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

Angie Daniela Herrera Montes, Erika Johanna Parra Meneses

Administración de servicios en salud, Fundación Universitaria Compensar

Proyecto Semillero

Viviana Andrés Hernández Ángel y Claudia Cristina Seguanes Diaz

2022

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Resumen

En este artículo se buscó realizar un análisis frente al fenómeno migratorio (venezolano) entre los años 2019 al 2021 en Colombia, con base en la información registrada en las diferentes bases de datos dispuestas por los entes de control con las cuales se buscaba monitorear las diferentes variables afectaban al sistema de salud nacional y a sus usuarios en los diversos ámbitos de su aplicación; **Objetivo**; se analizó la información que permitió obtener los datos relevantes de la población venezolana, que afectó al SOAT por servicios de consulta externa; **Metodología**, se realizó el estudio de una base de datos, que nos permitió identificar variables y patrones frente a las atenciones de consulta externa a los migrantes venezolanos por afectaciones en accidentes de tránsito con cargo al SOAT; **Resultado**, se determinaron las atenciones facturadas a las Aseguradora por Accidentes de Tránsito donde existió una o varias víctimas identificadas como migrantes venezolanos; **Conclusión**, se estableció y se detalló el procesamiento de la información en el manejo de recursos económicos provenientes del pago de la prima establecida con el fin de generar la cobertura a los servicios prestados a las víctimas venezolanas afectadas, por lo que se tuvo en cuenta a partir del año 2019, antes del inicio de la pandemia por la COVID-19, el año 2020 durante el inicio de la pandemia del COVID-19, este siendo importante por las afectaciones causadas para el manejo de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional y el año 2021 con postpandemia por la COVID-19.

Palabras clave: Migración, SOAT, venezolanos, Bases de Datos, Aseguradoras, Normatividad.

Introducción

Se puede decir que entre los años 2015 al 2016 aumento el ingreso de venezolanos a Colombia en un 15%, de igual forma es necesario precisar que muchos de estos ingresaron irregularmente y no se conocían sus condiciones socioeconómicas (Fernández & Orozco, 2018), teniendo en cuenta esto se pudo identificar que el estado de salud de estas personas era totalmente desconocido e incierto cuando ingresaban al territorio nacional Colombiano, por lo cual se identificó que el estado con el que llegan se dio teniendo en cuenta el marco político social y ambiental que en Venezuela se vivió y que fue descrito en diversos medios de comunicación, aunque según el Plan Estratégico de la Organización Panamericana de la Salud 2014 – 2019, se ve afectado por la pobreza y las inequidades que siguen siendo los principales factores que afectan la salud, así mismo la economía de la región también generaron una afectación significativa. (Pan American Health Organization, 2014).

Por lo ya mencionado, la presencia de venezolanos migrantes en el territorio nacional aumento la demanda de atención en el sector salud con relación al costo y tiempo, especialmente en los servicios de urgencias y consulta externa, situación que se presentó desde el año 2015, lo que generó el bajo estado de la calidad de atención pública, buscando la consecución de los recursos humanos y físicos para la atención de aproximadamente 18.000 personas con el fin de que se prestará una atención adecuada y de calidad conforme a lo establecido por la norma.

Sin embargo en los siguientes años la migración continuó en menor cantidad y de manera constante en el año 2016 el número de atenciones aumentó para venezolanos entre casos de baja complejidad y patologías de alto costo, sin embargo se enfrentó a una creciente desprotección en la atención médica particularmente afectando a los migrantes irregulares quienes estaban casi en su totalidad fuera del sistema de salud, así mismo la falta de documentación necesarias para estar en el país legalizando el estatus migratorio colombiano a través de un documento como el PEP, limitando el accesos a los servicios sociales y el tránsito para que se desplazaran a diferentes lugares, el cierre de la frontera pronuncio el deterioró de la vías restringiendo así las alternativas de traslado aislando a la población en la cual tuvieron consecuencias fatales, como la complejidad de las condiciones de salud con que ingresaron las

personas provenientes de Venezuela al requerir frecuentemente el traslado a otras ciudades y una preocupación por los altos índices de accidentalidad y muertes en siniestros viales.

