

SERIE COLOMBIA.

estudia la realidad colombiana con base en la mejor evidencia disponible y analiza el impacto de las decisiones públicas sobre el bienestar colectivo y las posibilidades futuras.

PAPER NO. 6

Más motos, más muertes:

cuatro décadas de mortalidad vial en Colombia



Fundación Colombia Tiene Futuro

Elaborado por Alejandro Gaviria y Carolina Soto

Paper No. 6

Más motos, más muertes:

cuatro décadas de mortalidad vial en Colombia

Alejandro Gaviria y Carolina Soto · Fundación Colombia Tiene Futuro

Resumen

Este artículo estudia, con base en los registros de defunciones del DANE, las muertes en siniestros viales en Colombia para el periodo comprendido entre los años 1979 y 2025. En ese periodo, la tasa de mortalidad de motociclistas pasó de 0,35 a 10,6 por 100.000 habitantes. Sin motociclistas, la mortalidad vial en Colombia habría caído más de 60% en lo que va corrido del siglo. Las tasas más altas se observan en la Orinoquía y en los departamentos del sur del país. El aumento no está asociado con el crecimiento del PIB departamental, pero las motos llevaron a los departamentos más pobres una mortalidad que antes estaba concentrada en ciudades y regiones de mayores ingresos. Las cifras ponen de presente la relevancia, desde una perspectiva social y de salud pública, de un fenómeno que no ha recibido la atención que merece.

1. Introducción

El cambio social obedece con frecuencia, más que a esfuerzos deliberados, a consecuencias imprevisibles de los cambios tecnológicos y culturales. La vida de los colombianos ha cambiado de muchas maneras durante este siglo. Algunos de los cambios apenas se insinuaban veinticinco años atrás. Uno de ellos, con consecuencias directas en la vida de la gente, positivas y negativas, es la generalización en el uso de las motocicletas.

En 2000, en medio de una crisis económica, se vendieron en Colombia poco más de 50.000 motos. Fue el comienzo modesto de un fenómeno arrollador. Las ventas pasaron a 200.000 en 2005, a más de 400.000 en 2010 y luego a más de 600.000 en 2016 (cifra que se mantuvo más o menos estable hasta la pandemia). Después de 2021, las ventas volvieron a crecer, superaron las 800.000 unidades en 2024 y el millón en 2025.

El auge de las motos tiene una explicación microeconómica (la caída de su precio relativo) y otra macroeconómica (la ausencia de oportunidades laborales). Al mismo tiempo, las motos surgieron como alternativa al deficiente transporte público de muchas ciudades y, a su vez, su generalización impidió que surgieran otras opciones viables. Con el tiempo, las motos han traído más motos. Un estudio, publicado hace ya más de una década, mostró que en la ciudad de Sincelejo, por ejemplo, más de una tercera parte de la fuerza laboral dependía directa o indirectamente de las motocicletas: conductores, mecánicos, almacenistas, comerciantes. Los servicios de entrega a domicilio extendieron este tipo de economía a las grandes ciudades del interior.

Las motos han sido una opción de trabajo para millones de personas, han facilitado el transporte de veredas a escuelas y han ahorrado tiempo y aportado dinero a muchos hogares. Pero se han convertido también en una causa significativa de muerte y discapacidad. Las muertes de motociclistas pasaron de aproximadamente dos mil al final de la primera década del siglo a casi seis mil en 2025. Casi la mitad de las víctimas son hombres de 15 a 34 años. Si el siglo comenzó con una epidemia de homicidios de hombres jóvenes, los primeros 25 años terminaron con otra epidemia (de menor magnitud, pero creciente) de muertes de jóvenes motociclistas. La primera conmovió a la sociedad; la segunda no parece inmutar a casi nadie.

Este artículo tiene dos objetivos. El primero es descriptivo: construir y analizar la serie más larga posible de muertes en siniestros viales en Colombia, de 1979 a 2025, a partir de los microdatos de defunciones del DANE, con énfasis en los motociclistas. El segundo, complementario al primero, es de concientización: el artículo intenta llamar la atención sobre la magnitud de un problema de salud pública que ha crecido de manera acelerada sin respuestas coordinadas de política pública.

