

**VALORACIÓN DE LOS COSTOS ASOCIADOS A LOS LESIONADOS POR  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR 2015 –  
2020**



**Universidad  
Popular del Cesar**

**ESTUDIANTES  
INDIRA PAOLA LAGO ARGOTE  
AMAURYS TOLOZA MEDINA**

**UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS CONTABLES Y ECONÓMICAS  
ECONOMÍA  
VALLEDUPAR**

**2022**

**VALORACIÓN DE LOS COSTOS ASOCIADOS A LOS LESIONADOS POR  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DEPARTAMENTO DEL CESAR 2015 –  
2020**

**ESTUDIANTES  
INDIRA PAOLA LAGO ARGOTE  
AMAURYS TOLOZA MEDINA**

**TRABAJO DE GRADO**

**TUTOR  
CARMEN PATRICIA GUERRERO VIDES  
ELKIN LENIN BALETA**

**UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS CONTABLES Y ECONÓMICAS  
ECONOMÍA  
VALLEDUPAR  
2022**

## INDICE GENERAL

DEDICATORIA .....	iii
AGRADECIMIENTOS .....	iv
INDICE DE TABLAS .....	viii
INDICE DE GRÁFICOS .....	xi
RESUMEN .....	xiii
ABSTRACT .....	xiv
INTRODUCCIÓN .....	15
CAPÍTULO I.....	17
EL PROBLEMA.....	17
1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	17
1.1 Formulación Del Problema .....	26
1.2 Sistematización Del Problema.....	26
2.1 Objetivo General .....	26
2.2 Objetivos Específicos.....	26
3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	27
4 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	28
4.1 Delimitación teórica-temática .....	28
4.2 Delimitación espacial .....	28
CAPÍTULO II.....	29
MARCO TEÓRICO .....	29
1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN .....	29
2 BASES TEÓRICAS .....	38

<b>3 BASES LEGALES .....</b>	<b>39</b>
<b>4 SISTEMAS DE CATEGORIAS .....</b>	<b>42</b>
<b>CAPÍTULO III.....</b>	<b>44</b>
<b>MARCO METODOLÓGICO.....</b>	<b>44</b>
<b>1 ENFOQUE.....</b>	<b>44</b>
<b>2 TIPO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>45</b>
<b>3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>46</b>
<b>4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS .....</b>	<b>47</b>
<b>4.1 Instrumento de Recolección de Datos.....</b>	<b>47</b>
<b>4.2 Población.....</b>	<b>48</b>
<b>4.3 Procedimientos.....</b>	<b>48</b>
<b>5 CONSIDERACIONES ÉTICAS .....</b>	<b>50</b>
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>51</b>
<b>RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>51</b>
<b>1 ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....</b>	<b>51</b>
<b>CAPÍTULO V .....</b>	<b>115</b>
<b>PROPUESTA.....</b>	<b>115</b>
<b>CAPÍTULO VI .....</b>	<b>116</b>
<b>CONCLUSIÓN.....</b>	<b>116</b>
<b>CAPÍTULO VII .....</b>	<b>118</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>118</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>119</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>123</b>

## RESUMEN

El objetivo general del presente estudio fue valorar los costos asociados a los lesionados por accidentes de tránsito en el departamento del Cesar 2015 – 2020, fundamentado en autores como Nonkululeko (2015), Banstola (2020), Arias (2012), así como instituciones como la OMS, el DANE, El INMLCF, entre otros. Con relación a la metodología el estudio tuvo un enfoque cuantitativo y un diseño no experimental, la población estuvo conformada por los lesionados producto de accidentes de tránsito en el departamento del Cesar en el periodo 2015–2020. La técnica de recolección de datos fue la revisión documental, realizando en registro de información en una serie de formatos diseñados en Excel. El análisis de resultados permitió identificar que en el departamento del Cesar la mayor parte de las incapacidades se ubicaron dentro del rango de entre 31 y 90 días con un total de \$2.525.728.850 para el periodo analizado. En el caso de la economía positiva se hizo haciendo uso del ingreso medio estipulado por el DANE, logrando identificar que el departamento dejó de percibir la suma de \$15.220.778.207 para el periodo estudiado, llegando a concluir que las acciones tomadas con relación a la accidentalidad vial han sido insuficientes, y que se debe crear una política capaz de cerrar la brecha existente entre la economía positiva y la normativa, la cual incide en la economía del departamento.