Es importante mencionar que a comienzos del año 2020, el mundo entero se paralizó debido a la pandemia por el COVID-19 los gobernantes impusieron restricciones a la movilidad como una de las primeras medidas para frenar la propagación del virus, lo que produjo el cierre de las fronteras y los viajes de un país al otro, pero esta situación que afecto al mundo entero no detuvo el tránsito de que aquellos que se seguían desplazando lejos de su país de origen siendo Colombia el principal destino de los venezolanos que huían, poniendo mucho en riesgo su vida por los deterioros de las vías y los medios en los que se trasladaban., agravando así las condiciones en las que se encontraban los venezolanos, el confinamiento dejo sin empleo a miles de personas que sobrevivían del día a día o de la informalidad.

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

Marcos

"Transcendencia de la migración venezolana, y el SOAT"

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

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

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

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

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

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

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

Por el efecto causado en el territorio nacional por la migración de los venezolanos, "Se adoptan medidas para garantizar el acceso de las personas inscritas en el Registro Administrativos de Migrantes venezolanos a la oferta institucional y se dictan otras medidas de retorno de los colombianos. (Presidencia de la República, 2018)

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

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

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

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

Del mismo modo las autoridades de Tránsito sostienen que las personas que no posean el SOAT y que se involucren en un accidente de tránsito estarían obligadas a asumir por su propia cuenta

los gastos de las personas afectadas, según lo establecido en el Decreto 663 de 1993, parágrafo 1 del numeral 4, en el cual quedan comprendidos dentro de lo previsto por este numeral los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional.

Así mismo, la norma manifiesta exactamente que "la entidad encargada de administrar el Fondo del Seguro Obligatorio de Tránsito (FONSAT) entablará todas las acciones de repetición que legalmente resulten procedentes contra los responsables de los accidentes y, en el evento de establecerse que los mismos estaban asegurados, tales acciones se ejercerán ante las entidades aseguradoras respectivas". (Presidencia de la República, 1993)

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

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

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

Es importante mencionar que a pesar de la emergencia sanitaria por Covid-19 y la disminución de siniestralidad, donde un vehículo automotor se encontraba involucrado y causando

la afectación de las pólizas SOAT, evidencio un aumento en la facturación presentada para el año 2020, y así mismo reflejo el aumento de los evasores en la adquisición de este tipo de seguros, lo que afecta el cubrimiento de las atenciones a las víctimas sin importar su nacionalidad ya que son víctimas beneficiarias de este tipo de seguros. (Montes, Meneses & Díaz, 2021)

Para el desarrollo de la temática se tiene en cuenta que actualmente se cuentan con bases de datos que recopilan la información necesaria que permite realizar el reporte de información para atenciones en salud para víctimas de accidente de tránsito, para que los prestadores de servicios de salud y los Centros Reguladores de Urgencias, Emergencias y Desastres registren la atención en salud a una víctima de accidente de tránsito, con la información desde el primer momento que es atendió el cual esta reculado bajo la Resolución 311 de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social, (Sistema de Información Normativa, 2020)

Método

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

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

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

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

Con referencia en lo anterior la lista de chequeo se va a realizar con la extracción y recopilación de la información por grupo etario de la base de datos SIRAS, se organizó según el grupo etario de acuerdo con lo establecido por el ministerio de salud y protección social, 0-5 infancia, 6-11 niñez, 12-17 adolescencia, 18-27 Juventud, 27-59 Adultez, 60 o más – Adulto Mayor. (Ministerio de Salud y Protección Social,2022).

De igual manera para poder hacer un análisis general se tiene en cuenta los tipos de identificación autorizados de acuerdo con la Resolución 311 de 2020, R.C registro civil, TI tarjeta de identidad, CC. cedula de ciudadanía, C.D, carne diplomática, C.N certificado de nacido vivo, A.S adulto sin identificar, MS, menor sin identificar, para personas extranjeras las siguientes C.E cedula de extranjería, D.E documento extranjero. P.A pasaporte, P.E permiso especial de permanencia, S.C salvo conducto de permanencia.

Considerando criterios como identificación de las víctimas, tipo de atención, tipo de evento, forma de pago de la atención, lugar del evento y de la atención, para aquellos artículos con diseño cuantitativo que permitirían el análisis de Datos, exposición y aplicabilidad de resultados.

