



ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD VIAL EN COLOMBIA

Tendencias y Diagnóstico

2005 – 2010

La mayoría de nosotros sólo descubrimos la gravedad de la violencia vial cuando hemos llegado a ser víctimas en carne propia; nuestro papel principal como asociación es determinante para conseguir una movilización de todos y para ello necesitamos:

PROTEGER a los más vulnerables

LUCHAR por todos los medios legales contra la violencia vial

AYUDAR a las víctimas y familiares

PREVENIR para reducir los accidentes de tránsito exigiendo un pacto social y una prioridad política

IMPULSAR reformas legales y proyectos que incidan sobre un comportamiento responsable

FOMENTAR y **DIFUNDIR** una cultura de la seguridad vial para promover cambios de conducta

REIVINDICAR los derechos de las víctimas y de los afectados

COLABORAR con los organismos e instituciones implicadas

CREAR una presión social que permita una concienciación de la opinión pública y de la clase política y judicial

Abril 2012



INTRODUCCION

Según datos de las Naciones Unidas en su documento Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas debido a eventos relacionados con el tránsito —más de 3000 fallecimientos diarios— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Más de 20 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por estos siniestros de tránsito y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. **De las muertes por siniestros de tránsito el 90% ocurren en países de ingresos bajos y medianos, donde se encuentra menos de la mitad de los vehículos motorizados matriculados en todo el mundo.** Entre las tres causas principales de muertes de personas de 5 a 44 años se encuentran los traumatismos causados por el tránsito. Según las tendencias si no se toman las medidas inmediatas y eficaces, éstos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales.

Las muertes y lesiones en siniestros de tránsito son la segunda causa de muerte violenta en el país; en el último decenio más de 63 mil colombianos murieron y cerca de medio millón han visto deteriorada su calidad de vida como consecuencia de una lesión permanente.¹ En los últimos 6 años se perdieron más de un millón de años de vida de los cuales el 78% corresponden a la población masculina. 548 mil años de vida de jóvenes entre los 18 y 34 años y cerca de 129 mil años de vida de niños entre los 0 y 14 años². Para el año 2009 las incapacidades médico legales que generaron los lesionados por siniestros de tránsito en el país equivale a más de un millón de días³.

Los costos económicos y sociales derivados de los siniestros de tránsito aumentan día tras día; el costo causado por estos siniestros son cerca del 1% del producto interno bruto en países de bajo ingreso y el 1.5% de países de ingreso medio⁴.

¹ FORENSIS 2000 – 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF)

² FORENSIS 2005 a 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF)

³ Dra. Luz Janeth FORERO, Directora INMLCF, IV Seminario Internacional de Seguridad Vial- Bogotá 2009

⁴ Informe Banco Mundial, Pamela COX, Madrid 2009



Este problema de salud pública conocido y reconocido sigue rampante en nuestra sociedad sin que las intervenciones para disminuir su ocurrencia sean efectivas; la tasa de muertes y lesiones en los últimos 6 años ha mostrado un valor prácticamente constante. Pese a que se conocen medidas de orden mundial, Colombia no cuenta con una Política de Estado para hacer frente al flagelo.

Las muertes y lesiones en siniestros de tránsito se pueden evitar. La Siniestralidad vial es un problema de responsabilidad compartida entre el Estado y la sociedad civil⁵. Bajo esa premisa la Fundación Por la Vía – Por la Vida, Liga Contra la Violencia Vial desarrolla anualmente desde el año 2007 los Seminarios Internacionales de Seguridad Vial con dos claros objetivos: concienciar del problema al conjunto de la sociedad para que se movilice hacia una cultura de la seguridad vial y compartir experiencias internacionales y buenas prácticas que doten a nuestros organismos responsables de herramientas y medidas eficaces para una mejor gestión de la seguridad vial.

En Colombia el problema de la siniestralidad vial ha sido abordado exclusivamente desde la óptica del Ministerio de Transportes y de los organismos de tránsito. La Política de Seguridad Vial debe integrar, además del sector del transporte, el de educación, salud y el sistema de justicia. Por esta razón, la Fundación ha elaborado el presente documento que contiene un análisis estadístico del comportamiento de la siniestralidad vial en el país en los últimos 6 años, de manera que se convierta en una fuente de información de fácil consulta para los diferentes actores implicados en el tema.

⁵ Informe Mundial de Accidentes de Tránsito



OBJETIVO

Con este documento se busca proporcionar información acerca del comportamiento de las muertes y lesiones en eventos relacionados con el tránsito entre los años 2005 y 2010 de manera que se logre:

- a. Concienciar sobre la gravedad de este problema de salud pública
- b. Proporcionar insumos que apoyen el análisis territorial del fenómeno y la toma de decisiones a este mismo nivel
- c. Estimar la eficiencia de las medidas implementadas en años anteriores con base en el comportamiento de los indicadores
- d. Mostrar la evolución del fenómeno a partir de la observación de diferentes categorías



MATERIALES

La totalidad de los análisis y las gráficas presentadas en el informe han sido elaboradas por la Fundación Por la Vía por la Vida – Liga contra la Violencia Vial a partir de la información oficial del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en su publicación FORENSIS de los años 2005 a 2010. Cabe anotar que las publicaciones de FORENSIS 2005 y 2006 discriminan las muertes en accidentes de tránsito y otros accidentes de transporte diferenciando así los eventos ocurridos en tránsito terrestre y tránsito acuático, férreo o aéreo. Para el presente informe se han tenido en cuenta únicamente aquellos que hacen referencia al tránsito terrestre (2005 y 2006). Las siguientes publicaciones 2007 a 2010 incluyen los eventos acuáticos, férreos y aéreos entre los accidentes de tránsito. En aras de respetar los datos totales de muertes y lesiones de la fuente primaria el informe ha sido construido con la totalidad de los datos:

	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Total muertes en accidente de tránsito	5704	5796	5670	5642	5486	5418
	Vehículos acuáticos: 4	Barco, yate, bote: 2	Barco, yate, bote: 3	Barco, yate, bote: 2		
				Lancha: 2		
	Aeronaves: 4	Aeronaves: 2	Aeronaves: 15	Avión, Avioneta: 21		
			Tren: 4	Tren: 1		
Total muertes en accidentes de tránsito en aeronaves, transporte acuático o tren	8	4	22	26		

Otras fuentes de información son citadas a lo largo del documento de acuerdo con su utilización.



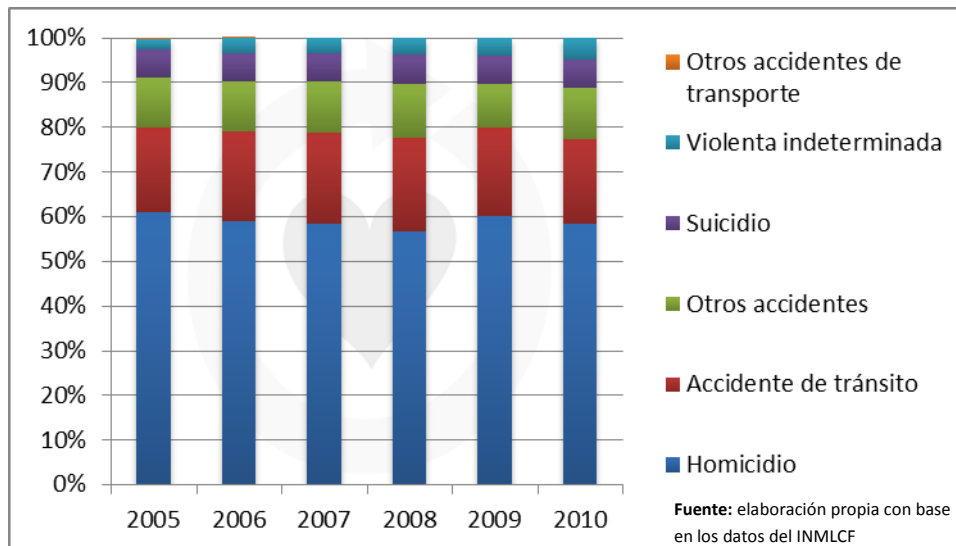
SINIESTRALIDAD VIAL EN COLOMBIA

2005 – 2010

LESIONES FATALES

En Colombia, los traumatismos relacionados con el tránsito son un importante problema social y de salud pública que año tras año cobran miles de víctimas, tanto que se constituye en la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios.

Figura 1. Evolución 2005 - 2010 de las muertes violentas en Colombia según manera



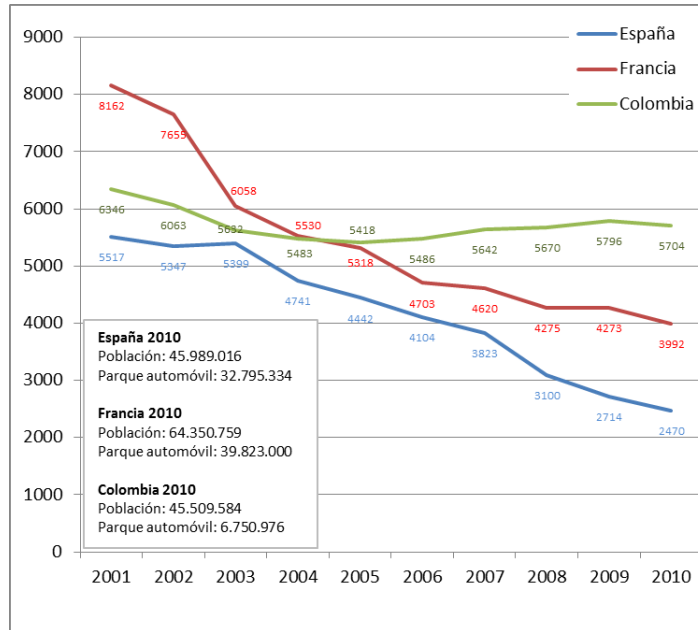
La tendencia del fenómeno en los últimos seis años no es a la reducción, pese a la demanda internacional que ha dado cuenta de una voluntad política decidida expresada en acciones concretas para frenar el flagelo.

Países con Francia y España, en los últimos 10 años lograron reducir vertiginosamente sus índices de morbimortalidad pese al incremento sostenido del parque automóvil incluyendo las dos ruedas motorizadas (ciclomotores, motocicletas). Este último se ha convertido en un fenómeno mundial y Colombia no es la excepción. Cabe considerar las diferencias en el tamaño del parque automóvil, el



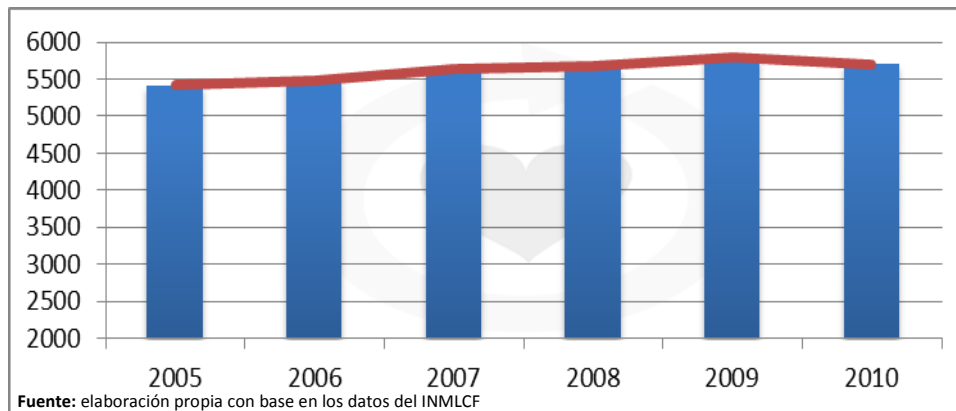
número de kilómetros de vía y la evolución de los índices de mortalidad de estos dos países con respecto a la situación colombiana

Figura 2: Evolución 2001 - 2010 del número de muertes en siniestros viales: España, Francia⁶ y Colombia



Una mirada más de cerca a la situación colombiana se muestra en la Figura 3.

Figura 3: Evolución 2005 - 2010 del número de muertes en siniestros viales, Colombia



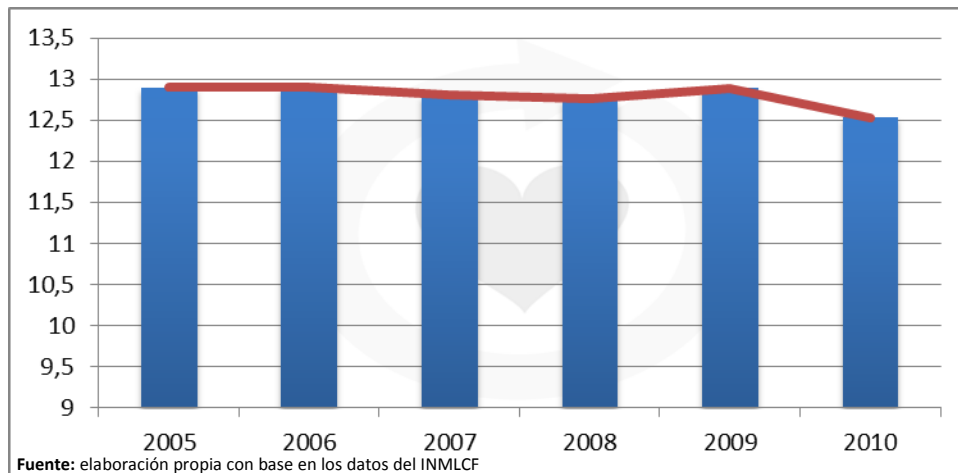
⁶ Fuente: 5Th Road Safety PIN Report , European Transport Safety Council 2010. Junio de 2011



Las muertes en siniestros de tránsito muestran una tendencia estable entre los años 2005 y 2009 y un leve descenso en el 2010. En promedio, 15 colombianos mueren diariamente como consecuencia de este flagelo sin que las acciones para evitar su ocurrencia sean efectivas.

