



IDENTIFICACIÓN Y VALIDACIÓN DEL IMPACTO DE LAS AFECTACIONES VIALES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL P.O.T, EN LOS ASENTAMIENTOS SUBNORMALES VILLAS DEL PROGRESO Y NUEVO AMANECER EN VILLAVICENCIO.

Diego Mauricio Granados Bernal
diegogranados@ustavillavo.edu.co

Ing. Joe Alexander Martínez Gómez
joemartinez@ustavillavo.edu.co

INTRODUCCIÓN

Los asentamientos subnormales en las grandes ciudades de Colombia son el resultado de una compra vigente en donde destaca que estos asentamientos no cuentan con permisos de construcción y que por lo general están contruidos en zonas no aptas para el desarrollo urbano. La mayoría de las personas que viven en estas zonas lo hacen en condiciones precarias y los establecimientos suelen ser poco estéticos, ya que están contruidos por ladrillo sin repellar y tejas de asbesto cemento o metálicas (Fuentes, 1978).

La informalidad surge de varios factores como el desplazamiento forzado, el aumento de la población y la búsqueda de mejores oportunidades laborales y económicas. Los asentamientos informales en áreas urbanas o rurales crean un abismo social donde las personas viven en condiciones deficientes, como la falta de educación, infraestructura vial, analfabetismo y servicios públicos. Esto tiene un impacto negativo en la ciudad en términos sociales, económicos y culturales (Avellaneda, 2013).

En Villavicencio, los asentamientos informales ocupan aproximadamente el 40% del área de la ciudad (Barreto, 2012). Según el DANE, entre 2005 y 2018 hubo un aumento en la población que se reflejó en el ranking de las ciudades más densamente pobladas de Colombia. Esto plantea un problema para la planificación urbana ya que los planes de ordenamiento territorial son ignorados en su desarrollo.

La alcaldía de Villavicencio adoptó un plan de ordenamiento territorial para el periodo 2015-2027 con el objetivo de construir una ciudad más activa económicamente y con mayor seguridad e igualdad. Se propusieron varios planes de movilidad para lograrlo. Sin embargo, la gran cantidad de viviendas por hectárea dificulta su implementación (POT, 2015).

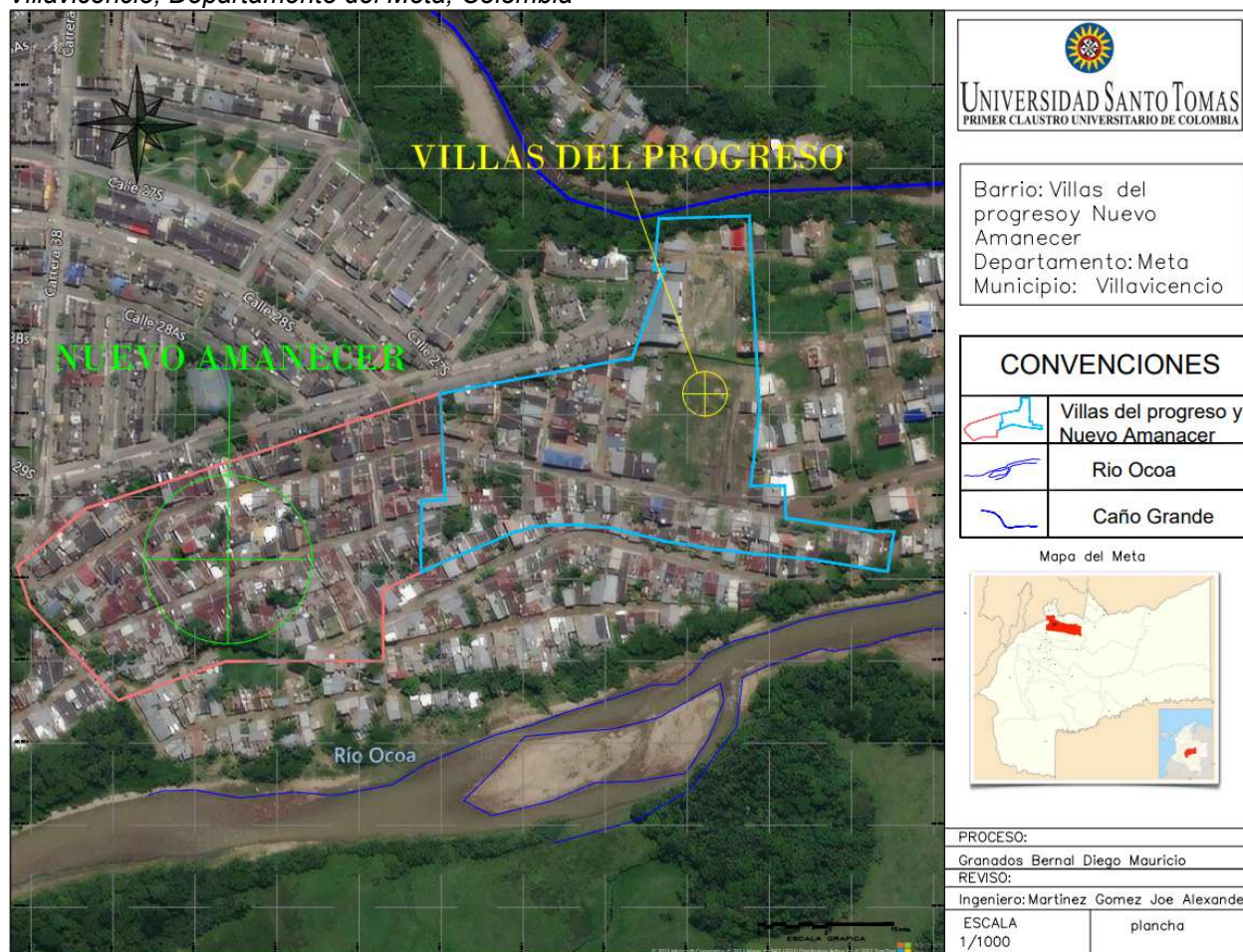
Este proyecto busca determinar el impacto social del plan vial 287 POT 2015 y encontrar alternativas para minimizar su afectación en la ciudad. Se desarrollará con la ayuda de la Alcaldía de Villavicencio en siete barrios informales no incluidos en el POT. Si se ejecuta



