

CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA, TERRITORIAL Y TEMPORAL DE LA MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR 2025

Sociodemographic, territorial and temporal characterization of mortality from traffic accidents in the Department of Bolivar 2025

Autores: Gina Paola Echavez Palmera¹, Yeison de Jesús Márquez Martínez², Guillermo López Puello³, Carlos Almanza Agámez⁴, Mayra Alejandra Villalobos Luna⁵, Kaleth David Serrano Puello⁶

RESUMEN

La seguridad vial constituye un desafío crítico para la salud pública y el desarrollo sostenible en el departamento de Bolívar, donde la confluencia de corredores de carga, rutas turísticas y densidades urbanas agudiza la vulnerabilidad de los actores viales. Frente a un incremento del 7,6% en la siniestralidad fatal durante el año 2025 en comparación con el periodo anterior, surge la necesidad científica de determinar el comportamiento sociodemográfico, territorial y temporal de este fenómeno en el territorio. Para abordar este problema, se estructuró una metodología de enfoque cuantitativo, transversal y de carácter censal que recurrió al análisis documental de registros oficiales provistos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

¹ Profesional Admirador de Empresas. Asesor Gobernación de Bolívar - COISBOL, línea seguridad. Email: echavezginapaola@gmail.com

² Profesional Administrador en Salud. Asesor Gobernación de Bolívar - COISBOL, línea seguridad. Email: jj2mm2@hotmail.com

³ Asesor Gobernación de Bolívar - COISBOL, línea seguridad. Email: guillopuellolopez@outlook.com

⁴ Abogado, Especialista en Estudios Político Económicos de la Universidad del Norte, Especialista en Derecho Administrativo de la Universidad Libre Seccional Cartagena, Maestrante en Derecho –Énfasis en Investigación de la Universidad del Norte. Docente Universitario e Investigador. Decano de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Corporación Universitaria Rafael Núñez. Par Evaluador reconocido por MinCiencias –Investigador Junior (IJ). <https://orcid.org/0000-0002-5990-8289> E-mail: Carlos.almanza@curnvirtual.edu.co

⁵ Abogada UNINÚÑEZ. Magíster en Derecho Universidad Sergio Arboleda de Bogotá énfasis en derechos humanos y Derecho internacional Humanitario, maestrante en Propiedad Intelectual y Derecho de las Nuevas Tecnologías UNIR, docente universitaria y coach en Derechos Humanos aplicando la técnica Moot court. ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-6695-7693> mayra.villalobos@campusuninunez.edu.co

⁶ Estudiante semillerista del programa de derecho de la Corporación Universitaria Rafael Núñez, campus Cartagena. Email: kserranop13@campusuninunez.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-0586-0870> CVCLAC: https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/visualizador/generarCurriculoCv.do?cod_rh=0002392494

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Los hallazgos evidencian a los accidentes de tránsito como la segunda causa de muerte externa a nivel departamental con 314 casos (23,6%), lo que refleja un marcado perfil epidemiológico caracterizado por el predominio de víctimas masculinas (86,0%) y una concentración desproporcionada en la población económicamente activa, específicamente en adultos de 29 a 59 años (52,9%) y jóvenes de 18 a 28 años (26,1%) con escolaridad media o básica primaria. Asimismo, la distribución temporal develó una marcada estacionalidad con picos de mortalidad en abril, octubre y diciembre. En conclusión, la investigación demuestra que la mortalidad vial en Bolívar es un fenómeno heterogéneo y multifactorial, cuya correlación con los periodos de alta movilidad vacacional y el impacto en sectores productivos aporta evidencia empírica clave para el diseño urgente de políticas públicas y estrategias de prevención focalizadas.

Palabras Claves: Siniestros viales, accidente de tránsito, lesiones fatales, Seguridad vial, Bolívar, choques vehiculares, Salud pública.

ABSTRACT

Road safety poses a critical challenge to public health and sustainable development in the department of Bolívar, where the convergence of freight corridors, tourist routes, and urban densities exacerbates the vulnerability of road users. Given a 7.6% increase in fatal accidents during 2025 compared to the previous period, there is a scientific need to determine the sociodemographic, territorial, and temporal behavior of this phenomenon in the region. To address this problem, a quantitative, cross-sectional, and census-based methodology was developed, employing documentary analysis of official records provided by the National Road Safety Agency and the National Institute of Legal Medicine and Forensic Sciences.

The findings identify traffic accidents as the second leading cause of external death at the departmental level, with 314 cases (23.6%). This reveals a marked epidemiological profile characterized by a predominance of male victims (86.0%) and a disproportionate concentration within the economically active population, specifically adults aged 29 to 59 (52.9%) and young adults aged 18 to 28 (26.1%) with secondary or primary education. Furthermore, the temporal distribution showed a marked seasonality, with mortality peaks in April, October, and December. In conclusion, the research demonstrates that road fatalities in Bolívar are a heterogeneous and multifactorial phenomenon. The increase during periods of high vacation mobility and the impact on productive sectors provide key empirical evidence for the urgent design of public policies and targeted prevention strategies.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Keywords: road accidents, traffic accident, fatal injuries, road safety, Bolívar, vehicle collisions, public health.

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial constituye actualmente uno de los principales desafíos para la salud pública, la gobernanza territorial y el desarrollo sostenible a nivel mundial, ya que los siniestros de tránsito no solo generan pérdidas humanas irreparables, sino que también producen importantes impactos sociales, económicos y familiares que afectan la calidad de vida y desarrollo territorial. Para autores como Pico-Merchan et al (2011) “implica uno de los grandes retos de las sociedades posmodernas, que están marcadas por los desarrollos de las metrópolis, las ciudades y aún de los sectores rurales, y donde la incursión de los vehículos tiene primacía, incluso sobre las personas”.

En este contexto, la movilidad segura ha dejado de ser una cuestión exclusivamente asociada al transporte para convertirse en un asunto transversal y “una prioridad de salud pública y desarrollo sostenible ya que cada año, miles de personas en la Región de las Américas mueren o sufren lesiones graves a causa de siniestros de tránsito, muchos de ellos prevenibles”(Organización Panamericana de la Salud, 2020) que involucra a su vez políticas públicas, infraestructura vial, planificación urbana, atención sanitaria, educación ciudadana y protección de derechos fundamentales.

La magnitud del problema ha sido reconocida por organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la cual advierte que las lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito continúan representando una de las principales causas de muerte en el mundo, incluso en su informe sobre la situación de la seguridad vial con corte de 2023, es enfática en mencionar que Los traumatismos causados por el tránsito son: “una de las principales causas de muerte y de discapacidad, que suponen

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

un enorme coste económico para las sociedades” señala además que “el tránsito causó 1,19 millones de muertes en 2021, es decir, una tasa de 15 muertes por 100 000 habitantes en 2021” (Organización Mundial de la salud, 2023).

Ahora bien, a nivel internacional la problemática presenta profundas desigualdades territoriales y socioeconómicas, dado que los países de ingresos bajos y medianos concentran la mayor proporción de fallecimientos. Lo anterior se debe a que estas sociedades invierten menos en políticas de seguridad vial a pesar de su necesidad. La causa de esta decisión radica en que la prioridad para estos hogares es minimizar otros riesgos para la salud pública y satisfacer sus necesidades básicas de subsistencia. Conforme a esta realidad, la mortalidad vial no depende exclusivamente del incremento del parque automotor, sino también de factores asociados a la infraestructura, la gestión institucional, el cumplimiento normativo y las condiciones de movilidad existentes en cada territorio.

Esta premisa es respaldada por Bairamov et al. (2025), quienes evidenciaron que los gobiernos de países de bajos ingresos destinan menos recursos a los arreglos institucionales para la seguridad vial. Estos hallazgos sugieren que la mortalidad por accidentes de tránsito constituye un fenómeno multifactorial asociado no solo al crecimiento de la movilidad, sino también al nivel de desarrollo económico, la capacidad institucional y la implementación de políticas públicas orientadas a la prevención y protección de los actores viales. En el contexto nacional, la siniestralidad vial se ha consolidado como una problemática de salud pública de creciente preocupación para las autoridades nacionales y territoriales. De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad (2026), los actores viales más vulnerables concentran la mayor proporción de víctimas fatales, destacándose los motociclistas, peatones y ciclistas como los grupos más afectados.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Sumado a e esto los registros de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) y los observatorios de seguridad vial evidencian que los accidentes de tránsito continúan generando elevados niveles de mortalidad y morbilidad en diferentes regiones del país. En cuanto, el departamento de Bolívar se presenta características territoriales que incrementan la complejidad del fenómeno, debido a la coexistencia de corredores estratégicos de transporte de carga, rutas turísticas de importancia nacional, zonas urbanas de alta densidad poblacional y extensas áreas rurales con limitaciones históricas en materia de infraestructura vial.

Esta situación se refleja en los datos preliminares del observatorio de seguridad vial, en los que se evidencio que durante el año 2025 en el departamento de Bolívar se registraron 312 personas fallecidas en accidentes de tránsito, mientras que en 2024 se reportaron 290 muertes, lo que representa un incremento absoluto de 22 casos y un aumento porcentual del 7,6 %. Tales resultados muestran que la mortalidad por accidentes de tránsito continúa constituyendo un importante problema de salud pública en el departamento, cuya persistencia demanda un análisis detallado de sus características sociodemográficas, territoriales y temporales.