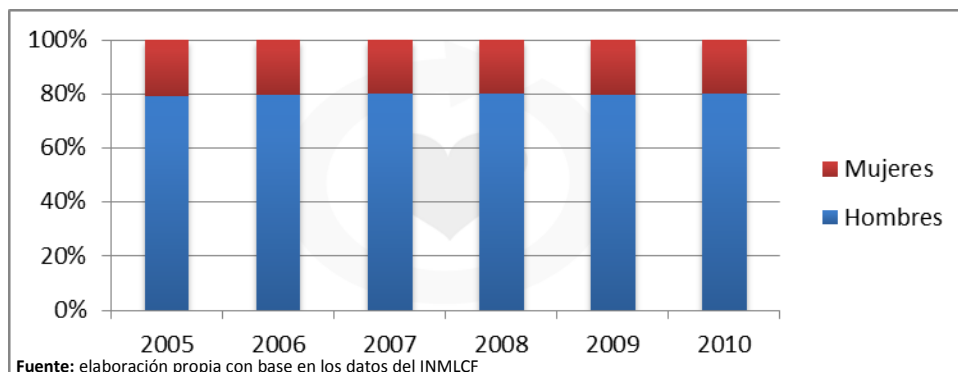
Por otra parte, la tasa de muertes por cada cien mil habitantes (PCCH) se ha mantenido prácticamente constante como lo muestra la Figura 4.

Figura 4. Evolución 2005 - 2010 de la tasa de muertes por cada cien mil habitantes (PCCH), Colombia



Una constante en los últimos 6 años es la predominante participación de la población masculina en las muertes en siniestros viales. La razón es de 4 hombres por 1 mujer.

Figura 5. Evolución 2005 - 2010 de la proporción del número de muertes por género en Colombia

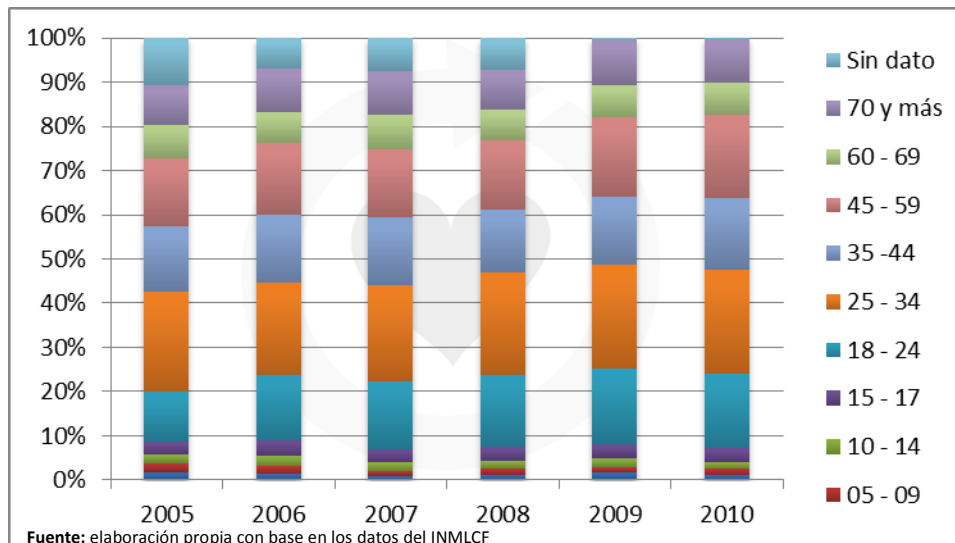




Es alarmante si se tiene en cuenta que muchos de ellos se encuentran en edad productiva. Además del impacto socio-afectivo que se deriva de la pérdida de la vida, está el impacto socio-económico del cual no se tiene valoración hasta el momento.

Las figuras 6 y 7 muestran el porcentaje de víctimas fatales por grupo de edad para hombres y mujeres.

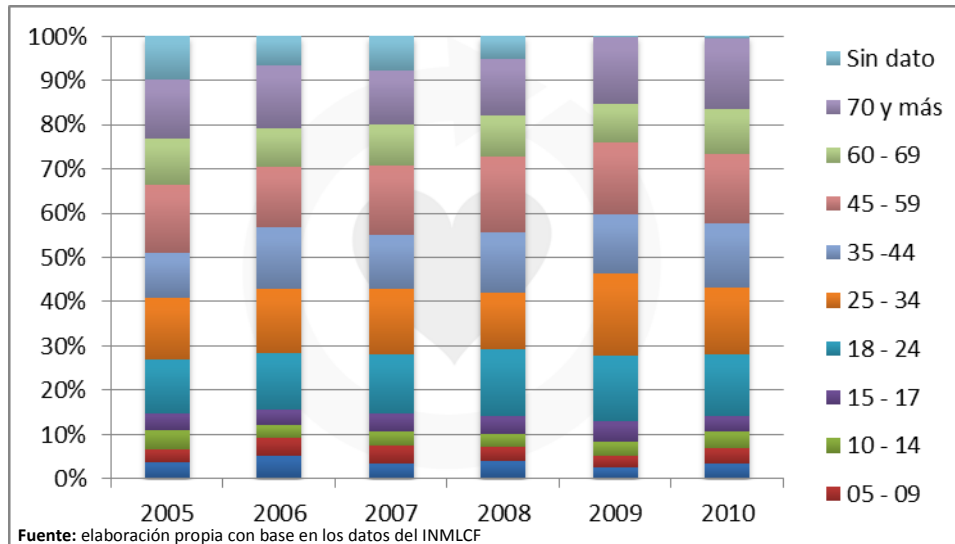
Figura 6. Evolución 2005 - 2010 del número de muertes por grupo de edad en Colombia. Hombres



La población masculina entre los 18 años y los 24 años pasó de un 11.5% en el año 2006 a un 16.9% en 2010. Entre los 18 años y los 34 años se presenta el mayor número de víctimas. Sin embargo el rango entre los 18 años y 59 años, considerados en edad productiva, muestra una tendencia sostenida creciente; situación inquietante ya que muchos de estos hombres son padres de familia que dejan de proveer un sustento generando así empobrecimiento para la sociedad.



Figura 7. Evolución 2005 - 2010 del número de muertes por grupo de edad en Colombia. Mujeres



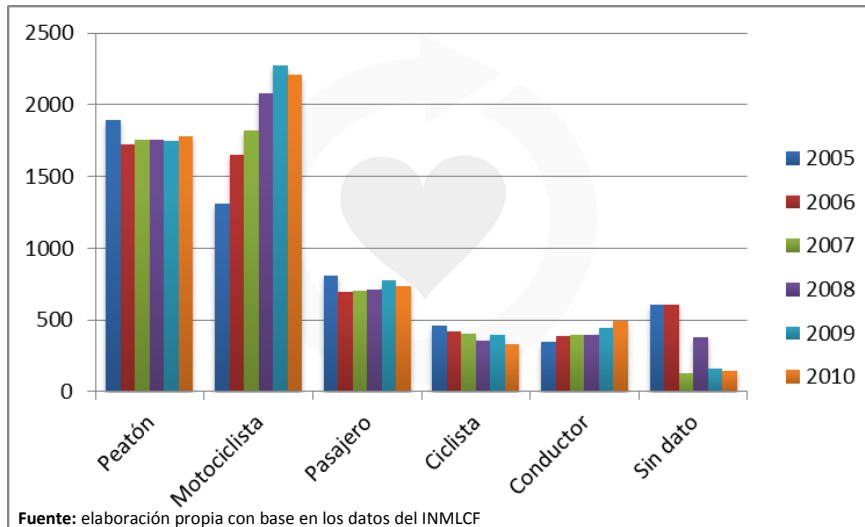
Llama la atención el porcentaje de población infantil femenina que contrasta con la misma población infantil masculina. Cerca del 15% de las mujeres víctimas son menores de 17 años. En cuanto a las víctimas en edad adulta se presenta el mismo fenómeno que en la población masculina.

En lo referente a los actores de la vía, Colombia no es ajena al reto mundial en el que se han convertido las motocicletas; mientras en el 2005 el usuario más vulnerable era el peatón, tan sólo a la vuelta de 3 años los motociclistas ya superaban las muertes de éstos. Ya desde entonces se avistaba el problema sin que las medidas para frenar su ocurrencia fueran evaluadas y/o puestas en marcha. En consecuencia, se evidencia una tendencia creciente y vertiginosa, en esta población en particular que representa el 6.6%⁷ del total de habitantes del país.

⁷ Población según DANE 45.659.709, Parque automóvil de 2 ruedas motorizadas 3.030.317 Registro único Nacional de Tránsito RUNT



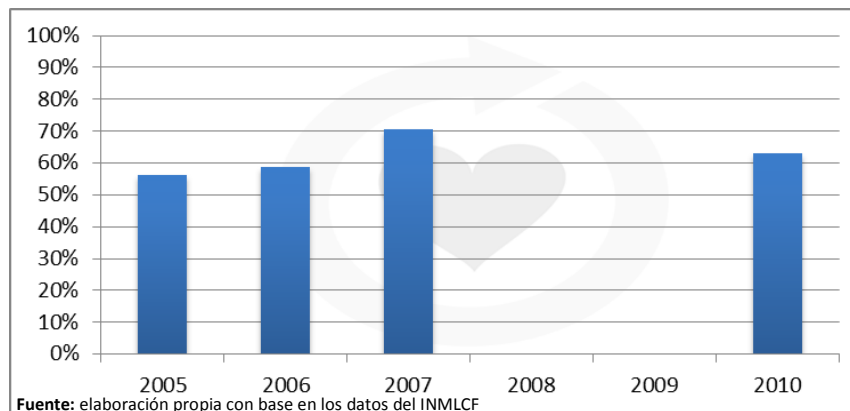
Figura 8. Evolución 2005 - 2010 del número de muertes por tipología de usuario en Colombia



Las medidas para reducir la ocurrencia de siniestros viales en los diferentes actores de la vía parecen insuficientes a excepción de los ciclistas, no obstante, ha de tenerse en cuenta que muchos de los ciclistas han migrado a las dos ruedas motorizadas como medio de transporte.

La ocurrencia de los eventos es mayoritariamente en zonas urbanas. No se cuenta con los datos concretos del 2008 y 2009. No obstante, la fuente de consulta hace referencia a este comportamiento.

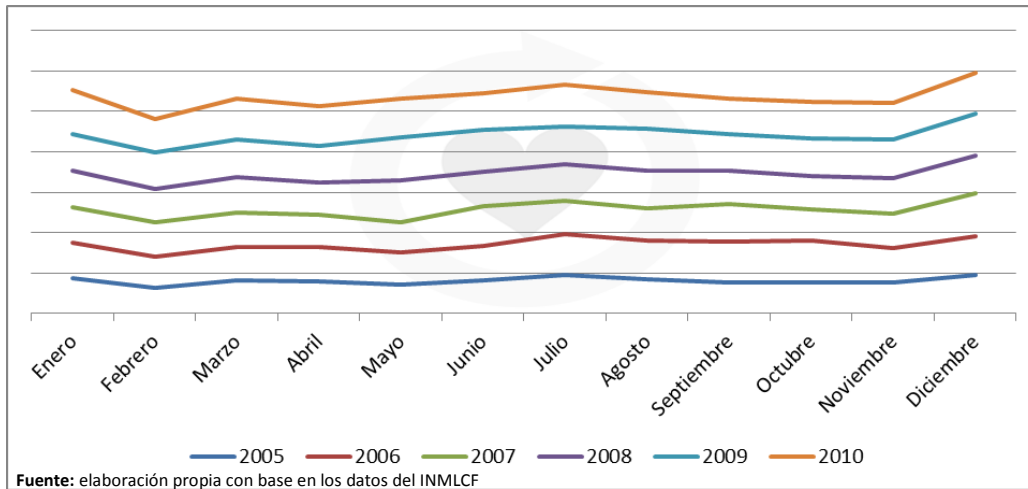
Figura 9. Evolución 2005 - 2010 de la ocurrencia de las muertes en zona urbana en Colombia



El análisis temporal de los eventos muestra una tendencia a lo largo del año que es similar para todos los años en estudio.



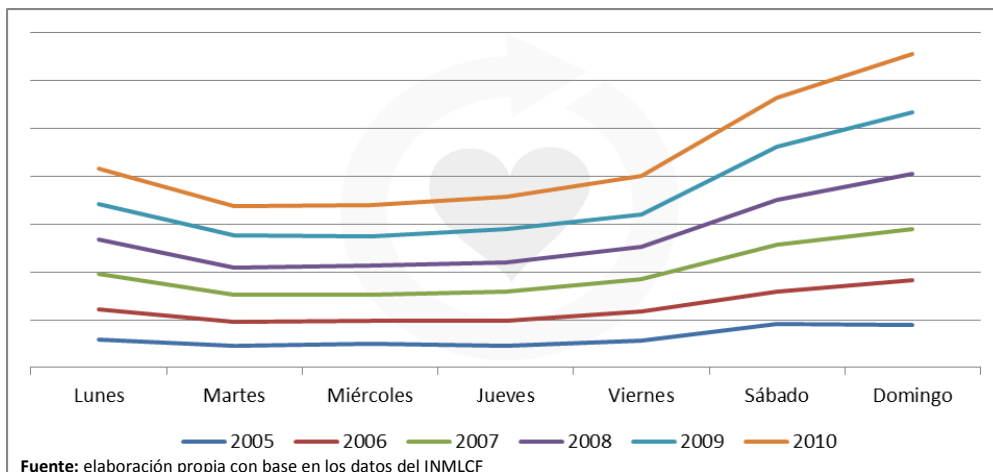
Figura 10. Evolución 2005 - 2010 de la ocurrencia de las muertes por mes en Colombia



Se muestra claramente un incremento en los eventos los meses de diciembre y enero lo que corresponde a los meses de festividades y vacaciones, esto podría tener explicación en los fenómenos de consumo de alcohol y aumento del tráfico en las vías intermunicipales.

La ocurrencia de los eventos a lo largo de la semana tiene también una tendencia casi invariable en los últimos años.