**Palabras claves:** Accidentes de tránsito, costos, lesionados, incapacidad, productividad, economía normativa, economía positiva.

## **ABSTRACT**

The general objective of this study was to assess the costs associated with road traffic injuries in the department of Cesar 2015 - 2020, based on authors such as Nonkululeko (2015), Banstola (2020), Arias (2012), as well as institutions such as WHO, DANE, INMLCF, among others. Regarding the methodology, the study had a quantitative approach and a non-experimental design, the population consisted of those injured as a result of traffic accidents in the department of Cesar in the period 2015-2020. The data collection technique was documentary review, recording information in a series of formats designed in Excel. The analysis of results allowed identifying that in the department of Cesar most of the incapacities were located within the range of between 31 and 90 days with a total of \$2,525,728,850 for the period analyzed. In the case of the positive economy, the average income stipulated by the DANE was used, identifying that the department lost \$15,220,778,207 for the period studied, concluding that the actions taken in relation to road accidents have been insufficient, and that a policy capable of closing the existing gap between the positive economy and the normative one, which affects the department's economy, must be created.

**Key words:** Road accidents, costs, injuries, disability, productivity, normative economy, positive economy.

## INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de gran envergadura a nivel mundial, pues las cifras presentadas año a año ponen en evidencia la magnitud del problema. Hay factores que han contribuido de manera notoria al aumento del impacto generado por la accidentalidad vial en los territorios, dentro de ellos se pueden mencionar una baja formulación e implementación de políticas de seguridad vial tanto a nivel nacional como departamental y municipal, escaso análisis y diagnóstico de la población objetivo, baja investigación relacionada con los factores de riesgo, un limitado monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados con las seguridad y accidentalidad vial, además de un poco recurso humano realmente preparado sumado además a la débil capacidad presupuestal e institucional.

Solo en Colombia durante 2018 de acuerdo con el reporte del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, presentaron 46.416 afectados por accidentes de tránsito, de los cuales 6.879 corresponden a lesiones fatales, además, se registraron 39.537 personas con lesiones no fatales, situación que afecta de manera directa las condiciones socioeconómicas no solo de los involucrados, sino del país en general.

Las altas cifras de accidentes presentadas no solo en Colombia, sino en todo el mundo, han llevado a considerarlo como un problema de salud pública, llevando a que organismos como la Organización Mundial de la Salud OMS recomienden que gran parte de los países deben mejorar su legislación relacionada con las seguridad vial, buscando a que estas logren ayudar en mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías, buscando con ello poder reducir los accidentes en las carreteras, además recomienda hacer énfasis en cinco factores específicos de riesgos que son la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco cuando se circula en motocicleta, el uso de cinturón de seguridad y el uso de sistemas de retención infantil. Además, considera importante que cada cambio

establecido en la legislación de cada país esté acompañado de campañas de sensibilización pública como aspectos fundamentales para la sociedad.

La valoración económica de los accidentes de tránsito se ha convertido en un tema de gran interés, esto dados sus beneficios como herramienta útil y eficaz para lograr hacerle frente a la problemática relacionada con la seguridad vial en la actualidad. Este proyecto pretende cuantificar económicamente los costos asociados a los lesionados por accidentes de tránsito en el departamento del Cesar, conociendo la incidencia de dichos costos sobre la economía del departamento, así como en el análisis de variables relacionadas con la accidentalidad vial en el departamento.