el plan vial sin tener en cuenta las posibles alternativas, habrá problemas ya que los planos catastrales no tienen en cuenta las viviendas y familias establecidas ilegalmente en el trazado del plan vial de 2015. La gran concentración de viviendas informales aumenta el analfabetismo y la inseguridad, lo que provoca problemas sociales para la ciudad, como la falta de servicios públicos que cumplan con los requisitos legales mínimos.

Los barrios Villas del progreso y Nuevo amanecer, ubicados en la ciudad de Villavicencio, fueron fundados hace más de 20 años. se encuentran ubicados cerca del río Ocoa. Donde intercepta con la calle 27S (ver figura 1). A lo largo de los años, han experimentado un crecimiento constante. Sin embargo, se ha convertido en un lugar bastante vulnerable a las inundaciones.

Figura 1 Localización General de los barrios Villas del progreso y Nuevo Amanecer en el Municipio de Villavicencio, Departamento del Meta, Colombia



Fuente: Elaboración propia sobre imagen en civil 3D, de la ciudad de villavicencio



FACTOR SOCIOECONOMICO

Se llevaron a cabo encuestas socioeconómicas en colaboración con la líder comunal Celia Riveros. La información recopilada se organizó y sintetizó mediante el software Excel para procesar rápidamente el estudio estadístico de la muestra afectada por los planes viales. A continuación, se presentan los resultados obtenidos para el barrio:

Según las encuestas realizadas por la presidenta comunal en el barrio villas del progreso, se determinó que 95 viviendas serían afectadas por la VM1. Como resultado, estas viviendas tendrían que ser desalojadas y demolidas posteriormente para llevar a cabo el plan vial propuesto en el POT 2015, tabla 1.

Tabla 1 Viviendas afectadas

VIVIENDAS AFECTADAS	
VM1	95
TOTAL DE VIVIENDAS	95

Fuente: Propia

Con la ayuda de las encuestas realizadas en el barrio, se pudo determinar un rango de edades de las personas que serían afectadas por el corredor vial VM1. Estos datos son importantes para entender el impacto social del proyecto vial y tomar medidas para minimizar sus efectos negativos en la comunidad, como se muestran a continuación en la tabla 2:

