

**CARACTERIZACIÓN ESPACIAL DE LAS MUERTES VIOLENTAS
EN EL ÁREA URBANA DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN-
DEPARTAMENTO DEL CAUCA- PERIODOS 2013- 2014**



**MARTHA ELENA SÁNCHEZ RAMÍREZ
IRMA SIRLEY BASTIDAS ÁVILA**

**UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES
PROGRAMA DE GEOGRAFÍA
POPAYÁN
2015**

**CARACTERIZACIÓN ESPACIAL DE LAS MUERTES VIOLENTAS
EN EL ÁREA URBANA DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN-
DEPARTAMENTO DEL CAUCA- PERIODOS 2013- 2014**

**MARTHA ELENA SÁNCHEZ RAMÍREZ
IRMA SIRLEY BASTIDAS ÁVILA**

Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de
Geógrafas

Director

Mg. USUARDO RAMÍREZ RICO

**UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES
PROGRAMA DE GEOGRAFÍA
POPAYÁN
2015**

NOTA DE ACEPTACIÓN

DIRECTOR _____

Mg. USUARDO RAMÍREZ

JURADO _____

JURADO _____

FECHA DE SUSTENTACION:

DEDICATORIA

A:

Dios, por darnos la oportunidad de vivir y por estar con nosotras en cada paso que damos, por fortalecer nuestro corazón e iluminar nuestra mente y por haber puesto en nuestro camino a aquellas personas que han sido el soporte y compañía durante todo el periodo de estudio.

A:

Nuestros amados padres y hermanas quienes con sus palabras de aliento no nos dejaban decaer para que siguiéramos adelante y siempre seamos perseverantes y cumplamos con nuestros ideales.

A:

Nuestros esposos con todo nuestro amor y cariño por su sacrificio y esfuerzo, apoyándonos en nuestra carrera para mejorar nuestro futuro y por creer en nuestras capacidades, aunque hemos pasado momentos difíciles siempre han estado ahí brindándonos su comprensión, cariño y amor.

A:

Nuestros amados hijos por ser nuestra fuente de motivación e inspiración para poder superarnos cada día más y así luchar para que la vida nos depare un futuro mejor.

A:

Nuestros compañeros y amigos presentes y pasados, quienes sin esperar nada a cambio compartieron su conocimiento, alegrías y tristezas y a todas aquellas personas que durante todos estos años estuvieron a nuestro lado apoyándonos y lograron que este sueño se haga realidad

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por estar presente en todos los momentos de nuestras vidas, iluminándonos el camino; con su protección y bendición

A nuestras familias, por su esfuerzo, apoyo, ejemplo y permanente compañía.

Al mg. Usuardo Ramírez, jefe del Departamento de Geografía por su dirección, aportes con sus conocimientos y paciencia en el trabajo de grado.

A Tulio Clavijo y Carlos Osorio: Docentes del programa de Geografía, por las enseñanzas, colaboración, recomendaciones y apoyo brindado durante el desarrollo del trabajo.

A Jessica Beltrán: compañera del programa por su amistad y su colaboración en el trabajo de grado.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN	10
2. REFLEXIONANDO DESDE LA GEOGRAFÍA	12
2.1 Homicidios y Accidentes de Tránsito: un análisis conceptual	16
2.2 Algunos estudios sobre el Homicidio y Accidentes de Tránsito	20
3. CONTEXTO HISTÓRICO GEOGRÁFICO	25
3.1 Área de estudio	25
3.2 Homicidio y accidentes de tránsito en Colombia	27
3.2.1 Breve aproximación al homicidio en Colombia	27
3.2.2 Breve aproximación a los accidentes de tránsito en Colombia	34
4. DIMENSIÓN ESPACIAL DE LAS MUERTES VIOLENTAS EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN (2013-2014)	40
4.1 Caracterización del Homicidio en la zona urbana del municipio de Popayán	43
4.2 Caracterización de los Accidentes de Tránsito en la zona urbana del Municipio de Popayán	54
5. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA MORTALIDAD POR CAUSAS VIOLENTAS EN LAS COMUNAS DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN- PERIODOS 2013 Y 2014.	65
6. CONSIDERACIONES FINALES	73
BIBLIOGRAFÍA	75

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Homicidios en Colombia	32
Tabla 2. Frecuencia y porcentaje de mortalidad por homicidios por comunas- Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2013.	65
Tabla 3. Frecuencia y porcentaje de mortalidad por homicidios por comunas- Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2013.	67
Tabla 4. Frecuencia y porcentaje de mortalidad por Accidentes de tránsito por comunas-Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2013	70
Tabla 5. Frecuencia y porcentaje de mortalidad por Accidentes de tránsito por comunas-Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2013.	71

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
Grafico 1. Homicidios en Colombia 2004-2013	32
Grafico 2. Muertes por accidentes de tránsito Colombia 1991-2010	39
Grafico 3. Población por comuna en la ciudad de Popayán	42
Grafico 4. Población en porcentajes por comuna en la ciudad de Popayán	42
Grafico 5. Homicidios Popayán año 2013	44
Grafico 6. Homicidios Popayán año 2014	45
Grafico 7. Homicidios según grupo de edad y sexo de la víctima Popayán 2013	46
Grafico 8. Homicidios según grupo de edad y sexo de la víctima Popayán 2014	46
Grafico 9. Homicidios según tipo de arma utilizada Popayán 2013.	47
Grafico 10. . Homicidios según tipo de arma utilizada Popayán 2014	48
Grafico 11. Homicidio según hora del hecho Popayán 2013	49
Grafico 12. Homicidio según hora del hecho Popayán 2014	50
Grafico 13. Homicidio según día del hecho Popayán 2013	50
Grafico 14. Homicidio según día del hecho Popayán 2014	51
Grafico 15. Accidentes de tránsito por mes Popayán 2013	55
Grafico 16. Muertes por accidentes de tránsito Popayán 2014	56
Grafico 17. Muertes por accidentes de tránsito según medio de desplazamiento de la víctima Popayán 2013	56
Grafico 18. Muertes por accidentes de tránsito según medio de desplazamiento de la víctima Popayán 2014	57
Grafico 19. Muertes por accidentes de tránsito según sexo y edad de la víctima Popayán 2013	58

Grafico 20 . Muertes por accidentes de tránsito según sexo y edad de la víctima Popayán 2014	59
Grafico 21 . Muertes por accidentes de tránsito según día de la semana Popayán 2013	60
Grafico 22 . Muertes por accidentes de tránsito según día de la semana Popayán 2014	61
Grafico 23 . Muertes por accidentes de tránsito según rango de hora del hecho Popayán 2013	61
Grafico 24 . Muertes por accidentes de tránsito según rango de hora del hecho Popayán 2014	62
Grafico 25 . Frecuencia y porcentaje de mortalidad por homicidios por comuna Municipio de Popayán Departamento del Cauca 2013	66
Grafico 26 . Frecuencia y porcentaje de mortalidad por homicidios por comuna Municipio de Popayán Departamento del Cauca 2014	67
Grafico 27 . Tasa de mortalidad por homicidios por 10.000 habitantes comunas Municipio de Popayán 2013	69
Grafico 28 . Tasa de mortalidad por homicidios por 10.000 habitantes comunas Municipio de Popayán 2014	69
Grafico 29 . Frecuencia y porcentaje de mortalidad por accidentes de tránsito por comuna Municipio de Popayán Departamento del Cauca 2013	70
Grafico 30 . . Frecuencia y porcentaje de mortalidad por accidentes de tránsito por comuna Municipio de Popayán Departamento del Cauca 2014	72

1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio muestra los aspectos más relevantes sobre el fenómeno de la mortalidad por causas violentas (Homicidios y Accidentes de Tránsito) en el área urbana del municipio de Popayán-Departamento del Cauca, para los periodos 2013-2014. De esta forma el objetivo principal de la siguiente investigación, se orienta a caracterizar la mortalidad por causas violentas de las nueve comunas correspondientes a la ciudad de Popayán. Con la finalidad de comprender el comportamiento espacial de las muertes violentas para este, se definieron tres objetivos específicos: a). Contextualizar en el espacio y en el tiempo el acaecimiento de los homicidios y accidentes de tránsito en Colombia; b). Identificar la distribución espacial de las tasas específicas de mortalidad por homicidios y accidentes de tránsito; c). Analizar las variaciones ascensos y descensos de los casos fatales acontecidos por homicidios y accidentes de tránsito.

La temática fue abordada a partir del acceso a las bases de datos del Instituto de Medicina Legal y ciencias Forenses- Regional Cauca, de la información obtenida en el Departamento Nacional de Estadísticas DANE, y las bases de datos solicitadas a la Secretaria de Salud del Cauca, con la finalidad de sistematizarlas con la información espacial a través del uso de herramientas de los Sistema de Información Geográfica –SIG, para lo cual se calcularon e interpretaron a través de series de tiempo las tasas específicas de mortalidad por homicidios por cada diez mil habitantes. Para la otra causa de muerte se imposibilitó el cálculo de tasas de mortalidad, dado las pocas frecuencias de muerte por comuna la cuales no permiten consolidar un dato representativo para este indicador.

Por otro lado, los resultados de este estudio van direccionados a realizar una reflexión teórica sobre muertes violentas, ya que este es un fenómeno social inherente al trasegar cotidiano de cualquier entorno urbano; por esta razón es importante la caracterización de las muertes violentas en la ciudad de Popayán, ya

que permite la caracterización en el espacio y tiempo sobre dicho fenómeno, contribuyendo al conocimiento de una de tantas facetas del territorio en el que vivimos y habitamos; así mismo se resalta que son pocos los estudios de esta clase en el contexto local, aun mas asociados a la línea geográfica.

En este orden de ideas, el documento se organiza en cuatro capítulos: el primero muestra los aspectos teóricos que están ligados a la problemática señalada, los cuales son indispensables para la comprensión del tema abordado, el segundo describe el área de estudio y los principales antecedentes sobre la problemática de muertes violentas a nivel Nacional y local; el tercero está enfocado en el análisis espacial y estadístico de cada una de las muertes violentas (homicidio y accidentes de tránsito) y el cuarto la relación del tema abordado con la Geografía.

Se espera que con esta investigación se contribuya al desarrollo de trabajos posteriores relacionados, no solamente en el área geográfica sino además a otras disciplinas afines los cuales enriquecerán aún más el campo de estudio de la propia geografía.

2. REFLEXIONANDO DESDE LA GEOGRAFÍA

Desde una perspectiva Geográfica, el estudio de la formación del espacio Geográfico ha sido uno de los pilares de análisis de nuestra disciplina. Aquella afirmación, si bien es certera, debe desarrollarse bajo la expresa condición de que en ella destaquemos la importancia del ser humano en la transformación de nuestro medio natural; la tarea de fortalecer esta interrelación ha sido abordada por los precursores de la Geografía (e incluso de otras disciplinas), quienes desde sus postulados, han fomentado la interacción de nuestra disciplina con otras profesiones, adscritas, en este caso, al campo de las ciencias sociales.

De esta manera, de disciplinas como la Historia, algunos estudiosos han tomado parte de sus herramientas metodológicas; de ahí el nacimiento de la Geografía Histórica, tendencia que nos muestra la necesidad de interesarnos por los fenómenos espaciales desde una variable tan compleja como el tiempo.¹ Y en efecto, ningún estudio geográfico debe desligarse del contexto histórico de una época, así como tampoco las transformaciones terrestres que en este momento presenciemos o que hemos vivido hace muchos años, pueden ser entendidas sin el conocimiento del sistema económico y político creado por el hombre, el cual hoy en día gobierna nuestra sociedad.

En este mismo aparte queremos destacar, que si bien el estudio del espacio ha sido asociado comúnmente a la Geografía, debemos señalar que lo usualmente entendido por este concepto es inherente de otras disciplinas, tal es el caso de la Antropología o de la Historia, profesiones adscritas al campo de las Ciencias Humanas cuyos estudios son impensables y en esencia irrealizables, sin la presencia o noción de un “espacio”² y “territorio”,³ por esta razón, el objeto de

¹ Esta tendencia de estudio de nuestra disciplina, es muy interesante, en tanto muestra cómo los geógrafos a través de la consulta de documentos históricos, podemos reconstruir, darle vida a espacios o territorios del pasado. Consultar el siguiente artículo: Prince, Hugh. “Geografía Histórica,” en E.H. Brown (Compilador), Geografía: pasado y futuro, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.

² El espacio geográfico está definido por los elementos que lo componen - naturales y sociales - y por las relaciones que se establecen entre ellos.

estudio de nuestra profesión debe entenderse como “espacio geográfico” y no como “espacio en general”.⁴

La noción de “espacio en general” puede ser asimilada como el entorno global que nos rodea; de ahí que la acepción de “espacio geográfico” obedezca hasta cierto grado a la interpretación que el hombre hace de su entorno, a su interrelación con el entorno ambiental que lo rodea. Bajo estas consideraciones, coincidimos con lo propuesto por el Geógrafo Jaime Vásquez Sánchez, quien resalta que “el espacio como tal no es patrimonio de la Geografía, como tampoco lo es la tierra”. Este mismo prosigue señalando que la traducción literal a que se recurre para definir a nuestra disciplina: “Gea (tierra) y graphos (descripción) no tiene mucho sentido en las nuevas circunstancias, pues es evidente que al hablar de descripción de la tierra, se le está dando una connotación que va más allá de su fiel significado.”⁵

Y en efecto, reducir el horizonte de estudio de la Geografía a la simple frase de “descripción de la tierra,” equivale a negar a nuestra profesión otras miradas reflexivas alrededor de la sociedad, del hombre y el sin fin de territorios que habita. De ahí que las anteriores aseveraciones sean en realidad una invitación o un replanteamiento del quehacer geográfico, profesión que al igual que otra disciplina académica debe expandir sus herramientas de conocimiento hacia otros campos de reflexión, tal es el caso de estudiar en esta oportunidad el acaecimiento de las muertes por homicidios, suicidios y accidentes de tránsito en Popayán, temática de estudio poco abordada en nuestra disciplina.

Ningún espacio es igual a otro pues el mismo se define en función de los grupos humanos que lo transforman. <http://www.ub.edu/geocrit/sv-77.htm> 06/02/2016

³ El *territorio* es el espacio geográfico adscrito a un ser, a una comunidad, a un ente de cualquier naturaleza, física o inmaterial: el espacio de vida de un animal, el área de aparición de una especie vegetal, el ámbito de difusión de una lengua o de cualquier otra práctica social, etc. Cuando se atribuye a un grupo humano complejo (un pueblo, una nación, una sociedad) se convierte en uno de los integrantes fundamentales de su proyecto común: en soporte y recurso básico, ámbito de vida, paisaje propio e invariante en la memoria personal y colectiva. En definitiva en el espacio geográfico en el que se vive y que corresponde manejar y administrar para bien de los individuos y del conjunto de la comunidad. <http://www.ub.edu/geocrit/sv-77.htm> 06/02/2016

⁴ Vasquez Sánchez, Jaime. “Geografía y líneas de investigación geográfica,” en Investigar en Ciencias Humanas: retos & perspectivas, Cali, Universidad del Valle, 2002, 60-61.

⁵ Ibid, 59.

Esta manifestación de reducción de nuestra disciplina a un solo campo de estudio, a llevado a que geógrafos como el caso de José Estébanez Álvarez critiquen esta posición y en consecuencia, percepción que la gente tiene de nuestra labor. De esta manera, este investigador resalta cómo, “Casi siempre la geografía se identifica como una ciencia ingenua, con repertorios de nombres, cabos, golfos, picos o con un catálogo de datos sobre población y principales producciones de países. Son muchos, también, los que se imaginan la profesión del geógrafo como algo relacionado con la elaboración y empleo de mapas, y no faltan, por último, los que consideran al geógrafo ligado al mundo de los viajes, guías turísticos y exploraciones”.⁶

De esta forma y sin desmeritar estos temas, debemos distanciarnos de esta visión, en tanto el estudio a realizarse de cualquier sociedad, en este caso desde el campo de la Geografía, no debe tomarse como una “camisa de fuerza,” es decir reducirla a unos cuantos temas de estudio, de ahí la necesidad de que utilicemos el conocimiento de las Ciencias Sociales (enmarcado en este caso dentro de nuestra disciplina), para reflexionar y entender muchos de los aspectos que componen la vida misma. Por ello, debemos reconocer de antemano, la innegable diversidad de los estudios geográficos, afirmación sustentada en la innumerable información que produce cualquier nación o país.

Con el objetivo de ilustrar esta afirmación, queremos resaltar el caso de España, país que según la Geógrafa Elena Chicharro (ciudadana de aquella nación) posee un banco nacional de estadísticas; este, denominado en la nación ibérica como el Instituto Nacional de Estadística de España, resguarda información importante relativa al número de la población, agricultura, ganadería, silvicultura, pesca, industria, transporte, comercio, enseñanza, finanzas, actividades turísticas, entre

⁶ Estébanez Álvarez, José. “El carácter de la geografía”, en Rafael Puyol (coord), Geografía Humana, segunda edición, Madrid, PIRÁMIDE S.A, 1992, 18.

otros; estos datos, según la autora, es un incentivo más para construir otros horizontes de reflexión desde nuestra disciplina.⁷

Esto nos lleva a resaltar que si esta es la información estadística que posee España, ¿Qué campos de análisis geográfico podemos explorar en Colombia? Ante esto, tiene mucho más sentido hablar de “Ciencias Geográficas que de Geografía”.⁸ Teniendo presente lo abordado hasta el momento, tomaremos una primera definición de aquello que se conoce como Geografía, la cual según nuestra opinión es una “Ciencia que estudia las variaciones de las distribuciones de los fenómenos de la superficie terrestre (abióticos, bióticos y culturales), así como las relaciones del medio natural con el hombre y de la individualización y análisis de las regiones de la superficie de la tierra”.⁹

Otra de las definiciones que tendremos en cuenta en este proyecto, relacionadas con la disciplina Geográfica, se manifiesta en lo que nosotros conocemos como Geografía Humana, la que en palabras del intelectual Alan Wilson, trata de la gente, sus actividades y sus distribuciones espaciales, se ocupa de organizaciones de todo tipo, como en el caso de la producción de bienes y servicios en un sentido amplio.¹⁰

Otro horizonte de estudio se expresa en lo denominado como “Geografía Social,” concepto desde el que nos apoyaremos para iniciar esta investigación. Así, seguiremos lo planteado por el Geógrafo G.W Hoke, quien en 1907, la describió como: “La distribución en el espacio de los fenómenos sociales” y “la descripción de la secuencia e importancia relativa de aquellos factores, cuyas influencias resultan en la localización en el espacio de la serie de fenómenos que se han seleccionado

⁷ Chicharro, Elena. “Obtención y tratamiento de la información geográfica”, en Rafael Puyol (coord), Geografía Humana, segunda edición, Madrid, PIRÁMIDE S.A, 1992, 76. Sin lugar a dudas, la existencia de estas fuentes secundarias, conocidas también en geografía bajo el nombre de información estadística, las cuales son producidas por cualquier país, dan cuenta de la abundante información que existe a la hora de emprender determinado estudio geográfico.

⁸ Estébanez Álvarez, José. “El carácter, op.cit., 19.

⁹ *Ibíd.*

¹⁰ Wilson, Alan. “La teoría en la geografía humana. Un ensayo de reseña,” en E.H. Brown (Compilador), Geografía: pasado y futuro, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 288.

para investigar.” Esto, como la resalta Emrys Jones, se resume en una frase: “Los patrones y procesos en la sociedad”.¹¹

Cambio, movimiento y distribución en el espacio de los fenómenos sociales, es la frase que da sentido a la anterior definición, pues cualquier acto humano, inmerso en un espacio-tiempo, puede ser analizado; a partir de esta reflexión, nos atrevemos a mostrar cómo el acaecimiento de accidentes y homicidios entre la población humana en la ciudad de Popayán, objeto de estudio de nuestra investigación, dejan de ser acciones individuales, para constituirse en fenómenos sociales, susceptibles de ser analizados por la Geografía Humana.

2.1 Homicidios y Accidentes de Tránsito: un análisis conceptual.

En algunas ocasiones es necesario preguntarnos: ¿qué ocurre cuando el proceso natural de la muerte es trastocado abruptamente por el vertiginoso acontecimiento de una muerte violenta? Pregunta muy pertinente, en un mundo como el nuestro en el que a diario ocurren conflictos, guerras por el poder, en donde incluso la vida de personas indefensas, tal es el caso de los niños, o en síntesis, la de la población civil, ha sido cruelmente violentada. Si bien hemos mencionado el funesto acaecimiento de muertes violentas derivadas de la guerra, es necesario dejar en claro que el siguiente trabajo no versa sobre ellas.

De esta manera, la ocurrencia de estos funestos sucesos, previamente delimitadas en un tiempo y en un espacio, la vamos a analizar en dos casos pertinentes. Estos son: “el homicidio” y “muertes por accidentes de tránsito,” tragedias humanas, que afectan a cualquier sociedad o familia, la cual contempla impotente cómo el azar o una acción humanamente premeditada, termina de manera drástica con la vida de uno de sus allegados.

¹¹ Jones, Emrys. “La Geografía Social,” en E.H. Brown (Compilador), Geografía: pasado y futuro, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, 353-354.

Si bien al final cada quien entierra a sus muertos, estos sucesos dejan de ser individuales y se constituyen en problemas sociales al ser analizados desde un determinado contexto municipal; por ello, la recurrencia y posterior ubicación de accidentes de tránsito en un mapa geográfico urbano, resalta la necesidad de que haya una mayor señalización dirigida a evitar estos accidentes; así mismo, aquellas tragedias urbanas son enfáticas en resaltar que desde el gobierno municipal deben implementarse campañas de concientización para enseñar a conductores y peatones la interiorización del respeto de las señales de tránsito.

