objetivo principal del presente documento es sintetizar y resumir el comportamiento espacial de las principales variables socioeconómicas de la ciudad y su relevancia en la formulación y ejecución de los proyectos de infraestructura pública del Plan de Desarrollo "Soy Barranquilla" 2020-2023.

II. Distribución espacial de variables socioeconómicas

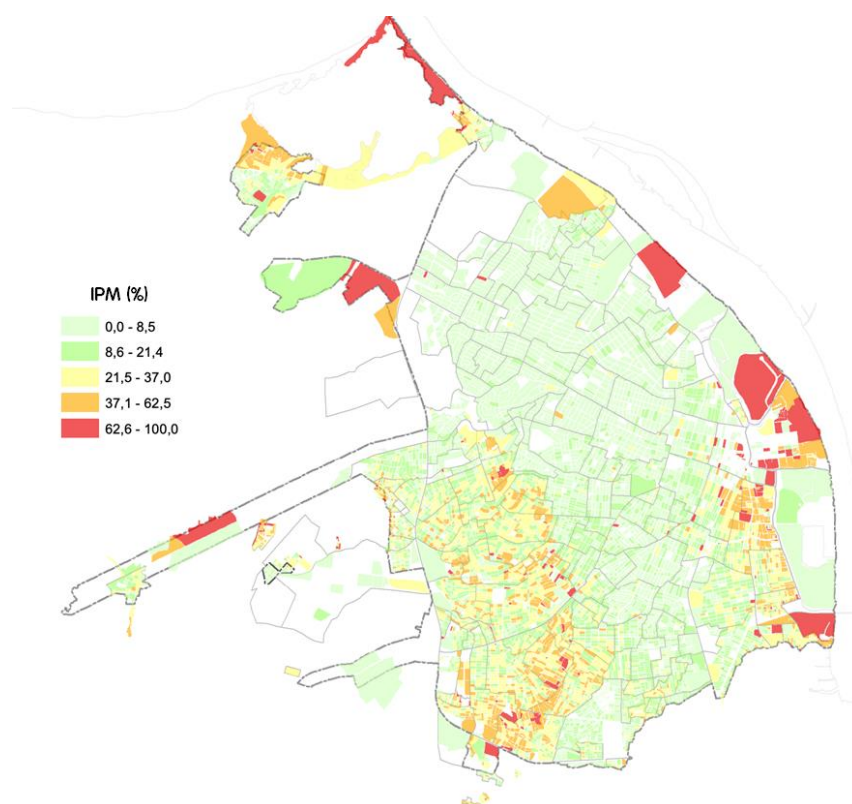
Las intervenciones físicas en la ciudad se dirigieron en solucionar las principales necesidades de la población más necesitada con el fin de lograr:

- Una mayor accesibilidad a los servicios de la ciudad.
- Una movilidad segura y eficiente.
- Un mejor entorno urbano y paisajismo que valore las viviendas, reduzca sensación de inseguridad, entre otros.
- La tenencia de espacios verdes y de esparcimiento que fomenten estilos de vida saludables.
- Mejores condiciones dentro de su vivienda y entorno para la prevención de enfermedades.

Para identificar las principales necesidades y problemáticas de la población, se realizó un análisis espacial en diferentes dimensiones como pobreza, condiciones de vivienda, características socioeconómicas, entre otros.

Dentro de las principales dimensiones analizadas se encuentran los niveles de pobreza, los cuales son medidos a través de la pobreza multidimensional con el Índice de Pobreza Multidimensional (IPM); este índice porcentual refleja las múltiples carencias que enfrentan las personas pobres al mismo tiempo en áreas como educación, salud y calidad de vida.

Mapa 1. Índice de Pobreza Multidimensional (2018)