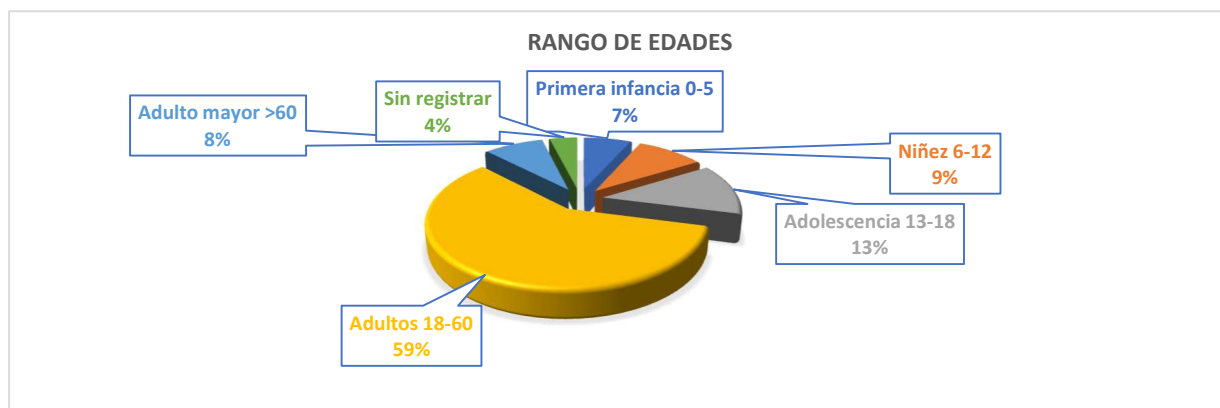
Tabla 2 Rango de edades

RANGO DE EDADES	CANTIDAD	PORCENTAJE
Primera infancia 0-5	12	7%
Niñez 6-12	17	9%
Adolescencia 13-18	23	13%
Adultos 18-60	105	59%
Adulto mayor >60	15	8%
Sin registrar	7	4%
total de habitantes afectados	179	100%

Fuente: Propia



Figura 2 Rango de edades de los habitantes afectados



Fuente: Propia

De Lo anterior se deduce que, las personas más afectadas son aquellas son las que están entre los rangos de 18-60 años, las cuales representan a un 59% del total de afectados, también hay tener en cuenta que 15 adultos mayores representan el 8% y un 16% de niños menores a los 13 años; por lo que la remoción de esta población generaría trauma y sufrimiento, porque podrían pasar por condiciones de indigencia ya que a estas edades se consideran indefensas y vulnerables a vivir en la marginalidad de la sociedad.

También se determinó la actividad económica de los encuestados para el corredor VM1. Estos datos son importantes para entender el impacto económico del proyecto vial en la comunidad y tomar medidas para minimizar sus efectos negativos en la economía local como se muestra a continuación:

Tabla 2 Actividad económica

TIPO DE OCUPACION			
OCACIONAL	PERMANENTE	DESEMPLEADO	SIN REGISTRO
36	33	41	69

Fuente: Propia



Figura 3 Actividad económica de las personas afectados



Fuente: Propia

El número total de habitantes afectados es de 179, donde la mayoría están sin registrar, se encuentran desempleados y en ocasional o no quiso comentar su situación económica debido a que sea desfavorable; estas personas representarían un 82% de los habitantes afectados, si estos ciudadanos fueran despojados de sus hogares se volverían menos autosostenibles.

Teniendo en cuenta su nivel de escolaridad, la muestra de encuestados presenta lo siguiente:

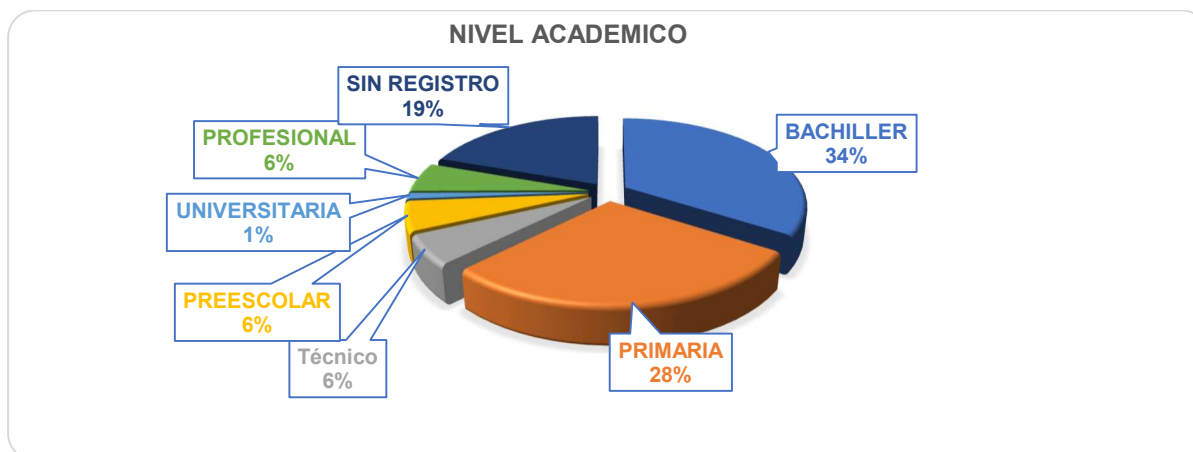
Tabla 3 Nivel de escolaridad

NIVEL ACADEMICO						
BACHILLER	PRIMARIA	Técnico	PREESCOLAR	UNIVERSITARIA	PROFESIONAL	SIN REGISTRO
61	51	10	10	2	10	35

Fuente: Propia



Figura 4 Nivel de escolaridad de las personas afectadas



Fuente: Propia

A continuación, se analiza el nivel educativo de la población afectada:

La población que cursa o llegó con solo un nivel de educación preescolar representa un 6%, aquellos que cursan, completaron o tienen incompleto sus estudios hasta Básica Primaria representan un 28%, población que cursa, completó o tiene incompleto sus estudios hasta Media Bachiller representan un 34% siendo este nivel de escolaridad el que más concierne a toda la población, por otro lado, aquellos individuos que tienen estudios de educación superior por estudios técnicos, o que van cursando algún programa de pregrado lo representan apenas 22 habitantes, es decir un 13%. Por último, el analfabetismo ronda en un 0% de la población y el 19% restante no presentó registro de su situación de escolaridad, esto podría indicar un bajo nivel de educación.



VALORIZACION PREDIAL

Se realizó una búsqueda en la consulta catastral del municipio para conocer la dirección y el área de construcciones de los lotes de cada barrio. Se utilizó la información de las direcciones previamente obtenidas para buscar el impuesto predial de cada lote en el sitio web de la Secretaría de Hacienda Municipal y así conocer el último avalúo registrado. Luego de la última valoración, se determinó el valor por metro cuadrado de cada lote y se calculó un promedio para el sector.

El corredor vial VM1 afectará aproximadamente el 85.69% de las áreas construidas, mientras que el corredor V4 afectará un 77.61%. Estos datos se pueden encontrar en la carpeta **Anexo G, capítulo sin alternativa.**

Tabla 4 Avalúo por metro cuadrado

Nº DE LOTES	Dirección	Área de construcciones(m ²)	Ultimo Avalúo (\$)	Valor Área de construcción (\$/m ²)
1	C 31SUR 34 258 SANTA LIBRADA	97	\$ 2 085.00	\$ 21.49
2	C 31SUR 34 203 SANTA LIBRADA	24	\$ 167.00	\$ 6.96
3	C 31SUR 34 252 SANTA LIBRADA	27	\$ 2 034.00	\$ 75.33
4	C 31SUR 34 199 SANTA LIBRADA	60	\$ 8 333.00	\$ 138.88
5	C 31SUR 34 292 SANTA LIBRADA	89	\$ 14 249.00	\$ 160.10
6	C 31SUR 34 272 SANTA LIBRADA	43	\$ 2 960.00	\$ 68.84
7	C 31SUR 34 217 SANTA LIBRADA	65	\$ 9 271.00	\$ 142.63
8	C 31SUR 34 264 SANTA LIBRADA	25	\$ 2 217.00	\$ 88.68
9	C 31SUR 34 264 SANTA LIBRADA	25	\$ 1 427.00	\$ 57.08
10	C 31SUR 34 234 SANTA LIBRADA	56	\$ 4 289.00	\$ 76.59
11	C 31SUR 34 228 SANTA LIBRADA	78	\$ 16 694.00	\$ 214.03
12	C 31SUR 34 222 SANTA LIBRADA	67	\$ 7 793.00	\$ 116.31
13	C 31SUR 34 216 SANTA LIBRADA	63	\$ 6 923.00	\$ 109.89
14	C 31SUR 34 210 SANTA LIBRADA	43	\$ 5 930.00	\$ 137.91
15	C 31SUR 34 135 SANTA LIBRADA	39	\$ 3 205.00	\$ 82.18
16	C 31SUR 34 190 SANTA LIBRADA	41	\$ 5 060.00	\$ 123.41
17	C 31SUR 34 182 SANTA LIBRADA	33	\$ 1 853.00	\$ 56.15
18	C 31SUR 34 129 SANTA LIBRADA	52	\$ 4 674.00	\$ 89.88
19	C 31SUR 34 182 SANTA LIBRADA	33	\$ 1 853.00	\$ 56.15
20	C 31SUR 34 174 SANTA LIBRADA	18	\$ 1 239.00	\$ 68.83
21	C 31SUR 34 121 SANTA LIBRADA	45	\$ 7 018.00	\$ 155.96