Tipo de investigación

Esta investigación tiene una estructura cuantitativa – descriptiva, la cual tuvo énfasis en análisis de Datos que permitió identificar información como objeto de ser usada para el desarrollo de los resultados, en relación al fenómeno migratorio frente a los accidentes de tránsito y los cobros por las pólizas SOAT, que en cierta manera afectaron los servicios por consulta externa., por lo anterior la investigación se realizó desde del año 2019, antes del inicio de la pandemia, el año 2020 en pandemia, siendo importante por la transición que género dificultades en el manejo de la emergencia sanitaria decretada por el gobierno nacional y el año 2021 con pos-pandemia de la COVID-19

Resultados

1. AÑO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO VS TIPO DE IDENTIFICACIÓN DE LA VÍCTIMA EN GENERAL

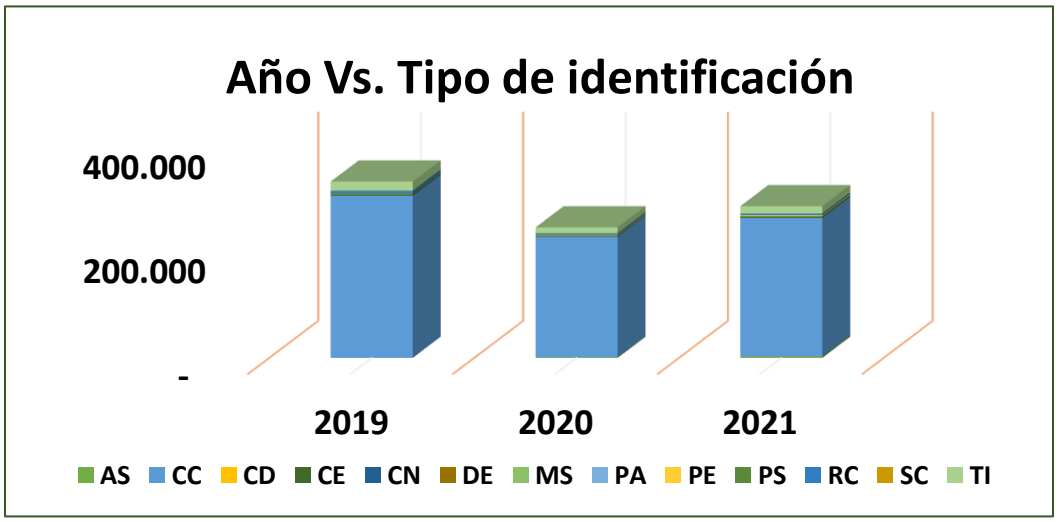


Gráfico 1. Fuente Propia

Análisis: Respecto a los eventos por accidentes de tránsito y tipos de identificación se evidenció que, de los 880.830 registros de los años 2019, 2020, 2021, siendo el 100% de la muestra, 4.344 personas se identificaron con AS, siendo el 0.49%, 808.154 personas se identificaron con CC, siendo el 91.75%, 61 personas se identificaron con CD, siendo el 0.01%, 5.620 personas se identificaron con CE, siendo el 0.64%, 369 personas se identificaron con CN, siendo el 0.04%, 1.356 personas se identificaron con DE, siendo el 0,15%, 665 personas se identificaron con MS,

siendo el 0.08%, 897 personas se identificaron con PA, siendo el 0.10%, 2.217 personas se identificaron con PE, siendo el 0.21% 3.146 personas se identificaron con PS, siendo el 0.36%, 10.758 personas se identificaron con RC, siendo el 1,22%, 738 personas se identificaron con SC, siendo el 0.08%, 42.505 personas se identificaron con TI, siendo el 4.83%.