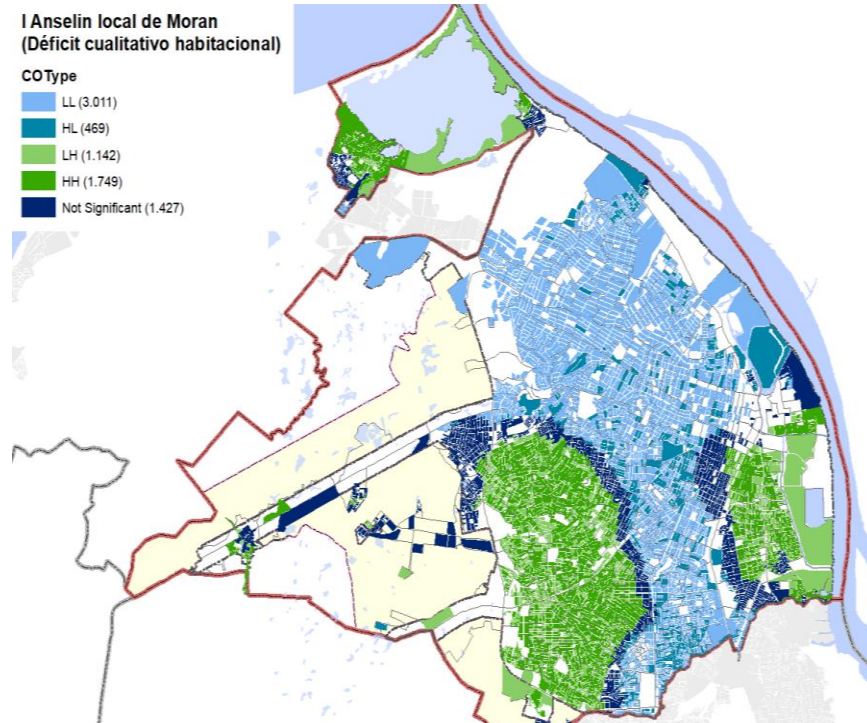


Fuente: DANE. Elaboración propia.

Se realizaron mediciones del indicador a nivel de manzana en toda la ciudad, y se identificó que las manzanas con el mayor nivel de pobreza se concentran en los barrios de la Localidad Suroccidente, Metropolitana, Suroriente, Sector la Loma y los barrios aledaños a la Ciénaga de Mallorquín.

Como segunda dimensión se analizó el déficit cualitativo de vivienda, el cual se refiere a las carencias habitacionales relacionadas a la estructura, espacio, disponibilidad de servicios públicos y domiciliarios. Para esta dimensión se realizó un análisis de clústeres y valores atípicos con la herramienta I Anselin de Moran, que mide los patrones espaciales de los elementos de análisis, en este caso manzanas y el nivel cualitativo de vivienda, e identifica si siguen un comportamiento disperso, están agrupados o si la distribución de los elementos en el espacio es aleatoria.

Mapa 2. Clústeres de déficit cuantitativo habitacional



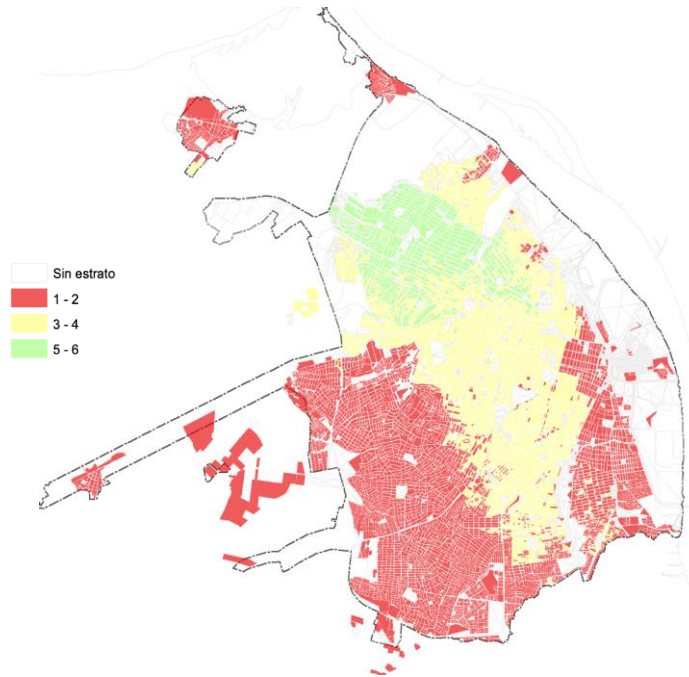
Fuente: Elaboración propia con base en DANE CNPV 2018, cálculos propios.

Con base en la información de hogares censados por el DANE en el 2018, se construye un inventario de hogares en déficit habitacional a nivel de manzana y barrio para la ciudad. Además de la estimación del número de hogares con carencias en vivienda, se emplean técnicas de análisis espacial para la identificación de las zonas con mayor incidencia. En la ciudad se identificaron tres clústeres de alto déficit cualitativo de vivienda: el sector afluente de la Ciénaga de Mallorquín y las localidades Suroccidente-Metropolitana, y Suroriente.

La estratificación es mecanismo de clasificación de los niveles socioeconómicos de las viviendas en el entorno urbano; su categorización se basa en las condiciones de vivienda, sector y entorno, y se utiliza mayormente para el cobro diferenciado de tarifas de servicios públicos. El Departamento Nacional de Planeación (DNP) identifica 6 categorías, del estrato 1 al 6, y estos subdividen en 3 niveles: estratos bajos (1 y 2), estratos medios (3 y 4), y estratos altos (5 y 6).

A partir del análisis espacial, si comparamos la distribución espacial de las variables anteriores, estas reflejan un comportamiento de forma similar a la razón de distribución de la estratificación en la ciudad. Las viviendas con estratos más bajos (1-2) se concentran en los barrios del Suroccidente, Suroriente y los barrios aledaños a la Ciénaga de Mallorquín. (Ver Mapa 3).