Con base en lo planteado, la investigación cuenta con la siguiente estructura: En el capítulo I titulado El Problema, el cual se encuentra conformado por el planteamiento del problema con su respectiva formulación y sistematización de, Así mismo, se presentan los objetivos del estudio que guardan relación con cada uno de los interrogantes surgidos, la justificación, la pregunta central de la investigación y la delimitación de la investigación. El Capítulo II se encuentra el Marco Teórico, el cual contiene los antecedentes de la investigación, así como las bases teóricas y las bases legales que sustentan el estudio, además la sistematización de las categorías de análisis.

En el mismo orden, el Capítulo III denominado Marco Metodológico está compuesto por el enfoque, el tipo y diseño de la investigación, la técnica e instrumentos de recolección de datos, así como la población y los procedimientos desarrollados. Finalmente, el Capítulo IV contiene los resultados de la Investigación, incluyendo el análisis de los datos, discusión de resultados, conclusiones y recomendaciones, seguida de las referencias bibliográficas y los anexos.

## **CAPÍTULO V**

### **PROPUESTA**

Dados los resultados obtenidos en el desarrollo de cada uno de los objetivos se hace mucho más notorio el impacto generado por los accidentes de tránsito en el ámbito socioeconómico de cada uno de los municipios del departamento del Cesar y al departamento como tal. Las cifras obtenidas en la estimación son realmente elevadas, por una parte se tienen las cifras relacionadas con la economía positiva, que como se mencionó, hacen referencia a lo que los lesionados en edad productiva dejan de producir y por ende no alimentarán la economía de cada municipio y del departamento, impactando directamente en el PIB, lo que limita el presupuesto departamental y municipal, limitando de esta forma los recursos destinados a mejorar las condiciones socioeconómicas de los habitantes.

En cuanto a las cifras relacionadas con la economía normativa las cuales hacen referencia a los pagos recibidos por los lesionados por accidentes de tránsito, pago que no corresponde al 100% de los ingresos devengados por el lesionado, impactando de manera directa en el consumo de este y de las personas de dependan de su ingreso, lo que afecta a la economía en general.

Por ello, se hace importante que tanto gobiernos municipales como el departamental y nacional, se apersonen de la situación y sean capaces de diseñar e implementar políticas y/o estrategias encaminadas a mitigar el impacto dejado por los accidentes de tránsito en cada uno de los territorios.

## **CAPÍTULO VI**

### **CONCLUSIÓN**

El desarrollo de los objetivos de la investigación permitió concluir en primer lugar que la mayoría de los involucrados en algún accidente de tránsito son personas en edad productiva, es decir están dentro del rango de edad de entre 14 y 44 años, lo cual impacta directamente la productividad del lesionado como la del departamento en general. Además, el principal medio de transporte que con mayor frecuencia está involucrado en accidentes son las motocicletas, las cuales representan un 68% de los accidentes, haciéndose necesaria un mayor control a este medio de transporte.

También se pudo conocer los costos en que incurren los lesionados, los cuales fueron calculados desde el punto de vista de la economía normativa y positiva, en el caso de la economía normativa se tuvo en cuenta lo estipulado por la norma, la cual establece el pago recibido por rango de días de incapacidad, siendo 66,6% para entre 1 y 30 días; 66,6% entre 31 y 90 días y para entre 90 y 180 días se pagará el 50%, pagos que son realizados por las EPS; esto permitió conocer que en el departamento del Cesar la mayor parte de las incapacidades se ubicaron dentro del rango de entre 31 y 90 con un total de \$2.525.728.850 para el periodo analizado.

En el caso de la economía positiva se hizo haciendo uso del ingreso medio estipulado por el DANE, logrando identificar que el departamento dejó de percibir la suma de \$15.220.778.207 para el periodo estudiado.

Por medio de la estimación además se pudo observar que, desde el punto de vista normativo, el año donde más pagos por incapacidades se recibieron fue 2015 con un total de \$797.205.284, mientras que el año con mayor pérdida productiva desde el punto de vista de la economía positiva fue 2016 dejando de ingresar \$3.285.032.247 al PIB del departamento del Cesar.