En relación al homicidio, es menester señalar que su consecuente ubicación espacial, contribuye a la implementación de políticas de seguridad dirigidas a resguardar al ciudadano de a pie.

Luego de esta corta reflexión, pasaremos a definir: “el homicidio” y “muertes por accidentes de tránsito”.

El homicidio, este ha sido practicado a lo largo de la historia. Rivalidades, luchas por el poder entre naciones, derivados de motivos sociales, políticos o económicos (entre otros), han llevado a que hombres y mujeres de distintas épocas se hayan eliminado en infinidad de guerras acaecidas en el planeta tierra, enfrentamientos armados en donde el inusitado aumento de la crueldad y la violencia, dan cuenta de la violencia generada por algunos seres humanos; esta predisposición al exterminio, ocurrida durante muchos siglos, ha llevado a que en nuestra actualidad, el hombre se haya convertido en su propio verdugo.

Violencia de un ser humano hacia otro con el único fin de asesinarlo, transgresión al derecho a la vida de una persona y quebrantamiento de las leyes divinas de nuestro señor, son expresiones que dan cuenta de la conducta homicida. Inspirado por desórdenes mentales, rencillas personales, ajustes de cuentas o atracos, entre otros, el homicidio en la actualidad es una acción violenta que da cuenta del peligro que enfrentamos los padres hoy en día, en tanto la incorrecta educación, el abandono o la ausencia de cariño y amor hacia nuestros hijos, son factores que

hasta cierto grado pueden llevar a que un tierno niño o niña, se convierta en un potencial asesino.

A continuación anotaremos una de las definiciones que nos serán útiles de ahora en adelante para entender esta oscura conducta:

Homicidio es un término que procede del latín homicidium y que refiere a la muerte de un ser humano causada por otra persona. El término, por lo tanto, puede utilizarse como sinónimo de asesinato o crimen...Un análisis más extenso del origen etimológico del concepto nos revela que el vocablo latino homicidium deriva de la combinación de un término griego que puede traducirse como “semejante” y de caedere (“matar”). Homicidio, por lo tanto, es matar a un semejante (es decir, a otra persona).¹²

Otro concepto que lo describe es el propuesto por Martin Daly y Margo Wilson en su libro Homicidio, el cual resalta que por “homicidios” nos referiremos a aquellos ataques interpersonales y otros actos dirigidos contra otra persona (por ejemplo envenenamientos) que ocurren fuera del contexto bélico y que resultan fatales¹³.

Esta definición, al igual que la anterior, aclara lo que conocemos como homicidio; sin embargo, esta última nos señala que hay ciertos límites que deben cumplirse y este es el caso de que la conducta homicida debe pensarse por fuera de cualquier contexto de guerra generalizada. De esta manera, el homicidio debe analizarse como un acto individual y hasta cierto grado, aislado. Si bien nuestro país enfrenta en la actualidad las devastadoras consecuencias de un conflicto armado, ello no nos impide utilizar esta acepción, por cuanto no todas las geografías de nuestro país lo han sufrido como en el caso de otras.

Otro de los graves problemas que afectan a nuestra sociedad son los accidentes de tránsito. Si bien en este aparte no realizaremos un recorrido histórico alrededor de ellos, reflexionaremos alrededor de su sentido y significado. Estos son causados en cierto grado por la poca interiorización del respeto a las señales de tránsito, por la

¹² [http://definicion.de/homicidio/#ixzz3POcz5hdy\(15/05/2015\)](http://definicion.de/homicidio/#ixzz3POcz5hdy(15/05/2015))

¹³ Daly, Martin. Margo Wilson. Homicidio, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2003, 23.

imprudencia de peatones y conductores, así como también por las fallas mecánicas que sufren en las calles o carreteras algunos automóviles. Las siguientes definiciones aclaran el significado de accidente de tránsito; por ejemplo, para la Contraloría del Gobierno General de Panamá este,

es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones físicas, así como secuelas físicas o psicológicas, prejuicios materiales y daños a terceros.¹⁴

Del mismo documento se desprenden otras acepciones, por ejemplo el accidente de colisión, expresado en el choque de uno o más vehículos en movimiento; el de “atropello,” que es la acción en la cual uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento; otro caso es el de “Caída de persona o cosa del vehículo en marcha”, que comprende el caso en el que una persona o cosa cae de un vehículo en marcha y esa caída ocasiona daños personales o a la propiedad. Otra acepción es la de “accidentes de tránsitos fatales,” en los que una o más personas resultan muertas.¹⁵ Para el caso de la República de Colombia y de acuerdo al artículo 2º del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002, se define accidente de tránsito como un

Evento generalmente involuntario generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías, comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.¹⁶

Estos son a grandes rasgos los postulados conceptuales que utilizaremos para desarrollar este proyecto de investigación que en cierta forma pretende generar

¹⁴ Conceptos y definiciones. En: <http://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Glosario- Accidente de tránsito. En: [https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Glosario\(06/10/2014\)](https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Glosario(06/10/2014))

conciencia, un llamado de alerta dirigido a prevenir estos tristes sucesos que pueden incluso ocurrirnos a nosotros; de ahí que nosotras consideremos que una de las maneras de contribuir a la disminución de estos patrones sociales, sea llevando esta clase de estudios a la práctica.

2.2 Algunos estudios sobre el Homicidio y Accidentes de Tránsito.

Aquí reseñaremos algunos estudios sobre homicidios y accidentes de tránsito escritos en Colombia. Este ejercicio es uno de los primeros pasos que seguiremos; sin esta labor, que implica la lectura de libros, artículos y toma de apuntes, no podríamos conocer los principales estudios relacionados con el tema que actualmente estamos abordando. En este primer aparte nos interesa destacar que algunas de las investigaciones a reseñar fueron consultadas en internet, mientras que otras son libros o artículos de libros cuyo contenido ayudó a perfilar los lineamientos metodológicos de este trabajo de grado.

El primer estudio que resaltaremos se titula “Comportamiento del homicidio. Colombia, 2011”. Este, aparte de que aborda el número de homicidios que ocurrieron durante este año, resalta cuantitativamente y cualitativamente la práctica de este flagelo; con base a estos homicidios, el autor de esta investigación construyó varios gráficos, con los cuales pretende y logra demostrar la caracterización y regularidad con la que estos suceden en nuestro país; en estos gráficos encontramos por ejemplo datos relativos al género de los occisos, su ocupación, nivel de escolaridad, armas utilizadas, entre otros aspectos. Debemos destacar que la información con la que se escribe esta investigación se toma del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.¹⁷

¹⁷ Ricaurte Villota, Ana Inés. Comportamiento del homicidio en Colombia, 2011, en: [http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/34616/2-F-11-Homicidios.pdf/01a6b108-57cd-48bc-9e9b-dcdba0d918a2\(03/10/2014\)](http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/34616/2-F-11-Homicidios.pdf/01a6b108-57cd-48bc-9e9b-dcdba0d918a2(03/10/2014))

Otro informe del mismo tenor, es el titulado: “Comportamiento del homicidio en Colombia, 2013.” En este el sociólogo Germán Alberto de la Hoz Bohórquez, al igual que en la anterior investigación, analiza la evolución del homicidio a partir de los datos estadísticos que recopila anualmente el Instituto Nacional de Medicina Legal. Con base en estos, el estudio muestra las variaciones de este flagelo en cada uno de los municipios del país y de las grandes ciudades; construye gráficas, los agrupa a partir de las formas en que murieron, los ubica en el tiempo y en el espacio, entre otros aspectos.¹⁸

Otro estudio relacionado con el homicidio, es el realizado por tres docentes de la facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad del Cauca; en el exponen la incidencia del homicidio en Popayán entre el año 2003 y 2007. Lo interesante de este estudio local, es el hecho de que cuantifican en su totalidad los homicidios que ocurrieron durante este periodo de tiempo (523 homicidios) en nuestra ciudad; en este artículo, sus autores dividen los homicidios ocurridos por género, edad, nivel de escolaridad, estado civil y ubicación espacial, entre otros. Al igual que en el anterior, sus fuentes de información son tomadas del Instituto Nacional de medicina legal, seccional Cauca.¹⁹

“Dinámicas espaciales de las muertes violentas en Colombia”²⁰, es una investigación auspiciada por la Vicepresidencia de la República de Colombia; en este escrito se abarcan los homicidios ocurridos entre 1990-2005. A diferencia de los anteriores, esta profundiza en la violencia ejercida por los actores armados de nuestro país; de otro lado, hay una característica particular de este trabajo, y es el hecho de que sus autores elaboraron varios mapas con el objetivo de mostrar la ubicación espacial de estas muertes violentas. En este mismo aparte queremos resaltar que también se

¹⁸ De la Hoz Bohorquez, Germán Alberto. Comportamiento del homicidio en Colombia, 2013, en: [http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+2-+homicidio.pdf/2af79b03-2a12-4341-a9a7-c3d9a251c38f\(03/10/2014\)](http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+2-+homicidio.pdf/2af79b03-2a12-4341-a9a7-c3d9a251c38f(03/10/2014))

¹⁹ Estrada Martínez, Esther Mariela. Daza Córdoba, Carmen Ofelia. Illera Rivera, Diego. Homicidio en Popayán, Colombia, entre 2003 y 2007, en: [http://www.facultadsalud.unicauca.edu.co/revista/backweb/Revista/1103092009.asp\(03/10/2015\)](http://www.facultadsalud.unicauca.edu.co/revista/backweb/Revista/1103092009.asp(03/10/2015))

²⁰ Echandía Camilo, Salas Luis Gabriel. Dinámica espacial de las muertes violentas en Colombia, Bogotá, Observatorio de Derechos Humanos y DIH, 2008. En: <http://www.acnur.org/t3/uploads/pics/2551.pdf?view=1>

realizaron varios gráficos con el objetivo de mostrar los descensos y ascensos de los homicidios, teniendo muy en cuenta el contexto geográfico de la nación colombiana.

Otro libro consultado se titula “La evolución geográfica del homicidio en Colombia.”²¹ En el sus autores muestran las distintas facetas del descenso y el ascenso del homicidio en los municipios de nuestro país; así también, este estudio señala que la tasa de este delito no es aleatoria, es decir, sus análisis muestran que hay una tendencia a la agrupación de municipios violentos y pacíficos. Las fuentes primarias con las que trabajan son las de la policía nacional, las que según estos investigadores, alcanzan una cobertura del 100% del territorio colombiano.

El estudio titulado “Control de Armas y Homicidio en Colombia”,²² analiza el comportamiento social del homicidio en nuestro país, así como también la relación que existe entre la restricción al porte de armas de fuego y la disminución de esta práctica macabra. Este estudio es muy interesante en tanto muestra un panorama general del homicidio en Colombia, a través por ejemplo de gráficas que exponen el descenso y aumento de este delito entre los años de 1995 y 2000. Por último, otro de los aspectos a destacar de este estudio, tiene que ver con el hecho de que muestra claramente que las mayores cifras del homicidio en Colombia no se derivan solo del conflicto armado que vive nuestro país, este procede más bien de la violencia armada en las ciudades, tales como riñas, producto de la delincuencia común y organizada, atracos, entre otros.

Ahora nos ocuparemos de algunos estudios que abordan los accidentes de tránsito. En un artículo titulado “Características de los accidentes de tránsito con personas lesionadas atendidas en un hospital de tercer nivel de Medellín, 1999- 2008”,²³ sus

²¹ Sánchez Jabba Andrés, Díaz Ana María, Peláez, Alejandro. “Evolución geográfica del homicidio en Colombia,” Cartagena de Indias, Banco de la República, 2012.

²² Ministerio de Defensa Nacional. Control de armas y homicidio en Colombia, Bogotá, PrePrensa, 2001

²³ García García, Héctor Iván. Vera Giraldo, Claudia Yaneth. Zuluaga Ramírez, Lina María. Características de los accidentes de tránsito con personas lesionadas atendidas en un hospital de tercer nivel de Medellín, 1999-2008, en: <https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CBsQFjAA>

autores exponen las cifras de accidentes atendidos en el “Hospital General de Medellín Luz Castro de Gutiérrez”; en este escrito el descenso y aumento del número de muertos y de heridos por cuenta de accidentes vehiculares, son interpretados a través de la construcción de gráficos, así como también gracias a la ubicación espacial que estos realizan por comunas en la ciudad de Medellín.

En el “Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte, Colombia, 2013,” se analiza cuantitativamente los accidentes de tránsito en nuestro país; esta información es expuesta por departamentos y sus respectivos municipios, así como también por ciudades grandes. Las fuentes primarias con las que trabajó el autor proviene del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses; de estos datos se desprende cómo en el 2013 se dieron un total de 6219 personas fallecidas y un total de 41823 personas lesionadas en Colombia. Al igual que en otros estudios, el autor construye gráficos para ilustrar el número de accidentes o lesionados, se tienen en cuenta rango de edad, identidad de género, nivel de escolaridad, así como la variable espacio-tiempo.²⁴

El “Plan nacional de seguridad vial. Colombia (2011-2016)”, propuesto por el gobierno colombiano, es otro estudio que tendremos en cuenta; en el encontramos información estadística comprendida entre 1991 y 2010, la cual muestra la variabilidad de los accidentes de tránsito en Colombia, a partir del análisis cuantitativo del número de muertos y heridos. En esta investigación se resalta la importancia otorgada a la seguridad vial, al tratarla como una política de Estado; ello, destacan los autores de este informe, se dio gracias a que la organización mundial de la salud viene promoviendo campañas dirigidas a disminuir los accidentes de tránsito en el mundo.²⁵

&url=http%3A%2F%2Frevistas.javeriana.edu.co%2Findex.php%2Fgeregopsal%2Farticle%2Fdownload%2F2591%2F1861&ei=ognYVP3SH8K1ggS0qITIAg&usq=AFQjCNECDQkJ04k7Q1Eh1Hc1gGEf3173Xw(10/10/2014)

²⁴ Vargas Castillo, Diego Alfonso. Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte, Colombia, 2013, en, <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+4-+accidentes+de+transporte.pdf/51867e30-9ab5-4a15-8363-f2232d2c86ae>

²⁵ Plan nacional de seguridad vial. Colombia (2011-2016), en: <https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CBsQFjAA>

Esta es una breve aproximación a algunos estudios relativos al homicidio y accidentes de tránsito, investigaciones que abordan parte de estas tristes realidades que acontecen en Colombia; lamentablemente, no hemos hallado estudios que aborden estos dos temas sociales en conjunto, de ahí que la reseña de estos trabajos la hallamos realizado por grupos. El carácter de aproximación, implica en este caso específico que muchos estudios que han quedado por fuera son hasta el momento desconocidos por las autoras; sin embargo, podemos decir que con este breve análisis quisimos construir un panorama general de nuestra temática de estudio.

3. CONTEXTO HISTORICO GEOGRAFICO

3.1 Área de estudio

Popayán es la capital del Departamento del Cauca en la República de Colombia, se encuentra en una altitud de 1.738 metros sobre el nivel del mar, msnm, con una temperatura media de 19°C, se localiza a los 2°27' norte y 76°37'18" de longitud oeste del meridiano de Greenwich. La población estimada es de 270.000 habitantes aproximadamente en su área urbana.

La extensión territorial es de 512 km². Debido a q cuenta con una altura de 1.737 msnm (medidos en la plazuela de la iglesia de San Francisco) y muy cerca al Ecuador tiene una temperatura media de 18° a 19°C durante todo el año, alcanzando temperaturas máximas en los meses de julio, agosto y septiembre en horas del mediodía, hasta 29°C y mínimas de 10°C en horas de la madrugada en verano.

La ciudad tiene como principales fuentes hídricas los ríos: Blanco, Ejido, Molino, Las Piedras, Cauca, Negro, Mota, Pisojé, Clarete, Saté y Hondo, de los cuales cuatro de estos abastece su acueducto municipal para llevar agua potable a casi la totalidad de su población.

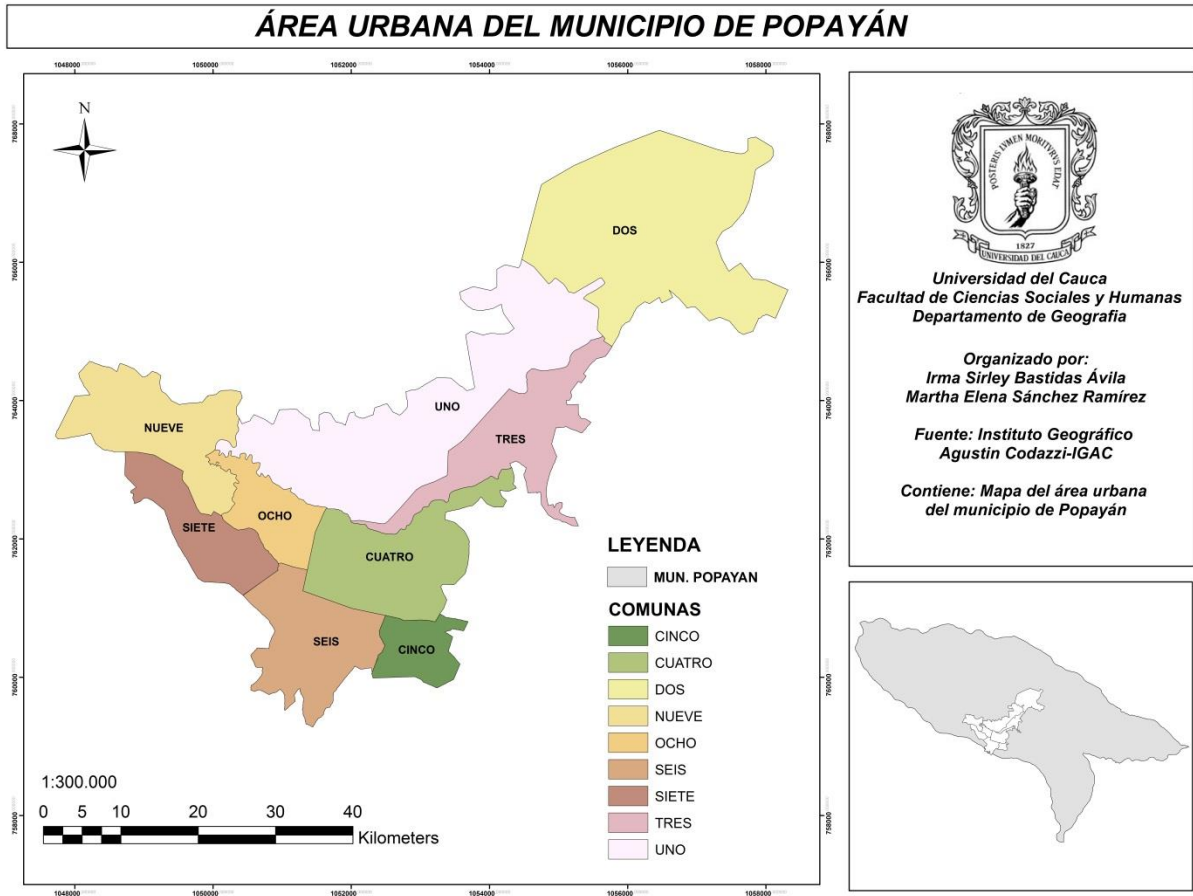
Por su ubicación sobre la Falla de Romeral que atraviesa el país de sur a norte en la zona andina, tiene una alta actividad sísmica que ha dado lugar a varios terremotos a lo largo de su historia, el más reciente sucedió en la mañana del Jueves Santo del 31 de marzo de 1983.

En su zona urbana cuenta con diferentes elevaciones de tierra en donde las máximas son los cerros de San Rafael Alto, Canelo, Puzná, Santa Teresa, Tres Tulpas y La Tetilla, siendo Puzná el más alto con 3.000 msnm.

Popayán limita al oriente con los municipios de Totoró, Puracé y el Departamento del Huila; al occidente con los municipios del Tambo y Timbío; al norte con Cajibío y Totoró y al sur con los municipios de Sotaró y Puracé. La mayor extensión de su suelo corresponde a los pisos térmicos templado y frío.

Fue fundado el 13 de enero de 1537 por Sebastián de Belalcazar

MAPA 1. ÁREA DE ESTUDIO



3.2 Homicidio y Accidentes de Tránsito en Colombia

3.2.1 Breve aproximación al Homicidio en Colombia

Sin lugar a dudas, el homicidio es una práctica inherente de nuestra historia; así, los noticieros nos informan de la ocurrencia de estos hechos en nuestro país o alrededor del mundo, de masacres que demuestran la crueldad de algunos seres humanos; así también, el cine, la televisión, el internet, abordan parte de esta realidad la cual incluso a menudo nos entretiene, creándonos de manera implícita la idea de que la violencia armada del hombre hacia el hombre es ineludible.

Desde un punto de vista utilitarista, estas catástrofes constituirían un proceso de autorregulación de la población; y en efecto, el aumento del ser humano en las distintas geografías planetarias, ha llevado a una mayor demanda de recursos naturales, a la colonización de nuevos territorios y lo más triste, ha conducido a un inusitado aumento de toneladas de basuras que atentan contra la vida del medio ambiente. Si bien estas reflexiones pueden ser válidas, lejos de tratarse de cifras, la población humana que hoy parece bajo los verdugos de su propia especie, fueron seres que tenían sueños y esperanzas; se trata del dolor de una madre, un padre o un hijo, que llora la pérdida o asesinato de un ser querido.

En este aparte abordaremos el acaecimiento de estos hechos cuya ocurrencia, tanto en países desarrollados como subdesarrollados, se ha convertido en el pan de cada día; y en efecto, acontecimientos como estos miden hasta cierto grado la pobreza espiritual de un país como el nuestro, prisionero en la actualidad de una violencia endémica que se niega a desaparecer, en donde es alta la sensación de inseguridad, tal es el caso por ejemplo de las grandes o medianas ciudades, cuyos entornos son a diario testigos de atracos, de intolerantes agresiones entre personas conocidas y desconocidas, las cuales en ocasiones desembocan en potenciales homicidios que en el mejor de los casos pudieron ser evitados.