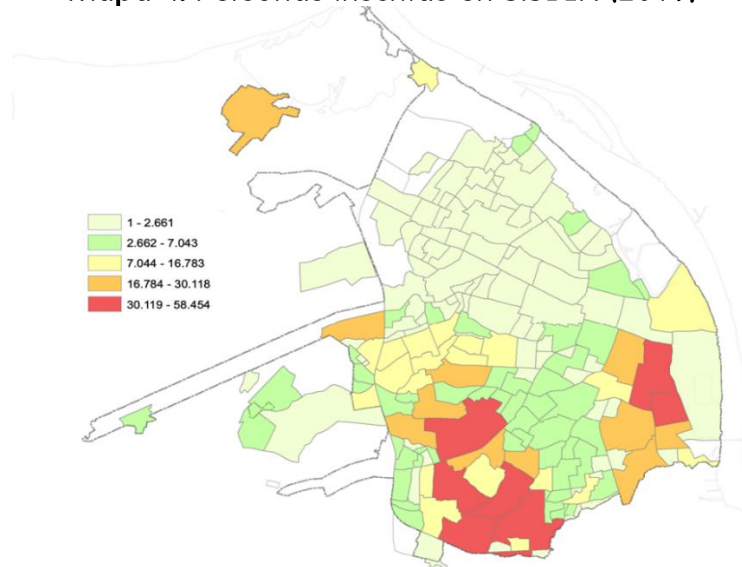
Mapa 3. Distribución de la estratificación



Fuente: Secretaría de Planeación. Elaboración propia.

Otra variable considerada fue la distribución de la población inscrita en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales (SISBEN), que permite clasificar a la población de acuerdo con sus condiciones de vida e ingresos y de acuerdo esta clasificación poder focalizar el gasto social hacia la población más pobre y vulnerable.

Mapa 4. Personas inscritas en SISBEN (2019)



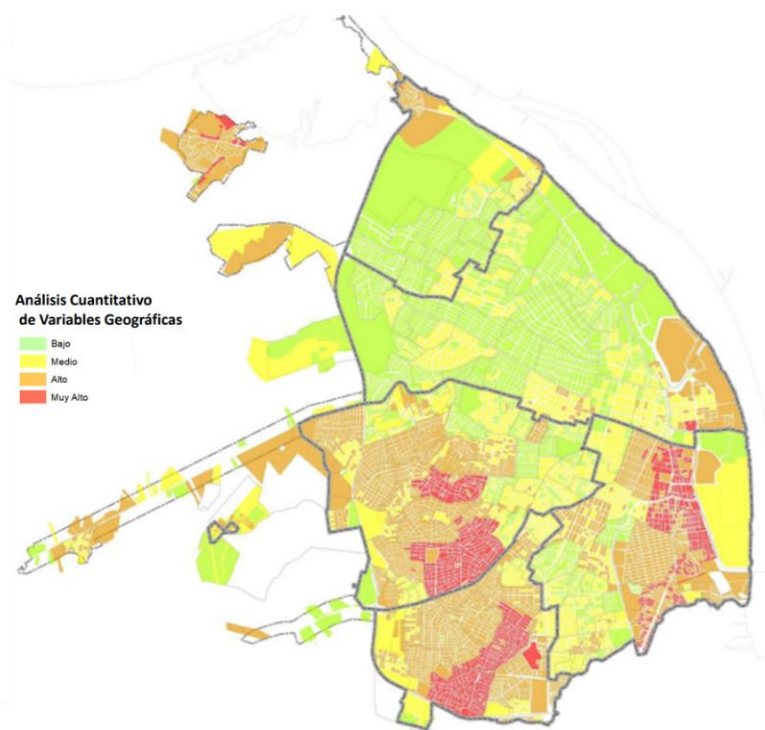
Fuente: Secretaría de Planeación. Elaboración propia.

Existe una concentración espacial de personas inscritas en el programa de SISBEN en los barrios de las localidades Suroccidente, Metropolitana, Suroriente, al igual que Corregimiento La Playa y Barrio Las Flores. El SISBEN a su vez se categoriza a la población inscrita en cuatro grupos: Grupo A, Grupo B, Grupo C y Grupo D; analizando la concentración de dichas categorizas, se identifica que las personas en categorías A y B, que corresponden a las categorías de pobreza extrema y moderada, presentan un comportamiento similar a la distribución de las personas inscritas en el programa.

III. Zonas Prioritarias de Inversión

Para la identificación de patrones de las diferentes dimensiones y problemáticas, con el uso de herramientas geospaciales, se aplicaron métodos cuantitativos considerando la ponderación de 4 dimensiones: pobreza, salud, seguridad, y vivienda y entorno.

