

05

Economía



5. Economía



Las exportaciones en el departamento del Atlántico presentaron un incremento desde el 2013.



Barranquilla es la ciudad con uno de los mayores pesos en la región Caribe en relación al PIB (Producto Interno Bruto), siendo parte de los motores económicos de la región y el departamento. La composición del PIB departamental es diversificada y ha crecido casi 9% en los últimos 4 años incluso poniéndose por encima de la tasa de crecimiento de la capital del país.

En poco mas de una década, Barranquilla fue la ciudad en Colombia que más multiplicó el empleo entre 2008 y 2019, que se ha dado con una dinámica jalonada por el Comercio al por menor, construcción y hoteles, restaurantes, bares y similares. Estos resultados son positivos, aunque sigue siendo un reto aumentar la proporción de empleos formales, la ciudad pudo aumentar las oportunidades laborales para las mujeres y los jóvenes. Además, como se vio en otro apartado, esta dinámica significó un aumento en el ingreso de los hogares y el cierre de brechas de nivel de vida con respecto a ciudades como Bogotá y Medellín.

Las exportaciones en el departamento del Atlántico presentaron un incremento desde el 2013 y se han mantenido a los largo de los últimos años, están diversificadas y tienen una importante participación de productos de alto valor agregado como productos farmacéuticos y agroquímicos. Destacando la participación de empresas multinacionales y multilatinas de los sectores químico, metalmecánico, farmacéutico y textiles, con empresas como destaca Energía Solar Windows, Bayer, Tecnoglass, Procaps, entre otras.

Por otro lado, el choque económico ocasionado por la pandemia ha mostrado un choque fuerte que se ha reflejado en la contracción del crecimiento y el empleo, no obstante, el escenario en "V" (choque y recuperación) ha sido el patrón hasta la fecha. Nuevamente la ciudad ha sido una de las ciudad que mas rápidamente ha recuperado el empleo y el dinamismo de la economía local, mostrando un importante nivel de resiliencia de su economía. En el presente capítulo se presentan las cifras históricas y coyunturales de empleo, exportaciones, importaciones y estructura del aparato productivo.

5.1. Mercado laboral

Para entender correctamente el mercado laboral, primero se debe tener en cuenta que las cifras corresponden a Barranquilla – Soledad y actualmente no es posible separarlas.

Barranquilla A.M - 2020



1.566.993

personas se encontraban en edad de trabajar (PET)



936.849

personas componen la fuerza laboral (PEA).
(Personas en edad de trabajar que trabajan o buscan trabajo).



821.697

personas se encontraban ocupadas



115.152

personas se encontraban buscando empleo

Fuente: DANE – Mercado laboral

Ocupados en Barranquilla

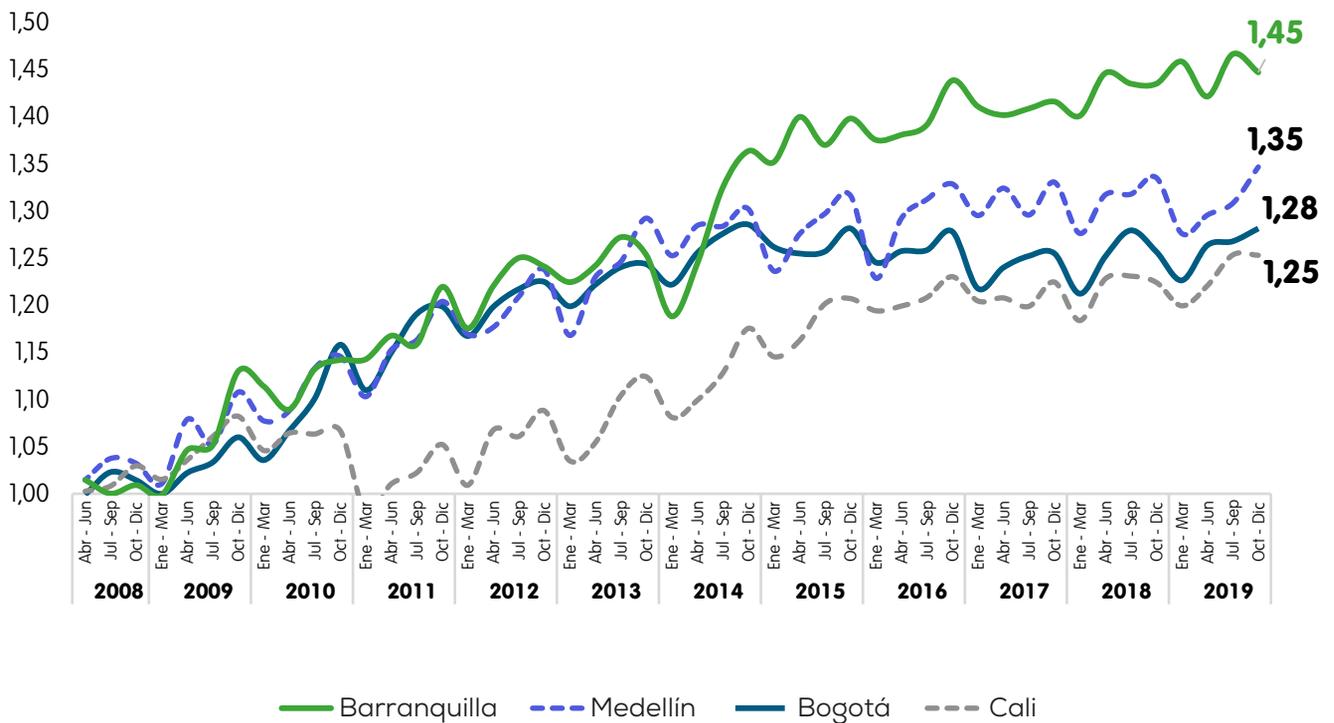


920 mil
2019

561 mil
2008

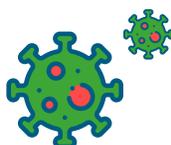
Barranquilla A.M fue la ciudad en Colombia que más multiplicó el empleo entre 2008 y 2019, y a pesar de que para el segundo trimestre de 2020 hubo 160 mil menos empleos, para el primer semestre de 2021 se recuperaron cerca de 105 mil.

Índice de ocupación (abril-junio 2008 = 1)



Fuente: DANE – Mercado laboral

Efecto covid-19 Barranquilla A.M - 2020



52,4%

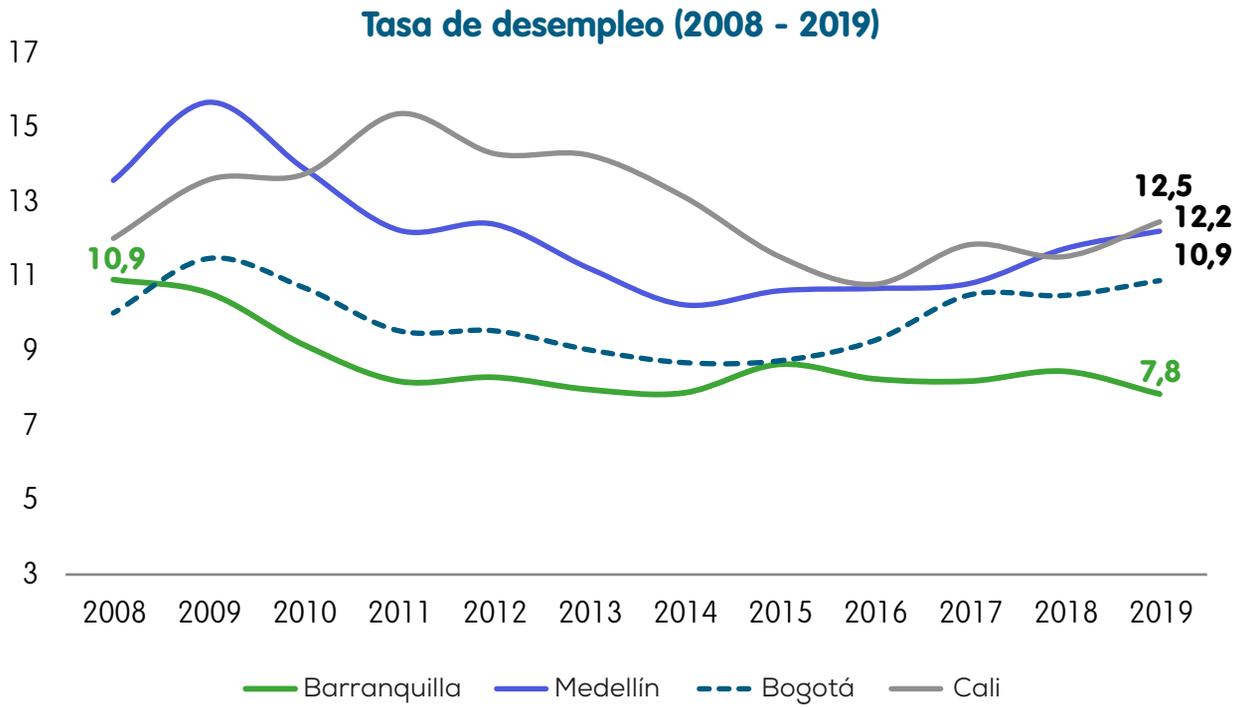
fue la Tasa de ocupación (TO) en Barranquilla durante 2020, mientras que en 2019 fue de 59,5.



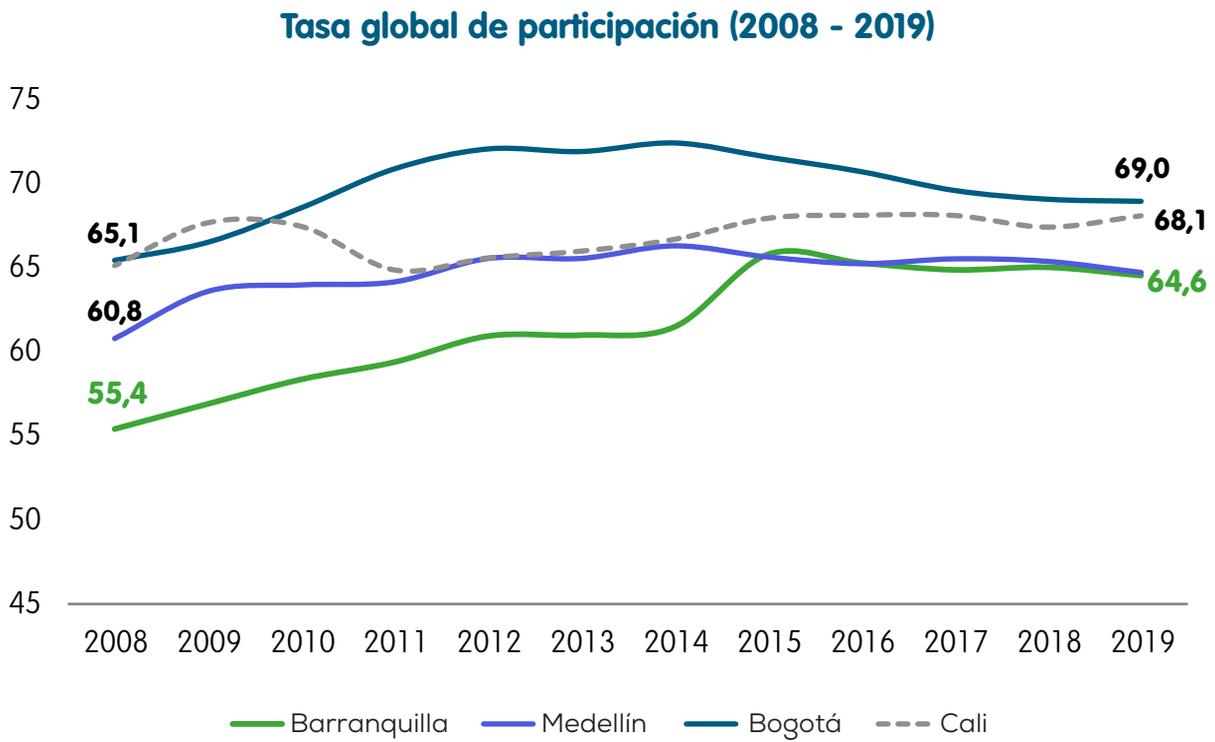
Fuente: DANE – Mercado laboral

TO: es la relación porcentual entre la población ocupada (OC) y el número de personas que integran la población en edad de trabajar (PET).

Barranquilla A.M se caracteriza por mantener **tasas de desempleo inferiores** a la de otras ciudades principales.



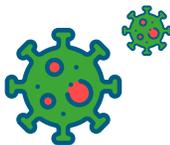
Fuente: DANE – Mercado laboral



Fuente: DANE – Mercado laboral

Efecto covid-19

Barranquilla A.M - 2020



12,4% Tasa de desempleo (TD)

59,8% Tasa global de participación (TGP)

TGP: es la relación porcentual entre la población económicamente activa y la población en edad de trabajar. Este indicador refleja la presión de la población en edad de trabajar sobre el mercado laboral.

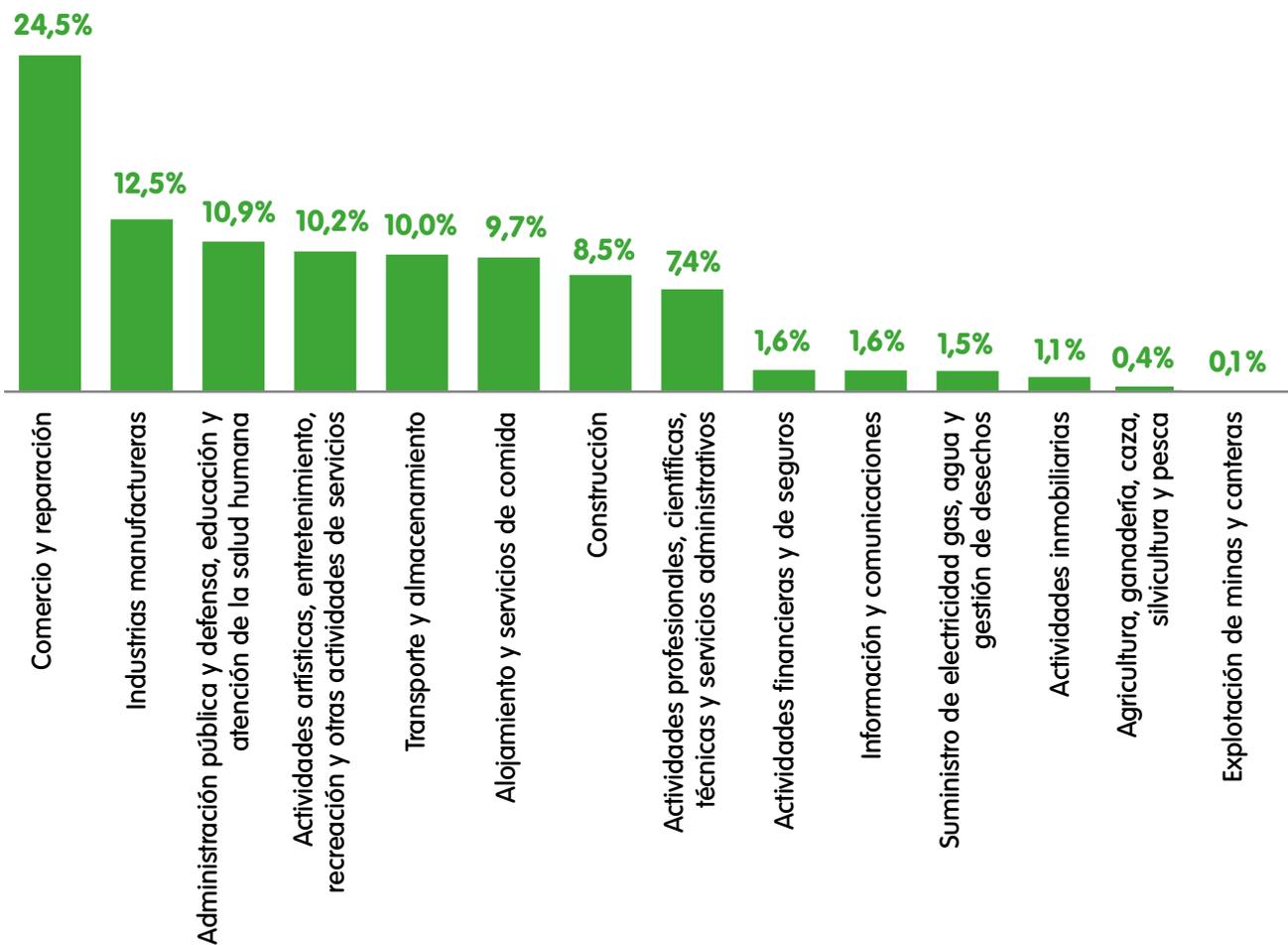
TD: es la relación porcentual entre el número de personas que están buscando trabajo, y el número de personas que integran la fuerza laboral.

Proporción ocupados según posición ocupacional – Barranquilla A.M (2020)



Fuente: DANE – Mercado laboral

Proporción ocupados según rama de actividad – Barranquilla A.M (2020)



Los sectores que más han aportado al crecimiento de empleo: **Comercio, industria, servicios, actividades inmobiliarias, y construcción.**

Fuente: DANE – Mercado laboral

Mercado laboral Barranquilla A.M (2020)

Mujeres

50%

de las mujeres en edad de trabajar buscan o tienen trabajo (son económicamente activas).

338 mil

mujeres ocupadas.



Representan el **41,1%** del total de ocupados.

16% es la tasa de desempleo femenino.

Hombres

70%

de los hombres en edad de trabajar buscan o tienen trabajo (son económicamente activos).

484 mil

hombres ocupados.



Representan el **58,1%** del total de ocupados.

9,1% es la tasa de desempleo masculino.

Jóvenes (14 a 28 años)

483.232

jóvenes en edad de trabajar.

49%

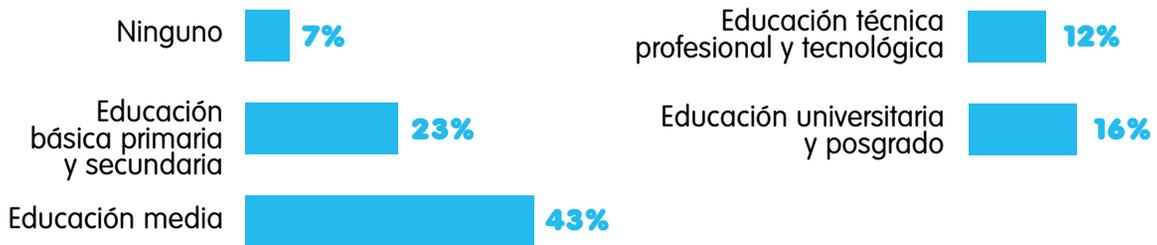
de los jóvenes en edad de trabajar buscan o tienen trabajo (son económicamente activos).



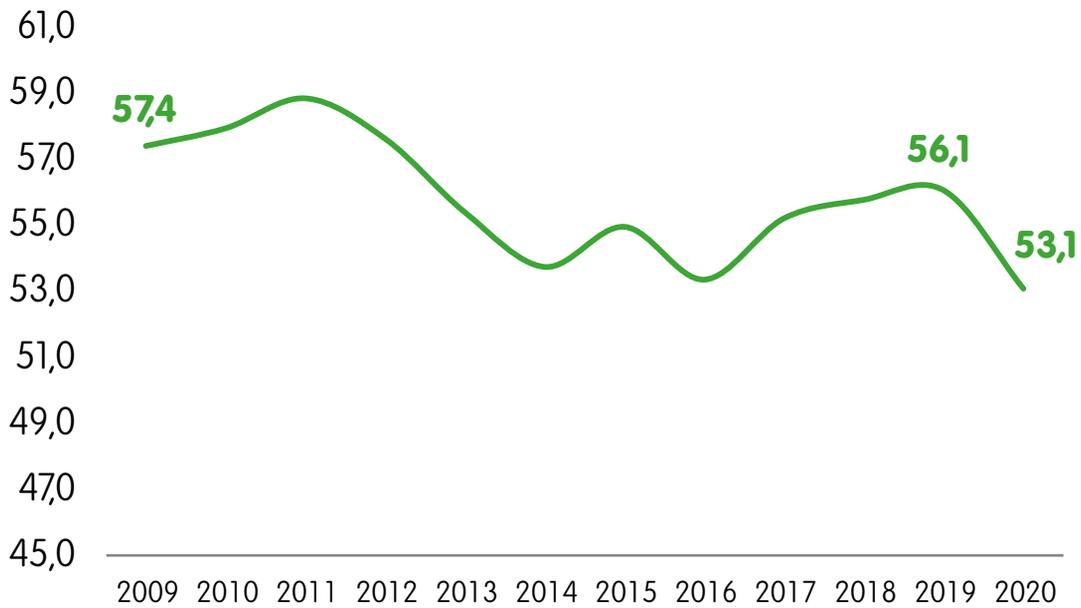
184 mil jóvenes económicamente activos se encontraban trabajando.

22,5% fue la tasa de desempleo juvenil.

Nivel educativo de la población ocupada - Barranquilla A.M (2020)



Proporción de informalidad Barranquilla A.M



Fuente: DANE – Mercado laboral

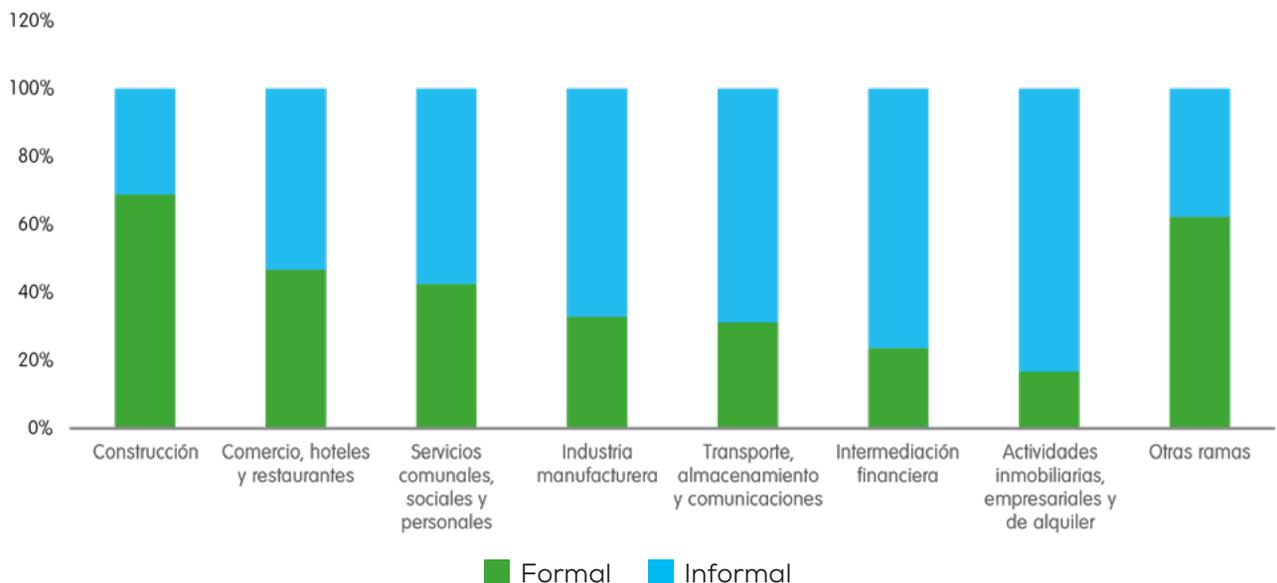


339.454

empleados formales en Barranquilla A.M.

Los sectores no transables (que no se puede exportar) como el comercio, construcción o transporte, son los que más empleo generan en las ciudades, al tiempo que concentran la mayor informalidad, que a su vez se relaciona con inestabilidad laboral y vulnerabilidad socioeconómica.

Informalidad según rama económica (2020)



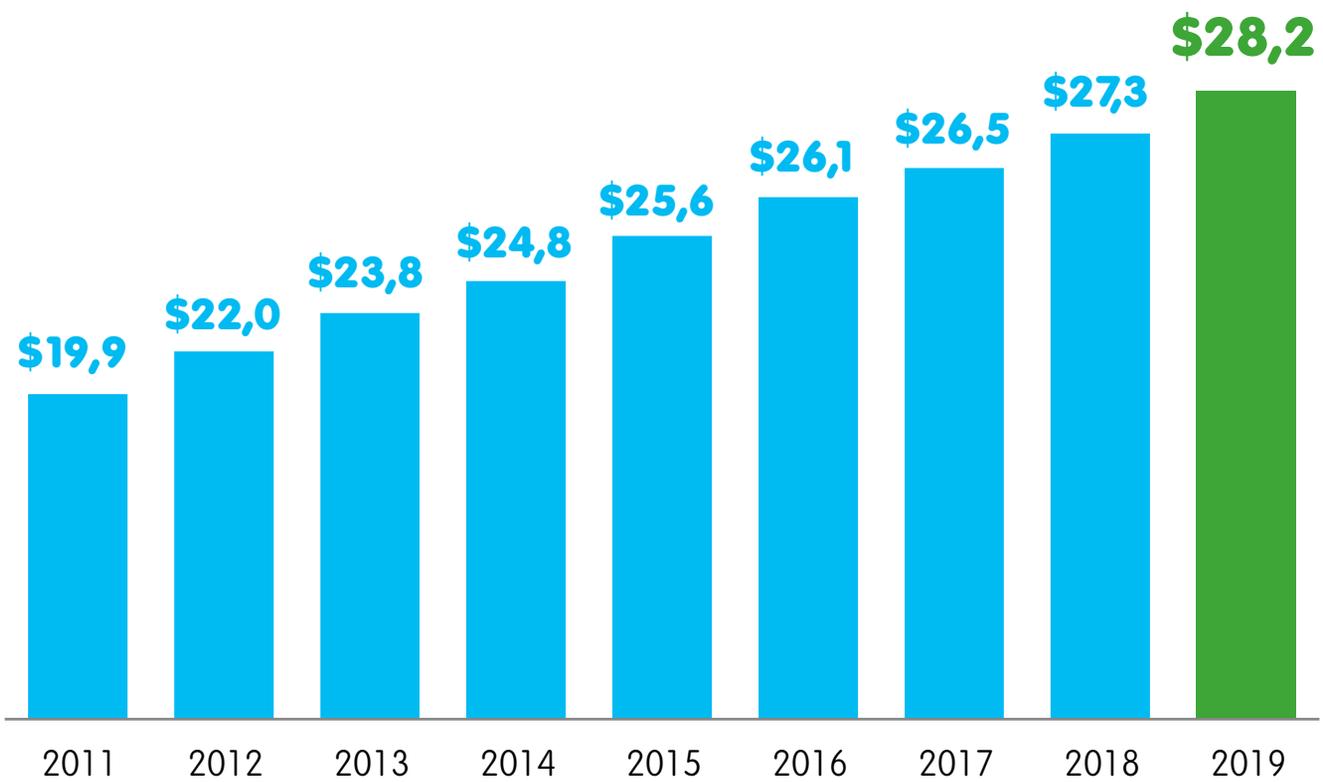
Fuente: DANE – Mercado laboral

5.2. Producción

¿Sabías que...?