2. Revisión de la literatura

Según el más reciente informe de la Organización Mundial de la Salud, en el mundo mueren cada año alrededor de 1,2 millones de personas en las vías (OMS, 2023). Globalmente, los siniestros viales siguen siendo la primera causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años. Más de la mitad de las víctimas son peatones, ciclistas y motociclistas, concentrados en los países de ingresos bajos y medios (OMS, 2023). Con respecto a las motos, un estudio de la CEPAL ha señalado una diferencia de fondo entre regiones: en los países más ricos la moto tiene sobre todo un uso recreativo, mientras en los países de ingresos bajos y medios es un instrumento de trabajo y una fuente de ingresos (CEPAL, 2024).

La relación entre el ingreso por habitante y las muertes viales tiene forma de U invertida: las muertes suben con el ingreso, alcanzan un máximo en los países de ingreso medio y caen después con el mayor desarrollo (Kopits y Cropper, 2005). El crecimiento del parque automotor, en el que las motocicletas tienen un peso creciente en países como Colombia, explica en parte esa relación entre nivel de desarrollo y mortalidad por accidentes viales. Por otra parte, las muertes viales tienden a ser procíclicas: aumentan en los periodos de expansión, cuando hay más actividad y, por lo tanto, más desplazamientos, y caen durante los periodos de recesión (Ruhm, 2000).

En Colombia, un estudio reciente, que usó los registros de defunciones del DANE, identificó 28.200 muertes de motociclistas entre 2008 y 2021. Los resultados muestran que 86% de los fallecidos eran hombres, que los centros urbanos concentraban casi 75% de las fatalidades y que existían tendencias crecientes en adultos jóvenes de las zonas rurales y en personas de mediana edad en las urbanas (Castañeda-Millán, G. y Eslava-Schmalbach, J., 2024). Otro estudio, de énfasis más local, describió la distribución espacial de las muertes por siniestros viales en la ciudad de Cali entre 2008 y 2013 (Chaparro Narváez, P., León Quevedo, W. y Castañeda Orjuela, C., 2019). Según este estudio, la tasa promedio para el periodo analizado fue de 13,6 por 100.000 habitantes.

Otros trabajos han mostrado que, durante este siglo, el aumento de la mortalidad vial se explica casi por completo por los motociclistas: la tasa de mortalidad sin motociclistas se ha venido reduciendo de manera sustancial, mientras la de motociclistas ha crecido rápidamente (Gaviria, R., 2015). Desde una perspectiva más económica, un estudio sobre el mototaxismo en Sincelejo revela que la mayoría de quienes lo ejercen preferiría un trabajo menos riesgoso, pero lo eligen por su rentabilidad y por la falta de empleos formales (Sánchez Jabba, 2011).

Este artículo complementa esa literatura en tres aspectos. Construye una serie de 47 años, de 1979 a 2025, empalmando las dos clasificaciones de causas de mortalidad usadas en el periodo. Documenta año por año los problemas de calidad del registro y los corrige mediante imputación. Y analiza las diferencias regionales y su relación con el crecimiento económico departamental.

3. Construcción de los datos

La serie usada en este artículo se construyó a partir de los microdatos de defunciones no fatales de las Estadísticas Vitales del DANE, disponibles en su catálogo de microdatos. Se procesaron 47 archivos anuales, de 1979 a 2025, que suman cerca de nueve millones de certificados de defunción. De cada uno se extrajeron las muertes en siniestros viales y se agregaron por año, municipio y departamento de defunción, área, sexo, grupo de edad y tipo de víctima.

El periodo de análisis cubre dos clasificaciones internacionales de enfermedades. De 1979 a 1996 se usa la CIE-9, en la que los accidentes de tránsito de vehículos de motor tienen los códigos E810 a E819; el cuarto dígito identifica el tipo de víctima: conductor, pasajero, motociclista, ciclista o peatón. De 1997 a 2025, se usa la CIE-10 y la definición de la OMS de muerte por siniestros viales, a la que se agregaron los accidentes de transporte no especificados (V09.9, V89.9 y V99). En la CIE-9, este tipo de accidentes quedaban dentro del código E819.9. La definición adoptada evita una ruptura artificial: con ella, 1996 (6.548 muertes) y 1997 (6.785) empalman sin saltos abruptos.

