



Corto

# EL FENÓMENO MIGRATORIO VENEZOLANO Y LOS COBROS REGISTRADOS AL SOAT DESDE EL AÑO 2019 AL 2021

# THE VENEZUELAN MIGRATORY PHENOMENON AND THE CHARGES REGISTERED TO THE SEAT FROM 2019 TO 2021

Angie Daniela Herrera Montes<sup>1</sup>  
Viviana Andrea Hernandez Angel<sup>2</sup>

<sup>3</sup> Claudia Cristina Seguanes Díaz  
<sup>4</sup> Erika Johanna Parra Meneses

## RESUMEN

En este artículo se busca realizar un análisis frente al fenómeno migratorio de ciudadanos venezolanos entre los años 2019 al 2021 en Colombia, con base en la información de las diferentes bases de datos dispuestas por los entes de control con las cuales se busca monitorear las diversas variables que puedan afectar al sistema de salud nacional y a sus usuarios en los distintos ámbitos de su aplicación. **Objetivo:** Analizar la información que permita obtener datos relevantes de la población venezolana, que afecta al SOAT por servicios prestados en consulta externa. **Metodología:** Para esta se busca realizar el estudio de una base de datos, que nos permita identificar variables y patrones frente a las atenciones de consulta externa a los migrantes venezolanos por afectaciones en accidentes de tránsito con cargo al SOAT. **Resultado:** Determinar las atenciones facturadas a las aseguradoras por accidentes de tránsito donde existen una o varias víctimas identificadas como migrantes venezolanas. **Conclusión:** Establecer y detallar el procesamiento de la información en el manejo de recursos económicos provenientes del pago de la prima establecida, con el fin de generar la cobertura a los servicios prestados a las víctimas venezolanas afectadas, por lo que se tendrán en cuenta a partir del año 2019, antes del inicio de la pandemia por COVID-19, y el año 2020 durante el inicio de la pandemia del COVID-19, este siendo importante por las afectaciones causadas para el manejo de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional y el año 2021 postpandemia por COVID-19 como punto de inicio para la reactivación económica en Colombia.

### Palabras clave:

*Migración, SOAT, venezolanos, Bases de Datos, Aseguradoras, Normatividad.*

## ABSTRACT

This article seeks to analyze The migratory Venezuelan phenomenon between 2019 and 2021 in Colombia, based on the information recorded in the different databases provided by the control entities with which it seeks to monitor the different variables that may affect the national health system and its users in various areas of its application. **Objective:** To analyze the information that allows to get relevant data of the Venezuelan population, which affects the SOAT for outpatient services. **Methodology:** For the purposes of this article we made a database research, which allows us to identify variables and patterns towards outpatient care to Venezuelan migrants for injuries in traffic accidents charged to the SOAT. **Result:** To determine billed services to the insurance companies for traffic accidents where there is one or more victims identified as Venezuelan migrants. **Conclusion:** To establish and detail the processing of information in the management of economic resources from the payment of the premium established in order to generate the coverage to the services provided to the affected Venezuelan victims, so they will be taken into account from 2019, before the beginning of the COVID-19 pandemic, and the year 2020 during the beginning of the COVID-19 pandemic, this being important due to the affectations caused for the management of the sanitary emergency decreed by the national government and the year 2021 post-pandemic for COVID-19 as a starting point for the economic reactivation in Colombia.

### Key words:

*Migration, SOAT, Venezuelans, Databases, Insurance Companies, Regulations.*

## INTRODUCCIÓN

Se puede decir que entre los años 2015 al 2016 aumentó el ingreso de venezolanos a Colombia en un 15%, de igual forma es necesario precisar que muchos de estos han ingresado irregularmente y no se conocen sus condiciones socioeconómicas (Fernández & Orozco, 2018), teniendo en cuenta esto es posible presumir que el estado de salud de estas personas



es totalmente desconocido e incierto cuando ingresan a territorio nacional Colombiano, pero se puede inferir que el estado con el que llegan teniendo en cuenta el marco político social y ambiental que en Venezuela se vive y es descrito en diversos medios de comunicación, aunque según el Plan Estratégico de la Organización Panamericana de la Salud 2014 – 2019, se ve afectado por la pobreza y las inequidades que siguen siendo los principales factores que afectan la salud, así mismo la economía de esta región también generan una afectación significativa. (Pan American Health Organization, 2014)

Por lo ya mencionado, la presencia de venezolanos migrantes en el territorio nacional aumento la demanda de atención en el sector salud con relación al costo y tiempo, especialmente en los servicios de urgencias y consulta externa, situación que se ha venido presentando desde el año 2015, lo que generó el bajo estado de la calidad de atención pública, buscando la consecución de los recursos humanos y físicos para la atención de aproximadamente 18.000 personas con el fin de prestar una atención adecuada y de calidad con forme lo establece la norma. Sin embargo, en los siguientes años la migración continua en menor cantidad y de manera constante vista desde el año 2016 en el que el número de atenciones aumentó para venezolanos entre casos de baja complejidad y patologías de alto costo. Además, se enfrenta a una creciente desprotección en la atención médica, particularmente afectando a los migrantes irregulares quienes están casi en su totalidad fuera del sistema de salud, así mismo la falta de documentación necesarias para estar en el país legalizando el estatus migratorio colombiano a través de un documento como el PEP, limitando el accesos a los servicios sociales y el tránsito para desplazarse a diferentes lugares, el cierre de la frontera pronunció el deterioró de la vías restringiendo así las alternativas de traslado aislando a la población y teniendo consecuencias fatales, como la complejidad de las condiciones de salud con que ingresan personas provenientes de Venezuela al requerir frecuentemente el traslado a otras ciudades y una preocupación por los altos índices de accidentalidad y muertes en siniestros viales.