22	C 31SUR 34 156 SANTA LIBRADA	67	\$ 10 227.00	\$ 152.64
23	C 31SUR 34 109 INT SANTA LIBRADA	21	\$ 1 888.00	\$ 89.90
24	C 31SUR 34 99 SANTA LIBRADA	78	\$ 7 629.00	\$ 97.81
25	C 31SUR 34 148 SANTA LIBRADA	44	\$ 946.00	\$ 21.50
26	C 31SUR 34 93 SANTA LIBRADA	40	\$ 1 027.00	\$ 25.68
27	C 31SUR 34 140 SANTA LIBRADA	24	\$ 1 651.00	\$ 68.79
28	C 31SUR 34 85 SANTA LIBRADA	63	\$ 5 665.00	\$ 89.92
29	C 31SUR 34 134 SANTA LIBRADA	19	\$ 2 076.00	\$ 109.26
30	C 31SUR 34 122 SANTA LIBRADA	53	\$ 5 792.00	\$ 109.28
31	C 29SUR 34 57 SMZ 6 MZ M CS 06 GUA	62	\$ 12 756.00	\$ 205.74
32	C 29SUR 34 33 SMZ 6 MZ M CS 10 GUA	72	\$ 14 987.00	\$ 208.15
33	C 29SUR 34 15 SMZ 6 MZ M CS 13 GUA	72	\$ 14 987.00	\$ 208.15
34	C 29SUR 34 03 SMZ 6 Mz M Cs 15 GUA	144	\$ 43 026.00	\$ 298.79
35	C 29SUR 35 77 SMZ 5 MZ F CS 13 URB	29	\$ 12 313.00	\$ 424.59
36	C 29SUR 35 71 SMZ 5 MZ F CS 12 URB	29	\$ 12 313.00	\$ 424.59
37	C 29SUR 35 65 SMZ 5 MZ F CS 11 URB	29	\$ 12 313.00	\$ 424.59
38	C 29SUR 35 59 SMZ 5 MZ F CS 10 URB	29	\$ 12 313.00	\$ 424.59
39	C 29SUR 35 53 SMZ 5 MZ F CS 9 URB	29	\$ 12 313.00	\$ 424.59
40	C 29SUR 35 47 SMZ 5 MZ F CS 8 URB	29	\$ 12 227.00	\$ 421.62
41	C 29SUR 35 41 SMZ 5 MZ F CS 7 URB	29	\$ 12 227.00	\$ 421.62
42	C 29SUR 35 35 SMZ 5 MZ F CS 6 URB	29	\$ 12 227.00	\$ 421.62
43	C 29SUR 35 29 SMZ 5 MZ F CS 5 URB	29	\$ 12 227.00	\$ 421.62
44	C 29SUR 35 23 SMZ 5 MZ F CS 4 URB	29	\$ 12 227.00	\$ 421.62
45	C 29SUR 35 17 SMZ 5 MZ F CS 3 URB	29	\$ 12 227.00	\$ 421.62
TOTAL		\$ 2 101.00	\$ 366 858.00	\$ 174.61

Fuente: Propia

De acuerdo con la información de la tabla 5, se puede deducir que el valor por metro cuadrado para el barrio Catatumbo es de 174.610 COP. Esto es lo que cuesta un metro cuadrado de área construida en ese barrio.

Tabla 5 Valor aproximado de los predios

TIPO DE VIA	LONGITUD TOTAL DE AFECTACION POR LA VIA (Km)	AREA DE LAS VIVIENDAS AFECTADAS (MILES DE m2)	VALOR DE LOS PREDIOS AFECTADOS
VM1	0.484756444	18692.836	\$ 3 263 977.36
V4	0.846871106	669.747	\$ 116 945.29
TOTAL		19362.583	\$ 3 380 922.64

Fuente: Propia

El corredor vial VM1 establecido en el POT 2015 se plantearon con la intención de evitar que la ciudad se estanque debido al alto flujo de vehículos y promover el crecimiento económico y mejores condiciones para las personas. Para implementar estos corredores viales, se estimaron valores para la compra de predios afectados utilizando el cálculo del valor por metro cuadrado y el área de las viviendas, como se muestra en la tabla 6. Solo en las vías VM1 y V4 se tendría que invertir alrededor de un total de 3.380.922.640 millones de pesos.