Estas situaciones dejan ver que las acciones tomadas por las autoridades y entes encargados de la situación y seguridad vial han sido insuficientes, por lo que es importante no solo diseñar e implementar políticas públicas que logren mitigar los efectos de los accidentes de tránsito, así como la disminución de la brecha existente entre la economía normativa y la economía positiva, sino también que logren disminuirlos, así como aumentar las investigaciones en torno a dicho problema de salud pública.

## **CAPÍTULO VII**

### **RECOMENDACIONES**

A continuación, se procede a realizar algunas sugerencias, de cara a la problemática producto de la accidentalidad vial en el departamento del Cesar:

Teniendo en cuenta el alto número de accidentes presentados en el departamento, se recomienda el diseño de políticas y estrategias que logren disminuir el número de accidentes en el departamento y con ello el número de lesionados producto de estos.

Además, se recomienda incentivar la investigación por parte de las universidades no solo del departamento, sino de Colombia en general, esto con el fin de conocer el impacto de los accidentes en el ámbito socioeconómico nacional, departamental y municipal.

Conocido en comportamiento de las variables relacionadas con la accidentalidad vial, se hace necesario la revisión de tarifas relacionadas con la documentación relacionada con los vehículos (SOAT, revisión técnico mecánica, licencias) teniendo en cuenta el poder adquisitivo del ciudadano promedio.

Dados los resultados obtenidos por medio de la aplicación del modelo, se requiere que el gobierno diseñe e implemente una política que logre disminuir la diferencia existente entre la economía normativa y la positiva.

Es necesario que las entidades encargadas de las políticas de seguridad y a accidentalidad vial creen alianzas con la academia con el fin de conocer de primera mano las causas y consecuencias dejadas por los accidentes en la sociedad en general. Por tanto, el gobierno debería diseñar e implementar una política basada en la economía positiva complementada con análisis de la economía normativa.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alameda, J. I., & Lara, J. (2008). El costo Económico de los Accidentes de Tránsito en Puerto Rico. Unidad de Investigaciones Económicas Departamento de Economía Universidad de Puerto Rico. Recinto de Río Piedras Ensayos y Monografías. Recuperado de: <http://economia.uprrp.edu/Ensayo%20138joseialamedayjuanlara.pdf>
- ANSV, A. N. (12 de Agosto de 2022). Observatorio - Estadísticas. Comparativo Internacional IRTAD. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/comparativo-internacional-irtad>
- Arías, F. (2012). El Proyecto de Investigación (6 ed.). Caracas: Episteme.
- Ballestrini, M. (2001). Cómo se Elabora el Proyecto de Investigación. Caracas: BL Consultores Asociados. Recuperado de: [https://issuu.com/sonia\\_duarte/docs/como-se-elabora-el-proyecto-de-inve](https://issuu.com/sonia_duarte/docs/como-se-elabora-el-proyecto-de-inve)
- Banstola, A., Kigozi, J., Barton, P., & Mytton, J. (2020). Economic Burden of Road Traffic Injuries in Nepal. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(12), 4571. Recuperado de: <https://doi.org/10.3390/ijerph17124571>
- Bavaresco, A. (2013). Proceso Metodológico en la Investigación (Cómo hacer un Diseño de Investigación) (6 ed.). Maracaibo: Imprenta Internacional, CA. Recuperado de: <https://gsosa61.files.wordpress.com/2015/11/proceso-metodologico-en-la-investigacion-bavaresco-reduc.pdf>
- DANE. (2022). Estadísticas Vitales (EEVV). Bogotá.
- DANE. (2022). Estadísticas Vitales (EEVV)- Defunciones no Fetales.
- DANE, D. A. (2022). Boletín Técnico Estadísticas vitales (EEVV). Recuperado: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/bt\\_estadisticasvitale](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/bt_estadisticasvitale)

s\_defunciones\_ltrim\_2022pr.pdf: DANE INFORMACIÓN PARA TODOS.  
Bogotá D.C. 28 de junio de 2022.