Es importante mencionar que a comienzos del año 2020, el mundo entero se paralizó debido a la pandemia por el COVID-19 los gobernantes impusieron restricciones a la movilidad como una de las primeras medidas para frenar la propagación del virus, lo que produjo el cierre de las fronteras y los viajes de un país al otro, pero esta situación que afecto al mundo entero no detuvo el tránsito de que aquellos que se seguían desplazando lejos de su país de origen siendo Colombia el principal destino de los venezolanos que huían, poniendo muchos en riesgo su

vida por los deterioros de las vías y los medios en los que se trasladaban agravando así las condiciones en las que se encontraban los venezolanos, el confinamiento dejó sin empleo a miles de personas que sobrevivían del día a día o de la informalidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, buscamos identificar de esta población migrante cuantos han sido afectados por Accidentes de Tránsito en territorio nacional colombiano, con el fin de establecer en qué proporción han sido beneficiados por el SOAT, teniendo en cuenta que no deben pagar los servicios de salud recibidos por las PSS, y que la atención por este medio no los obliga a contar con un documento legal que los identifique como ciudadanos colombianos o en su defecto que legalice su estadía en territorio nacional.

## MARCO TEÓRICO

### Transcendencia de la Migración Venezolana y el SOAT

En el marco de la migración venezolana, Colombia está experimentando un proceso nuevo en esta materia puesto que no se habían registrado fenómenos importantes de migración hacia nuestro país; por el contrario, ha sido reconocido en el ámbito internacional por la diáspora de nacionales hacia diversos países, uno de ellos es Venezuela, de esta manera, el Estado colombiano ha tenido que asumir el fenómeno migratorio procedente de Venezuela con más conciencia, articulando recursos y esfuerzos para afrontarlo de manera responsable (Seguanes, Mancera, Bicity & Barrero, 2021), de igual forma, la migración aumento exponencialmente en el año 2015, el crecimiento aproximado en un 90.6%, en relación con los años anteriores cuando pasaron 32 mil ciudadanos venezolanos, es relevante mencionar que este tipo de migrantes utilizan a Colombia para ir a su destino final.

La situación de Venezuela se caracteriza por una amplia migración de su población a Colombia de manera transitoria, como destino a largo plazo o permanente, entre los principales problemas de los migrantes se encuentran la falta de trabajo digno con posibilidad de obtener ingresos económicos suficientes para satisfacer las necesidades básicas, relacionadas con alimentación, vivienda, educación, salud como preexistencia de la migración o consecuencia de la misma, la presentación personal, integración a la red de atención nacional de sus rutas y la documentación valida.

Cabe destacar que la migración humana es “el movimiento de una persona o grupo de personas de una unidad

geográfica hacia otra a través de una frontera administrativa o política, con la intención de establecerse de manera indefinida o temporal en un lugar distinto a su lugar de origen” (Camero, Gutiérrez, & Valderrama, 2018). Los movimientos migratorios obedecen a diversas causas, algunos asociados a la búsqueda de mejores: oportunidades de trabajo, condiciones socioeconómicas, la continuidad de los estudios, huir a las violaciones de los derechos humanos, por desastres naturales y guerras; en definitiva, se caracteriza por la búsqueda de mejorar la calidad de vida que les puede ofrecer un país con más oportunidades.

Con relación a lo anterior, se puede inferir que el problema migratorio en la frontera colombo-venezolana tiene su antecedente más reciente en la deportación masiva de colombianos en el año 2015 bajo la figura del estado de excepción declarado por el presidente de Venezuela. El éxodo masivo de colombianos a lo largo de la frontera generó una emergencia nacional que duró aproximadamente ochenta y dos (82) días, donde es importante mencionar que se estima cerca de 1.000 millones de migrantes en el mundo, es decir, que equivale a uno de cada siete personas de la población mundial. (Camero et al., 2018).

Por lo que en Colombia desde el 2015 hasta la actualidad, se ha experimentado un gran movimiento migratorio a gran escala con más de 5 millones de venezolanos (Bahar, Dooley, & Selee, 2020), de igual forma se evidencia que el 25% de la población que ha salido de Venezuela son niños, niñas o adolescentes (Plan Internacional, 2020), así mismo se identificó que la de venezolanos se han asentado en Colombia, donde según cifras oficiales había 1,8 millones de venezolanos a febrero del 2020 y el 40% está concentrado en las ciudades principales (Migración Colombia, 2020)

Con la necesidad de identificar a los venezolanos migrantes “Se implementa el Permiso Especial de Permanencia (PEP) creado mediante la Resolución 5797 del 25 de julio de 2017 del Ministerio de relaciones exteriores y se establece el procedimiento para su expedición a los nacionales venezolanos” (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017)

Así mismo en el Artículo 140 de la ley 1873 de 2017, se adoptan medidas para la creación de un registro administrativo de migrantes venezolanos e Colombia que sirva como insumo para el diseño de una política integral humanitaria. (Congreso de Colombia, 2017).

Por el efecto causado en el territorio nacional por la migración de los venezolanos, “Se adoptan medidas para garantizar el acceso de las personas inscritas en el Regis-

tro Administrativos de Migrantes venezolanos a la oferta institucional y se dictan otras medidas de retorno de los colombianos, (Presidencia de la República, 2018).

