



## IDENTIFICACIÓN Y VALIDACIÓN DEL IMPACTO DE LAS AFECTACIONES VIALES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL P.O.T, EN EL ASENTAMIENTOS SUBNORMAL NATIVIDAD EN VILLAVICENCIO.

**Diego Mauricio Granados Bernal**  
[diegogranados@ustavillavo.edu.co](mailto:diegogranados@ustavillavo.edu.co)

**Ing. Joe Alexander Martínez Gómez**  
[joemartinez@ustavillavo.edu.co](mailto: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 construidos 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 constituidos 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 doce 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.

El barrio la Natividad fue fundada hace más de 34 años y tiene una superficie aproximada 10,583.36 m2. Esta ubicado en la comuna 4 y se encuentra cerca de una fuente hídrica como es el caño Cristales, figura 1.

**Figura 1** Localización General del barrio la Natividad 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 Luz Amadiz. 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 el presidente comunal del barrio, se determinó que 28 viviendas serían afectadas por la vía V5. 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

**Tabla 1** Viviendas afectadas

VIVIENDAS AFECTADAS	
V5	28
TOTAL DE VIVIENDAS	28

**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 V4. 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.

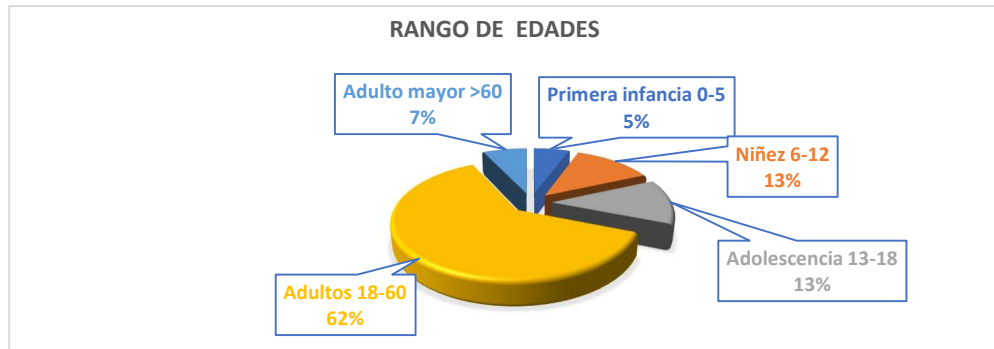
**Tabla 2** Rango de edades

RANGO DE EDADES	CANTIDAD	PORCENTAJE
Primera infancia 0-5	4	6%
Niñez 6-12	9	13%
Adolescencia 13-18	9	13%
Adultos 18-60	44	62%
Adulto mayor >60	5	7%
<b>Total de habitantes afectados</b>	<b>71</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Propia



**Figura 2** Rango de edades de los habitantes afectados



**Fuente:** Propia

Según los datos recopilados, se puede entender que la mayoría de las personas afectadas por la situación descrita son aquellas en el rango de edad de 18 a 60 años, ya que representan el 62% del total. También es importante mencionar que hay un 7% de adultos mayores y un 18% de niños menores de 13 años afectados. La remoción de esta población podría generar trauma y sufrimiento, ya que estas personas podrían enfrentarse a condiciones de indigencia debido a su vulnerabilidad y marginalidad en la sociedad.