Tabla 6 Presupuesto estimativo de la adquisición predial

PRESUPUESTO MUNICIPAL 20223	918.074
PRESUPUESTO MUNICIPAL PARA INVERSIÓN (Miles de millones)	699.228
PRECIO TOTAL PREDIOS (Miles de millones)	3.380922644
% SOLO EN COMPRA DE PREDIOS	0.48%

Fuente: Propia

Solo la compra de predios se comprometería un 0.48% (Meta, 2021) del presupuesto municipal el cual equivale a \$ 918,074,191,181.01 (Aguilar, 2021), sin tener en cuenta el valor real del predio, ya que esto es solo una estimación con base al avalúo catastral y por lo general este avalúo equivale mínimo al 60% del valor real del predio (art. 24 de la ley 1450 de 2011) (Procuraduría, s.f.); lo que significa que el valor podría aumentar y el gasto para el presupuesto municipal sería muy grande.



PROBLEMÁTICA

Los barrios Villas de progreso y Nuevo Amanecer estan afectados por dos planes viales: V4 y VM1. La V4 es una vía secundaria y la VM1 es una vía marginal establecidas en el POT 2015. Estos planes tienen como objetivo evitar el estancamiento de la ciudad debido al alto flujo de vehículos y promover el crecimiento económico y mejores condiciones para las personas. Sin embargo, el POT planteó varios planes viales sin tener en cuenta el crecimiento desproporcionado de la población de la ciudad y la existencia de barrios subnormales con alta concentración de viviendas por hectárea, lo que dificultará la implementación de estos planes viales.

De acuerdo a lo anterior, la implementación de las vías V4 y VM1 podría afectar negativamente a la población local si no se toman medidas adecuadas. La cantidad de viviendas y negocios en la zona podría verse perjudicada, lo que tendría un impacto social y económico en la comunidad.

Es importante tener en cuenta que la implementación de las vías V4 y VM1 podría tener un impacto significativo en la vida de las personas que habitan y trabajan en el barrio y sus alrededores. Por esta razón, es fundamental que se tomen medidas para minimizar los efectos negativos y garantizar que la población local no se vea perjudicada en términos sociales y económicos. Esto podría incluir la realización de estudios de impacto. De hecho, más adelante en este documento se presentará una propuesta para evitar el mayor impacto de la implementación vial.

En la figura 5, se puede observar el corredor vial VM1, representado por un trazo verde, que cuenta con un ancho de 45 metros. Asimismo, se puede apreciar el corredor vial V4, que se muestra en un tono magenta, y que cuenta con un ancho de 23.5 metros. Ambos corredores viales forman parte de la red de vías marginales y secundarias que se encuentran en la zona cercana al río Ocoa, estos datos están disponibles en la carpeta **Anexo G, capítulo sin alternativa.**

Figura 5 Localización General de los barrios Villas del Progreso y Nuevo Amanecer con la afectación vial VM1 y V4 en el Municipio de Villavicencio, Departamento del Meta, Colombia



Barrio: Villas del progreso y Nuevo Amanecer
Departamento: Meta
Municipio: Villavicencio

CONVENCIONES

	Villas del progreso
	Nuevo Amanecer
	Corredor VM1
	Areas construidas

Mapa del Meta



PROCESO:

Granados Bernal Diego Mauricio

REVISÓ:

Ingeniero: Martinez Gomez Joe Alexander

ESCALA

1/2000

plancha

Fuente: Elaboración propia sobre imagen en civil 3D, de la ciudad de villavicencio