La revisión año por año identificó algunos problemas. El archivo de 1979 no trae registros de seis departamentos (Santander, Norte de Santander, Caldas, Quindío, Risaralda y Arauca), que representaban, en conjunto, cerca de 15% de la población del país. Entre 1985 y 1991, Bogotá subregistró las muertes viales: buena parte de las defunciones de interés se codificaron como accidentes no especificados. Durante casi cuatro décadas, una proporción variable de las víctimas no tiene especificado el tipo (peatón, motociclista, ocupante o ciclista): más de 40% entre 1985 y 1996 (con un máximo de 60% en 1991 y 1992) y entre 20% y 30% en las dos primeras décadas de este siglo (con un salto a 34% en 2017). Desde 2022, la codificación mejoró de manera notable.

Para corregir el problema de las víctimas sin tipo, estas se repartieron según la composición de las víctimas identificadas (con tipo) en la celda más fina con información suficiente. La regla de imputación utilizada fue la siguiente: (i) si la celda tiene al menos 30 víctimas identificadas y estas representan al menos el 30% del total, se usa año, departamento y sexo; (ii) si no, se usa solo año y departamento con los mismos valores para los umbrales de imputación; (iii) si tampoco, se usa la composición nacional del año, calculada solo con los departamentos de buena calidad (no más de 50% sin tipo). El supuesto es que, dentro de cada celda, las víctimas sin tipo son similares a las identificadas. Las tasas se calcularon con la población del Banco Mundial para la serie nacional y con las proyecciones del DANE para los departamentos.

La serie resultante coincide con las cifras oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), basadas, a su vez, en las cifras de Medicina Legal. Entre 2015 y 2024, el total DANE (la serie construida para este artículo) estuvo entre 0% y 5% por encima del total reportado por la ANSV. La

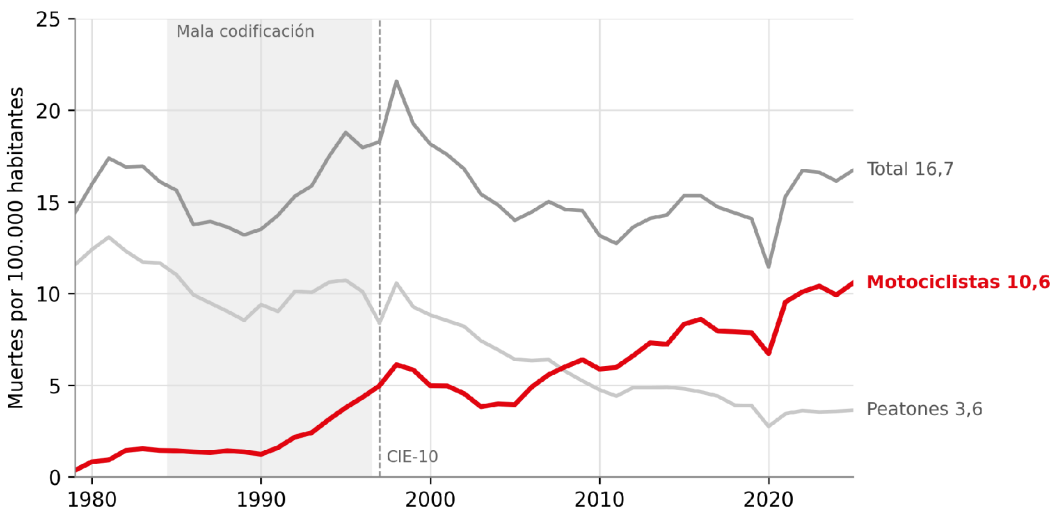
diferencia es esperable, pues el DANE cuenta todos los certificados de defunción. Para las muertes de motociclistas en 2024, la serie imputada fue de 5.244 muertes y la reportada por la ANSV de 5.194. Las cifras del Caribe, en particular las del Magdalena, deben tomarse con precaución: allí el registro de defunciones cuenta menos muertes viales que las fuentes policiales y, entre 2017 y 2021, el porcentaje de víctimas sin tipo superó 40%. La base agregada, el código de procesamiento y la documentación completa están disponibles para verificación y uso en la página Colombiatienefuturo.com.