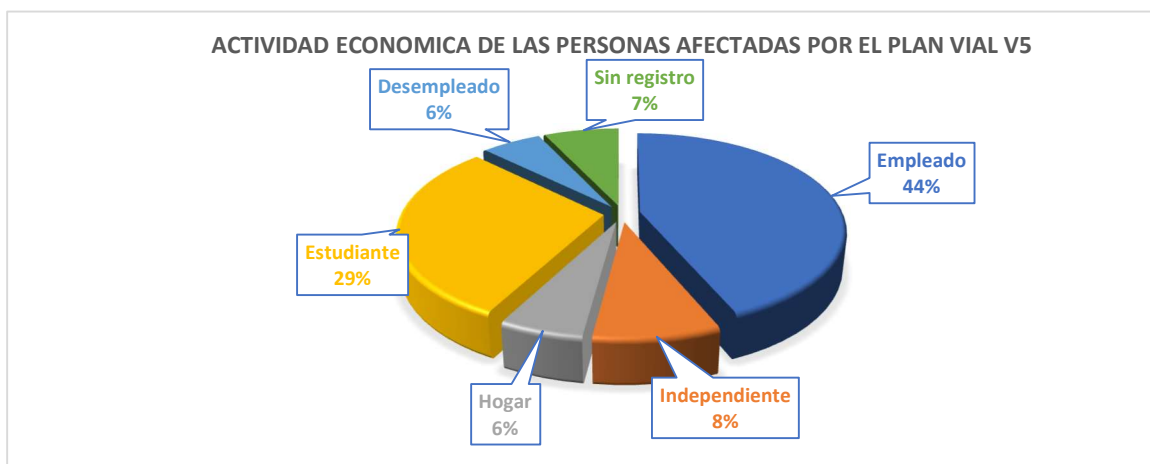
También se determinó la actividad económica de los encuestados para el corredor vial V5. Estos datos son importantes para entender el impacto económico del proyecto vial en la comunidad y tomar medidas para minimizar sus efectos negativos en la economía local como se muestra a continuación:

**Tabla 3** Actividad económica

ACTIVIDAD ECONOMICA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Empleado	31	44%
Independiente	6	8%
Hogar	4	6%
Estudiante	21	30%
Desempleado	4	6%
Sin registro	5	7%
<b>TOTAL DE HABITANTES AFECTADOS</b>	<b>71</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Propia

**Figura 3** Actividad económica de las personas afectados



**Fuente:** Propia

El corredor vial V5 afectaría a un total de 71 habitantes. La mayoría de ellos son empleados, estudiantes, trabajadores independientes o no quisieron comentar su situación económica. Estas personas representan el 88% de los afectados. Si fueran desalojados de sus hogares, podrían tener dificultades para sostenerse por sí mismos. Además, el desalojo podría tener un impacto negativo en la economía local y en la calidad de vida de la comunidad en general. Por lo tanto, es importante tomar medidas para minimizar los efectos negativos del proyecto vial en la población afectada.

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

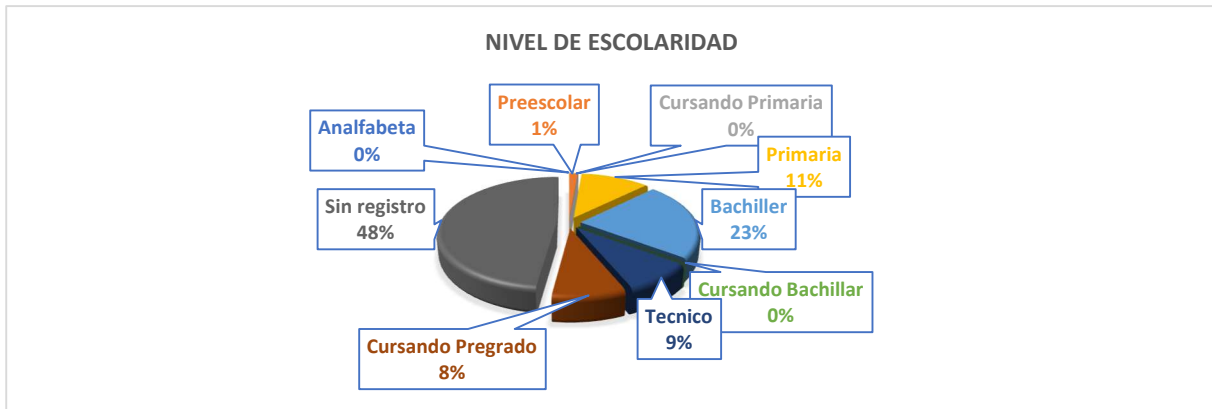
**Tabla 4** Nivel de escolaridad

NIVEL DE ESCOLARIDAD	CANTIDAD	PORCENTAJE
Analfabeta	0	0%
Preescolar	1	1%
Cursando Primaria	0	0%
Primaria	8	11%
Bachiller	16	23%
Cursando Bachiller	0	0%
Técnico	6	8%
Cursando Pregrado	6	8%
Sin registro	34	48%
<b>TOTAL DE HABITANTES AFECTADOS</b>	<b>71</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Propia