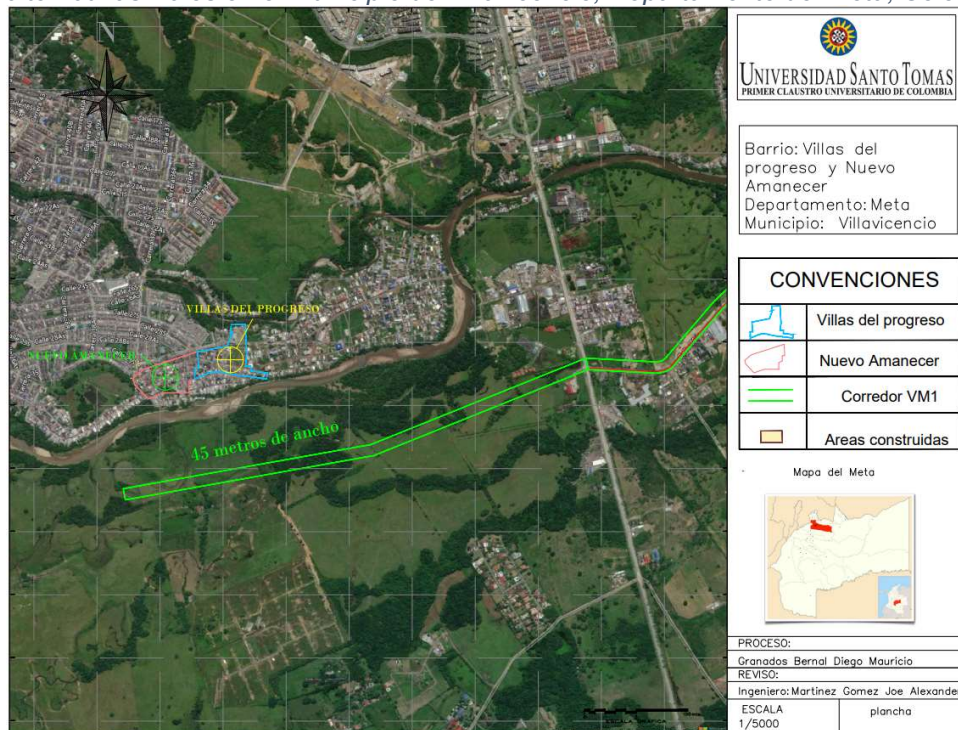
PROPUESTA PARA MITIGAR EL IMPACTO VIAL

Se sabe que los planes viales se hacen con el propósito de desarrollar la ciudad. Sin embargo, lograrlo sin afectar a tantas familias no es una tarea fácil. El problema no es el plan vial en sí, sino las familias que decidieron construir en terrenos no destinados para ello y que ahora podrían pasar necesidades si el proyecto se ejecuta.

Se llevó a cabo un estudio para minimizar el impacto en los dos barrios. Se midió el ancho de la vía existente y se comparó con los anchos propuestos en el POT. Se sugiere mover la vía VM1 hacia la vía alterna Villavicencio – Puerto López. Como la función de la vía V4 es crear una arteria para la VM1 y descongestionar el tráfico, al mover la VM1 su función se vuelve nula, por lo tanto, se sugiere quitar la vía V4 para evitar afectar casas, locales y otros. Esto también ayudaría a prevenir que la población se ubique cerca de fuentes hídricas como el río Ocoa, como se muestra en la figura 6.

En resumen, las medidas propuestas ayudarían a reducir el riesgo de daños en el proyecto vial debido a las constantes inundaciones en el lugar. Esto permitiría desarrollar la ciudad de manera más eficiente y con un menor impacto en las familias afectadas y en la economía local.

Figura 6 Localización General de los barrios Villas del Progreso y Nuevo Amanecer con las posibles alternativas viales en el Municipio de Villavicencio, Departamento del Meta, Colombia



Fuente: Propia



De acuerdo con la figura 6, mover la vía VM1 por la vía alterna Villavicencio – Puerto López. Esto implica que la afectación por áreas construidas será del 0%. Mientras tanto. Esto significa que la afectación por las áreas construidas se redujo aproximadamente un 100% en comparación con el plan vial sin la alternativa, estos datos están disponibles en la carpeta **Anexo G, capítulo alternativa.**



CONCLUSIONES

- Los asentamientos informales son un problema social que afecta a muchas ciudades colombianas y tienen un impacto negativo en términos sociales, económicos y culturales. La planificación urbana es clave para abordar este problema y mejorar la calidad de vida de las personas afectadas.
- El proyecto busca minimizar los efectos negativos del plan vial 287 POT 2015 en la ciudad y encontrar alternativas para mejorar la calidad de vida de las personas afectadas. La falta de planificación urbana adecuada puede tener un impacto negativo en términos sociales, económicos y culturales. Es importante tener en cuenta las posibles alternativas y considerar a las personas afectadas por el plan vial para minimizar su impacto negativo.
- El proyecto vial tiene un impacto negativo en la población afectada, especialmente en las personas más vulnerables como los adultos mayores y los niños. Es importante tener en cuenta las posibles alternativas y considerar a las personas afectadas por el plan vial para minimizar su impacto negativo.
- La mayoría (59%) de las personas afectadas por la situación descrita tienen entre 18 y 60 años.
- La mayoría (34%) de las personas están cursando o cursaron el bachillerato.
- Se sugiere mover la vía VM1 hacia la vía alterna Villavicencio – Puerto López. Como la función de la vía V4 es crear una arteria para la VM1 y descongestionar el tráfico, al mover la VM1 su función se vuelve nula, por lo tanto, se sugiere quitar la vía V4 para evitar afectar casas, locales y otros. Esto también ayudaría a prevenir que la población se ubique cerca de fuentes hídricas como el río Ocoa.
- Mover la vía VM1 por la vía alterna Villavicencio – Puerto López implicaría que la afectación por áreas construidas sería del 0%. Esto significa que la afectación por las áreas construidas se redujo aproximadamente un 100% en comparación con el plan vial sin la alternativa. Estos datos están disponibles en el Anexo G, capítulo alternativa.