4. Resultados

La tasa de mortalidad vial alcanzó un valor máximo en 1998, con 21,6 muertes por 100.000 habitantes, luego cayó a 12,7 en 2011 y volvió a subir a 16,7 en 2025 (Gráfico 1). Detrás de esa trayectoria hay un cambio sustancial en el tipo de víctima. En 1979, los peatones representaban 80% de las víctimas y los motociclistas 2%. En 2025, los motociclistas representaban ya 63% y los peatones, 22%. En números absolutos, las muertes de motociclistas pasaron de unas 90 a casi seis mil. Las de peatones bajaron de 2.950 a 1.937, a pesar de que la población se duplicó durante el periodo de análisis.

GRÁFICO 1

Tasa de mortalidad vial por tipo de víctima, Colombia, 1979–2025



Fuente: DANE, microdatos de defunciones 1979–2025, con imputación de los casos sin tipo de víctima; población: Banco Mundial. Franja gris: 1985–1996, más de 40% de víctimas sin tipo antes de imputar. Línea punteada: cambio de CIE-9 a CIE-10.

El dato más revelador es el contrafactual: sin los motociclistas, la tasa de mortalidad vial habría caído de 15,5 por 100.000 habitantes en 1998 a 6,2 en 2025. Colombia mejoró la seguridad de peatones y ocupantes de vehículos durante un cuarto de siglo. Buena parte de ese avance fue borrado por las motos. Las cifras subestiman, además, el impacto de las motos, pues muchos peatones mueren atropellados por motociclistas. Desde 1997, los certificados de defunción permiten identificar el vehículo involucrado en siniestros fatales. A comienzos de siglo, las motos causaban 22% de las muertes de peatones con vehículo identificado; desde 2012, más de la mitad. En 2025, entre 600 y 1.000 peatones murieron atropellados por motos, que se suman a los 5.652 motociclistas fallecidos. En total, más de siete de cada diez muertes viales del país involucran una motocicleta.

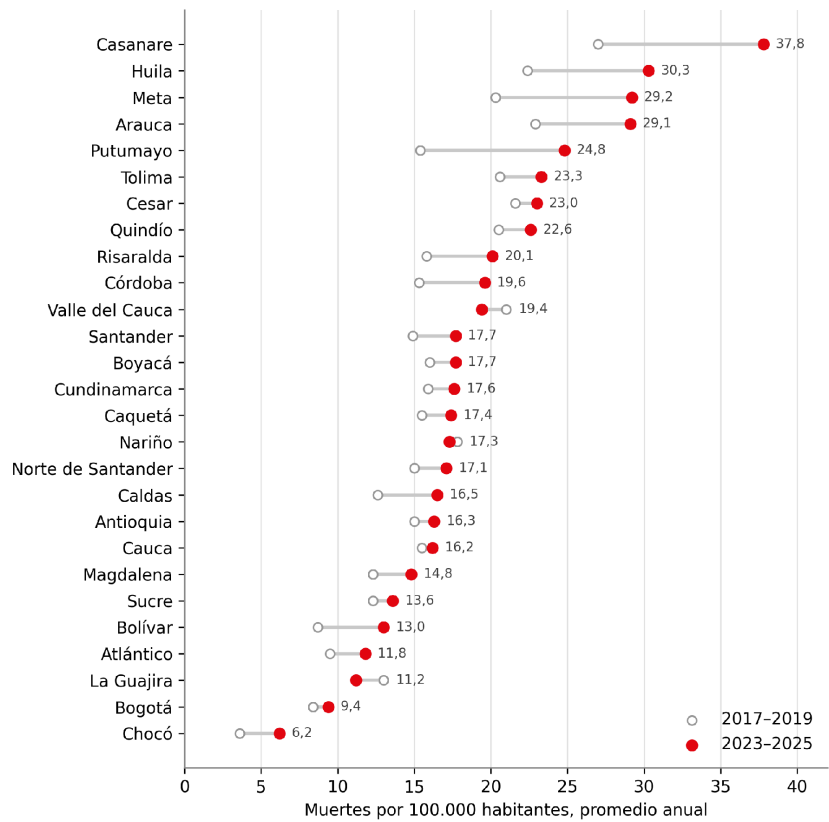
Entre 2021 y 2025, 85% de los motociclistas fallecidos fueron hombres, y 49% hombres de 15 a 34 años. La concentración en jóvenes ha disminuido: los hombres de 15 a 34 años pasaron de ser 57% de los motociclistas muertos en 2008 a 47% en 2025. Una de cada cuatro muertes de motociclistas ocurre en zonas rurales dispersas, donde la atención de urgencias es más lejana y menos oportuna.