Mapa 5. Análisis cuantitativo de variables geográficas



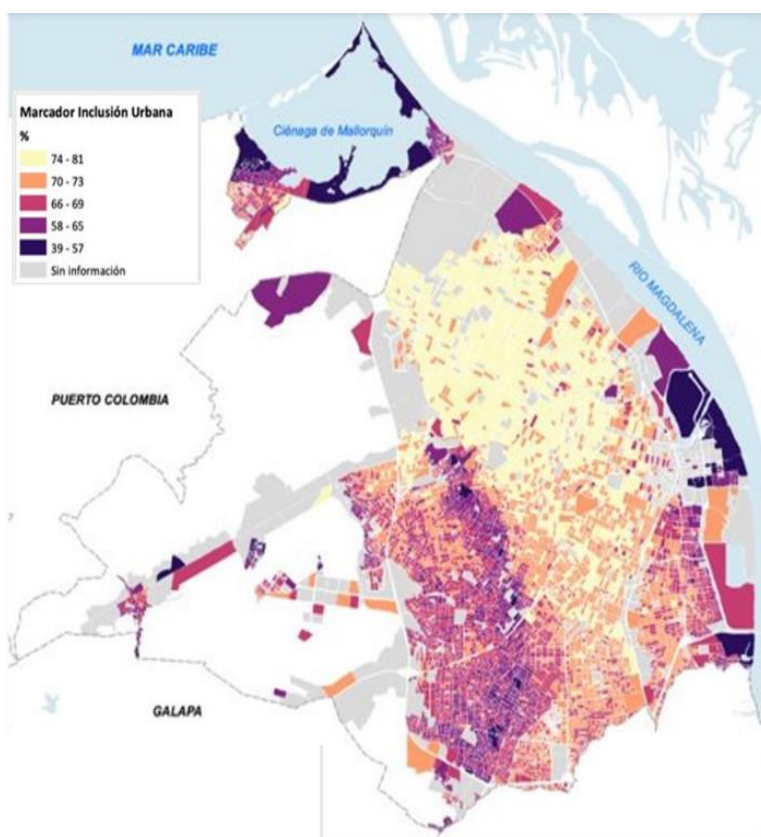
Fuente: Secretaría de Planeación. Elaboración propia.

A partir de la distribución espacial de la ponderación de dimensiones, se identificó que la concentración de problemáticas se ubica en 3 zonas en la ciudad, las cuales requieren de una alta inversión: Suroccidente-Metropolitana, Suroriente, Sector afluente a la Ciénaga de Mallorquín en el Barrio Las Flores y Corregimiento La Playa.

Por otra parte, la ONU establece el Marcador de Inclusión Urbana el cual estima la capacidad de una ciudad de ofrecer a sus habitantes acceso universal a los bienes, servicios y oportunidades con la noción del derecho a la ciudad, prospera e inclusiva. El marcador toma en cuenta cinco dimensiones:

1. Vivienda asequible, de calidad y con servicios
2. Empleo y oportunidades económicas
3. Salud y bienestar
4. Educación, diversidad y cultura
5. Espacio público, seguridad y vitalidad del ambiente urbano

Mapa 6. Marcador de Inclusión Urbana



Fuente: ONU, OIM.

A partir de la ponderación de las diferentes dimensiones se identificó que las zonas más vulnerables con calificación más baja en el marcador, corresponden a las localidades Suroccidente, Metropolitana, el sector afluente a la Ciénaga de Mallorquín y sector de La Loma.

IV. Plan de Desarrollo

El Plan de Desarrollo es el instrumento de planificación que orienta las acciones de las administraciones departamentales, distritales y municipales durante un período de gobierno. Está compuesto por: diagnóstico, acciones estratégicas y plan de inversiones.

Entendiendo la importancia que tiene la participación ciudadana en la construcción colectiva del Plan de Desarrollo 2020-2023, se realizó un proceso participativo para recopilar, analizar y sintetizar las situaciones positivas y negativas que inciden en el desarrollo del territorio, con el fin de formular soluciones por medio de políticas, programas y proyectos sustentados en las necesidades de la comunidad.

En ese sentido, durante el primer trimestre del año 2020, la secretaría distrital de planeación, de la mano con la oficina de participación ciudadana, definieron y coordinaron estratégicamente los mecanismos de participación para que el mayor número de barranquilleros hiciera parte activa en la construcción del Plan de Desarrollo 2020 – 2023 “Soy Barranquilla”.