Sin más preámbulos, es necesario destacar que según un estudio Mundial sobre el homicidio, casi la mitad de estos ocurren en países que concentran poco más de la décima parte de la población mundial; de otro lado, a nivel global, cerca del 95% de los homicidas son hombres y son hombres también casi ocho de cada 10 víctimas; dos tercios de las víctimas de homicidio cometido por compañeros íntimos o por familiares son mujeres; la mitad de todas las víctimas de homicidio en el mundo tienen menos de 30 años de edad.²⁶

Esto confirma el hecho de que el género masculino, tanto en el pasado como en nuestra actualidad, es mucho más violento y proclive a la conducta homicida, que el femenino; de otro lado, en este mismo aparte se resalta cómo en el año 2012, casi medio millón de personas (437 000) perdieron la vida a causa de homicidios dolosos en todo el mundo. En cuanto a su ubicación geográfica, este resalta que más de una tercera parte de éstos (36%) tuvieron lugar en el continente americano, 31% en África, 28% en Asia, mientras que Europa (5%) y Oceanía (0.3%) presentaron las tasas más bajas de homicidio a nivel regional.²⁷

Este análisis estadístico, que estudia el acaecimiento de estos crímenes a nivel global, deja muy mal parado a nuestro continente en tanto lo ubica en el primer puesto de muertes violentas a nivel intercontinental; en relación con este nada sorprendente panorama, cabe señalar que hasta cierto grado la pobreza y la baja cobertura en el sector educativo de las sociedades latinoamericanas, incide en el hecho de que se presenten estos altos índices de criminalidad; esto difiere por ejemplo, del caso de Europa, en donde estos niveles son más bajos.

Y en efecto, es preocupante el dramático nivel de inseguridad para los continentes que se encuentran en “vías de desarrollo”; por ejemplo, en este mismo estudio se resalta que si bien la tasa promedio global de homicidios es de 6.2 por cada 100000 habitantes, el caso de África del Sur y América Central muestran promedios cuatro

²⁶ ESTUDIO MUNDIAL SOBRE EL HOMICIDIO. 2013. RESUMEN EJECUTIVO, Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito, en http://www.unodc.org/documents/gsh/pdfs/GLOBAL_HOMICIDE_Report_ExSum_spanish.pdf(08/05/2015)

²⁷ *Ibíd.*

veces mayores (por arriba de 24 víctimas por cada 100 000 habitantes), lo que las vuelve las subregiones con las tasas de homicidio más altas que se hayan registrado, seguidas por América del Sur, África Central y el Caribe (entre 16 y 23 homicidios por cada 100 000 habitantes).²⁸

Otro aspecto relevante del homicidio global se expresa en la edad de las víctimas; así, una de las conclusiones a las que llegó este estudio se relaciona con el hecho de que la mayoría tienen en común que son relativamente jóvenes, cuyas edades van de 15 a 44 años; además, en cuanto a las personas más jóvenes, se encuentran 36 000 niños menores de 15 años asesinados en todo el mundo en 2012, lo que representa el 8% de las víctimas de este delito.²⁹

Las altas cifras de homicidio constituyen un problema social para cualquier país; de esta manera, es una tarea primordial del Estado, el controlar y en esencia, disminuir aquellos sucesos funestos que incluso pueden aumentar en momentos coyunturales de su historia, tal es el caso por ejemplo de la triste época de la guerra entre el Estado colombiano y el cartel de Medellín durante la década del 90. Así mismo, aquellos embates dirigidos contra un ser humano, se convierten en un problema económico, pues en muchas ocasiones, aquellos hombres o mujeres asesinados velaban por el sustento de sus familias.

En relación con lo expresado anteriormente, debemos señalar que el costo económico de la violencia armada no derivada de conflictos podría llegar hasta los 163 billones de dólares anuales en el mundo; cifra exorbitante con la que podría haberse financiado la reducción de una parte de la pobreza material en nuestro planeta. Sin embargo, la conflictividad del género humano es una condición inherente de su personalidad, de ahí el estremecedor número de personas asesinadas en guerras civiles alrededor del mundo; por ejemplo, entre 2004 y 2007 se registraron al menos 208.300 muertes violentas— un promedio de 52.000

²⁸ *Ibíd*, 2.

²⁹ *Ibíd*, 4.

muerter cada año. Esta es una estimación conservadora que incluye solo las muerter registradas, pudiendo el total real ser mucho más alto.³⁰

El homicidio de seres humanos es una aterradora realidad y la regularidad con la que se presentan, justifican nuestra recurrente costumbre de aceptarlos; un caso a todas luces preocupante es el de nuestra nación en la que el homicidio a sido un delito inapelable. Un ejemplo de ello es el hecho de que entre 1946-1965, periodo conocido como la época de “la violencia en Colombia,” hayan sucedido 186000 muerter en un país de 13 millones de habitantes.³¹

Otra de las formas de medir el impacto de la anterior violencia homicida, tiene que ver por ejemplo con el hecho de que Colombia presentaba una tasa de 23 homicidios promedio por cada 100.000 habitantes en el periodo 1970-1975 y después de un ascenso vertiginoso en la década de los 80 alcanzó en 1991 una tasa de 78 homicidios por cada 100.000 habitantes; este último promedio se explica hasta cierto grado por la guerra entre el Estado y el cartel de Medellín.³²

Así, el drama de la violencia homicida en Colombia es aún una realidad actual que al igual que en otros países se niega a desaparecer. Sin embargo, como lo hemos venido resaltando, el objetivo de este estudio, no es reflexionar alrededor de los homicidios que ocurren en esta serie de enfrentamientos, sino más bien aquellos derivados de acciones que pueden calificarse como individuales o que en pocas palabras, se alejan del clásico enfrentamiento entre fuerzas del Estado y grupos guerrilleros; solo los hemos mencionado para mostrar el contexto en el que ocurren estos hechos.

En relación con esto, es decir de enfocarnos más en la violencia homicida urbana, queremos señalar que un estudio realizado por el Ministerio de Defensa, muestra

³⁰ Summary. Carga Global de la Violencia Armada, 1-3, en <http://www.genevadeclaration.org/fileadmin/docs/GBAV/GBAV2008-Ex-Summary-Spanish.pdf> 08/07/ 20151-3

³¹ Ministerio de Defensa Nacional. Control de armas y homicidio en Colombia, Bogotá

³² Ministerio de Defensa Nacional. Control de armas y homicidio en Colombia, Bogotá, PrePrensa, 2001, 22.

que la gran mayoría de los homicidios, cerca de un 87% del total en el año 2000, es decir 26540, no están relacionados con la confrontación armada de la insurgencia contra el Estado, sino que son manifestaciones de una violencia relacionada directamente con las organizaciones criminales, con el narcotráfico y en menor proporción, con la intolerancia social y el ajuste de cuentas.³³

En este mismo estudio se resalta el hecho de que en “Colombia la mayoría de los homicidios se comete con armas de fuego. De los casos conocidos desde 1995 hasta el 2000, en promedio el 80% corresponde a criminalidad armada, presentándose un aumento en los últimos tres años, para el año 2000 alcanzar un 82, 5%.³⁴ A continuación, mostraremos en el gráfico 12 el ascenso y el descenso del homicidio en Colombia, durante buena parte del actual siglo XXI; esta información la hemos tomado del estudio titulado “Comportamiento del homicidio. Colombia, 2013.”

³³ *Ibíd*, 5.

³⁴ *Ibíd*.

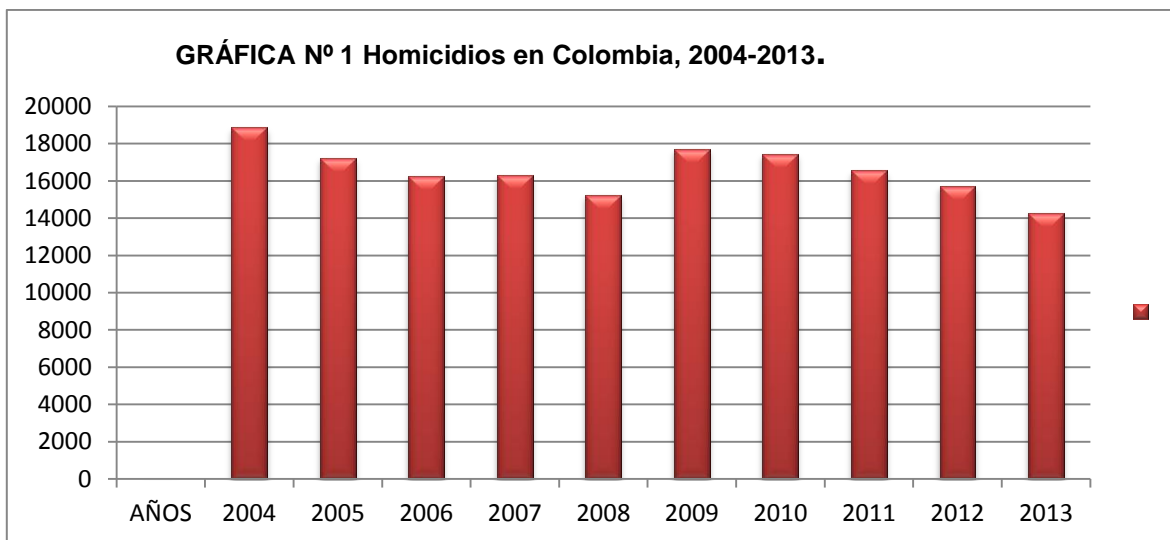


Tabla 1. Homicidio en Colombia

AÑOS	CASOS
2004	18.888
2005	17.234
2006	16.318
2007	16.274
2008	15.250
2009	17.717
2010	17.459
2011	16.554
2012	15.727
2013	14.294

F.I comportamiento del homicidio en Colombia 2013

Según esta gráfica, desde 2004 se observa un marcado descenso de los homicidios, con excepción del 2009, 2010, 2011 Y 2012 años en los que hay un leve incremento. De otro lado, en este estudio se resalta que para el 2013, el 92% de estos casos (13.119) corresponde a hombres en tanto que el 8% (1.163 casos) a mujeres;³⁵ cifra

³⁵ De la Hoz Bohorquez, Germán Alberto. Comportamiento del homicidio en Colombia, 2013, 81-82. En: [http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+2-+homicidio.pdf/2af79b03-2a12-4341-a9a7-c3d9a251c38f\(03/10/2014\)](http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+2-+homicidio.pdf/2af79b03-2a12-4341-a9a7-c3d9a251c38f(03/10/2014))

equiparable a las del contexto mundial, en tanto en nuestro país así como en el planeta tierra, son asesinados más hombres que mujeres.

Las anteriores cifras de homicidios, dan cuenta del hecho de que su recurrente ocurrencia es un problema latente y en cierto sentido, ineludible para el Estado colombiano; de otro lado, es muy importante señalar que el regular acaecimiento ha llevado a que nuestro país sea catalogado como uno de los países más violentos del mundo, situándose entre el 7% con la tasa de homicidios más alta. Esta cifra se obtiene al realizar cálculos con la información de homicidios a nivel internacional de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.³⁶

En relación con este “dudoso honor,” se estima que de los 468.000 homicidios ocurridos en el 2010 en el mundo, 15459 sucedieron en Colombia, lo que representa el 3,3 % del total;³⁷ este hecho, individual y a la vez colectivo, son realidades que deben ser controladas en aras de preservar la sociedad. Pero este control no debe expresarse en la construcción de más instituciones carcelarias dirigidas a castigar y combatir este delito; este también debe manifestarse en la cimentación de puentes de acercamiento desde los entes gubernamentales hacia la ciudadanía, a través de campañas de concientización en las zonas urbanas en donde más se presenten estos crímenes.

A continuación, nos centraremos en la información estadística de la ciudad de Popayán, la cual muestra el acaecimiento del homicidio entre los años 2013-2014; el análisis cuantitativo de esta serie de datos es fundamental, en especial porque podremos reflexionar alrededor de la regularidad con la que se presentan estos casos de agresión que culminan con la muerte de cualquier ser humano, triste práctica que lamentablemente forma parte de nuestra reciente y lejana historia.

³⁶ Sánchez Jabba Andrés, Díaz Ana María, Peláez, Alejandro. “Evolución geográfica del homicidio en Colombia,” Cartagena de Indias, Banco de la República, 2012, 5.

³⁷ *Ibíd.*

3.2.2 Breve aproximación a los accidentes de tránsito en Colombia

Una de las tantas expresiones del trasegar humano tiene que ver con su predisposición innata a desplazarse en el territorio que habita; esta condición ha llevado a que los hombres y mujeres tengan presente que el transportarse de un lugar a otro no es solo una necesidad, sino también una manifestación de supervivencia. Este desplazamiento, facilitado por la existencia de medios de transporte automotrices, es posible gracias a la existencia de caminos, cuya función histórica ha sido la de interconectar regiones o ciudades lejanas; esto con el objetivo de consolidar nuestra soberanía nacional y alimentaria, la seguridad militar e incluso los lazos comerciales con otros países.

Igualmente, utilizamos los medios de transporte (llámense taxis, colectivos, motos, camiones, tracto mulas, carros particulares, entre otros) para ir al trabajo, llevar a nuestros hijos al colegio, llegar a la universidad, ir de compras, transportar comida, abastos o combustibles a la ciudad, salir de viaje o ir de paseo. De esta manera, la existencia de un adecuado sistema de transporte, calles, caminos y carreteras, constituyen una manifestación de progreso en una sociedad como la nuestra; este es el caso del entorno rural colombiano, cuyas escarpadas geografías necesitan de vías primarias para intercomunicarse, transportar sus productos, ya sea a un municipio cercano o a las grandes ciudades.

Otro es el caso de las zonas urbanas, en donde la existencia de estas vías primarias son también indispensables, en especial por el elevado índice de personas que viven en su interior, tal es el caso de ciudades como Bogotá, Cali o Medellín, las cuales necesitan de un adecuado trazado de vías primarias, ya que en conglomerados urbanos como estos, el tiempo pasa mucho más rápido, a diferencia del que transcurre en un pueblo o municipio; así mismo, el trazado de obras de ingeniería como estas, aparte de disminuir el tiempo de desplazamiento de un lugar a otro, fortalece los lazos económicos y comerciales, por ello en ocasiones una ciudad entra en crisis cuando su movilidad es atacada.

Sin embargo esta expresión de desarrollo, en sociedades como la nuestra, en donde circulan miles de vehículos, sufre de inconvenientes, tal es el caso del acaecimiento

de accidentes de tránsito, en los que el fallecimiento y la lesión de personas, es el pan de cada día; así, en un país atrasado como el nuestro e incluso en uno desarrollado, estos se presentan sin previo aviso y son ocasionados principalmente por el irrespeto a las señales de tránsito. En este aparte realizaremos un breve recorrido acerca de aquellas tragedias sucedidas en nuestro país, esto con el fin de analizarlo no desde un punto de vista individual, sino más bien desde un punto de vista colectivo e impersonal.

Así mismo, mostraremos algunas de sus variaciones en el tiempo y sus posibles causas, además de las regularidades que se desprenden de estos acontecimientos que en algunos casos, pudieron haber sido evitados. Acaecidos por la poca interiorización de las normas de tránsito, por imprudencias de peatones y conductores, así como también por la falta de señalización en las mallas viales, estos accidentes constituyen otra expresión de las muertes violentas que ocurren en nuestro país. Los accidentes de tránsito son un fenómeno que gracias a la cobertura de los medios de comunicación, ocupan un lugar en la actualidad; sin embargo, muchos de estos solo son noticia de un día; de ahí la importancia de algunos estudios dedicados a agruparlos y contabilizarlos.

Una de las causas asociadas a la ocurrencia de estas tragedias, tiene que ver con la irresponsabilidad de los conductores, hechos que al ser analizados desde una perspectiva planetaria, adquieren una indudable importancia. Por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial para el 2009, mencionó que solo en este año fallecieron más de 1,2 millones de personas por accidentes de tránsito y entre 20 y 50 millones sufrieron traumatismos no mortales”.³⁸

Estas cifras dan cuenta de la relevancia del tema; derivadas de nuestra falta de disciplina, por la letal mezcla de alcohol y volante, estimulados por la ausencia o falta

³⁸ Guerra López, María Camila. Accidentes de Tránsito en Colombia: la segunda manera de muerte por lesiones de causa externa, Revista Fasecolda, 2, en: [http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1067223\(17-02-2015\)](http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1067223(17-02-2015))

de campañas educativas lideradas por parte de los Estados para prevenir su ocurrencia e incluso por la falta de mantenimiento del vehículo, estos accidentes constituyen una triste realidad que afecta a los países más pobres; por ejemplo, según el mismo informe del año 2009, elaborado por la Organización Mundial de la Salud, el 90% de las muertes a nivel mundial a causa de accidentes de tránsito, se ubican en los países en vía de desarrollo y de bajos ingresos.³⁹

De otro lado, los datos que arrojan el “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020,” señala que cada año cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas, según esta investigación, no viajaban en automóvil. Así mismo, el plan resalta que más del 90% de las defunciones por cuenta de estas tragedias tienen lugar en países de ingresos bajos y medianos, donde se hallan menos de la mitad de los vehículos matriculados en el mundo.⁴⁰

Para ser más específicos, debemos resaltar que los países con ingresos bajos, los cuales concentran el 12% de la población mundial, representan el 12% de las muertes en accidentes de tránsito y se estima que cubren el 1% de la motorización mundial; otro es el caso de los países de ingresos medios, de los que forma parte Colombia y que concentra el 72% de la población mundial representando el 80% de las muertes; sin embargo, en su territorio concentran el 52% de los vehículos, por cuanto en un análisis de mortalidad por tasas de motorización, estos países obtienen los más altos indicadores.⁴¹

En un país como el nuestro, ubicado dentro del grupo de ingresos medianos, es comprensible esta afirmación; esto nos lleva a contrastar nuestro comportamiento en las vías frente al de los países desarrollados, en donde las normas de tránsito son más respetadas; o quizás otra de las causas para que esto ocurra, se expresa en el

³⁹ Ibid, 2.

⁴⁰ Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, 4, en: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf 17-02-2015.

⁴¹ Vargas Castillo, Diego Alfonso. Op.cit., 172.

hecho de que en estas naciones, el sistema de carreteras y de señalización en la zona urbana y rural, está más consolidada.

Lejos de ser un problema de disciplina o indisciplina, de irrespeto o acatamiento a las señales de tránsito, se trata de un problema humano que conlleva a problemas emocionales e incluso económicos; así, se estima que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. Esto lleva a concluir a los autores de este informe, que la reducción de heridos y muertos por accidentes de tránsito podría mitigar el sufrimiento, desencadenar el crecimiento y liberar recursos para una utilización más productiva.⁴²

El camino de la prevención, de una mayor educación basada en el respeto de las señales de tránsito, debe ser el principal objetivo; esto con el fin de controlar el aumento de estos accidentes, que según un informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito, de la Organización Mundial de la Salud (OMS), del año 2004, indica que hacia el año 2020, este tipo de accidentes será la tercera causa de morbilidad en el mundo. Además, las muertes diarias, en todo el globo, por concepto de accidentes de tránsito alcanzan aproximadamente los 3.000 fallecidos.⁴³

Esto ha llevado a que los accidentes de tránsito hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud como un problema de salud pública; esto se manifiesta en el hecho de que a nivel mundial cada año más de 1,2 millones de personas fallecieron por esta causa, mientras que alrededor de 50 millones han quedado lesionadas, ya sea temporalmente o de por vida. Aquella expresión de muerte colectiva se revela en las altas cifras de siniestros acaecidos en Colombia; por ejemplo, en el 2013 el Instituto Nacional de Medicina Legal fue informado de

⁴² Plan Mundial para el Decenio, op. Cit., 4.

⁴³ *Ibíd.*

48.042 casos de accidentes; de estos fallecieron 6.219 personas, mientras que el restante, corresponde a 41.823 personas lesionadas.⁴⁴

Otros datos importantes, en especial para el año 2013, se manifiestan en el hecho de que el 81% de las muertes en accidentes de tránsito en Colombia corresponde a hombres, para un total de 5.038 casos; el restante 19 % corresponde a mujeres y representa 1.181 casos del total de muertes en el país. En cuanto a la edad, las personas entre los 15 y 34 años representan el 43,70% del total de muertes, es decir este nivel de edad representa el 33,60% de la población nacional. El 62,7% de los casos reportados de lesiones no fatales son hombres para un total de 26.210; las mujeres concentran el 37,3% para un total de 15.613 reportados.⁴⁵

El aumento de estos accidentes en nuestro país puede derivarse del aumento de vehículos; así, un estudio resalta cómo entre el 2005 y 2007, los vehículos pasaron de 4.016.462 a 5.300.769, cifra para nada despreciable;⁴⁶ con el fin de aclarar este panorama y de ubicarlo en una línea de tiempo más amplia, Mostraremos un gráfico en el que se retrata el descenso y el aumento cuantitativo de muertes por accidentes de tránsito en Colombia entre 1991 – 2010.