El Valor Agregado es una medida de desempeño económico para los municipios y equivale al valor adicional que adquieren los bienes y servicios en el proceso de producción.

Valor agregado - Barranquilla
(Billones de pesos – precios constantes de 2020)



Fuente: DANE – Cuentas nacionales
Precios corrientes
P: Provisional



El valor agregado de Barranquilla en el 2019p fue de:

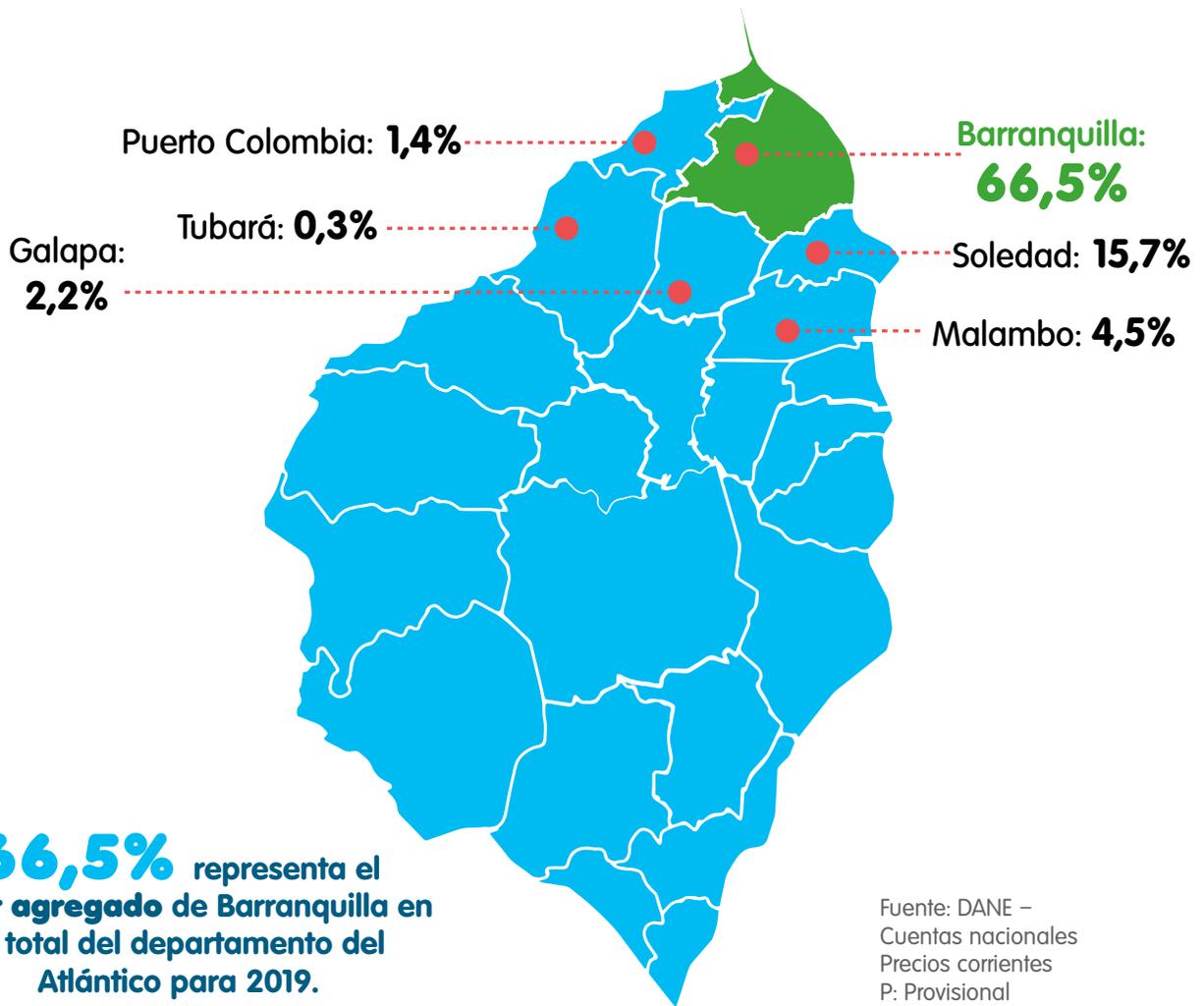
28,2 billones de pesos

(Precios constantes 2020)

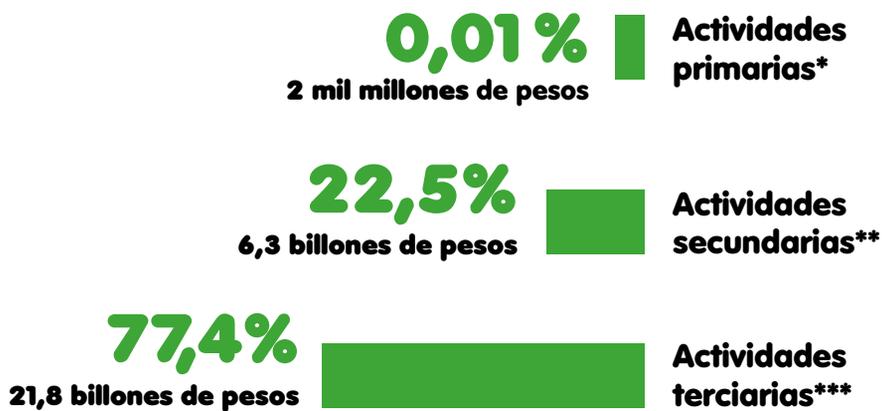
Lo que equivale a un crecimiento del **3%** con respecto al año 2018.

Fuente: DANE – Cuentas nacionales
Precios corrientes
P: Provisional

Aporte por ente territorial al valor agregado departamental 2019p



Valor agregado según grandes actividades económicas – Barranquilla 2019p



*Actividades primarias:

Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; y explotación de minas y canteras.



**Actividades secundarias

Actividades de industrias manufactureras y construcción.



***Actividades terciarias

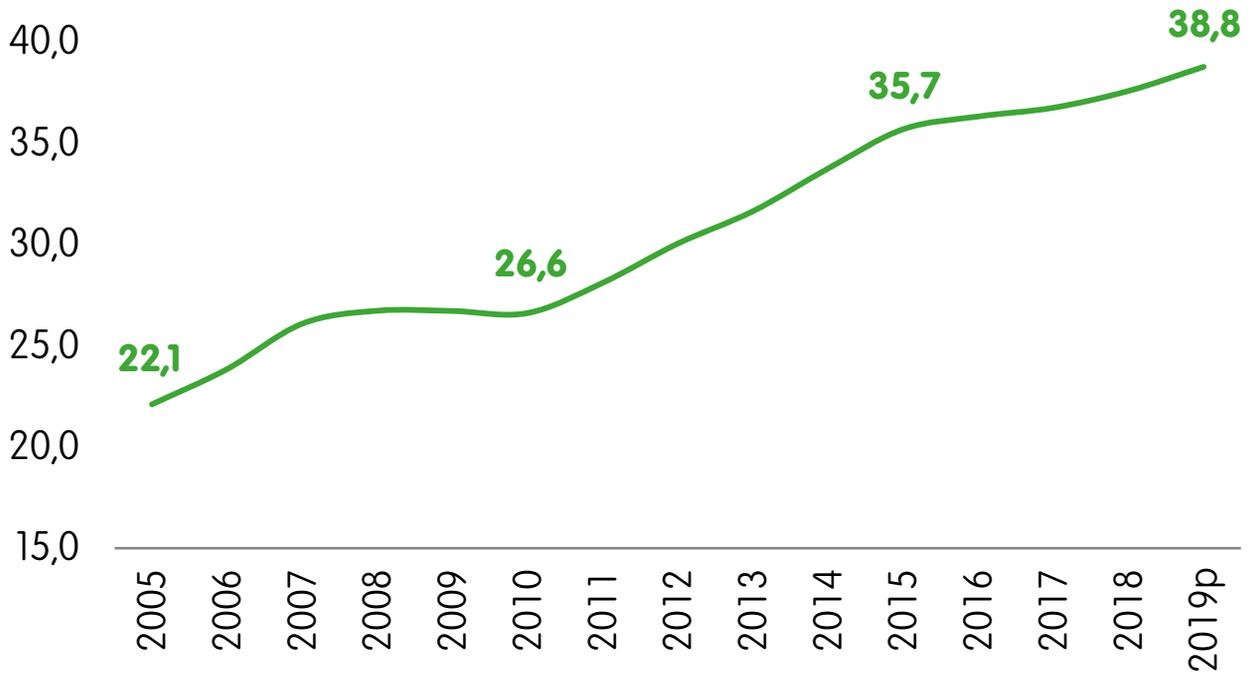
Servicios públicos; comercio; reparación de vehículos; transporte; alojamiento y restaurantes; comunicaciones; actividades financieras y de seguros; actividades inmobiliarias; actividades profesionales, científicas y técnicas; administración pública; educación; salud; arte, entretenimiento y recreación; actividades de los hogares.

Producto Interno Bruto (PIB) departamental

¿Sabías que...?

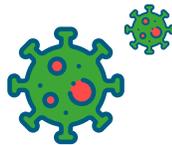
El producto interno bruto es una medida monetaria que simboliza el valor generado por la compra de insumos para fabricar bienes y ofrecer servicios, y el registro de las ventas de estos en cada uno de los sectores productivos.

PIB - Departamento del Atlántico
Precios constantes de 2015



Fuente: DANE - Cuentas nacionales departamentales
Precios constantes 2015
P: Provisional

Efecto covid-19 Barranquilla A.M - 2020



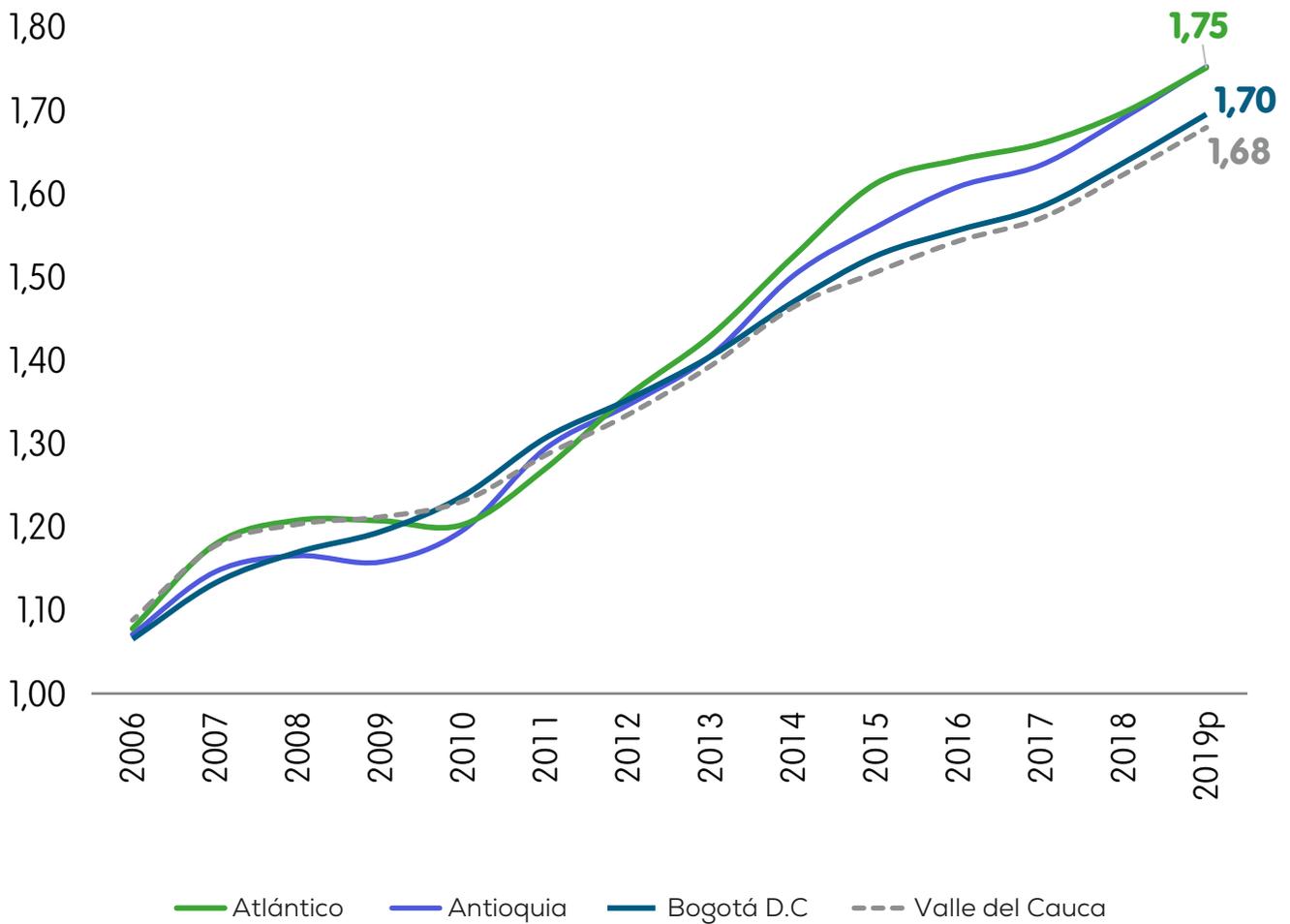
El PIB del departamento del Atlántico en el 2020pr fue de:

36,6 billones de pesos

Lo que equivale a una contracción del **6%** con respecto al año 2019.

Fuente: DANE - Cuentas nacionales departamentales
Precios constantes 2015
Pr: Preliminar

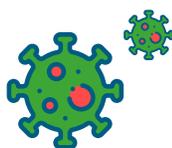
Índice de crecimiento del PIB del departamento del Atlántico 2006 - 2019 (2005=1)



Entre 2015 y 2019 PIB departamental creció aproximadamente un 9%.

Fuente: DANE - Cuentas nacionales departamentales
Precios constantes 2015
P: Provisional

Efecto covid-19 Barranquilla A.M - 2020



El PIB del Atlántico ha aumentado un 65% frente a lo que era en 2006.

Fuente: DANE - Cuentas nacionales departamentales
Precios constantes 2015
Pr: Preliminar

Estructura Productiva Del Departamento Del Atlántico (2020pr)



19%

Comercio, reparación de vehículos, transporte, almacenamiento, alojamiento y restaurantes.



17%

Administración pública y defensa, educación, salud y servicios sociales.



16%

Industrias manufactureras



10%

Impuestos



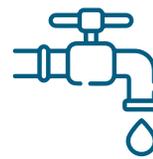
8%

Actividades inmobiliarias



7%

Actividades profesionales, científicas y técnicas, servicios administrativos



7%

Servicios públicos



5%

Construcción



5%

Actividades financieras y de seguros



3%

Arte, entretenimiento y recreación, actividades de los hogares



3%

Información y comunicaciones



1%

Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca



0%

Explotación de minas y canteras

Fuente: DANE - Cuentas nacionales departamentales - Precios constantes 2015
Pr: Preliminar

Proporción del PIB 2020pr del departamento del Atlántico:



31% En el PIB de la región Caribe

4% En el PIB de Colombia

5.3. Comercio

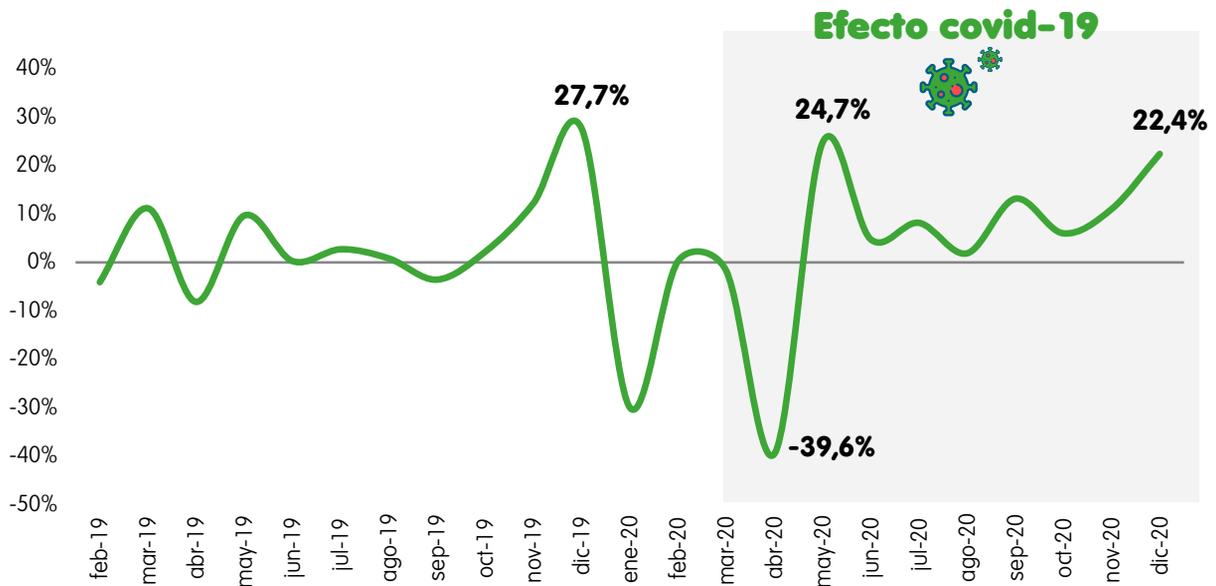
5.3.1 Comercio interno

¿Sabías que...?

Los índices de comercio minorista proporcionan información coyuntural de la evolución o variación de las ventas y del personal en el sector de un territorio.

Índices de ventas reales

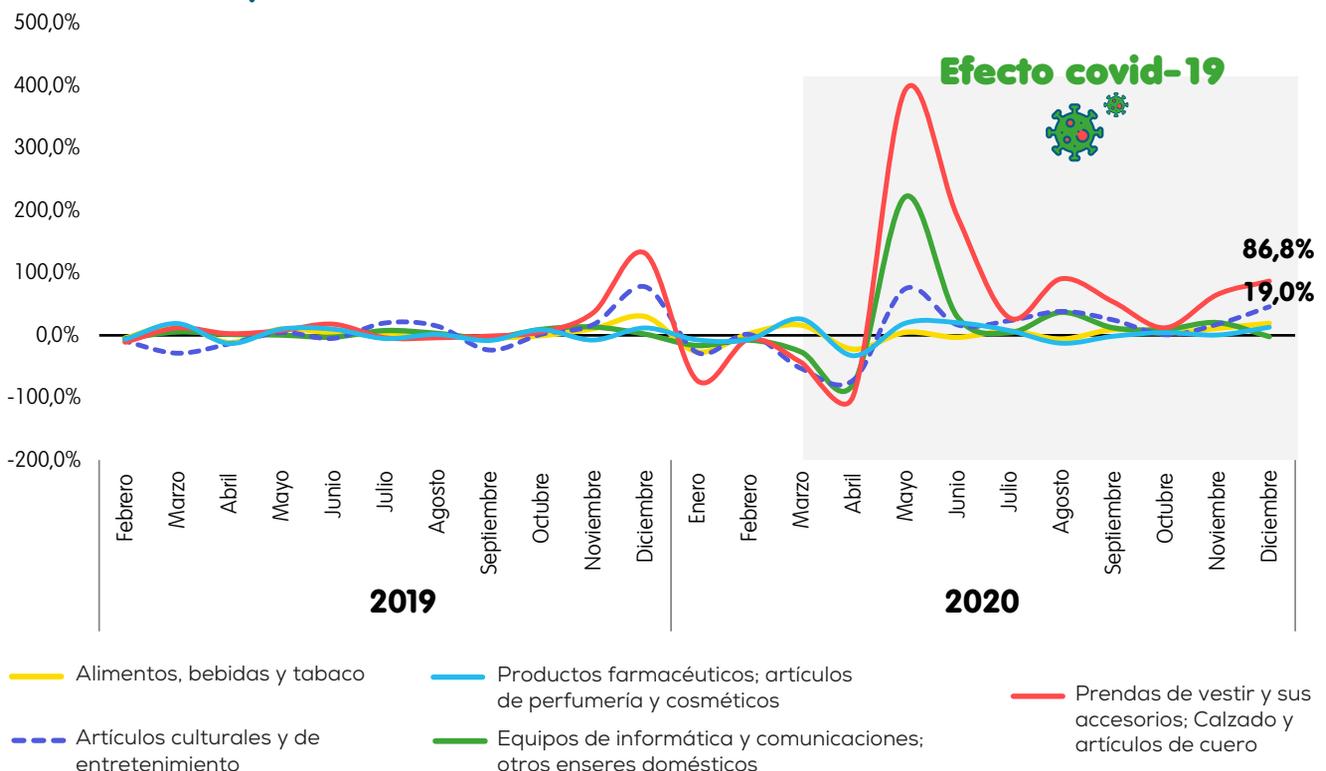
Variación de ventas reales en comercio al por menor y vehículos - Departamento del Atlántico (Promedio mensual 2019=100)



Fuente: DANE - EMC

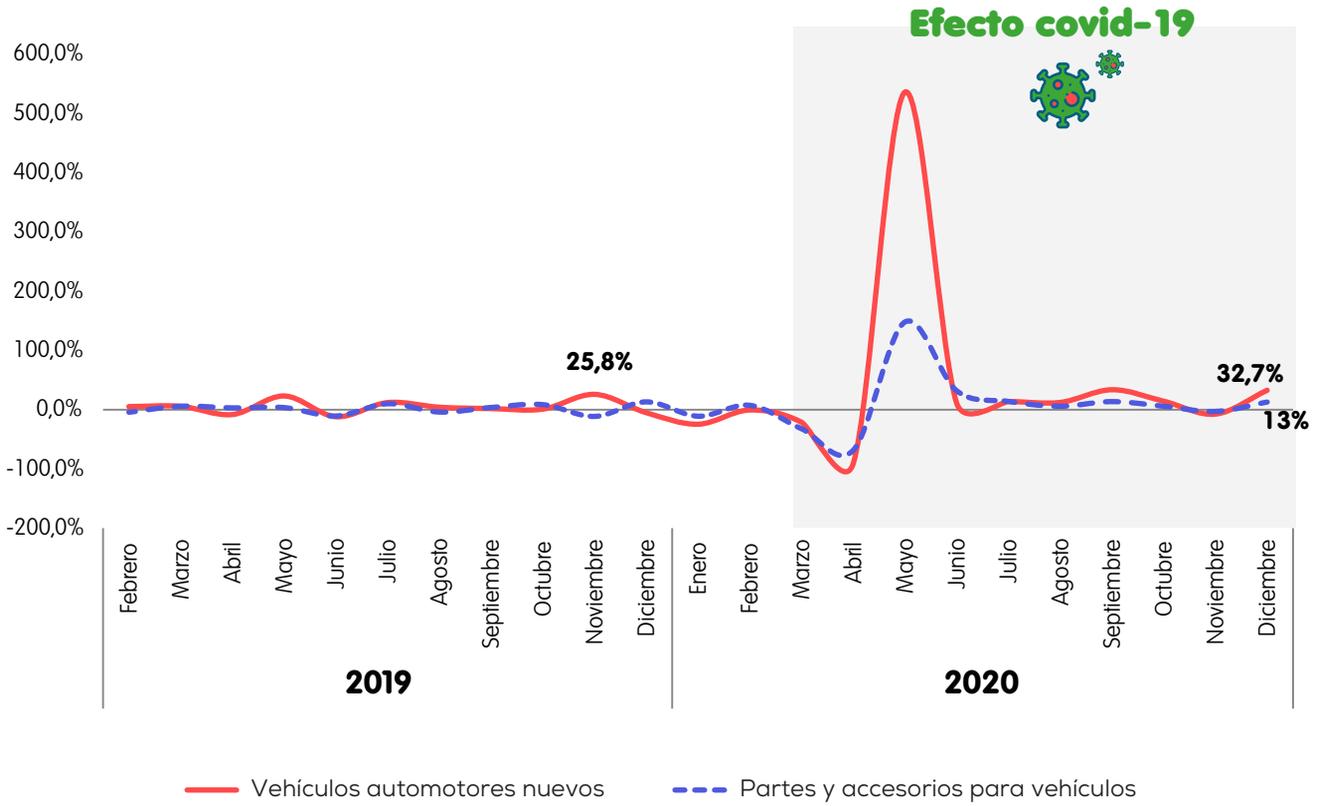
La actividad comercial representada por los índices de ventas reales muestra la **fuerte contracción producto del cierre de actividades económicas durante el mes de abril y una rápida recuperación en lo corrido de los meses desde mayo a noviembre de 2020.**

Variaciones de ventas reales en comercio al por menor - Departamento del Atlántico (Promedio mensual 2019=100)



Fuente: DANE - EMC

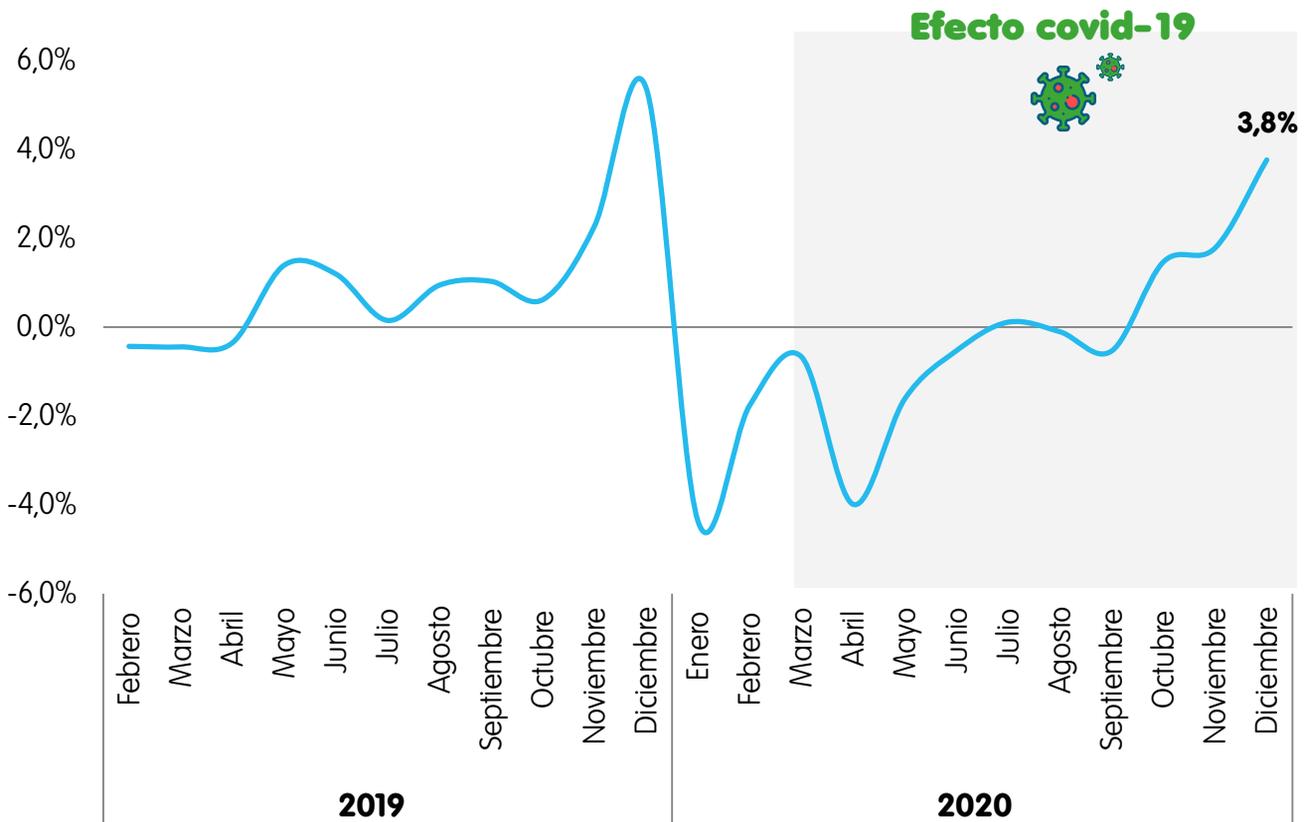
Variaciones de ventas reales en vehículos automotores - Departamento del Atlántico (Promedio mensual 2019=100)



Fuente: DANE - EMC

Personal ocupado en sector comercio

Variación de personal ocupado en sector comercio - Departamento del Atlántico (Promedio mensual 2019=100)



Fuente: DANE - EMC

5.3.2 Micronegocios

¿Sabías que...?