Ilustración 1. Mesas de participación plan de desarrollo



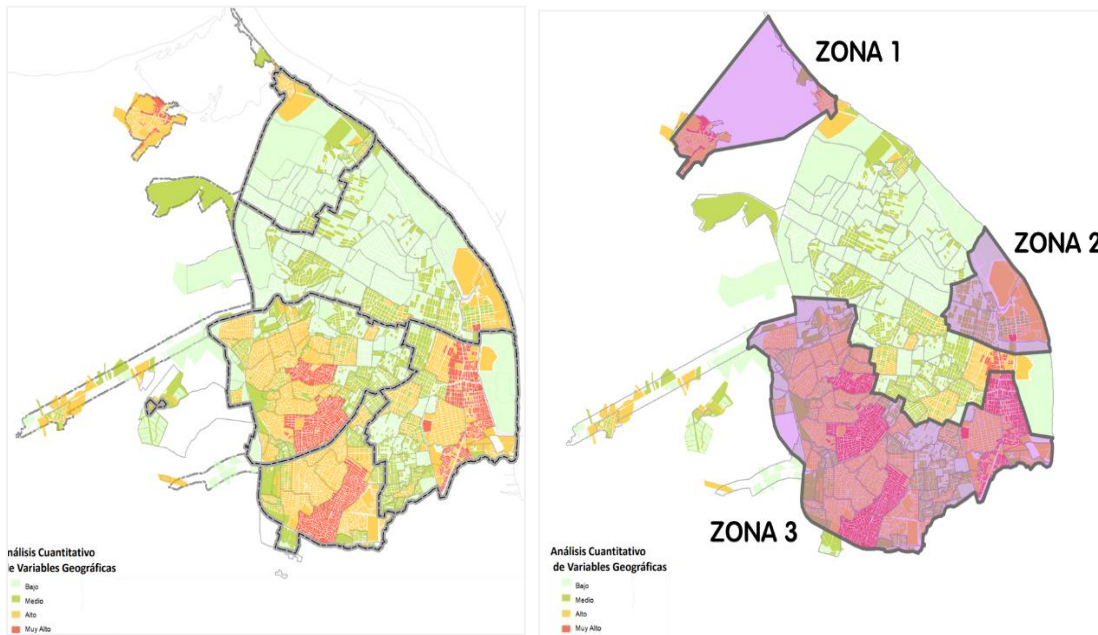
Fuente: Secretaría de Planeación.

El Plan de Desarrollo 2020-2023 determina la hoja de ruta de la ciudad, su visión, políticas, programas, proyectos y metas de desarrollo asociados a los recursos públicos que se ejecutarán durante los próximos cuatro años y tiene como propósito fundamental continuar el camino del progreso y cumplir con los distintos retos propuestos enfocados en una ciudad equitativa, conectada, biodiversa, atractiva y próspera.

A partir de las mesas de trabajo con la participación de la comunidad, expertos y funcionarios públicos se definieron los cuatro retos que estructuran el Plan de Desarrollo:

- Una ciudad más **EQUITATIVA**, la cual comprende la tarea de mantener el rápido avance social de la última década y continuar con la mejora del ingreso, reducción de la pobreza, aumento de la calidad de vida, entre otros.
- Una ciudad **ATRACTIVA Y PRÓSPERA** que propenda por aumentar las oportunidades y prosperidad de las empresas y de todos los barranquilleros.
- Una ciudad **CONECTADA**, que propende por mantener a la ciudad vinculada a la sociedad del conocimiento, los circuitos internacionales de generación de valor, mantener la movilidad de personas e información, y consolidar la comunicación misma entre la ciudadanía y su administración.
- Una ciudad ambientalmente sostenible; es decir, una **BIODIVERCIUDAD** en la cual se integran todas las discusiones sobre el medio ambiente, la sostenibilidad y conservación.
- La inversión total del distrito corresponde a todos los proyectos y programas que realiza la administración distrital para mejorar las condiciones de vida de las personas, se destinará en línea con los cuatro retos identificados en el Plan de Desarrollo; por tanto, se desarrolla un plan de inversiones, que incluye una proyección de los recursos financieros disponibles para su ejecución y su armonización con los planes de gasto público.
- Considerando el diagnóstico espacial y las principales problemáticas identificadas en conjunto con participación ciudadana, se identificaron patrones espaciales para la priorización de la inversión, se delimitan tres zonas que requieren alta inversión concentradas en las localidades Suroccidente-Metropolitana-Suroriente y sector afluyente en el corregimiento La Playa y el barrio Las Flores.