La mortalidad vial es muy desigual entre regiones. En el periodo 2023–2025, Casanare, Huila, Meta y Arauca superaron las 29 muertes anuales por 100.000 habitantes, más de tres veces la tasa de Bogotá (9,4). Las tasas más altas están en la Orinoquía y en el sur del país, regiones de ciudades intermedias, carreteras intermunicipales y alta dependencia de la moto. Las más bajas están en

Bogotá, el Caribe y el Chocó. Los mayores aumentos frente a 2017–2019 se dieron en Casanare (+10,8), Putumayo (+9,4), Meta (+8,9) y Huila (+7,9), mientras el Valle, La Guajira y Nariño bajaron. En Casanare, los motociclistas son casi cuatro de cada cinco víctimas (Gráfico 2). El anexo lista los municipios mayores de cincuenta mil habitantes con las mayores tasas de muertes de motociclistas.

GRÁFICO 2

Tasa de mortalidad vial por departamento, 2017–2019 y 2023–2025

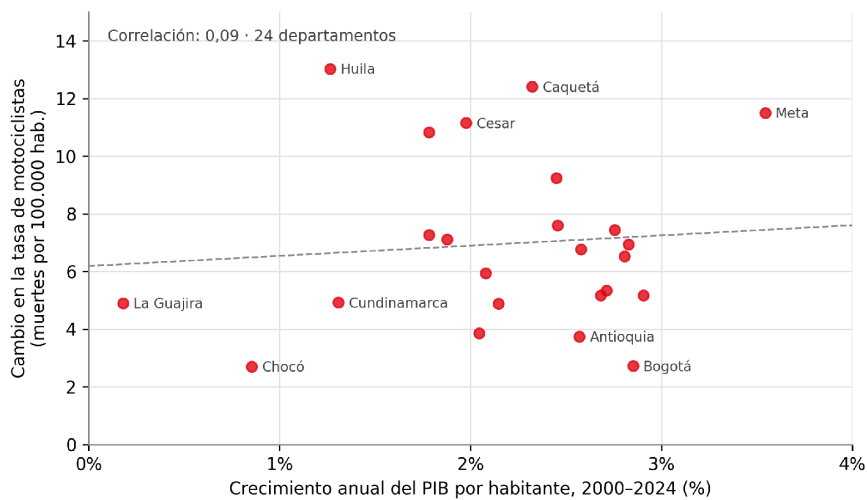


Fuente: DANE, microdatos de defunciones (con imputación) y proyecciones de población 2018 y 2024. Se excluyen los departamentos de menos de 150.000 habitantes.

El aumento de las muertes de motociclistas no está asociado con un mayor crecimiento económico. Entre 2000 y 2024, el PIB por habitante de los 24 departamentos con información disponible creció de manera heterogénea, entre 0,2% anual (La Guajira) y 3,5% (Meta), pero la correlación entre ese crecimiento y el cambio en la tasa de motociclistas fallecidos es prácticamente nula (0,09). Huila, que creció 1,3% al año, y Meta, que creció 3,5%, tuvieron aumentos similares (Gráfico 3).