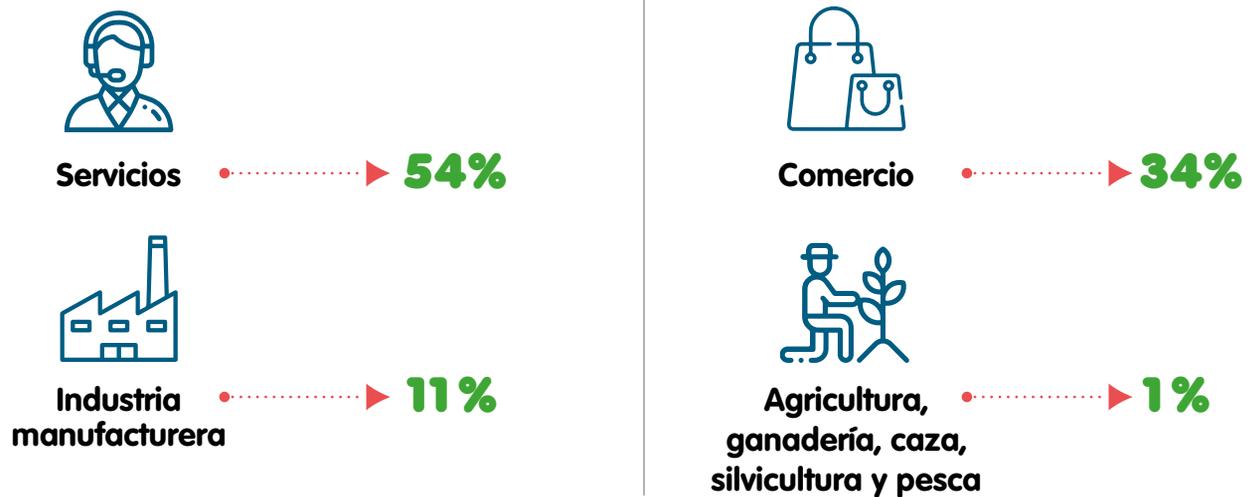
Los micronegocios son unidades económicas con **máximo 9 personas ocupadas que desarrollan una actividad productiva de bienes o servicios**, con el objeto de obtener un ingreso, actuando en calidad de propietario o arrendatario de los medios de producción.



278 mil

Micronegocios en Barranquilla A.M durante el 2020

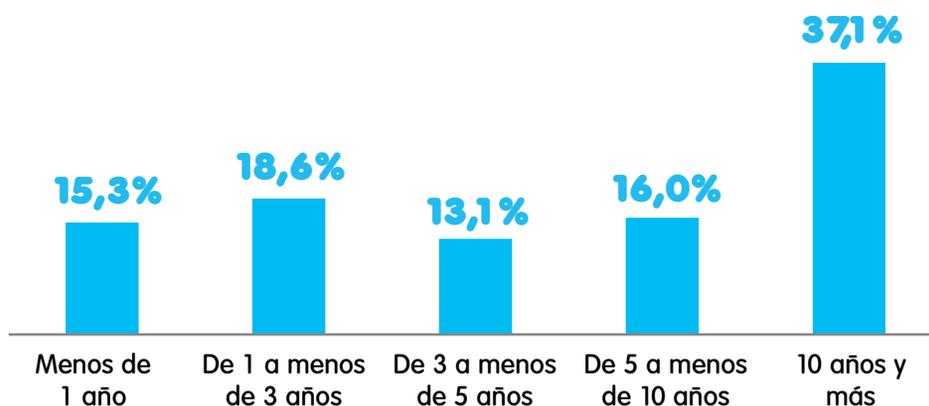
Proporción según actividad económica:



Fuente: DANE – Encuesta Micronegocios

6 de cada 10 micronegocios en Barranquilla A.M se constituyeron con ahorros personales como mayor fuente de recursos.

Antigüedad de micronegocios en Barranquilla A.M (2020)



Fuente: DANE – Encuesta Micronegocios

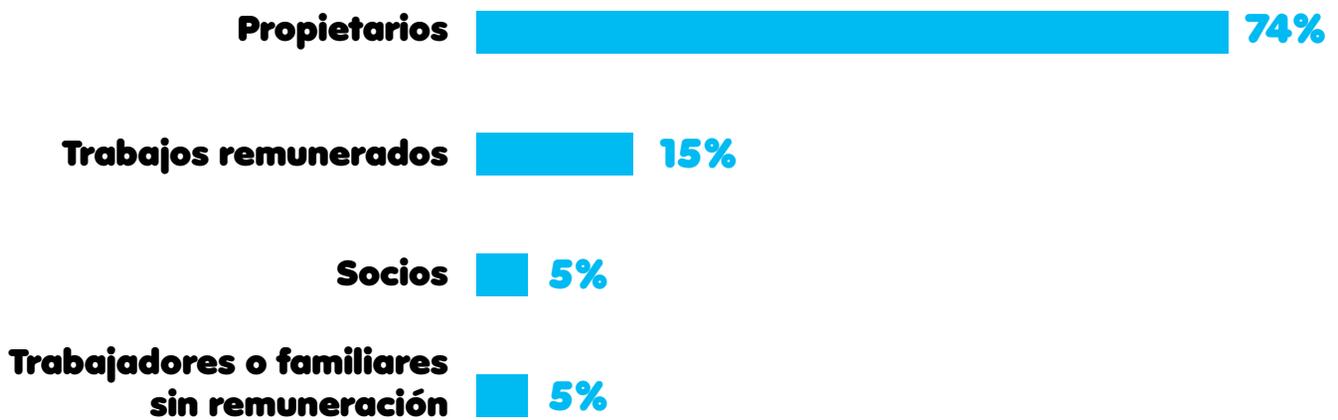
Personal ocupado en micronegocios



374.074

Personas ocupadas en Barranquilla A.M durante el 2020.

Según rango:



Fuente: DANE – Encuesta Micronegocios

\$ 535.000 millones

fue el agregado de la remuneración al personal ocupado en micronegocios en Barranquilla A.M (2020).

Ingresos



Los ingresos o ventas de micronegocios en Barranquilla ascendieron en 2020 a:

\$ 6,7 billones

Distribuidos en:



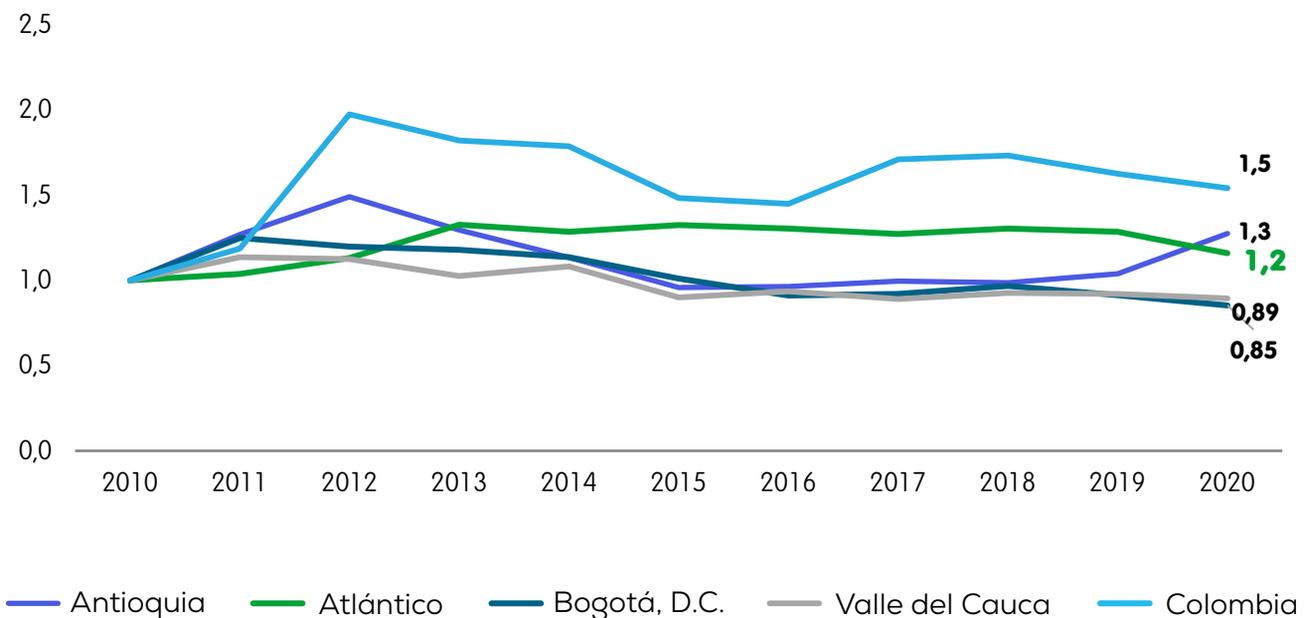
Fuente: DANE – Encuesta Micronegocios

5.3.3 Comercio internacional

Para 2020 el 92,6% de las exportaciones del Atlántico se realizan por vía de transporte marítima. Siendo la zona portuaria de Barranquilla la más cercana a las empresas del departamento el 57,4% de las exportaciones salen de la aduana de la ciudad, por ello, se presentan los datos departamentales de comercio al servir la ciudad como el principal punto de partida.

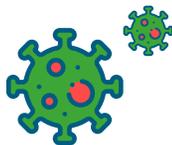
Exportaciones

Índice de crecimiento de las exportaciones no tradicionales según departamento de origen



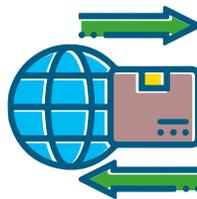
Fuente: DANE – Comercio internacional

Efecto covid-19



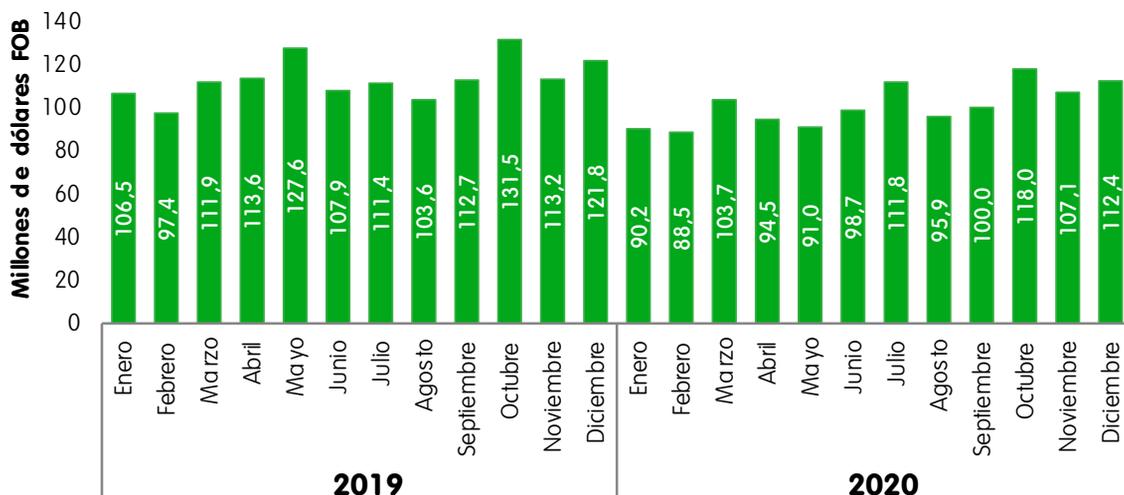
Atlántico

Para el **2020** las exportaciones del Atlántico crecieron **1,2 veces** frente a 2010.



En **2019** estas eran un **30% superiores** frente a 2010.

Valor mensual de las exportaciones del Atlántico



Fuente: DANE – Comercio internacional

Top 10 capítulos exportados - 2020



1. Fabricación de productos metálicos para uso estructural **17%**



2. Fabricación de plaguicidas y otros productos químicos de uso agropecuario **15,9%**



3. Fundición de metales no ferrosos **11,6%**



4. Elaboración de aceites y grasas de origen vegetal y animal **11,4%**



5. Cría de ganado bovino y bufalino **4,8%**



6. Fabricación de productos farmacéuticos y sustancias químicas medicinales **3,3%**



7. Fabricación de artículos de plástico **3,2%**



8. Confección de artículos con materiales textiles, excepto prendas de vestir **3,0%**



9. Fabricación de pilas, baterías y acumuladores eléctricos **2,9%**

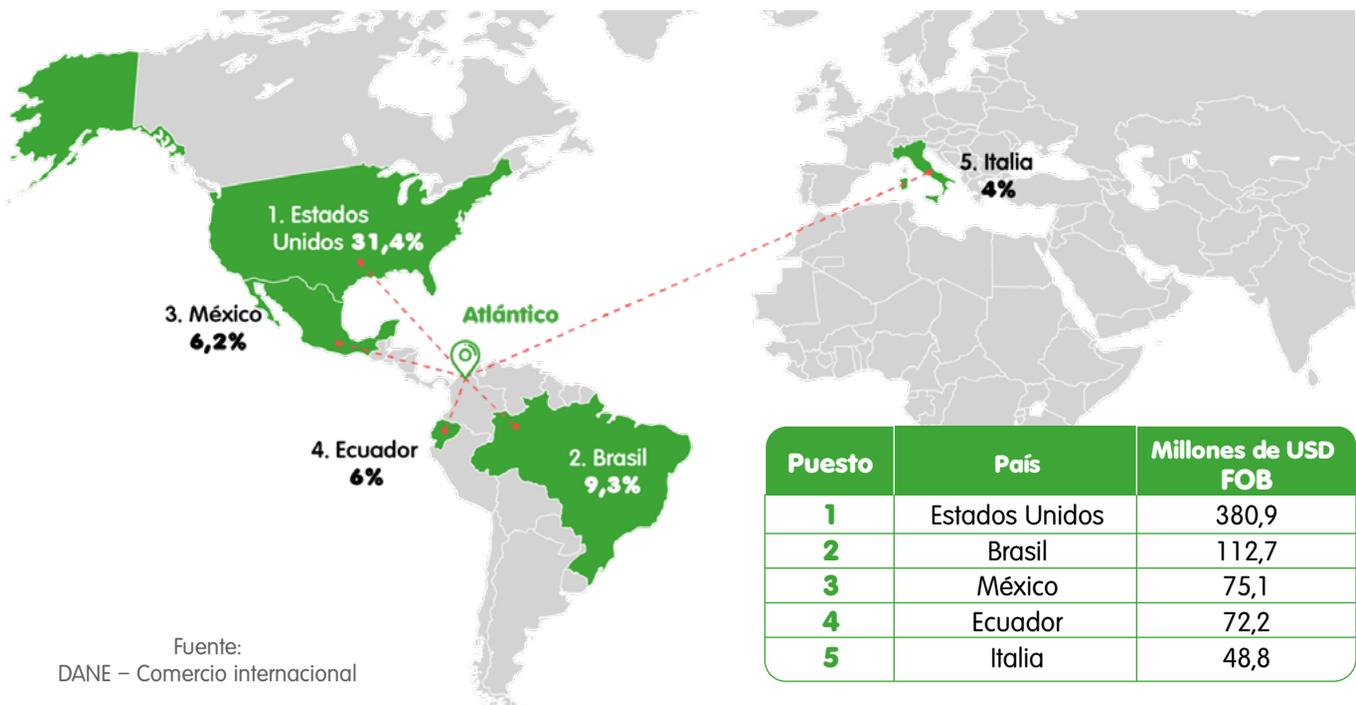


10. Fabricación de sustancias y productos químicos básicos **1,9%**

Fuente: DANE – Comercio internacional

Las exportaciones en el departamento del Atlántico **presentaron un incremento desde el 2013 y se han mantenido a los largo de los últimos años**, están diversificadas y tienen una importante participación de productos de alto valor agregado como productos farmacéuticos y agroquímicos.

Top 5 capítulos de exportación del Atlántico - 2020



Fuente: DANE – Comercio internacional

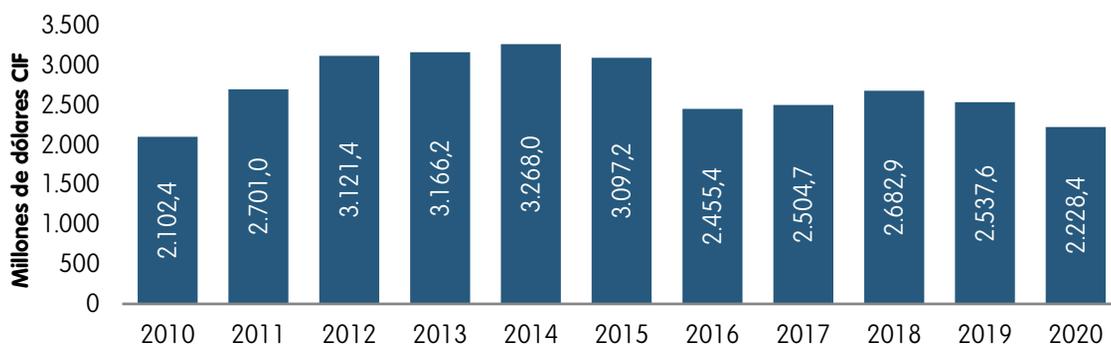
Top 10 principales empresas exportadoras del Atlántico - 2020

	Millones USD FOB	Participación
1. C.I. ENERGÍA SOLAR S.A.S E. S. WINDOWS	202,3	16,7%
2. UNIPHOS COLOMBIA PLANT LIMITED	96,8	8%
3. C. I. CARGILL DE COLOMBIA LTDA	95,6	7,9%
4. BAYER S.A.	72,7	6%
5. TECNOGLASS S.A.S	62,2	5,1%
6. C.I. FARMACAPSULAS S.A.	58,6	4,8%
7. EXPOGANADOS DE COLOMBIA S.A.S.	58,2	4,8%
8. C.I. ACA ALUMINIOS COBRES Y ACEROS S.A.S.	42,9	3,5%
9. CORTEVA AGRISCIENCE DE COLOMBIA S.A.S.	42,5	3,5%
10. C.I. PROCAPS S.A.	30,6	2,5%

Fuente: DANE – Comercio internacional

Importaciones

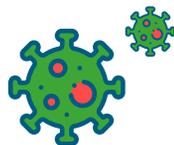
Importaciones del Atlántico



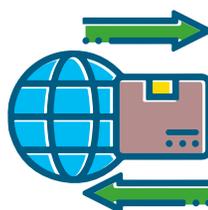
Fuente: DANE – Comercio internacional

Efecto covid-19

Atlántico

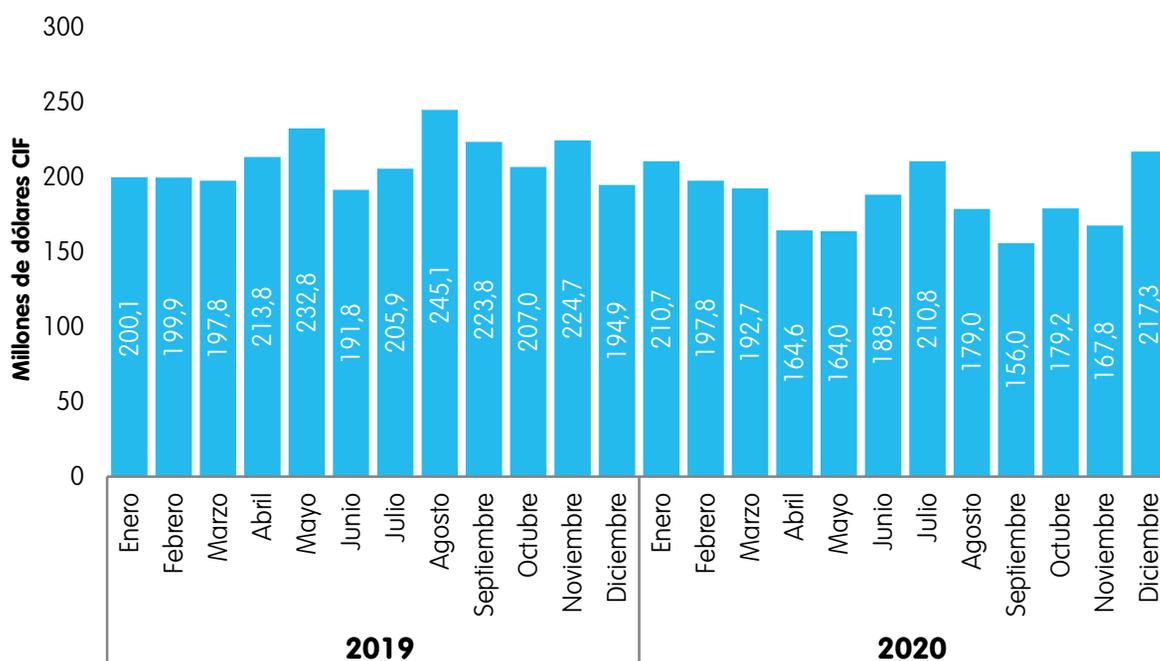


Para el **2020** las importaciones del Atlántico ascendieron a **2.228 millones de dólares**, un **12,2%** menor.



Para el **2019** las importaciones del Atlántico ascendieron a **2.537 millones de dólares**.

Importaciones del Atlántico



Fuente: DANE – Comercio internacional

Los productos que importa el departamento son generalmente insumos para la producción industrial, entre estos se destacan máquinas, fundiciones de hierro, productos químicos, entre otros.

Top 10 capítulos importados - 2020

	1. Reactores nucleares, calderas, máquinas y partes	12,7%
	2. Fundición, hierro y acero	10,7%
	3. Cereales	7,8%
	4. Abonos	7,3%
	5. Productos químicos orgánicos	7%
	6. Materias plásticas y manufacturas	4,1%
	7. Productos diversos de las industrias químicas	4%
	8. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen	3,9%
	9. Grasas y aceites animales o vegetales	3,1%
	10. Manufactura de fundición, de hierro o acero	3%

Fuente: DANE – Comercio internacional

Top 5 orígenes de importación del Atlántico - 2020



Fuente: DANE – Comercio internacional

Top 10 principales empresas importadoras del Atlántico - 2020

	Millones USD CIF	Participación
1. C.I. ENERGÍA SOLAR S.A.S E. S. WINDOWS	147.253.740	6%
2. UNIPHOS COLOMBIA PLANT LIMITED	104.257.150	4,3%
3. C. I. CARGILL DE COLOMBIA LTDA	98.497.504	4%
4. BAYER S.A.	98.144.369	4%
5. TECNOGLASS S.A.S	71.847.140	3%
6. C.I. FARMACAPSULAS S.A.	66.567.849	2,7%
7. EXPOGANADOS DE COLOMBIA S.A.S.	54.723.389	2,2%
8. C.I. ACA ALUMINIOS COBRES Y ACEROS S.A.S.	52.073.201	2,1%
9. CORTEVA AGRISCIENCE DE COLOMBIA S.A.S.	50.973.828	2,1%
10. C.I. PROCAPS S.A.	45.999.633	1,9%

Fuente: DANE – Comercio internacional

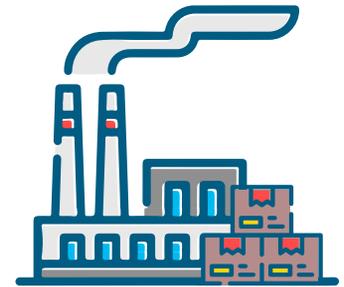
5.4. Zonas francas

¿Sabías que...?

Las Zonas Francas (ZF) son **áreas geográficas delimitadas, que se encuentran bajo un régimen aduanero especial**. Esto quiere decir que en esta zona se permite el almacenamiento, y manipulación de mercancías con algunos beneficios como la exención de pagos y exoneración de impuestos.