**Figura 4** Nivel de escolaridad de las personas afectadas



**Fuente:** Propia

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

Según los datos recopilados, el 1% de la población solo tiene educación preescolar, el 11% ha completado o cursado estudios hasta la educación básica primaria y el 23% ha completado o cursado estudios hasta la educación media, siendo este último el nivel de escolaridad más común. Solo 12 habitantes, que representan el 17% de la población, tienen estudios técnicos o están cursando algún programa de pregrado. El 48% restante no presentó registro de su situación de escolaridad, lo que podría indicar un bajo nivel educativo. Estos datos son importantes para entender el perfil educativo de la población afectada y tomar medidas para minimizar los efectos negativos del proyecto vial en su desarrollo educativo y profesional.

## 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 V5 afectará aproximadamente el 72.29% de las áreas construidas, Esta información está disponible en la carpeta **Anexo A, capítulo sin alternativa**

**Tabla 5** Avalúo por metro cuadrado

No DE LOTES	DIRECCION	Área de construcciones (m <sup>2</sup> )	Ultimo evaluó (\$)	Valor Área de construcción (\$/m <sup>2</sup> )
1	K 8 31B 05 MZ J CS 5 BR SEIS DE AB	129	\$ 46 522.00	\$ 360.64
2	K 8 31B 13 MZ J CS 4 BR SEIS DE AB	158	\$ 80 677.00	\$ 510.61
3	K 8 31B 19 MZ J CS 3 BR SEIS DE AB	130	\$ 66 363.00	\$ 510.48
4	K 8 31B 27 MZ J CS 2 BR SEIS DE AB	136	\$ 69 168.00	\$ 508.59
5	C 32 8 04 MZ I CS 18 BR SEIS DE AB	164	\$ 106 018.00	\$ 646.45
6	C 33 8 03 K 8 32 17 21 23 MZ I CS	183	\$ 63 472.00	\$ 346.84
7	C 33 8 04 MZ H CS 19 BR SEIS DE AB	103	\$ 53 365.00	\$ 518.11
8	C 33 8 12 MZ H CS 20 BR SEIS DE AB	72	\$ 37 003.00	\$ 513.93
9	C 34 8 01 K 8 33 21 MZ H CS 18 BR	56	\$ 34 737.00	\$ 620.30
10	C 34 8 05 MZ H CS 17 BR SEIS DE AB	134	\$ 59 656.00	\$ 445.19
11	C 34 8 06 K 8 34 05 13 MZ G CS 18	67	\$ 31 027.00	\$ 463.09
12	C 34 8 14 MZ G CS 19 BR SEIS DE AB	72	\$ 43 631.00	\$ 605.99
13	C 35 8 01 MZ G CS 17 BR SEIS DE AB	165	\$ 72 673.00	\$ 440.44
14	C 35 8 07 MZ G CS 16 BR SEIS DE AB	45	\$ 26 905.00	\$ 597.89
15	LO 13 BR EL CONSUELO	0	\$ 320 154.00	\$ -
16	C 33 6 137 K 8 32 22 MZ K CS 49 BR	275	\$ 138 075.00	\$ 502.09
17	C 32 6 148 K 8 32 04 12 BR SEIS DE	201	\$ 72 345.00	\$ 359.93
18	C 32 6 25 ZONA COMUNAL BR SEIS DE	1300	\$ 690 386.00	\$ 531.07
<b>TOTAL</b>		3390	\$ 2 012 177.00	\$ 593.56

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 593.560 COP. Esto es lo que cuesta un metro cuadrado de área construida en ese barrio.