Teniendo en cuenta lo anterior se pudo identificar que en el 2021 el Instituto de Medicina Legal de Colombia registró que 256 migrantes venezolanos fallecieron a causa de accidentes de tránsito en territorio colombiano (Battistessa, 2022), por lo que es importante mencionar que la Ley 33 de 1886 a partir del 6 de febrero de 1986, modifica el Código Nacional de Tránsito y dicta otras disposiciones, donde busca amparar el bienestar de las personas que viven en el territorio nacional y son afectadas por el uso de vehículos automotores (Congreso de Colombia, 1986)

De igual forma se tiene en cuenta que la póliza (SOAT), con el pasar de los años tuvo varias mejoras y uno de sus importantes cambios fue el 19 de diciembre de 1990 con la entrada en vigor de Ley 45, en su Título II: De la actividad aseguradora; Capítulo I; el cual establecerá las normas que regularan a las “Aseguradoras” que actuaran como administradores de recursos frente a los Accidentes de Tránsito y las víctimas que estos eventos generan. (Congreso de Colombia, 2017).

Por consiguiente, en Colombia el Decreto 663 de 1993 especifica que para transitar por el territorio nacional los carros y las motos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. (Presidencia de la República, 1993)

Por lo anterior es importante mencionar que el SOAT, cuenta con las coberturas que permiten la atención de las víctimas sin importar su nacionalidad, ya que los dineros que son obtenidos por las primas que anualmente son estipuladas, primas que fueron afectadas como resultado de la emergencia sanitaria por Covid-19, razón que obliga a la industria aseguradora y el Gobierno promover el estudio de alivios económicos como devolver un porcentaje del valor pagado por compra del seguro SOAT e incluso la ampliación de las vigencias de la póliza.

Del mismo modo, las autoridades de Tránsito sostienen que las personas que no posean el SOAT y que se involucren en un accidente de tránsito estarían obligadas a asumir por su propia cuenta los gastos de las personas afectadas, según lo establecido en el Decreto 663 de 1993, parágrafo 1 del numeral 4, en el cual quedan comprendidos dentro de lo previsto por este numeral los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional.

Así mismo, la norma manifiesta exactamente que “la entidad encargada de administrar el Fondo del Seguro Obli-

gatorio de Tránsito (FONSAT) entablará todas las acciones de repetición que legalmente resulten procedentes contra los responsables de los accidentes y, en el evento de establecerse que los mismos estaban asegurados, tales acciones se ejercerán ante las entidades aseguradoras respectivas” (Presidencia de la República, 1993).

A consecuencia de múltiples siniestros el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito con el cual se busca proteger y cubrir los gastos por los daños causados a las personas en accidentes de tránsito, más allá de ser una obligación para la circulación de automóviles nacionales y extranjeros en el territorio nacional colombiano por mandato legal, goza de gran importancia por su papel esencial en la financiación y garantía de acceso a los servicios médicos por parte de los conductores, pasajeros y peatones en Colombia (Restrepo & Rocha, 2006)

Por lo que los conductores que no porten el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito serán sancionados con una multa, la cual corresponde a un salario mínimo legal vigente. El vehículo, además, será inmovilizado, Resolución 2037 de 2010, artículo 1 (Infracciones Secretaria General, 2010).

En relación al tema expuesto cabe destacar que para probar un accidente de tránsito requiere que confluyan los siguientes elementos: que el suceso ocurra en el territorio nacional, involucre al menos un vehículo automotor el vehículo automotor involucrado cause daño en la integridad física o mental de una o varias personas y que el daño causado a las personas se produzca con ocasión del tránsito o movilización por una vía, del vehículo automotor involucrado. Circular 058 de 2015, (Ministerio de Salud y Protección, 2015)

Es importante mencionar que a pesar de la emergencia sanitaria por Covid-19 y la disminución de siniestralidad, donde un vehículo automotor se encontraba involucrado y causando la afectación de las pólizas SOAT, evidencio un aumento en la facturación presentada para el año 2020, y así mismo reflejo el aumento de los evasores en la adquisición de este tipo de seguros, lo que afecta el cubrimiento de las atenciones a las víctimas sin importar su nacionalidad ya que son víctimas beneficiarias de este tipo de seguros. (Montes, Meneses & Díaz, 2021)

Para el desarrollo de la temática se tiene en cuenta que actualmente se cuentan con bases de datos que recopilan la información necesaria que permite realizar el reporte de información para atenciones en salud para víctimas de accidente de tránsito, para que los prestadores de servicios de salud y los centros reguladores de urgencias, emer-

gencias y desastres registren la atención en salud a una víctima de accidente de tránsito, con la información desde el primer momento que es atendido el cual esta regulado bajo la Resolución 311 de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social (Sistema de Información Normativa, 2020).

## MÉTODO Y METODOLOGÍA

La búsqueda de la información se realizó en diferentes bases de datos como lo son el SIRAS, FASECOLDA, Ministerio de Salud y Protección, Migración Colombia, Cruz Roja Colombiana y el Instituto de Medicina Legal Colombiano.

De este modo se tuvieron en cuenta otras fuentes para recopilar la información necesaria que cumpliera con las condiciones para hacerla cualitativa y cuantitativa en inglés y español, que aportan datos importantes de la situación actual de los migrantes venezolanos en Colombia, así como la siniestralidad en accidentes de tránsito y la relación por las afectaciones de consulta externa frente al SOAT, excluyendo la literatura gris y todos aquellos artículos e información que no tuvieran un acceso confiable o textos completos.

El proceso de investigación se ejecutó a través de palabras claves tales como: Migrantes, venezolanos, accidentes de tránsito, Salud, consulta externa, pólizas, Normatividad, víctimas, por lo que se realizó una revisión de información que por medio de métodos estadísticos permitiera establecer en qué medida el fenómeno migratorio de venezolanos influyo en los cobros por atenciones a víctimas en accidentes de tránsito.