Por esta razón, resulta pertinente profundizar en el análisis de la mortalidad por accidentes de tránsito ocurrida durante el año 2025 en el departamento de Bolívar, ya que la persistencia de este fenómeno y su comportamiento diferenciado entre municipios, plantean la necesidad de comprender cómo se distribuyen los fallecimientos en el territorio y cuáles son los patrones que caracterizan a las víctimas y a los contextos donde ocurren los siniestros. En atención a estas consideraciones, urge la necesidad de reconocer las características sociodemográficas, territoriales y temporales de la mortalidad por accidentes de tránsito, así como de su participación, dentro de las muertes por causas externas registradas en el departamento de Bolívar durante el año 2025.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Para esto se resalta la mortalidad por accidentes de tránsito, se describe la distribución territorial de la mortalidad por accidentes de tránsito en los municipios y subregiones del departamento y se identifican patrones de ocurrencia asociados al contexto vial y de movilidad. También se determina la participación y magnitud de los accidentes de tránsito dentro de las muertes por causas externas registradas en el departamento.

MATERIALES Y METODO

La presente investigación se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, observacional, descriptivo, retrospectivo y de corte transversal basado en registros secundarios de mortalidad por accidentes de tránsito ocurridos en el departamento de Bolívar durante el año 2025. Se basa en un enfoque cuantitativo, dado que se centra en la recolección, organización y análisis de información estadística relacionada con las defunciones por accidentes de tránsito registradas. Este enfoque permite describir y examinar el comportamiento de la mortalidad vial mediante la identificación de tendencias, la estimación de tasas e indicadores, así como el análisis de su distribución, según variables sociodemográficas, territoriales y temporales, lo que facilitó la comprensión de los patrones asociados a este fenómeno.

De acuerdo con Fernández et al (2010), el enfoque cuantitativo “utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin de establecer pautas de comportamiento y probar teorías” (p. 4). En concordancia con este planteamiento, la investigación utiliza registros oficiales de entidades especializadas en seguridad vial y medicina legal para construir indicadores que permitan caracterizar la mortalidad por accidentes de tránsito. Igualmente, el presente estudio adopta un diseño no experimental, dado que las variables objeto de análisis no fueron manipuladas, sino observadas y examinadas a partir de los registros oficiales de defunciones y seguridad vial. Sobre este diseño Kerlinger (1964, 2002, p.420)

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

señala que en este tipo de investigación, no es posible manipular las variables o asignar aleatoriamente a los participantes o tratamientos debido a la naturaleza de las mismas.

Por otra parte, el razonamiento aplicado fue el deductivo, desarrollado mediante una estrategia descriptivo-analítica. Este tipo de razonamiento parte de postulados generales relacionados con la seguridad vial, la epidemiología de los accidentes de tránsito y los enfoques contemporáneos de salud pública, para posteriormente contrastarlos con la realidad observada en el departamento de Bolívar durante el año 2025. En cuanto a su dimensión analítica posibilitó examinar las relaciones existentes, entre las características territoriales de Bolívar, las dinámicas de movilidad, la infraestructura vial y los patrones de siniestralidad observados.

De igual manera, la investigación es de carácter transversal, dado que analiza la mortalidad por accidentes de tránsito a partir de la información registrada durante un único período de observación, correspondiente al año 2025. Este diseño permite describir las características sociodemográficas, territoriales y temporales del fenómeno, así como examinar su comportamiento y distribución en el departamento de Bolívar durante dicho periodo. Para Rodríguez y Mendivelso (2018) “este diseño suele tener un doble propósito: descriptivo y analítico. También es conocido como estudio de prevalencia o encuesta transversal; su objetivo primordial es identificar la frecuencia de una condición o enfermedad en la población estudiada”. (p.142).

Ahora bien, para el estudio se utilizaron los registros de personas fallecidas como consecuencia de accidentes de tránsito ocurridos en el departamento de Bolívar durante el año 2025. Dado que se trabajó con el universo completo de casos reportados por las fuentes oficiales, no fue necesario realizar procedimientos de muestreo, configurándose un estudio de carácter censal. Como técnica de análisis se empleó la documental de fuentes secundarias oficiales. Para ello se revisaron, sistematizaron y contrastaron bases de datos, boletines estadísticos, informes técnicos y documentos institucionales emitidos

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

por organismos nacionales y territoriales competentes en materia de seguridad vial, movilidad y medicina legal.

En lo que respecta a los instrumentos de recolección de información, se utilizaron matrices de registro y bases de sistematización elaboradas en hojas de cálculo, las cuales permitieron organizar y clasificar los datos de acuerdo con las categorías analíticas definidas para el estudio. La principal fuente de información correspondió al tablero de personas fallecidas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), herramienta diseñada para el monitoreo y análisis de las características y tendencias de la mortalidad por siniestros viales en Colombia, apoyando la toma de decisiones y la formulación de políticas públicas en materia de seguridad vial.

Este tablero emplea herramientas de inteligencia de negocios y visualización de datos, como Microsoft Power BI, que facilitan la consulta, sistematización y análisis de la información estadística. Los datos son suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) a través del Sistema de Información Red de Desaparecidos y Cadáveres (SIRDEC), constituyéndose en una fuente oficial para el estudio de la mortalidad por accidentes de tránsito en el departamento de Bolívar durante el año 2025.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los resultados de la investigación buscan generar evidencias que contribuya al fortalecimiento de las políticas públicas y estrategias de prevención, al tiempo que amplía el conocimiento, sobre las dinámicas asociadas a la mortalidad por accidentes de tránsito y su relevancia dentro de las muertes por causas externas registradas en el departamento.

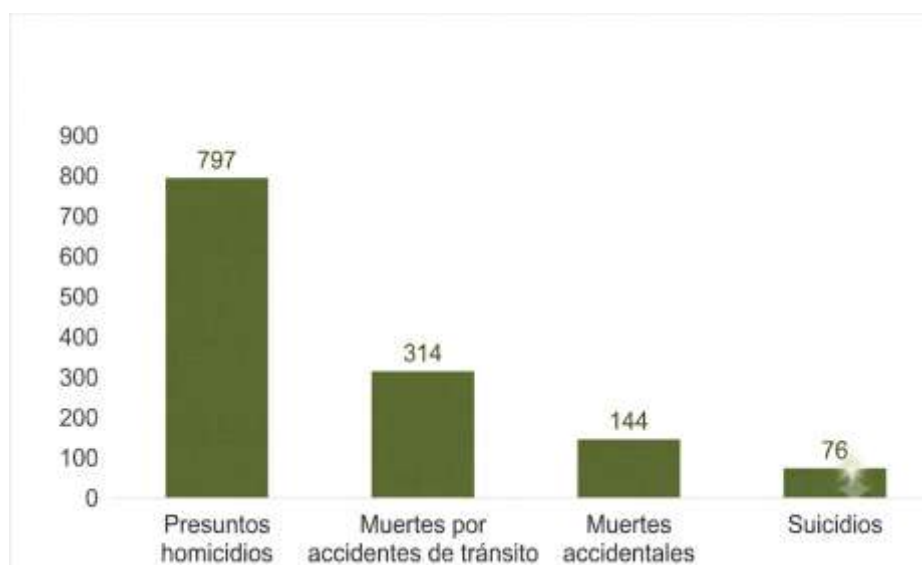
ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Mortalidad por accidentes de tránsito en el departamento de Bolívar durante el año 2025

Se analiza el evento de accidentes de tránsito, mediante las variables sociodemográficas, territoriales y temporales, como se muestra a continuación.

Figura 1.

Incidencia de los accidentes de tránsito dentro de las muertes por causas externas en el departamento de Bolívar durante 2025.



Fuente. Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

La figura 1 evidencian que los presuntos homicidios constituyeron la principal causa de mortalidad externa en el departamento de Bolívar durante 2025, con 797 fallecidos (59,9%), seguidos por las muertes derivadas de eventos de transporte (accidentes de tránsito), que registraron 314 casos (23,6%). En menor proporción se ubicaron las muertes accidentales con 144 casos (10,8%) y los suicidios con 76 casos (5,7%), para un total de 1.331 muertes por causas externas en el departamento. Aunque los homicidios ocuparon el primer lugar, la diferencia con los fallecimientos por accidentes de tránsito fue relativamente reducida, lo que pone de manifiesto la magnitud de la

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

siniestralidad vial como una de las principales causas de muerte externa en el departamento.

Este hallazgo reviste especial importancia si se considera que la mortalidad por accidentes de tránsito constituye un problema de salud pública con importantes repercusiones sociales, económicas y sanitarias. Así lo reafirma Montero (2020) para quien este problema varía entre países, regiones y periodos históricos, por lo que la ocurrencia de estos eventos no puede explicarse únicamente por factores como la motorización o la urbanización, sino también por condiciones sociales, territoriales e institucionales que influyen en los niveles de riesgo vial. En el caso colombiano, esta problemática adquiere una especial relevancia, toda vez que los siniestros viales se han consolidado como la segunda causa de muerte por causas externas en el país, afectando principalmente a los actores viales más vulnerables.