Figura 11. Evolución 2005 - 2010 de la ocurrencia de las muertes por día de la semana en Colombia



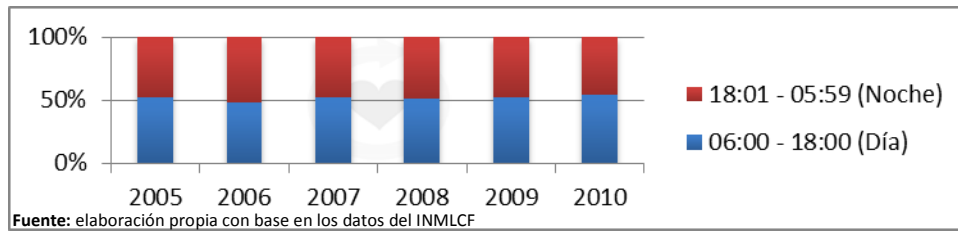
El notable incremento de las víctimas fatales los fines de semana pone en evidencia la necesidad de un estudio detallado de este fenómeno, máxime si se tiene en cuenta que el día domingo es un día de menor volumen de tráfico⁸, factor determinante en la siniestralidad vial.⁹

⁸ El volumen de tráfico se define como el número de vehículos a motor por unidad de tiempo que circulan por una vía. Es el factor individual que contribuye de manera más importante en el número de muertes y lesiones.



Las lesiones fatales por hora del día presentan un comportamiento invariable en los años de estudio.

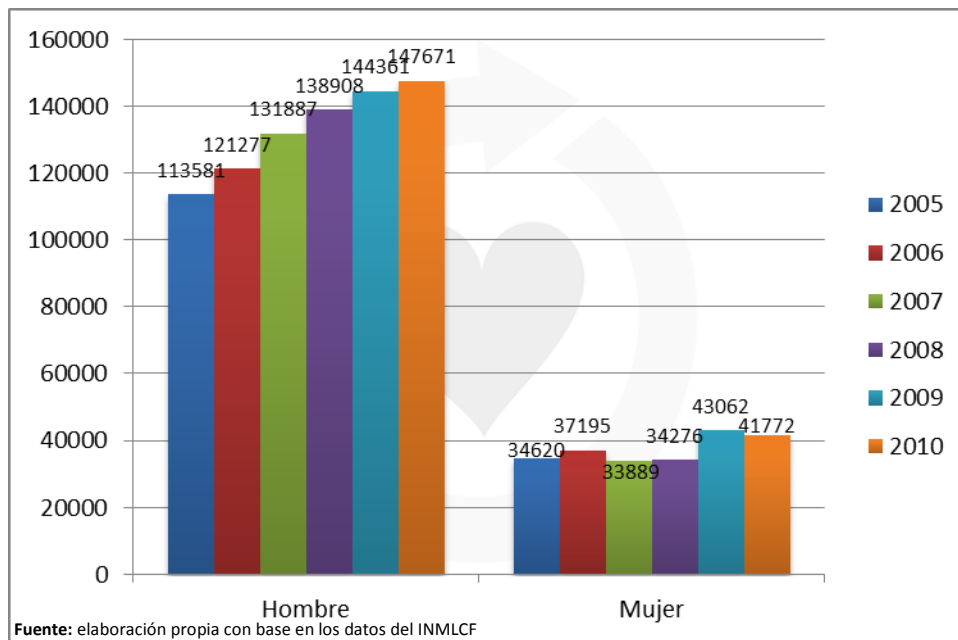
Figura 11. Evolución 2005 - 2010 de la ocurrencia de las muertes por hora del día en Colombia



No se evidencian diferencias entre el día y la noche pese a que el tráfico en horas nocturnas es menor. Se requeriría de un análisis más detallado de la ocurrencia de los eventos en la noche.

Un importante indicador en el análisis de casos de muertes prematuras es el conocido como AVPP (Años de Vida Potencialmente Perdidos). Los AVPP se calculan con base en los grupos de edad y su diferencia frente a la expectativa de la población.

Figura 12. Evolución 2005 - 2010 de los años de vida potencialmente perdidos (AVPP) por siniestros de tránsito por género en Colombia



En 6 años el número de años de vida potencialmente perdidos suma 1.022.499. Esto equivaldría a arrasar la población de Barranquilla durante un año reduciendo en casi 4.5%¹⁰ el PIB Nacional. Se hace evidente la

⁹ Elvik and Vaa Instituto Noruego del Transporte

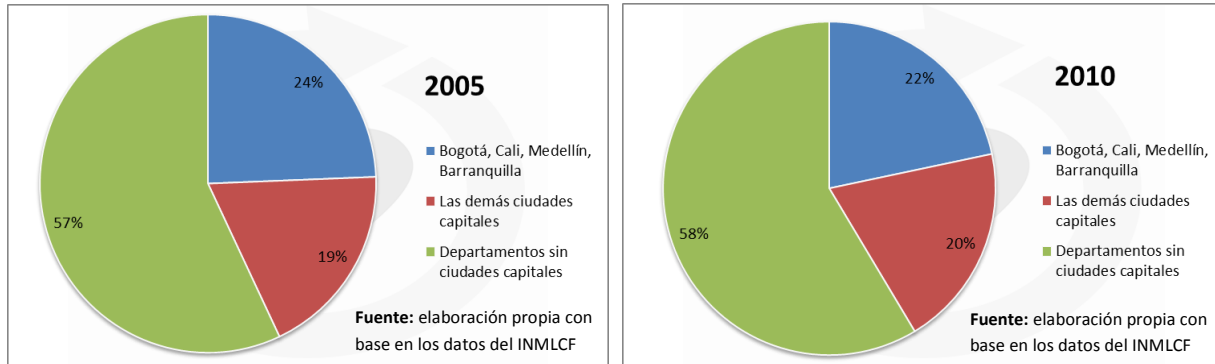
¹⁰ Fuente DANE 2011



necesidad de realizar un estudio socio-económico capaz de dar cuenta de los costos derivados de siniestralidad vial.

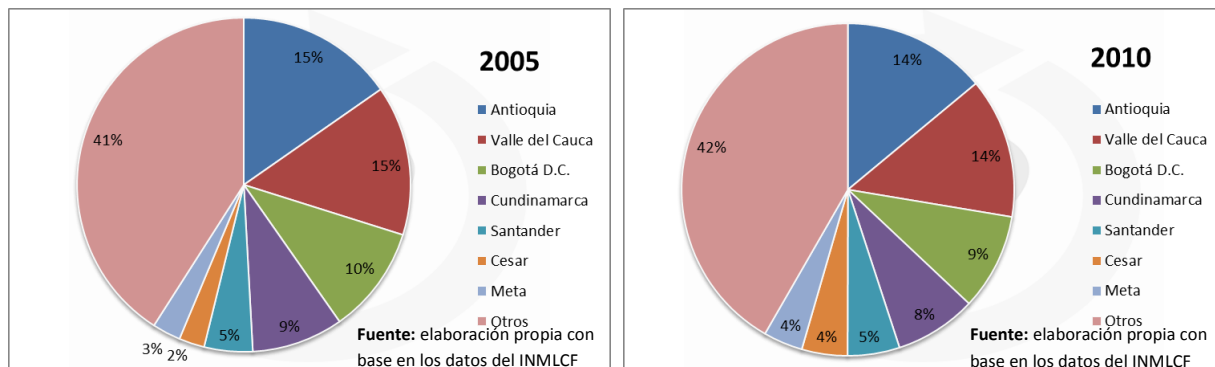
Análisis espacial de la ocurrencia de los siniestros viales con víctimas fatales

Figura 13. Distribución espacial de los hechos 2005 y 2010. Principales ciudades



Más del 50% de los eventos ocurren en los municipios diferentes a las capitales departamentales. Las principales ciudades del país: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla muestran una reducción de 2 puntos porcentuales en su participación en el total nacional de víctimas fatales entre 2005 y 2010.

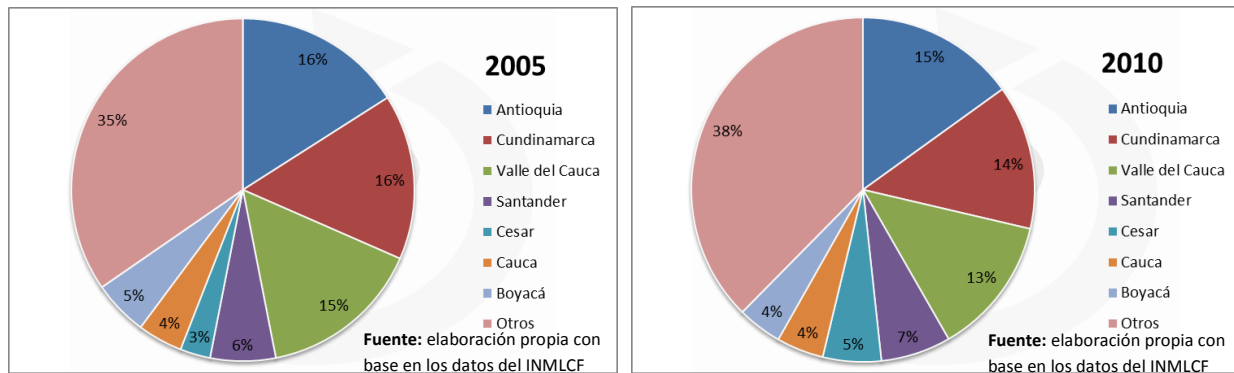
Figura 14. Distribución espacial de los hechos 2005 y 2010. Departamentos CON capitales.



Mientras Antioquia, Valle del Cauca, Bogotá y Cundinamarca muestran una baja en un punto porcentual de participación en el número de víctimas fatales, el resto de departamentos del país aumentó su participación a pesar de tener menor volumen de tráfico. El departamento del Cesar aumentó 2 puntos porcentuales con respecto al 2005.



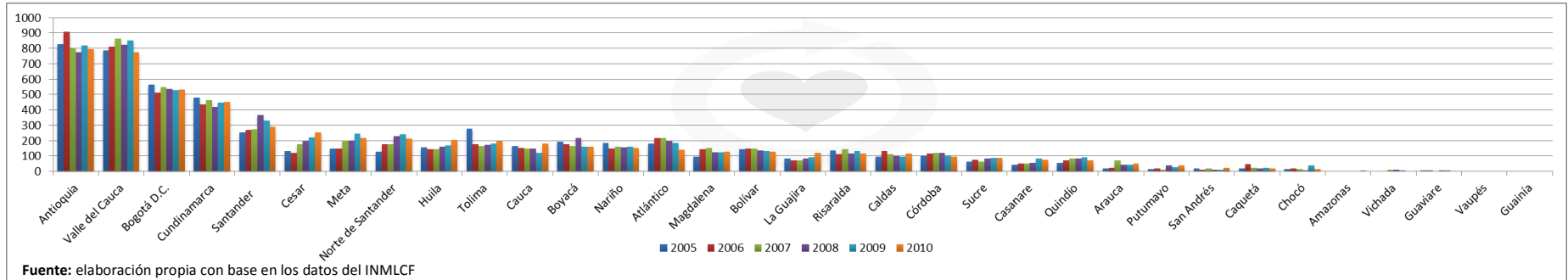
Figura 14. Distribución espacial de los hechos 2005 y 2010. Departamentos SIN capitales.



Al sustraer las capitales del análisis departamental aparecen Cauca y Boyacá con un peso significativo en el número de víctimas fatales. Antioquia, Cundinamarca y Valle del Cauca siguen siendo los departamentos con mayor número de muertes.



Figura 14. Evolución 2005 - 2010 del número de muertes por departamento



En valores absolutos Antioquia, Valle del Cauca, Bogotá y Cundinamarca concentran el mayor número de víctimas, no obstante, en valores relativos la tasa de muertes por cada cien mil habitantes para Antioquia es apenas superior a la media nacional, mientras que este mismo indicador para Bogotá es muy inferior a la media del país en 2010. En el caso de Valle del Cauca y Cundinamarca, es imperativo insistir en los esfuerzos para mejorar la seguridad vial. Otros departamentos como Cesar, Arauca, Casanare, Meta y San Andrés exhiben tasas de mortalidad muy superiores al promedio nacional a pesar de tener niveles de tráfico significativamente menores a aquellos de departamentos más grandes. (Ver Anexo I)

Figura 15. Evolución 2005 - 2010 de la tasa por cada cien mil habitantes por departamento. Con capital.

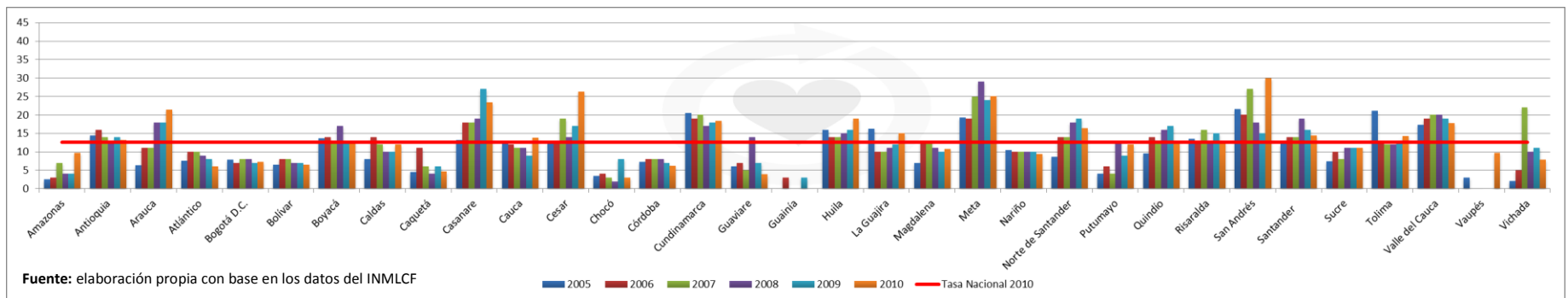




Figura 15. Evolución 2005 - 2010 de la tasa por cada cien mil habitantes por departamento. Sin capital.