Por lo que se identificaron de manera independiente bases según los datos, luego se aplicaron los criterios de evaluación, excluyendo aquellos que, si cumplían o no con cada criterio, para ser incluido en el presente documento, a razón de esto la información debía mantener un margen del 80% de los criterios establecidos con especial valoración de la metodología.

Con referencia en lo anterior la lista de chequeo se va a realizar con la extracción y recopilación de la información por grupo etario de la base de datos SIRAS, se organizó según el grupo etario de acuerdo con lo establecido por el ministerio de salud y protección social, 0-5 infancia, 6-11 niñez, 12-17 adolescencia, 18-27 Juventud, 27-59 Adulthood, 60 o más – Adulto Mayor. (Ministerio de Salud y Protección Social, 2022). De igual manera para poder hacer un análisis general se tienen en cuenta los tipos de identificación autorizados de acuerdo con la Resolución 311 de

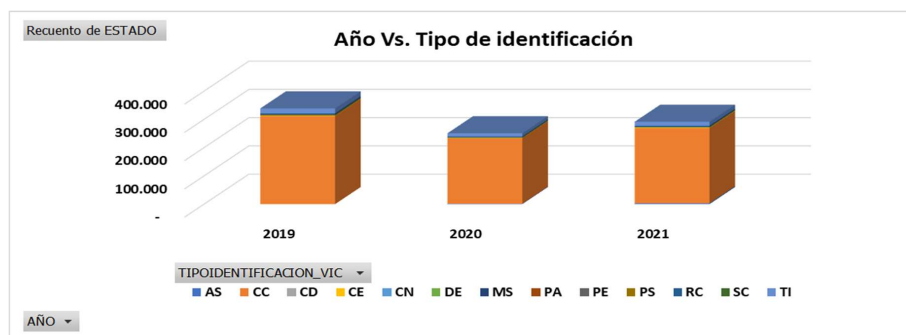
2020, R.C registro civil, TI tarjeta de identidad, CC. cedula de ciudadanía, C.D, carné diplomático, C.N certificado de nacido vivo, A.S adulto sin identificar, MS, menor sin identificar, para personas extranjeras las siguientes C.E cedula de extranjería, D.E documento extranjero. P.A pasaporte, P.E permiso especial de permanencia, S.C salvo conducto de permanencia. Y considerando criterios como identificación de las víctimas, tipo de atención, tipo de evento, forma de pago de la atención, lugar del evento y de la atención, para aquellos artículos con diseño cuantitativo que permitirían el análisis de datos, exposición y aplicabilidad de resultados.

personas se accidentaron el ID (PA) que corresponde al 0.10%, 2.217 personas se accidentaron con el ID (PE), que corresponde al 0.21% 3.146 personas se accidentaron con el ID (PS) que corresponde al 0.36%, 10.758 personas de accidentaron con el ID (RC), que corresponde al 1,22%, 738 personas se accidentaron con el ID (SC) que corresponde al 0.08%, 42.505 personas se accidentaron con el ID (TI) que corresponde al 4.83%.

## RESULTADOS

**Figura 1**

*Año del accidente de tránsito vs tipo de identificación de la víctima en general*



Nota: Elaboración propia

### Año del accidente de tránsito vs tipo de identificación de la víctima en general

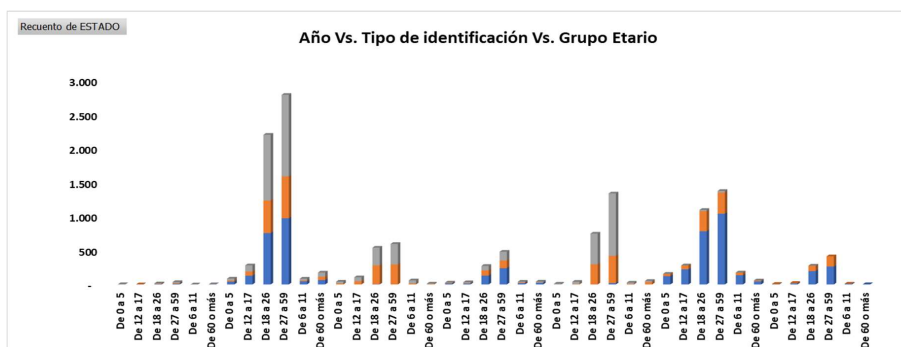
Teniendo en cuenta un análisis en general de la base respecto a los eventos por accidentes de tránsito y tipos de identificación se evidenció lo siguiente (Figura 1), de los 880.830 registros de los años 2019, 2020, 2021, que corresponden al 100% de la muestra, 4.344 personas se accidentaron con el ID (AS), que corresponde al 0.49%, 808.154 personas se accidentaron con el ID (CC), que corresponde al 91.75%, 61 personas se accidentaron con el ID (CD), que corresponde al 0.01%, 5.620 personas se accidentaron con el ID (CE) que corresponde al 0.64%, 369 personas se accidentaron con el ID (CN), que corresponde al 0.04%, 1.356 personas se accidentaron con el ID (DE) que corresponde al 0,15%, 665 personas se accidentaron con el ID (MS), que corresponde al 0.08%, 897

### Año del accidente de tránsito vs el grupo etario

De acuerdo con la clasificación de grupos etarios (Figura 2) dispuestos por el Ministerio de Salud y protección social, y la resolución 3822 de 2016 al año 2019 el cual fue modificada por la resolución 311 de 2020, donde establece los tipos de identificación para extranjeros en el territorio nacional, se evidenció que en el total general de los años 2019, 2020 y 2021, el grupo con ID (CD) de (0-5) corresponde al 0,03% de los accidentes, (6-11) los accidentes corresponden al 0,01% (12-17) corresponden al 0,01%, (18-26) los accidentes corresponden al porcentaje de 0,11%, (27-59) los accidentes corresponden al 0,25% (60 o más) los accidentes corresponden al 0.02%.con ID (CD), de (0-5) los accidentes corresponden al 0.03%, (6-11) los accidentes corresponden al 0.01%, (12-17) corresponden al 0.01%, (18-26) los accidentes corresponden al porcentaje de 0.11%, (27-59) los accidentes corresponden al 0.25%, y para el grupo de (60 más) los accidentes corresponden al 0,02%.