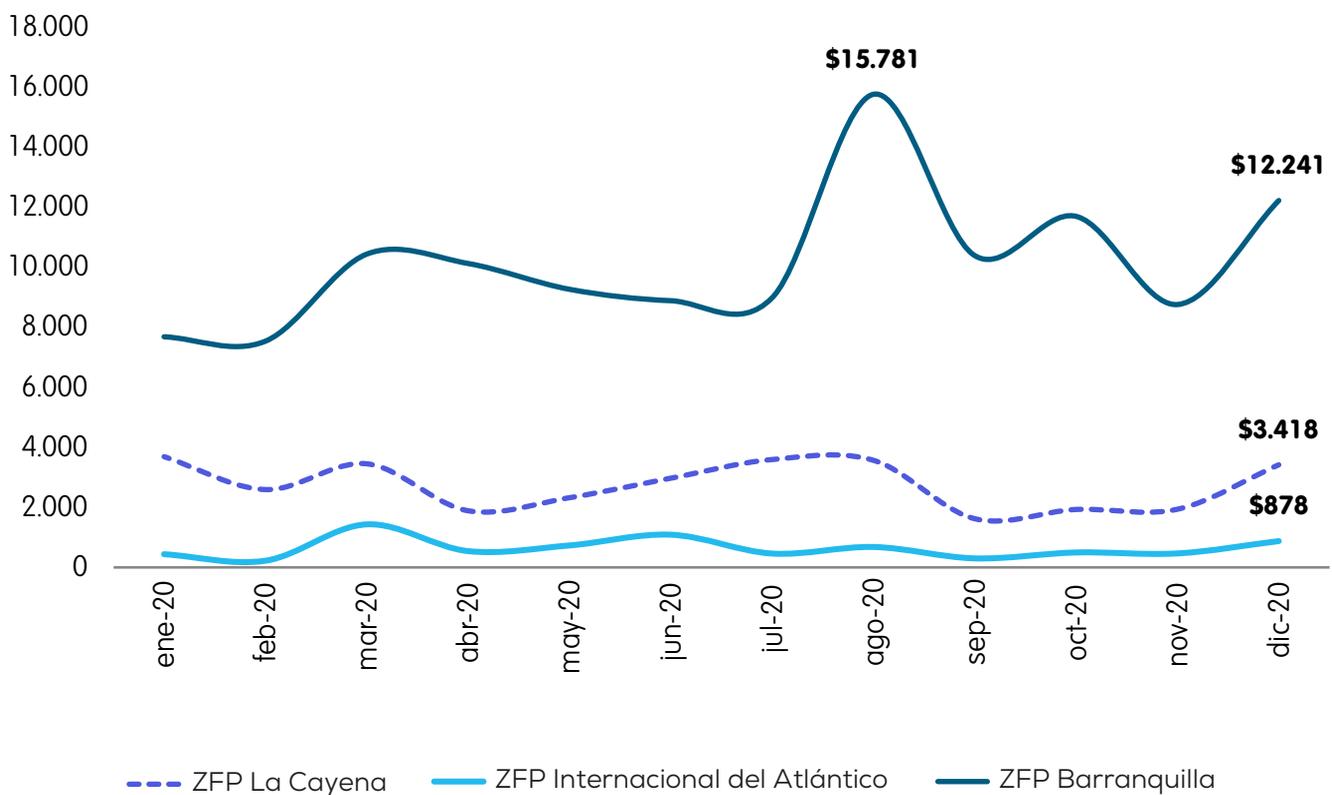
En Barranquilla y su Área Metropolitana operan tres Zonas Francas permanentes:

- ✓ **Zona Franca Barranquilla.**
- ✓ **Zona Franca La Cayena.**
- ✓ **Zona Franca Internacional del Atlántico.**



Movimientos en ZFP

Exportaciones por zonas francas - miles de dólares FOB

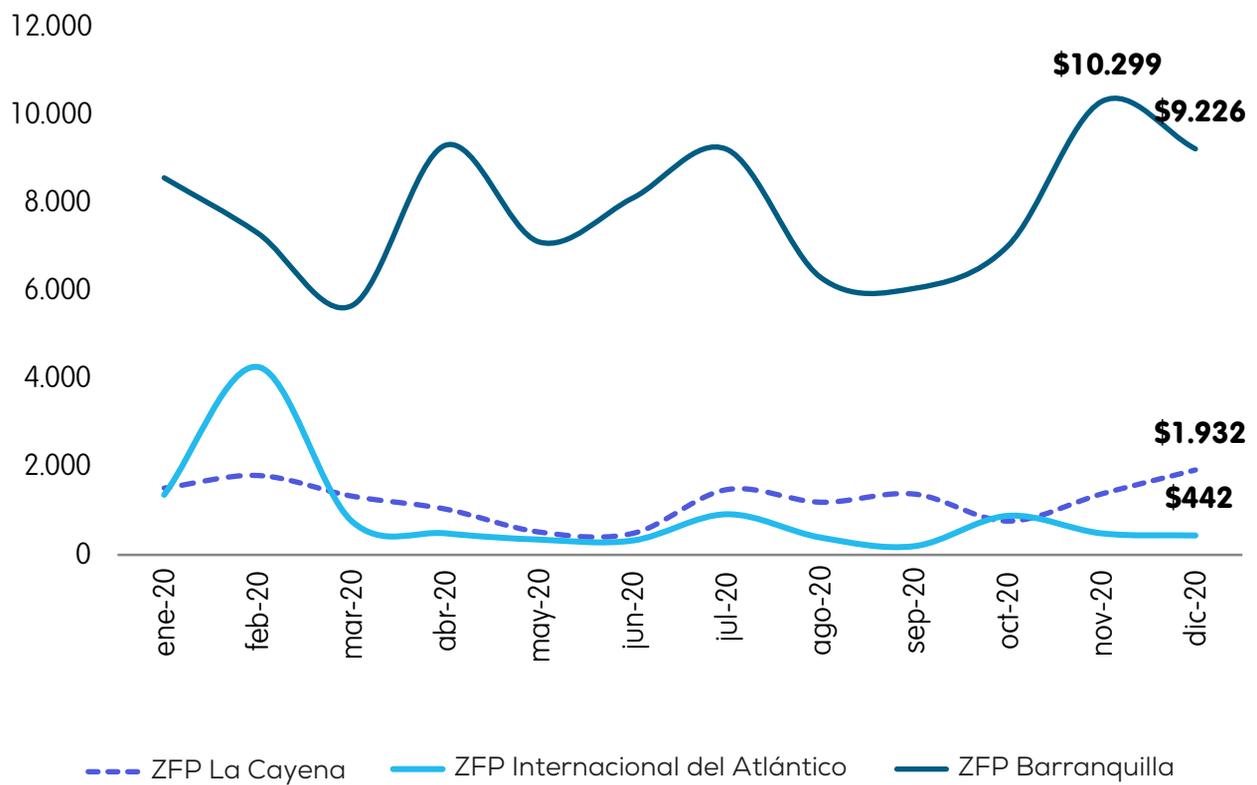


Fuente: DANE - Zonas Francas

6,7%

fue la participación de las exportaciones en las Zonas Francas de Barranquilla y su A.M con respecto a las exportaciones nacionales a través de las Zonas Francas.

Importaciones por zonas francas - miles de dólares CIF

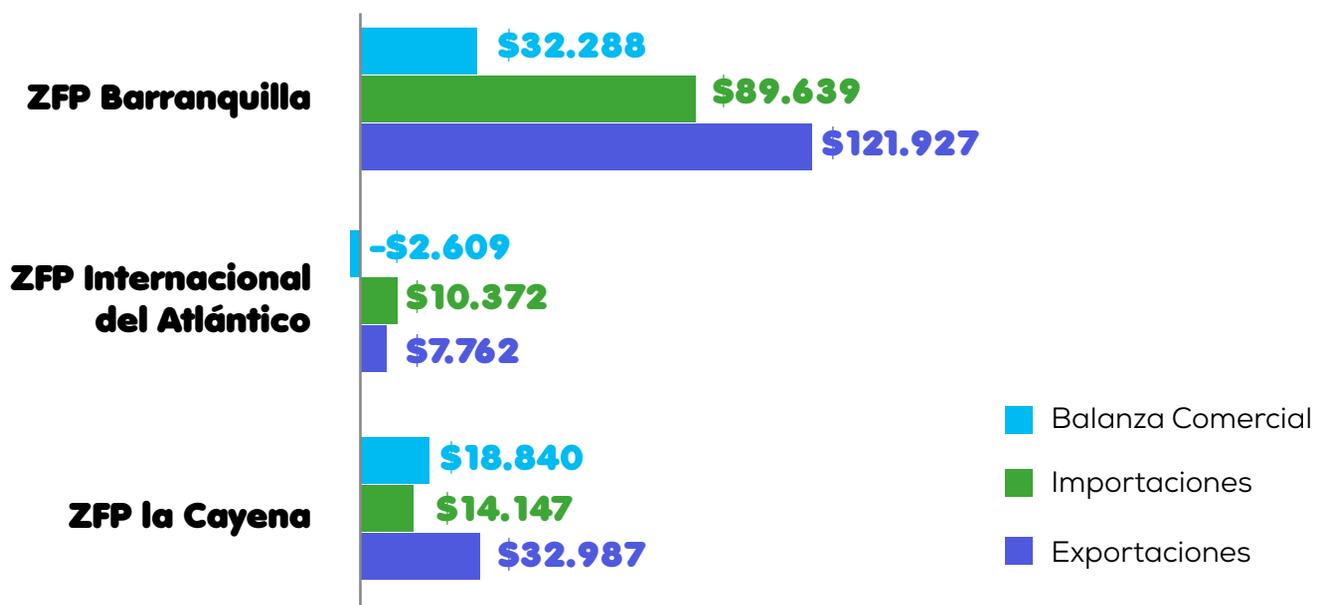


Fuente: DANE - Zonas Francas

11,4%

fue la participación de las exportaciones en las zonas francas de Barranquilla y su A.M con respecto a las importaciones nacionales a través de las Zonas Francas.

Exportaciones - Importaciones y Balanza Comercial (Miles de dólares FOB) Enero - diciembre 2020



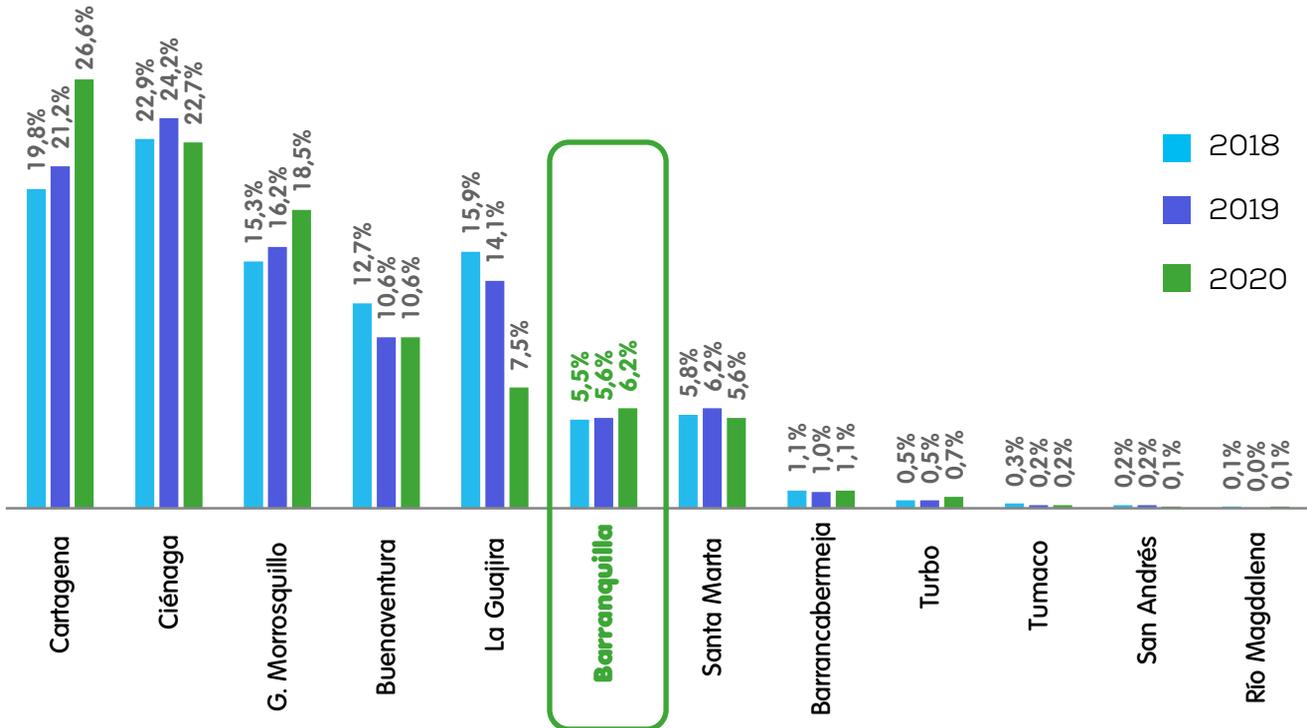
Fuente: DANE - Zonas Francas



Balanza comercial = Exportaciones - Importaciones

5.5. Zonas portuarias

Participación en toneladas movilizadas por zona portuaria



Fuente: Superintendencia de Transporte

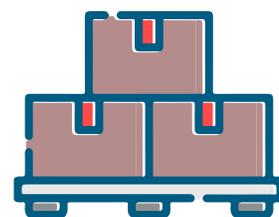
10,2 millones de toneladas movilizadas por la zona portuaria de Barranquilla durante el 2020.

(164 millones de toneladas movilizadas en puertos a nivel nacional)

Toneladas movilizadas en zona portuaria de Barranquilla (2020)

Tipo de tráfico	Toneladas
Comercio internacional	9.969.434
Cabotaje	122.754
Fluvial	79.584
Trasbordo	531
Tránsito internacional	1.915
Transitoria	15.878

Exportaciones **2.997.744**
 Importaciones **6.971.690**



Participación de la zona portuaria de Barranquilla en el comercio internacional a través de zonas portuarias:

✓ **3,1%** del total de **exportaciones**

✓ **19,9%** del total de **importaciones**

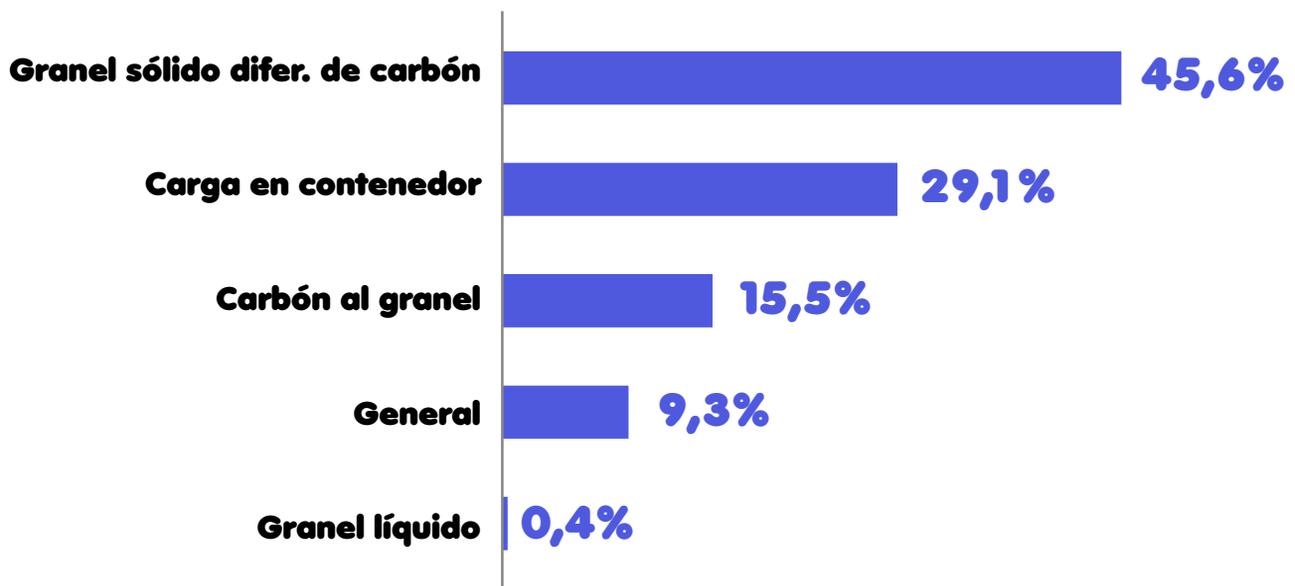
Fuente: Superintendencia de Transporte

Principales productos movilizados por la zona portuaria de Barranquilla en el comercio internacional (2020)

Exportados	Participación	Importados	Participación
Hulla coque y briquetas	57,3%	Maíz	21,1%
Productos químicos	6,2%	Clinker	15,9%
Repuestos en general	5,9%	Trigo	9,7%
Menas y chatarra	5,6%	Armamentos y municiones	8,2%
Productos químicos inorgánicos	5,0%	Repuestos en general	7,1%
Azulejos y cerámicas	2,4%	Cereales, granos y sus preparados	6,1%
Pulpa y celulosa de madera	2,4%	Arroz	5,6%
Asbesto	1,5%	Soya	4,2%
Productos alimenticios	1,1%	Productos químicos	3,6%
Materia prima en general no comestible	0,7%	Productos alimenticios	2,7%
Otros productos	11,9%	Otros productos	15,8%

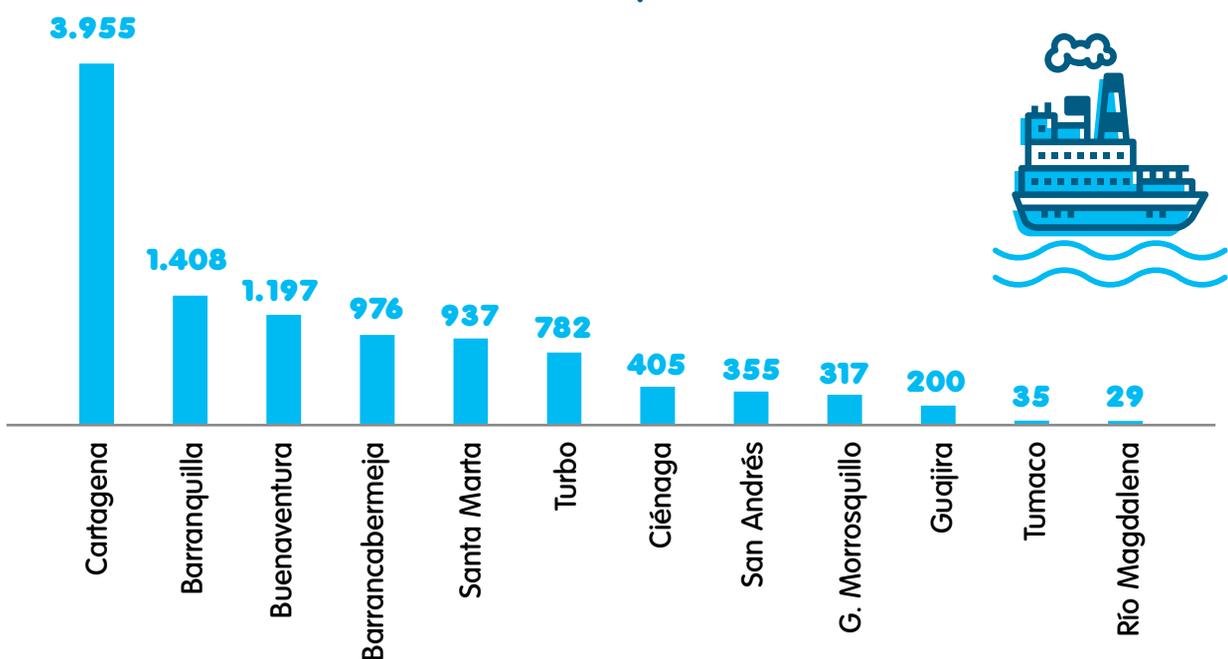
Fuente: Superintendencia de Transporte

Tipo de carga movilizada en zona portuaria de Barranquilla (2020)



Fuente: Superintendencia de Transporte

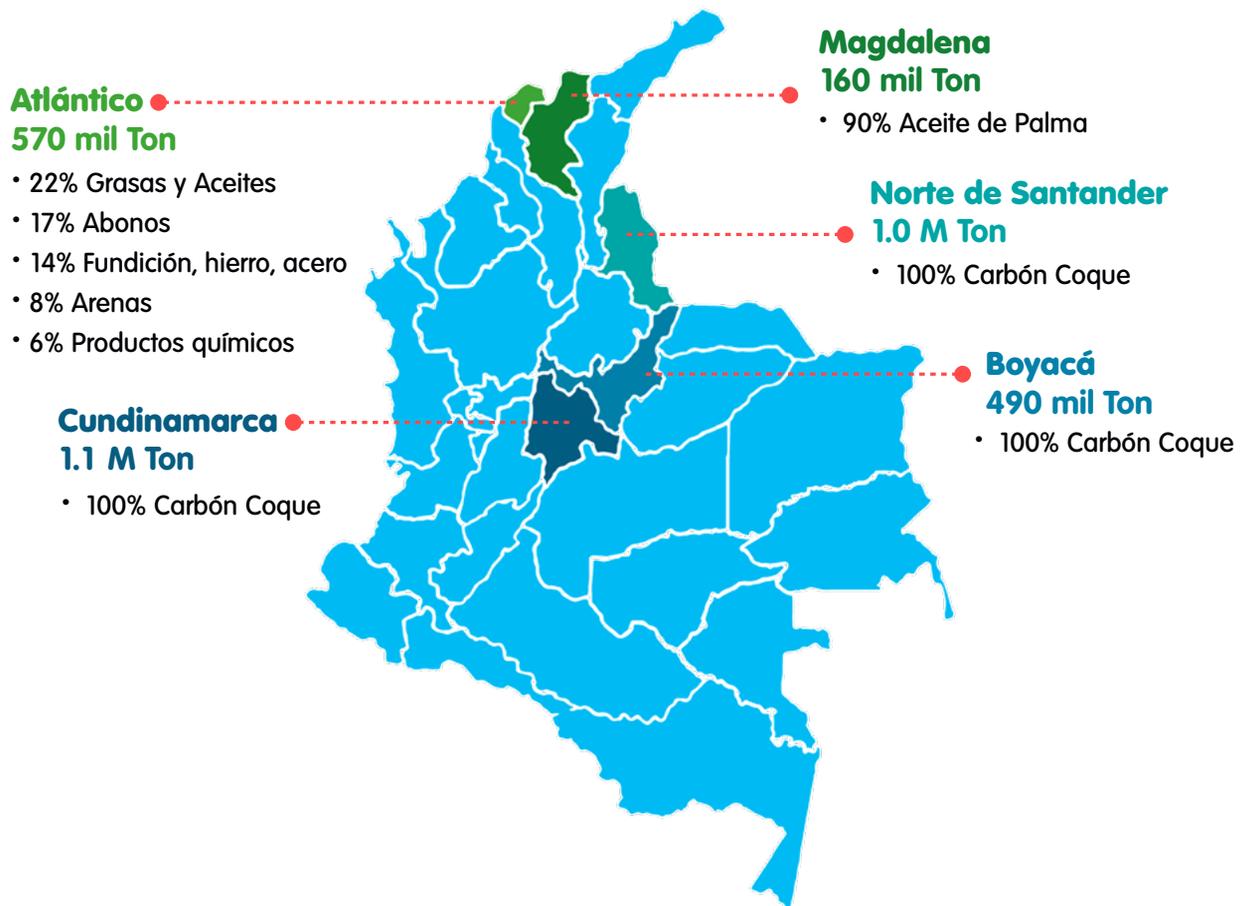
Arribos de buques (2020)



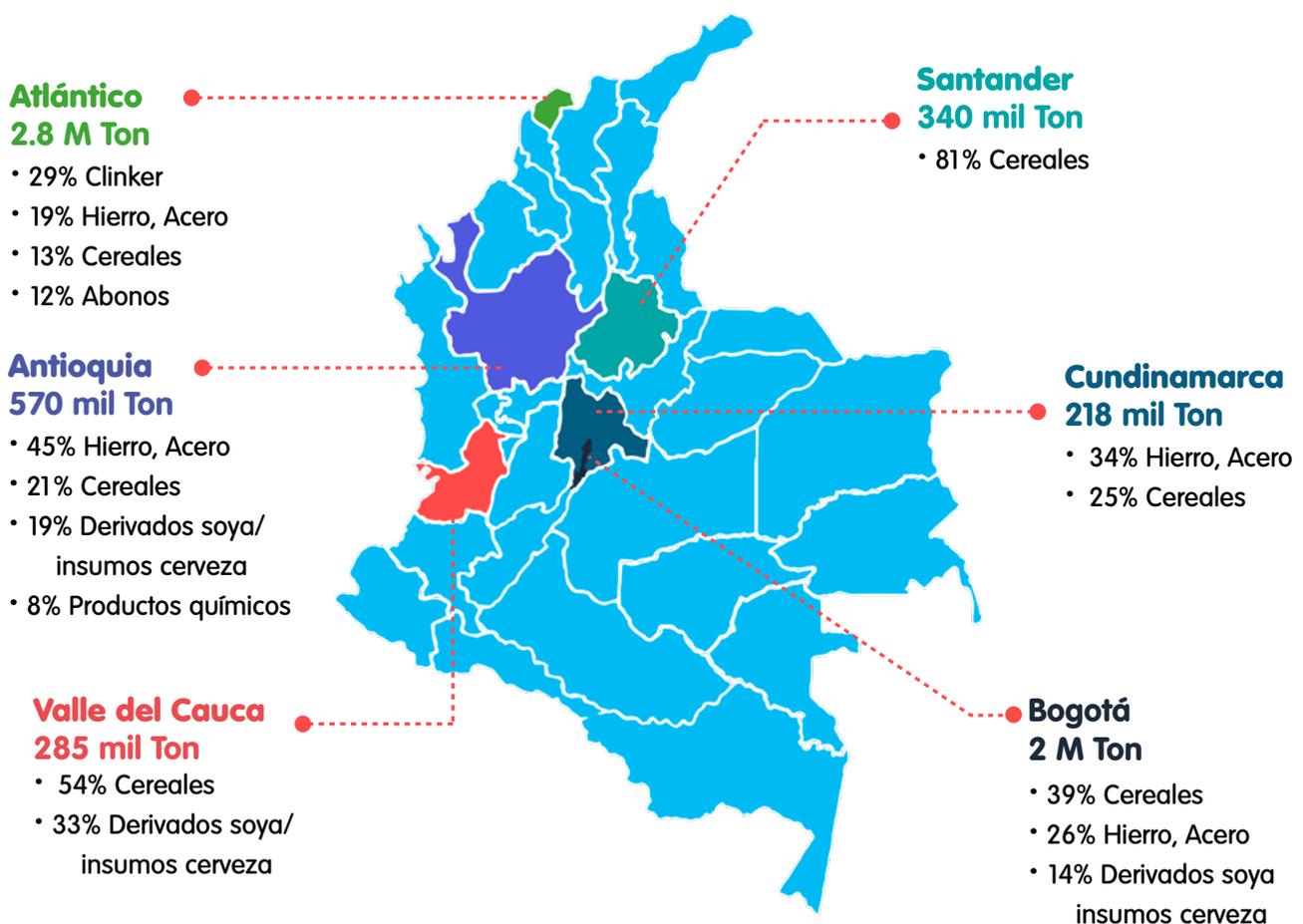
Fuente: Superintendencia de Transporte

Origen y destino de cargas (2018)

Departamento de origen - Carga para exportación



Departamento de destino - Carga importada

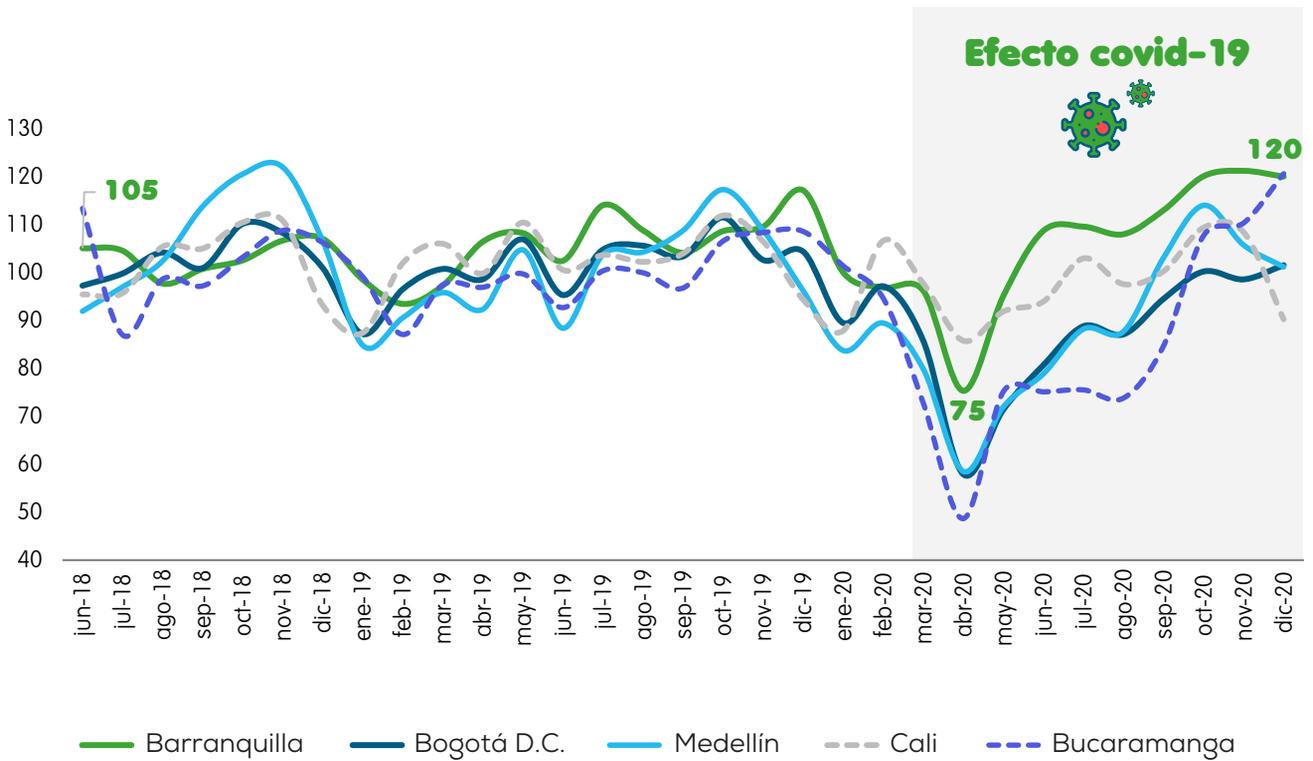


Fuente: DANE – DIAN. Procesados: Secretaría de Planeación.