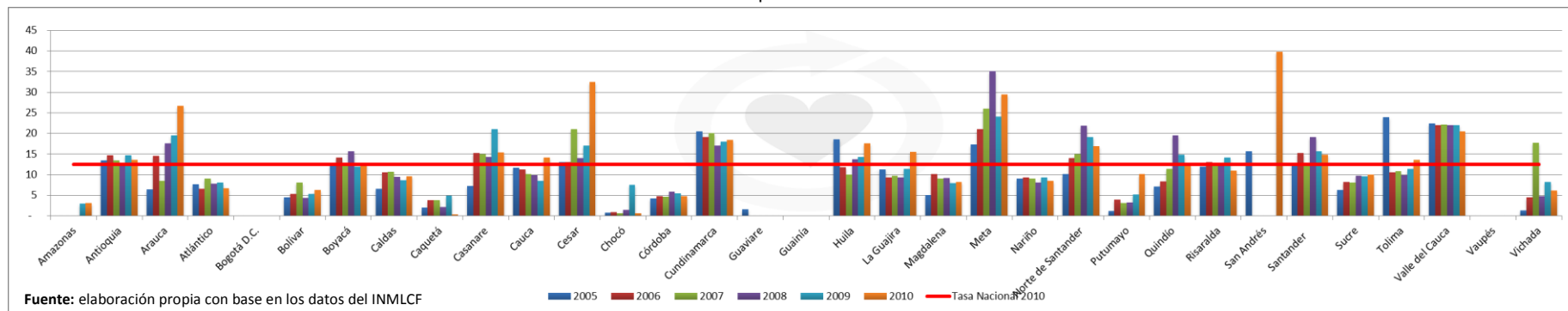
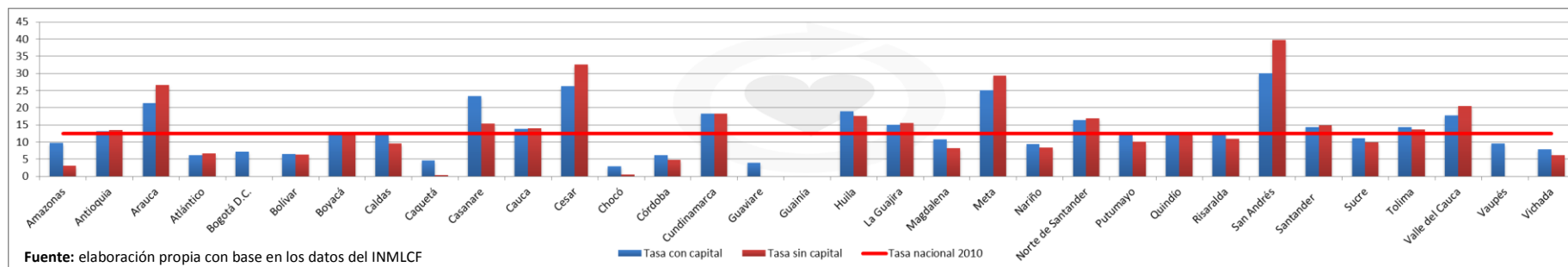


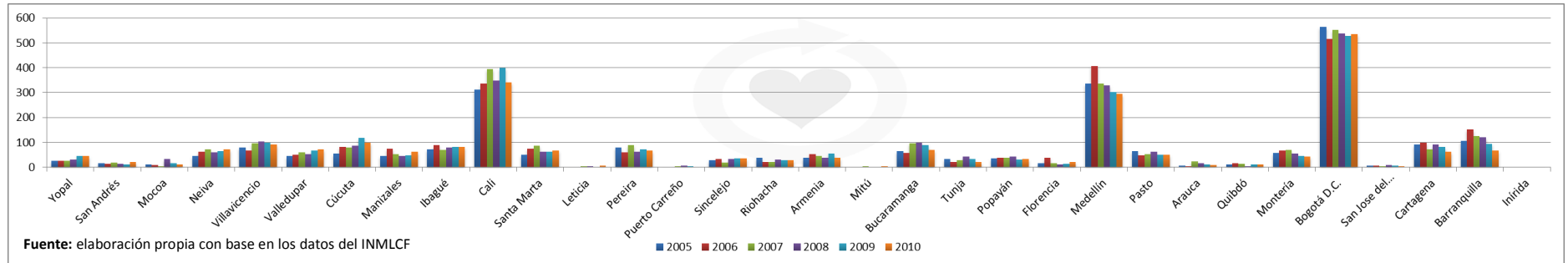
Figura 16. Comparativo tasa departamental 2010 departamento con capital vs. departamento sin capital



Mientras en los departamentos de Arauca, Cesar, La Guajira, Meta, Norte de Santander, San Andrés, Santander y Valle del Cauca los eventos son más frecuentes en municipios diferentes a la capital, en los departamentos de Caldas, Casanare, Córdoba, Huila, Magdalena, Putumayo, Risaralda, Sucre, Vichada y Amazonas la ocurrencia de los eventos es principalmente en la ciudad capital.

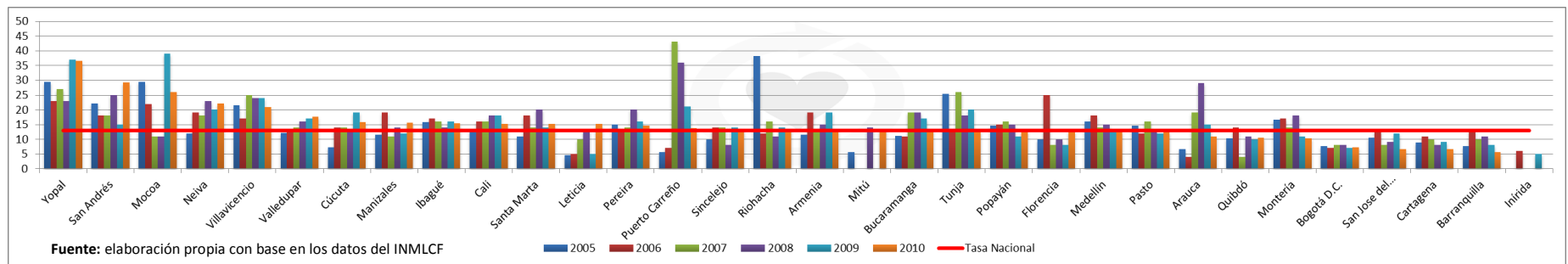


Figura 17. Evolución 2005 - 2010 del número de muertes por ciudad capital



Las ciudades que concentran mayor número de víctimas son Bogotá, Medellín y Cali, no obstante, en valores relativos la tasa por cada cien mil habitantes para estas ciudades que concentran mayor volumen de tráfico, es significativamente inferior respecto de ciudades que tienen menores volúmenes de tráfico, a excepción de Cali. En valores absolutos y relativos la situación de Cali es preocupante. Aun cuando en valores absolutos la participación de ciudades intermedias como Neiva, Villavicencio, Valledupar, Cúcuta, Manizales, Ibagué, Santa Marta, Pereira, Armenia, Bucaramanga, Pasto y Popayán es inferior a un centenar de víctimas, contrasta con tasas elevadas incluso por encima del promedio nacional o con ciudades como Bogotá y Medellín que tienen un mayor volumen de tráfico y, por lo tanto, mayor exposición al riesgo. La evolución sostenida y favorable de Barranquilla, Cartagena y Puerto Carreño debería ser objeto de estudio.

Figura 18. Evolución 2005 - 2010 de la tasa por cada cien mil habitantes por ciudad capital

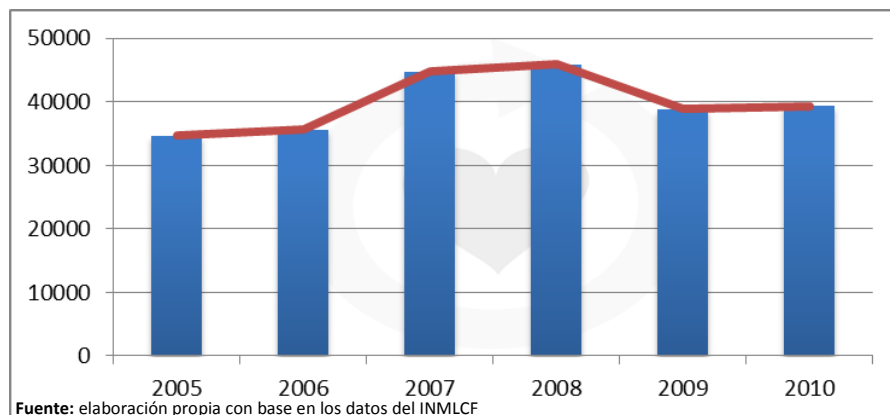




LESIONES NO FATALES

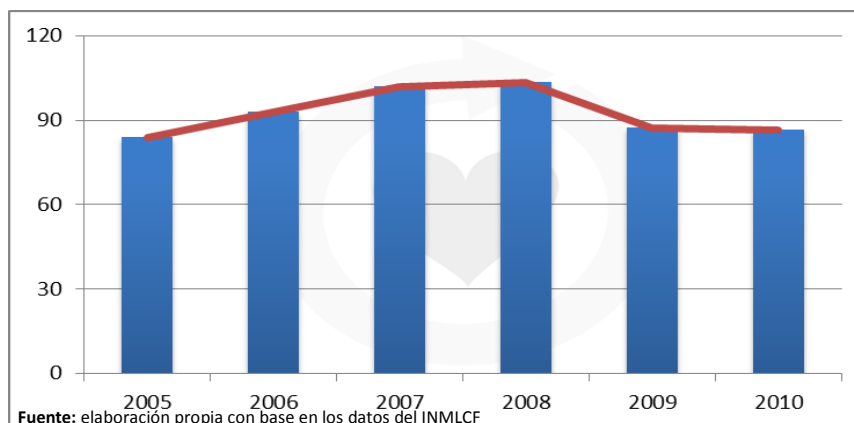
Contrario a lo que sucede con las lesiones fatales, el número de víctimas no fatales ha presentado variaciones en los años en estudio, siendo las cifras de 2007 y 2008 las más altas del periodo. Si bien los años 2009 y 2010 muestran una mejoría frente a los años inmediatamente anteriores, las cifras continúan siendo alarmantes.

Figura 19. Evolución 2005 - 2010 del número de lesionados en siniestros viales en Colombia



El balance en el transcurso de seis años es desfavorable. No hay evidencia de progreso en la reducción del número de lesionados. Por su parte la tasa de morbilidad medida en personas por cada cien mil habitantes muestra un comportamiento similar al de los valores absolutos.

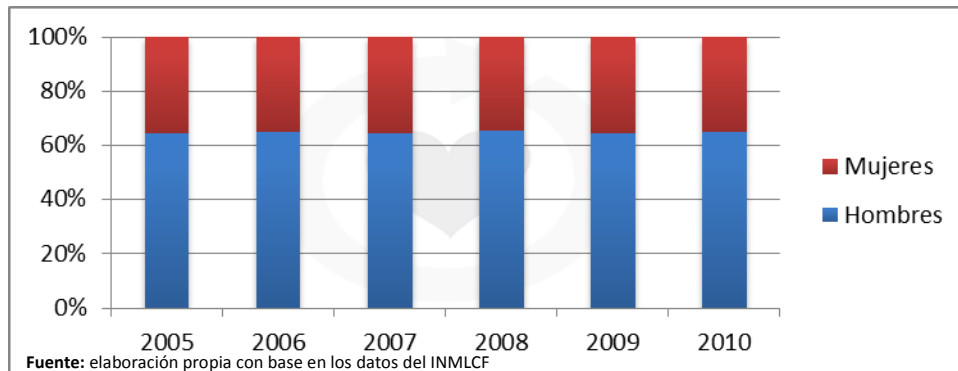
Figura 20. Evolución 2005 - 2010 de la tasa de lesionados por cada cien mil habitantes (PCCH) en Colombia





De manera similar a lo que ocurre con las lesiones fatales, la población masculina representa un mayor número de casos. Sin embargo, la razón es menor: aproximadamente 3 hombres por cada mujer.

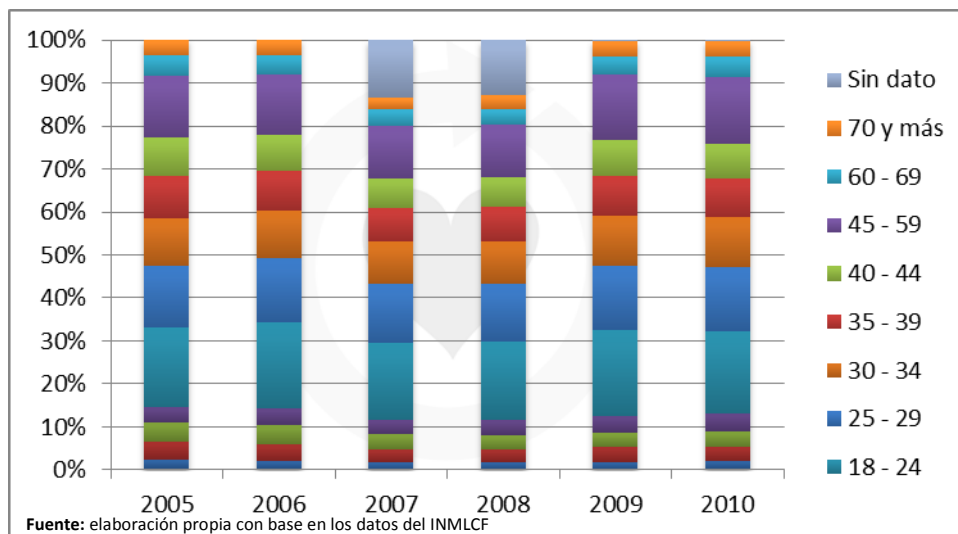
Figura 21. Evolución 2005 - 2010 de la proporción del número de lesionados por género en Colombia



Esta relación se mantiene prácticamente constante en los últimos seis años.

El análisis etario de la morbilidad por género arroja interesantes resultados. La proporción de casos por grupo de edad para la población masculina muestra un comportamiento constante entre 2005 y 2010. Las víctimas entre 18 y 34 años representan alrededor del 40% de los casos, lo que resulta preocupante, pues estos son padres de familia jóvenes y/o con hijos pequeños cuya calidad de vida se vería seriamente afectada de resultar sus padres con lesiones gravemente incapacitantes.