Mapa 7. Zonas Estratégicas de Intervención



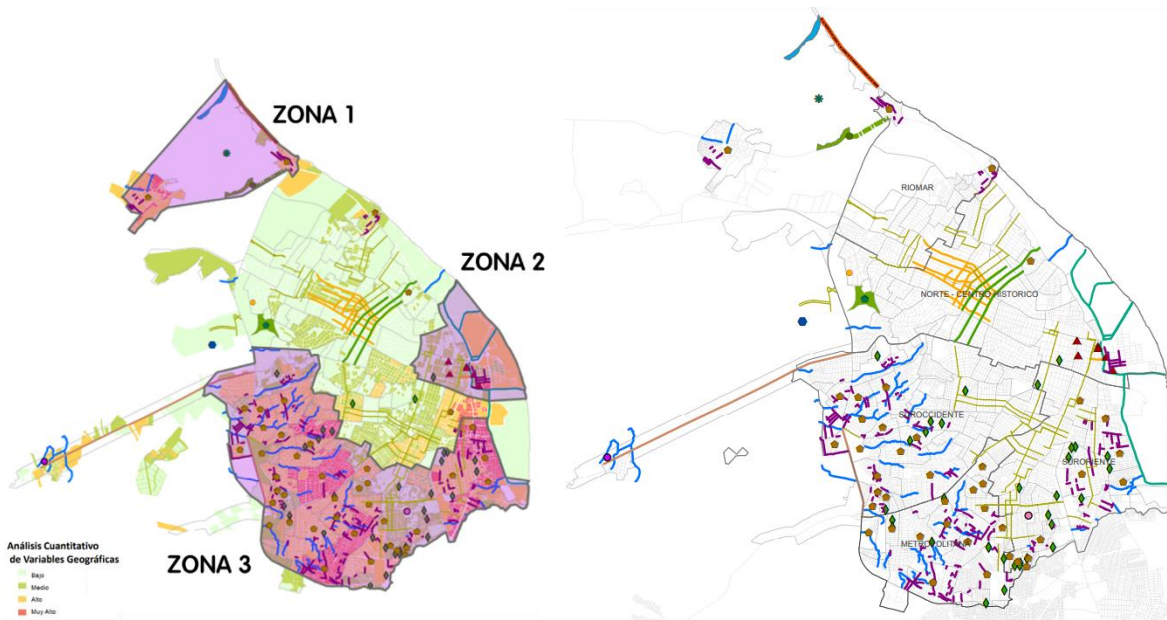
Fuente: Secretaría de Planeación. Elaboración propia.

De lo anterior se estima el plan de Inversiones, el cual debe responder a las necesidades y problemáticas identificadas, en un enfoque social, económico, ambiental y de infraestructura; el monto requerido para la ejecución del Plan de Desarrollo Soy Barranquilla 2020-2023 se estimó en \$18,7 billones de pesos, de los cuales \$13,6 billones de pesos corresponden a proyectos de tanto sociales como de infraestructura, mientras que \$1,7 billones de pesos para el pago de deuda programadas, los gastos de funcionamiento del distrito, como lo es la nómina, servicios públicos, aseo, vigilancia entre otros alcanzan los \$1,6 billones de pesos.

En términos específicos en relación a los proyectos de infraestructura estos ascienden un presupuesto estimado de \$2,1 billones que representan el 11,2% de la inversión total proyectada dentro del Plan de Desarrollo; se debe considerar que la infraestructura no solo sustenta la estructura morfológica e identidad del entorno urbano, sino que también incentiva el crecimiento económico al ser una plataforma que facilita las dinámicas de interacción social, además de mejorar el mercado laboral y aumentar el bienestar social.

La infraestructura y el desarrollo económico del entorno son aspectos que se vinculan directamente, y tienen como objetivo una mejora para la sociedad, por tanto, se toma en cuenta las zonas estratégicas de intervención para la priorización y definición de los principales proyectos de infraestructura que buscan transformar el entorno y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Mapa 8. Plan de Inversiones en Infraestructura














Fuente: Secretaría de Planeación. Elaboración propia.

Los principales proyectos de infraestructura incluidos en el plan de inversiones del distrito en el Mapa 8 corresponden a:

Tabla 2. Proyectos emblemáticos de infraestructura (2020-2023)

Símbolo	Programa	Descripción
	Mejoramiento de Viviendas	Disminuir el déficit cualitativo de vivienda por medio del mejoramiento de las condiciones físicas de viviendas vulnerables (instalaciones hidrosanitarias, pisos, cubiertas, fachadas, entre otros), mitigando los riesgos a los cuales se encuentran expuestos y previniendo desastres, enfermedades, y /o problemas psicosociales, además de defender el arraigo de las familias, mejorando el tejido social.
	Barrios a la Obra	Mejoramiento de la conectividad de las distintas localidades a través de la construcción de tramos viales en diferentes barrios de la ciudad, con el fin de mejorar en la calidad de vida de los habitantes, en las condiciones urbanísticas, en la movilidad, y en el tránsito de peatones.
	Recuperación de Parques	A través del Programa "Todos Al Parque" se tiene el objetivo de recuperación, activación y generación de espacio público verde abierto. El programa considera estrategias de sostenibilidad, seguridad, accesibilidad, activación y apropiación social.
	Plan Maestro de Canalización de Arroyos	Intervención y canalización de arroyos para la mitigación de riesgos de inundación, peligrosidad, impactos en la movilidad y aparato productivo, debido a las fuertes escorrentías y caudales durante temporada de lluvias en diferentes sectores de la ciudad.