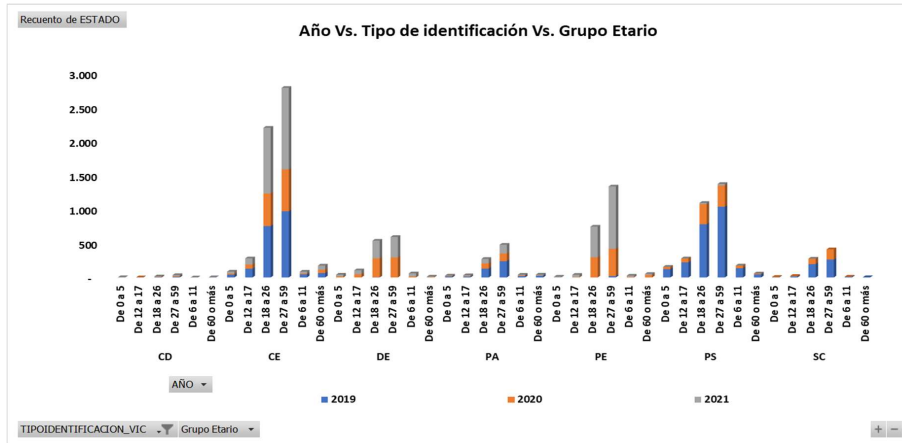
**Figura 2**

*Año del accidente de tránsito vs el grupo etario*



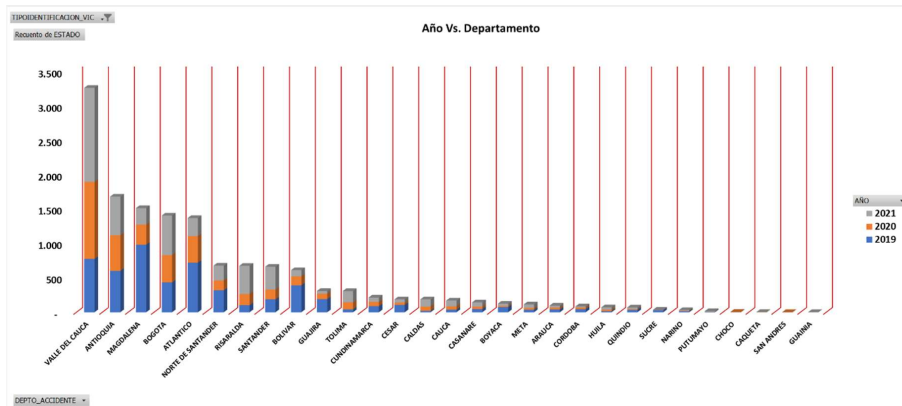
Nota: Elaboración propia

**Figura 3**  
Año del accidente de tránsito vs el grupo etario



Nota: Elaboración propia

**Figura 4**  
Año de accidente de tránsito vs el departamento donde ocurrió el evento



Nota: Elaboración propia

Dentro de la misma figura 2, el grupo ID (CE), de (0-5) los accidentes corresponden al 0.61%, (6-11) los accidentes corresponden al 0.61%, (12 -17) corresponden al 2.00%, (18-26) los accidentes corresponden al 15.70 %, (27-59) los accidentes corresponden al 19.88% (60 o más) los accidentes corresponden al 1.25%.

Con ID (DE), de (0-5) los accidentes corresponden al 0.29%, (6-11) los accidentes corresponden al 0.43%, (12-17) corresponden al 0.75 %, (18-26) los accidentes corresponden al 3.85%, (27-59) los accidentes corresponden al 4.25%, (60 o más) los accidentes corresponden al 1.25%.

Con ID (PA), de (0-5) los accidentes corresponden al 0.20%, (6-11) los accidentes corresponden al 0.29%, (12-17) corresponden al 0.24%, (18-26) los accidentes corresponden al 1.95%, (27-59) los accidentes corresponden al 3.43%, (60 o más) los accidentes corresponden al 0.30%.

Con ID (PE), de (0-5) los accidentes corresponden al 0.09%, (6-11) los accidentes corresponden al 0.28%, (12-17) corresponden al 0.19%, (18-26) los accidentes corresponden al 5.33%, (27-59) los accidentes corresponden al 9.54%, (60 o más) los accidentes corresponden al 0.37%.

Con ID (PS), de (0-5) los accidentes corresponden al 1.12%, (6-11) los accidentes corresponden al 1.25%, (12-

17) corresponden al 2.00 %, (18-26) los accidentes corresponden al 7.82%, (27-59) los accidentes corresponden al 9.80%, (60 o más) los accidentes corresponden al 0.42%.