5.6. Industria

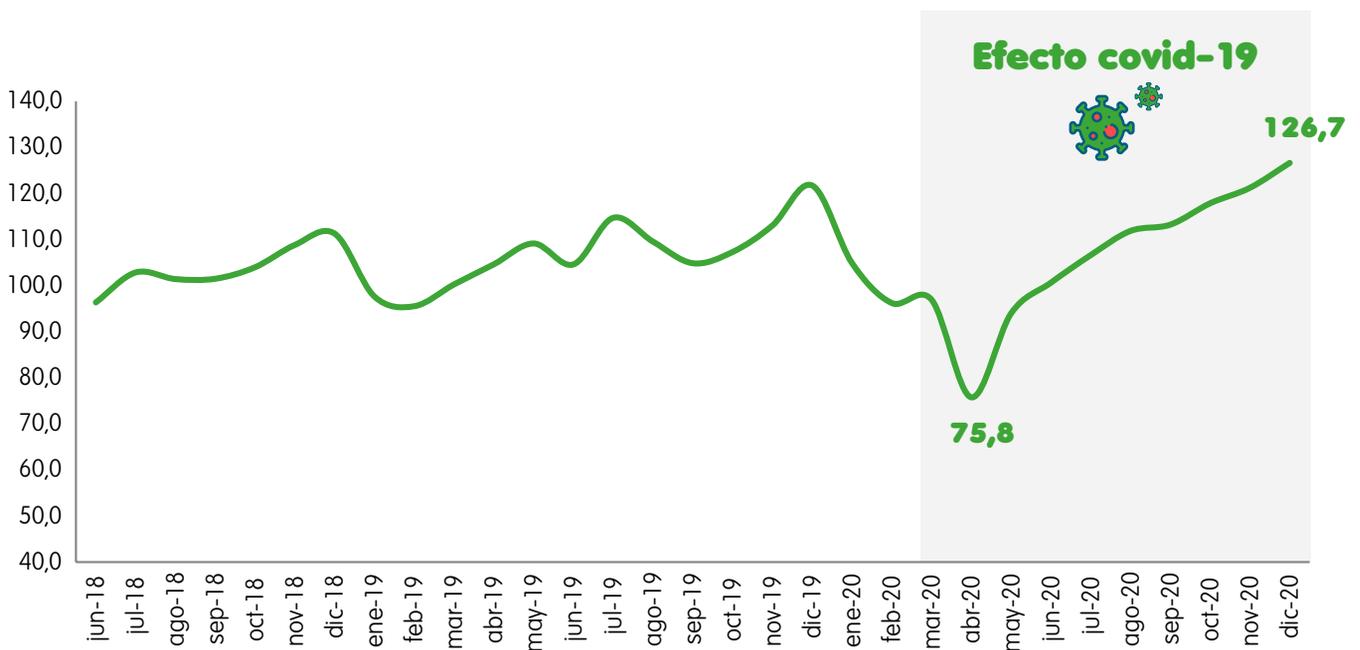
El comportamiento de la producción mensual es compilado a través del **Índice de Producción Industrial (IPI)** realizado por el DANE, recopilando datos acerca de establecimientos industriales y su participación en el valor agregado.

Índice de producción real según ciudades
Año base: 2018



Fuente: DANE - EMMET

Índice de ventas reales - Barranquilla
Año base: 2018



Fuente: DANE - EMMET

Variación (12 meses de 2020) de la producción real según clase industrial - Departamento del Atlántico

Efecto covid-19



Alimentos y bebidas -3,5%



Sustancias y productos químicos, farmacéuticos, de caucho y plástico 11,9%



Textiles, confecciones y cuero -32,2%



Minerales no metálicos -1,0%



Madera y muebles -19,0%



Productos metálicos -5,2%



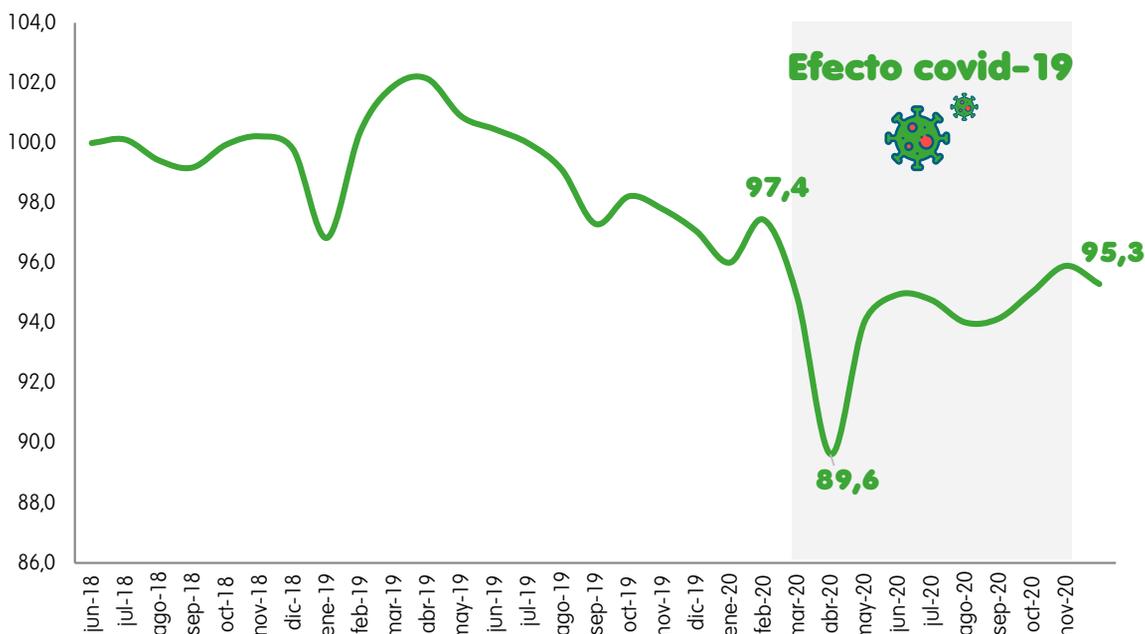
Papel e imprentas -4,6%



Resto de industria 5,7%

Fuente: DANE - EMMET

Índice de empleo en sector industrial- Barranquilla Año base: 2018



Fuente: DANE - EMMET

5.7. Construcción

¿Sabías que...?

El DANE realiza trimestralmente un Censo de Edificaciones útil para determinar el área construida en un territorio. Tiene en cuenta las edificaciones que se encuentran en algún estado constructivo* y les realiza seguimiento a través del tiempo.

*Estados constructivos:



Culminada



En proceso



Paralizada

En Barranquilla A.M (2020) se censaron trimestralmente un promedio cercano a los **3.200.000 m²** de áreas en construcción.



1.017.615 m²
área **culminada** en el 2020.



2.041.055 m²
área **en proceso** durante el IV trimestre de 2020.

Área en proceso según su estado (m²):



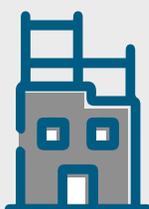
Nueva
312.843 (15%)



Continúa en proceso
1.588.886 (78%)



Reinicia proceso
139.326 (7%)



919.304 m²
área **paralizada** durante el IV trimestre de 2020.

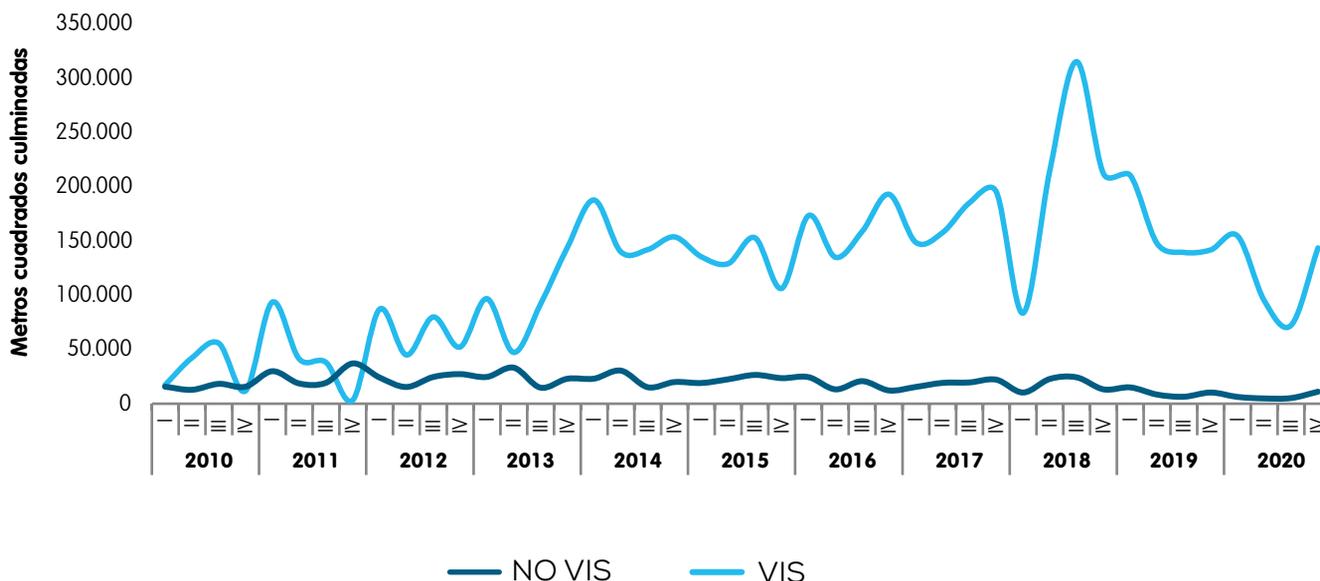
Área culminada según destino 2020

Destino	Área (m ²)	Proporción del total culminado
 Apartamentos	680.364	66,9%
 Casas	112.005	11,0%
 Bodegas	79.258	7,8%
 Otros	40.979	4,0%
 Educación	30.334	3,0%
 Comercio	28.715	2,8%
 Hoteles	22.214	2,2%
 Hospitales	18.761	1,8%
 Oficinas	4.962	0,5%
 Administración pública	23	0,0%

Fuente: DANE - CEED

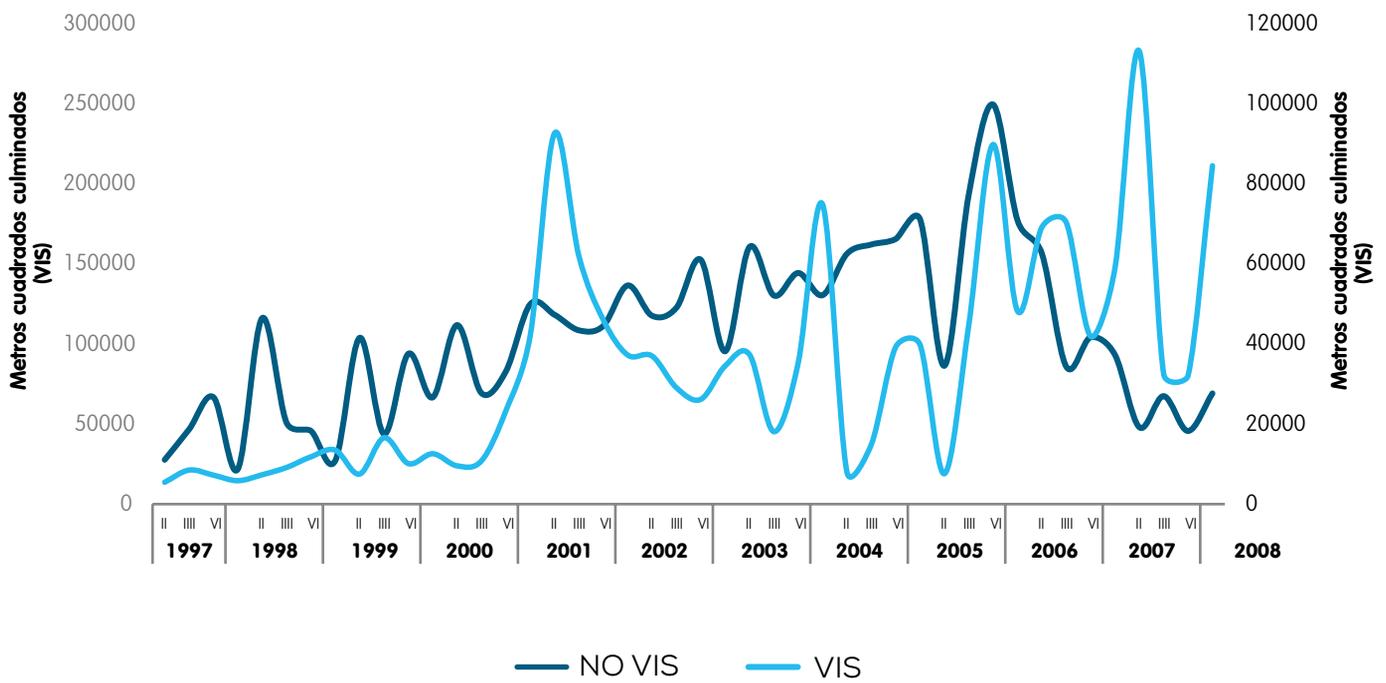
Área culminada - Viviendas

Área culminada vivienda (1997II - 2020IV)



Fuente: DANE - CEED

Área culminada vivienda VIS y NO VIS (1997II - 2020IV)

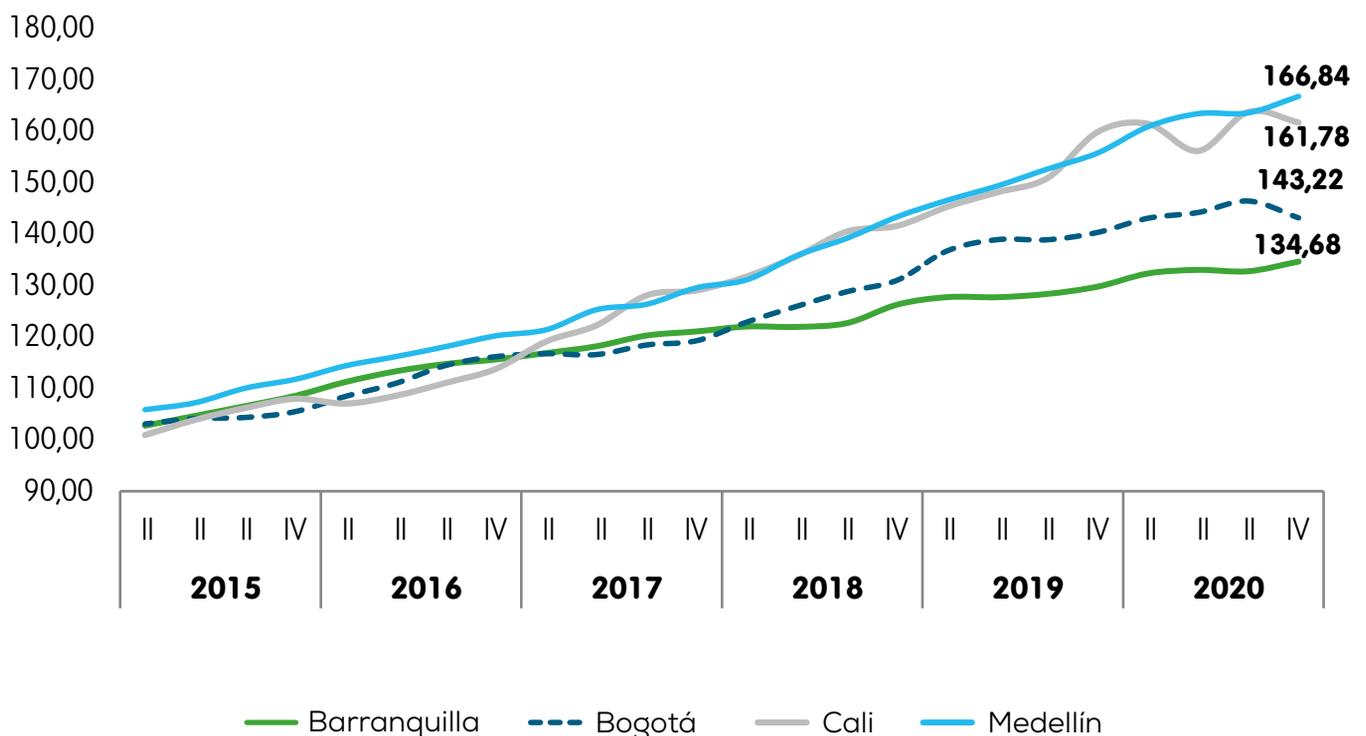


Fuente: DANE - CEED



A partir del año 2013 hubo un **incremento en la construcción de viviendas**, producto de la transformación socioeconómica de la ciudad y los incentivos del Gobierno Nacional.

Índice de precios de la vivienda nueva IPVN (2014 IV = 100)



Fuente: DANE - CEED

Sector inmobiliario en Barranquilla

Desde el 2000 se suman esfuerzos en el Distrito para llevar una planificación urbana que considere las necesidades de los habitantes y que mitigue el déficit habitacional presente en la ciudad. Los diferentes instrumentos de ordenamiento territorial acogidos desde principio del milenio y en coordinación con la política de vivienda nacional, han permitido el desarrollo de vivienda de interés prioritario y social en las zonas cercanas a la circunvalar desde el sur hasta los terrenos en proceso de urbanización como los cercanos a Alameda del Río.

Según las cifras de Camacol y Galería Inmobiliaria, el mercado inmobiliario de Barranquilla desde el 2008 a junio 2021 ha sumado más de 80.000 unidades de vivienda vendidas, concentrándose, en un principio, en el mercado de vivienda NO VIS (cuyo rango son aquellos inmuebles que superen o sean iguales en precio a \$136.278.900 COP en datos de 2021 o más de 150 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes), para el 2009 se inician ventas de VIS (cuyo rango son aquellos inmuebles con precios a 2021 entre \$82.675.866 COP a \$136.278.900 COP, o de 91 a 150 SMMLV). Por su parte, la dinámica en construcción de vivienda de interés prioritario VIP (que es la más económica del mercado y su precio no puede exceder de \$81.767.340 COP o 90 SMMLV), y de interés social VIS fue impulsado desde el año 2013 por los planes parciales desarrollados en las zonas

de expansión mencionadas anteriormente. Es el fortalecimiento de la Oficina de Ordenamiento Territorial mediante la construcción de información cartográfica robusta y acompañamiento jurídico, lo que ha permitido formular el desarrollo urbano y territorial a través de planes parciales y otros instrumentos de ordenamiento territorial. Los planes parciales del Distrito posibilitan la vinculación del sector privado en el proceso de urbanización de la ciudad, estableciendo unas reglas para beneficio mutuo y para la eficiencia del gasto público, que permiten ubicar dentro de un amplio espacio los proyectos inmobiliarios junto a una estructura urbana como parques, equipamientos y medios de movilidad peatonal y vial para el disfrute de los habitantes.

En orden cronológico de desarrollo, el plan parcial Caribe Verde se abrió al mercado con oferta VIS en el 2013, le siguen el plan parcial Cordialidad Circunvalar, Sevilla (donde se construye Puerta Dorada) y El Volador, donde se ubican los proyectos de Alameda del Río. Los hogares con ingresos de hasta 4 SMMLV fueron atendidos a partir del 2014 con oferta de vivienda VIP en Caribe Verde, en el 2016 pudieron adquirir vivienda en el plan parcial El Volador, y luego en el plan parcial Cordialidad-Circunvalar. El total de viviendas vendidas o reservadas en estas zonas, para hogares con ingresos menores a 4 SMMLV, es de aproximadamente 29.000 hasta junio de 2021.

Vista 2012, previa al plan parcial El Volador (Alameda de río)



Vista 2012, previa al plan parcial El Volador (Alameda de río)



La coordinación con la política de vivienda nacional ha permitido que los esfuerzos del Distrito en cuanto a solución de vivienda para hogares con ingresos de hasta 4 SMMLV tenga un balance muy positivo. De acuerdo a los registros del Ministerio de Vivienda, 17.551 hogares barranquilleros han sido beneficiarios de los diferentes subsidios como Mi Casa Ya, Semillero de Propietarios y Macroproyectos, los cuales suman más de \$441 mil millones COP desde el 2014 hasta octubre de 2021.

La creación de la oficina de Hábitat sustenta la misión de la Alcaldía en cuanto busca mejorar las condiciones de vida de los habitantes, esta oficina ha acompañado dos programas clave para la consecución de esta meta: el Programa de Titulación de Predios, el cual desde el 2010 ha convertido a 11.927 barranquilleros en propietarios, alineándose con el propósito de transformar a Barranquilla en una Ciudad de Propietarios, y el Programa de Mejoramiento de Vivienda, que busca reducir el déficit cualitativo el cual está presente en 20 de cada 100 hogares de la ciudad (según cifras del censo DANE del 2018).

Tabla 1: Proporción de ventas en planes parciales sobre el total en el Distrito.

Tipo	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
NO VIS			0,2%	3,7%	12,5%	19,5%	16,9%	16,9%
VIP		100%		100%	100%	72%	100%	96%
VIS	32%	50%	68%	79%	90%	88%	76%	62%

Fuente: Datos ventas Galería Inmobiliaria y CAMACOL. Elaboración propia.

De acuerdo a la Tabla 1, se puede afirmar que los planes parciales desarrollados en la ciudad son instrumentos que brindan la oportunidad de acceder a vivienda digna a hogares pobres, vulnerables y de clase media (con ingresos de 0 a 4 SMMLV, de acuerdo a los niveles de ingreso según el DANE) puesto que de cada 10 unidades de vivienda VIP ofrecidas en el Distrito, 9 fueron vendidas en los proyectos desarrollados en los planes parciales, y en los últimos 5 años, 8 de cada 10 unidades de viviendas VIS se localizan en estas zonas.

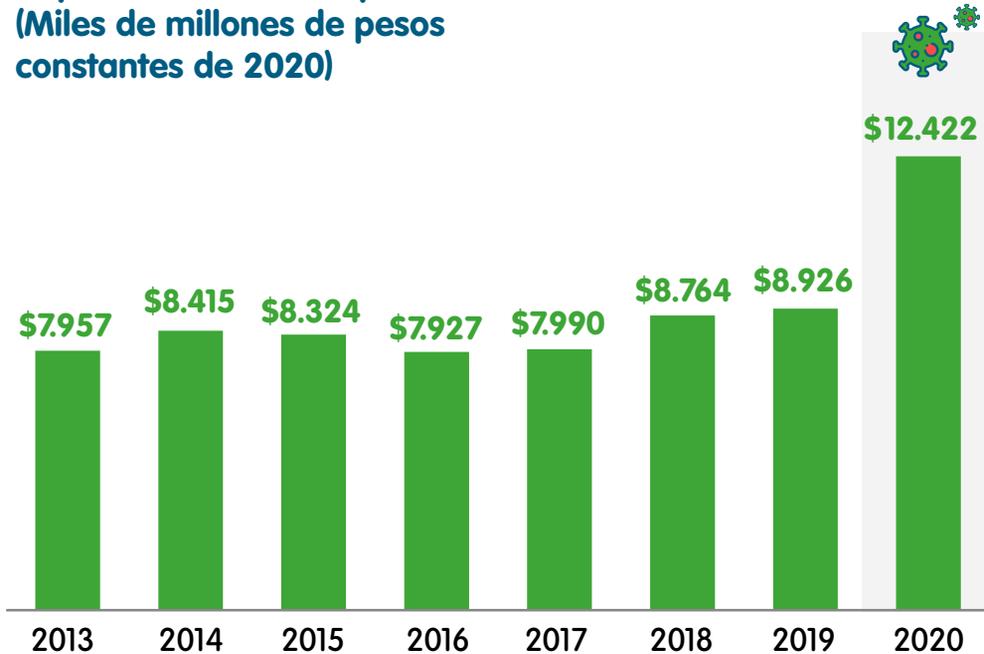
5.8. Sector financiero

¿Sabías que...?

La Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) lleva los registros de las captaciones y colocaciones a en todo el país. Las **captaciones**, consiste en captar o recolectar dinero de las personas u organizaciones, y las **colocaciones** permiten poner dinero en circulación en la economía, ya que los bancos otorgan créditos a las personas, empresas u organizaciones que los soliciten, convirtiéndose en parte de la cartera de las entidades.

Captaciones - Barranquilla
(Miles de millones de pesos constantes de 2020)

Efecto covid-19

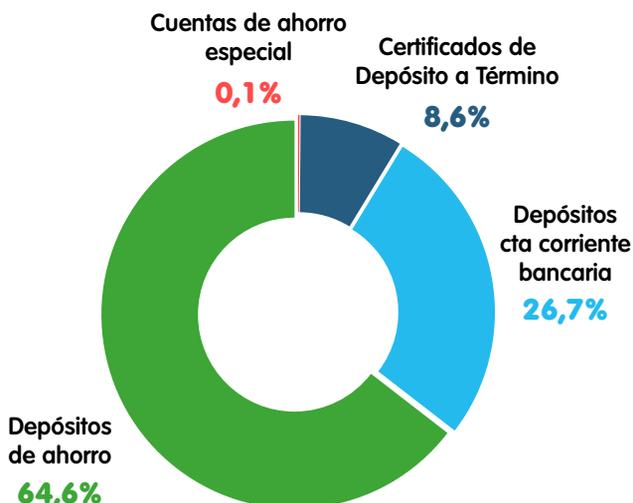


Fuente: Superintendencia Financiera



12,4 billones de pesos
fueron las captaciones totales a diciembre de 2020 en Barranquilla

Captaciones - Barranquilla (IV Trimestre 2020)

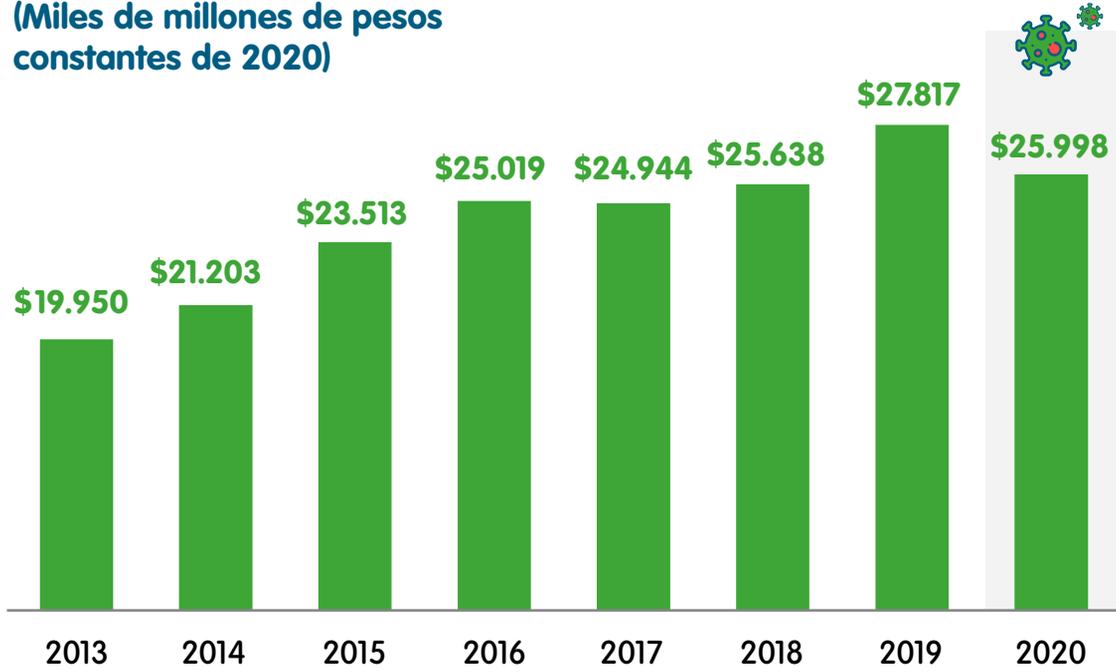


Entidad	Millones de pesos
Establecimientos bancarios	\$12.370.632
Corporaciones financieras	\$2.512
Compañías de financiamiento	\$47.856
Cooperativas de carácter financiero	\$1.153

Fuente: Superintendencia Financiera

Cartera neta - Barranquilla
(Miles de millones de pesos constantes de 2020)

Efecto covid-19

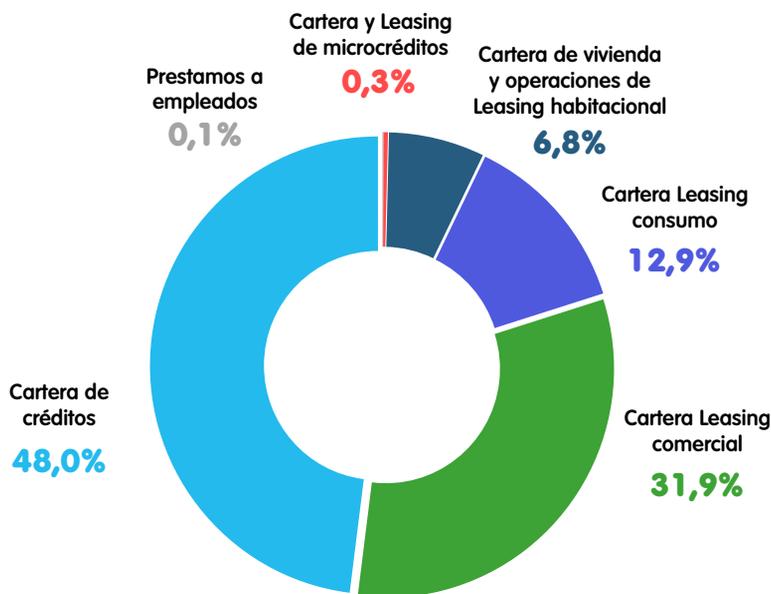


Fuente: Superfinanciera



25,9 billones de pesos
fue el valor de la cartera neta a diciembre de 2020 en Barranquilla

Cartera neta - Barranquilla (IV Trimestre 2020)



Entidad	Millones de pesos
Establecimientos bancarios	\$25.652.290
Corporaciones financieras	\$118.981
Instituciones oficiales especiales	\$220.473
Cooperativas de carácter financiero	\$6.736

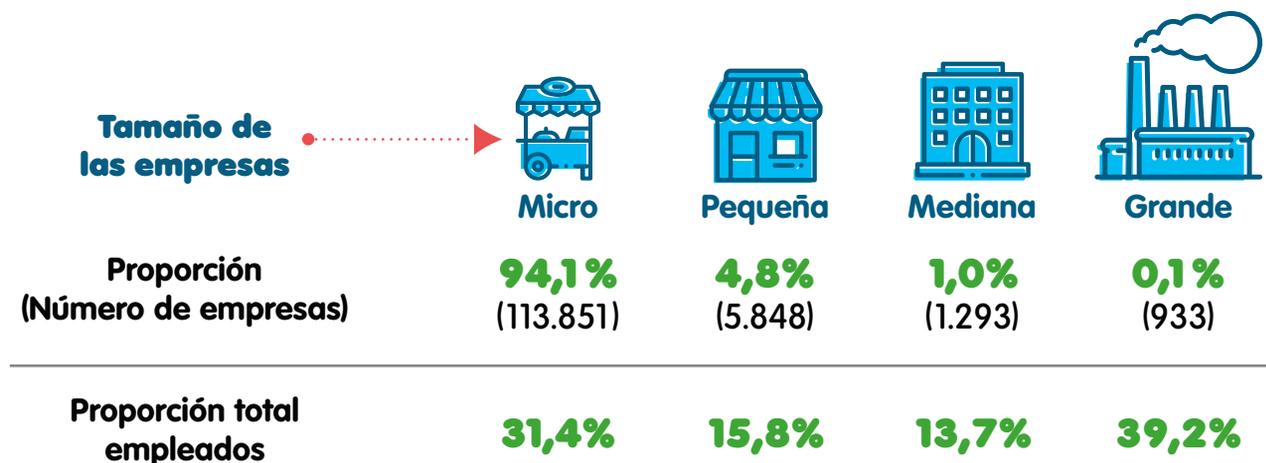
Fuente: Superintendencia Financiera

5.9. Sector empresarial

121.000

Empresas se encuentran registradas en cámara de comercio de Barranquilla (Registros totales independientemente de la renovación de la matrícula).

Según el tamaño:



Principales actividades económicas de las empresas en Barranquilla 2020



Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

Características del sector empresarial (2020)



Ventas entre COP \$5.000 y \$50.000 millones.



EBIDTA entre 1,32 y 9,75 (2017).
Rentabilidad sobre las ventas de 5,53 (2017).



Entre 3 y 30 años de antigüedad en promedio.

Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

Emprendimientos de Alto Impacto con componente TIC

Subsectores	% del total
Outsourcing	19,1%
Plataforma web	14,3%
Educación	8,9%
E-commerce	8,2%
Transportes	6,4%
Construcción	3,9%
Content marketing	4,3%
Gestión de la información	4,1%
Telecomunicaciones	2,9%
Salud	3,2%
Agroindustria	2,8%
CrM	2,5%
Hseq	1,8%

Características - Emprendimientos de Alto Impacto



Entre 1 y 5 años de antigüedad



Ventas de hasta US \$8.4 millones



353 EAI identificados a la fecha



Empleos entre 3 y 264

Los EAI son aquellos que crecen de manera rentable, rápida y sostenida, además, generan un impacto positivo en la sociedad o en el medio ambiente.

Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

Probeta: de la inspiración al impacto

Los países con mayor Producto Interno Bruto (PIB) del mundo, se destacan porque sus economías se concentran en productos de alta sofisticación que involucran tecnología e innovación, y cuyos mercados están más allá de sus propias fronteras. Es por esto que Estados Unidos, Alemania y China, países con exportaciones más diversificadas y de alta complejidad, encabezan la lista de los países más ricos.

En este contexto, economías tradicionales y basadas en commodities, como la colombiana, requieren desarrollar sistemas de innovación enfocados en la capacidad de las empresas para adoptar o desarrollar nuevos procesos o productos que mejoren la sofisticación y la diversificación del aparato productivo.



Con este ambicioso horizonte, a partir de la constitución de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, en 2017, la Alcaldía Distrital de Barranquilla se propuso la construcción y adopción de un plan de ciencia, tecnología e innovación, que brindara un marco de **política pública** para el desarrollo de estrategias locales para la **promoción de la ciencia** y el apalancamiento de **proceso de innovación de empresas y emprendedores**, dando lugar al nacimiento de Probeta.

Como su nombre lo indica, **Probeta comenzó como un ensayo** en el que la administración distrital se dio a una tarea sin precedentes: convocar e identificar investigadores, grupos de investigación o profesionales que desde sus quehaceres estuvieran generando **productos con componente tecnológico o científico con potencial** para convertirse en **productos comercializables**.

PRINCIPIOS DEL PROGRAMA



Innovación ágil y continua



Enfoque Hand Holding



Sofisticación tecnológica



Experiencia digital a la medida

Luego de una convocatoria abierta, en donde los preseleccionados pasan por un proceso de evaluación por parte de un jurado calificador, los equipos ganadores son inmersos durante 10 semanas en el FABLAB de **MacondoLab**, el centro de Crecimiento Empresarial e Innovación de la Universidad Simón Bolívar, para desarrollar prototipos innovadores y entrenar de la mano de mentores en negocios, asesores de innovación, marketing y expertos en networking, alineados con la visión estratégica de **generar un modelo de negocio de alto impacto** que pueda ser validado en el mercado definiendo estructuras empresariales sostenibles.

Su éxito ha radicado en la capacidad de **identificar y potenciar productos innovadores y de alta sofisticación** que son acompañados desde etapas tempranas para llegar de manera exitosa a los mercados locales, nacionales e internacionales. A la fecha se han evaluado 144 iniciativas, llegando a tener 2 registros de marca, 4 innovaciones de producto, 4 innovaciones de proceso, 11 sectores económicos impactados, entre otros indicadores que incluso le valió el reconocimiento por el Departamento Nacional de Planeación con el Premio de Alta Gerencia 2018.

IMPACTO EN CIFRAS

1 Propuesta de **política pública** para desarrollo de proveedores en empresas de base tecnológica - **Barranquilla Compra Barranquilla**

1 Convocatoria abierta, pública, competitiva

144 Iniciativas empresarias evaluadas

15 Empresas de alto impacto beneficiadas

+ de 22.000 Potenciales interesados (investigadores y empresarios) Alcance en plataformas digitales (Facebook, Instagram, LinkedIn)

+ de 375 Interacciones digitales de mentoría y asesoría

546 Investigadores y empresarios participantes en convocatoria

2 Registros de marca (en proceso)

10 Sectores económicos impactados

+ de 100 Interacciones con actores del ecosistema de emprendimiento e innovación, conexiones empresariales y aliados estratégicos

- Educación
- Comercio
- Salud
- Moda
- Turismo y cultura
- Economía naranja
- Comercio informal
- Gastronomía y alimentos
- Sector financiero
- Transporte y movilidad

15 Interacciones estratégicas en desarrollo de negocios tecnológicos con la 1ra aceleradora de negocios tecnológicos DMZ (Canadá)

3 Sectores industriales

10 Tecnologías sofisticadas para la nueva realidad

4 Innovaciones en producto

182 Iniciativas empresariales participantes en convocatoria

11 Iniciativas empresariales participantes en convocatoria

4 Innovaciones en proceso

48 Investigadores y empresarios beneficiados

Adicionalmente, la acogida de la primera versión de Probeta, en la cual participaron 10 proyectos, confirmó la **apuesta por la ciencia, la tecnología y la innovación** del Distrito y marcó el camino para la segunda versión en 2018, donde el espectro del programa se amplió a 13 iniciativas, en el cual la Presidencia de la República reconoce programas innovadores que aportan al desarrollo económico y social de los territorios.

BENEFICIOS DEL PROGRAMA



Nuevas habilidades en innovación ágil y sofisticación tecnológica



Sofisticación tecnológica de producto y/o servicio



Kit de branding, marketing tecnológico y comunicaciones



Business model basado en la nueva realidad y validado en el mercado



Conexión empresarial local y accesos a nuevos clientes

De este modo, Probeta se plantea para 2019 una apuesta ambiciosa por encontrar proyectos tecnológicos enmarcados en tres sectores: salud, energía y medio ambiente, alineándose a las apuestas de desarrollo del Distrito.

LO TRABAJADO DURANTE EL PROGRAMA

Entrenamiento digital en innovación ágil, sofisticación tecnológica y Business Model para la nueva realidad (Masterclass - Workshops)

Sesiones de branding, marketing tecnológico y comunicación organizacional

Sesiones one-on-one de mentoría y asesoría en negocios tecnológicos

Sesiones de sofisticación tecnológica de productos y servicios

Espacios de networking y relacionamiento estratégico

Actividades y sesiones de acercamiento y conexión comercial para acceso a nuevos clientes

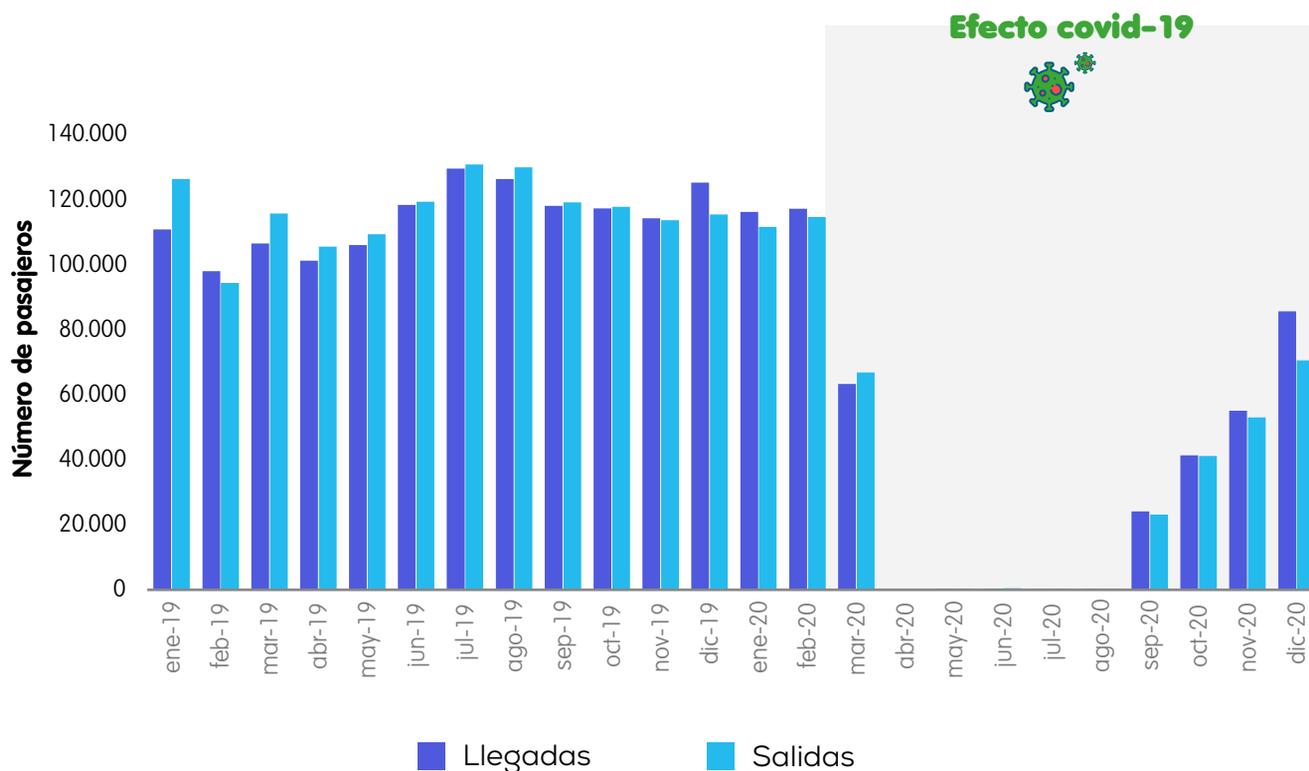
Finalmente, en 2020, Probeta responde a las nuevas condiciones impuestas por la pandemia de COVID-19 y se propone, de la mano de emprendedores y empresarios, desarrollar soluciones novedosas para afrontar la nueva realidad.

Es posible concluir entonces que el desarrollo del programa Probeta, desde el año 2017, dado su objetivo de apoyar proyectos tecnológicos, con el fin de convertirlos en modelos de productivos de alta sofisticación que puedan aportar a la productividad del aparato productivo local, representa para Barranquilla una importante herramienta para reducir las brechas sociales y económicas. Esto teniendo en cuenta que la creación de nuevas empresas y el uso de las tecnologías, tienen el poder de generar externalidades positivas sobre la mayoría de los sectores productivos y estratégicos para la economía de la ciudad, que conllevan a su vez al aumento de los ingresos y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

5.10. Turismo

5.10.1 Movimiento aéreo

Llegadas y salidas de pasajeros – Barranquilla Aeropuerto Ernesto Cortissoz



Fuente: Aeronáutica Civil.



En Barranquilla 2020:

504.584

Pasajeros arribaron
447.250 en tráfico nacional
y 57.334 internacional.

483.073

Pasajeros salieron
427.434 en tráfico nacional
y 55.639 internacional.

Top 5 destinos en 2020 (desde Barranquilla)

Internacional

Destino	Proporción pasajeros
Estados Unidos	59%
Panamá	23%
España	3%
Perú	3%
México	2%



Nacional

Destino	Proporción pasajeros
Bogotá	65%
Medellín	19%
Cali	5%
San Andrés Islas	3%
Bucaramanga	2%

Fuente: Aeronáutica Civil.

Top 5 destinos en 2020 (llegadas a Barranquilla)

Internacional



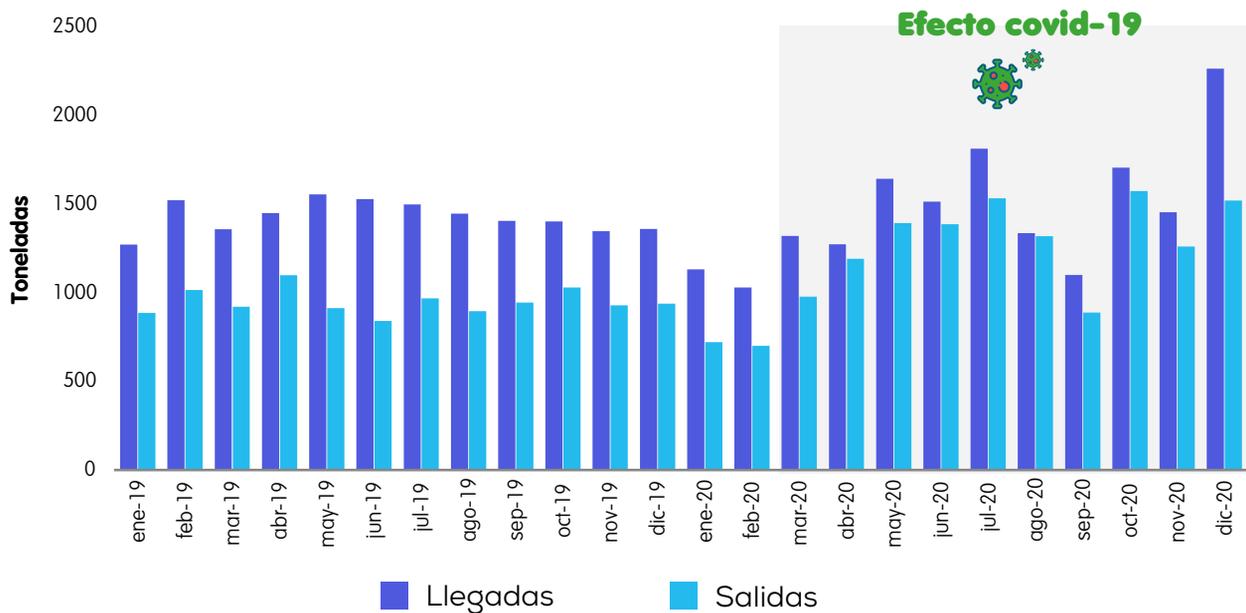
Nacional

Destino	Proporción pasajeros
Estados Unidos	56%
Panamá	25%
Perú	4%
España	4%
México	3%

Destino	Proporción pasajeros
Bogotá	65%
Medellín	19%
Cali	6%
San Andrés Islas	3%
Bucaramanga	2%

Fuente: Aeronáutica Civil.

Llegadas y salidas de carga y correo – Barranquilla Aeropuerto Ernesto Cortissoz

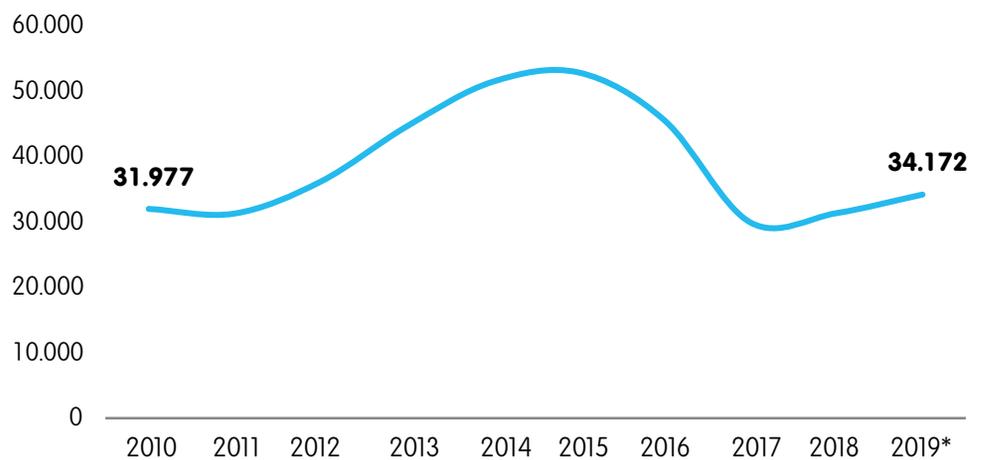
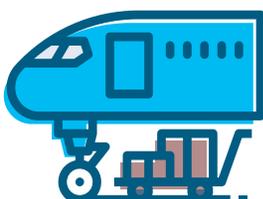


En Barranquilla 2020:

17.564 toneladas de carga y correo arribaron.

14.449 toneladas de carga y correo salieron.

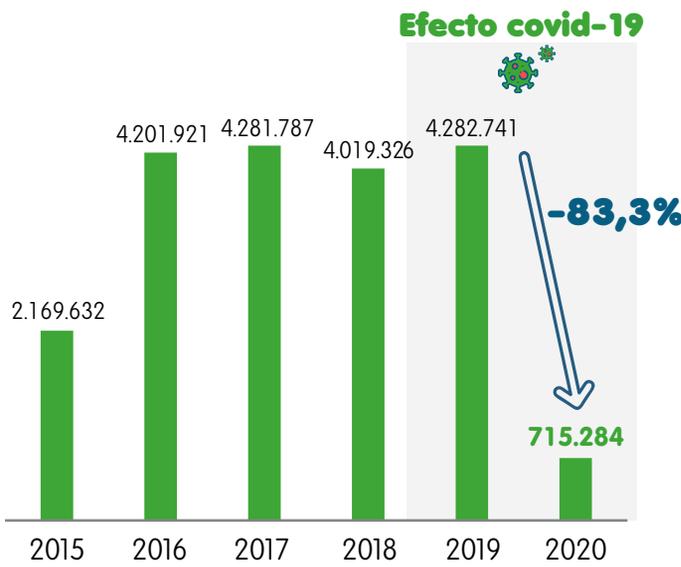
Llegadas y salidas de carga y correo Barranquilla Aeropuerto Ernesto Cortissoz



Fuente: Aeronáutica Civil.