En este podemos ver el ascenso de estos desde 1991 con 4119 casos hasta llegar a 7874 para el año de 1995; de alguna manera, la tendencia de estos accidentes de tránsito se mantienen a lo largo de estos 20 años; allí podemos ver también cómo a partir del año de 1995 estos descienden desde los 7000, 6000, hasta llegar a los 5000, más nunca regresan al nivel de los 4000 accidentes de tránsito; una de las conclusiones a las que podemos llegar en relación con estas cifras, pueden expresarse según nuestra opinión en el paulatino aumento de vehículos

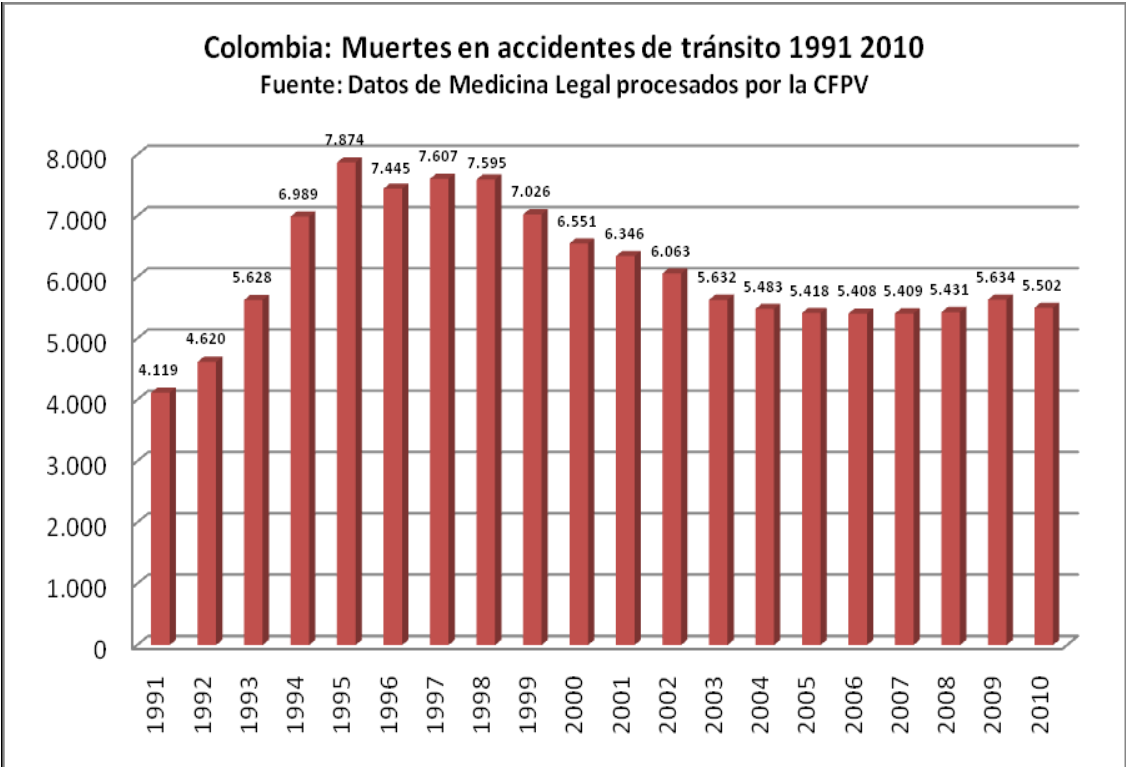
⁴⁴ Vargas Castillo, Diego Alfonso, op.cit., 171-172.

⁴⁵ *Ibíd.*

⁴⁶ García-García, Héctor Iván. Vera Giraldo, Claudia Yaneth. Zuluaga Ramírez, Lina María. Características de los accidentes de tránsito con personas lesionadas atendidas en un hospital de tercer nivel de Medellín, 1999- 2008, Bogotá, 103. En: http://rev_gerenc_polit_salud.javeriana.edu.co/vol10_n_21/estudios_2.pdf 25-10-2014.

automotrices, llámense carros o motos, en nuestro país; esta información, que da cuenta de la pérdida de vidas humanas en Colombia, muestra por ejemplo la necesidad de que desde el Estado se genere a través de campañas pedagógicas, una mayor conciencia vial, dirigida tanto a peatones, pasajeros y conductores.

GRÁFICA N° 2. MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO. COLOMBIA 1991-2010.



F.I Medicina Legal

Luego de esbozar de manera breve el panorama general de los accidentes de tránsito en Colombia, nos dedicaremos a reflexionar alrededor de la ocurrencia de este tipo de siniestros en Popayán, cuya ocurrencia en cualquier sociedad se ha convertido tristemente en parte notable de ciudades medianas, grandes o pequeñas.

4. DIMENSIÓN ESPACIAL DE LAS MUERTES VIOLENTAS EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN (2013-2014)

Es innegable el aumento poblacional en nuestra ciudad, el cual se hace visible si lo analizamos a través del tiempo; por ejemplo, según una investigación entre 1536.⁴⁷ y 1985 la población alcanzó 158336 habitantes; de otro lado, de 1985 al 2005, este incremento ascendió a la nada despreciable cifra de 100000 personas más. Otro dato interesante, tiene que ver con el hecho de que Popayán ha quintuplicado su población alrededor de los últimos cincuenta años, situación que ha significado transformaciones sustantivas en cuanto a la composición urbana del municipio.⁴⁸

El periodo 1985-2005 es de singular importancia, en especial si resaltamos que la tasa de crecimiento durante esta etapa fue de 633 por mil, lo que significa que por cada mil habitantes en Popayán para 1985, en el 2005 hubo 633 adicionales, siendo este crecimiento bastante alto para un periodo tan corto; sin embargo, lo grave del asunto, se encuentra en que de esos 633 habitantes 517 son producto de los elevados índices de nacimientos, mientras 117 son producto de los procesos migratorios.⁴⁹

Los datos estadísticos más recientes y relativos al actual número de habitantes de nuestra ciudad, son tomados del censo realizado por el DANE en el año 2005; según este, la población del municipio de Popayán se encuentra ubicada en la zona urbana con un porcentaje del 88%, mientras que para el caso del entorno rural, es de un 12 %, para un total de 258263 habitantes en todo el municipio. Algo totalmente opuesto a la tendencia demográfica del departamento del Cauca, la cual se caracteriza por ser eminentemente rural.

⁴⁷ Según datos aproximados, Popayán tenía para el año de 1871 52741 habitantes. En: Castrillón Arboleda, Diego. De la colonia al subdesarrollo, Popayán, Editorial Universidad, 1970, 11.

⁴⁸ Macuacé Otero, Ronald Alejandro. Cortés Landázury, Raúl Hernando. Popayán: Una referencia de inercia o involución regional, Instituto de Estudios Urbanos-IEU- Bogotá, 2-6, en [http://www.institutodeestudiosurbanos.info/herramientasdelsitio/colecciondocumentos/cat_view/147-eventos/132-seminarios-de-investigacion-urbano-regional-aciur/150-memorias-viii-seminario-aciur-2009/163-mesas-tematicas/159-dinamicas-demograficas-y-configuracion-del-territorio?limit=5&limitstart=0&order=hits&dir=DESC\(10-01-2015\)](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/herramientasdelsitio/colecciondocumentos/cat_view/147-eventos/132-seminarios-de-investigacion-urbano-regional-aciur/150-memorias-viii-seminario-aciur-2009/163-mesas-tematicas/159-dinamicas-demograficas-y-configuracion-del-territorio?limit=5&limitstart=0&order=hits&dir=DESC(10-01-2015))

⁴⁹ Ibíd, 7.

En relación con lo expuesto anteriormente, la composición étnico de la población payanesa se caracteriza por su variedad, representada en este caso por mestizos, comunidades negras o de afro descendientes, indígenas y blancos asentados tanto en la zona urbana como rural, conglomerados humanos que aparte de compartir el territorio, tienen características culturales y necesidades específicas que históricamente han sido desatendidas dando como resultado desequilibrios, desigualdades, exclusión social, pobreza, etc.⁵⁰

Desigualdad que emana de la frágil economía de nuestra ciudad, cuyos efectos colaterales han llevado al mantenimiento de las altas cifras de desempleo en una gran parte de la población payanesa; situaciones sociales y actuales generadas hasta cierto grado, por la falta de un fuerte conglomerado industrial, el cual podría coadyuvar a disminuir estos índices de miseria. Otra de las desventajas de nuestro entorno urbano, tienen que ver con la ausencia de una fuerte estructura productiva agropecuaria, la cual podría permitirle a Popayán, convertirse en proveedora de materias primas o insumos para regiones o municipios más desarrollados económicamente, como es el caso de Santander de Quilichao.⁵¹

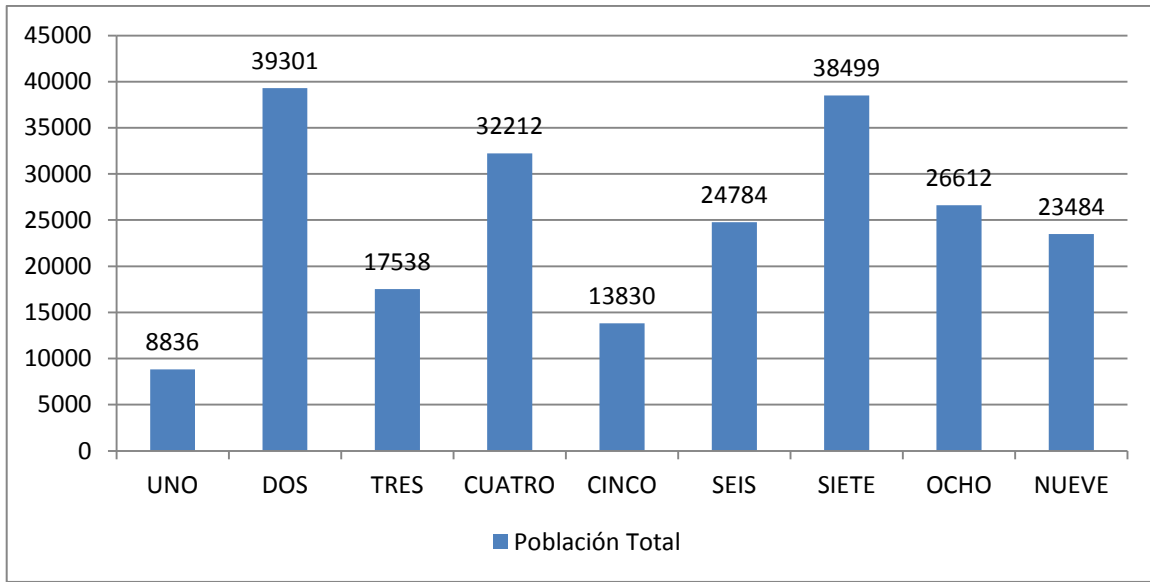
Las proyecciones de Población del municipio de Popayán hacen referencia a las perspectivas demográficas del DANE Y el DNP con base a los censos de población realizado en el 2005, con tasas de crecimiento del 1,3 y 1,4% para 2013 y 2014 respectivamente.⁵²

⁵⁰ Estas apreciaciones las tomamos del PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE POPAYÁN. Consultar: Documento ejecutivo. Alcaldía municipal de Popayán. Capítulo I, Marco conceptual y articulación del plan de Ordenamiento con el Plan de Desarrollo Municipal, 24, en <http://popayan.gov.co/sites/default/files/documentosAnexos/pot-popayan.pdf> 16-03-2015.

⁵¹ *Ibíd*, 22-23.

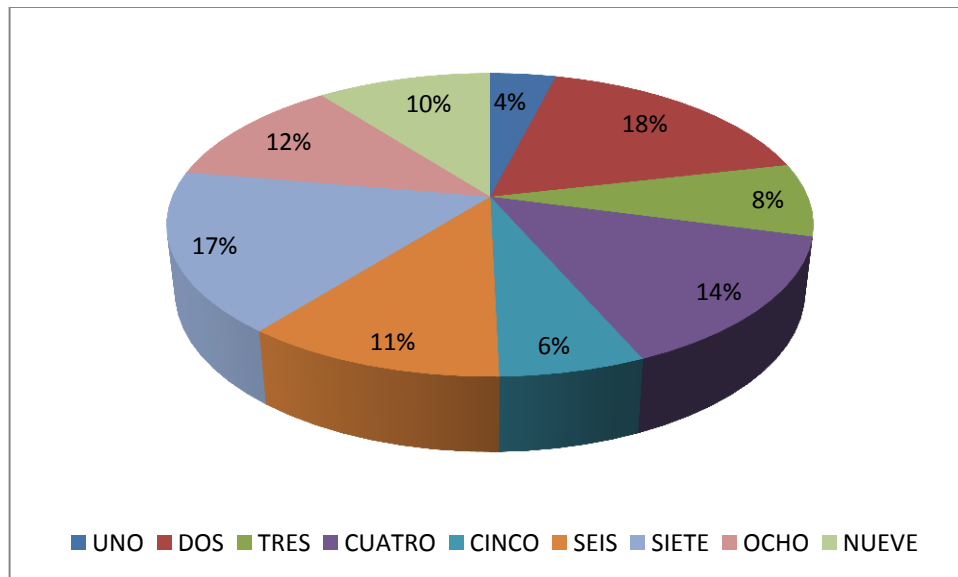
⁵² Es claro afirmar que las proyecciones en un conjunto de población pueden manejar márgenes de inexactitud debido a procesos migratorios de redistribución territorial, cuya movilidad depende de factores económicos, políticos y sociales.

Grafico 3. Población por comuna en la ciudad de Popayán.



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas y el DNP (2005)

Grafico 4. Población en porcentajes por comuna en la ciudad de Popayán.



F.I Elaboración propia

4.1 Caracterización del homicidio en la zona urbana del Municipio de Popayán (2013-2014).

El vertiginoso acaecimiento de homicidios dentro de nuestro contexto urbano, es un hecho social innegable; los casos de los que hemos tenido conocimiento dan cuenta del panorama general de aquella situación en Popayán, ciudad que no escapa de estas expresiones de violencia, presentes en diversos lugares del mundo. Iniciaremos este aparte señalando algunas cifras de homicidios ocurridos en varias ciudades de nuestro país durante el año 2013.

Así, una radiografía del homicidio en Colombia en este año muestra cómo Medellín, Bogotá y Cali tienen las tasas más altas con 924, 1283 y 1989 asesinatos respectivamente; a estos espacios urbanos le siguen Barranquilla, Cúcuta y Cartagena, con 319, 280 y 275 casos cada una. Por su parte, Pereira, Manizales, Pasto y Bucaramanga cuentan con 183, 125, 104 y 102 homicidios cada una; mientras que las tasas más bajas se encuentran en Ibagué con 95 y Tunja con 14 casos. Es de destacar que Popayán aparece con 81 casos, 9 casos menos de los que tenemos información en este proyecto de investigación.⁵³

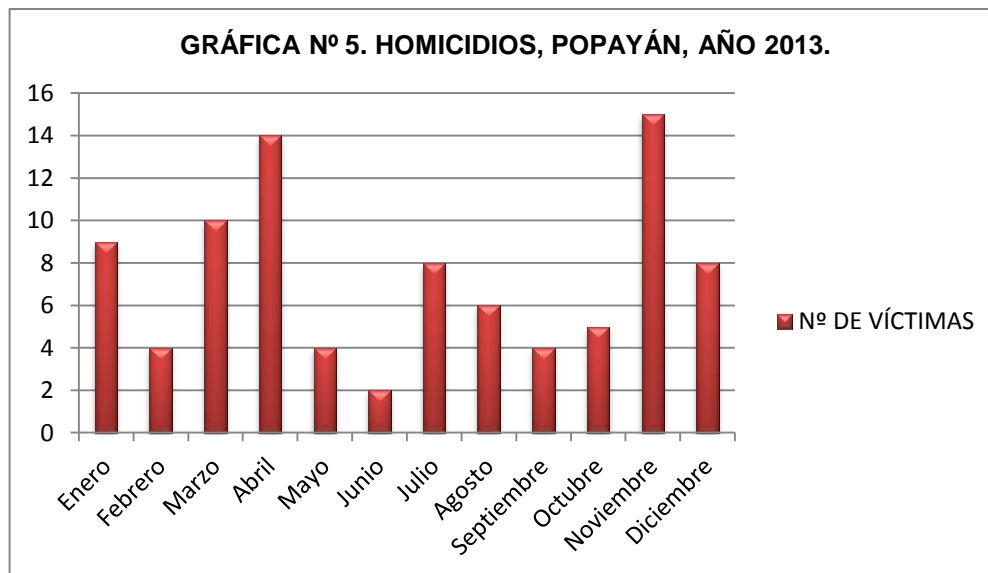
Los datos que hemos encontrado, resaltan que en el año 2013 ocurrieron 89 homicidios. Aquella información fue proporcionada por el Instituto Nacional de Medicina Legal- Seccional Cauca, por la alcaldía de Popayán y la secretaría de salud. Hasta cierto grado, esta cifra es desde cualquier punto de vista baja, si la comparamos con el número de asesinatos ocurridos en otras latitudes urbanas de nuestro país, las cuales fueron expuestas en el párrafo precedente y cuya selección y exposición en este trabajo fue realizada de acuerdo a nuestro criterio personal; en ellas encontramos que Popayán se ubica en el último lugar de aquel panorama revelador de violencia homicida en Colombia.

Es de resaltar que nuestro entorno urbano se ha caracterizado por ser mucho más tranquilo en términos de seguridad. De las anteriores cifras, mención especial

⁵³ Los datos de los homicidios ocurridos en estas ciudades se encuentran en: De la Hoz Bohorquez, Germán Alberto. Op.,.cit.,93-110.

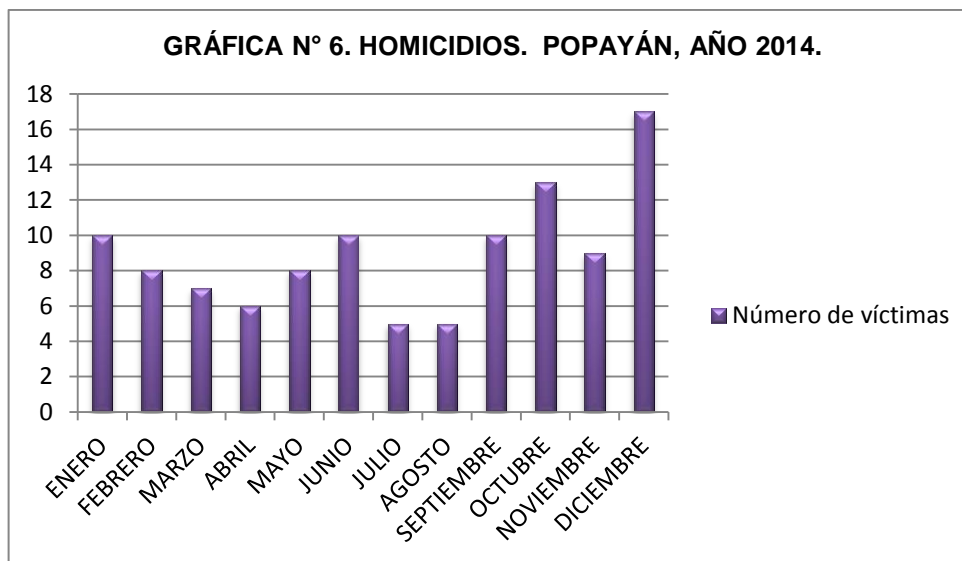
merece la ciudad de Tunja, con 14 casos para el 2013, cifra que en esencia deja mal parada a las demás ciudades, incluyendo la nuestra.

Empezaremos exponiendo las cifras de estos trágicos sucesos; así, la gráfica 5 representa los 89 homicidios ocurridos en el 2013 en Popayán; en esta encontramos que abril y noviembre fueron los meses más altos con 14 y 15 casos. A estos los siguen enero con 9, marzo con 10, mientras que en julio y diciembre ocurrieron 8 asesinatos. Si bien más adelante analizaremos la edad de los occisos, en este aparte queremos resaltar que durante los meses más altos (abril y noviembre) la edad de las víctimas osciló entre los 20 y 30 años.



F.I Elaboración propia

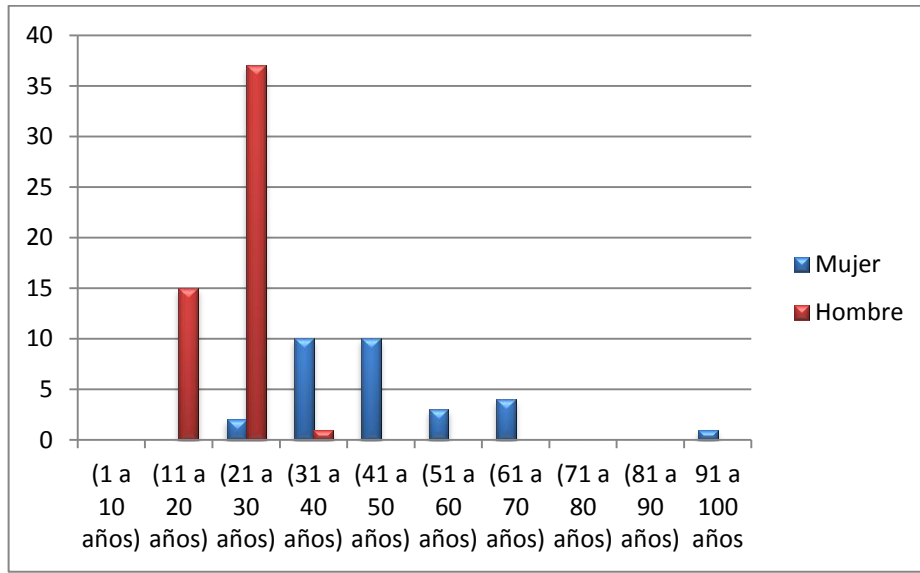
Por su parte, en el año 2014, encontramos que se presentaron 108 homicidios; es decir, un aumento considerable de 19 casos más. La gráfica 6, expuesta en la siguiente hoja muestra estas cifras. En esta encontramos que en octubre y diciembre ocurrieron más homicidios, con 13 y 17 casos respectivamente, a estos les siguen enero, junio y septiembre con 10. En relación con la edad de las víctimas durante los dos meses más altos del año 2014, debemos señalar el hecho de que esta oscila entre los 15 y 40 años (12 para octubre y 14 para diciembre).