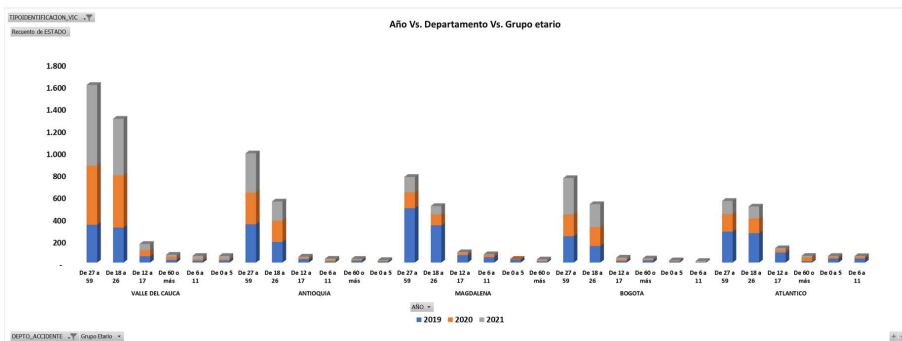
Con ID (SC), de (0-5) los accidentes corresponden al 0.06%, (6-11) los accidentes corresponden al 0.09%, (12-17) corresponden al 0.16 %, (18-26) los accidentes corresponden al 1.97%, (27-59) los accidentes corresponden al 2,95%, (60 o más) los accidentes corresponden al 0,03%.

### Año del accidente de tránsito vs el grupo etario

Se evidencio que en 2019 (Figura 3), la siniestralidad de accidentes más alta en personas extranjeras fue en el grupo etario (27-59) correspondiente al 47.71%, y la siniestralidad más baja de accidentes en (60 o más) correspondiente al 2.64%. En el año 2020, la siniestralidad de accidentes más alta en personas extranjeras fue en el grupo etario (27-59) correspondiente al 49.10%, y la siniestralidad más baja de accidentes en (0-5) correspondiente al 2.07%. En el año 2021, la siniestralidad de accidentes más alta en personas extranjeras fue en el grupo etario (27-59) correspondiente al 53.55%, y la siniestralidad más baja de accidentes en (0-5) correspondiente al 1.53%, de acuerdo a los datos se establece que en los 3 años donde más accidentalidad de personas extranjeras fue en la franja de edad de 27 a los 59 años.

**Figura 5**

*Año del accidente de tránsito con relación al departamento vs el grupo etario*



Nota: Elaboración propia

### Año de accidente de tránsito vs el departamento donde ocurrió el evento

Teniendo en cuenta en las ciudades y el año del territorio nacional se evidenció lo siguiente (Figura 4), en el año 2019, en el departamento del Valle del Cauca, se presentó la mayor siniestralidad en los accidentes de tránsito en ex-

tranjeros correspondiente al 14.50% y los departamentos del Caquetá y Guainía no registraron accidentes de tránsito correspondiente al 0.00% del total general, en el año 2020 el departamento del Valle del Cauca fue la que presentó mayor siniestralidad en los accidentes de tránsito en extranjeros correspondiente al 28.94% y el departamento de Guainía no presentó accidentes de tránsito correspondiente al 0.00% del total general. En el año 2021 el departamento del Valle del Cauca fue el que presentó mayor siniestralidad en los accidentes de tránsito en extranjeros correspondiente al 28.37% y el departamento de San Andrés, no presentó accidentes de tránsito correspondiente al 0.00% del total general. Al analizar los datos se evidencia que en el departamento del Valle del Cauca para los 3 años fue el que más presentó accidentes de tránsito, y los departamentos del Caquetá, Guainía y San Andrés no presentaron accidentes o la siniestralidad fue muy baja respecto al total de los departamentos en general del territorio nacional.

### Año del accidente de tránsito con relación al departamento vs el grupo etario

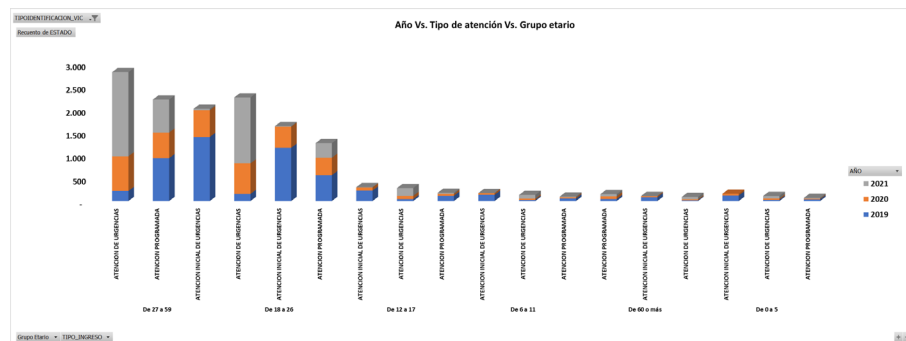
Se evidencio (Figura 5) que en el departamento del Valle del Cauca con respecto al total general de los 3 años 2019, 2020, 2021 el grupo etario de extranjeros que mayor siniestralidad presentó fue de (27-59) correspondiente al 17.39% del 100% de la muestra, en el departamento de Antioquia con respecto a los 3 años el grupo etario que mayor siniestralidad presentó fue de (27-59) correspondiente al 10.69% del 100% de la muestra. En en el departamento de Magdalena con respecto a los 3 años, el grupo etario que mayor siniestralidad presentó fue de (27-59) correspondiente al 8.38% del 100% de la muestra, en el distrito capital de Bogotá, con respecto a los 3 años el grupo etario que mayor siniestralidad presentó fue de (27-59) correspondiente al 8.26% del 100% de la muestra, en el Departamento del Atlántico respecto a los 3 años el grupo etario que mayor siniestralidad presentó fue de (27-59) correspondiente al 6,03% del 100% de la muestra. Al

recopilar la información cabe resaltar que en los últimos 3 años la edad en la que más prevalecen los accidentes de tránsito es de 27 a 59 años, ya que son las personas que más transitan en vehículos automotores, sin embargo en el departamento del Atlántico es el menor porcentaje del total general frente a la siniestralidad de accidentes.