De hecho, peatones, ciclistas y motociclistas concentraron el 83,9 % de las víctimas fatales registradas entre 2016 y 2020, lo que evidencia la necesidad de fortalecer las acciones de prevención y protección dirigidas a estos grupos poblacionales. (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021). Particularmente en el departamento de Bolívar, la movilidad terrestre presenta características que incrementan la exposición al riesgo vial, el uso intensivo de motocicletas como principal medio de transporte, el crecimiento poblacional de los principales centros urbanos, las dinámicas económicas regionales y las limitaciones existentes en la infraestructura vial configuran escenarios de alta vulnerabilidad.

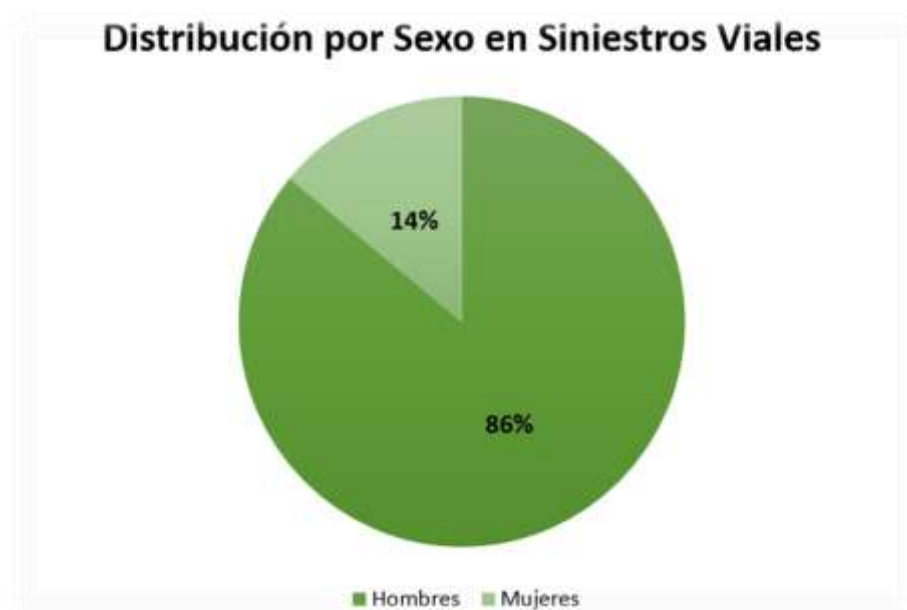
Luego entonces, se hace necesario fortalecer las estrategias de prevención y seguridad vial para reducir la carga de mortalidad asociada a los siniestros de tránsito, ya que la mortalidad vial ha adquirido un peso creciente dentro de la estructura de mortalidad externa departamental, situación que exige intervenciones integrales orientadas, tanto a la prevención de siniestros como a la mitigación de sus

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

consecuencias.

Figura 2.

Distribución porcentual de las víctimas fatales por sexo en los accidentes de tránsito dentro de las muertes por causas externas en el departamento de Bolívar, 2025.



Fuente. Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

A partir de la figura 2 anexada con anterioridad se observa una amplia predominancia de víctimas masculinas frente a las femeninas, lo que refleja una distribución desigual del riesgo y evidencia que los hombres constituyen el principal grupo afectado por la mortalidad vial en Bolívar. Según el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI, 2023) los patrones y tipos de movilidad diferenciados, entre ambos sexos están relacionados con los siniestros y las fatalidades a las que se exponen en el tránsito, por un lado, los hombres utilizan, en mayor medida que las mujeres, vehículos motorizados como el automóvil o la motocicleta, y representan la casi totalidad

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

de conductores profesionales. Asimismo, los hombres hacen trayectos vinculados con la movilidad ocupacional, que son trayectos más lineales, por eso la velocidad alcanzada puede ser mayor. También se trasladan en menor medida con niñas y niños.

Sumado a lo anterior, las diferencias asociadas al sexo pueden reflejarse en los hábitos de conducción, la probabilidad de verse involucrado en un accidente de tránsito y la severidad de las lesiones ocasionadas. Así lo confirman diversas investigaciones como las realizadas por Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) y la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) quienes encontraron que los hombres concentran entre el 70 % y el 75 % de los accidentes de tránsito con resultado fatal. (Steinberg , 2025) A su vez, esta tendencia se relaciona con una mayor exposición al riesgo vial, dado que suelen recorrer mayores distancias y presentar con más frecuencia conductas de riesgo, como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y el incumplimiento del uso del cinturón de seguridad.

Caso contrario ocurre con las mujeres, las cuales suelen presentar patrones de movilidad más sostenibles, caracterizados por un mayor uso de los desplazamientos a pie y del transporte público. Aunque la proporción de mujeres con licencia de conducción ha aumentado en diversos contextos, su participación en la propiedad y conducción de vehículos particulares y motocicletas continúa siendo inferior a la de los hombres. Esta situación se encuentra asociada, entre otros factores, a limitaciones económicas que restringen el acceso a medios de transporte motorizados, favoreciendo la utilización de alternativas más accesibles y sostenibles. (OISEVI, 2023)

Ante este panorama, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2022) señala que es importante que los planes locales y territoriales de seguridad vial se incluya un enfoque diferenciador para hombres y mujeres en las acciones estratégicas que se formulen, entendiendo que el comportamiento y la conducta que ellos y ellas adoptan en las vías podrá reducir las cifras de siniestralidad en el país. Este hallazgo no constituye un hecho

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

aislado. Por el contrario, se enmarca en una tendencia histórica observada en Colombia, donde los hombres han registrado de manera consistente las mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito.

En respaldo a esta afirmación, Perdomo (2000), en su estudio sobre la mortalidad por accidentes de tránsito en Colombia durante el año 2000, encontró que el 80% de las personas que fallecieron en accidente de tránsito en Colombia durante el año 2000 eran hombres, con una razón de masculinidad de 1 a 4, es decir, por cada mujer que sufrió un accidente de tránsito y falleció a causa del mismo, cuatro hombres murieron en circunstancias similares (independientemente de la condición y edad de la víctima), lo cual señala una participación relativa similar en relación con las otras lesiones de causa externa (véase homicidios, suicidios y otros accidentales).

Así las cosas, tanto en Colombia como en el departamento de Bolívar resulta fundamental reconocer la relación existente entre el género y la siniestralidad vial, ya que ello contribuye a comprender cómo las construcciones sociales asociadas a los roles de hombres y mujeres influyen en la adopción de comportamientos de riesgo, con este reconocimiento permite fortalecer las estrategias de prevención y promover una cultura de seguridad vial más efectiva.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Figura 3.

Distribución porcentual de las víctimas fatales por accidentes de tránsito según grupos etarios en el departamento de Bolívar 2025.



Fuente. Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

Como se observa, en la figura 3 los accidentes de tránsito constituyen un fenómeno que afecta principalmente a la población joven y adulta; sin embargo, sus consecuencias se extienden a personas de todos los grupos etarios. Asimismo, los factores de riesgo y las circunstancias asociadas a su ocurrencia varían de acuerdo con la etapa del ciclo vital en la que se encuentren los individuos (Valbuena, 2008). En ese mismo sentido, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y Conferencia Europea de Ministros de Transporte (2006) señala que: “los jóvenes conductores representan cerca del 27% de las víctimas mortales en carretera en los países de la OCDE, mientras que este mismo grupo representa tan sólo el 10% de la población. Además, entre el 20% y el 30% de los accidentes mortales de tráfico tienen en los jóvenes conductores a alguno de los protagonistas de la colisión.”

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

De acuerdo con lo expuesto, se evidencia una marcada concentración de víctimas fatales en los grupos de edad correspondientes a los adultos jóvenes y adultos, es decir, en las etapas de mayor actividad laboral, económica y social. Este comportamiento sugiere que la mortalidad por accidentes de tránsito afecta de manera desproporcionada a la población en edad productiva, esto genera consecuencias que trascienden el ámbito individual y repercuten en los hogares, el mercado laboral y el desarrollo socioeconómico del territorio. Por ello, la pérdida prematura de personas pertenecientes a estos grupos etarios representa un importante desafío para la salud pública y la seguridad vial, debido al impacto humano y económico que conlleva para la sociedad.