2. AÑO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO VS EL GRUPO ETARIO DE PERSONAS EXTRANJERAS

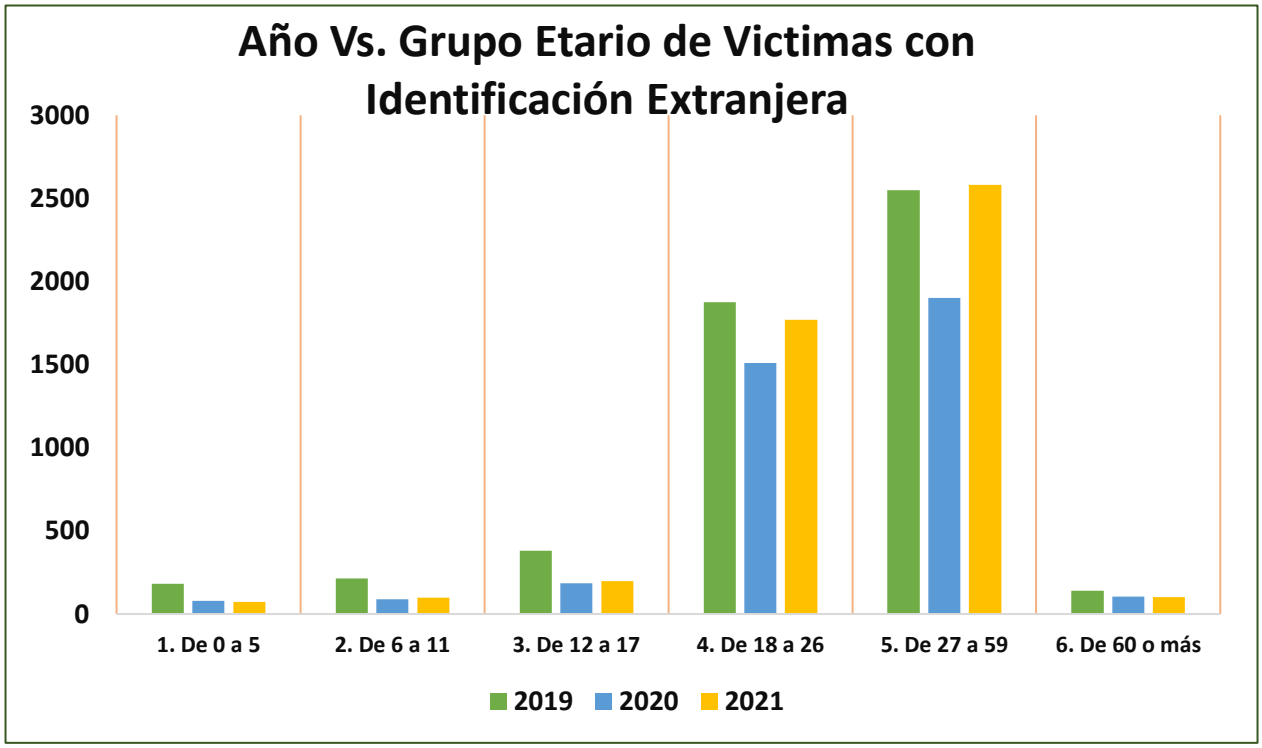


Gráfico 2. Fuente Propia

Análisis: Se evidencio que la concentración de accidentes de tránsito está en las personas identificadas con Cedula de Extranjería (CE), entre los grupos etarios (18-26) con un 15.70% y (27-59) con un 19.8%.