Las cifras relacionadas con el sexo y la edad, constituyen otro punto de vista para analizar el homicidio; la gráfica 7 describe aquella trayectoria al resaltar cómo los hombres durante el 2013 fueron quienes más sucumbieron bajo este flagelo con 53 casos, mientras que las mujeres solo reportaron 30. De otro lado, esta gráfica señala cómo la edad en el que más se ubican estos crímenes, oscila entre los 21 y 30 años, con 37 casos de hombres (la cifra más alta), mientras que el de mujeres llega a dos. A este número le sigue la cifra de 15 casos para el rango que va de los 11 a los 20 años, todos del género masculino, ninguno del femenino.

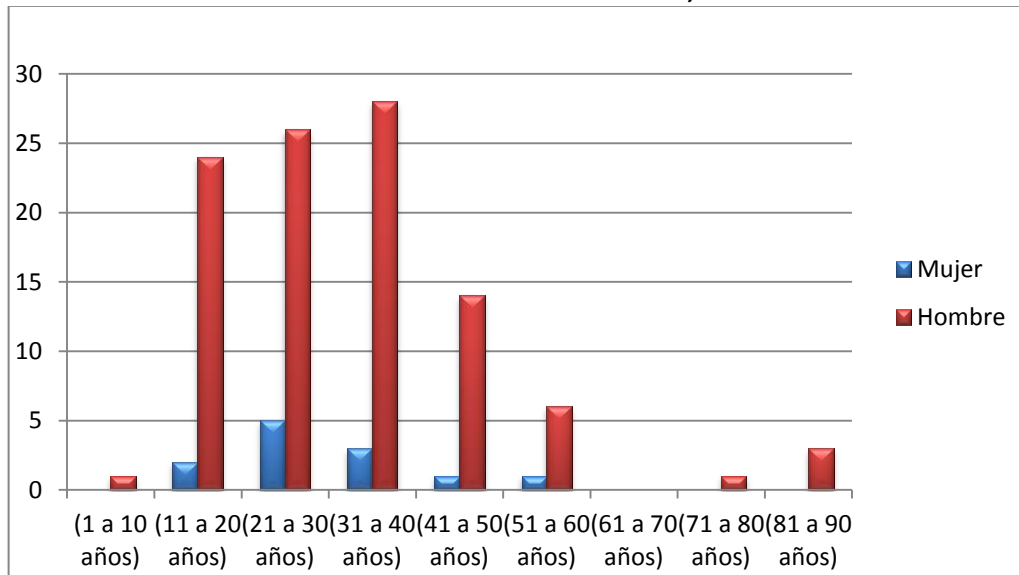
En el 2014, según la gráfica 8, el número de homicidios en hombres fue de 103, mientras que en las mujeres solo llegó a 12; para el caso del grupo de edad, aquel que transcurre de 31 a 40 años fue el más alto con 31 casos, 28 para hombres y 3 para mujeres; a este le sigue el rango que va de 11 a 20, con 24 casos para hombres y uno para mujeres; por último, mencionaremos el grupo de edad de 21 a 30 años, con 26 casos para hombres y 5 para mujeres. Una de las conclusiones a las que podemos llegar, se expresa en el hecho de que el homicidio durante los años 2013-2014 afectó principalmente a los hombres, lo cual nos dice que estos se constituyeron durante estos años, en el mayor receptor de violencia.

GRÁFICA Nº 7. HOMICIDIOS SEGÚN GRUPO DE EDAD Y SEXO DE LA VÍCTIMA. POPAYÁN, 2013.



F.I Elaboración propia

GRÁFICA Nº 8. HOMICIDIOS SEGÚN GRUPO DE EDAD Y SEXO DE LA VÍCTIMA. POPAYÁN, 2014.



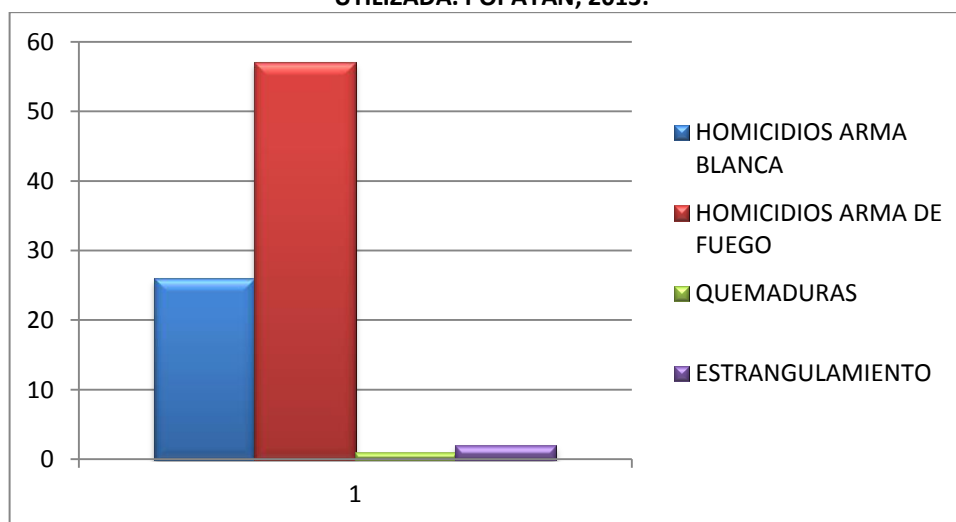
F.I Elaboración propia

Otra de las cuestiones a considerar en relación con el homicidio, tiene que ver con el arma utilizada por los agresores en contra de sus víctimas; los datos del año 2013, representados en el gráfico 9, ubican el arma de fuego como el principal instrumento

de muerte utilizado por los homicidas con 57 casos, la segunda es el arma blanca con 26, mientras que el asesinato por estrangulamiento y quemaduras, ocupa el tercer y cuarto puesto con 2 y 1 caso respectivamente.

En el año 2014 representado en la gráfica número 10, el homicidio con arma de fuego sigue liderando estos decesos con 59 casos, mientras que aquellos realizados con arma blanca ocupan nuevamente el segundo puesto con 39; en este año se dan ocho casos que aún están en estudio, tres por aborto y uno por golpes. Así, las armas de fuego constituyen el principal mecanismo penal a través del cual fueron asesinados los payaneses durante el 2013- 2014, mientras que el arma blanca ocupa el segundo lugar.

GRÁFICA Nº 9. HOMICIDIOS SEGÚN TIPO DE ARMA UTILIZADA. POPAYÁN, 2013.

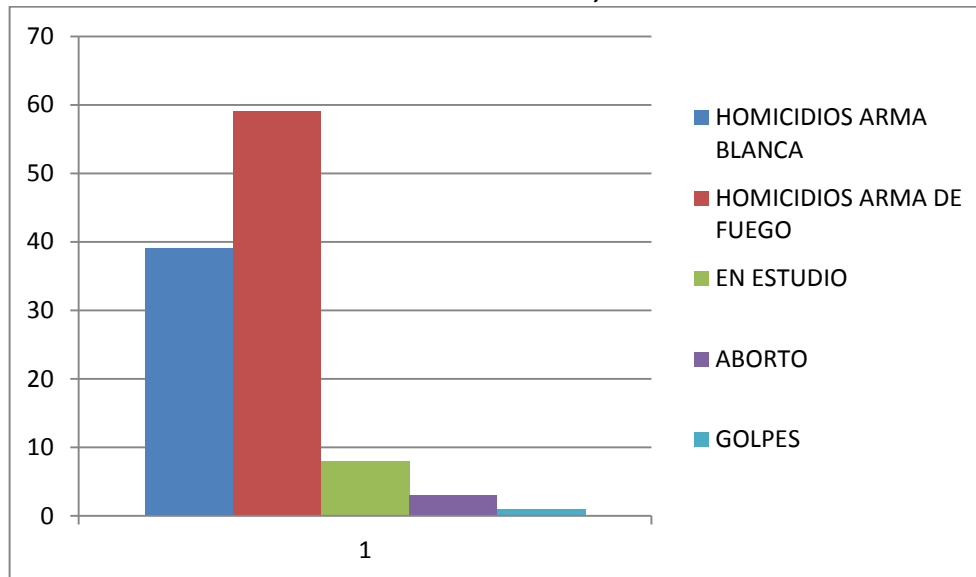


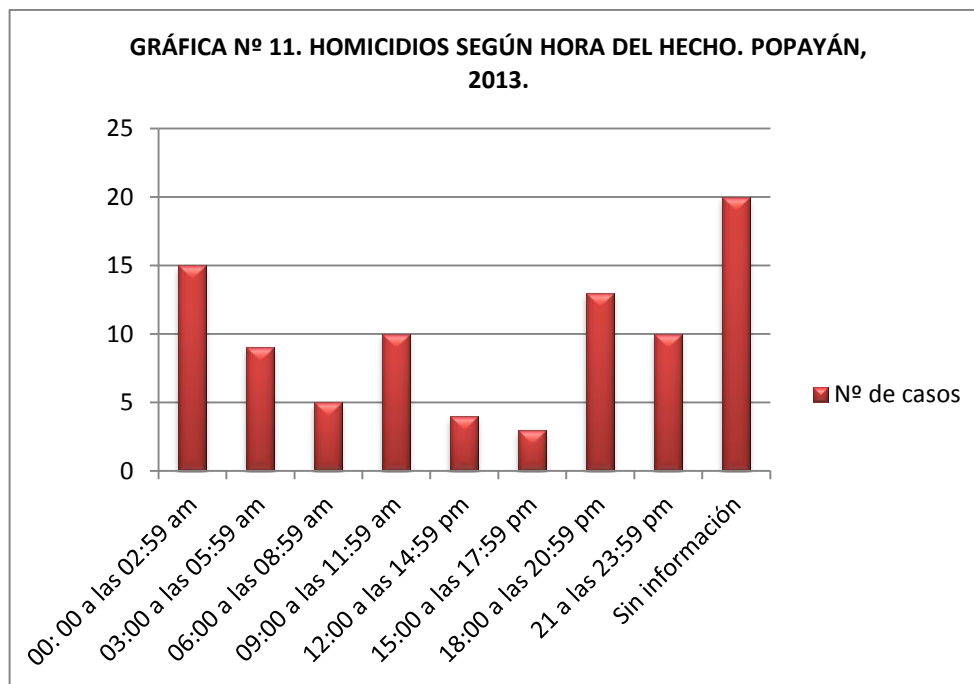
F.I Elaboración propia

La hora del homicidio es otro aspecto de análisis que tendremos en cuenta; en relación con esto, la gráfica 11 expuesta en la página siguiente y que retrata la trayectoria homicida durante el 2013, muestra que el número más alto de estos flagelo ocurrió entre las 00:00 horas hasta las 02: 59 am, con 15 casos, mientras que la segunda cifra más alta en este mismo año ocurrió entre las 18:00 horas a las 20:59 pm, con 13 casos. A estas cifras le sigue el lapso de tiempo que transcurre

desde las 21:00 horas hasta las 23: 59 pm, en el que se cometieron 10 homicidios, mientras que en la cuarta, que transcurre entre las 03: 00 a las 05:59 am, se presentaron 9 casos.

GRÁFICA Nº 10. HOMICIDIOS SEGÚN TIPO DE ARMA UTILIZADA. POPAYÁN, 2014.



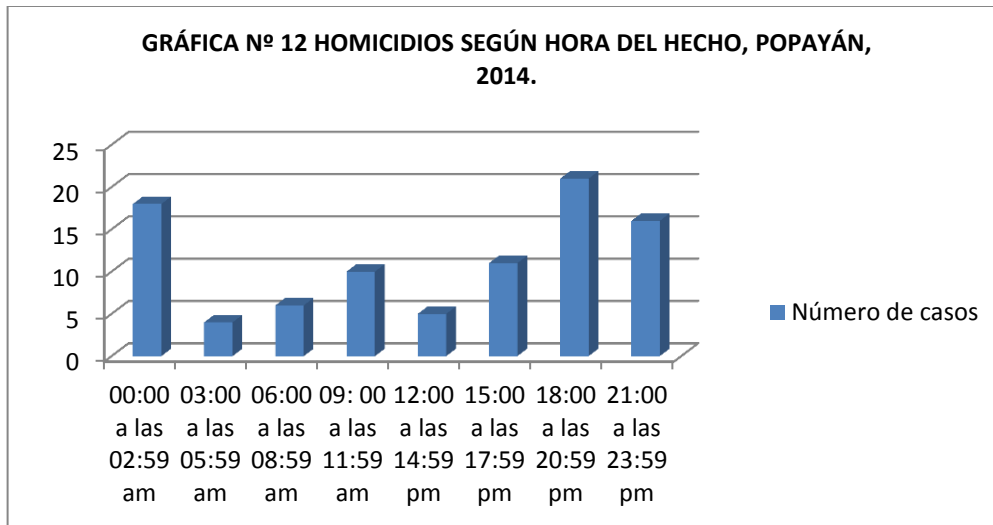


F.I Elaboración propia

Esto indica que las horas de la noche fueron las más utilizadas por los homicidas para cometer sus crímenes, con un total de 59 casos; mientras que en horas de la mañana estos fueron más escasos. Así, la cifra más alta se ubica entre las 09:00 y las 11:59 am con 10, mientras que los tres restantes rangos de hora solo suman 12 casos. Esta misma tendencia se presenta en la gráfica 12, la cual representa el año 2014; en ella encontramos que el rango de hora en el que más ocurrieron homicidios fue entre las 18: 00 y las 20:59 pm, con 21 casos, mientras que el segundo, que transcurre entre las 00:00 hasta las 02:59 am, se presentaron 20.

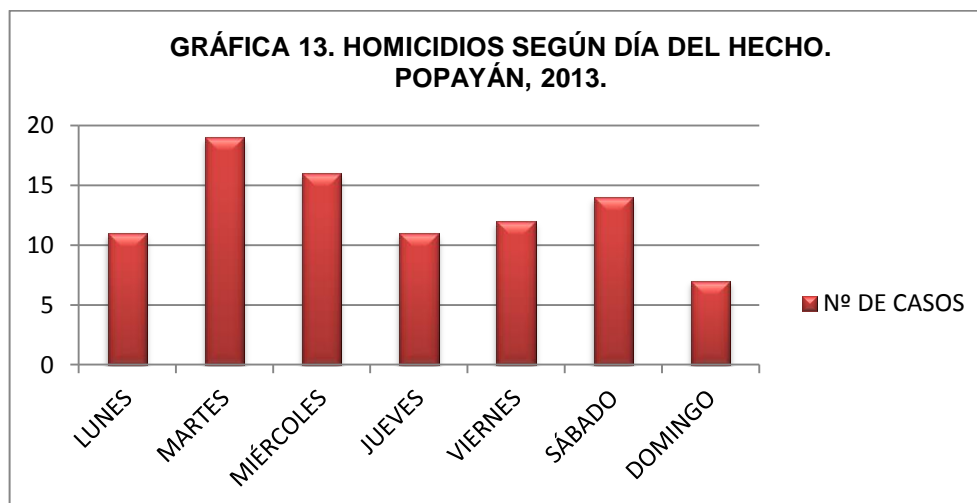
A estos le siguen el rango que va de las 21:00 horas hasta las 23:59 pm, con 16 casos, mientras que el último lugar se ubica entre las 03: 00 am hasta las 05: 59 am con cuatro casos. De esta forma, las horas de la noche en las que incluimos las de la madrugada, se presentaron 57 homicidios; en relación con el día, en las que se comprenden mañana y tarde, el rango de hora en el que más se presentaron transcurre entre las 15:00 y las 17:59 pm con 11 casos, en el segundo, comprendido entre las 09:00 y las 11: 59 am, se presentaron 10; mientras que en los dos últimos,

es decir entre las 12:00 y 14: 59 pm, de las 06: 00 a las 08:59 am, ocurrieron 5 y 6 casos respectivamente.



F.I Elaboración propia

Relacionar el acaecimiento de los homicidios de acuerdo al día del hecho, es muy importante, por cuanto nos muestra los días en que más ocurrieron; por esta razón, en la gráfica 13, que representa el año 2013, resaltamos que los dos principales días en los que estos se dieron son el martes y miércoles, con 19 y 16 casos respectivamente; mientras que en el tercer lugar encontramos el día sábado con 14 casos y el cuarto lo ocupa el viernes con 12. Por su parte los días en que menos ocurrieron homicidios son lunes y jueves con 11 casos y domingo con 7.



De otro lado, la gráfica 14 retrata la tendencia del homicidio de acuerdo al día en el año 2014; en esta encontramos que el domingo se presentaron más decesos con 25 casos; a este le sigue el sábado con 17, el martes y jueves 14, mientras que el lunes y miércoles con 13; a diferencia de estos, el día en que menos se presentaron homicidios fue el viernes, con 8 casos.



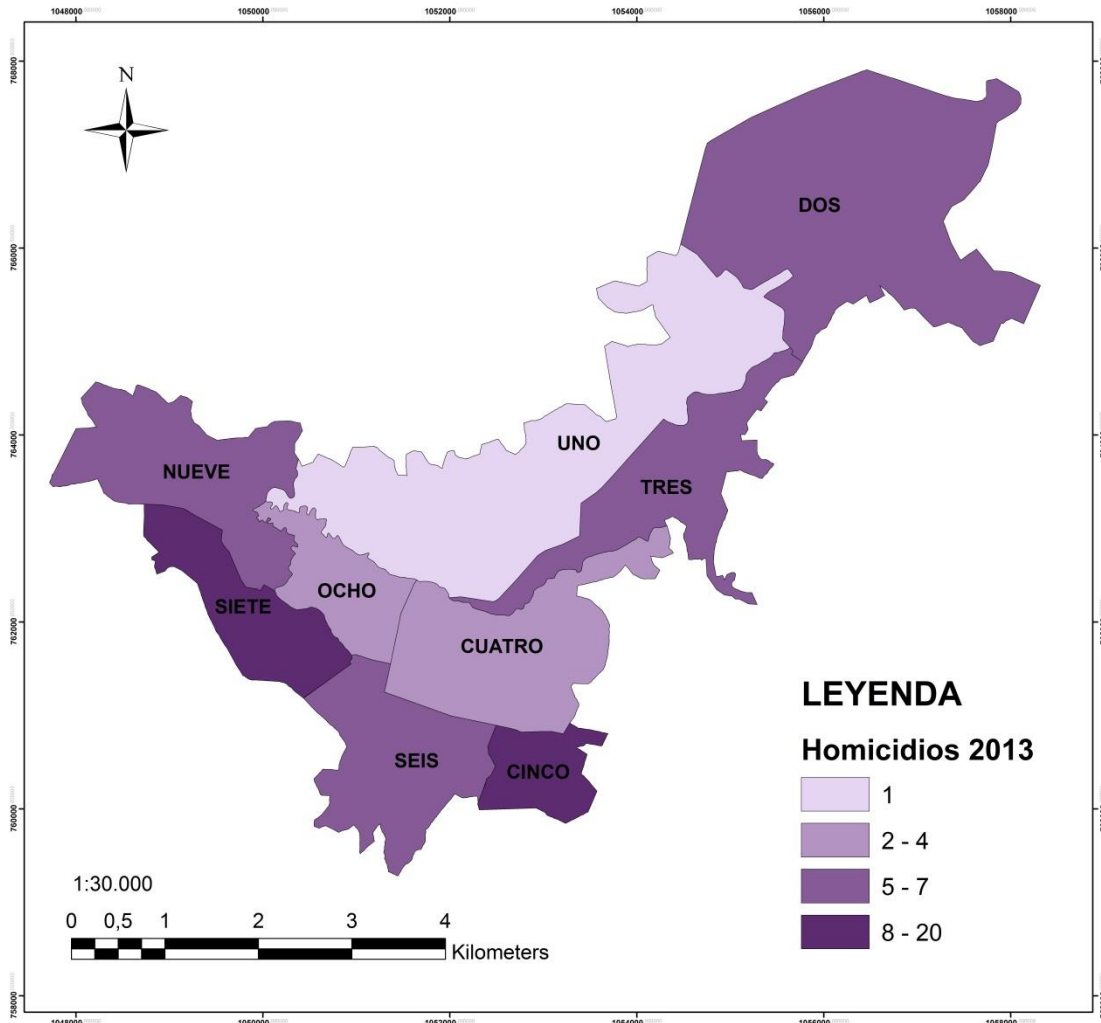
F.I Elaboración propia

El homicidio, dada su recurrente ocurrencia en el tiempo, ha terminado por convertirse en un flagelo que hoy por hoy, forma parte de nuestra vida cotidiana; esta serie de sucesos, han enarbolado una atmosfera de temor e inseguridad dentro del pensamiento de los payaneses, quienes contemplan cómo en ciudades pequeñas como la nuestra aumenta este fenómeno social, que si es comparado con grandes ciudades como Bogotá, es prácticamente incipiente.

Luego de esta reflexión, pasaremos a ubicar en un mapa del municipio de Popayán, los espacios geográficos urbanos en los que se presentaron estos casos durante el año 2013- 2014.

MAPA 2.