**Tabla 6** Valor aproximado de los predios

TIPO DE VIA	LONGITUD TOTAL DE AFECTACION POR LA VIA V5 (Km)	AREA DE LAS VIVIENDAS AFECTADAS (MILES DE m2)	VALOR DE LOS PREDIOS AFECTADOS
V5	0.233042421	3200.921	\$ 1 597 649.54

**Fuente:** Propia

Se ha estimado que el valor para la compra de predios en la vía V5 sería elevado. Con el cálculo del valor del metro cuadrado y el área de las viviendas, se estima que se gastarían alrededor de 1.597.649.540 millones de pesos.

**Tabla 7** 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)	\$ 1.597
% SOLO EN COMPRA DE PREDIOS	0.23%

**Fuente:** Propia

De acuerdo con la tabla 7, la compra de esos predios comprometería el 0.23% del presupuesto municipal, que equivale a \$918.074.191.181,01 (Aguilar, 2021). Este valor es solo una estimación basada en el avalúo catastral y, por lo general, este avalúo equivale al mínimo al 60% del valor real del predio (art. 24 de la ley 1450 de 2011) (Procuraduría, s.f.). Esto significa que el valor podría aumentar y el gasto para el presupuesto municipal sería un poco más de lo estimado.



## PROBLEMÁTICA

El barrio la Natividad está afectado por un plan vial V5. La V5 es una vía secundaria establecida 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.

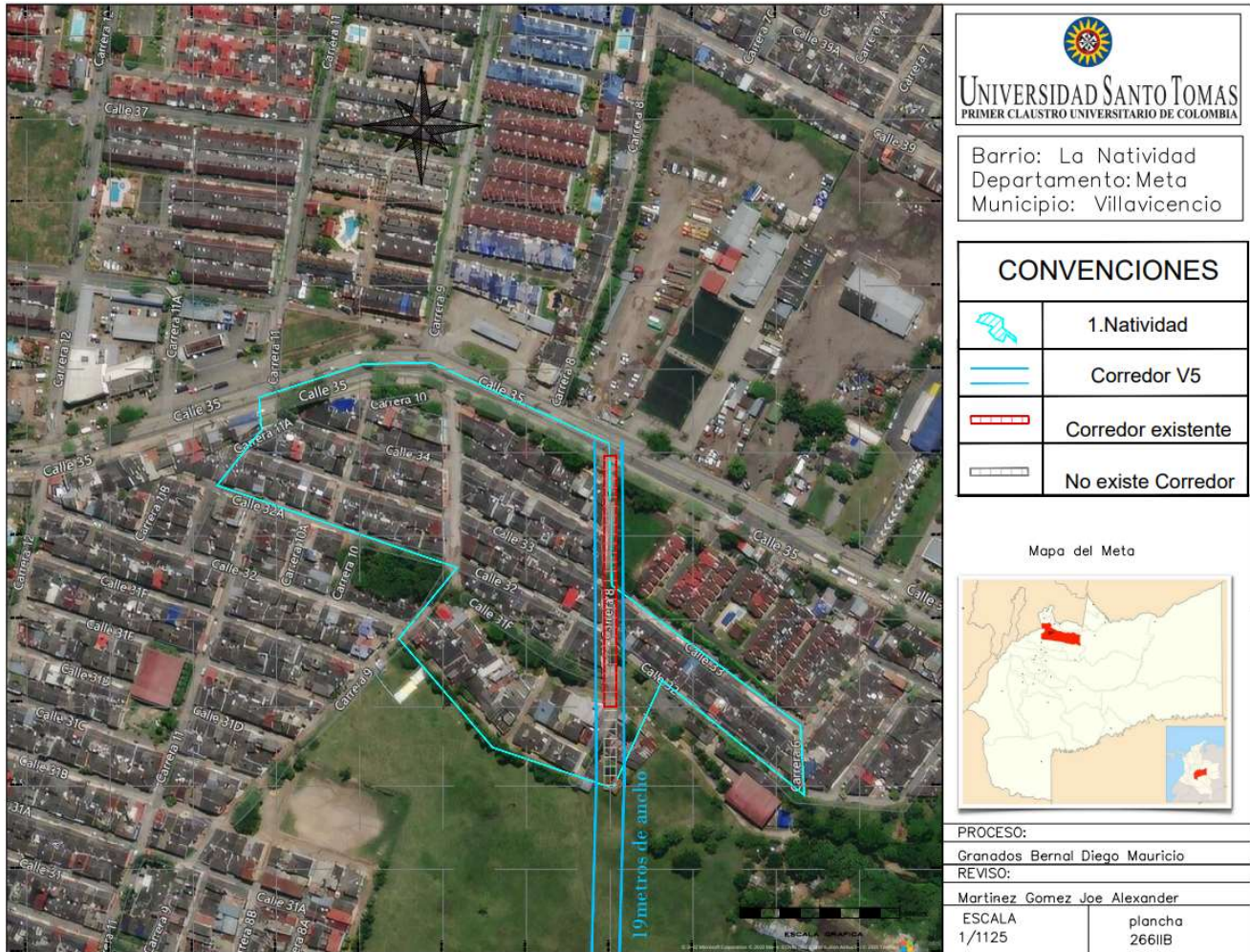
De acuerdo a lo anterior, la implementación de la vía V5 podría afectar negativamente a la población local si no se toman medidas adecuadas. La cantidad de viviendas y negocios en la zona podría verse perjudicada, lo que tendría un impacto social y económico en la comunidad.