GRÁFICO 3

Crecimiento económico y cambio en la mortalidad de motociclistas por departamento



Fuente: DANE, microdatos de defunciones (con imputación) y población 2005 y 2024; PIB por habitante departamental 2000–2024. Cambio de la tasa entre 2003–2005 y 2022–2024. Línea punteada: tendencia lineal.

Lo que sí cambió fue la relación entre el nivel de ingreso y la mortalidad. En 2003–2005, los departamentos más ricos tenían tasas más altas: la correlación entre el logaritmo del PIB por habitante de 2000 y la tasa total era de 0,48, como predice la fase ascendente de la curva de Kopits y Cropper. En 2022–2024 esa relación desapareció (0,23 con el PIB de 2024, sin significancia estadística). La moto democratizó la motorización y, con ella, el riesgo. Llevó a los departamentos más pobres la mortalidad que antes tenían los departamentos de mayores ingresos y lo hizo al margen del desempeño económico de los primeros. Este resultado refuerza la idea de que el auge de la moto responde más a los precios relativos, la informalidad y las carencias del transporte público que al crecimiento.

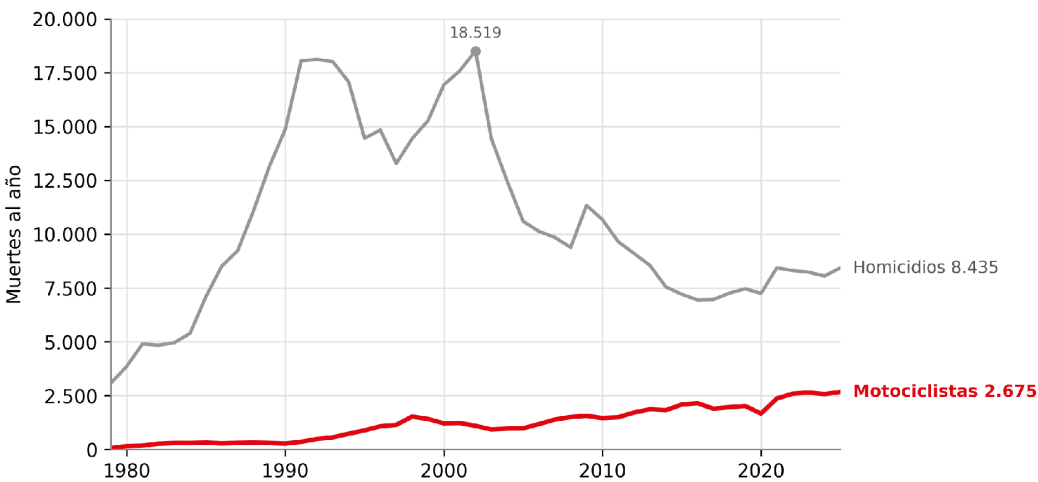
La comparación con los homicidios matiza (y a la vez confirma) la interpretación de “dos epidemias” mencionada en la introducción. Entre los hombres de 15 a 34 años, los homicidios siguen siendo más numerosos: en 2025 hubo 8.435, frente a 2.675 muertes en moto. Pero las trayectorias son opuestas. Los homicidios de hombres jóvenes cayeron 54% desde su máximo de 2002, mientras las muertes de motociclistas más que se duplicaron durante lo corrido de este siglo (Gráfico 4).

En 1979, por cada 100 jóvenes asesinados, 2 morían en moto. En 2025, eran 32. En algunos departamentos, la segunda epidemia ya superó a la primera: entre 2023 y 2025, en Casanare murieron en moto 1,7 hombres jóvenes por cada uno asesinado, y en Boyacá, 1,5. En Córdoba (0,8) y Meta (0,7), las dos cifras están cerca de igualarse. El contraste en la reacción de la sociedad es trágico: la caída de los homicidios fue el resultado de décadas de políticas públicas, medición y debate, mientras que el aumento de las muertes en moto ha pasado casi sin discusión.