BIBLIOGRAFIA

Acuerdo No 287 del 2015. “Por medio del cual se adopta el nuevo plan de ordenamiento territorial del municipio de Villavicencio y se dictan otras disposiciones”.

Aguilar, J. (03 de 12 de 2021). Joselvan Aguilar. Obtenido de <https://www.joseivanaguilar.com/2021/12/03/a-sancion-del-alcalde-de-villavicencio-presupuesto-de-2022/>.

Avellaneda Barreto, M. L. (2012). Informalidad urbana en Villavicencio – factores determinantes y gestión pública aplicada. [Tesis de maestría, Universidad Piloto de Colombia]. Repositorio Institucional. <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/3285>

Castro, H. U. (14 de 09 de 2011). sciELO. Obtenido de Los asentamientos ilegales en Colombia: las contradicciones de la economía-mundo capitalista en la sociedad global: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-85742011000200009.

Fuentes, A., & Losada, R. (2017). Implicaciones socio-económicas de la ilegalidad en la tenencia de la tierra urbana en Colombia. Fedesarrollo.org.co. <https://doi.org/0120-3576>.

IGAC. (s.f.). GeoPortal. Obtenido de <https://geoportal.igac.gov.co/contenido/consulta-catastral>

Meta, N. d. (29 de 11 de 2021). Noticias del Meta. Obtenido de <https://www.noticiasdelmeta.com.co/aprobado-el-presupuesto-del-municipio-de-villavicencio-para-la-vigencia-2022-aforado-en-918-074-191-18101/>.

Villavicencio, A. d. (s.f.). Secretaria de Hacienda Municipal y del Tesoro. Obtenido de <https://swimpuestos.villavicencio.gov.co:1443/Portal/impuestos.portal.wpnbienvenidoipu.aspx?IPU>.



Villavicencio superó número de población en los últimos 13 años - Sectores - Economía
- ELTIEMPO.COM. (2019). Obtenido de
<https://www.eltiempo.com/economia/sectores/villavicencio-supero-numero-de-poblacion-en-los-ultimos-13-anos-424876>.

Fuentes, A., & Losada, R. (2017). Implicaciones socio-económicas de la ilegalidad en la tenencia de la tierra urbana en Colombia. Fedesarrollo.org.co.
<https://doi.org/0120-3576>.

Acuerdo No 287 del 2015. "Por medio del cual se adopta el nuevo plan de ordenamiento territorial del municipio de Villavicencio y se dictan otras disposiciones".

Camporedondo, A. G., & Gerhartz Muro, J. (1990). PROPUESTA DE DEFINICIÓN DE
ASENTAMIENTO HUMANO O POBLACIONAL.

Uribe Castro, H. (2011). Los asentamientos ilegales en Colombia: las contradicciones de la economía-mundo capitalista en la sociedad global. Latinoamérica. Revista de estudios latinoamericanos, (53), 169-200.

Pardo Pinzón, R. S. (2013). Criterios para elaboración de estudios viales en barrios de origen informal en proceso de legalización.
<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/20243>.

Gil, C. G. (2018). Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): una revisión crítica. Papeles de relaciones ecosociales y cambio global, 140, 107-118.

Esmeralda, J., Varón, R., Cortés, J., Fernando, G., & Hernández, T. (2019). Análisis de la condición legal de los barrios en Villavicencio (Meta) Seminario de profundización. Obtenido de:
https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/20212/1/2019_%20an%C3%A1lisis_condici%C3%B3n_%20legal.pdf

José, M., & Rivadulla, Á. (2007). Asentamientos irregulares montevidianos: la desafiliación resistida. Cadernos Metrópole, 18.
<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/8736>.