3. AÑO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO VS TIPO DE IDENTIFICACIÓN VS EL GRUPO ETARIO

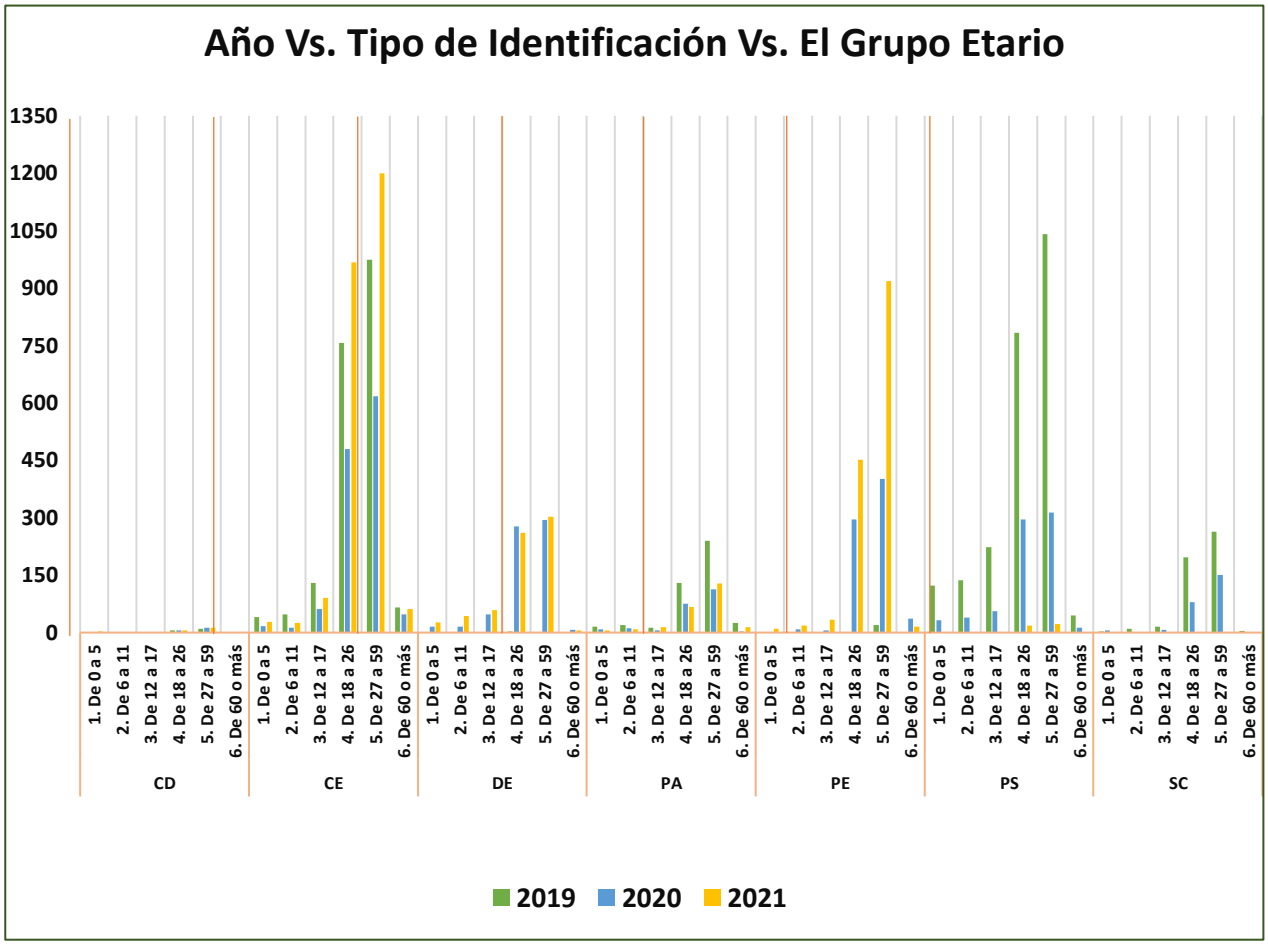


Gráfico 3. Fuente Propia

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

4. AÑO DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO VS EL DEPARTAMENTO DONDE OCURRIÓ EL EVENTO PARA VICTIMAS IDENTIFICADAS COMO EXTRANJERAS