**Figura 6**  
*Año de accidentes de tránsito con relación al tipo de atención vs el grupo etario*



Nota: Elaboración propia

**Año de accidentes de tránsito con relación al tipo de atención vs el grupo etario**

De acuerdo con el tipo de atención inicial de urgencias, atención de urgencias y atención programada por el cual ingresan las víctimas de accidentes de tránsito, (Figura 6) respecto al año 2019, 2020, y 2021 del 100% del total general de los datos, se evidenció lo siguiente; de (0-5) correspondiente al 1.13%, (6-11) corresponde al 1.23% (12-17) corresponde al 2.15%, (18-26) corresponde al 16.10%, (27-59) corresponde al 20,02%, (60 o más) corresponde al 1.06%. La atención que más prevaleció frente a los grupos etarios fue la atención inicial de urgencias y la menor atención por la cual ingresaron en los últimos 3 años las víctimas fue la atención programada.

**CONCLUSIÓN**

Con relación a lo expuesto en el artículo es importante reconocer que desde el año 2015 hasta la actualidad, Colombia presenta un flujo masivo de migrantes venezolanos de los cuales muchos de ellos ingresaban al país para quedarse y sobrevivir debido a las adversidades por las que tuvieron que salir en su país de origen. Esto conlleva a que, en la siniestralidad de accidentes de tránsito con cargo al SOAT en los últimos 3 años, se vieran afectadas personas venezolanas o extranjeros de múltiples países que residen en el territorio nacional, frente a las atenciones de los servicios de consulta externa, sin embargo, a mediados del año 2020 durante el inicio de la pandemia y la cuarentena decretada se evidenció una baja siniestralidad en los eventos visto positivamente en las afectaciones facturadas por los cobros de las pólizas.

De acuerdo con los datos recolectados logramos identificar que existen falencias para lograr hacer una identificación objetiva, ya que no es posible identificar la nacionalidad de las víctimas que son beneficiarias del SOAT, es necesario tener en cuenta que la construcción de los datos, está basada en información existente, por lo que es importante que se implementen actualizaciones que permitan identificar este tipo de variable, ya que esto lograra determinar planes de desarrollo que beneficien a estas personas que por motivos ajenos deben abandonar sus países de origen, y deben acogerse a las normas de los países a los que llegaran.

De igual forma, podemos decir que del total de 880.830 registros objeto de revisión, de los cuales 18.379 son migrantes, pero no es posible identificar la nacionalidad de cada uno, por lo que no logramos concluir de manera positiva datos relevantes referente a las atenciones por consulta externa frente a los eventos por accidentes de tránsito con cargo a pólizas SOAT para los migrantes venezolanos.

