Descargue el libro completo (Tamaño 7,92 MB)
Tenga en cuenta

Los libros y capitulos de libros que se publiquen o editen, pertenecen a sus respectivos autores y, por ende, no comprometen necesariamente a la Entidad, a menos que así se indique en forma expresa. Para más información consulte nuestro Aviso Legal.

Autor o Editor
Laura Cepeda, Luis Armando Galvis, Juan D. Barón
Leonardo Bonilla, Andrea Otero

En pleno comienzo del siglo xxi las perspectivas de Barranquilla parecen tomar un rumbo distinto del de décadas anteriores. La percepción del Gobierno local y el manejo de las finanzas públicas han dado un giro positivo. Con la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos, el potencial de crecimiento e inversión en la ciudad ha aumentado las expectativas de los años que vienen. Sin embargo, dado su tamaño —es la cuarta en población del país y la primera de la costa Caribe en términos económicos—, los asuntos que persisten no son de poca monta.

Si bien para abordar y proponer el desarrollo de una ciudad es necesario un punto de vista holístico, la economía de Barranquilla a comienzos del siglo xxi brinda una perspectiva microeconómica. Por consiguiente, Juan David Barón, Leonardo Bonilla, Laura Cepeda, Luis Armando Galvis y Andrea Otero, investigadores del Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) del Banco de la República, sucursal Cartagena, realizaron estudios sobre distintos aspectos de la otrora llamada Puerta de Oro de Colombia. El resultado son seis capítulos enfocados en problemas sociales, urbanos y económicos: pobreza, vivienda, educación, industria, finanzas públicas y el puerto.

En el aspecto social, los trabajos de Laura Cepeda y Luis Armando Galvis se apoyan en mapas de la ciudad para analizar la pobreza y el déficit de vivienda, respectivamente. Ambos autores hacen uso de la información del censo de 2005, que permite desagregar los datos a unidades geográficas tan pequeñas como manzanas, para concluir que los malos resultados en ambos aspectos se concentran en las mismas zonas de las ciudades, a saber: el occidente de las localidades Suroriente y Metropolitana.

Laura Cepeda presenta una descripción de la pobreza de la ciudad, con una desagregación por barrios. Su capítulo muestra cómo la pobreza y algunas variables negativas asociadas a ella no se distribuyen homogéneamente en la ciudad, sino que se concentran en sectores específicos. Según la investigadora, “la razón para la segregación [residencial] varía de región a región, pero en América Latina esta suele asociarse a problemas socioeconómicos, mientras que en los Estados Unidos y otros países desarrollados, como Canadá, se asocia principalmente a características raciales o étnicas”. Cepeda muestra cómo la pobreza y los factores negativos asociados a ella se concentran en los mismos lugares de la ciudad donde hay mayor déficit de vivienda: la mitad de la población de la localidad Metropolitana y el 61% de la localidad Suroccidente se encuentran por debajo de la línea de pobreza, mientras que en localidades como la Norte Centro Histórico esta cifra es de 13%. Al mirar otras variables como el analfabetismo, la informalidad laboral y el porcentaje de personas autoclasificadas como afro, que usualmente están en condiciones de desventaja, se observa que la gran mayoría se concentra en las dos localidades mencionadas arriba y en la localidad Suroriente; de ahí el título del capítulo: “Los sures de Barranquilla”.

La vivienda es un aspecto de crucial importancia en una ciudad urbana como Barranquilla y así lo denota el capítulo de Galvis. En 1993 la cohabitación y la falta de servicios públicos eran los principales causantes del déficit de vivienda en la ciudad. El autor muestra que, si bien entre 1993 y 2005 la infraestructura de las viviendas mejoró de manera notable —sobre todo por el aumento en la cobertura de servicios públicos—, el hacinamiento aumentó, ya que la proporción de hogares en cohabitación subió en 34%. Los modelos presentados muestran que las variables que afectan de forma significativa la probabilidad de que un hogar esté en déficit habitacional son los ingresos, la educación y el género de su jefe, la edad de este y la razón de dependencia del hogar.