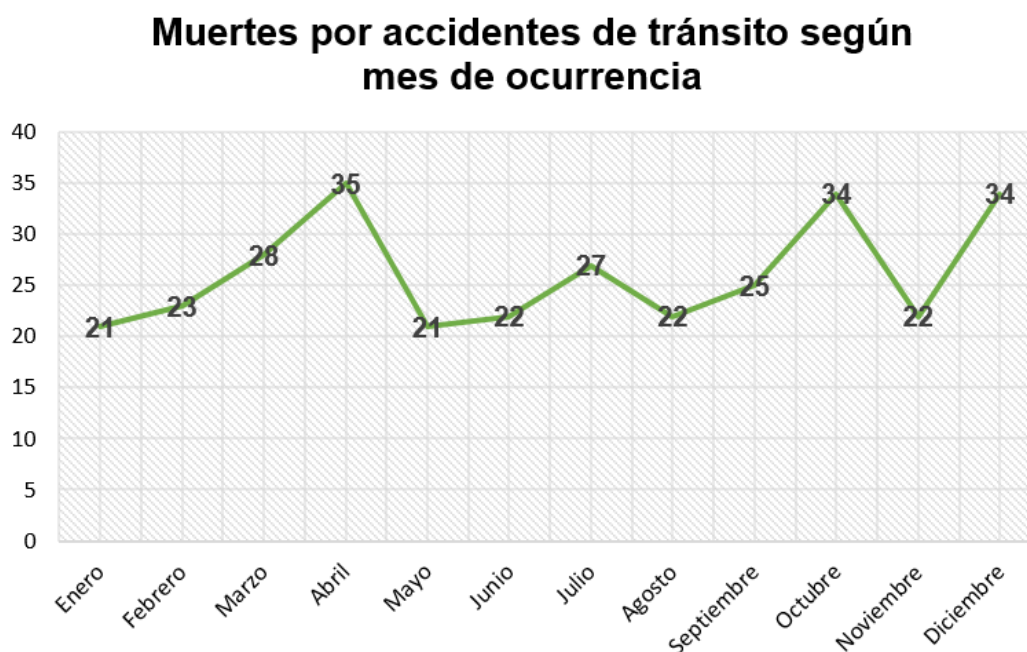
En el caso del departamento de Bolívar, tenemos que la distribución de las víctimas fatales por grupo etario muestra que la mayor proporción de fallecimientos por accidentes de tránsito se concentró en la etapa de la adultez (29-59 años), con 166 casos, equivalentes al 52,9 % del total de las muertes registradas, tal resultado indica que más de la mitad de las víctimas correspondían a personas en edad productiva, lo que evidencia el impacto de la siniestralidad vial sobre la población económicamente activa. Acto seguido, se ubicó el grupo de juventud (18-28 años), con 82 fallecidos (26,1 %), seguido por los adultos mayores de 60 años y más, quienes registraron 51 casos (16,2 %).

En conjunto, estos tres grupos concentraron el 95,2 % de las muertes por accidentes de tránsito ocurridas en el departamento durante 2025, lo que refleja una especial vulnerabilidad de los jóvenes, adultos y adultos mayores frente a este fenómeno. Para Regev et al (2018) según el método tradicional para calcular los riesgos de accidentes basados en tasas siguió el patrón habitual por edad, según el cual los conductores jóvenes y de edad mediana tienen un riesgo mucho mayor de verse involucrados en accidentes que otros grupos de edad.

Figura 4.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Distribución mensual de las muertes por accidentes de tránsito en Bolívar durante 2025



Fuente. Elaboración propia Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

Según, la figura 4 conforme al comportamiento temporal de la mortalidad vial durante 2025, la distribución de los eventos muestra que la mortalidad vial no se comporta de manera uniforme a lo largo del año. Por el contrario, existen periodos específicos en los que se incrementa significativamente el número de fallecimientos. En ese sentido, se registraron 314 fallecidos por accidentes de tránsito en Bolívar donde la mayor proporción de casos se presentó en abril (11,1%), seguido de octubre y diciembre (10,8% cada uno).

En contraste, enero y mayo registraron las menores participaciones, con 6,7% respectivamente. Estos comportamientos sugieren una estrecha relación entre la mortalidad vial y los periodos de alta movilidad asociados a actividades vacacionales, festividades religiosas, celebraciones de fin de año y desplazamientos recreativos.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Asimismo, el aumento del flujo vehicular durante estas temporadas incrementa la probabilidad de ocurrencia de siniestros graves.

Al respecto, la periodista Paula Galeano (2025) comenta en su columna que de acuerdo a lo manifestado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial el 20% de las muertes anuales por siniestros viales involucran al menos un vehículo de carga. En un mes habitual, el promedio oscila entre 130 y 150 fallecidos en hechos donde participa este tipo de automotores, pero en diciembre la cifra sube a entre 160 y 180 donde ese “incremento cercano al 20% está originado en fallas humanas en la conducción”. Igualmente señala que de acuerdo a datos registrados en la plataforma de Satrack, más del 85 % de los siniestros viales tienen su origen en factores relacionados con la conducta de los conductores, como:

El exceso de velocidad, el incumplimiento de las normas y señales de tránsito particularmente la invasión de carril, las distracciones durante la conducción, el cansancio o los episodios de microsueño, así como la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas. Este comportamiento mensual evidencia una distribución heterogénea de la mortalidad vial, destacándose abril y diciembre como los meses con mayor concentración de víctimas fatales, lo cual sugiere la presencia de patrones de estacionalidad asociados a la dinámica de movilidad en el departamento, particularmente durante periodos de mayor flujo vehicular, en los que se incrementan los desplazamientos tanto urbanos como intermunicipales.

Este aumento de la circulación de vehículos y la exposición a factores de riesgo relacionados con el comportamiento humano en la vía podrían contribuir a explicar la mayor concentración de fallecimientos observada en determinados meses. Por ende, la identificación de estos periodos críticos constituye un insumo relevante para el diseño e implementación de estrategias focalizadas de prevención, control y seguridad vial orientadas a reducir la mortalidad por siniestros de tránsito en Bolívar.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Figura 5.

Distribución de las víctimas fatales por accidentes de tránsito según nivel educativo en Bolívar 2025.



Fuente. Elaboración propia Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

La figura 5, refleja que, durante el año 2025, la mayor proporción de víctimas fatales por accidentes de tránsito en el departamento de Bolívar correspondió a personas con educación media o secundaria alta (36,9%), seguida de aquellas con educación básica primaria (25,8%). En conjunto, estos dos niveles educativos concentraron el 62,7% de los fallecimientos registrados. Asimismo, se presenta, el 8,3% de las víctimas; estas no contaban con escolaridad, mientras que el 8,6% de los casos; no registró información sobre el nivel educativo. Por su parte, las personas con formación técnica o tecnológica representaron el 6,7% de los fallecidos y aquellas con educación universitaria apenas el 0,3%.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Aunque la mayor concentración de víctimas fatales por accidentes de tránsito se registró en la población entre 18 y 59 años, el análisis de la escolaridad evidencia que predominan las personas con educación media y básica primaria. No obstante, este resultado no representa una contradicción, ya que el nivel educativo y la edad constituyen variables independientes; por tanto, una proporción importante de adultos en edad productiva puede haber alcanzado únicamente niveles educativos básicos o medios.

Por esto, diversos estudios han encontrado que las condiciones socioeconómicas de las personas pertenecientes a estratos socioeconómicos más bajos tienden a presentar una mayor exposición a factores de riesgo en la vía, debido a que esta situación puede estar asociada a limitaciones en el acceso a procesos de formación, educación vial y entornos de movilidad más seguros. Incluso, se ha observado que estos grupos suelen manifestar una menor percepción de control sobre su comportamiento como usuarios de las vías y una mayor frecuencia de conductas riesgosas como peatones.

Sobre este punto, en su investigación (Norza, et al, 2014) menciona que con respecto a la seguridad vial y las campañas que se llevan a cabo para promoverla, se encuentra que las personas más jóvenes, de estratos socioeconómicos y niveles educativos bajos, conocen poco sobre estas iniciativas. Igualmente, las personas jóvenes, especialmente aquellas de estratos socioeconómicos más bajos y con menor nivel educativo, asumen más conductas de protección cuando adoptan el papel de pasajero. Sin embargo, como peatones suelen presentar menor control percibido de su conducta, más lapsus en la vía y más conductas riesgosas.

En este mismo sentido, las conductas inseguras como peatón son más frecuentes entre las personas jóvenes, con menor nivel educativo y una actitud más negativa hacia el comportamiento seguro en la vía. Lo anterior, pone de manifiesto la necesidad de diseñar e implementar estrategias integrales de prevención y promoción de la seguridad vial con un enfoque diferencial, que reconozcan las desigualdades socioeconómicas

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

como un factor determinante en la ocurrencia de siniestros de tránsito. Con esta realidad, las intervenciones no deben limitarse únicamente a la difusión de información o campañas de sensibilización, sino que también deben contemplar acciones orientadas a fortalecer el acceso a la educación vial, mejorar las condiciones de movilidad y promover entornos más seguros para las poblaciones en situación de mayor vulnerabilidad.

Distribución territorial de la mortalidad por accidentes de tránsito en los municipios y subregiones del departamento de Bolívar

La distribución territorial de la mortalidad por accidentes de tránsito en Bolívar evidencia que el fenómeno no se presenta de manera homogénea en el departamento, sino que responde a dinámicas diferenciales asociadas a las características de movilidad, concentración poblacional y niveles de circulación vehicular de cada territorio. Bajo este contexto, vemos que el análisis espacial constituye un elemento fundamental para comprender los patrones de ocurrencia de los siniestros viales y orientar estrategias de intervención focalizadas.

De acuerdo con el Boletín Estadístico elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en Bolívar en los periodos correspondiente de enero-marzo de 2025, se registraron 69 personas fallecidas por siniestros viales. Del total de casos, 52 fallecimientos ocurrieron en zonas urbanas, mientras que 17 se registraron en áreas rurales, lo que evidencia una marcada concentración de la mortalidad vial en entornos urbanos.