Es importante tener en cuenta que la implementación de la vía V5 podría tener un impacto significativo en la vida de las personas que habitan y trabajan en el barrio La Natividad 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 ver el corredor vial V5 de color azul que contiene al barrio La Natividad. Este corredor tiene un ancho de 19 metros. El corredor vial V5 está destinado al transporte público y se implementarán corredores mixtos para el servicio del sistema SETP. Este corredor vial son parte de las vías secundarias que conectarán los diferentes barrios y comunas de la estructura urbana, estos datos están disponibles en la carpeta **Anexo C, capítulo sin alternativa**.



**Figura 5** Localización General del barrio la Natividad con la afectación vial V5 en el Municipio de Villavicencio, Departamento del Meta, Colombia.



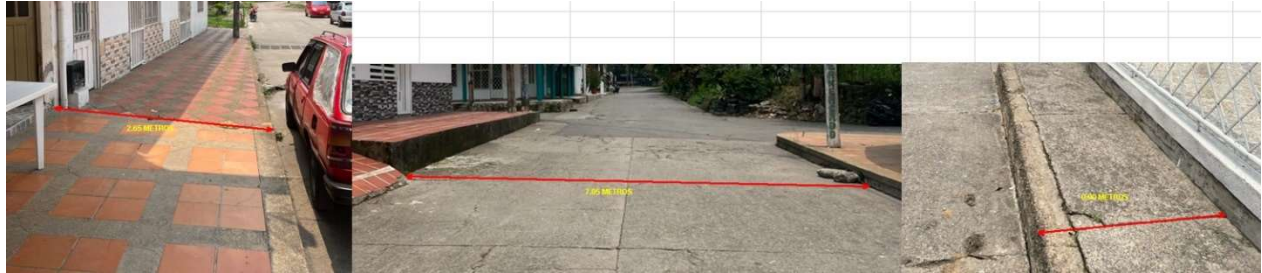
**Fuente:** Elaboración propia sobre imagen en civil 3D, de la ciudad de villavicencio



## LEVANTAMIENTO DEL PERFIL VIAL

Durante la salida de campo, pudimos capturar imágenes con nuestros celulares para documentar las condiciones actuales de cada una de las vías existentes. Estas imágenes nos sirvieron como puntos de referencia para conocer los anchos viales y sus respectivos andenes en la zona de estudio.

*Figura 6 Fotografía tomada en los puntos NAT1 y NAT2*



Fuente: Propia

Según la figura 6 podemos ubicarnos geográficamente en las figuras 5. Esta figura muestra aproximadamente los puntos exactos registrados por el GPS Garmin. Posteriormente, se midieron con cinta métrica los anchos de los andenes y la vía existente en esos puntos.