Símbolo	Programa	Descripción
	Ecoparque Distrito Familiar	Espacio de integración para el encuentro con la naturaleza, que promueve la cultura ambiental e incrementa la biodiversidad de fauna y flora. Contará con espacios para las actividades recreativas como: senderos peatonales, ciclorutas, restaurantes, piscina natural, teatrino, zona glamping, graderías de contemplación, playa, avistamiento de aves, muelle, entre otros.
	Recuperación Playa Puerto Mocho	Recuperación ambiental y paisajística de la playa Puerto Mocho que incluye los siguientes elementos: 1). Zona Activa (contigua al agua). 2). Zona de Reposo 3). Zona de servicios turísticos. 4). Zona de enlace y articulación espacio público. 5). Manglares.
	Tren Turístico Las Flores	Recuperación de infraestructura férrea, rieles y vagones en un trazado de 2.80km, con dos estaciones para la recogida de pasajeros, se incluirá además un sendero peatonal y cicloruta paralelo al trazado, acompañado de una solución de estacionamiento.
	Saneamiento Cuerpo de Agua Ciénaga de Mallorcaín	Recuperación del cuerpo de agua por medio de soluciones biológicas, mientras se soluciona el proyecto de la EDAR. Además, se propone recuperación de mangle.
	Recuperación de Mercados	Construcción de infraestructura adecuada para el ordenamiento de vendedores, y que puedan realizar sus actividades de comercialización de verduras, frutas, carnes, pescados, productos preparados, entre otros, de una manera digna. La solución tendrá zona de parqueadero y espacios para la adecuación de cuartos fríos y de servicios, oficinas administrativas y zona de carga y descarga.
	Recuperación de Caños	Recuperación integral y limpieza de caños con el objetivo de mejorar los vasos comunicantes de agua que ingresan a la ciudad y mitigar los riesgos ambientales y de inundación en los barrios ubicados a lo largo de los cuerpos de agua, aumentar la capacidad hidráulica, conservación ambiental de los servicios ecosistémicos y proveer espacios públicos para su entorno
	Transformación del Entorno Urbano –TEU	Recuperación integral de andenes y espacio público para que peatones, personas con discapacidad y biciusuarios cuenten con un espacio seguro para caminatas y recorridos. Las intervenciones traerán consigo la regularización, accesibilidad, señalización, iluminación, recuperación de paisajismo y arborización en sus áreas adyacentes.
	Trio Vial Calle 70-72-74	Mejoramiento integral del trío vial compuesto por la Calle 70, Calle 72 y Calle 74, ubicadas en uno de los sectores más importantes de la ciudad para el desarrollo de actividades de comercio, y el cual busca intervenir 7.3 kilómetros de malla vial, mejoramiento de andenes, cicloinfraestructura, al igual que canalizar 1.100 metros lineales de arroyos.
	Centro de Bienestar Animal	Construcción de un complejo de más de 2.500 m ² en el Corregimiento de Juan Mina, para ofrecer atención sanitaria básica, esterilización, pruebas de laboratorio clínico, espacios para cirugías, maternidad, hospitalización, desparasitación y vacunación, entre otros, en el marco de la agenda distrital de protección animal, promoviendo la práctica de valores, cultura ciudadana, respeto y cuidado hacia los animales.

Símbolo	Programa	Descripción
	Pista de Ciclomontañismo	Bosque urbano con pista de ciclomontañismo y senderismo. Un nuevo espacio con cerca de 30 hectáreas para la recreación, la práctica de deportes, la protección del medioambiente y del sistema verde de Barranquilla, además promoverá la educación ambiental y contribuirá al mejoramiento de la calidad del aire y reducción de la contaminación.
	Complejo Deportivo La Magdalena	Construcción de complejo deportivo en el Barrio La Magdalena en un área de 31.000 metros cuadrados aproximadamente y de capacidad de más de 1800 personas; permitirá la práctica de deportes de diferentes disciplinas con el equipamiento piscina semi-olímpica, graderías, camerinos, cancha de voleibol, cancha de baloncesto, cancha de tenis, 3 canchas de futbol, adecuación cancha béisbol, adecuación ring de boxeo y gimnasio de entrenamiento, además de plazoleta con acabado de adoquín y construcción de módulo de servicios.

Fuente: Elaboración propia.

V. Infraestructura y Reducción de Pobreza

Dentro de la literatura diferentes planificadores territoriales y entes gubernamentales se han visto interesados en identificar los impactos de la inversión en proyectos de infraestructura pública en el desarrollo y la reducción de la pobreza. En el contexto de Latinoamérica, estudios han apuntado a identificar los beneficios socioeconómicos de la infraestructura en obras civiles, pues estas mejoran la conectividad entre mercados, reduciendo los costos de transacción, y por ende, un mayor crecimiento económico y reducción de la pobreza.

De acuerdo mediciones realizadas por (Saveedra, 2011) evidencia que las inversiones realizadas en Chile para el desarrollo de infraestructura de vías, riego, entre otros, tuvieron un impacto significativo en la reducción de la pobreza; estimando que, si estas hubiesen sido 1% mayor año tras año desde 1990, el impacto en la tasa de pobreza habría sido 25% más baja hacia el año 2009. En el caso de Bolivia, (Candia Castillo & Evia, 2011) estudiaron la densidad de la red vial y el estado de la infraestructura en diferentes municipios, identificando que aquellos municipios con una mejor conectividad y calidad adecuada de la infraestructura vial son capaces de vincularse entre sí, y con mercados más grandes, obteniendo mejores oportunidades para la reducción de la pobreza.