Como las víctimas son jóvenes, cada muerte vial le resta a la sociedad, en promedio, unos 48 años de vida. En 2025, las muertes viales sumaron cerca de 427.000 años de vida potencialmente perdidos, 71% de ellos por muertes de motociclistas, que mueren en promedio seis años más jóvenes que el conjunto de las víctimas. Como comparación, los homicidios de ese año sumaron unos 827.000 años. Desde una perspectiva de salud pública, ambas epidemias ya son de un mismo orden de magnitud.

GRÁFICO 4

Homicidios y muertes de motociclistas, hombres de 15 a 34 años, 1979–2025



Fuente: DANE, microdatos de defunciones 1979–2025. Homicidios: CIE-9 E960–E969 y CIE-10 X85–Y09, Y87.1. Motociclistas con imputación del tipo de víctima.

5. Recomendaciones

La moto es un instrumento de trabajo, movilidad e inclusión para millones de personas. Cualquier política que parta de restringirla no va a funcionar, como lo muestran las prohibiciones del mototaxismo en la Costa Caribe. El enfoque que proponemos es posibilista: no busca una solución única ni una reforma integral, sino una suma de mejoras graduales, verificables y ajustadas a cada territorio. El énfasis está en la rendición de cuentas y la priorización política del problema.

La principal propuesta de este artículo es institucional. Con los datos del DANE es posible construir, para cada uno de los municipios de Colombia, una serie de muertes viales por tipo de víctima, por lugar del siniestro y por año. Cada alcalde y cada gobernador debería tener una meta explícita de reducción, que se publique cada año en un tablero abierto y comparable, y que obligue a los mandatarios a rendir cuentas públicamente sobre su evolución, como hoy lo hacen con los homicidios.

La mortalidad de motociclistas está en la intersección de varias políticas: transporte, salud, trabajo, educación e industria. Algunas acciones con evidencia internacional sólida se listan a continuación:

-
- 01

El casco es una de las intervenciones más costo-efectivas para reducir muertes de motociclistas; el reto en Colombia es tanto su uso como su calidad y su ajuste (Liu, B. C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., Blows, S. y Lo, S. K., 2008).
-
- 02

Actualmente las licencias se obtienen con facilidad y sin práctica real, sin evaluación de las habilidades de manejo y sin instrucción pedagógica. Mayores exigencias y una adecuada pedagogía son necesarias.
-
- 03

En las zonas rurales y en los corredores viales, donde el tiempo de traslado define muchas veces la supervivencia, el fortalecimiento de las capacidades de atención es imperativo.
-
- 04

Las plataformas de domicilios dependen de los motociclistas. Los domiciliarios de plataformas están involucrados en más siniestros y toman más riesgos que los empleados directamente por restaurantes y comercios. Las promesas de entregas rápidas y el pago por entrega premian la velocidad (Christie, N. y H. Ward, 2023). La sociedad debe exigirles a las plataformas monitoreo de la accidentalidad y una gestión de riesgo eficaz.
-
- 05

Los certificados de defunción del DANE incluyen la ocupación de la víctima, pero en 85% de los casos ese campo queda en blanco. Hacerlo obligatorio y cruzarlo con los reportes a las aseguradoras de riesgos laborales (la afiliación es obligatoria para las plataformas desde la reforma laboral de 2025) debería ser parte del sistema de seguimiento propuesto.
-

6. Conclusiones

Como los celulares o las remesas, la moto es uno de esos cambios que han transformado la vida de millones de colombianos. Ha traído ingresos, mayor movilidad y ahorro de tiempo. Pero también una epidemia de muertes que la sociedad ha asumido con indiferencia.

Las cifras de este artículo deberían llamar la atención de autoridades y la sociedad civil. En 1979 murieron en las vías unos 90 motociclistas; en 2025, 5.652. Si se incluyen los peatones atropellados fatalmente, la cifra estaría entre 6.200 y 6.700 muertes. La tasa de mortalidad de motociclistas se multiplicó por 30. Más del 70% de las muertes viales involucran una moto. Sin contar a los motociclistas, la mortalidad vial del país habría caído más de 60% entre 1998 y 2025.