Juan David Barón compara el rendimiento académico de los estudiantes barranquilleros de grados quinto, noveno, undécimo y de últimos semestres de universidad con sus pares en Bucaramanga y Bogotá, las ciudades del país con mejor rendimiento. Documenta al detalle las brechas entre Barranquilla y estas dos ciudades en los puntajes en las pruebas estandarizadas Saber, en distintos componentes. Tener un grupo de comparación del nivel de estas dos ciudades permite formular recomendaciones más acertadas de política, pues sería inadecuado comparar a Barranquilla con ciudades de menor tamaño o con menor rendimiento académico y mucho menos con el agregado nacional.

Barranquilla tiene brechas negativas con las dos ciudades de comparación en todas las pruebas, pero brechas

positivas con el resto del país, lo cual reitera la importancia del grupo de comparación al proponer políticas.

El gran aporte del estudio, sin embargo, es el ejercicio contrafactual que realiza Barón, en el que explica qué tanto de la brecha en las pruebas Saber-11 se debe a diferencias en las características de las instituciones educativas y qué tanto a las desigualdades en las características personales de los estudiantes y sus familias. Este ejercicio aporta más luces a las opciones de política que se pueden considerar para abordar el problema, pues no se queda en el simple cálculo de la brecha bruta, sino que identifica qué es lo más influyente en ella. En el caso de Barranquilla, la mayor parte de la brecha se explica por las características personales y familiares para los distintos niveles de rendimiento y para ambos géneros. Este resultado implica que proponer recomendaciones de política para disminuir la brecha sea más complejo, pues requeriría cambios dentro del núcleo familiar de los estudiantes; no obstante, muestra la gran influencia que tienen los padres en la formación de capital humano de sus hijos.

En cuanto a la economía de la ciudad, Leonardo Bonilla se hace la pregunta que todos los industriales barranquilleros se han hecho por lo menos desde la mitad del siglo pasado: ¿cambian por fin las tendencias? El capítulo señala que si bien la industria barranquillera ha mostrado resultados satisfactorios durante la primera década del siglo actual, su crecimiento es aún menor que el promedio nacional. Así mismo, el relativo mejor desempeño industrial no se ha traducido en mayor empleo, pues las empresas que encabezan se caracterizan por tener una alta intensidad en capital y una vocación exportadora. Con respecto a este punto, vale la pena señalar que la industria del Atlántico está más abierta a los mercados internacionales que las de Antioquia, Valle del Cauca y Bogotá.

Andrea Otero examinó las finanzas públicas de la ciudad en un momento en que estaban en la mira nacional, pero ya no por los diversos problemas de la década anterior, sino porque después que el municipio se acogió a programas de saneamiento fiscal, en 2008, las finanzas públicas mostraron una mejoría que se tradujo en un aumento de los recursos disponibles para inversión en sectores prioritarios. Como señala la autora, se ha mejorado la infraestructura de los colegios públicos, construido una serie de megacolegios y ampliado la cobertura y calidad del sistema de salud de la ciudad.

Por último, Otero nos describe la situación actual del puerto de Barranquilla y señala dos factores que explican su rezago. El puerto es el cuarto mayor del país después de los de Santa Marta, Cartagena y Buenaventura; sin embargo, hay grandes diferencias entre el tamaño de estos y el de Barranquilla. La primacía de los de Santa Marta y Cartagena en la costa norte, pero sobre todo el bajo calado del río Magdalena en su desembocadura —que impide el ingreso de grandes navieras, las más rentables—, rezagan a Barranquilla, aunque también hay ventajas. Primero, su capacidad de expansión, mayor que la de Cartagena y la de Santa Marta, y segundo, la facilidad para el transporte multimodal, ya que tiene acceso fácil al interior del país, tanto por vía terrestre como por vía fluvial, cuyo costo es bajo, si se le compara con el transporte por carretera.

La economía de Barranquilla a comienzos del siglo xxi sigue la línea que el CEER ya trazó con La economía y el capital humano de Cartagena de Indias, editado por Adolfo Meisel Roca en 2009. Ambos tienen un enfoque académico riguroso, pero sobre todo, están pensados desde la costa Atlántica, compilados para brindar una perspectiva económica más amplia de sus problemas. Los libros dan luces sobre una pieza del entramado de estas ciudades, pero al unirse con la literatura existente en historia, política, cultura y antropología, contribuyen a armar el rompecabezas de las dos mayores ciudades de la costa Caribe para entender su rezago frente a otras regiones del país.