Figura 22. Evolución 2005 - 2010 del número de lesionados por grupo de edad y género en Colombia. Hombres

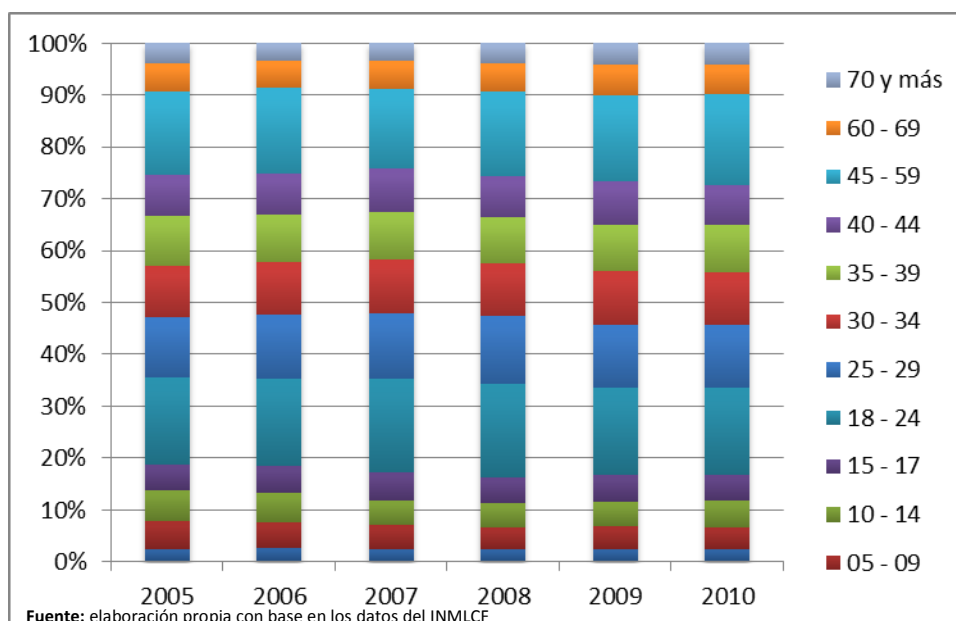




En contraste con las muertes en la población infantil masculina (<10%), se evidencia una mayor participación de lesionados para la misma población. Como en el caso de la muertes, el rango entre los 18 y 34 años presenta el mayor número de lesionados.

En el caso de la población femenina, la morbilidad de las niñas menores de 18 años se viene reduciendo mientras que la proporción de víctimas en el rango de edad entre 45 y 59 años va en aumento.

Figura 22. Evolución 2005 - 2010 del número de lesionados por grupo de edad y género en Colombia. Mujeres

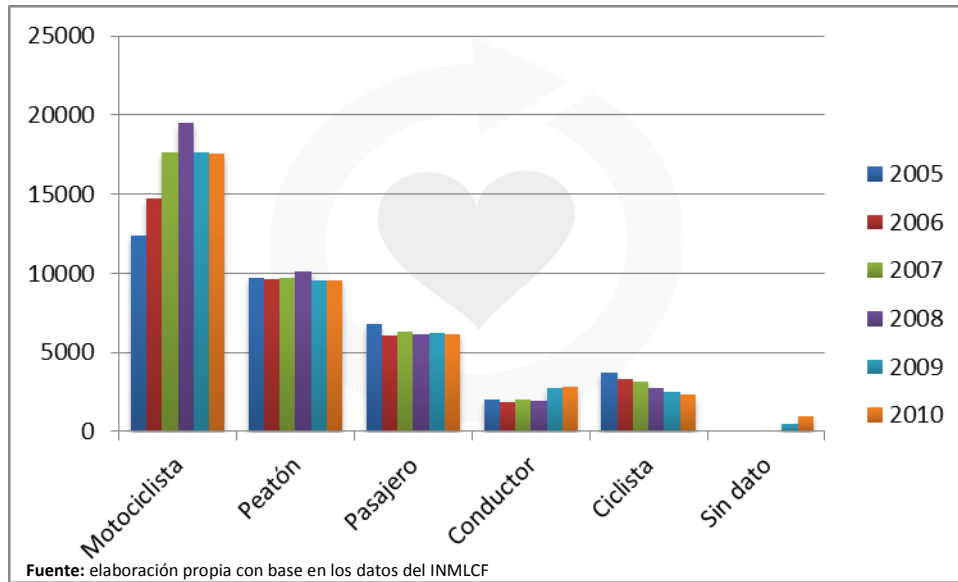


La proporción de niñas lesionadas supera el 15% y es mayor a la proporción de niñas fallecidas.

En lo que se refiere al actor de la vía, los motociclistas son nuevamente el grupo más vulnerable. La tendencia entre 2005 y 2008 fue de marcado incremento en la morbilidad. Los años 2007, 2009 y 2010 tienen un número de casos similar entre sí que marca la ausencia de efectividad en las medidas destinadas a la protección de la seguridad de estos protagonistas de la vía. Sólo el grupo de ciclistas parece ir por el “buen camino” en la reducción de la morbilidad.

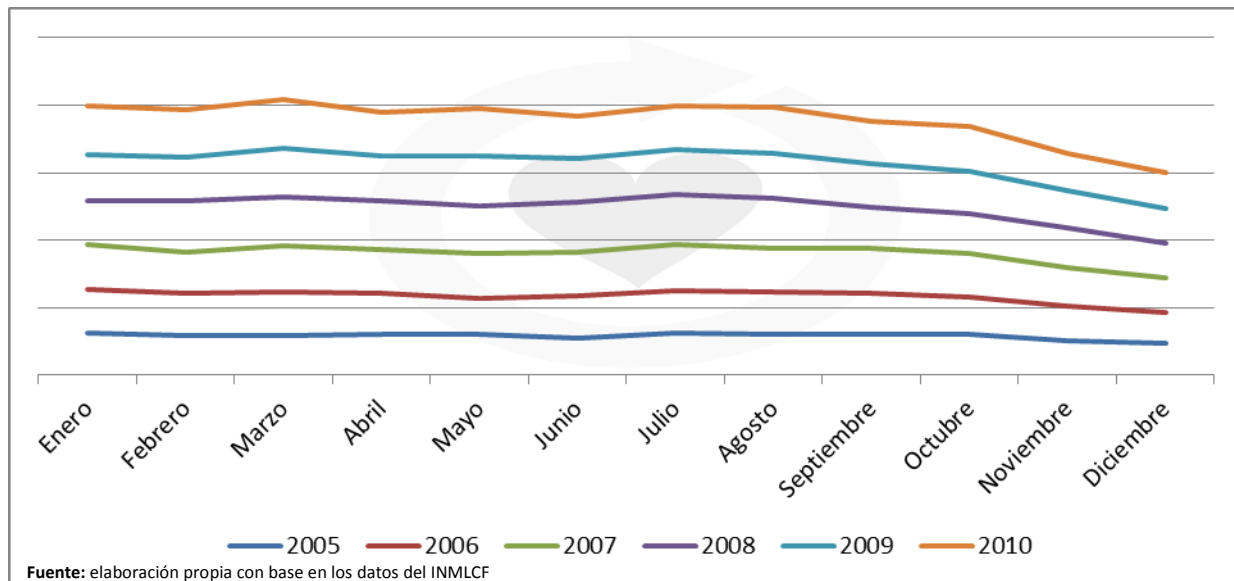


Figura 23. Evolución 2005 - 2010 del número de lesionados por tipología de usuario en Colombia



El análisis temporal de los eventos muestra una tendencia a lo largo del año que se va haciendo más marcada año tras año para los años en estudio.

Figura 23. Evolución 2005 - 2010 de la ocurrencia de las lesiones por mes en Colombia



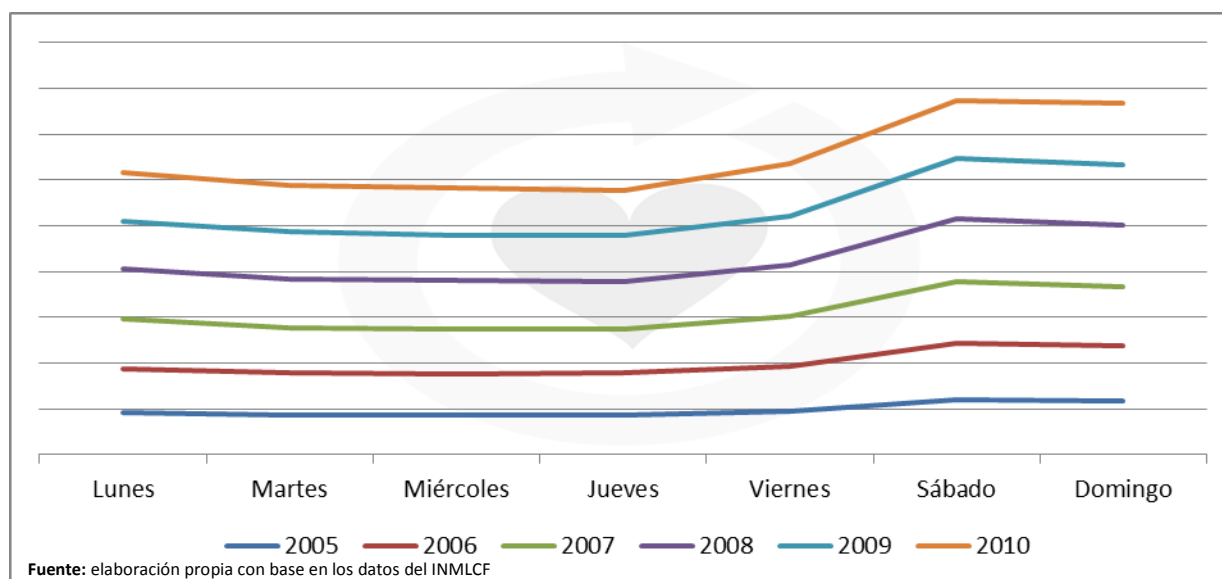
Se muestra un pico de morbilidad en el mes de marzo y un valle en el mes de junio. Sin embargo, estos no son muy marcados, como sí el descenso en el número de lesionados en los últimos 3 meses del año. Curiosamente, contrario a lo que ocurre con las muertes, el mes de diciembre presenta las cifras más bajas



de víctimas no fatales. Esto sugiere que la gravedad de los siniestros viales hacia el final del año es mucho mayor.

El sábado es el día de mayor ocurrencia de siniestros viales con víctimas no fatales. Aunque el número de eventos ocurridos el domingo es menor, el comportamiento vial del fin de semana es preocupante.

Figura 23. Evolución 2005 - 2010 de la ocurrencia de las lesiones por día de la semana



De lunes a viernes, el número de personas que resultan lesionadas se mantiene estable sin presentar cambios significativos a lo largo de los años.

Ocurren más eventos con víctimas no fatales en las horas del día que durante la noche. Aproximadamente el 60% de los casos tiene lugar entre las 6:00am y las 6:00pm sin que haya variación en los años de estudio.

Figura 24. Evolución 2005 - 2010 de la ocurrencia de las muertes por hora del día en Colombia

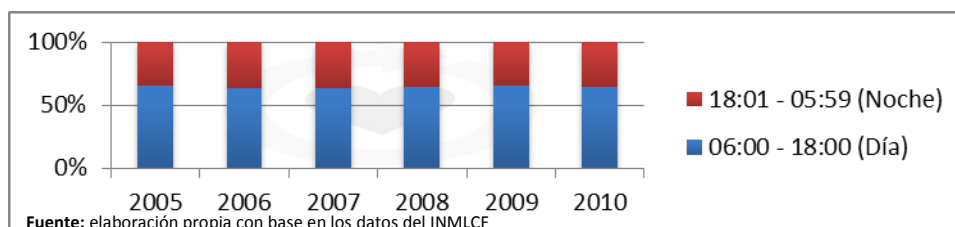
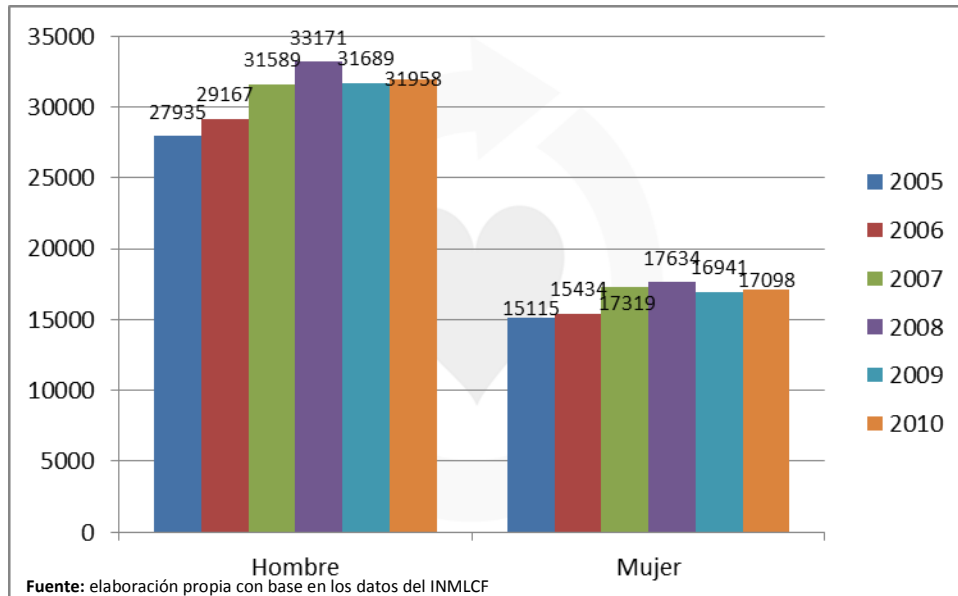




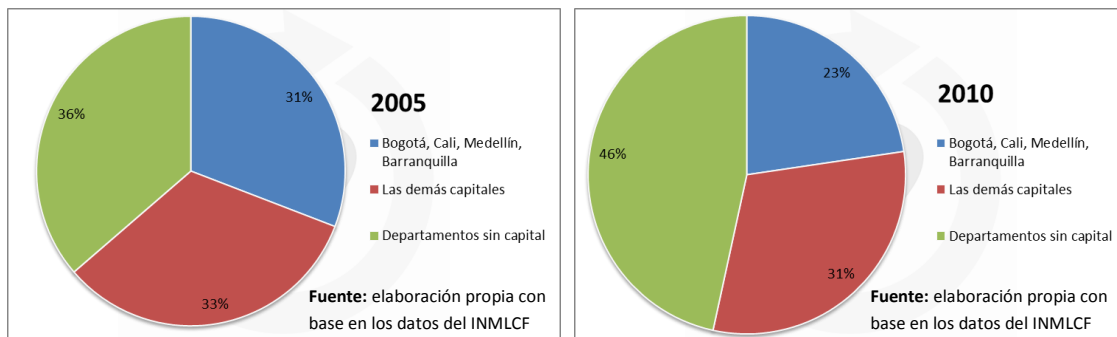
Figura 25. Evolución 2005 - 2010 de los años de vida saludable perdidos (AVISA) por género en Colombia



La gravedad de la morbilidad por eventos relacionados con el tránsito en estos 6 años se evidencia en los 285 mil Años de Vida Saludables Perdidos. Se desconoce la valoración socio-económica derivado de estos eventos.