DANE. (2020). Estadísticas Vitales. Defunciones Causas Externas. Recuperado de  
: Defunciones\_causas\_externas\_2020def.

Figuroa N. Karen N. (2018). Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes  
de transporte. Recuperado de:  
<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/386932/Forensis+2018.pdf/be4816a4-3da3-1ff0-2779-e7b5e3962d60>.

Gómez-Restrepo, C., Quitian, H., Maldonado, P., Naranjo-Lujan, S., Rondón, M.,  
Acosta, A., Arango-Villegas, C., Hurtado, J., Hernández, J. C., Angarita, M.  
D. P., Peña, M., & Saavedra, M. (2014). Costos directos de atención médica  
de accidentes de tránsito en Bogotá D.C. *Revista de Salud Pública*, 16(5),  
673–682. Recuperado de: <https://doi.org/10.15446/RSAP.V16N5.44080>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006).  
Metodología de la investigación Cuarta edición. McGraw-Hill Education.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2014). Metodología de la  
Investigación (6 ed.). México D.F: McGraw-Hill. Recuperado de:  
<https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

INMLCF. (2018). Comportamiento de las muertes por accidente de transporte en  
Colombia 2018. Bogotá: Recuperado de:  
<https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-de-lesiones-de-causa-externa>.

INMLCF. (2022). Observatorio de Violencia. Cifras de lesiones de causa externa en  
colombia. Bogotá: Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias Forenses.

INMLCF, I. N. (2018). Comportamiento de muerte y lesiones por accidente de  
transporte. Recuperado de:  
<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/386932/Forensis+2018.pdf/be4816a4-3da3-1ff0-2779-e7b5e3962d60>.

- INMLCF. (2018). Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Cifras de lesiones de causa externa en Colombia 2018. Observatorio de Violencia. Boogota, D.C.: Recuperado de: <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-de-lesiones-de-causa-externa>.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo Panamá INEC. (n.d.). Conceptos Y Definiciones. Recuperado de: <https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361conceptos.pdf>
- Ley 769 de 2002 (Capitulo 1). (2002) (Código Nacional de Tránsito). Recuperado de: <https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>
- Martínez Rosero Anyela, & Ordóñez Ortiz, A. (2012, March 7). Estimación de los Costos Económicos Asociados con los Accidentes de Tránsito Ocurridos en la Zona Urbana del Municipio de Palmira Durante el Periodo Enero – Diciembre del Año 2010. Recuperado de: <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/18160/CB-0522979.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Matamoros Hidalgo, G. (n.d.). Elementos que Participan en la Incidencia de Accidentes de Tránsito . Creando Ciencia Org. Recuperado de: <http://creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/accidentologia/relevamiento-de-rastros/ELEMENTOS-QUE-PARTICIPAN-EN-LA-INCIDENCIA-DE-ACCIDENTES-DE-TRANSITO.pdf>
- Nonkululeko, M. (2015). Estimating the Cost of Road Traffic Injuries in a Tertiary Hospital in Gauteng in 2009 [University of Witwatersrand]. Recuperado de: [https://wiredspace.wits.ac.za/jspui/bitstream/10539/13763/2/MMED%20Nonkululeko%20Mthembu\\_9902470Y\\_%20MAY%202012.pdf](https://wiredspace.wits.ac.za/jspui/bitstream/10539/13763/2/MMED%20Nonkululeko%20Mthembu_9902470Y_%20MAY%202012.pdf)
- Organización Mundial de la Salud, OMS (2015). INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 2015: OMS. Recuperado de: [http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion\\_vial/publicaciones/web\\_version\\_es.pdf](http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/web_version_es.pdf)