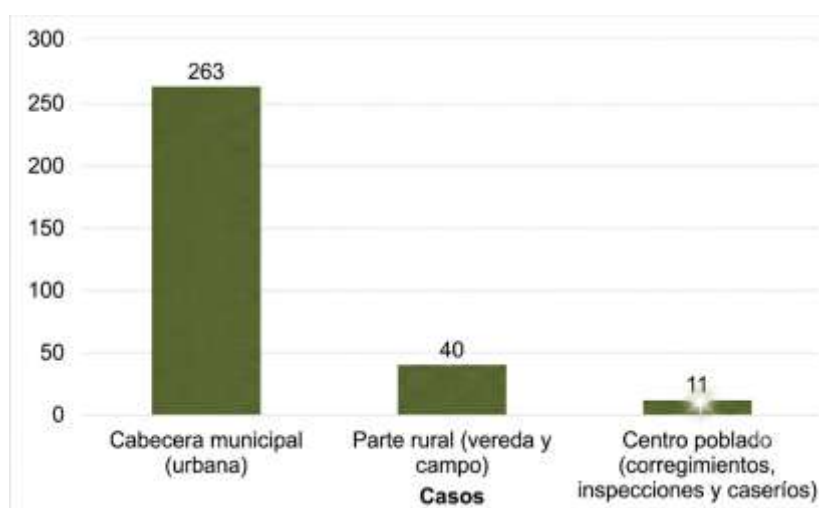
Ahora si nos fijamos, en el comportamiento histórico se puede observar que la participación de la zona urbana dentro de la mortalidad vial ha mantenido una tendencia predominante durante los últimos años. Para el año 2025, el 83,8 % de los fallecimientos se produjo en áreas urbanas, mientras que el 12,7 % ocurrió en zonas rurales, y en centros poblados (corregimientos, inspecciones de policía y caseríos) fue del 3,5%. Esta distribución refleja una reducción de la participación rural respecto a años anteriores y

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

confirma que los principales escenarios de riesgo continúan localizándose en espacios urbanos caracterizados por una mayor densidad vehicular y mayores flujos de movilidad cotidiana (Ver figura 6).

Figura 6.

Distribución de las víctimas fatales por siniestros viales según área geográfica del hecho en el departamento de Bolívar, año 2025.



Fuente. Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

También la figura 6 muestra que, durante el año 2025, la mayoría de las muertes por accidentes de tránsito en el departamento de Bolívar ocurrieron en las cabeceras municipales, donde se registraron 263 fallecidos (83,8%). Por su parte, las zonas rurales concentraron 40 casos (12,7%), mientras que los centros poblados aportaron 11 fallecimientos (3,5%). Estos resultados evidencian una marcada concentración de la mortalidad vial en entornos urbanos, posiblemente asociada a una mayor densidad poblacional, un volumen más elevado de vehículos y una mayor exposición al riesgo vial en las principales áreas urbanas del departamento, lo que evidencia la persistencia de una mayor exposición al riesgo en los principales centros poblados del departamento. Por ende, la siniestralidad vial constituye un fenómeno complejo, cuya comprensión exige trascender el análisis puramente estadístico de los eventos para examinar las dinámicas

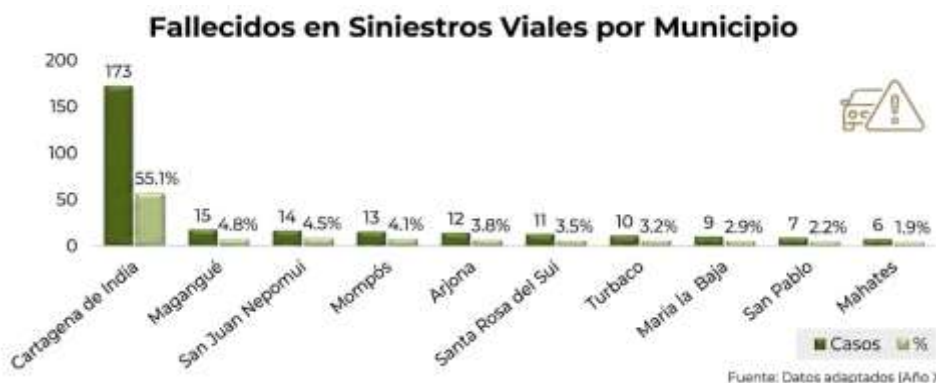
ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

territoriales donde estos ocurren; en efecto, la distribución espacial de los accidentes de tránsito permite identificar patrones diferenciados de riesgo, asociados, no solo a las características de los usuarios de las vías, sino a factores estructurales relacionados con la movilidad, la infraestructura vial, la organización territorial y la capacidad institucional para gestionar la seguridad vial. Desde esta perspectiva, el territorio deja de ser un simple escenario donde ocurren los siniestros para convertirse en un elemento explicativo de la mortalidad derivada de los mismos. En el departamento de Bolívar, las condiciones geográficas, económicas y demográficas generan realidades heterogéneas entre municipios y subregiones; mientras algunos territorios concentran altos volúmenes absolutos de víctimas, debido a su densidad poblacional y flujo vehicular, otros presentan tasas de mortalidad proporcionalmente superiores que evidencian mayores niveles de vulnerabilidad estructural. Por consiguiente, el análisis territorial de la siniestralidad vial permite comprender cómo las dinámicas de movilidad y las condiciones de seguridad vial inciden directamente en la ocurrencia de eventos fatales.

En virtud de lo anterior, para la concentración territorial de la mortalidad vial en los municipios del departamento de Bolívar, se presentan registros oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, estos evidencian que la mortalidad por accidentes de tránsito durante el año 2025 presentó una distribución territorial desigual entre los municipios del departamento; esta situación confirma que la exposición al riesgo vial no se encuentra homogéneamente distribuida en el territorio, sino que responde a factores asociados con la intensidad de la movilidad, la infraestructura vial disponible y las dinámicas económicas propias de cada municipio.

Figura 7. *Distribución porcentual de fallecidos por accidentes de tránsito según municipio de ocurrencia. Bolívar 2025*

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

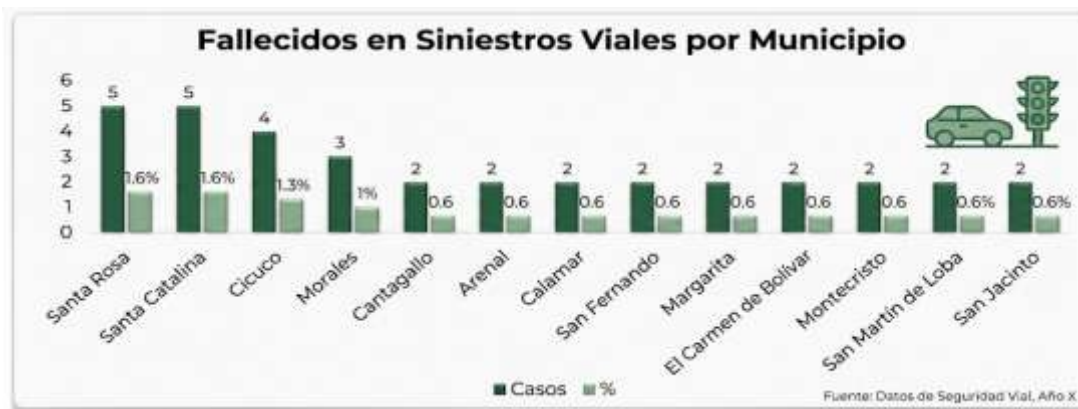


Fuente. Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

En la siguiente figura se evidencia los fallecidos en los siguientes municipios del departamento.

Figura 8.

Distribución porcentual de fallecidos por accidentes de tránsito según municipio de ocurrencia. Bolívar 2025 (continuación)



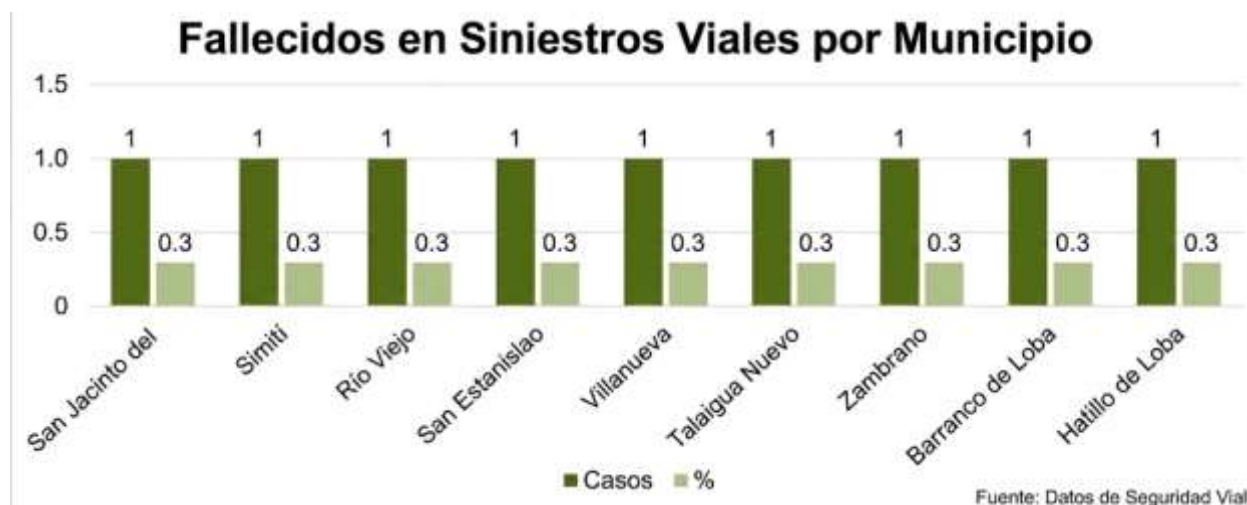
Fuente. Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025)

Por su parte, es baja la siniestralidad por estas causada en municipios con reducido parque automotor, por las condiciones geográficas de los mismos.