HOMICIDIOS POR COMUNA , AÑO 2013



Universidad del Cauca
Facultad de Ciencias
Sociales y Humanas
Departamento de Geografía

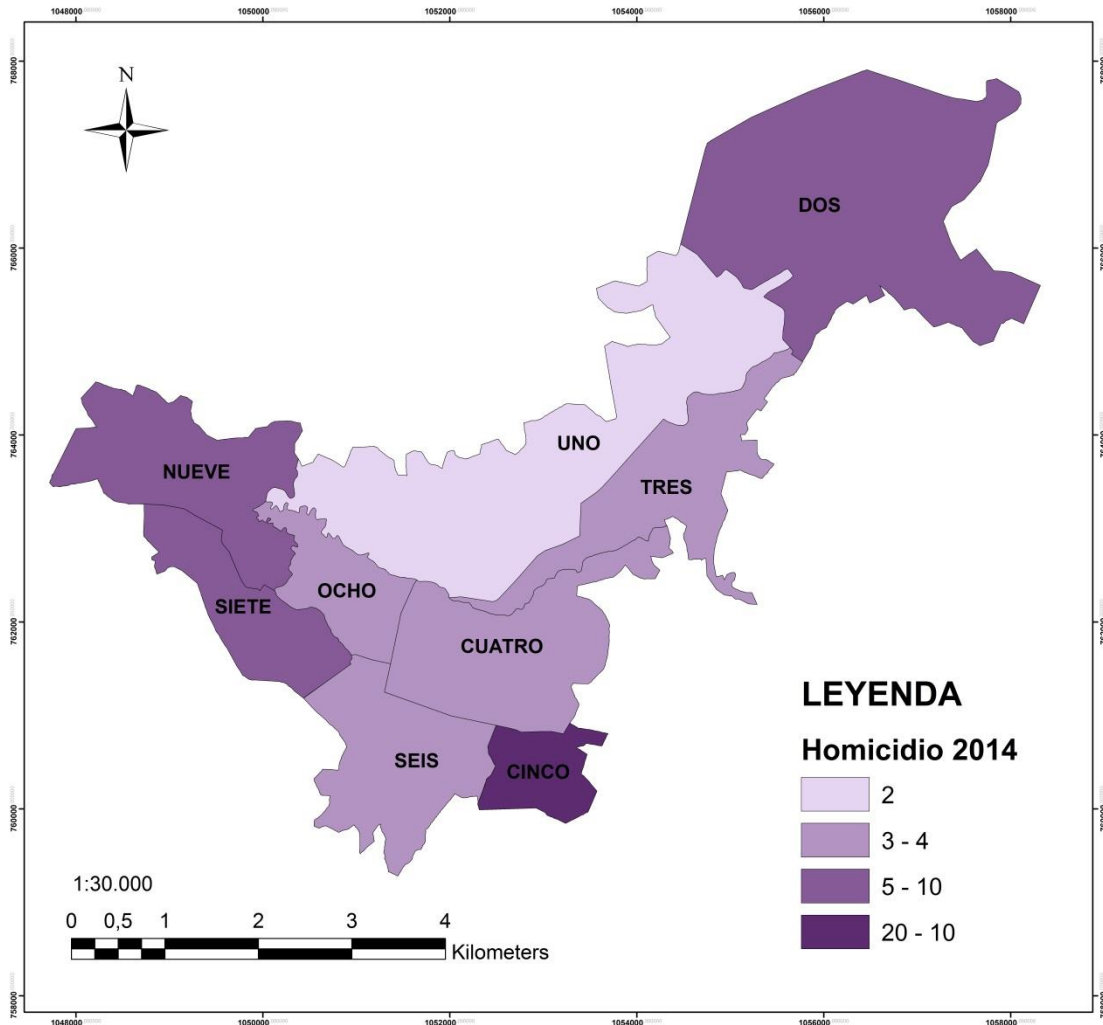
Organizado por: Irma Sirley Bastidas Ávila
Martha Elena Sánchez Ramírez

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC

Contiene: Mapa de homicidios por comunas
para el año 2013

MAPA 3.

HOMICIDIOS POR COMUNA , AÑO 2014



Universidad del Cauca
Facultad de Ciencias
Sociales y Humanas
Departamento de Geografía

Organizado por: Irma Sirley Bastidas Ávila
Martha Elena Sánchez Ramírez

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC

Contiene: Mapa de homicidios por comunas
para el año 2014

4.2 Caracterización de los accidentes de tránsito en la zona urbana del Municipio de Popayán. (2013-2014).

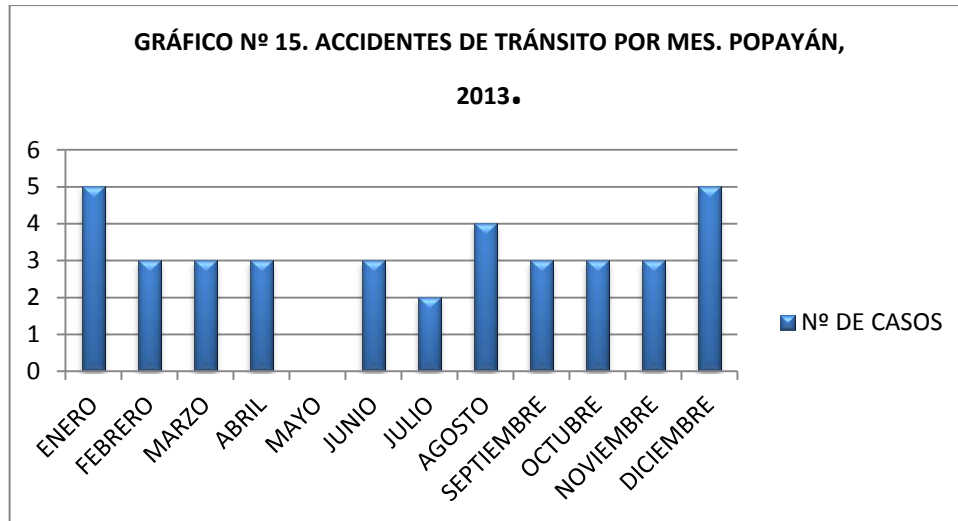
El elevado número de accidentes de tránsito en una ciudad constituye a grandes rasgos, una señal de alerta para cualquier sociedad; así mismo, es indudable que muchas de estas tragedias automovilísticas, las cuales dejan muertos y heridos, se hubieran evitado, si muchos de los conductores por ejemplo manejaran con prudencia e incluso si revisaran su automóvil antes de salir de casa; así mismo, estas tragedias son causadas en gran parte, por la preocupante ausencia de una cultura vial ciudadana, entendida en este caso como todas las prevenciones que debemos tomar cuando estamos al volante.

Aquella innegable irracionalidad, se da cuando muchos conductores irrespetan las señales de tránsito, tal es el caso de pasarse un semáforo en rojo; otro caso aún más preocupante es el hecho de manejar bajos los efectos del alcohol e incluso, el de exceder los límites permitidos de velocidad, tanto para automóviles como para motocicletas. Desde nuestra experiencia personal, es necesario señalar cómo incluso existen personas que hablan por el celular mientras conducen e incluso algo peor, utilizan el chat de este artilugio tecnológico al tiempo que van manejando; estas acciones irresponsables inciden según nuestro punto de vista, en algunos de los accidentes de tránsito que ocurren a diario en nuestro país.

Al igual que en los capítulos precedentes, en este daremos a conocer el número de accidentes de tránsito ocurridos en algunas capitales de nuestro país durante el 2013; por ejemplo en Bogotá, Medellín y Cali se presentaron 534, 306 y 307 muertes por accidentes de tránsito respectivamente, mientras que en Cartagena ocurrieron 96, en Cúcuta 87 y en Bucaramanga 81; de otro lado, en ciudades como Ibagué fallecieron 73 personas, en Barranquilla 69 y en Pasto 61; finalmente, las tasas más

bajas de mortalidad por cuenta de siniestros automovilísticos la ocupan Manizales con 49 casos y Tunja con 34.⁵⁴

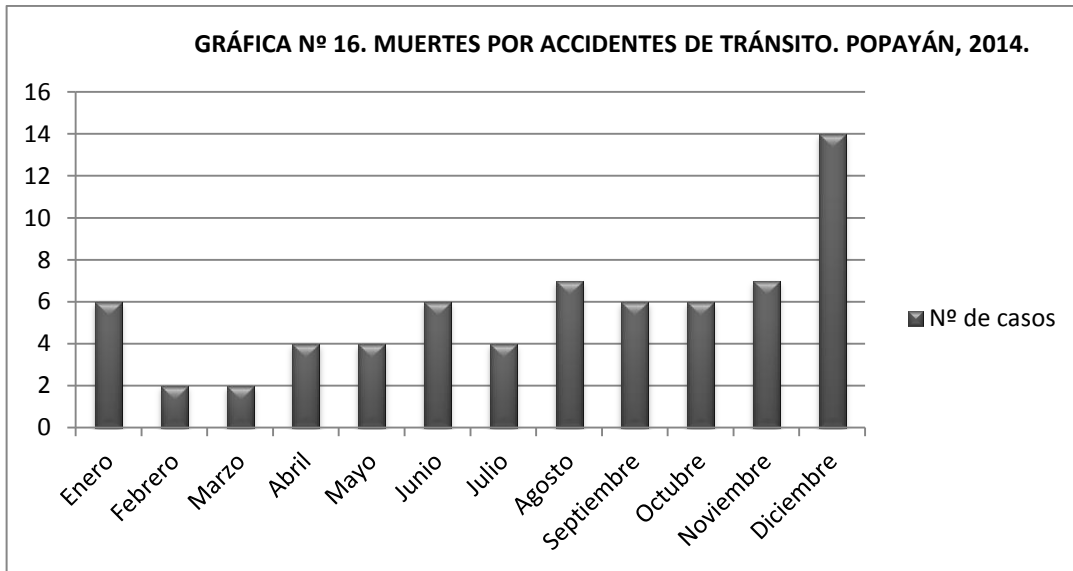
En relación con las anteriores cifras, en la ciudad de Popayán durante el año 2013 ocurrieron 37 casos; estos los representamos en la gráfica número 15. En ella encontramos que Enero y diciembre son los meses más altos con cinco casos cada uno, mientras que agosto aparece con cuatro casos. A estas cifras les siguen las de los meses de febrero, marzo, abril, junio, septiembre, octubre y noviembre con 3 casos cada uno, mientras que el mes en el que menos ocurrieron accidentes de tránsito durante el 2013 fue julio con dos casos.



F.I Elaboración propia

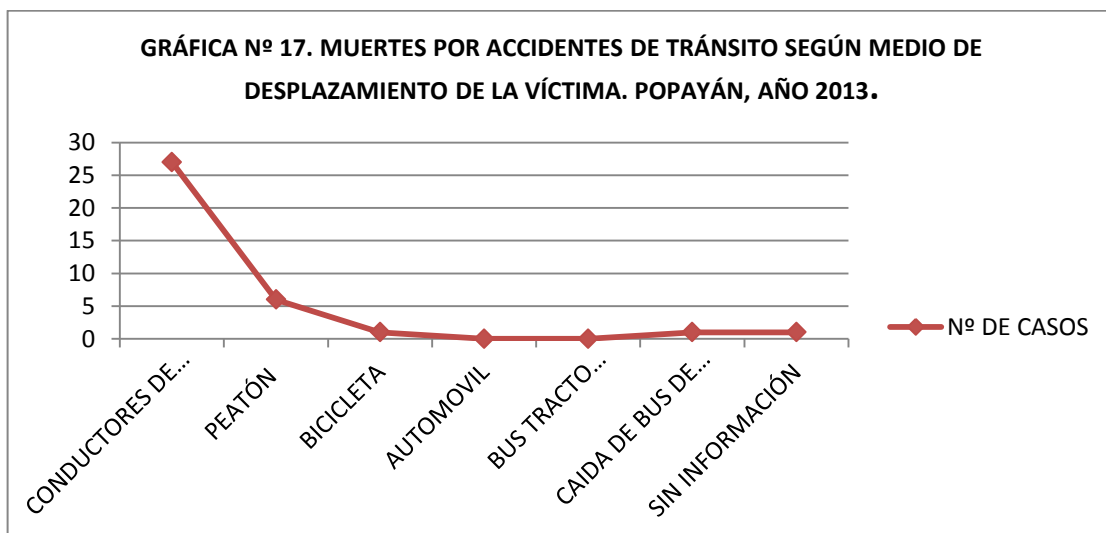
La gráfica número 16 resalta las muertes por accidentes de tránsito ocurridas en el 2014, año en el que fallecieron 68 personas, es decir ocurrieron 31 casos más en comparación con el año anterior; este incremento es preocupante dado que ocurrieron de un año para otro. En este año, diciembre sigue siendo el mes más alto de accidentalidad con 14 víctimas, es decir nueve casos más que en el mismo mes del 2013. A diciembre del 2014 le siguen agosto y noviembre con 7 casos, mientras que en febrero y marzo solo ocurrieron 2 accidentes de tránsito.

⁵⁴Vargas Castillo, Diego Alfonso. Op.cit., 196-218.



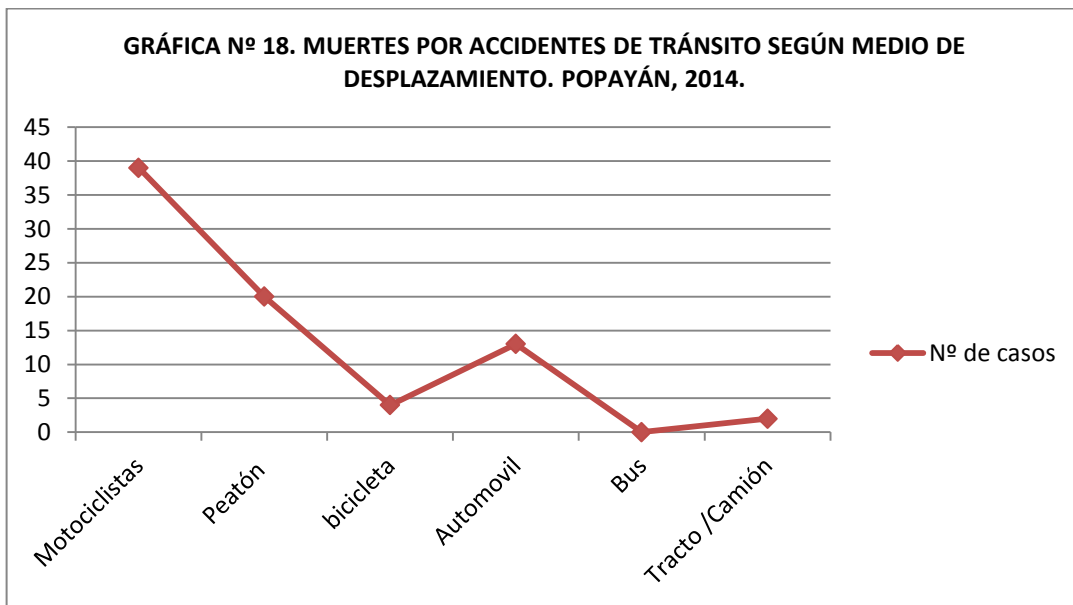
F.I Elaboración propia

En la gráfica 17, expuesta más adelante, analizamos los mecanismos de desplazamiento de la víctima al instante de su muerte durante el 2013; los resultados muestran que los motociclistas fueron quienes más fallecieron en accidentes de tránsito con 27 casos; los peatones ocupan el segundo lugar con 6 casos. El inusitado aumento de motocicletas en el país, la imprudencia de sus conductores, el deterioro de las vías y hasta cierto grado la ausencia de señalización, inciden en el hecho de que los motociclistas sean los principales protagonistas de aquellas tragedias.



F.I Elaboración propia

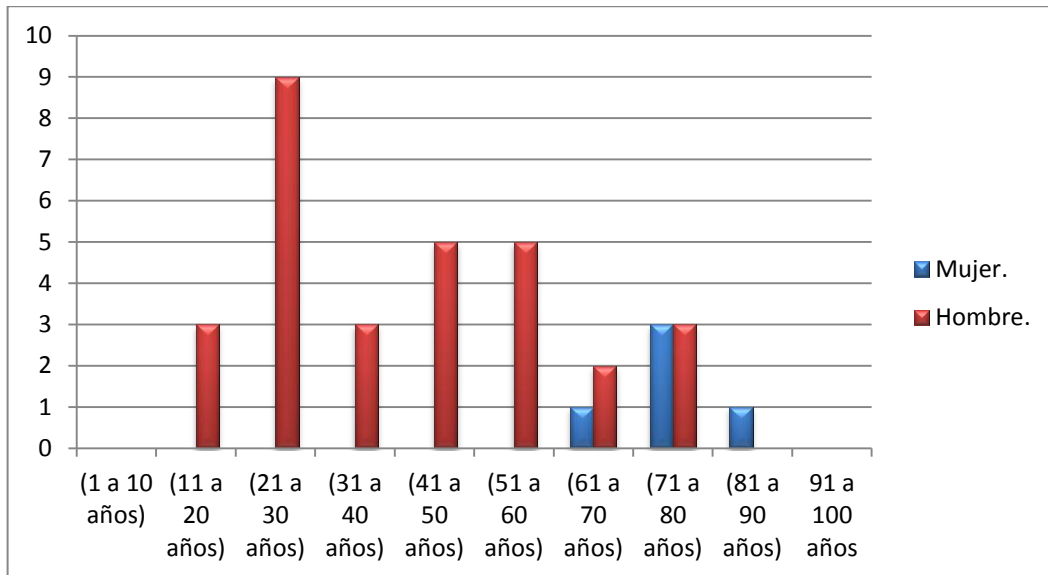
En la gráfica 18, que mide las muertes por accidente de tránsito de acuerdo al medio de desplazamiento durante el 2014, se reiteran fenómenos como el caso de que los motociclistas sean nuevamente las personas más vulnerables con 39 casos, en segundo lugar encontramos otra vez a los peatones con 20 casos, mientras que aquellas personas que viajaban en automóvil aumentó en 13 casos.



F.I Elaboración propia

La gráfica 19, expuesta en la siguiente página, representa los fallecimientos por accidentes de tránsito durante el 2013 de acuerdo al sexo y a la edad de la víctima; en ella encontramos que estos se presentaron más en los hombres con 30 casos, mientras en las mujeres solo se reportaron cuatro; en relación con la edad, encontramos que en el rango de edad que va de los 21 a 30 años ocurrieron 9 fallecimientos, a este le sigue aquel que va de los 41 a 50 y de 51 a 60, con 5 casos cada uno; en los grupos de edad mencionados solo se presentaron casos de hombres, ninguno de mujeres.

GRÁFICA Nº 19. MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO SEGÚN SEXO Y RANGO DE EDAD DE LA VÍCTIMA. POPAYÁN, 2013.



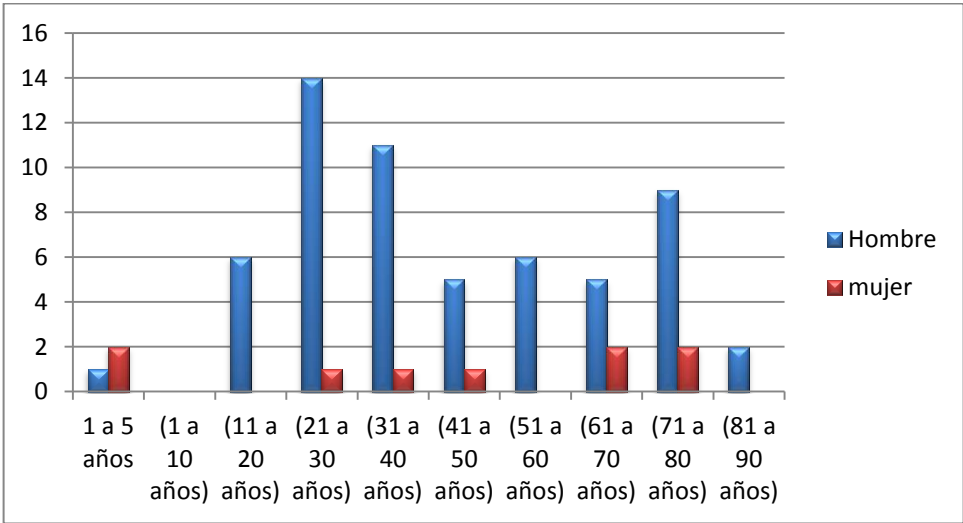
F.I Elaboración propia

A estos les sigue el rango que va de los 11 a 20 y de 31 a 40 años con 3 fallecimientos cada uno; el siguiente grupo que va de los 61 a los 70, se presentaron 3 casos, dos en hombres y uno en mujer, el otro va de los 71 a los 80, con 6 casos, tres para hombres y mujeres, mientras que para el rango que va de los 81 a 90 años, solo se presentó un caso y es de sexo femenino. En este aparte nos parece acertado destacar que aquellas personas cuya edad oscila entre los 70 y los 83 años, es decir 6, son peatones que fueron atropellados; a este grupo debemos agregar otros dos casos, una que tenía 64 y otra 68 años de edad.

El año 2014 relativo al sexo y edad, lo representamos en la gráfica 20. Nuevamente encontramos que los hombres ocupan el primer lugar con 59 fallecimientos, mientras en las mujeres 9; otro aspecto central radica en el hecho de que el rango de los 21 a 30 años continua siendo el grupo más alto con 14 casos, 13 para hombres y uno para mujer; a este le sigue el que va de los 31 a 40 con 12, 11 para hombres y uno para mujeres; en el tercero más alto, que va de los 71 a los 80 años se presentaron 11 casos, 9 para hombres y 2 para mujeres.

En los siguientes rangos de edad, que van de los 11 a 20 y 51 a 60 años se presentaron 6 casos en cada uno; en aquel que transcurre de los 41 a 50 se presentaron nuevamente 6, 5 para hombres y uno para mujer, mientras que para el que va de los 61 a 70 años se presentaron 7 casos, 5 para hombres, mientras dos para mujeres; para terminar, queremos señalar que los últimos puestos se ubican entre 1 y 5 años con 3 casos, 2 para mujeres y 1 para hombres, y el otro va de 81 a 90 años con tan solo 2 casos. Al igual que en las consideraciones dedicadas a la gráfica número 20, nos parece importante destacar cómo 17 de los 20 casos de los tres últimos rangos de edad, es decir los de 61 a 70, 71 a 80 y 81 a 90 años, eran peatones atropellados. Esta situación contrasta con las tres víctimas restantes, quienes tenían 37, 38 y 55 años al morir.