En el caso de la infraestructura de servicios como la educación, salud y vivienda; mejores estándares del servicio de salud, contribuyen a la reducción en las tasas de mortalidad y morbilidad debido a la construcción de equipamientos de salud, centros de atención y hospitales, generando impactos a largo plazo en la reducción de pobreza; así como

el acceso a la educación primaria y eventualmente secundaria, está relacionado con el desarrollo económico al promover equidad en el acceso e igualdad de oportunidades en todos los sectores de la población; en términos de vivienda, la calidad de las viviendas, incide de manera importante sobre la salud, educación y desempeño laboral, teniendo impactos directos en los ingresos de las familias.

La brecha de infraestructura en América Latina ha sido un tema de especial interés por distintos análisis desde inicios del 2000, cumpliendo un rol importante en la agenda hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); de acuerdo el (BID, 2020) estudios especializados estiman que las necesidades de inversión anual se sitúan entre un 4% y un 7% del Producto Interno Bruto (PIB), sin embargo, entre 2008 y 2017, los países de la región invirtieron en promedio un 2,8% de su PIB en infraestructura; evidenciando la necesidad de aumentar la participación de la inversión en infraestructura, no solo concibiendo los elementos y equipamientos tangibles, sino también la gestión de los activos de infraestructura, la regulación y el desempeño de los mismos. De lo anterior, para cerrar la brecha de infraestructura se requiere de aumentos en la inversión pública y privada, atraer inversión en proyectos con altas tasas de rentabilidad social y la prestación de servicios de mejor calidad.

VI. Conclusiones

El estrecho vínculo que existe entre los servicios urbanos, las infraestructuras, las dinámicas de interacción social y uso del suelo, demanda de políticas de planificación territorial acorde con las necesidades de la población. Planificar la inversión pública en sinergia con la participación ciudadana permite adoptar una visión integral del desarrollo que contemple las dimensiones sociales, económicas y ambientales del territorio.

La inversión pública en infraestructura es fundamental para impulsar el crecimiento económico de un territorio, generar empleo y mejorar la productividad. La infraestructura permite aumentar la competitividad del territorio, proveer accesibilidad al sistema de servicios del entorno urbano, generar efectos distributivos y corresponde a un elemento clave de reactivación económica en la post pandemia.

En los últimos 12 años, la ciudad ha experimentado una gran transformación positiva, logrando grandes avances que le brindan bases sólidas para seguir trabajando por el bienestar y la calidad de vida de los barranquilleros. Con el objetivo de continuar por esa senda de trabajo duro, para que la ciudad siga creciendo, superando grandes retos como la sostenibilidad ambiental, la exportación de bienes y servicios, las facilidades de conexión física y virtual, la generación de nuevos y mejores espacios públicos; y, por supuesto, cerrar cada día más las brechas sociales para ser una ciudad más equitativa.

El plan de desarrollo “Soy Barranquilla” es el instrumento de planificación que establece la hoja de ruta de la administración pública entre 2020 – 2023 con la que se impulsará el crecimiento de la ciudad y la reactivación del aparato productivo a través de 4 ejes fundamentales: Soy Equitativa, Soy Atractiva y Prospera, Soy Conectada, y Soy Biodiversidad.

Para la construcción del plan de desarrollo fue fundamental la participación de la comunidad, expertos y funcionarios públicos, además del diagnóstico espacial de las principales problemáticas y requerimientos de la población para definir zonas prioritarias de intervención y proponer soluciones acordes a las necesidades espaciales y sociales del entorno.

VII. Referencias Bibliográficas

- Barranquilla, A. d. (2020). Plan de Desarrollo 2020-2023: "Soy Barranquilla". Barranquilla. BID. (Julio de 2020). Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/De-estructuras-a-servicios-El-camino-a-una-mejor-infraestructura-en-América-Latina-y-el-Caribe.pdf>
- Candia Castillo, F., & Evia, J. L. (2011). Bolivia: financiación y arreglos institucionales para retirar barreras a los caminos de los pobres. En F. K. Adenauer, *Inversión en infraestructura pública y reducción de la pobreza en América Latina* (págs. 20-32). Rio de Janeiro.
- CEPAL. (2018). Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo de América Latina y el Caribe. Obtenido de Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo de América Latina y el Caribe: <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/marco-conceptual-inversion-publica>
- Jordan, R., & Simioni, D. (2002). *Las nuevas funciones urbanas: gestión para la ciudad sostenible*. Santiago de Chile: Serie Medio Ambiente y Desarrollo - CEPAL.
- Saveedra, E. (2011). *Infraestructura en Obras Públicas y Reducción de la Pobreza en Chile*. En F. K. Adenauer, *Inversión en infraestructura pública y reducción de la pobreza en América Latina* (págs. 45-55). Rio de Janeiro.