5.10.2 Transporte terrestre

Movimiento de pasajeros por la terminal de transportes de Barranquilla



Despachos de buses de la terminal de transportes de Barranquilla

2017: **240.388**
2018: **230.783**
2019: **239.548**
2020: 107.203

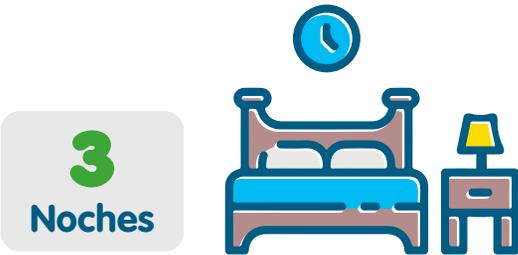
Los despachos diarios de buses pasaron de **642** en promedio a **300**.



Fuente: Oficina de Turismo - Alcaldía Distrital de Barranquilla.

5.10.3 Hoteles

Promedio de estancia del turista en Barranquilla



Tarifa promedio por noche: **\$168.843**

Tipos de alojamiento más utilizado por los turistas en Barranquilla



Hoteles: **50%**



Casa de familia: **25%**



Vivienda turística (Airbnb): **25%**

Fuente: Oficina de Turismo - Alcaldía Distrital de Barranquilla.

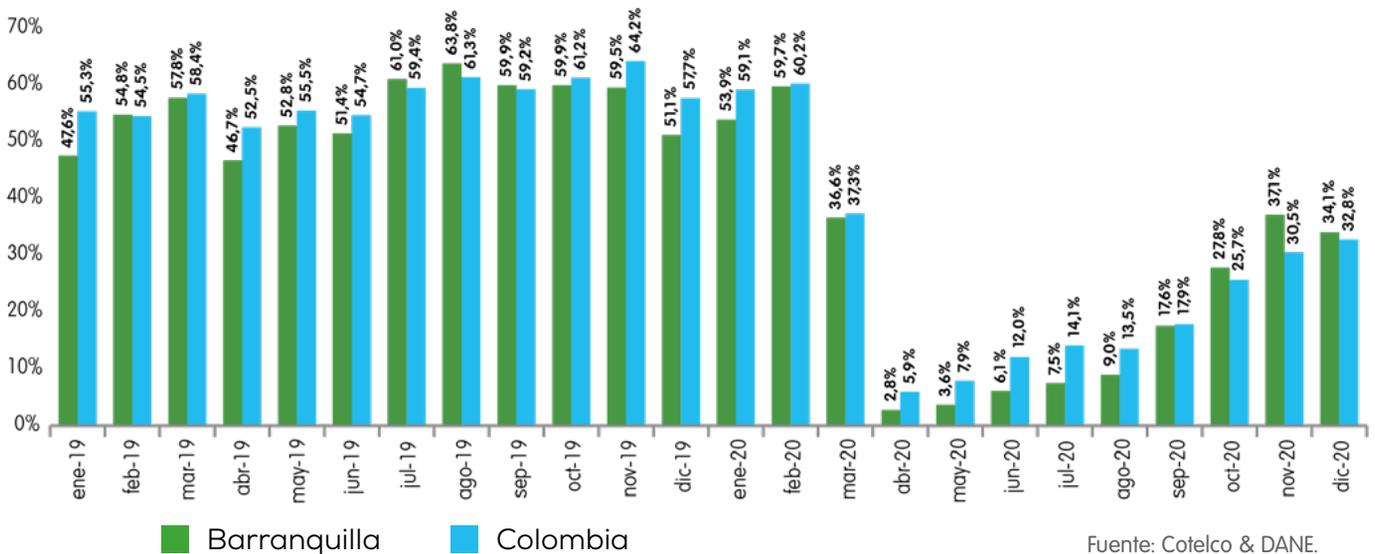
Ocupación hotelera

Previo al covid-19

Colombia: **57,8%**
Barranquilla: **55,2%**

Efecto covid-19

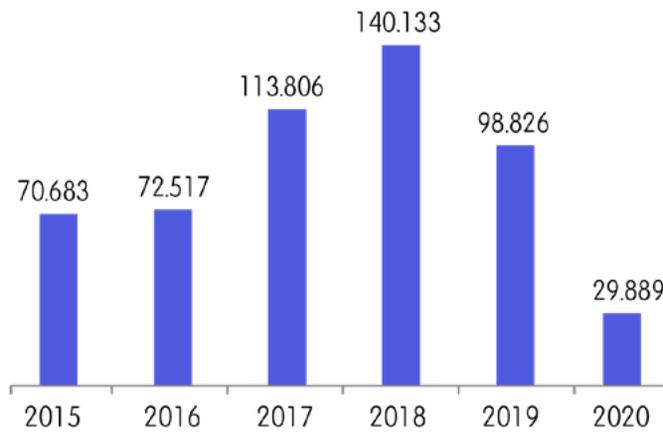
Colombia: **26,4%**
Barranquilla: **24,7%**



Fuente: Cotelco & DANE.

5.10.4 Extranjeros

Ingreso de extranjeros con intención de hospedaje en Barranquilla



Fuente: Migración Colombia



Las visitas de extranjeros a la ciudad se redujeron **69,8%** por el covid-19.

Perfil de los extranjeros con intención de hospedaje en Barranquilla

Durante **2019**

Durante **2020**

Principales nacionalidades

-  Venezuela: **36,3%**
-  Estados Unidos: **27,2%**
-  Panamá: **3,4%**
-  México: **3,1%**
-  España: **2,6%**

-  Estados Unidos: **34,5%**
-  Venezuela: **23,4%**
-  Panamá: **4,1%**
-  México: **3,5%**
-  España: **2,7%**

Principales motivos de viaje

-  Turismo: **70,9%**
-  Negocios: **7,9%**
-  Eventos: **3,4%**
-  Trabajo: **1,9%**
-  Tratamiento médico: **1,2%**

-  Turismo: **72,4%**
-  Negocios: **5,1%**
-  Eventos: **3,6%**
-  Trabajo: **2,2%**
-  Tratamiento médico: **1,6%**

Edad de los visitantes

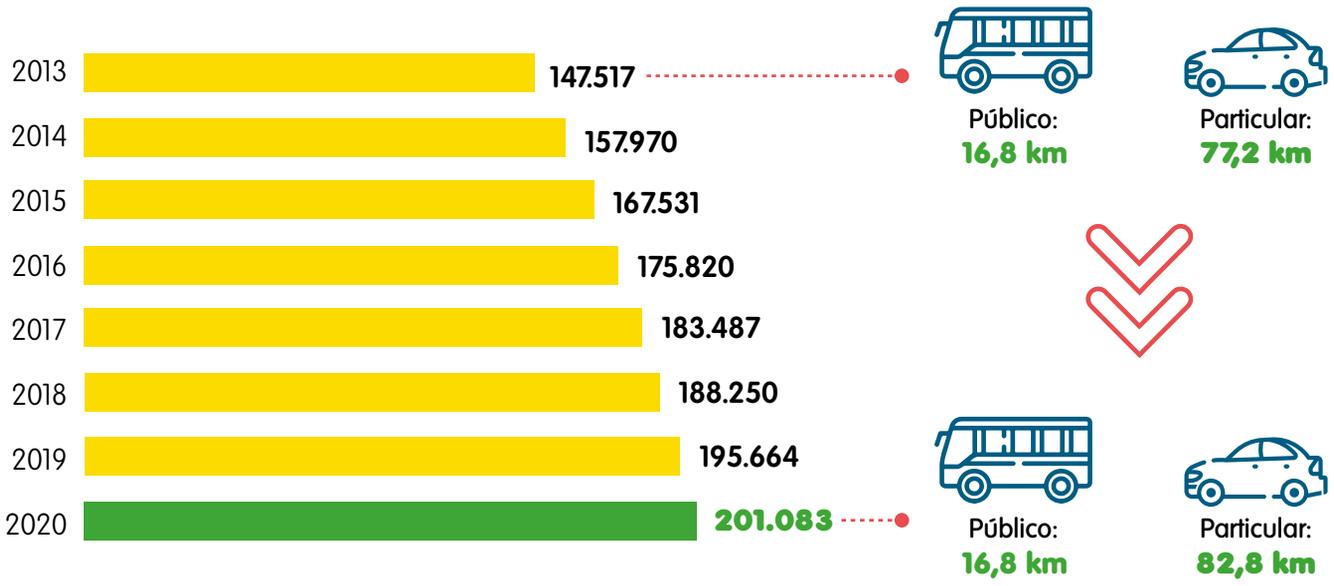
-  30-39 años: **22,0%**
-  18-29 años: **19,6%**
-  40-49 años: **18,6%**

-  30-39 años: **23,1%**
-  18-29 años: **19,5%**
-  40-49 años: **19,1%**

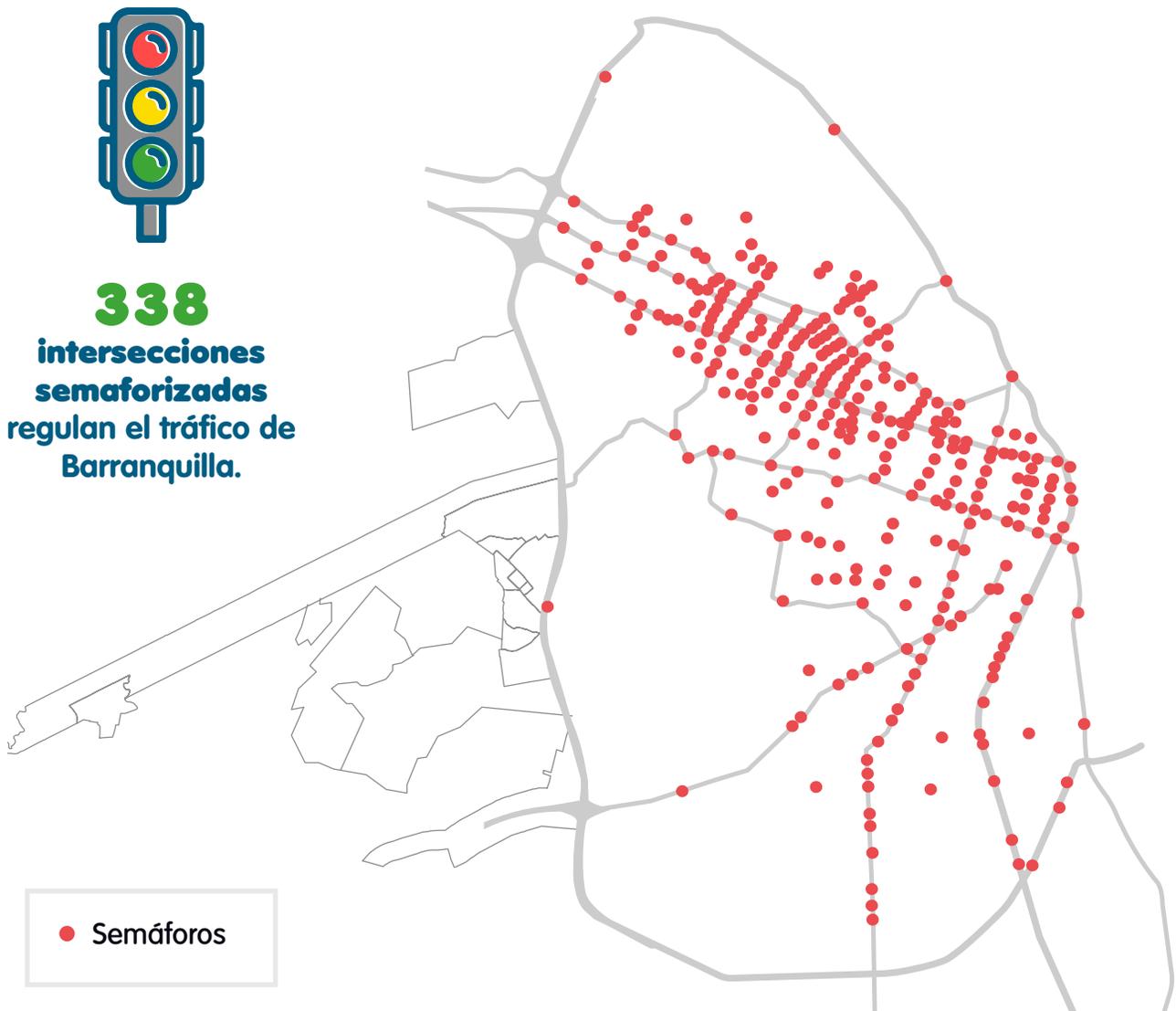
5.11. Transporte

5.11.1 Tránsito

Parque automotor de Barranquilla



Intersecciones semaforizadas en Barranquilla

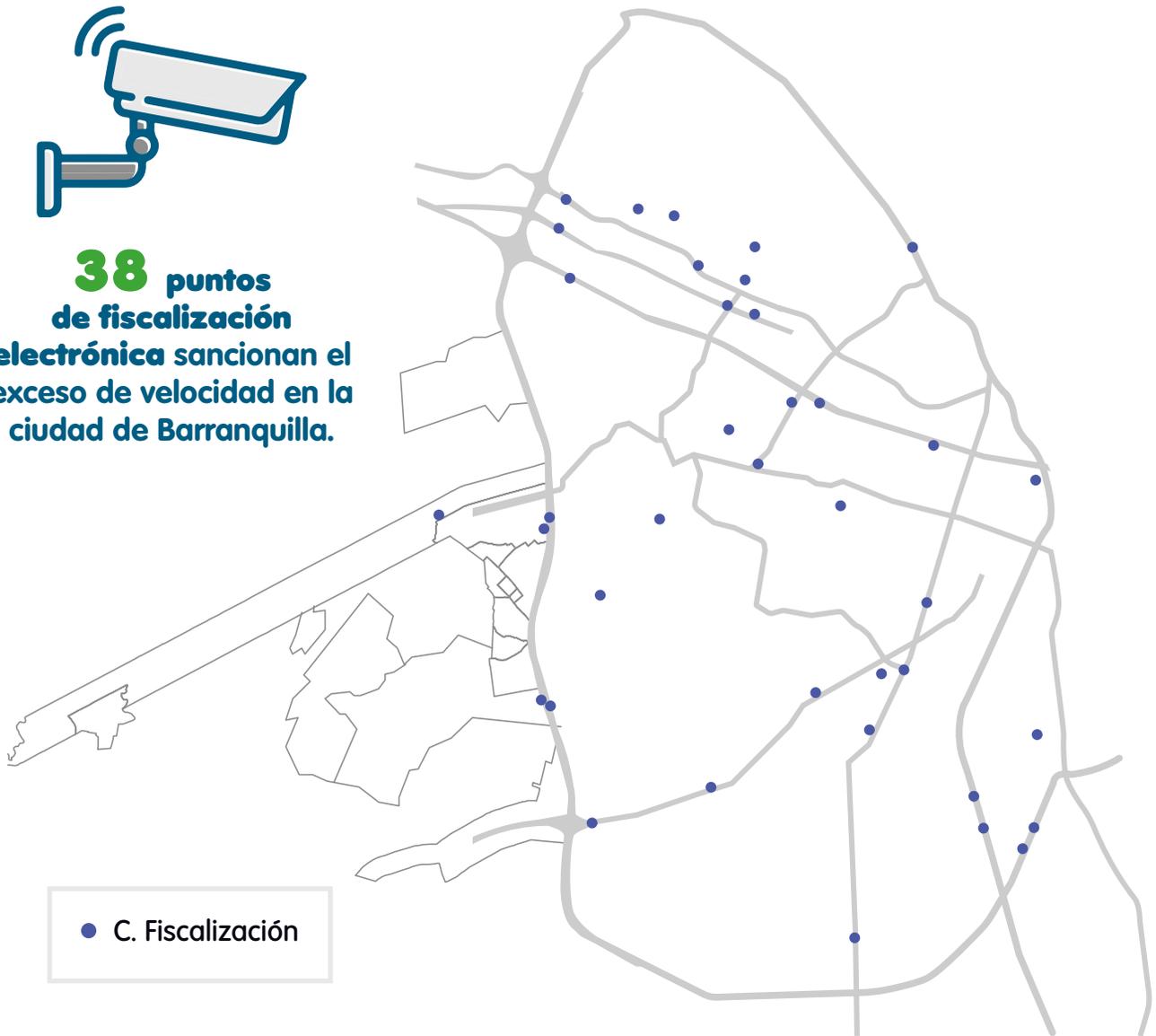


Fuente: Secretaría de tránsito y seguridad vial.
 Para mayor información y mapas en tiempo real dirigirse a
<https://www.barranquilla.gov.co/transito/puntos-de-fiscalizacion-electronica-y-semaforizacion>

Puntos de fiscalización electrónica en Barranquilla



38 puntos de fiscalización electrónica sancionan el exceso de velocidad en la ciudad de Barranquilla.



● C. Fiscalización

Fuente: Secretaría de tránsito y seguridad vial.
Para mayor información y mapas en tiempo real dirigirse a <https://www.barranquilla.gov.co/transito/puntos-de-fiscalizacion-electronica-y-semaforizacion>

Red de ciclorruta en Barranquilla



Ciclorruta en calzada segregada
17,34 km



Ciclorruta en andén
26,14 km

63,1 km de bicicarril disponibles en Barranquilla



Ciclorruta en banda
14,99 km



Carril ciclopreferente
4,64 km

Fuente: Secretaría de tránsito y seguridad vial.

Canalización de arroyos

Infraestructura para una ciudad resiliente en el contexto del cambio climático.



Canalización de arroyo La Felicidad.

En Barranquilla, el acelerado crecimiento urbano que se presentó durante los últimos 50 años con limitaciones en su planificación, la pendiente típica de sus calles que va del 2% al 5%, la pavimentación del cause de arroyos naturales y la carencia de un drenaje pluvial efectivo, conllevaron a un escenario donde las aguas lluvias fluían a alta velocidad, llegando en ciertas vías a presentarse caudales entre los 30 y 100 m³/seg. Más aún, si se tiene en cuenta que, aunque en promedio en la ciudad hay 77 días con lluvia al año, 20 de éstos exceden los 20 mm de precipitación, que se considera el límite a partir del cual se producen caudales significativos, y que el cambio climático ha ocasionado que las lluvias sean cada vez más fuertes.

Por tal razón, durante la temporada de lluvias, la ciudad de Barranquilla sufre un fenómeno conocido como "arroyos urbanos", inundaciones repentinas que impiden el desplazamiento de vehículos y transeúntes, y afectan el normal desarrollo de la vida económica y social, además de generar altos índices de accidentalidad e incluso cobrar vidas humanas. Según la documentación existente, por ejemplo, en el periodo comprendido entre 1933 y 2015, se produjeron 94 decesos como consecuencia directa de estas inundaciones.

La solución a esta problemática era vista como algo muy complejo de lograr, ya que requería de un alto nivel de inversión y preparación logística. Sin embargo, la gravedad de la problemática y las implicaciones del cambio climático, hicieron necesario prever escenarios de riesgos ambientales, en los que eventos extremos serían más frecuentes, y la ciudad tendría que estar en capacidad para responder y reponerse fácilmente a los mismos. Es por este motivo que la administración local decidió realizar el esfuerzo económico y logístico para desarrollar una solución.

De este modo, se lleva a cabo una reestructuración de pasivos en el año 2008, durante la primera administración del exalcalde Alejandro Char, que marca el inicio de una etapa de recuperación financiera para el Distrito de Barranquilla, y se visualizan los principios de este megaproyecto de infraestructura con la canalización de los arroyos Don Juan y Santo Domingo. Más adelante, en el año 2013, la Alcaldía Distrital de Barranquilla, en el marco del Plan de Desarrollo 2012 – 2015: Barranquilla Florece para Todos, en cabeza de la exalcaldesa Elsa Noguera, logra asegurar la financiación total de la estrategia para la canalización de más de 68km de arroyos urbanos.

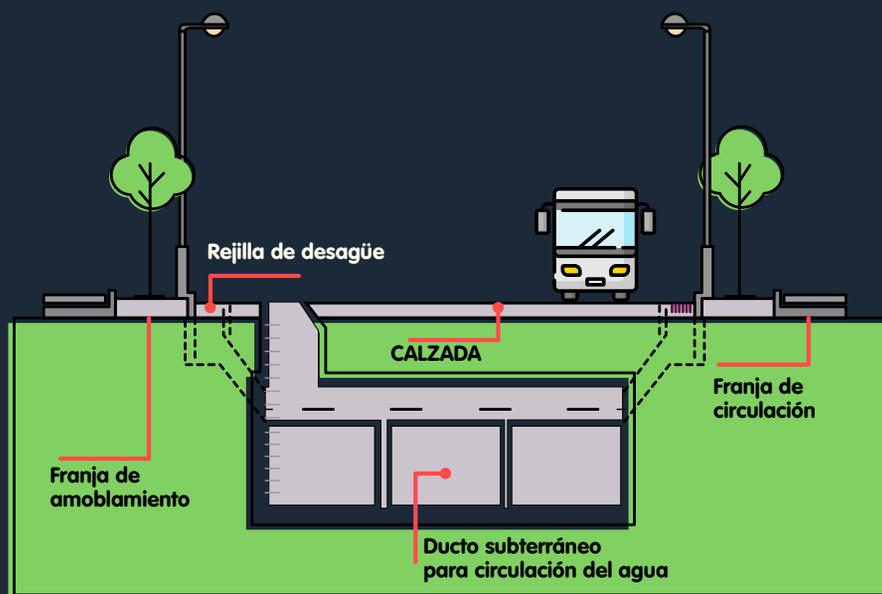
Dichas obras, cuyo costo ascendía a los \$300 millones de dólares en su primera etapa y \$220 millones de dólares en la segunda, fueron financiadas, en primer lugar, con recursos de valorización recaudados como impuestos extraordinarios durante la vigencia 2012. Esto permitió pagar al respectivo constructor de acuerdo con el avance del contrato, su cumplimiento según el cronograma y especificaciones acordadas para la obra. De este modo, no solo se garantizó la construcción en sí, sino, además, su calidad.

En segundo lugar, los créditos al proveedor de largo plazo y pagos estipulados con vigencias futuras, permitieron financiar las obras a mediano y largo plazo, mientras se garantizaba su ejecución en el corto plazo.

Bajo esta modalidad, el Distrito entregó las especificaciones de la obra y el valor presente estimado de la infraestructura a construir entre 2017 a 2019; y los proponentes indicaron el costo, la tasa de financiación y el pago por plazos entre 2020 a 2035. De este modo, fue posible intervenir una mayor cantidad de arroyos en el menor tiempo posible, significando un mayor impacto para la mejora de la calidad de vida de la población. En este rubro se encuentran recursos propios de la administración pública, provenientes del Impuesto Predial Unificado para vigencias entre 2019 – 2035 y del Sistema General de Participaciones para Agua Potable y Saneamiento Básico

durante el periodo comprendido entre la vigencia 2023 a 2035.

Respecto a la solución de ingeniería, destaca la construcción de Box-Culverts una especie de cajas/túneles que se instalan de manera subterránea y permiten, o bien el tránsito de vehículos y pasos inferiores peatonales, o las canalizaciones hidráulicas. Estas estructuras, elaboradas en concreto reforzado y drenajes en tuberías, funcionan también con captación de las aguas lluvias a través de rejillas en acero y en hierro fundido. De esta manera, la vía permanece activa y las aguas lluvias pasan por debajo sin interrumpir la movilidad. Durante el proceso, además, se aprovechó para la reconstrucción de andenes en losetas de concreto, subterranización de las redes de baja tensión, construcción de ductos de telecomunicaciones y registros, instalación de iluminación LED y señalización.



Estructura Box – Culvert. Fuente: Alcaldía de Barranquilla, 2017.

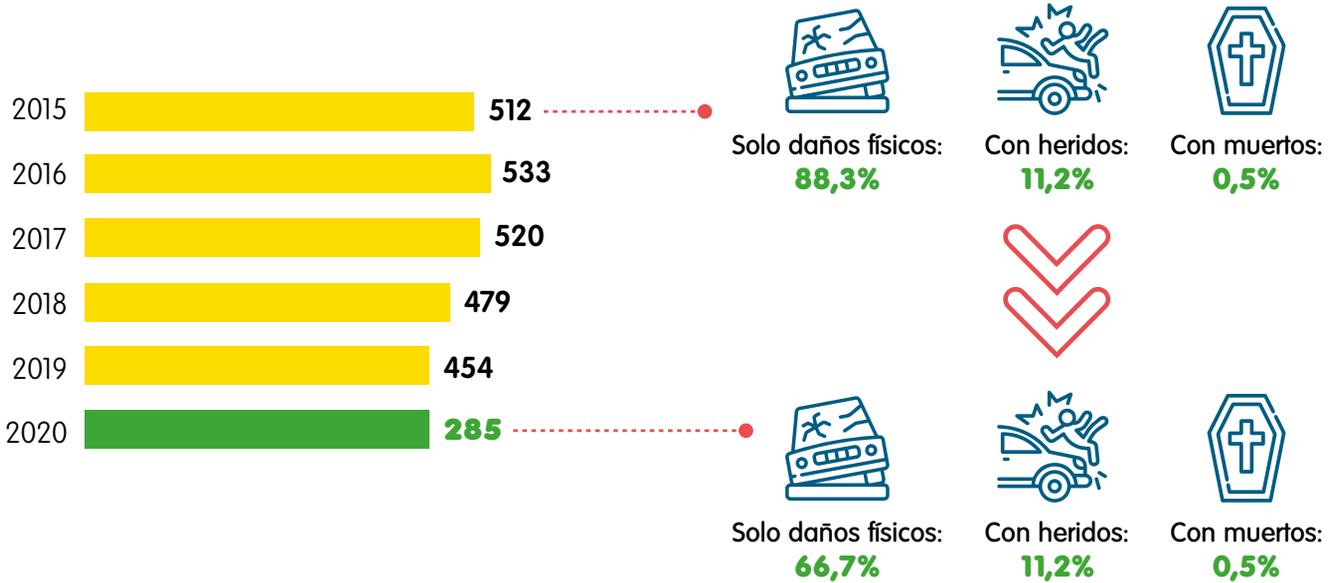
Así pues, la recuperación financiera del Distrito de Barranquilla y la continuidad en las metas de inversión a lo largo de los diferentes periodos administrativos de la última década, fueron factores claves para el desarrollo de infraestructura que facilitara la adaptación de la ciudad al cambio climático y permitiera dar fin a una de sus mayores problemáticas. Esto debido a que el sistema de canalización construido se constituye como un servicio público con una función integral que contempla el manejo de cuencas, canalización, control de contaminación, control de erosión, sistema de prevención y gestión del sistema de drenaje pluvial; por lo cual, a pesar del incremento de lluvias en términos de frecuencia e intensidad, es posible reducir el pico del caudal, disminuyendo el impacto directo de este sobre la peligrosidad de los arroyos.