Análisis espacial de la ocurrencia de los siniestros viales con víctimas no fatales

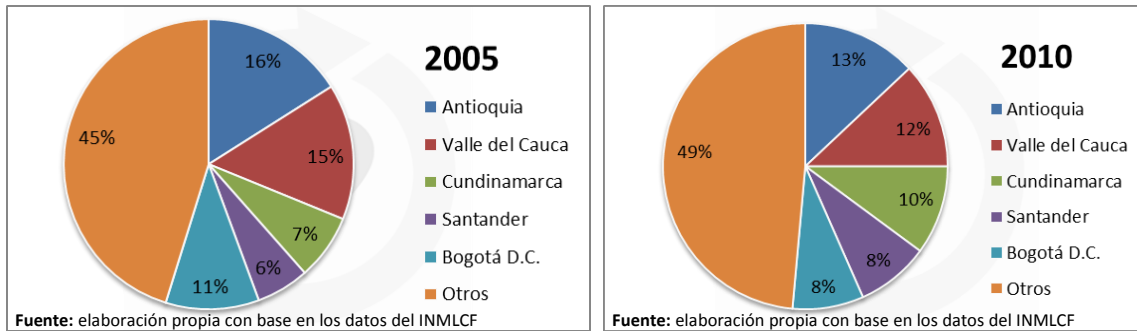
Figura 26. Distribución espacial de los hechos 2005 y 2010. Principales ciudades



Se evidencia una reducción del 8% en las principales ciudades del país lo cual es significativo ya que allí se concentra el mayor volumen de tráfico y, por lo tanto, existe mayor exposición al riesgo. Esto contrasta con un aumento del 10% en la morbilidad en los departamentos sin sus ciudades capitales.



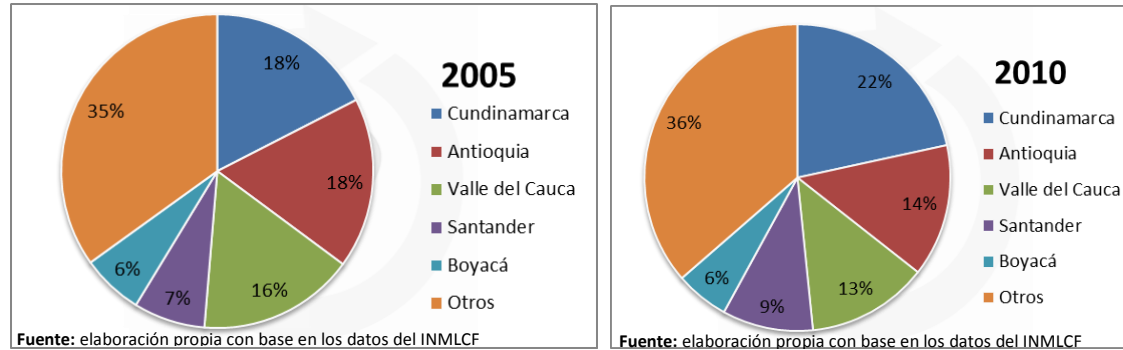
Figura 27. Distribución espacial de los hechos 2005 y 2010. Departamentos CON capitales.



Como se aprecia en la figura 29, en valores absolutos, Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Santander y Bogotá aportan el mayor número de lesionados en el país, no obstante, se muestra una reducción porcentual del 3% para Antioquia, Valle del Cauca y Bogotá; y un aumento porcentual de 2% para Santander y 3% para Cundinamarca.



Figura 28. Distribución espacial de los hechos 2005 y 2010. Departamentos SIN capitales.



Haciendo el análisis por departamentos sin ciudades capitales aparece con una contribución similar al departamento de Cundinamarca, el departamento de Boyacá. Coincidente con la gráfica anterior se evidencian incrementos porcentuales en Santander y Cundinamarca, y reducciones de 4% y 3% respectivamente para Antioquia y Valle del Cauca. (Ver Anexo II)

Figura 29. Evolución 2005 - 2010 del número de lesiones por departamento

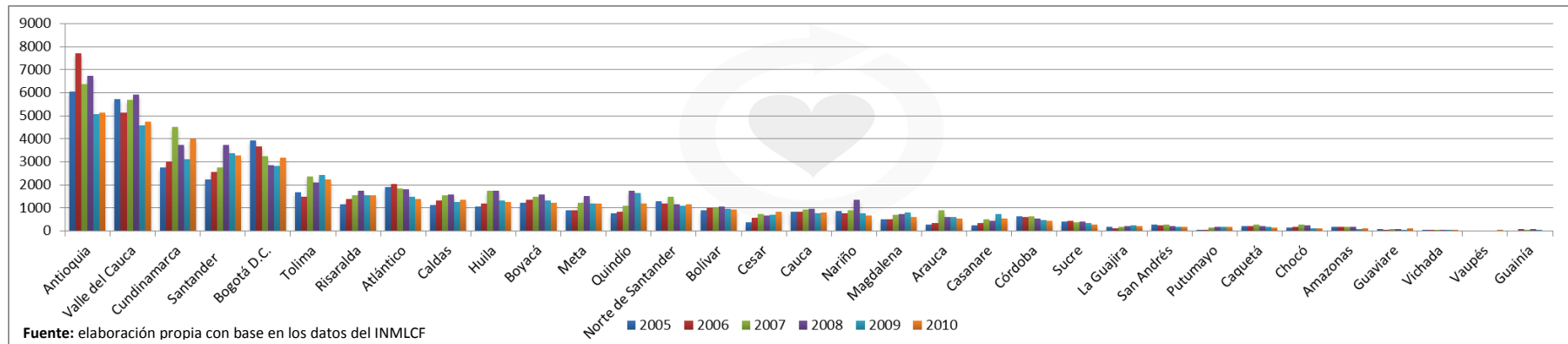
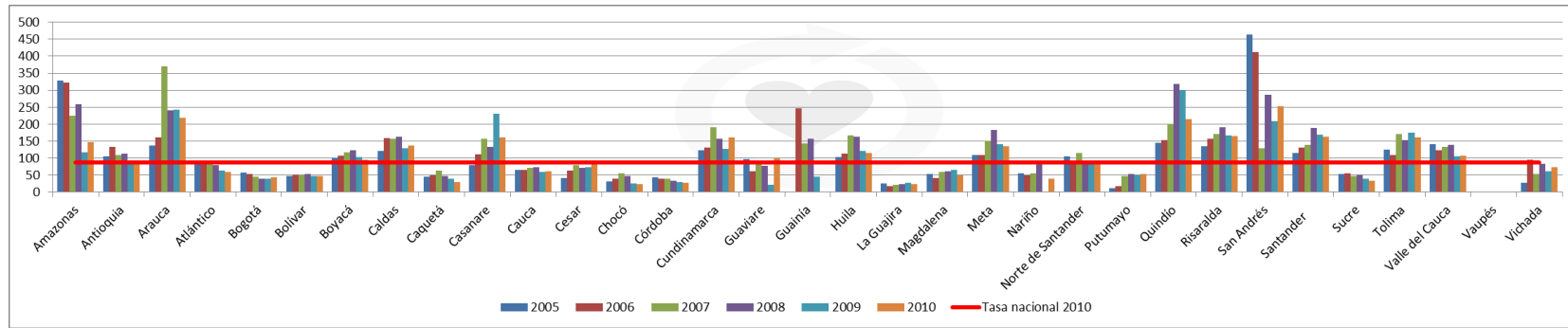


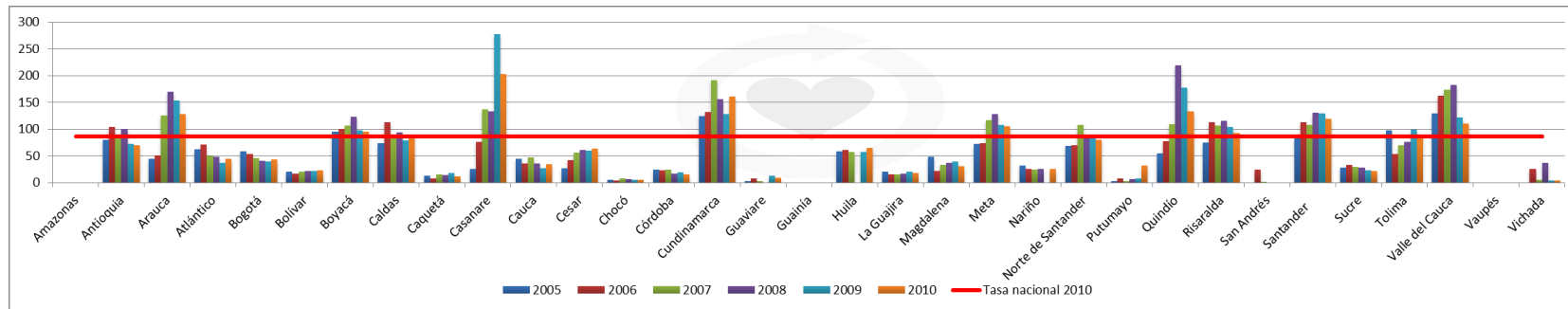


Figura 30. Evolución 2005 - 2010 de la tasa de lesiones por cada cien mil habitantes por departamento. Con capitales



Si bien en valores absolutos el indicador para los departamentos de Antioquia, Valle del Cauca y el Distrito Capital es mayor, en valores relativos se encuentran significativamente por debajo de otros departamentos. Llama particularmente la atención la situación de Arauca, Quindío, Risaralda y San Andrés entre otros, siendo este último el que presenta la mayor tasa de lesiones por cada cien mil habitantes. Es de resaltar el indicador del Distrito Capital, inferior en un 50% al promedio nacional.

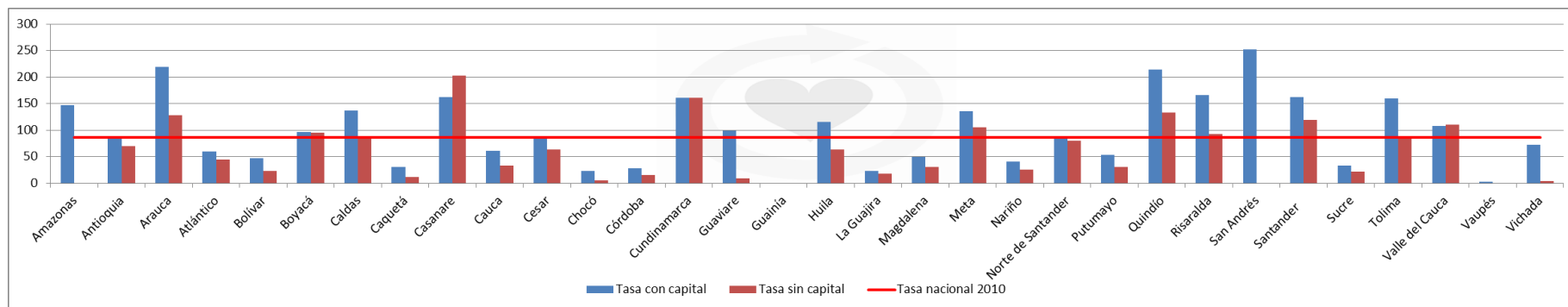
Figura 30. Evolución 2005 - 2010 de la tasa de lesiones por cada cien mil habitantes por departamento. Sin capitales



A excepción de los departamentos de Amazonas y Tolima, se observa la misma tendencia del indicador para la mayor parte de los departamentos

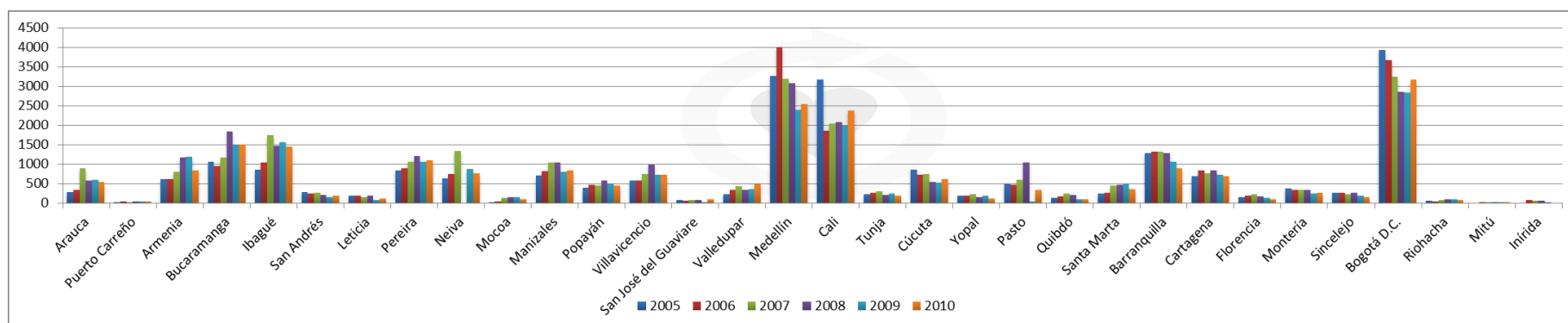


Figura 31. Comparativo tasa departamental 2010 departamento con capital vs. departamento sin capital



Consecuentemente con la figura 30 se observa que la morbilidad se concentra en las ciudades capitales para los departamentos de Amazonas y San Andrés. La contribución en el indicador de las ciudades capitales para los departamentos de Arauca, Meta, Quindío, Risaralda y Tolima es mayor. Llama la atención la situación de Casanare donde el indicador de la ciudad capital es inferior a la del departamento.