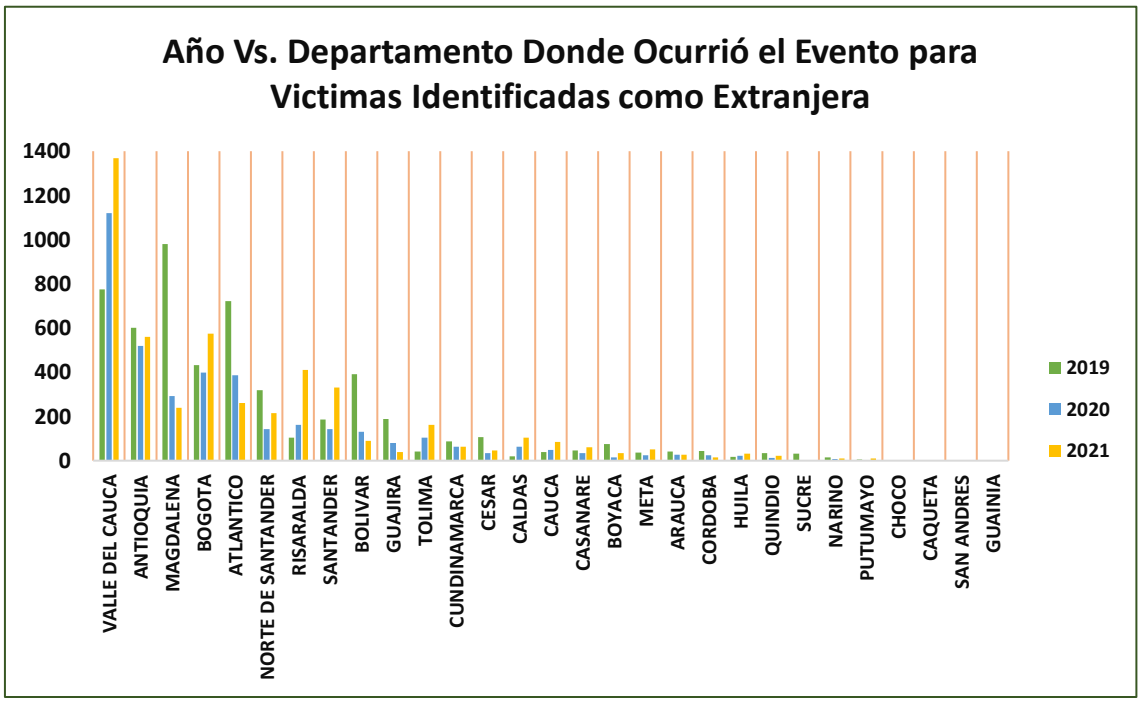


Gráfico 4. Fuente Propia

Análisis: Teniendo en cuenta los departamentos y el año del evento, se evidenció que en el año 2019 el departamento del Valle del Cauca fue la que presento mayor siniestralidad con un 14.50% y el departamento del Caquetá y Guainía no registraron accidentes de tránsito, en el año 2020 el departamento del Valle del Cauca fue la que presento mayor siniestralidad con el 28.94% y la ciudad de Guainía no registro ningún accidente de tránsito, en el año 2021 el departamento del Valle del Cauca fue la que presento mayor siniestralidad con un 28.37% y la ciudad de San Andrés no registro accidentes de tránsito, al analizar los resultados se identificó que el departamento del Valle del cuca ciudad del valle de cauca del Cauca para los 3 años fue la que más presentó accidentes de tránsito, y el departamento del Caquetá, Guainía y San Andrés no presentaron accidentes o la siniestralidad fue muy baja.

5. AÑO DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO VS EL GRUPO ETARIO VS 5 PRIMEROS DEPARTAMENTOS CON MAYOR REPORTE DE EVENTOS.

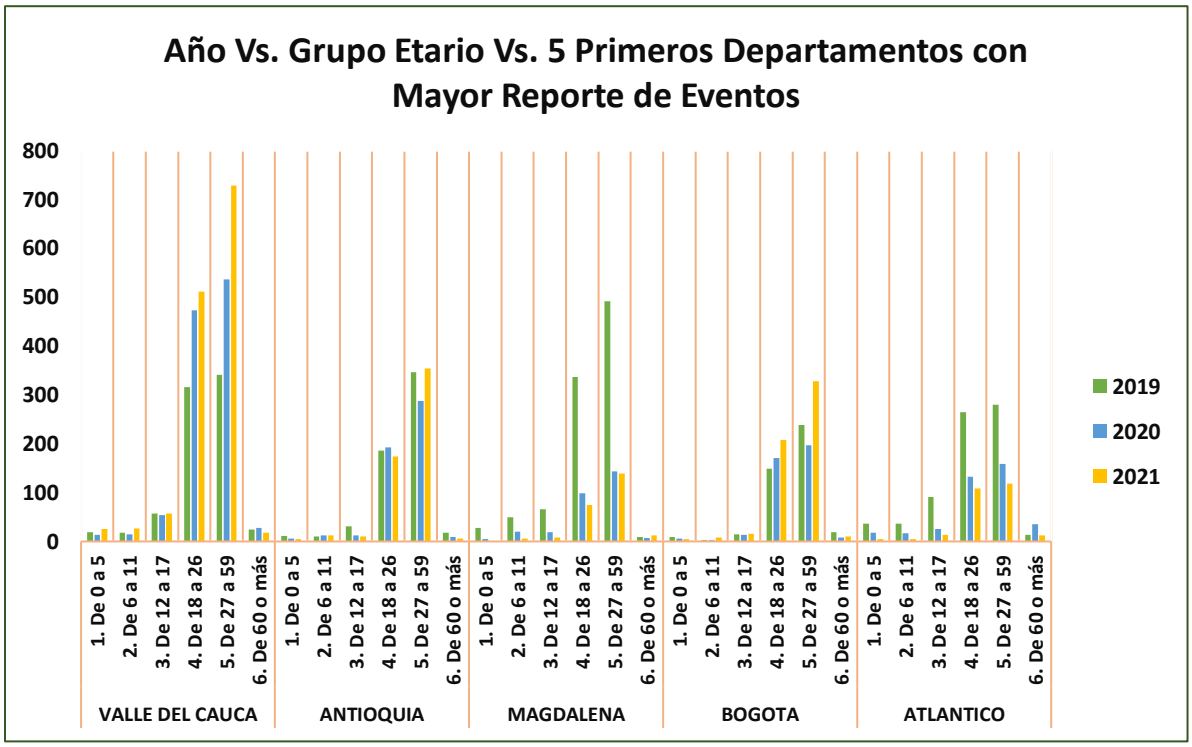


Gráfico 5. Fuente Propia

Análisis: La atención que más prevaleció frente a los grupos etarios fue el servicio inicial de urgencias y la menor atención por la cual ingresaron en los últimos 3 años las victimas fue la atención programada, al hacer la recopilación de la información cabe resaltar que en los últimos 3 años la edad en la que más prevalecen los accidentes de tránsito es de 27 a 59 años, ya que son las personas que más transitan en vehículos automotores, sin embargo en el departamento del Atlántico fue el menor porcentaje del total general frente a la siniestralidad de accidentes.