*Tabla 8 Ancho de la vía existente*

LONGITUD DE VIA EXISTENTE	
Anden	2.65 m
Ancho de la calzada bidireccional	7.05 m
Anden	0.9 m
<b>LONGITUD TOTAL DE LA VIA</b>	<b>10.6 m</b>

Fuente: Propia

La tabla 8 muestra los diferentes anchos medidos con una cinta métrica. En ella podemos ver los anchos del andén, la longitud de la calzada y la longitud total de la vía en ese tramo, que es de aproximadamente 10.6 metros.



Figura 7 Fotografía  
NAT 3 Y NAT 4

tomada en los puntos



Fuente: Propia

Según la figura 7, podemos ubicarnos geográficamente en las figuras 5. Esta figura muestra aproximadamente los puntos exactos registrados por el GPS Garmin. Posteriormente, se midieron con cinta métrica los anchos de los andenes y la vía existente en esos puntos.

Tabla 9 Ancho de la vía existente

LONGITUD DE VIA EXISTENTE	
Anden	1.1 m
Ancho de la calzada bidireccional	6.9 m
Anden	1.85 m
LONGITUD TOTAL DE LA VIA	9.85 m

Fuente: Propia

La tabla 9 muestra los diferentes anchos medidos con una cinta métrica. En ella podemos ver los anchos del andén, la longitud de la calzada y la longitud total de la vía en ese tramo, que es de aproximadamente 9.85 metros.



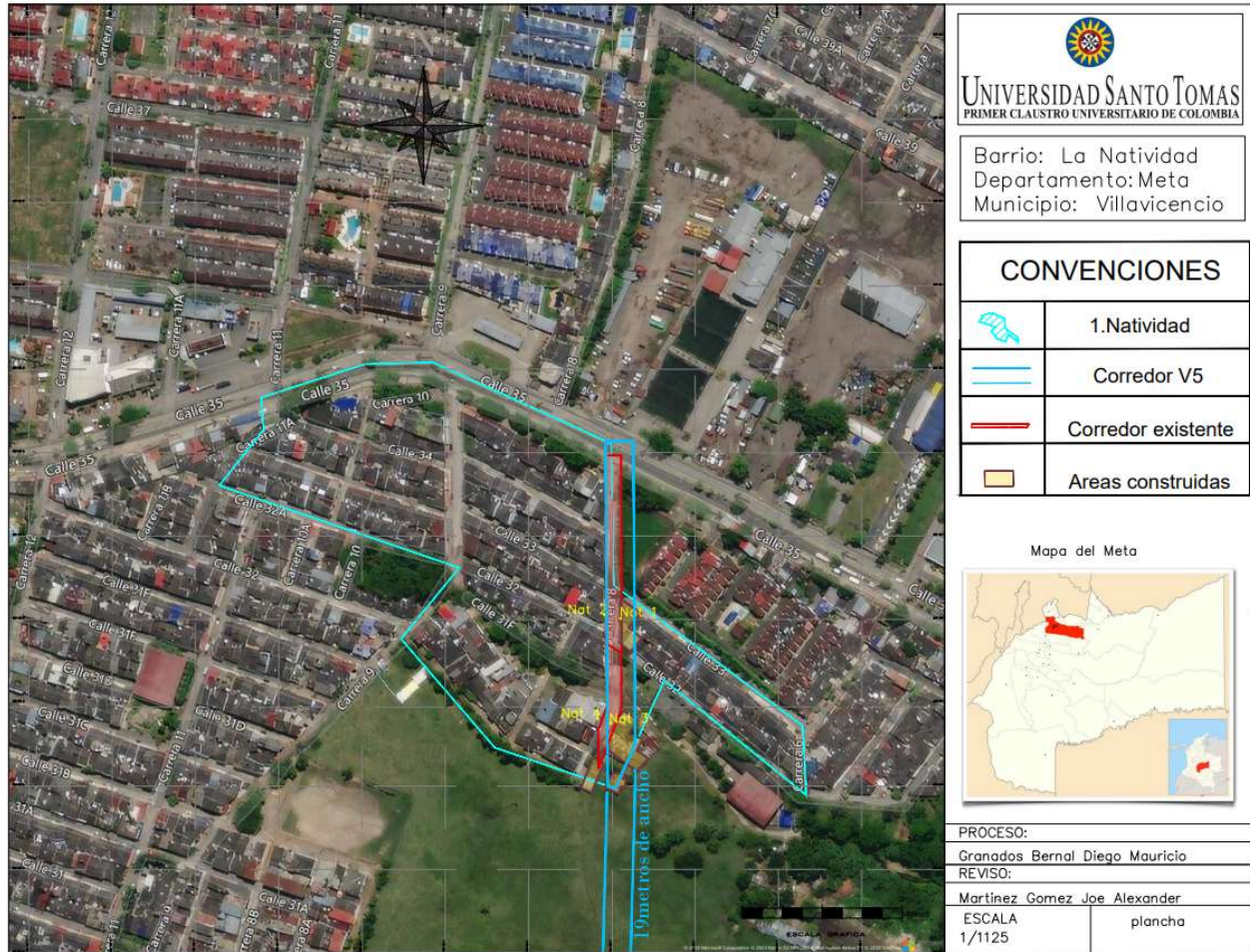
Los anchos presentados anteriormente se midieron con una cinta métrica y se calcularon los anchos promedio para cada vía con la ayuda de Civil 3D. Gracias a la capacidad de Civil 3D para calcular áreas, se pudo obtener un ancho promedio para cada área con su ancho medido en terreno. En este caso, el ancho promedio existente en donde se va a proyectar la vía V5 es de 10.34 metros.