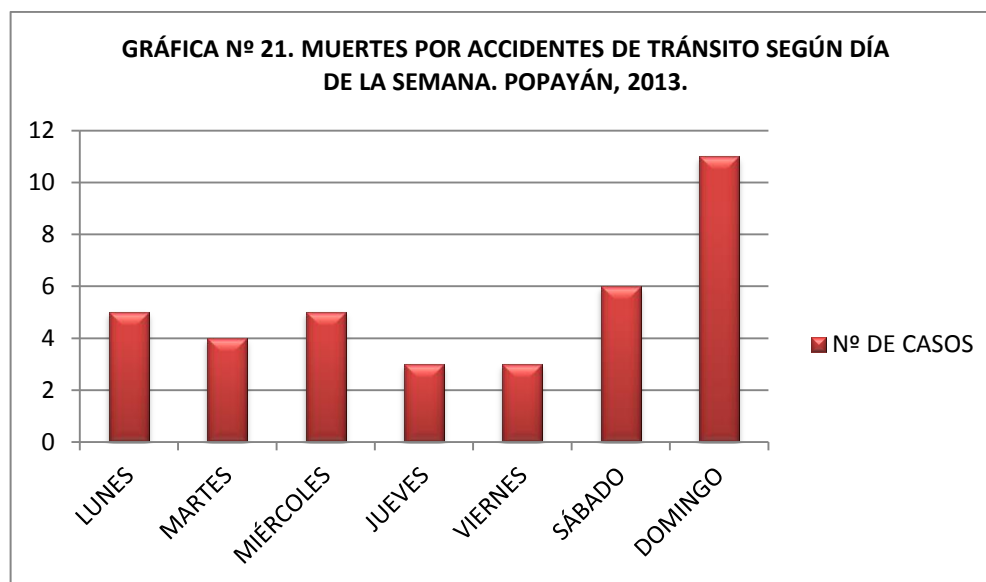
GRÁFICA Nº 20. MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO SEGÚN SEXO Y RANGO DE EDAD DE LA VÍCTIMA. POPAYÁN, 2014.



F.I Elaboración propia

En la gráfica número 21 ordenamos por día las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito durante el año 2013; en esta encontramos que el día en que más ocurrieron estos decesos en Popayán fue el domingo con 11 casos, a este le sigue el sábado con seis, mientras que el tercer puesto corresponde al lunes y miércoles

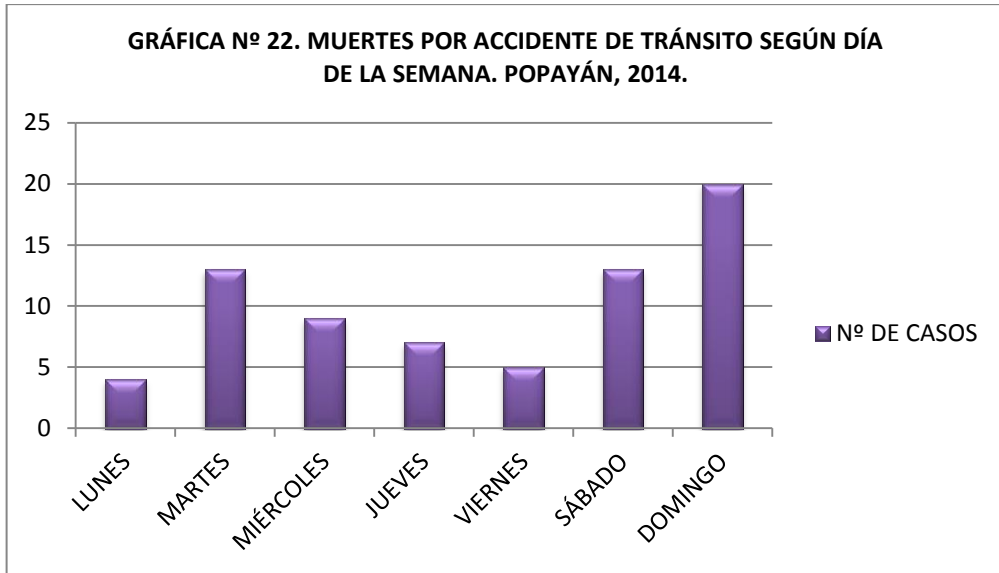
con 5 cada uno. Una situación similar persiste en la gráfica 31 que representa el año 2014, en tanto el domingo continúa siendo el día en que más ocurrieron estos fallecimientos con 20 casos, mientras que el martes y sábado se presentaron 11 en cada uno, el tercer lugar lo ocupa el jueves con 7 casos.



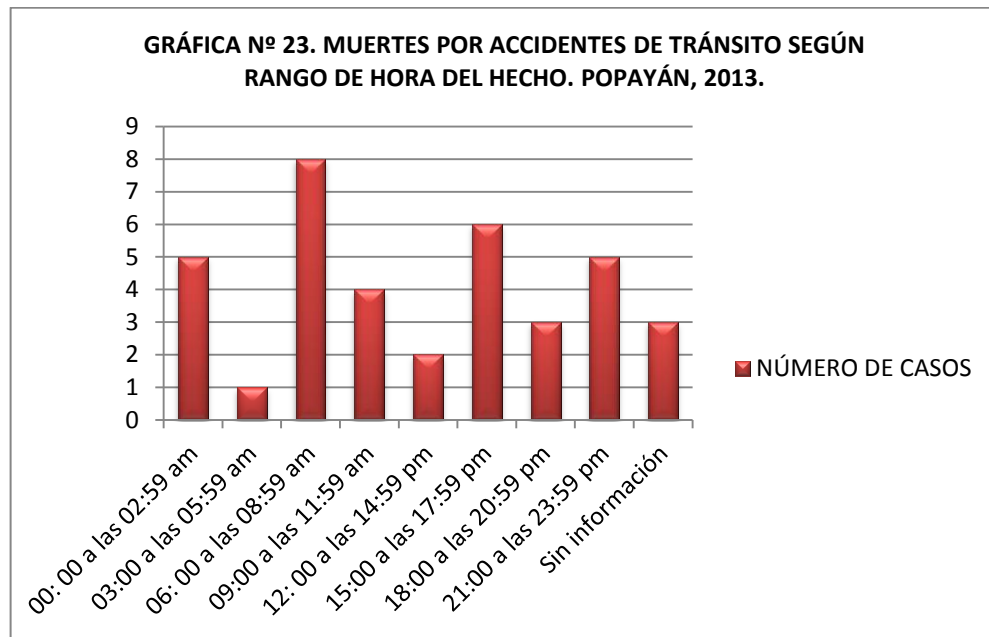
F.I Elaboración propia

En este aparte queremos destacar el rango de edad de aquellas personas que fallecieron el día domingo durante el 2013 y 2014; por ejemplo, para el primer año encontramos que de los 10 casos que se presentaron, 7 corresponden a personas entre los 20 y 30 años de edad; para el segundo queremos destacar que de las 20 muertes ocurridas por accidentes en este día, 10 se presentaron entre personas cuya edad oscilaba entre los 20 y 40 años.

Otro aspecto central en esta investigación, tiene que ver con el rango de hora en el que pasaron los funestos eventos; así, la gráfica 23, la cual representa el año 2013, muestra que el mayor número de aquellos accidentes acaecieron entre las 06:00 y las 08:59 am con 8 casos, a este le siguen 6 casos ocurridos entre las 15:00 y las 14:59 de la tarde; en tercer lugar encontramos que en los rangos que van desde las 00:00 hasta las 02:59 am y el que va de las 21: 00 hasta las 23:59 pm, se presentaron 5 casos en cada uno.



F.I Elaboración propia

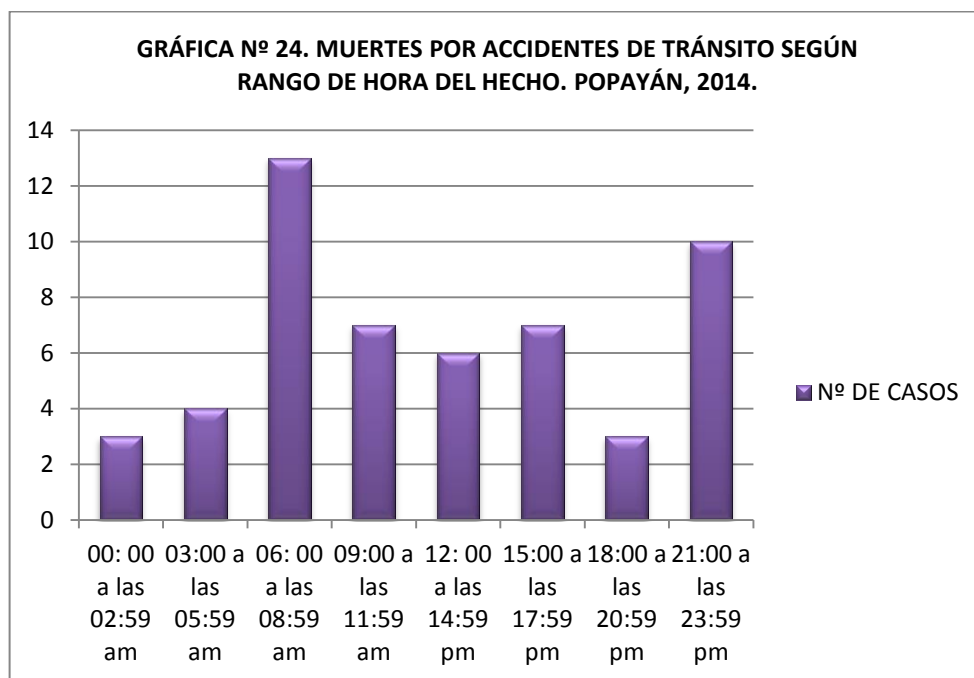


F.I Elaboración propia

En relación con lo anterior, es necesario buscar soluciones frente al acaecimiento de estas tragedias, las cuales según la gráfica precedente pueden agudizarse en las denominadas horas pico y en consecuencia en la mayor afluencia de automóviles y motos entre 6 y 8 de la mañana o entre las 5 y 6 de la tarde; es claro que hace falta

un rastreo minucioso que aborde estos rangos de hora de acuerdo a los lugares en que más se presentan estas tragedias. Esto nos lleva a identificar posibles puntos de alta accidentalidad en nuestra geografía urbana, lo cual nos daría argumentos para tomar medidas en aquel espinoso asunto.

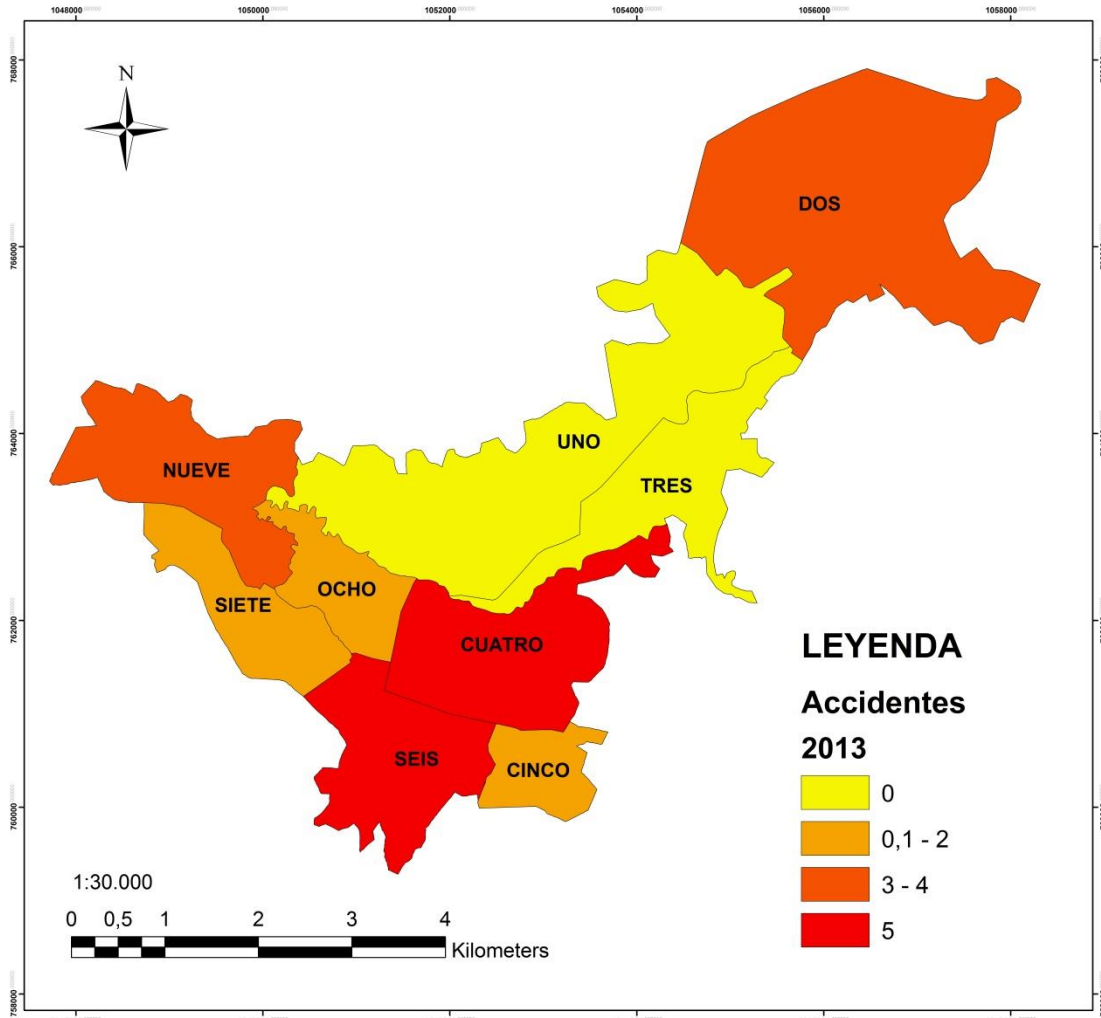
En la gráfica 24 están representadas las muertes por accidentes de tránsito según el rango de hora del hecho durante el año 2014; en esta encontramos una situación similar a la anterior. Por ejemplo, el rango de hora que va desde las 06:00 hasta las 08:59 am, nuevamente ocupa el primer lugar con 13 muertes; a este grupo le sigue el rango que va de las 21:00 a las 23:59 pm con 10 casos; el tercer lugar lo ocupan dos grupos, el de las 09:00 a las 11:59 am y el de las 15:00 a las 17:59 pm, con 7 casos cada uno.



F.I Elaboración propia

MAPA 4.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR COMUNA, AÑO 2013



Universidad del Cauca
Facultad de Ciencias
Sociales y Humanas
Departamento de Geografía

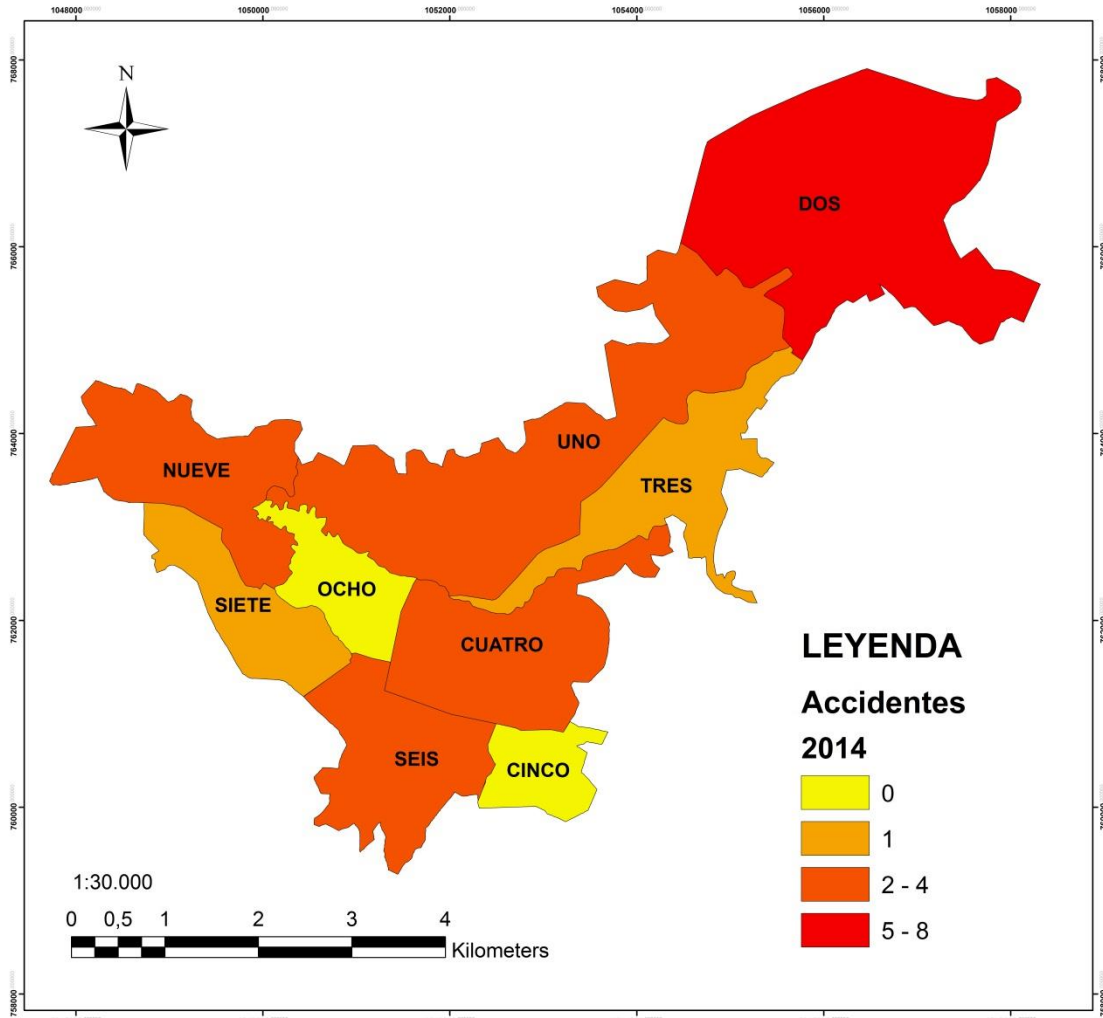
Organizado por: Irma Sirley Bastidas Ávila
Martha Elena Sánchez Ramírez

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC

Contiene: Mapa accidentes de tránsito por comunas
para el año 2013

MAPA 5.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR COMUNA, AÑO 2014



Universidad del Cauca
Facultad de Ciencias
Sociales y Humanas
Departamento de Geografía

Organizado por: Irma Sirley Bastidas Ávila
Martha Elena Sánchez Ramírez

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC

Contiene: Mapa accidentes de tránsito por comunas
para el año 2014

5. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA MORTALIDAD POR CAUSAS VIOLENTAS EN LAS COMUNAS DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN- PERIODOS 2013 Y 2014.

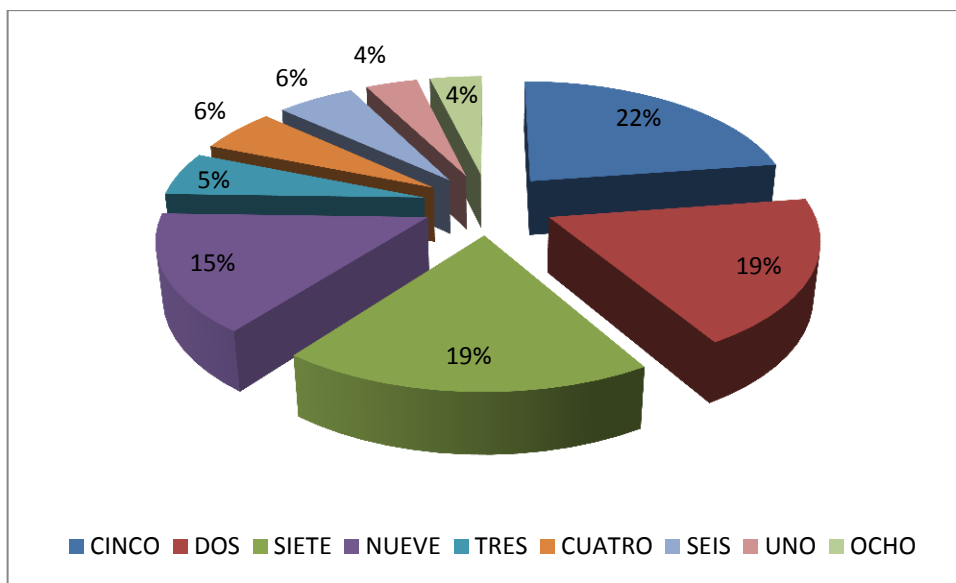
De las tres principales causas de muerte por causas violentas, en orden de importancia en cuanto a su magnitud, se encuentran los homicidios, seguido por los accidentes de tránsito. En este sentido, del total de muerte por causa violenta la gran mayoría perdió la vida debido a los homicidios; en efecto, en los periodos de referencia se contabilizan a 115 personas que fallecieron por esa causa, distribuidas espacialmente así:

Tabla 2: Frecuencia y porcentaje de mortalidad por homicidios por comunas- Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2013.

COMUNA	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
CINCO	12	22,6	22,6	22,6
DOS	10	18,9	18,9	41,5
SIETE	10	18,9	18,9	60,4
NUEVE	8	15,1	15,1	75,5
TRES	3	5,7	5,7	81,1
CUATRO	3	5,7	5,7	86,8
SEIS	3	5,7	5,7	92,5
UNO	2	3,8	3,8	96,2
OCHO	2	3,8	3,8	100,0
TOTAL	53	100,0	100,0	

F.I Realización propia

Gráfica 25: Frecuencia y porcentaje de mortalidad por homicidios por comunas-Municipio de Popayán-Departamento del Cauca 2013.