6. AÑO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON RELACIÓN AL TIPO DE ATENCIÓN VS EL GRUPO ETARIO

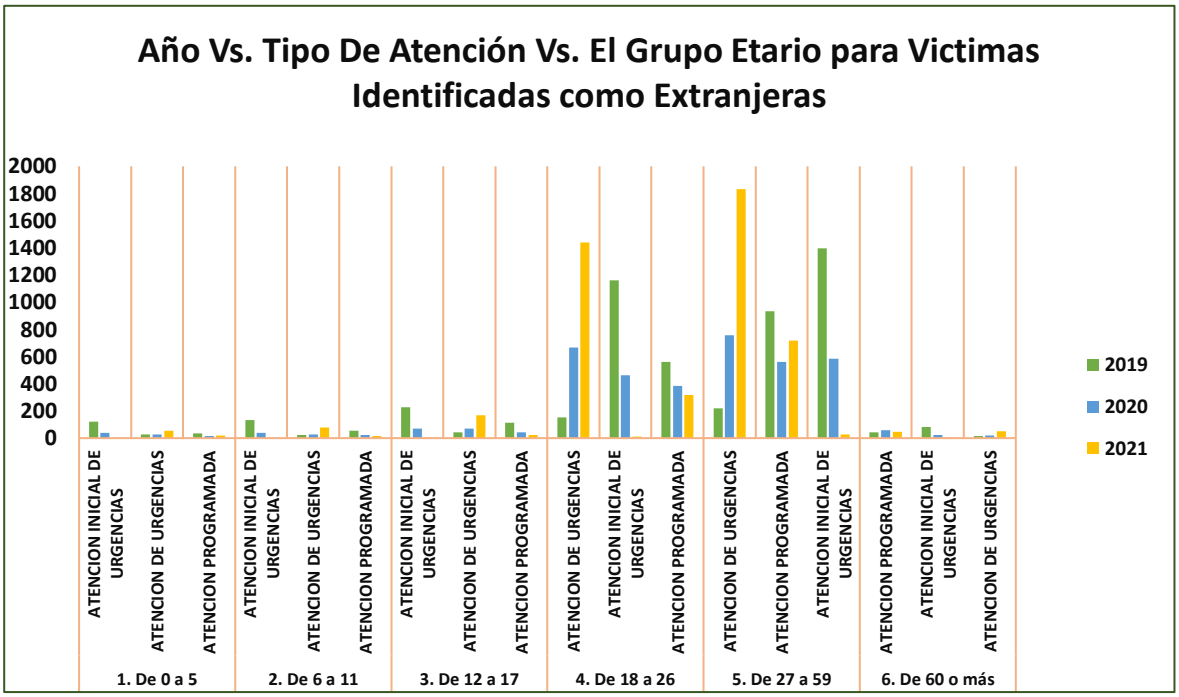


Gráfico 6. Fuente Propia

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

Discusión

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

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

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

Teniendo en cuenta lo anterior determinamos firmemente recomendar, que para poder plantear políticas en salud que beneficien a todas las personas, que acceden a los servicios de salud en territorio nacional, se debe en todas las bases de información la diferenciación de las nacionalidades y no únicamente por su documento de identificación ya que este genera una identificación muy general, por lo que es necesario considerar que las condiciones de vida en

cada país son diferentes puesto que se crean pre existencias que impiden la atención idónea para el mejoramiento de la salud.

Referencias

Bahar, D., Dooley, M., & Selee, A. (septiembre de 2020). Venezuelan Migration, Crime, and Misperceptions. Recuperado de: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/09/migration-crime-latam-eng-final.pdf

Battistessa, D. (7 de marzo de 2022). OpenDemocracy. Obtenido de El drama de los migrantes venezolanos continúa después de morir. Recuperado de: https://www.opendemocracy.net/es/drama-migrantes-venezolanos-continua-despues-morir/

Biblioteca especializada – FASECOLDA. (2018, 8 febrero). FASECOLDA. Recuperado de: https://fasecolda.com/servicios/biblioteca-especializada/

BBVA COLOMBIA. (2019, 11 julio). Guía (SOAT), Todo lo que tienes que saber. Recuperado de: https://www.bbva.com.co/personas/blog/educacion-financiera/seguros/guia-(SOAT),.html#:%7E:text=Ley%2033%20de%201986%20y,se%20cobrar%C3%ADa%20por%20esta%20p%C3%B3liza.