## 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. Para tener la menor afectación posible, se llevó a cabo un estudio que incluye datos de campo como el ancho de la vía existente por medio de cinta métrica y GPS Garmin y comparar su distancia con respecto a los anchos viales propuestos en el POT. En el caso del barrio la Natividad, se propone que la vía V5 se desplace 4.15 metros hasta el borde la vía existente como se muestra en la figura 8, sin tener que afectar a varias casas, negocios, esto permitiría desarrollar la ciudad de manera más eficiente y con un menor impacto en las familias afectadas.



**Figura 8** Localización General de la Natividad con las posibles alternativas viales en el Municipio de Villavicencio, Departamento del Meta, Colombia



Fuente: Propia

De acuerdo con la figura 8, se propone mover la vía V5 se desplace 4.15 metros hacia la derecha. Esta decisión se tomó después de observar en las salidas de campo que hay varias Locales, restaurantes y panaderías. Esto permitiría desarrollar el plan vial de manera más eficiente y con un menor impacto en las familias afectadas.

De acuerdo a la información anterior, se plantea que la vía V5 se proyecte desde el borde de la vía existente. Esto implica que la afectación por áreas construidas será del 28.26%. Esto significa que la afectación por las áreas construidas se redujo aproximadamente un 62.02% en comparación con el plan vial sin la alternativa, estos datos están disponibles en la carpeta **Anexo C, 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 (62%) de las personas afectadas por la situación descrita tienen entre 18 y 60 años.
- La mayoría de ellos (88%) son empleados, estudiantes, trabajadores independientes o no quisieron comentar su situación económica.
- El 48% restante no presentó registro de su situación de escolaridad, lo que podría indicar un bajo nivel educativo.
- Se propone mover la vía V5 4.15 metros hacia la derecha para no afectar a varios locales, restaurantes y panaderías. Esto permitiría desarrollar la ciudad de manera más eficiente y con un menor impacto en las familias afectadas.
- La afectación por áreas construidas será del 28.26%, lo que significa una reducción del 62.02% en comparación con el plan vial sin la alternativa.
- En el caso de la vía V5, el ancho promedio existente donde se va a proyectar es de 10.34 metros.



## 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). JoselvanAguilar. 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](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".

Camporeddo, 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](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>.

Farias Valderrama, M. A. (2012). Asentamientos informales-procesos de integración a la ciudad. Recuperado de:



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS  
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA  
VILLAVICENCIO

<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/24942/u619238.pdf?sequence=1>.