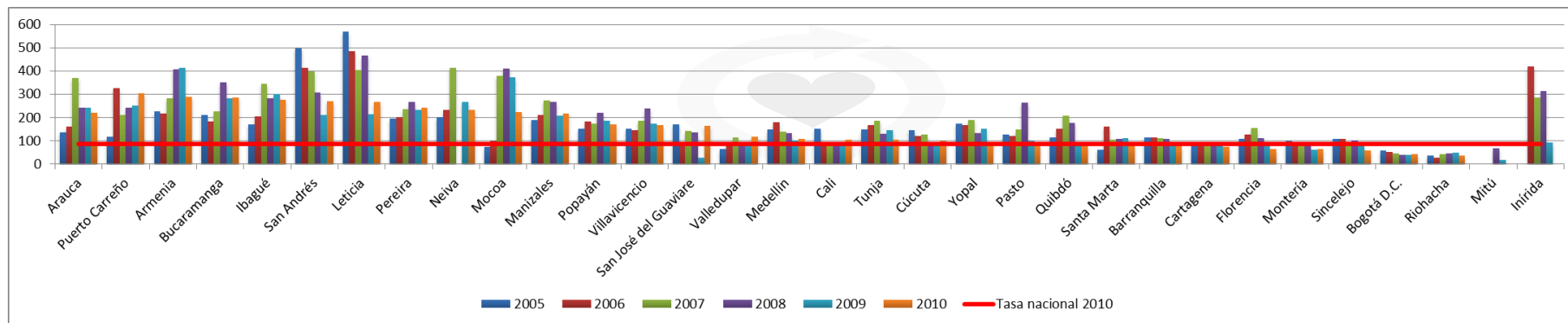
Figura 32. Evolución 2005 - 2010 del número de lesiones por ciudad capital





Como se mencionó anteriormente las ciudades que más contribuyen en los índices de morbilidad son Medellín, Cali y Bogotá situación que se explica por el volumen de tráfico como factor determinante de exposición al riesgo.

Figura 33. Evolución 2005 - 2010 de la tasa por cada cien mil habitantes por ciudad capital



El indicador para el Distrito Capital se sitúa de manera significativamente inferior a la mayoría de ciudades del país. Llama la atención la situación de ciudades intermedias como Armenia, Bucaramanga, Ibagué, Pereira, Neiva y Manizales que se sitúan por encima de la media nacional.



CONCLUSIONES

1. No se evidencia una evolución positiva en términos de morbilidad derivada de los siniestros viales en los 6 años objeto del estudio.
2. Los indicadores de morbilidad por actor vial sitúan a los motociclistas como la población de mayor vulnerabilidad con un crecimiento acelerado para las víctimas fatales y para los lesionados, seguido por los peatones donde el indicador es prácticamente constante sin que se muestre una tendencia a la mejora. Se evidencia un incremento sostenido y constante en los indicadores para conductores inferior al de los motociclistas. Los indicadores restan constantes para los pasajeros y exhiben una disminución sostenida para los ciclistas.
3. Los indicadores de morbilidad por grupo etario, año tras año, sitúan a la población en edad productiva como la de mayor vulnerabilidad. Se presenta un incremento sostenido y constante en la mortalidad para la población entre 0 y 17 años, en particular para la población masculina. El 54% de las víctimas fatales tenían entre 18 y 44 años. El mayor número de víctimas fatales en la población masculina se presenta entre los 25 y 34 años, y entre los 45 y 59 años en la población femenina. Para el caso de las lesiones, el 44% de las víctimas tenían entre 18 y 44 años, siendo la población más vulnerable los jóvenes entre los 18 y 24. Los indicadores de mortalidad por temporalidad (mes, día, hora) se muestran constantes sin que se aprecie un cambio en la tendencia, alcanzando su máximo de ocurrencia los meses de diciembre y enero en contraste con el indicador de lesiones que muestra un pico para el mes de julio. En los dos indicadores se muestra el día sábado y domingo como el de mayor ocurrencia. Para el caso de muertes estas suceden en la misma proporción a la luz del día que durante la noche, no siendo el caso para las lesiones que se muestran con mayor frecuencia en las horas del día.



4. En las muertes la razón de hombres a mujeres, 4:1 es constante, para lesionados es constante de 3:1.
5. En los últimos 6 años se perdieron 1.022.499 años de vida. Los años de vida potencialmente perdidos del 2005 respecto al 2010 aumentaron en un 28% siendo el aumento para la población masculina del 30% y en la población femenina de un 20%. Los años de vida saludable perdidos aumentaron en un 14% en este mismo periodo de tiempo.
6. El 58% de las muertes y el 49% de las lesiones se concentran en municipios diferentes a las capitales departamentales. Mientras que del año 2005 al año 2010 el indicador de las principales ciudades, Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla muestra una reducción de dos puntos porcentuales en las muertes y 8 puntos porcentuales en lesiones. Los departamentos sin ciudades capitales aumentaron en un punto porcentual las muertes y en 10 puntos porcentuales las lesiones. El 58% de las muertes se concentran en el Distrito Capital y en 6 departamentos: Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Santander, Cesar y Meta.
7. Los departamentos del Meta, Valle del Cauca, Cundinamarca, Casanare, Cesar y San Andrés presentan tasas de morbimortalidad relativas significativamente superiores al promedio nacional sin que se muestre una tendencia a la baja. El departamento de Arauca, en los últimos tres años (2008-2010) muestra un crecimiento sostenido en el indicador por encima del promedio nacional.
8. Las tasas relativas de mortalidad para los departamentos del Meta, Valle del Cauca, Cesar, San Andrés, Arauca y Norte de Santander son superiores a las tasas relativas del departamento sin su ciudad capital.
9. Barranquilla, Cartagena, Medellín y Montería muestran una tendencia favorable a la reducción en los índices de morbimortalidad. Bogotá muestra una tendencia constante. Llamen la atención los indicadores relativos de ciudades intermedias como Armenia, Bucaramanga, Ibagué, Pereira, Neiva, Manizales y Villavicencio que se sitúan por encima del promedio nacional e incluso de la tasa de ciudades como Bogotá y Medellín.



Recomendaciones

Nos encontramos frente a un problema de salud pública que requiere medidas urgentes, concretas, articuladas, medibles, y controlables cuya eficiencia se refleje en los índices de morbilidad. Como cualquier pandemia, este flagelo debe ser atacado frontalmente y debe disponer de los recursos necesarios. No se trata de reducir el número de siniestros viales. La política pública de seguridad vial debe propender por una reducción en el número de muertos y la gravedad de las lesiones.

Es un equívoco pretender dejar la responsabilidad de la Seguridad Vial exclusivamente en manos del gobierno central. Como se evidencia en el anterior análisis, las autoridades locales están en deuda con sus ciudadanos en la garantía del derecho a una locomoción segura y sostenible. Mientras no se logre una firme voluntad de los gobiernos locales expresada en la adhesión a la política nacional de seguridad vial el país estará arando en el desierto. La coyuntura actual es favorable para que alcaldes y gobernadores asuman la responsabilidad de formular y poner en marcha sus planes locales de seguridad vial conforme al compromiso del Gobierno Nacional con la iniciativa de la ONU enmarcada en la década de acción para la seguridad vial manifiesta en el Plan Nacional de Desarrollo¹¹.

Es inaceptable que el país se siga empobreciendo por cuenta de la violencia vial cuando se conocen las causas y las medidas para frenar su ocurrencia. Cada año perdemos más vidas y los muertos son cada vez más jóvenes. Colombia se encuentra en mora de determinar los costos socio-económicos sectoriales derivados de esta problemática que constituye además un problema de orden ético.

La seguridad vial debe ser abordada desde una perspectiva intersectorial. Si bien los organismos de control deben buscar poner fin a la transgresión generalizada de las normas de tránsito, los sectores de educación, salud y justicia tienen la potestad de cambiar el panorama en el largo plazo. Pese a que los costos de implementación de las medidas impactan los sectores relacionados directamente con el transporte y la infraestructura, el sector de la salud es quien soporta los costos derivados de la ausencia o ineficiencia de las medidas de seguridad vial.

¹¹ Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para todos”



Resulta imprescindible que las ciudades de Bogotá, Medellín, Cartagena, Barranquilla y Montería den continuidad a la política de seguridad vial que ha permitido obtener resultados favorables ya que constituyen un referente para el país.

Por otra parte, si bien las ciudades de Bogotá y Medellín aportan la mayor cantidad de víctimas fatales, debe considerarse que el impacto de las acciones que en estas ciudades se tomen, seguirá siendo positivo pero cada vez menor, obedeciendo a la ley de los rendimientos decrecientes. Por tal razón, es determinante considerar a las ciudades intermedias que además de aportar un número considerable de víctimas, también tienen tasas de morbimortalidad importantes. Teniendo en cuenta el panorama actual de estas ciudades es de esperarse que medidas de mediano coste representen un retorno considerable, mientras que en las grandes ciudades estas mismas medidas tendrían un impacto mucho menor a un mayor coste.



ANEXO I: Datos de mortalidad por departamento y ciudad capital

Tabla 1: Evolución 2005 – 2010 del número de muertes por departamento

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Antioquia	829	911	800	776	819	798
Valle del Cauca	786	811	865	824	851	777
Bogotá D.C.	564	515	551	537	528	535
Cundinamarca	480	437	463	419	449	454
Santander	254	269	276	369	330	289
Cesar	134	119	178	198	221	254
Meta	149	151	203	200	246	219
Norte de Santander	130	176	179	229	242	213
Huila	159	146	144	163	168	205
Tolima	278	178	164	172	183	198
Cauca	166	153	148	148	120	182
Boyacá	192	179	167	218	161	162
Nariño	184	150	162	157	160	155
Atlántico	180	218	219	198	187	141
Magdalena	97	147	152	127	124	130
Bolívar	144	151	150	136	135	128
La Guajira	86	72	73	85	93	123
Risaralda	138	114	145	116	135	118
Caldas	95	132	112	102	98	117
Córdoba	102	118	122	120	106	98
Sucre	64	75	63	86	88	90
Casanare	43	54	54	58	86	76
Quindío	58	73	83	85	93	71
Arauca	18	25	71	43	44	53
Putumayo	15	19	13	41	30	39
San Andrés	18	13	18	13	11	22
Caquetá	21	48	25	19	26	21
Chocó	14	19	15	9	39	14
Amazonas	2	2	5	4	3	7
Vichada	2	3	13	10	7	5
Guaviare	8	7	5	8	7	4
Vaupés	1	0	4	0	0	4
Guainía	0	1	0	0	1	0
TOTAL	5411	5486	5642	5670	5791	5702



Tabla 2: Evolución de la tasa por cada cien mil habitantes por departamento. CON capital

	Tasa PCCH con capital					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Amazonas	2,5	3	7	4	4	9,72
Antioquia	14,4	16	14	13	14	13,16
Arauca	6,4	11	11	18	18	21,41
Atlántico	7,6	10	10	9	8	6,09
Bogotá D.C.	7,8	7	8	8	7	7,27
Bolívar	6,5	8	8	7	7	6,47
Boyacá	13,6	14	13	17	13	12,78
Caldas	8,1	14	12	10	10	11,96
Caquetá	4,5	11	6	4	6	4,69
Casanare	13,2	18	18	19	27	23,34
Cauca	12,1	12	11	11	9	13,8
Cesar	12,7	13	19	14	17	26,28
Chocó	3,4	4	3	2	8	2,94
Córdoba	7,3	8	8	8	7	6,19
Cundinamarca	20,5	19	20	17	18	18,33
Guaviare	6	7	5	14	7	3,87
Guainía	0	3	0	0	3	0
Huila	16	14	14	15	16	18,93
La Guajira	16,3	10	10	11	12	15,02
Magdalena	6,9	13	13	11	10	10,82
Meta	19,3	19	25	29	24	25,15
Nariño	10,4	10	10	10	10	9,45
Norte de Santander	8,7	14	14	18	19	16,41
Putumayo	4	6	4	13	9	11,96
Quindío	9,5	14	13	16	17	12,92
Risaralda	13,5	13	16	13	15	12,76
San Andrés	21,6	20	27	18	15	30,01
Santander	12,2	14	14	19	16	14,38
Sucre	7,4	10	8	11	11	11,1
Tolima	21,1	13	12	12	13	14,27
Valle del Cauca	17,3	19	20	20	19	17,73
Vaupés	3	0	0			9,63
Vichada	2,1	5	22	10	11	7,85



Tabla 3: Evolución de la tasa por cada cien mil habitantes por departamento. SIN capital

	Tasa en PCCH SIN capital					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Amazonas	0	0	0	0	2,86	3,09
Antioquia	13,4	14,7	13,4	12,3	14,7	13,52
Arauca	6,3	14,4	8,48	17,5	19,5	26,6
Atlántico	7,6	6,48	8,94	7,8	8	6,648
Bogotá D.C.	0	0	0	0	0	0
Bolívar	4,49	5,32	8	4,3	5,21	6,287
Boyacá	12,4	14,1	12,3	15,7	11,9	12,77
Caldas	6,45	10,5	10,7	9,35	8,62	9,496
Caquetá	1,9	3,81	3,75	2,15	4,8	0,344
Casanare	7,15	15,2	15	14,2	21	15,33
Cauca	11,6	11,2	10	9,75	8,49	14,05
Cesar	13	13	21	14	17	32,5
Chocó	0,68	0,83	0,52	1,43	7,42	0,553
Córdoba	4,19	4,72	4,64	5,87	5,47	4,771
Cundinamarca	20,5	19	20	17	18	18,33
Guaviare	1,49	0	0	0	0	0
Guainía	0	0	0	0	0	0
Huila	18,5	11,8	9,98	13,7	14,2	17,54
La Guajira	11,2	9,32	9,67	9,33	11,3	15,52
Magdalena	5,02	10,1	8,93	9,08	7,83	8,228
Meta	17,3	21	26	35,1	24	29,36
Nariño	9,02	9,27	8,99	8,03	9,31	8,465
Norte de Santander	10,1	14	14,9	21,8	19	16,92
Putumayo	1,18	3,92	3,12	3,24	5,09	10,09
Quindío	7,07	8,25	11,3	19,5	14,8	12,28
Risaralda	11,9	13	12,2	12	14	10,9
San Andrés	15,6	0	0	0	0	39,79
Santander	12,6	15,1	12,3	19	15,7	14,81
Sucre	6,22	8,17	8	9,65	9,58	9,917
Tolima	23,8	10,6	10,8	9,86	11,3	13,59
Valle del Cauca	22,3	21,9	22,1	22	22	20,4
Vaupés	0	0	0	0	0	0
Vichada	1,29	4,38	17,7	4,65	8,11	6,101



Tabla 4: Comparativo tasa departamental 2010 departamento con capital vs. departamento sin capital