Camero, G., Gutiérrez, M., & Valderrama, M. (2018). Cruz Roja Colombiana. Situación de migración Procedente de Venezuela. Recuperado de: https://docs.bvsalud.org/biblioref/2019/05/996729/migracion-procedente-de-venezuela-crcscb-2.pdf

Circular de la SFC por disminución del riesgo asegurado | Brigard Urrutia. (2017, 1 febrero). Brigard Irurtia. Recuperado de: https://bu.com.co/es/noticias/circular-de-la-sfc-por-disminucion-del-riesgo-asegurado

Cinco elementos claves para explicar el fraude del (SOAT), (2012, 4 febrero). Revista FASECOLDA. Recuperado de: https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/revista-fasecolda-163.pdf

Congreso de Colombia. (06 de febrero de 1986). LEY 33 DE 1986. Recuperado el 01 de 04 de 2021, de Sistema Único de Información Normativa, Recuperado de: http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1589853

Congreso de Colombia. (20 de diciembre de 2017). Ley 1873 DE 2017. Recuperado de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1873_2017.html

Fandiño, Y. M. S., Silva, A. R. A., & Díaz, C. C. S. (2021). Costos de vacunación de los niños de padres venezolanos nacidos en Cúcuta/Bogotá en el año 2019-2020. Revista CIES Escolme, 12(1), 105-122.

Infracciones secretaria general. (2010). Resolución 2037 del 2010. Recuperado de https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30038669

Ministerio de Salud y protección social. (2022). Ciclo de vida. Recuperado de https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Paginas/cicloVida.aspx

Migración Colombia. (8 de septiembre de 2020). Venezolanos en Colombia corte a 30 de junio de 2020. Recuperado de: https://www.migracioncolombia.gov.co/infografias/venezolanos-en-colombia-corte-a-30-de-junio-de-2020

Ministerio de Salud y Protección. (18 de diciembre de 2015). Circular Externa 000058. Recuperado de: https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/circular-058-2016.pdf

Ministerio de Salud y Protección Social. (24 de agosto de 2016). Resolución 3823 de 2016 Ministerio de Salud y Protección Social - Colombia. Red Jurista. Recuperado de: https://www.redjurista.com/Documents/resolucion_3823_de_2016_ministerio_de_salud_y_proteccion_social.aspx#/

Ministerio de Relaciones Exteriores (2017). Resolución 5797. Recuperado de https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_minrelaciones_5797_2017.htm

Ministerio de Salud y Protección Social. (2 de marzo de 2020). Resolución 311 de 2020. Sistema Único de Información Normativa. Recuperado 1 de mayo de 2022, de https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Resolucion/30039858

Montes, A. D. H., Meneses, E. J. P., & Díaz, C. C. S. (2021). Efectos causados a las aseguradoras por el cobro a través de las pólizas (SOAT), pos-pandemia en Colombia. Revista CIES Escolme, 12(2), 151-169.

Normatividad – FASECOLDA. (2018, 8 noviembre). FASECOLDA. Recuperado de: https://fasecolda.com/ramos/(SOAT),/normatividad/

Pan American Health Organization. (septiembre de 2014). Plan Estratégico de la Organización Panamericana de la Salud 2014-2019. Recuperado de: https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/7654/CD53-OD345-s.pdf?sequence=17&isAllowed=y

P. (2014, 24 septiembre). La solicitud del SOAT para los venezolanos originó una nueva reunión binacional. areacucuta.com. Recuperado de: https://www.areacucuta.com/la-solicitud-del-soat-para-los-venezolanos-origino-una-nueva-reunion-binacional/

Plan Internacional. (septiembre de 2020). Informe de Incidencia Humanitaria de la Crisis Venezolana en las Niñas. Recuperado de: https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Informe%20de%20incidencia%20pol%C3%ADtica%20humanitaria%20crisis%20venezolana%20noviembre%202020.pdf

Presidencia de la República de Colombia. (02 de abril de 1993). Decreto 663 de 1993. Recuperado de: http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1142040

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

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

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

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

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