La epidemia tiene una geografía precisa: es más grave en la Orinoquía y el sur andino, en ciudades intermedias y carreteras intermunicipales. Tiene también una demografía clara: hombres jóvenes y, cada vez más, de mediana edad. La información para gestionar el problema existe; lo que falta es convertirla en responsabilidad política. Si cada alcalde tuviera que rendir cuentas por las muertes viales de su municipio como lo hace con los homicidios, la segunda epidemia de este siglo empezaría a reducirse.

Referencias

- Castañeda-Millán, G. y Eslava-Schmalbach, J. (2024). [Tendencias en la mortalidad por accidentes de tránsito en motocicleta en Colombia, 2008-2021](#). *Revista Panamericana de Salud Pública*, 48, e44.
- CEPAL (2024). [Progress in Road Safety in Latin America](#). Bulletin 405, No. 3.
- Chaparro Narváez, P., León Quevedo, W. y Castañeda Orjuela, C. (2019). [Mortalidad por lesiones de tránsito en Cali, Colombia](#). *Panorama Económico*, 27(3), 701-720.
- Christie, N. y Ward, H. (2023). [Delivering hot food on motorcycles: A mixed method study of the impact of business model on rider behaviour and safety](#). *Safety Science*, 158.
- DANE. Estadísticas Vitales, microdatos de defunciones no fetales, 1979–2025. Catálogo de microdatos.
- Gaviria, R. (2015). [Las motos, un actor vial de cuidado](#). *Revista Fasecolda*, 159.
- Kopits, E. y Cropper, M. (2005). [Traffic fatalities and economic growth](#). *Accident Analysis and Prevention*, 37(1), 169-178.
- Liu, B. C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., Blows, S. y Lo, S. K. (2008). *Helmets for preventing injury in motorcycle riders*. Cochrane Database of Systematic Reviews, (1), CD004333.
- Organización Mundial de la Salud (2023). [Global Status Report on Road Safety](#). Global Report.
- Ruhm, C. (2000). [Are recessions good for your health?](#) *Quarterly Journal of Economics*, 115(2), 617-650.
- Sánchez Jabba, A. M. (2011). [La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo](#). *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana*, 140, Banco de la República, publicado también en *Revista del Banco de la República*, 84(999), 19-60.

Los 20 municipios de más de 50.000 habitantes con mayor mortalidad de motociclistas, 2023-25

#	Municipio	Departamento	Población 2024	Motociclistas fallecidos al año	Tasa por 100.000 hab.	% de las muertes viales
1	Granada	Meta	73.899	31	41,9	76%
2	Puerto Asís	Putumayo	71.540	29	40,1	89%
3	Yopal	Casanare	192.468	76	39,7	81%
4	Pitalito	Huila	140.776	45	32,2	76%
5	Montería	Córdoba	563.597	158	28,0	75%
6	La Dorada	Caldas	72.044	20	27,8	61%
7	Saravena	Arauca	58.996	16	27,1	75%
8	Garzón	Huila	76.079	20	26,3	77%
9	Espinal	Tolima	71.777	18	25,1	64%
10	Barbosa	Antioquia	62.506	15	23,5	63%
11	Puerto Gaitán	Meta	53.006	12	23,3	73%
12	Caucasia	Antioquia	93.572	22	23,2	72%
13	Rionegro	Antioquia	151.872	35	23,0	62%
14	Apartadó	Antioquia	124.423	27	22,0	65%
15	Neiva	Huila	396.442	87	21,9	68%
16	Girardot	Cundinamarca	103.831	22	21,2	55%
17	Buga	Valle del Cauca	132.138	28	20,9	67%
18	Aguachica	Cesar	132.237	28	20,9	67%
19	Villavicencio	Meta	579.176	119	20,5	71%
20	Barrancabermeja	Santander	226.559	46	20,3	76%

Fuente: DANE, microdatos de defunciones 2023–2025 (promedio anual) y población 2024. Muertes asignadas al municipio donde ocurrió el siniestro. Motociclistas registrados, sin imputación; desde 2022 menos del 3% de las víctimas no tiene tipo especificado.



Fundación Colombia Tiene Futuro

Investigamos. Dialogamos. Incidimos.

COLOMBIATIENEFUTURO.COM