Figura 9.

Distribución porcentual de fallecidos por accidentes de tránsito según municipio de ocurrencia. Bolívar 2025 (continuación)

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379



Fuente. Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

Las figuras, 7, 8 y 9 muestran los fallecidos por siniestros viales por municipios en el año 2025, estos resultados señalan que Cartagena de Indias concentró el mayor número de fallecidos por accidentes de este tipo, con 173 casos, equivalentes al 55,1 % del total departamental. A considerable distancia se ubicaron Magangué (4,8 %), San Juan Nepomuceno (4,5 %) y Santa Cruz de Mompox (4,1 %). Esta distribución evidencia una marcada concentración espacial de la mortalidad vial en Cartagena, principal centro urbano del departamento, así como en municipios estratégicos que funcionan como corredores de movilidad y conectividad regional. Además, los datos sugieren que factores como la densidad poblacional, el volumen de tránsito vehicular y la intensidad de los desplazamientos podrían influir en la mayor ocurrencia de víctimas fatales en estos territorios.

Ahora bien, esta elevada participación de Cartagena responde a múltiples factores; entre esos que la ciudad constituye el principal centro económico, turístico y logístico del departamento, lo que genera una alta densidad vehicular y una interacción constante entre diferentes actores viales; asimismo, el crecimiento sostenido del parque automotor, particularmente de motocicletas, ha incrementado la exposición al riesgo de conductores, pasajeros y peatones. Por ende, el volumen absoluto de fallecidos registrado en la capital

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

departamental refleja la complejidad de los procesos de movilidad urbana y las limitaciones existentes para garantizar condiciones seguras de desplazamiento.

No obstante, el análisis territorial no puede limitarse a los números absolutos; resulta necesario considerar también las variaciones relativas y las tasas de mortalidad, puesto que estas permiten identificar territorios donde el riesgo adquiere dimensiones proporcionalmente más severas. En este sentido, los datos muestran incrementos significativos en municipios como San Pablo, Santa Cruz de Mompox y Montecristo, los cuales registraron aumentos de más del 100% respecto al promedio histórico de los últimos cinco años.

Tales comportamientos sugieren la existencia de factores locales que favorecen la ocurrencia de siniestros viales fatales y que requieren intervenciones específicas por parte de las autoridades competentes. Por el contrario, municipios como Altos del Rosario, Arenal y Calamar presentaron reducciones frente a sus promedios históricos, lo que evidencia comportamientos diferenciados dentro del departamento y demuestra la necesidad de diseñar políticas públicas adaptadas a las particularidades territoriales de cada municipio. Además de las diferencias municipales, la mortalidad vial presenta patrones específicos cuando se analiza desde la perspectiva de las Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES). Esta aproximación permite comprender de manera más amplia las dinámicas regionales que influyen en la siniestralidad vial y facilita la identificación de corredores críticos para la formulación de estrategias de prevención.

Del análisis regional evidencia que el Zode Norte constituye el principal epicentro de la mortalidad vial en Bolívar, concentrando aproximadamente 160 casos durante el periodo analizado, esta situación guarda estrecha relación con la influencia metropolitana de Cartagena, la intensidad del tráfico vehicular y la presencia de importantes corredores turísticos y comerciales que conectan el departamento con otras regiones del país; seguidamente, el Magdalena Medio registró 37 casos, posicionándose como una de las

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

subregiones de mayor riesgo. La importancia estratégica de esta zona dentro de las rutas de transporte de carga y mercancías incrementa significativamente la exposición a eventos de tránsito de alta severidad. De igual manera, Montes de María presentó 35 casos, evidenciando una expansión progresiva de la siniestralidad hacia municipios intermedios donde las capacidades institucionales y la infraestructura vial resultan más limitadas.

Por su parte, el Zode Dique acumuló 27 casos, asociados principalmente a corredores de conexión interdepartamental y rutas de movilidad regional. En conjunto, estos resultados permiten afirmar que la distribución territorial de la mortalidad vial responde tanto a factores poblacionales como a condiciones estructurales relacionadas con la conectividad, el desarrollo económico y la infraestructura de transporte.

Monroy Balza et al. (2025) señalan que “la concentración se localizó principalmente en el Magdalena Medio y el área metropolitana de Cartagena”, hallazgo que reafirma la existencia de territorios particularmente vulnerables dentro del departamento; asimismo, los autores destacan que los municipios intermedios y rurales presentan tasas de mortalidad proporcionalmente más elevadas, lo que evidencia la necesidad de analizar el fenómeno más allá de los grandes centros urbanos; encontrando que, el comportamiento espacial de la siniestralidad vial según zona de ocurrencia es otra variable relevante para comprender la distribución territorial de la mortalidad vial corresponde a la zona donde ocurre el siniestro; el análisis de esta dimensión permite identificar diferencias entre áreas urbanas y rurales, así como los desafíos específicos que enfrenta cada contexto territorial.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

Figura 10.

Distribución de fallecidos según clase de siniestro vial en Bolívar durante el año 2025



Fuente. Elaboración propia Elaboración propia con base en registros del INMLCF (2025).

Ahora bien, al examinar la distribución de los fallecidos según la clase de siniestro vial en el departamento de Bolívar durante el año 2025, se observa en la figura 10 que los choques constituyeron el principal mecanismo asociado a la mortalidad por accidentes de tránsito, concentrando 202 de los 314 casos registrados (64,3 %). En segundo lugar, se ubicaron los atropellos, con una participación del 20,4 %, seguidos por los volcamientos (10,5 %).

Este comportamiento evidencia que las colisiones entre actores viales continúan siendo el escenario de mayor riesgo en la red vial departamental, generando casi dos terceras partes de las muertes registradas. La importante proporción de atropellos pone de manifiesto la vulnerabilidad de los peatones dentro del sistema de movilidad, lo que sugiere la necesidad de fortalecer las estrategias de seguridad vial dirigidas, tanto a conductores como a usuarios vulnerables de la vía. En conjunto, estos hallazgos reflejan

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

la persistencia de patrones de siniestralidad asociados principalmente a eventos de alta energía e impacto, los cuales continúan representando una de las principales causas de mortalidad vial en el departamento.

En términos comparativos, los siniestros clasificados como choque presentaron, además la mayor variación positiva frente al promedio de los últimos cinco años, con un incremento del 12,6 %, situación que sugiere un aumento progresivo de las interacciones conflictivas en las vías urbanas e intermunicipales; este hallazgo resulta especialmente relevante si se considera el incremento sostenido del parque automotor, particularmente de motocicletas, así como la creciente presión sobre corredores viales que no han experimentado mejoras equivalentes en infraestructura y capacidad operativa.

Por otra parte, los atropellos continuaron ocupando un lugar significativo dentro de las causas de mortalidad vial. Aunque su participación fue inferior a la de los choques, la persistencia de este tipo de eventos evidencia la vulnerabilidad de los peatones dentro del sistema de movilidad departamental. Esta situación coincide con los planteamientos de la Organización Mundial de la Salud (2023), que identifica a peatones, ciclistas y motociclistas como los usuarios más expuestos a sufrir lesiones fatales en países de ingresos medios y bajos.

De igual forma, los volcamientos y las caídas de ocupantes registraron una participación menor dentro de la estructura general de la mortalidad vial; sin embargo, estos eventos mantienen relevancia epidemiológica debido a la elevada severidad de las lesiones que producen, especialmente en corredores rurales y vías secundarias caracterizadas por limitaciones geométricas, deficiencias de señalización y condiciones irregulares de mantenimiento.

Estos resultados permiten concluir que la mortalidad vial en Bolívar se encuentra estrechamente asociada a eventos de alta energía cinética, donde predominan los impactos directos entre vehículos o contra elementos de la infraestructura vial. Por

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

consiguiente, las estrategias de prevención deben orientarse no solo hacia el comportamiento de los conductores, sino también hacia la reducción de los factores estructurales que incrementan la probabilidad y severidad de estos siniestros.

Particularmente, las colisiones contra motocicletas continúan ocupando un lugar preponderante dentro de la estructura de la mortalidad vial departamental. Este fenómeno guarda relación con la creciente participación de este modo de transporte en la movilidad cotidiana de Bolívar, especialmente en municipios intermedios y zonas rurales donde la motocicleta constituye el principal medio de desplazamiento por razones económicas y de accesibilidad.

A su vez, la presencia recurrente de objetos fijos como elementos involucrados en las colisiones fatales constituye un indicador indirecto de vulnerabilidades asociadas a la infraestructura vial. La ocurrencia de impactos contra postes, árboles, separadores o estructuras laterales de la vía sugiere deficiencias en la implementación de medidas de protección pasiva, señalización preventiva y sistemas de contención adecuados para minimizar las consecuencias de los errores humanos.