Teniendo en cuenta lo anterior determinamos firmemente recomendar, que para poder plantear políticas en salud que beneficien a todas las personas, que acceden a los servicios de salud en territorio nacional, se debe en todas las bases de información la diferenciación de las nacionalidades y no únicamente por su documento de identificación ya que este genera una identificación muy general, por lo que es necesario considerar que las condiciones de vida en cada país son diferentes, puesto que se crean pre existencias que impiden la atención idónea para el mejoramiento de la salud y más cuando estas se ven afectadas por eventos adversos como lo son los accidentes de tránsito.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Bahar, D., Dooley, M., & Selee, A. (septiembre de 2020). Venezuelan Migration, Crime, and Misperceptions. Recuperado de: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/09/migration-crime-lattam-eng-final.pdf>
- Battistessa, D. (7 de marzo de 2022). OpenDemocracy. Obtenido de El drama de los migrantes venezolanos continúa después de morir. Recuperado de: <https://www.opendemocracy.net/es/drama-migrantes-venezolanos-continua-despues-morir/>
- Biblioteca especializada – FASECOLDA. (2018, 8 febrero). FASECOLDA. Recuperado de: <https://fasecolda.com/servicios/biblioteca-especializada/>
- BBVA COLOMBIA. (2019, 11 julio). Guía (SOAT), Todo lo que tienes que saber. Recuperado de: [https://www.bbva.com.co/personas/blog/educacion-financiera/seguros/guia-\(SOAT\),.html#:~:text=Ley%2033%20de%201986%20y,se%20cobrar%C3%A9%20por%20esta%20p%C3%B3liza.](https://www.bbva.com.co/personas/blog/educacion-financiera/seguros/guia-(SOAT),.html#:~:text=Ley%2033%20de%201986%20y,se%20cobrar%C3%A9%20por%20esta%20p%C3%B3liza.)
- Camero, G., Gutiérrez, M., & Valderrama, M. (2018). Cruz Roja Colombiana. Situación de migración Procedente de Venezuela. Recuperado de: <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2019/05/996729/migracion-procedente-de-venezuela-crcscb-2.pdf>
- Circular de la SFC por disminución del riesgo asegurado | Brigard Urrutia. (2017, 1 febrero). Brigard Urrutia. Recuperado de: <https://bu.com.co/es/noticias/circular-de-la-sfc-por-disminucion-del-riesgo-asegurado>
- Cinco elementos claves para explicar el fraude del (SOAT), (2012, 4 febrero). Revista FASECOLDA. Recuperado de: <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/revista-fasecolda-163.pdf>
- Congreso de Colombia. (06 de febrero de 1986). LEY 33 DE 1986. Recuperado el 01 de 04 de 2021, de Sistema Único de Información Normativa, Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1589853>
- Congreso de Colombia. (20 de diciembre de 2017). Ley 1873 DE 2017. Recuperado de [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1873\\_2017.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1873_2017.html)
- Fandiño, Y. M. S., Silva, A. R. A., & Díaz, C. C. S. (2021). Costos de vacunación de los niños de padres venezolanos nacidos en Cúcuta/Bogotá en el año 2019-2020. Revista CIES Escolme, 12(1), 105-122.
- Infracciones secretaria general. (2010). Resolución 2037 del 2010. Recuperado de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30038669>.
- Ministerio de Salud y protección social. (2022). Ciclo de vida. Recuperado de <https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Paginas/cicloVida.aspx>
- Migración Colombia. (8 de septiembre de 2020). Venezolanos en Colombia corte a 30 de junio de 2020. Recuperado de: <https://www.migracioncolombia.gov.co/infografias/venezolanos-en-colombia-corte-a-30-de-junio-de-2020>
- Ministerio de Salud y Protección. (18 de diciembre de 2015). Circular Externa 000058. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/circular-058-2016.pdf>
- Ministerio de Salud y Protección Social. (24 de agosto de 2016). Resolución 3823 de 2016 Ministerio de Salud y Protección Social - Colombia. Red Jurista. Recuperado de: [https://www.redjurista.com/Documents/resolucion\\_3823\\_de\\_2016\\_ministerio\\_de\\_salud\\_y\\_proteccion\\_social.aspx/#/](https://www.redjurista.com/Documents/resolucion_3823_de_2016_ministerio_de_salud_y_proteccion_social.aspx/#/)
- Ministerio de Relaciones Exteriores (2017). Resolución 5797. Recuperado de [https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion\\_minrelaciones\\_5797\\_2017.htm](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_minrelaciones_5797_2017.htm)
- Ministerio de Salud y Protección Social. (2 de marzo de 2020). Resolución 311 de 2020. Sistema Único de Información Normativa. Recuperado 1 de mayo de 2022, de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30039858>
- Montes, A. D. H., Meneses, E. J. P., & Díaz, C. C. S. (2021). Efectos causados a las aseguradoras por el cobro a través de las pólizas (SOAT), pos-pandemia en Colombia. Revista CIES Escolme, 12(2), 151-169.
- Normatividad – FASECOLDA. (2018, 8 noviembre). FASECOLDA. Recuperado de: [https://fasecolda.com/ramos/\(SOAT\),/normatividad/](https://fasecolda.com/ramos/(SOAT),/normatividad/)
- Pan American Health Organization. (septiembre de 2014). Plan Estratégico de la Organización Panamericana de la Salud 2014-2019. Recuperado de: <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/7654/CD53-OD345-s.pdf?sequence=17&isAllowed=y>
- P. (2014, 24 septiembre). La solicitud del SOAT para los venezolanos originó una nueva reunión binacional. areacucuta.com. Recuperado de: <https://www.areacucuta.com/la-solicitud-del-soat-para-los-venezolanos-origino-una-nueva-reunion-binacional/>
- Plan Internacional. (septiembre de 2020). Informe de Incidencia Humanitaria de la Crisis Venezolana en las Niñas. Recuperado de: <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Informe%20de%20incidencia%20pol%C3%ADtica%20humanitaria%20crisis%20venezolana%20noviembre%202020.pdf>
- Presidencia de la República de Colombia. (02 de abril de



1993). Decreto 663 de 1993. Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1142040>

Presidencia de la República de Colombia. (02 de agosto de 2018). Decreto 1288 Normatividad Recuperado de; <https://www.mineducacion.gov.co/normatividad/1753/w3-article-381693.html>

Restrepo & Rocha. (2006). Universidad de la Sabana. Recuperado de: <https://intellectum.unisabana.edu.co/handle/10818/5214>

S. (2022, 9 agosto). Así los ciudadanos venezolanos podrán obtener su licencia de conducción en Colombia. *Semana.com Ultimas Noticias de Colombia y el Mundo*. Recuperado de: <https://www.semana.com/nacion/cucuta/articulo/asi-los-ciudadanos-venezolanos-podran-obtener-su-licencia-de-conduccion-en-colombia/202241/>

Seguanes-Díaz, C., Mancera-Guzmán, C., Bicienty-Mendoza, Á., & Barrero-Romero, J. (2021). Prestación de urgencias en Colombia de población migrante irregular venezolana: período 2017-2019. *IPSA Scientia, revista científica multidisciplinaria*, 6(4), 17-37.

Sistema de Información Normativa. (28 de febrero de 2020). Resolución 311 de 2020. Recuperado de: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30039858#:~:text=RESOLUCION%20311%20DE%202020&text=por%20la%20cual%20se%20modifica,v%C3%ADctimas%20de%20accidente%20de%20tr%C3%A1nsito>

---

## NOTAS

<sup>1</sup>Tecnóloga en gestión financiera y recursos de la salud, Administración de servicios de Salud- ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2129-3223> - Email: [adanielaherrera@ucompensar.edu.co](mailto:adanielaherrera@ucompensar.edu.co)

<sup>2</sup>Fisioterapeuta. Magister. Especialista en neurorehabilitación, especialista en gerencia de la salud y seguridad en el trabajo, magister en salud pública y desarrollo social. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5136-6593>. Email: [vahernandez@ucompensar.edu.co](mailto:vahernandez@ucompensar.edu.co).

<sup>3</sup>Administradora de servicios de salud - Candidata a doctora en educación, Maestría en salud pública, administradora en servicios de salud. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2660-828X> - Email: [ccseguanesd@ucompensar.edu.co](mailto:ccseguanesd@ucompensar.edu.co)

<sup>4</sup>Tecnóloga en gestión financiera y recursos de la salud - ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3652-5533> - Email: [ejohannaparra@ucompensar.edu.co](mailto:ejohannaparra@ucompensar.edu.co)