	Tasa con capital	Tasa sin capital
Amazonas	9,72	3
Antioquia	13,16	14
Arauca	21,41	27
Atlántico	6,09	7
Bogotá D.C.	7,27	-
Bolívar	6,47	6
Boyacá	12,78	13
Caldas	11,96	9
Caquetá	4,69	0
Casanare	23,34	15
Cauca	13,8	14
Cesar	26,28	32
Chocó	2,94	1
Córdoba	6,19	5
Cundinamarca	18,33	18,3
Guaviare	3,87	-
Guainía	-	-
Huila	18,93	18
La Guajira	15,02	16
Magdalena	10,82	8
Meta	25,15	29
Nariño	9,45	8
Norte de Santander	16,41	17
Putumayo	11,96	10
Quindío	12,92	12
Risaralda	12,76	11
San Andrés	30,01	40
Santander	14,38	15
Sucre	11,1	10
Tolima	14,27	14
Valle del Cauca	17,73	20
Vaupés	9,63	-
Vichada	7,85	6



Tabla 5: Evolución 2005 – 2010 del número de muertes por ciudad capital

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Yopal	26	25	26	31	44	45
San Andrés	17	13	18	13	11	20
Mocoa	11	8	4	32	15	10
Neiva	45	61	73	60	65	73
Villavicencio	79	68	95	104	99	90
Valledupar	46	49	60	53	67	71
Cúcuta	54	82	79	87	117	98
Manizales	44	74	52	44	48	61
Ibagué	71	88	70	80	82	81
Cali	313	335	395	349	399	341
Santa Marta	49	74	86	63	61	68
Leticia	2	2	5	4	2	6
Pereira	78	59	88	63	71	67
Puerto Carreño	1	1	5	6	3	2
Sincelejo	27	33	19	34	36	35
Riohacha	38	22	20	31	28	29
Armenia	38	53	44	37	54	39
Mitú	1	0	4	0	0	4
Bucaramanga	64	58	97	99	88	69
Tunja	32	21	29	43	34	22
Popayán	35	39	39	43	30	34
Florencia	15	37	15	12	13	20
Medellín	337	407	337	330	301	295
Pasto	64	48	53	62	49	51
Arauca	6	3	23	15	12	9
Quibdó	12	16	13	4	11	12
Montería	58	67	69	55	46	42
Bogotá D.C.	564	515	551	537	528	535
San José del Guaviare	7	7	5	8	7	4
Cartagena	91	98	73	92	82	63
Barranquilla	106	153	124	120	94	66
Inírida	0	1	0	0	1	0



Tabla 6: Evolución 2005 – 2010 de la tasa por cada cien mil habitantes por ciudad capital

	2005	2006	2007	2008	2009
Yopal	29,5	23	27	23	37
San Andrés	22,1	18	18	25	15
Mocoa	29,5	22	11	11	39
Neiva	11,9	19	18	23	20
Villavicencio	21,5	17	25	24	24
Valledupar	12,1	13	14	16	17
Cúcuta	7,3	14	14	13	19
Manizales	11,5	19	11	14	12
Ibagué	15,8	17	16	14	16
Cali	12,9	16	16	18	18
Santa Marta	10,9	18	14	20	14
Leticia	4,7	5	10	13	5
Pereira	15	13	14	20	16
Puerto Carreño	5,6	7	43	36	21
Sincelejo	10	14	14	8	14
Riohacha	38,2	12	16	11	14
Armenia	11,6	19	13	15	19
Mitú	5,6	0	0	14	0
Bucaramanga	11,1	11	19	19	17
Tunja	25,3	13	26	18	20
Popayán	14,6	15	16	15	11
Florencia	9,9	25	8	10	8
Medellín	16,1	18	14	15	13
Pasto	14,6	12	16	13	12
Arauca	6,6	4	19	29	15
Quibdó	10,3	14	4	11	10
Montería	16,7	17	14	18	11
Bogotá D.C.	7,6	7	8	8	7
San José del Guaviare	10,6	13	8	9	12
Cartagena	8,8	11	10	8	9
Barranquilla	7,6	13	10	11	8
Inírida	0	6	0	0	5



ANEXO II: Datos de morbilidad por departamento y ciudad capital

Tabla 7: Evolución 2005 – 2010 del número de lesiones por departamento

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Antioquia	6041	7688	6348	6705	5047	5109
Valle del Cauca	5707	5126	5672	5908	4568	4721
Cundinamarca	2753	2996	4499	3734	3109	3974
Santander	2229	2558	2739	3737	3376	3257
Bogotá D.C.	3928	3663	3232	2853	2823	3164
Tolima	1663	1488	2357	2106	2413	2219
Risaralda	1156	1384	1548	1734	1532	1534
Atlántico	1900	2018	1823	1794	1463	1390
Caldas	1100	1295	1527	1579	1258	1344
Huila	1034	1174	1741	1722	1298	1249
Boyacá	1227	1338	1474	1560	1314	1218
Meta	872	874	1224	1519	1193	1183
Quindío	753	807	1082	1729	1643	1180
Norte de Santander	1293	1186	1463	1141	1088	1145
Bolívar	879	996	968	1050	945	919
Cesar	365	569	732	667	692	833
Cauca	818	831	933	945	768	803
Nariño	849	771	872	1356	753	660
Magdalena	499	480	691	736	780	588
Arauca	283	342	881	581	591	541
Casanare	224	321	481	416	735	527
Córdoba	637	588	612	519	461	439
Sucre	409	441	375	405	322	269
La Guajira	158	117	160	187	219	186
San Andrés	276	250	265	207	153	185
Putumayo	33	55	148	171	164	175
Caquetá	188	207	277	207	177	135
Chocó	141	181	258	221	117	112
Amazonas	184	185	156	182	84	106
Guaviare	79	52	80	78	21	102
Vichada	15	55	31	51	38	46
Vaupés	0	0	0	0	0	1
Guainía	0	76	52	58	17	0
Total General	37693	40112	44701	45858	39162	39314



Tabla 8: Evolución 2005 -2010 de la tasa de lesiones por cada cien mil habitantes por departamento. CON capital

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Amazonas	328	323	225	259	118	147,19
Antioquia	106	133	109	113	84	84,23
Arauca	136	160	370	241	242	218,55
Atlántico	90	93	82	80	64	60,06
Bogotá	58,00	53,00	46,00	40,00	39,00	42,97
Bolívar	47	52	50	54	48	46,42
Boyacá	101	108	117	123	104	96,09
Caldas	121	159	157	162	129	137,37
Caquetá	46	50	64	47	40	30,15
Casanare	79	111	156	133	230	161,86
Cauca	66	65	72	73	59	60,88
Cesar	41	63	79	72	73	86,19
Chocó	32	40	56	47	25	23,52
Córdoba	43	39	40	34	30	27,74
Cundinamarca	124	131	191	156	128	160,43
Guaviare	97	62	81	78	21	98,73
Guainía	0	246	143	156	45	0
Huila	103	114	167	163	121	115,31
La Guajira	25	18	22	24	28	22,72
Magdalena	54	41	59	62	66	48,94
Meta	110	109	150	182	140	135,84
Nariño	55	49	55	85	0	40,25
Norte de Santander	105	94	116	89	85	88,22
Putumayo	11	18	47	54	51	53,67
Quindío	145	152	200	318	301	214,69
Risaralda	134	157	170	190	167	165,82
San Andrés	463	412	130	287	208,67	252,32
Santander	116	131	138	188	169	162,01
Sucre	53	56	48	51	40	33,18
Tolima	125	109	171	153	174	159,91
Valle del Cauca	141	123	133	138	105	107,71
Vaupés	0	0	0	0	0	2,41
Vichada	27	96	53	84	61	72,25



Tabla 9: Evolución 2005 – 2010 de la tasa de lesiones por cada cien mil habitantes por departamento. SIN capital

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Amazonas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Antioquia	79,87	104,05	89,21	99,77	72,00	69,34
Arauca	44,14	50,42	125,74	169,61	153,56	127,58
Atlántico	62,30	70,21	48,85	48,33	37,13	43,80
Bogotá	58,00	53,00	46,00	40,00	39,00	42,97
Bolívar	20,17	16,14	19,87	21,67	22,04	22,31
Boyacá	94,40	99,37	106,75	122,11	97,86	94,85
Caldas	73,87	112,28	81,60	93,22	78,26	85,45
Caquetá	12,78	7,85	15,52	13,86	17,38	11,71
Casanare	25,55	75,95	136,29	132,41	277,68	202,25
Cauca	43,62	35,51	46,77	35,41	26,73	33,61
Cesar	26,80	41,99	55,44	60,61	59,52	63,58
Chocó	4,53	3,24	6,91	5,89	5,37	5,53
Córdoba	24,27	22,12	24,29	16,74	18,91	15,43
Cundinamarca	124,00	131,00	191,00	156,00	128,00	160,43
Guaviare	2,79	6,91	2,34	0,00	12,27	9,08
Guainía	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Huila	58,65	61,05	56,93	0,00	56,47	64,04
La Guajira	20,57	15,10	15,50	16,96	20,34	18,16
Magdalena	48,38	22,06	33,00	36,10	39,64	30,65
Meta	71,59	73,89	116,26	127,58	107,89	104,69
Nariño	31,95	25,67	23,92	25,84	0,00	25,81
Norte de Santander	68,58	69,84	107,87	89,00	84,07	79,46
Putumayo	2,27	7,06	2,88	6,09	7,76	30,96
Quindío	54,02	76,91	108,45	219,41	177,58	133,48
Risaralda	75,11	113,07	105,88	114,79	103,35	92,52
San Andrés	0,00	23,62	0,73	0,00	0,00	0,00
Santander	82,44	112,28	107,08	129,74	128,95	118,69
Sucre	28,36	32,59	29,27	27,57	23,02	21,64
Tolima	97,66	52,92	70,10	75,74	98,25	89,19
Valle del Cauca	129,41	162,52	173,45	182,83	121,80	109,99
Vaupés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vichada	0,00	25,14	4,48	36,43	4,17	4,07



Tabla 10: Comparativo tasa departamental 2010, departamento con capital vs. departamento sin capital

	Tasa con capital	Tasa sin capital
Amazonas	147,19	0
Antioquia	84,23	69,337
Arauca	218,55	127,58
Atlántico	60,06	43,804
Bolívar	46,42	22,309
Boyacá	96,09	94,85
Caldas	137,37	85,445
Caquetá	30,15	11,711
Casanare	161,86	202,25
Cauca	60,88	33,609
Cesar	86,19	63,58
Chocó	23,52	5,5302
Córdoba	27,74	15,429
Cundinamarca	160,43	160,43
Guaviare	98,73	9,0848
Guainía	0	0
Huila	115,31	64,038
La Guajira	22,72	18,164
Magdalena	48,94	30,653
Meta	135,84	104,69
Nariño	40,25	25,814
Norte de Santander	88,22	79,459
Putumayo	53,67	30,956
Quindío	214,69	133,48
Risaralda	165,82	92,524
San Andrés	252,32	0
Santander	162,01	118,69
Sucre	33,18	21,641
Tolima	159,91	89,187
Valle del Cauca	107,71	109,99
Vaupés	2,41	0
Vichada	72,25	4,0695



Tabla 11: Evolución 2005 – 2010 del número de lesiones por ciudad capital

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Arauca	283	342	881	581	591	541
Puerto Carreño	15	44	29	34	36	44
Armenia	620	616	803	1163	1184	832
Bucaramanga	1065	946	1171	1834	1474	1493
Ibagué	848	1032	1748	1454	1562	1451
San Andrés	276	251	264	207	153	185
Leticia	184	185	156	182	84	106
Pereira	829	891	1059	1204	1053	1101
Neiva	630	740	1331	-	877	767
Mocoa	27	36	140	154	142	86
Manizales	701	809	1046	1030	798	840
Popayán	390	469	449	580	491	449
Villavicencio	579	570	741	979	727	723
San José del Guavi	78	50	79	78	16	98
Valledupar	220	343	425	339	362	475
Medellín	3261	3997	3177	3073	2395	2528
Cali	3156	1851	2041	2076	1983	2369
Tunja	224	264	301	212	242	178
Cúcuta	851	721	748	541	529	605
Yopal	178	185	215	156	179	118
Pasto	478	467	587	1047	46	343
Quibdó	126	170	234	200	98	92
Santa Marta	251	257	446	464	487	357
Barranquilla	1276	1306	1307	1276	1054	896
Cartagena	683	833	764	828	716	688
Florencia	154	186	233	167	127	101
Montería	370	340	335	330	247	258
Sincelejo	257	263	218	255	195	149
Bogotá D.C.	3928	3663	3232	2853	2823	3164
Riohacha	63	45	76	88	101	76
Mitú	-	1	1	20	5	1
Inírida	-	76	52	58	17	



Tabla 12: Evolución 2005 – 2010 de la tasa por cada cien mil habitantes por ciudad capital

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Arauca	136	160	370	241	242	218,55
Puerto Carreño	116	325	210	242	252	302,99
Armenia	227	218	283	407	412	287,98
Bucaramanga	209	183	225	352	282	284,86
Ibagué	171	205	343	282	300	275,57
San Andrés	498	412	397	308	210	270,93
Leticia	567	484	404	467	214	267,22
Pereira	194	200	236	267	232	240,86
Neiva	200	232	413	0	268	232,08
Mocoa	75	99	379	410	372	223,01
Manizales	190	212	273	267	206	216,2
Popayán	151	181	172	220	185	168,99
Villavicencio	151	146	185	238	173	167,56
San José del Guavi	171	91	141	136	27	165,31
Valledupar	63	94	114	88	92	117,75
Medellín	147	179	140	134	103	107,89
Cali	152	86	94	95	89	105,54
Tunja	147	167	187	129	144	104,04
Cúcuta	145	121	125	89	86	97,85
Yopal	172	168	190	134	150	95,65
Pasto	125	120	149	262	100	83,31
Quibdó	115	150	206	176	86	80,32
Santa Marta	61	161	104	107	110	79,71
Barranquilla	115	113	112	109	89	75,51
Cartagena	76	92	84	90	77	72,86
Florencia	108	127	156	110	82	64,15
Montería	97	88	86	83	61	63,01
Sincelejo	109	109	89	102	77	58,15
Bogotá D.C.	58	53	46	40	39	42,97
Riohacha	37	26	41	45	50	35,67
Mitú	0	3	3	68	17	3,33
Inírida	0	420	284	313	91	0