Adicionalmente, es importante mencionar que la estrategia de canalización de arroyos urbanos no solo dio lugar a la normalización de las dinámicas de desplazamiento de vehículos y transeúntes en temporadas de lluvia, sino que, además, ha permitido darle continuidad a los procesos educativos, laborales, comerciales e incluso sociales que debían verse suspendidos ante la imposibilidad de traslado en estos periodos. Por último, dichas obras de infraestructura han permitido garantizar la seguridad de los barranquilleros, cuyas vidas se ponían en peligro a raíz de las inundaciones y los accidentes de aquí derivados, y cuyas viviendas en ocasiones se veían afectadas por las mismas. Esto sin mencionar la valorización de los predios y en general, la mejora en la calidad de vida de los barranquilleros, especialmente de aquellos que residen, laboran y/o frecuentan las zonas más afectadas.



5.11.2 Seguridad vial

Accidentes de tránsito en Barranquilla por cada 100.000 habitantes



Fuente: Secretaría de tránsito y seguridad vial.

En los accidentes de tránsito:



Durante 2020:

4 de cada 10 accidentes de tránsito ocurrieron en la **Circunvalar**.

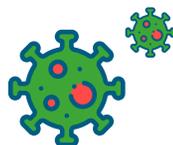
2 de cada 10 ocurrieron en la **Carrera 38**.



Las principales causales de accidentes fueron:

1. No mantener distancia: **42,1%**
2. Desobedecer señales: **38,1%**
3. Adelantar cerrando: **9,5%**

Efecto covid-19 Barranquilla



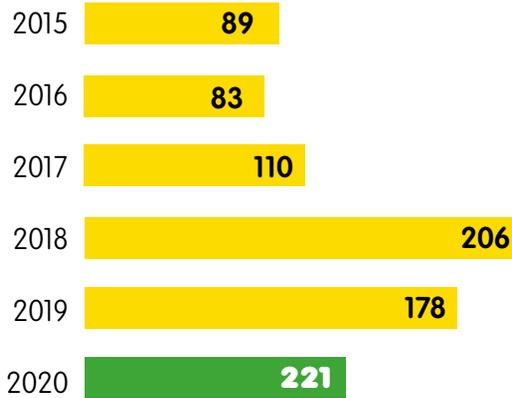
Durante **2020** los accidentes de tránsito se redujeron **41,8%**.



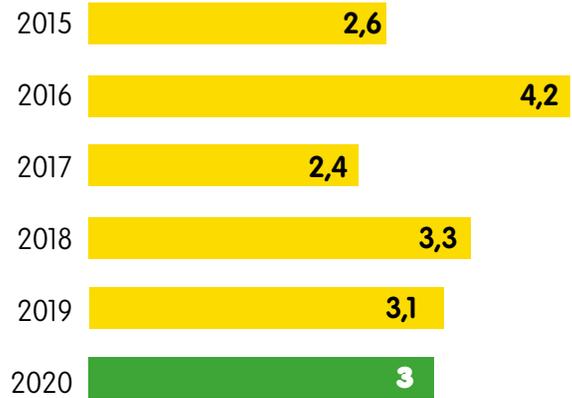
En **2019** los accidentes de tránsito se redujeron **4,3%**.

Fuente: Secretaría de tránsito y seguridad vial.

Heridos en accidente de tránsito en Barranquilla por cada 100.000 habitantes

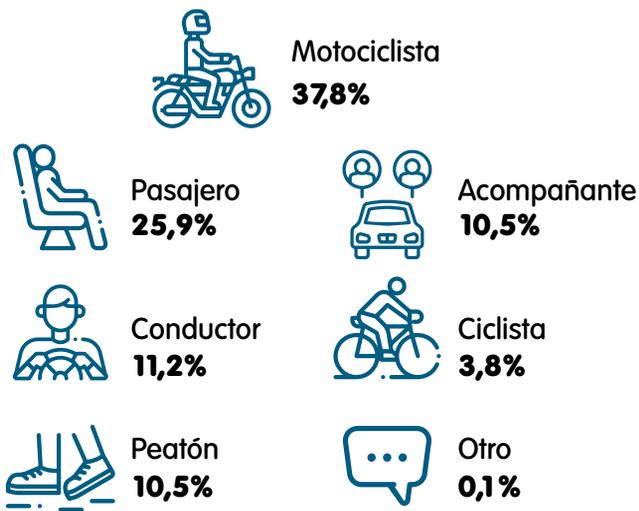


Muertes en accidente de tránsito en Barranquilla por cada 100.000 habitantes

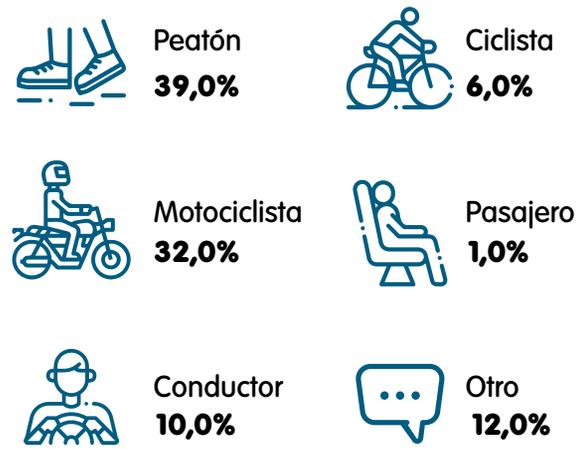


Fuente: Secretaría de tránsito y seguridad vial.

Heridos por rol en el accidente - 2020



Muertos por rol en el accidente - 2020



Fuente: Secretaría de tránsito y seguridad vial.

5.11.3 Transporte público



4 de cada 10 viajes en Barranquilla se realizan en transporte público.

Fuente: Línea Base y diagnóstico del Transporte público en el Área Urbana de Barranquilla, consultoría NIPPON KOEI LAC.

Transmetro



31.609 pasajeros diarios

- ✓ La **mayor demanda** del sistema ocurre en días hábiles **en sentido sur - norte entre 6:00 y 8:00 a. m.**
- ✓ Las **rutas alimentadoras** de más demanda son: **A8-1 Paraíso, A9-3 Buenavista y U-30 Universidades.**

Fuente: Transmetro

Transporte público colectivo



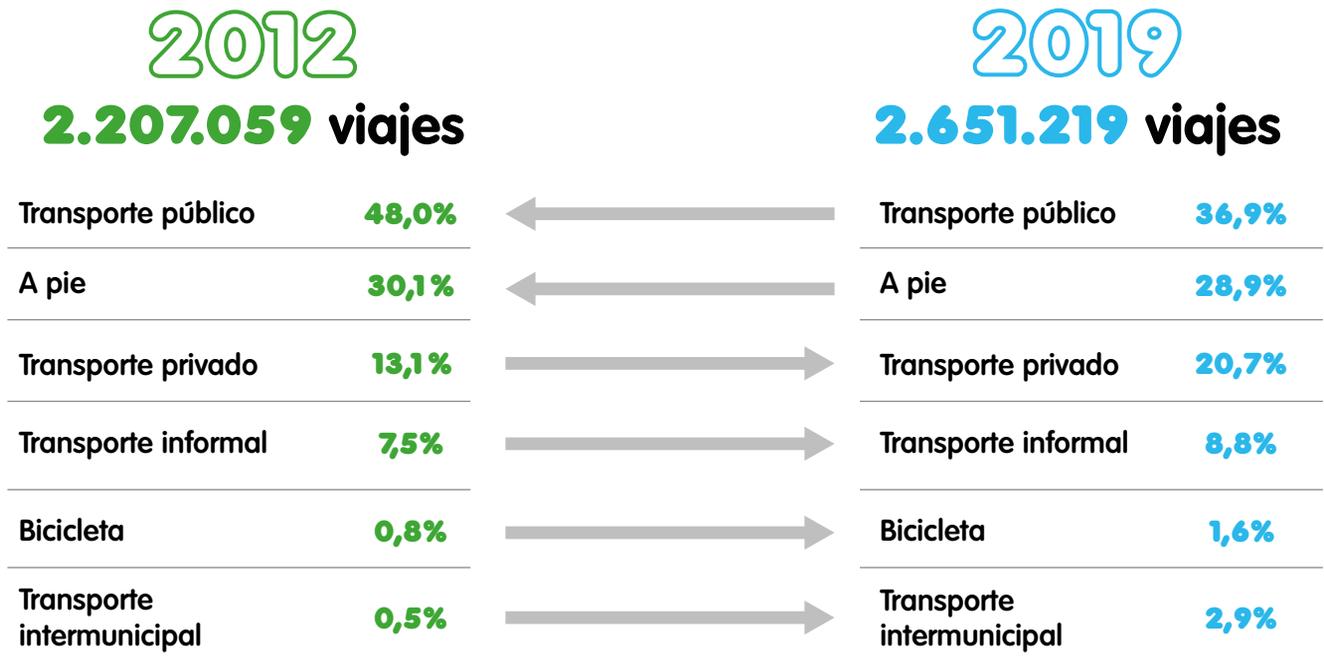
26 empresas
103 rutas

- ✓ La **mayor demanda** del sistema ocurre en:
 - **Calle 100 con Kra 53.**
 - **Kra 30 con calle 17.**
 - **Circunvalar con kra 14.**

Fuente: Línea Base y diagnóstico del Transporte público en el Área Urbana de Barranquilla, consultoría NIPPON KOEI LAC.

5.11.4 Movilidad

Distribución modal de los viajes diarios en Barranquilla



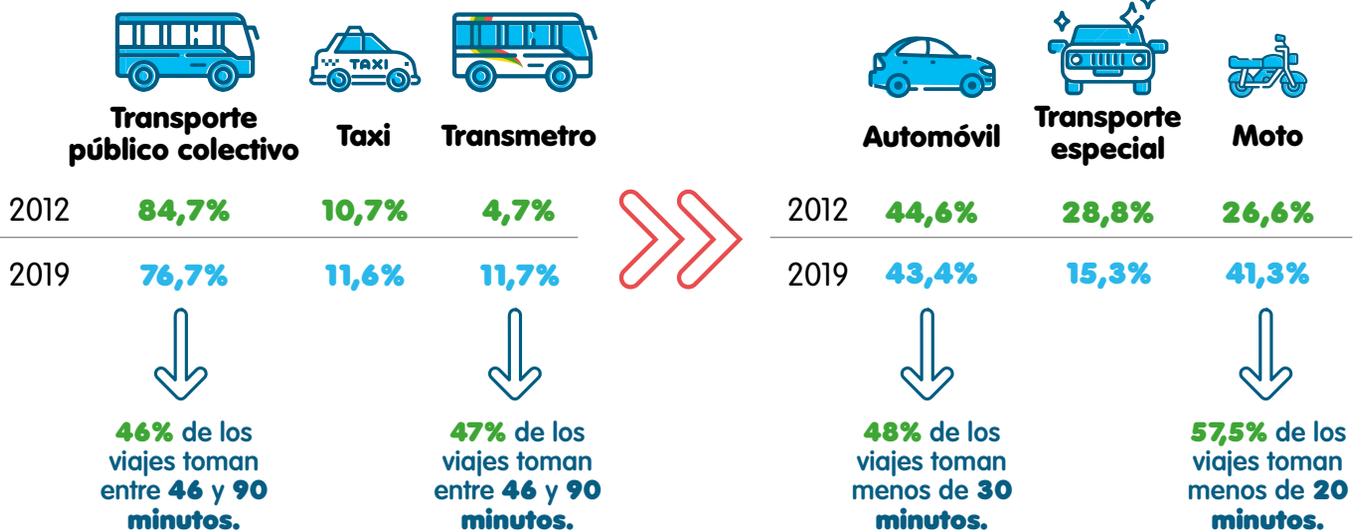
Fuente: Plan maestro de movilidad, 2012. Alcaldía de Barranquilla.

Fuente: Línea Base y diagnóstico del Transporte público en el Área Urbana de Barranquilla, consultoría NIPPON KOEI LAC.

Tiempos de viaje 2019

Transporte público

Transporte privado

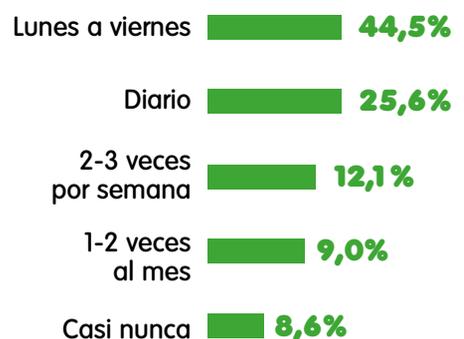


Fuente: Plan maestro de movilidad, 2012. Alcaldía de Barranquilla & Línea Base y diagnóstico del Transporte público en el Área Urbana de Barranquilla, consultoría NIPPON KOEI LAC.

Motivos de viaje en Barranquilla, 2019



Frecuencia de los viajes en Barranquilla, 2019



Fuente: Línea Base y diagnóstico del Transporte público en el Área Urbana de Barranquilla, consultoría NIPPON KOEI LAC

Red Integrada de Transporte Metropolitano (RITMO)

El sistema de transporte corresponde a uno de los ejes estructurantes para proveer accesibilidad a los ciudadanos a los sistemas de oportunidades para llevar a cabo actividades de educación, trabajo, ocio, salud, entre otros. Barranquilla y su Área Metropolitana (AMBO) avanza en un proceso de modernización y reorganización del sistema de transporte público, con el objetivo de mitigar las externalidades asociadas al sistema de transporte público tradicional y el deteriorado nivel de servicio, elementos que han derivado en los bajos niveles de satisfacción del sistema por parte de los usuarios, lo que a su vez ha propiciado, en parte, un aumento de la participación del transporte particular e informal en el total de viajes realizados.

El sistema de transporte público de Barranquilla y su Área Metropolitana, está conformado por los subsistemas de Transporte Público Colectivo (TPC) y Sistema de Transporte Masivo (SITM) Transmetro; inició operaciones en el 2010 actualmente el sistema transporta cerca de 130.000 usuarios en día hábil, un 13% del total de viajes realizados en transporte público. Por otro lado, el Transporte Público Colectivo

realiza alrededor de 786.000 viajes en 106 rutas y cerca de 3.000 vehículos de variadas tipologías.

Los subsistemas del TPC y el SITM funcionan en la actualidad por separado sin ningún tipo de integración, lo que implica que en algunos sectores actualmente se estén prestando los dos servicios, compitiendo entre sí. Por este motivo, se propone la conformación de la Red Integrada de Transporte Metropolitano – RITMO – con el objetivo de proveer un servicio de transporte con mejores niveles de servicio, mayor confort, seguridad, frecuencias, coberturas, tiempos de viaje y en beneficios sociales significativos como reducción en la congestión vial, reducción en las emisiones de gases contaminantes, entre otros.



Punto de partida y trayectoria

En Barranquilla y su área metropolitana, se estima que se realizan cerca de 2.700.000 viajes en un día hábil, de los cuales el 68% son realizados en modos motorizados, mientras que el 32% se realiza en modos no motorizados (peatonal, bicicleta y bici-taxi). Dentro de la distribución de modos motorizados, el modo con mayor utilización es el transporte público colectivo (TPC) con 28% del total de viajes, seguido por transporte privado motorizado (automóvil y motocicleta) con una participación cerca del 16%, y luego por modos de transporte informales (motocarros, moto-taxis) con una participación del 9%; por su parte, el sistema de transporte masivo representa el 4,2% del total de viajes.

El sistema de transporte público colectivo (TPC) de Barranquilla y su Área Metropolitana, actualmente está conformado por 26 empresas prestadoras del servicio, que operan 106 rutas a lo largo de toda la ciudad. Tradicionalmente ha sido el sistema con mayor uso, presentando una cobertura en cerca del 76% de los barrios de Barranquilla y Soledad, siendo este uno de los atributos con mejor calificación del sistema, a partir de las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios durante la realización de diagnóstico del estudio de estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público; sin embargo, aspectos como alta duración de viajes debido a la congestión, comodidad del sistema, velocidad de operación y costo fueron las características del sistema con menor calificación.

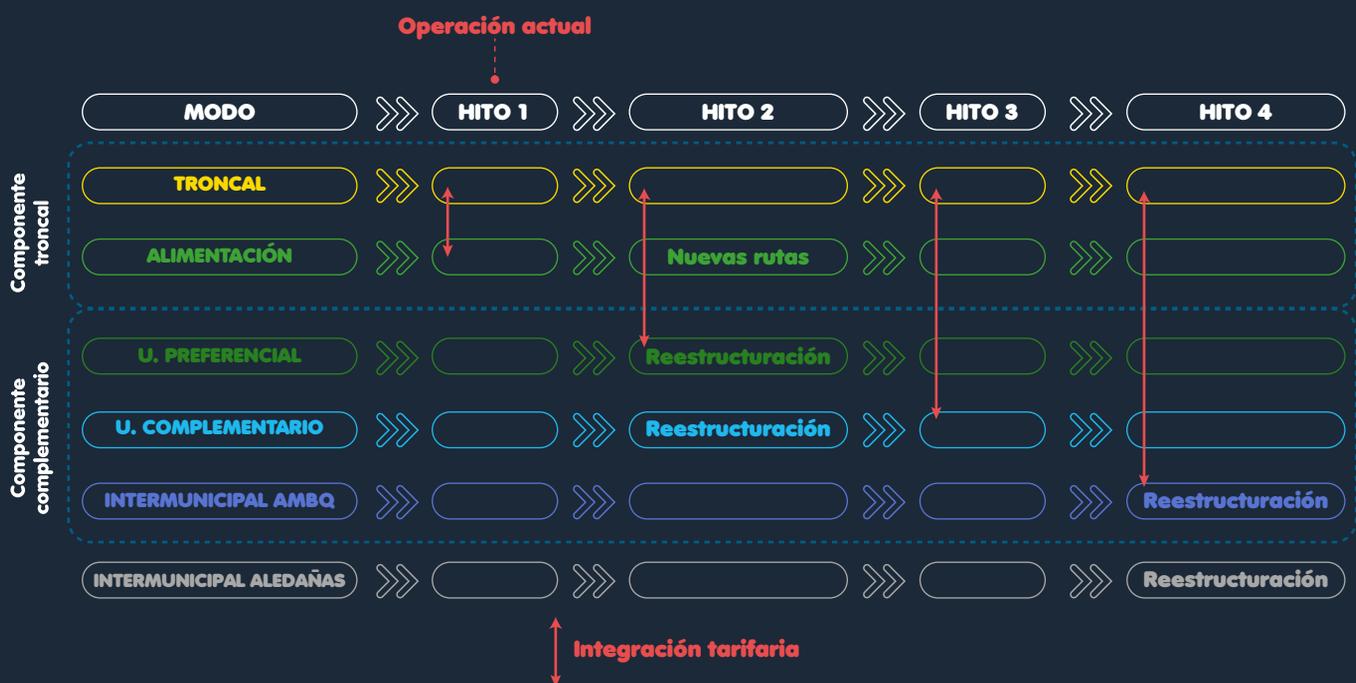
A nivel tarifario el sistema de transporte público colectivo no presenta integración, es decir, al momento de realizar un trasbordo hacia otras rutas de TPC, o hacia rutas de Transmetro, los usuarios deben pagar tarifa plena.

El sistema de transporte masivo Transmetro, se materializa luego que en el documento CONPES 3306 de septiembre de 2004, declarase el SITM para el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana como de importancia estratégica para el país. Con la implementación de dos troncales tipo BRT en la Avenida Murillo y Carrera 46, en su primera fase, se permitiría el tránsito de buses ligeros que combinan la capacidad y la velocidad de operación al menor costo (en términos de tiempo), mediante viajes con prioridad de paso a través de carriles exclusivos, para evitar la congestión del tráfico; el sistema inició sus operaciones en el 2010 y desde entonces ha implementado diferentes medidas para la optimización e incentivo de su utilización. El sistema conformado por dos rutas troncales y rutas alimentadoras, actualmente tiene una cobertura cerca del 33% de los barrios de Barranquilla y Soledad; a partir de las encuestas de satisfacción, se identificó que las características de este sistema con mejor

calificación corresponden a la facilidad de identificación de rutas, índices de accidentalidad y seguridad; mientras que las variables con menor calificación corresponden a duración de viaje en rutas alimentadoras, disponibilidad y comodidad por sobrecupo durante la operación. Pero a diferencia del TPC tiene un nivel de integración tarifaria para trasbordos entre las rutas alimentadoras y las rutas troncales dentro de una ventana de tiempo, pero no presenta integración con otros modos de transporte.

Medidas de implementación

Ante la tendencia en el aumento de la población y el constante desarrollo, resulta necesario la articulación de los sistemas de transporte público colectivo y masivo, que actualmente funcionan como dos sistemas independientes; es por esto que el sistema de Transporte público concebido para Barranquilla y su Área Metropolitana contempla la integración física, operacional y tarifaria, de los diferentes modos actuales y la reestructuración de algunos servicios para mejorar la cobertura y la accesibilidad al sistema. Para la implementación de RITMO, se ha propuesto un plan progresivo desagregado en 4 hitos, cada uno de ellos con un alcance específico y una duración de un año.



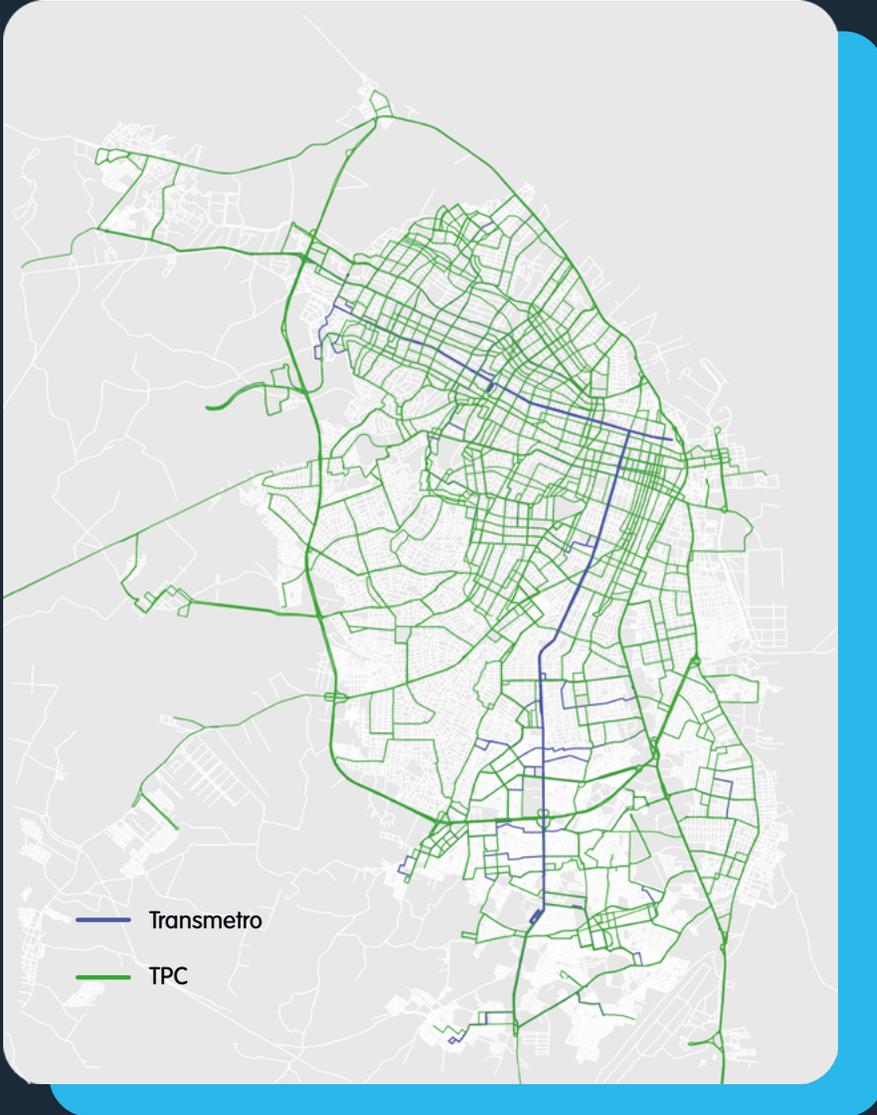
Hito 1: Esta primera fase, prevista para el año 2022, contempla la operación con el sistema de rutas actual sin cambios en la integración, es decir, únicamente se cuenta con una integración tarifaria en el sistema de transporte masivo, entre el sistema de rutas alimentadoras y el sistema troncal. Paralelamente, se propone llevar a cabo todas las actividades legales y actos administrativos para la adecuada estructuración del SITP y su adopción, además del alistamiento y preparación de los equipos de transporte en términos tecnológicos para las nuevas condiciones de operación, así como, los de la infraestructura mínima requerida para la operación (paraderos), al igual que la socialización necesaria para minimizar el impacto en los usuarios.

Hito 2: Este hito propuesto para el año 2023, contempla la inclusión de nuevas rutas alimentadoras del transporte masivo, la reestructuración del sistema de rutas del SITP, preferencial y complementarias, además de la integración tarifaria en una primera etapa del sistema de rutas preferenciales y el sistema de transporte masivo.

Hito 3: El tercer hito, previsto para el 2024, mantiene las condiciones operacionales del hito anterior pero además corresponde a la segunda etapa de desarrollo con la integración tarifaria del sistema de rutas complementarias y el sistema de transporte masivo.

Hito 4: En este último hito, previsto para el 2025, se finaliza la implementación del SITP de acuerdo con la reestructuración de rutas al interior de Barranquilla y de su área metropolitana. Se mantiene la integración del servicio troncal y alimentador con el servicio urbano (rutas complementarias y preferenciales) y además se integran las rutas intermunicipales del área Metropolitana (Puerto Colombia, Malambo, Galapa). Los servicios intermunicipales aledaños no se integran tarifariamente con el SITP, pero se reestructuran, integrándolas físicamente en la periferia de Barranquilla, obligando a los usuarios de estos servicios a transferir a las rutas del SITP, con tarifa plena.

Además de las nuevas condiciones de integración, las cuales brindarán la posibilidad a los usuarios una mayor accesibilidad y asequibilidad en la utilización de la red integrada de transporte; el sistema propone una actualización progresiva de la tecnología de los vehículos con el objetivo de mitigar los impactos ambientales producto de la operación tradicional de transporte a base de combustible fósil, y brindar mayor capacidad y confort a los usuarios; el esquema también propone una gestión eficiente del transporte con el apoyo de herramientas tecnológicas para la el monitoreo constante, gestión y control de la operación optima del sistema, regulación de frecuencias de paso, incorporación de medios electrónicos de pago, administración de turnos de conductores, componentes de información al usuario, entre otros.



Rutas RITMO en la actualidad



Lo que se pretende lograr