Por otra parte, la participación de vehículos de carga dentro de los objetos de colisión evidencia la importancia de los corredores logísticos que atraviesan el departamento. Municipios localizados sobre ejes estratégicos de transporte presentan una exposición permanente a flujos de vehículos pesados, condición que incrementa la severidad de los siniestros cuando estos involucran motociclistas o usuarios vulnerables. En consecuencia, la distribución observada en la Figura 8 permite identificar que la siniestralidad fatal en Bolívar no depende exclusivamente del volumen vehicular, sino también de la interacción entre distintos actores viales y de las condiciones físicas del entorno donde se producen las colisiones.

Pues en Bolívar, estos resultados adquieren especial relevancia en municipios donde el uso de motocicletas supera ampliamente al de otros medios de transporte. En

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

tales contextos, la ausencia de infraestructura diferenciada, la coexistencia de múltiples tipos de usuarios en espacios reducidos y la limitada capacidad de control institucional favorecen la ocurrencia de eventos de alta severidad.

Incidencia de las afectaciones derivadas de los accidentes de tránsito dentro de las muertes por causas externas en el departamento de Bolívar durante el año 2025

La mortalidad vial en el departamento de Bolívar constituye un problema social y de salud pública que afecta de manera directa la vida de las familias, la estabilidad económica de los hogares y la capacidad institucional del territorio. En Bolívar, las cifras del primer periodo del año 2025 muestran que el fenómeno se estaba tornando grave, pues se habían registrado 164 siniestros viales, con 157 víctimas fatales y 173 personas lesionadas, a pesar de una reducción reportada del 13% en accidentes de tránsito en las vías nacionales. Esto demuestra que, aunque existen esfuerzos de prevención, la siniestralidad continúa cobrando vidas y dejando consecuencias duraderas.

Por eso al escuchar en las noticias que alguien murió en una carretera o en una calle de nuestra ciudad, casi de manera automática lo asimilamos como un dato más de la palabra "accidente". Ese término nos da la falsa tranquilidad de que fue algo inevitable, una mala jugada del destino o pura mala suerte. Sin embargo, detrás de esa palabra se esconde una de las crisis más dolorosas y silenciosas de nuestro tiempo. La pérdida de vidas en las vías no es un evento aislado ni una estadística para llenar informes gubernamentales, es una verdadera problemática que destruye familias enteras desde adentro, frena el crecimiento de las regiones y expone las enormes fallas de los Estados al proteger a sus ciudadanos.

Másilková (2017) señala que las consecuencias de los accidentes de tráfico afectan principalmente a los directamente involucrados y a sus familias. Estos últimos sufren especialmente las consecuencias para la salud. Dado que los accidentes de tráfico provocan un gran número de lesiones graves e incapacitantes, sus consecuencias se

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

reflejan fundamentalmente en el ámbito social. Esto incluye la pérdida de empleos y las consiguientes dificultades económicas, la pérdida de calidad de vida y un impacto devastador en el funcionamiento de toda la familia.

Lo anterior, se debe a que un hogar funciona como un engranaje; si quitas una pieza fundamental, todo el sistema colapsa. Cuando la persona fallecida era el pilar afectivo, el consejero de los hijos o el equilibrio de la pareja, se genera un vacío que nadie puede llenar. Las investigaciones demuestran que el sufrimiento es a veces tan difícil de digerir que, en lugar de unir a los sobrevivientes, levanta muros de silencio e incomunicación entre ellos, provocando rupturas conyugales, deserción escolar en los jóvenes y un descuido generalizado de la salud mental del núcleo familiar.

En ese mismo sentido, The London School of Economics and Political Science (LSE) y Fundación Abertis (2020) en sus investigaciones han encontrado que: “Los niños de hasta 17 años son un grupo particularmente vulnerable. En los países más pobres, los niños con lesiones graves y discapacidades provocadas por accidentes de tráfico a menudo empujan a sus familias a la pobreza o empeoran su situación, al verse obligadas a gastar sus ahorros, vender sus propiedades o renunciar a su empleo para cuidar de un niño afectado, en muchos casos, de forma permanente.” (p.5)

Debido a estas circunstancias, el fortalecimiento de las políticas públicas debe construirse sobre ciertos ejes urgentes, donde sobresale de primero el diseño de una infraestructura vial inteligente que cuide a la gente. Las calles y carreteras no pueden pensarse solo para que los autos anden rápido. Se necesita pacificar el tránsito en zonas urbanas y escolares, reduciendo los límites de velocidad por norma, y construir separadores reales y físicos para los actores más vulnerables como motociclistas, ciclistas y peatones. Igualmente, una vía mal iluminada, bacheada, sin andenes o mal señalizada no es un escenario neutral. es una cómplice silenciosa de cada tragedia que ocurre en ella.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

En Bolívar, el tema de la mortalidad vial produce un impacto social muy profundo porque las personas principalmente afectadas son las familias que dependen del trabajo diario (la mayoría en informalidad), del cuidado mutuo y del apoyo económico entre sus integrantes. Cuando una persona fallece en un accidente de tránsito, no solo se pierde una vida, sino también un rol dentro del hogar y de la comunidad. En muchas veredas, corregimientos y municipios del departamento, estas muertes dejan niños huérfanos, adultos mayores desprotegidos y hogares con una carga emocional difícil de superar.

Además, la Policía Nacional ha señalado que los siniestros están relacionados principalmente con el factor humano, las condiciones técnico mecánicas de los vehículos y el estado de la malla vial. Esto es importante, porque evidencia que la tragedia vial en Bolívar no depende de un solo elemento, sino de una combinación de riesgos prevenibles; en palabras de la entidad, “el compromiso de la Policía Nacional con la seguridad vial es firme” y se busca “priorizar la vida y respetar las normas de tránsito”. Esa afirmación refleja que el problema no es únicamente policial o sancionatorio, sino también cultural y educativo.

Desde una perspectiva económica, los accidentes de tránsito constituyen una importante fuente de empobrecimiento para las familias y generan impactos significativos en la economía del departamento de Bolívar. Las consecuencias económicas de la mortalidad vial en este territorio son particularmente severas, ya que cuando una persona fallece o resulta gravemente lesionada no solo se pierde una fuente de ingresos fundamental para el sustento del hogar, sino que también surgen nuevas cargas económicas asociadas a la atención médica, los procesos de rehabilitación, el transporte especializado, las adecuaciones físicas de la vivienda y, en los casos de fallecimiento, los gastos funerarios, desplazamientos y trámites legales.

Esta situación puede afectar gravemente la estabilidad financiera de las familias, llevándolas a asumir deudas o a modificar sus dinámicas cotidianas, como la interrupción

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

de estudios o el abandono de actividades laborales por parte de otros integrantes del hogar para atender responsabilidades de cuidado. En este sentido, Fasecolda (2026) señala que “la reducción de siniestros viales genera ahorros económicos directos para familias en reparación de vehículos, atención médica y pérdida de ingresos”, lo que permite inferir que cada accidente de tránsito representa un incremento sustancial de los costos que deben asumir los hogares afectados y profundiza las condiciones de vulnerabilidad económica en Bolívar.

Ahora bien, la carga económica derivada de los accidentes de tránsito se refleja de manera significativa en el sistema de salud colombiano. La atención integral de las víctimas demanda recursos humanos, tecnológicos y financieros considerables, que abarcan desde la atención pre hospitalaria hasta procesos especializados de rehabilitación física y psicológica. En virtud del principio de protección integral, el Estado colombiano garantiza la cobertura de estas atenciones mediante el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y otros mecanismos administrados por la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES).

El crecimiento sostenido de la demanda asistencial ha generado una presión financiera cada vez mayor sobre estos mecanismos de financiación. De acuerdo con Infobae Colombia (2025), durante los primeros siete meses del año los pagos asociados a accidentes de tránsito alcanzaron el 99,5 % del presupuesto ejecutado durante todo el año anterior, situación que evidencia la magnitud de la carga económica que representa la siniestralidad vial para el sistema de salud. Este fenómeno adquiere especial relevancia si se considera que los recursos destinados a la atención de víctimas podrían utilizarse simultáneamente para fortalecer otros programas de salud pública.

Bajo esta misma línea, la Superintendencia Financiera de Colombia (2025) proyectó que para el cierre del año se realizarían aproximadamente 876.024 atenciones

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

financiadas con recursos del SOAT. Además, el informe técnico señala que “el índice de siniestralidad consolidado del ramo se proyecta en 73,7 % para 2025”, esto significa que, por cada cien pesos recaudados por concepto de primas, cerca de setenta y cuatro pesos son destinados a cubrir costos asociados a la atención de víctimas de accidentes de tránsito. Este indicador permite dimensionar el enorme peso financiero que la accidentalidad ejerce sobre el sistema asegurador colombiano.

Es así, como la situación problemática por accidentes de tránsito plantea importantes desafíos para la sostenibilidad del sistema de salud colombiano, ya que Los recursos destinados a procedimientos médicos, intervenciones quirúrgicas, medicamentos, hospitalización, transporte asistencial y rehabilitación representan una inversión pública y privada considerable; a ello se suman los costos indirectos asociados a incapacidades laborales, pensiones de invalidez, subsidios por pérdida de capacidad laboral y programas de atención social para personas con discapacidad permanente.

Por consiguiente, la accidentalidad vial debe ser comprendida como un fenómeno que trasciende la dimensión del tránsito y la movilidad. Sus efectos económicos alcanzan simultáneamente a las familias, las organizaciones productivas y las instituciones estatales encargadas de garantizar la protección social y sanitaria de la población. La pérdida de vidas humanas en edades productivas, el deterioro de las condiciones económicas de los hogares y la creciente presión financiera sobre el sistema de salud evidencian que la seguridad vial constituye una inversión estratégica para el desarrollo sostenible.

CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos permiten concluir que la mortalidad por accidentes de tránsito continúa constituyéndose como una de las principales problemáticas de salud pública y seguridad vial en el departamento de Bolívar; el análisis de los registros oficiales evidenció que los siniestros viales mantienen una participación significativa dentro de las

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

muerres por causas externas, situación que refleja la persistencia de factores estructurales asociados a la movilidad, la infraestructura vial y los comportamientos de riesgo en las vías. Asimismo, la caracterización sociodemográfica permitió identificar una marcada concentración de víctimas en el sexo masculino y en grupos poblacionales pertenecientes a edades productivas, fenómeno que coincide con las tendencias nacionales e internacionales descritas por organismos especializados en seguridad vial y salud pública.

De igual manera, el estudio permitió establecer que la mortalidad vial presenta comportamientos diferenciados según variables temporales y territoriales, identificándose periodos de mayor ocurrencia y municipios que concentran una proporción importante de los fallecimientos. La predominancia de usuarios vulnerables, especialmente motociclistas y peatones, reafirma la necesidad de fortalecer estrategias preventivas orientadas a la protección de estos actores viales. En consecuencia, los hallazgos expuestos evidencian que la mortalidad por accidentes de tránsito responde a una interacción compleja de factores demográficos, espaciales y de movilidad, lo que hace necesario profundizar en el análisis territorial de la siniestralidad vial para comprender las dinámicas diferenciadas que se presentan entre municipios y subregiones del departamento de Bolívar.

Atendiendo a lo anterior, el análisis territorial de la siniestralidad vial permitió identificar que el fenómeno no se distribuye de manera homogénea en el departamento de Bolívar, sino que presenta patrones espaciales claramente diferenciados asociados a las características demográficas, económicas y funcionales de cada subregión. Aunque Cartagena continúa concentrando la mayor cantidad absoluta de víctimas fatales, debido a su densidad poblacional y volumen de movilidad, el estudio evidenció que diversos municipios intermedios y rurales registran tasas de mortalidad proporcionalmente superiores, configurando escenarios de riesgo que no siempre son visibles cuando únicamente se observan cifras absolutas; esta situación demuestra la existencia de

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

desigualdades territoriales en materia de seguridad vial, particularmente en corredores estratégicos donde confluyen actividades productivas, transporte de carga y desplazamientos intermunicipales.

Asimismo, la revisión de las tipologías de siniestro, las matrices de colisión y las condiciones de infraestructura vial permitió establecer que la elevada participación de motociclistas en los eventos fatales constituye un patrón transversal en prácticamente todas las subregiones analizadas; a ello se suman factores asociados a deficiencias en señalización, condiciones geométricas de las vías, crecimiento acelerado del parque automotor y limitaciones en la capacidad institucional para intervenir oportunamente los puntos críticos identificados. En este entendido, la siniestralidad vial trasciende una explicación centrada exclusivamente en el comportamiento individual de los conductores y se configura como un fenómeno estrechamente relacionado con la organización territorial y las condiciones estructurales de movilidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2023). Boletín estadístico de siniestralidad vial – Bolívar. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2025). Red de observatorios.
https://ansv.gov.co/observatorio/red_de_observatorios
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2026). Buscador general.
<https://ansv.gov.co/en/buscador-general>
- Almanza Agámez, C. A. (2016). Análisis de muertes por causas externas en el departamento de Bolívar: enero–diciembre 2011–2015.
- Bairamov, Y., Ozturk, M. F., Ozdemir, A., Aydin, S., y Turan, M. (2025). *The relationship between income level and road traffic deaths: An empirical analysis for 22 OECD*

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

countries. *Scientific Reports*, 15, 29045. <https://doi.org/10.1038/s41598-025-13493-z>

Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena. (2025a). Informe de seguimiento P.A.I. DATT – corte junio 30 de 2025. <https://www.cartagena.gov.co/transparencia/4planeacion-presupuesto-informes/43-plan-accion/seguimientos-planes-accion-corte-15-septiembre-2025>

Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena. (2025b). Informe de seguimiento P.A.I. DATT – corte septiembre 2025. <https://www.cartagena.gov.co/transparencia/4planeacion-presupuesto-informes/43-plan-accion/seguimientos-planes-accion-corte-15-septiembre-2025>

Fasecolda. (2026). En el 2025 hubo 55 muertes menos en las vías frente al 2024 [Comunicado de prensa]. <https://www.fasecolda.com/en-el-2025-hubo-55-muertes-menos-en-las-vias-frente-al-2024/>

Galeano Balaguera, P. (2025, 20 de diciembre). Hasta el 70 % de los accidentes en carreteras colombianas podrían prevenirse con tecnología. Portafolio. <https://www.portafolio.co/economia/regiones/hasta-el-70-de-los-accidentes-en-carreteras-colombianas-podrian-prevenirse-con-tecnologia-485040>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). Metodología de la investigación (5.^a ed.). McGraw-Hill.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2021, 10 de noviembre). Forensis: Datos para la vida. <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/forensis>

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2025). Cifras de lesiones de causa externa. <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-de-lesiones-de-causa-externa>

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (s. f.). Accidentes de tránsito <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49490/Accidentes+De+Tran sito.pdf>

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

- Kerlinger, F. N., & Lee, H. B. (2002). *Investigación del comportamiento: Métodos de investigación en ciencias sociales* (4.ª ed., L. E. Pineda Ayala, Trad.). McGraw-Hill Interamericana. <https://padron.entretemas.com.ve/INICC2018-2/lecturas/u2/kerlinger-investigacion.pdf>
- Másilková, M. (2017). Health and social consequences of road traffic accidents. *Kontakt*, 19(1), e43–e47. <https://doi.org/10.1016/j.kontakt.2017.01.007>
- Monroy Balza, E., Jimenes Tamayo, D., Almanza Agamez, C., & Dunoyer Arroyo, O. L. (2025). Mortalidad por accidentes de tránsito en el departamento de Bolívar: análisis 2024 y 2025-1P. *ERGA OMNES*, 17(2), 177–204.
- Montero, G. (2020). Mortalidad por accidentes de tránsito: Su determinación social. Distrito Metropolitano de Quito, 2013. *Revista Ciencias de la Salud*, 18, 1–20. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/revsalud/a.9134>
- Norza-Céspedes, Eryvn H, Granados-León, Elba Lucía, Useche-Hernández, Sergio Alejandro, Romero-Hernández, Mauricio, & Moreno-Rodríguez, Jesica. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56(1), 157-187. Retrieved June 15, 2026, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-31082014000100009&lng=en&tlng=es.
- Organización Mundial de la Salud. (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Organización Mundial de la Salud. <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>
- Organización Panamericana de la Salud. (2020). Seguridad vial. <https://www.paho.org/es/seguridad-vial>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) & Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT). (2006). *Jóvenes conductores: El camino hacia la seguridad*. Centro Conjunto de Investigación del Transporte. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/ydsummaryes.pdf>

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

- Perdomo M., M. E. (2000). *Mortalidad por accidentes de tránsito en Colombia, año 2000*. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49478/Muertes+Transito.pdf>
- Pico Merchán, María Eugenia, González Pérez, Rosa Elena, & Noreña Aristizábal, Olga Patricia. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. *Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2), 190-204. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-75772011000200014&lng=en&tlng=es.
- Programa Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). (2023). Informe sobre seguridad vial con perspectiva de género. OISEVI. https://www.oisevi.org/sites/default/files/pdf/OISEVI_GENERO_WEB.pdf
- Regev, S., Rolison, J. J., & Moutari, S. (2018). Crash risk by driver age, gender, and time of day using a new exposure methodology. *Journal of Safety Research*. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2018.07.002>
- Secretaría de Movilidad del Departamento de Bolívar. (2022). Secretaría de Movilidad. <https://movilidadbolivar.gov.co>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2026, 18 de marzo). Comunicado a la opinión pública. <https://www.movilidadbogota.gov.co/comunicado-la-opinion-publica-10>
- Segura-Cardona, Á. M. (2016). Mortalidad por causas externas en Colombia.
- Steinberg Law Firm. (2025, 28 de julio). ¿Quién provoca más accidentes de tráfico: los hombres o las mujeres? <https://www.steinberglawfirm.com/es/blog/quien-causa-mas-accidentes-de-trafico-los-hombres-o-las-mujeres/>
- The London School of Economics and Political Science (LSE), & Fundación Abertis. (2020). *Accidentes de tráfico, víctimas y mortalidad infantil*. Fundación Abertis. https://www.observatoriodelainfancia.es/oia/esp/documentos_ficha.aspx?id=5967
- Valbuena Cortés, S. J. (2008). *Muertes de adultos mayores por eventos de tránsito* (No. 2, Año 3). Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

ERG@OMNES – Revista Jurídica – ISSN 2215-7379

<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/57937/Muertes+de+adultos+mayores+por+eventos+de+tr%C3%A1nsito..pdf>

World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

World Health Organization. (2024). Global status report on road safety 2023: Country and territory profiles. <https://iris.who.int/handle/10665/379826>