- Organización Mundial de la Salud, OMS (2018). INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL. Recuperado de: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Observatorio Nacional Vial. (2019). Estimación de los Costos de la Siniestralidad Vial en Argentina. Recuperado de: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_dnov\\_estimacion\\_costos\\_argentina.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estimacion_costos_argentina.pdf)
- Red Empresarial de Seguridad Vial. (n.d.). ¿Qué es accidente de tránsito? . Recuperado de: <https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/?q=content/%C2%BFqu%C3%A9-es-accidente-de-tr%C3%A1nsito>
- Seguridad Pública España. (2009, March 21). Accidentes de Tránsito. Causas, Clases y Fases. Recuperado de: <https://seguridadpublica.es/2009/03/21/accidentes-de-trafico-causas-clases-y-fases/>
- Statistics Finland. (n.d.). Road traffic accident | Concepts. Recuperado de: [https://www.stat.fi/meta/kas/tieliikenneonne\\_en.html](https://www.stat.fi/meta/kas/tieliikenneonne_en.html)
- World Health Organization -WHO-, Foundation for the Automobile and Society -FIA-, Global Road Safety Partnership -GRSF-, & World Bank -WB-. (2010). Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners. In Elsevier. Recuperado de: <https://www.who.int/publications/i/item/data-systems>
- Tamayo, M. (2003). El Proceso de la Investigación Científica (4 ed.). Ciudad de México: Limusa. Recuperado de: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/227860/El\\_proceso\\_de\\_la\\_investigacion\\_cientifica\\_Mario\\_Tamayo.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/227860/El_proceso_de_la_investigacion_cientifica_Mario_Tamayo.pdf)

## ANEXOS

### Anexo A: Grupo por edad lesionados por accidentes de tránsito en el departamento del Cesar (2015 – 2020)

MUNICIPIOS	TOTAL	Total		De 0 a 4 años		De 5 a 14 años		De 15 a 44 años		De 45 a 64 años		De 65 años y más	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Aguachica	497	318	179	6	3	10	6	207	123	79	36	16	11
Agustín Codazzi	171	111	60	3	3	7	6	66	36	27	14	8	1
Astrea	4	3	1	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0
Becerril	15	13	2	0	0	1	0	11	2	0	0	1	0
Bosconia	94	61	33	0	1	4	3	42	18	13	10	2	1
Chimichagua	10	5	5	1	1	0	0	1	3	2	1	1	0
Chiriguana	98	68	30	1	0	3	1	41	17	19	11	4	1
Curumaní	61	42	19	0	0	1	2	29	10	10	5	2	2
El Copey	25	17	8	0	0	1	0	11	6	3	2	2	0
El Paso	34	20	14	0	0	1	1	13	10	5	3	1	0
Gamarra	11	10	1	0	0	0	0	6	1	4	0	0	0
González	2	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
La Gloria	8	4	4	0	0	0	0	4	2	0	2	0	0
La Jagua de Ibirico	51	37	14	1	0	1	2	27	10	7	2	1	0
La Paz	51	36	15	0	0	0	1	27	10	7	4	2	0
Manaure	12	6	6	0	0	0	1	4	5	2	0	0	0
Pailitas	44	30	14	2	0	3	1	15	9	10	3	0	1
Pelaya	19	13	6	1	0	0	0	8	3	3	1	1	2
Pueblo Bello	10	8	2	1	0	0	0	7	2	0	0	0	0
Río de Oro	34	25	9	0	1	2	0	17	6	6	2	0	0
San Alberto	67	46	21	1	0	4	2	28	15	12	4	1	0
San Diego	46	26	20	0	0	1	2	17	13	7	4	1	1
San Martín	54	30	24	1	1	1	2	21	11	6	6	1	4
Tamalameque	4	4	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0
Valledupar	2.560	1.613	947	20	17	58	57	1.157	640	318	192	60	41
<b>TOTAL</b>	<b>3.982</b>	<b>2.547</b>	<b>1.435</b>	<b>38</b>	<b>28</b>	<b>98</b>	<b>87</b>	<b>1.763</b>	<b>953</b>	<b>544</b>	<b>302</b>	<b>104</b>	<b>65</b>

Fuente: Elaboración propia. Datos obtenidos de INMLCF (2015 – 2020)