F.I Elaboración propia

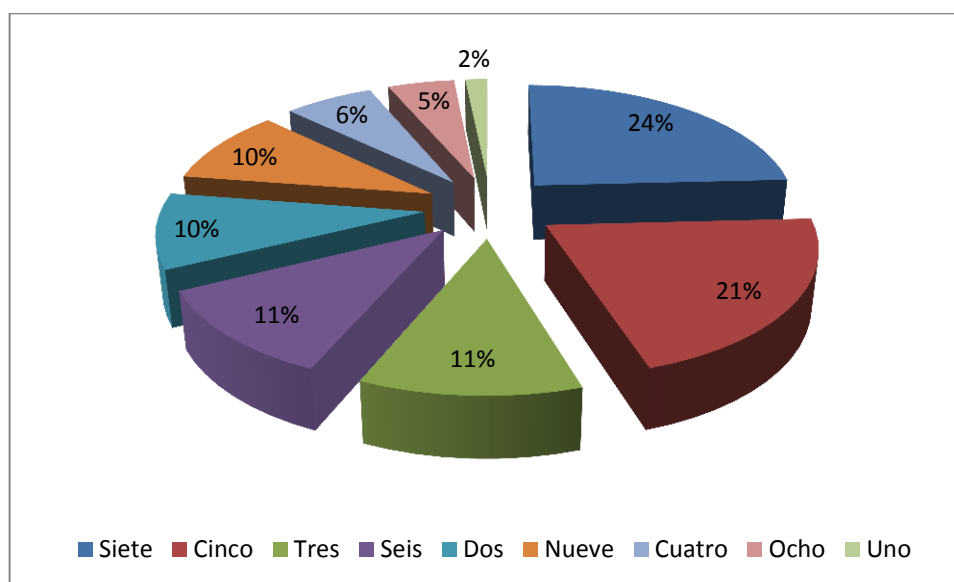
En esta grafica se puede observar que en la comuna 5 es donde se concentra más muertes por homicidios seguida de la comuna 2 y 7 para el año 2013.

Tabla 3: Frecuencia y porcentaje de mortalidad por homicidios por comunas- Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2014.

COMUNA	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
SIETE	15	24,2	24,2	24,2
CINCO	13	21,0	21,0	45,2
TRES	7	11,3	11,3	56,5
SEIS	7	11,3	11,3	67,7
DOS	6	9,7	9,7	77,4
NUEVE	6	9,7	9,7	87,1
CUATRO	4	6,5	6,5	93,5
OCHO	3	4,8	4,8	98,4
UNO	1	1,6	1,6	100,0
TOTAL	62	100,0	100,0	

F.I Realización propia

Gráfica 26: Frecuencia y porcentaje de mortalidad por homicidios por comunas- Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2014.



F.I Elaboración propia

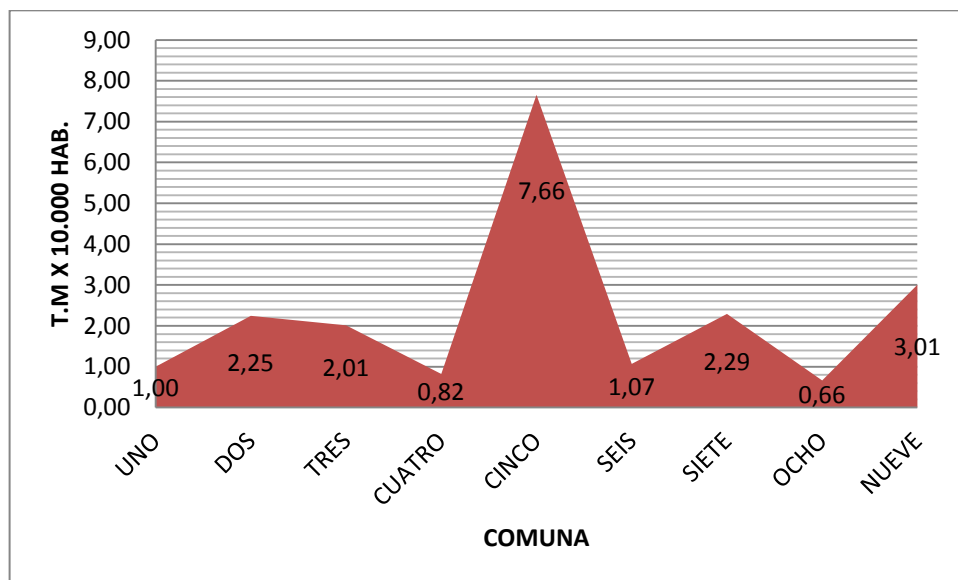
En esta grafica se puede observar que en la comuna 7 y en la comuna 5 para el año 2014 es donde se concentra el mayor número de homicidios de la ciudad de Popayán

Al observar las gráficas, se puede ver claramente como la tendencia de las muertes violentas por homicidio ha tenido un comportamiento al aumento en los años estudiados, si se analiza el cambio del total de muertes entre los dos extremos de la serie, 2013 y 2014, encontramos un aumento del 1,6% del total de muertes violentas, lo que representa en números absolutos un aumento de 9 muertes en el 2014.

Tasas de Mortalidad por Homicidio- Comunas municipio de Popayán 2013 y 2014.

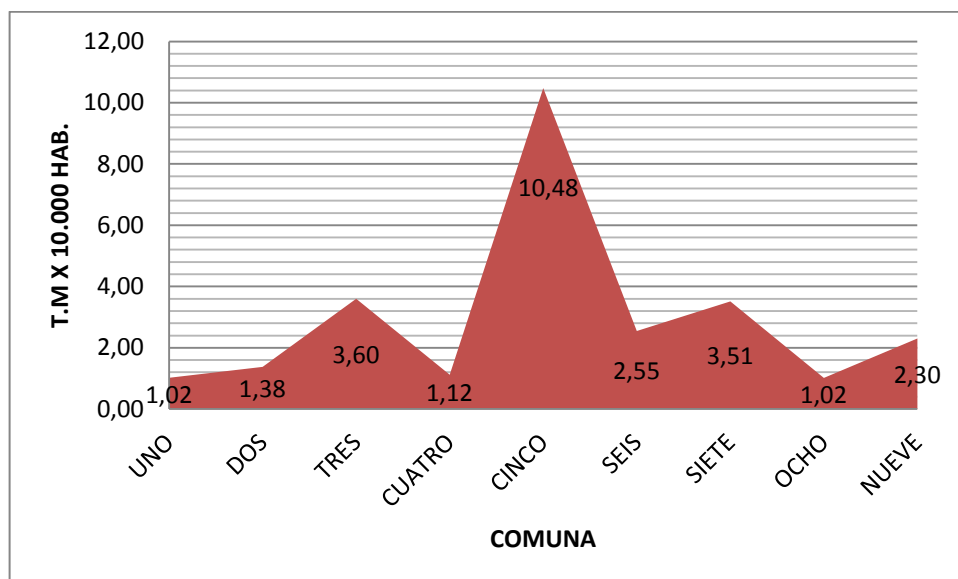
Respecto a la tendencia de la tasa de mortalidad por homicidios en ambos periodos discriminando los indicadores por comunas, se presenta una disminución de 3 puntos porcentuales en el indicador correspondiente a la comuna 5, cuya unidad localizada al sur-orienté del municipio de Popayán, es la que ha presentado mayor variación con una tasa de 10,48 personas y 7,66 personas por cada 10000 habitantes para 2013 y 2014 correspondientemente; Le siguen conservando el mismo patrón geográfico las comunas dos, tres, siete y nueve. (Observar mapas de mortalidad por causas violentas)

Gráfica 27: Tasa de Mortalidad por Homicidios x 10.000 habitantes- Comunas municipio de Popayán-2013.



F.I Elaboración propia

Gráfica 28: Tasa de Mortalidad por Homicidios x 10.000 habitantes- Comunas municipio de Popayán-2014.



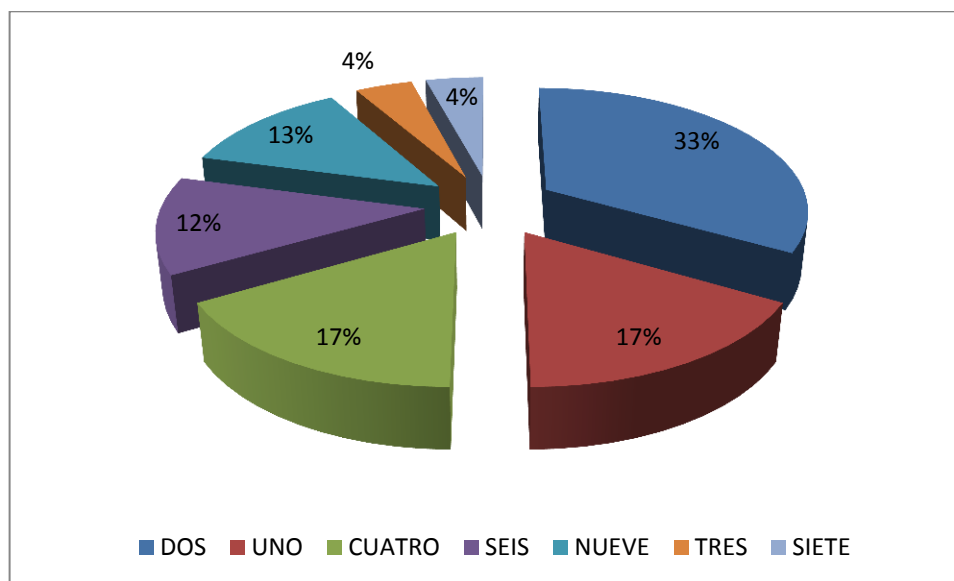
F.I Elaboración propia

Tabla 4: Frecuencia y porcentaje de mortalidad por Accidentes de tránsito por comunas-Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2013.

COMUNA	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
DOS	8	33,3	33,3	33,3
UNO	4	16,7	16,7	50,0
CUATRO	4	16,7	16,7	66,7
SEIS	3	12,5	12,5	79,2
NUEVE	3	12,5	12,5	91,7
TRES	1	4,2	4,2	95,8
SIETE	1	4,2	4,2	100,0
TOTAL	24	100,0	100,0	

F.I Elaboración propia

Gráfica 29: Frecuencia y porcentaje de mortalidad por Accidentes de tránsito por comunas-Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2013.



F.I Elaboración propia

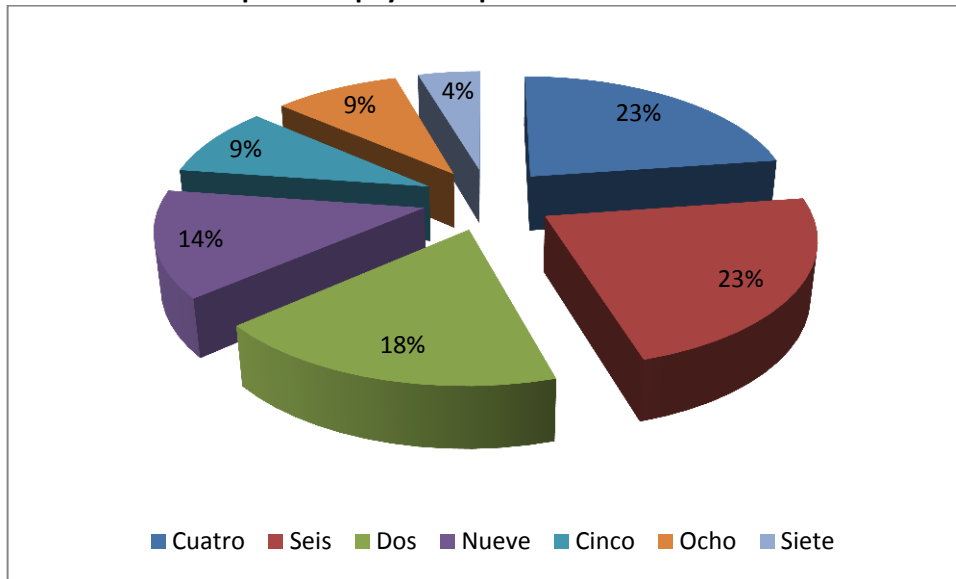
En esta grafica se puede observar que en la comuna 2 para el año 2013 fue donde hubo más muertes por accidentes de tránsito.

Tabla 5: Frecuencia y porcentaje de mortalidad por Accidentes de tránsito por comunas-Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2013.

COMUNA	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
CUATRO	5	22,7	22,7	22,7
SEIS	5	22,7	22,7	45,5
DOS	4	18,2	18,2	63,6
NUEVE	3	13,6	13,6	77,3
CINCO	2	9,1	9,1	86,4
OCHO	2	9,1	9,1	95,5
SIETE	1	4,5	4,5	100,0
TOTAL	22	100,0	100,0	

F.I Elaboración propia

Gráfica 30: Frecuencia y porcentaje de mortalidad por Accidentes de tránsito por comunas- Municipio de Popayán- Departamento del Cauca 2014.



F.I Elaboración propia

En esta grafica se puede observar que en la comuna 4 y en la comuna 6 para el año 2014 fue donde hubo más muertes por accidentes de tránsito seguido por la comuna 2 y 9.

6. CONSIDERACIONES FINALES

Las muertes violentas, identificadas en esta investigación como, homicidios y accidentes de tránsito, son sucesos que trastornan el orden social de cualquier conglomerado urbano; de ahí la necesidad de esta clase de estudios que permiten precisar el estado actual de estas tragedias sociales en Popayán. Los resultados de esta investigación, si bien constituyen una expresión de la finitud humana, son reflexiones que buscan articular el conocimiento geográfico con sucesos tristes, pero normales de nuestra vida cotidiana, como es el caso de estos oscuros eventos que pueden aumentar si no se toman las medidas del caso.

Las cifras por cuenta de homicidios durante el 2013-2014 en Popayán, permiten concluir que el número de hombres que perecieron debido a este acto atroz fue mucho más alto que el de las mujeres; de otro lado, la edad promedio de las víctimas durante el año 2013-2014, se encuentra entre los 21 y 40 años. En este mismo aparte, es necesario destacar que el arma de fuego durante estos dos años es el instrumento letal con el que más se cometieron este tipo de crímenes y la mayor parte de estos ocurrieron durante la noche, en la cual también se incluyen las horas de la madrugada.

Esta situación no es nada sorprendente por cuanto la mayoría de los agresores, en esta y cualquier otra ciudad, utilizan la soledad y la oscuridad de esta parte del día para evitar ser atrapados. Las anteriores conclusiones a las que hemos llegado, plantea cómo la sociedad payanesa enfrenta una crisis de inseguridad latente en parte de su territorio urbano por cuenta de esta serie de crímenes que atentan contra la vida de un ser humano; de ahí la necesidad de incrementar el pie de fuerza policial en determinados puntos de la ciudad, incremento que en este caso debe acompañarse de un exhaustivo estudio acerca de los móviles de cada uno de los homicidios, para así agruparlos y poder tomar las medidas necesarias.

Los motociclistas fueron las personas que más fallecieron por cuenta de accidentes de tránsito ocurridos en Popayán durante el 2013-2014; los hombres fueron quienes más perecieron en estos trágicos eventos. En relación con la edad, el promedio más alto de las víctimas pertenece al rango de los 21 a 30 años, mientras que el domingo fue el día en que más decesos ocurrieron. Estos últimos resultados, muestran la necesidad de que se impartan campañas educativas (de carácter obligatorio pensamos) a los conductores de motos, dirigidas en este caso a concientizarlos para que aprendan a ser más prudentes cuando manejan.

Es necesario estimular el diseño de políticas públicas dirigidas a la prevención de las muertes violentas, realizando una intervención profunda en la comunidad de Popayán, en la cual participen los diversos actores implicados, iniciando por la misma población, las autoridades, las empresas de la región, encaminando esfuerzos a la concientización de cada persona acerca de su rol en la prevención de estos eventos.

BIBLIOGRAFÍA.

LIBROS.

Daly, Martin. Margo, Wilson. Homicidio, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2003.

Ministerio de Defensa Nacional. Control de armas y homicidio en Colombia, Bogotá, PrePrensa, 2001.

Sánchez Jabba Andrés, Díaz Ana María, Peláez, Alejandro. “Evolución geográfica del homicidio en Colombia,” Cartagena de Indias, Banco de la República, 2012.

ARTÍCULOS EN LIBROS.

Chicharro, Elena. “Obtención y tratamiento de la información geográfica”, en Rafael Puyol (coord), Geografía Humana, segunda edición, Madrid, PIRÁMIDE S.A, 1992

E Rodríguez, Juan. Introducción histórica, en S. Ros Montalbán, “La conducta suicida, 1 edición, Madrid, ARÁN, 1998.

Estébanez Álvarez, José. “El carácter de la geografía”, en Rafael Puyol (coord), Geografía Humana, segunda edición, Madrid, PIRÁMIDE S.A, 1992.

Hernández Martínez, J. El proceso suicida, en S. Ros Montalbán, “La conducta suicida, 1 edición, Madrid, ARÁN, 1998.

Jones, Emrys. “La Geografía Social,” en E.H. Brown (Compilador), Geografía: pasado y futuro, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.

Prince, Hugh. “Geografía Histórica,” en E.H. Brown (Compilador), Geografía: pasado y futuro, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.

Vásquez Sánchez, Jaime. "Geografía y líneas de investigación geográfica," en Investigar en Ciencias Humanas: retos & perspectivas, Cali, Universidad del Valle, 2002

Wilson, Alan. "La teoría en la geografía humana. Un ensayo de reseña," en E.H. Brown (Compilador), Geografía: pasado y futuro, México, Fondo de Cultura Económica, 1985.

.

ARTÍCULOS EN INTERNET.

Cano Bedoya, Víctor Hugo. "La fármaco dependencia y el suicidio," Universidad de San Buenaventura, sede Medellín. En: <http://scienti.colciencias.gov.co:8084/publindex/docs/articulos/0121-7887/2291753/2306123.pdf> Consultado el: 11 de octubre de 2014.

Cendales, Ricardo. Vanegas, Claudia. Fierro, Marco. Córdoba, Rodrigo. Olarte, Ana. Tendencias del suicidio en Colombia, 1985–2002, Rev Panam Salud Pública. 2007; 22(4):231–8. En: <http://75.102.22.228/uploads/1196282101.pdf> Consultado el: 3 de octubre de 2014.

Colombia, entre países con más homicidios, en: <http://historico.elpais.com.co/paionline/notas/Septiembre132008/inter8.html> Consultado el: 3 de octubre de 2014.

Definición de Espacio y Territorio <http://www.ub.edu/geocrit/sv-77.htm> 06/02/2016

ESTUDIO MUNDIAL SOBRE EL HOMICIDIO. 2013. RESUMEN EJECUTIVO, Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito, en

http://www.unodc.org/documents/gsh/pdfs/GLOBAL_HOMICIDE_Report_ExSum_spanish.pdf 08/05/2015

Estrada Martínez, Esther Mariela. Daza Córdoba, Carmen Ofelia. Illera Rivera, Diego. Homicidio en Popayán, Colombia, entre 2003 y 2007, en: <http://www.facultadsalud.unicauca.edu.co/revista/backweb/Revista/1103092009.asp> Consultado el: 3 de octubre de 2014.

García García, Héctor Iván. Vera Giraldo, Claudia Yaneth. Zuluaga Ramírez, Lina María. Características de los accidentes de tránsito con personas lesionadas atendidas en un hospital de tercer nivel de Medellín, 1999- 2008, en: <https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CBsQFjAA&url=http%3A%2F%2Frevistas.javeriana.edu.co%2Findex.php%2Fgerepolsal%2Farticle%2Fdownload%2F2591%2F1861&ei=ognYVP3SH8K1ggS0qITIAg&usq=AFQjCNECDQkJ04k7Q1Eh1Hc1gGEf3173Xw> Consultado el: 10 de octubre de 2014.

Macuacé Otero, Ronald Alejandro. Cortés Landázury, Raúl Hernando. Popayán: Una referencia de inercia o involución regional, Instituto de Estudios Urbanos-IEU- Bogotá, 2-6, en [http://www.institutodeestudiosurbanos.info/herramientasdelsitio/colecciondocumentos/cat_view/147-eventos/132-seminarios-de-investigacion-urbano-regional-aciur/150-memorias-viii-seminario-aciur-2009/163-mesas-tematicas/159-dinamicas-demograficas-y-configuracion-del-territorio?limit=5&limitstart=0&order=hits&dir=DESC\(10-01-2015\)](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/herramientasdelsitio/colecciondocumentos/cat_view/147-eventos/132-seminarios-de-investigacion-urbano-regional-aciur/150-memorias-viii-seminario-aciur-2009/163-mesas-tematicas/159-dinamicas-demograficas-y-configuracion-del-territorio?limit=5&limitstart=0&order=hits&dir=DESC(10-01-2015))

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, 4, en: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf consultado el: 17-02-2015.

Plan nacional de seguridad vial. Colombia (2011-2016), en: <https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CBsQFjAA&url=https%3A%2F%2Fwww.mintransporte.gov.co%2Fdescargar.php%3Fid%3D1330&ei=uAzYVJyIGsWGyATMsIK4BA&usq=AFQjCNF7VPsSPSMwkivDsQvMfEUEtr8OYw> Consultado el: 6 de octubre de 2014.

LIBROS DE INTERNET.

De la Hoz Bohorquez, Germán Alberto. Comportamiento del homicidio en Colombia, 2013, en: <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+2-homicidio.pdf/2af79b03-2a12-4341-a9a7-c3d9a251c38f> Consultado el: 3 de octubre de 2014.

Echandía Camilo, Salas Luis Gabriel. Dinámica espacial de las muertes violentas en Colombia, Bogotá, Observatorio de Derechos Humanos y DIH, 2008. En: <http://www.acnur.org/t3/uploads/pics/2551.pdf?view=1> Consultado el: 3 de octubre de 2014.

Ricaurte Villota, Ana Inés. Comportamiento del homicidio en Colombia, 2011, en: <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/34616/2-F-11-Homicidios.pdf/01a6b108-57cd-48bc-9e9b-dcdba0d918a2> Consultado el: 3 de octubre de 2014.

Vargas Castillo, Diego Alfonso. Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte, Colombia, 2013, en, <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+4-accidentes+de+transporte.pdf/51867e30-9ab5-4a15-8363-f2232d2c86ae> Consultado el: 3 de octubre de 2014.