



IDENTIFICACIÓN Y VALIDACIÓN DEL IMPACTO DE LAS AFECTACIONES VIALES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL P.O.T, EN EL ASENTAMIENTOS SUBNORMAL VILLA DEL SOL 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).

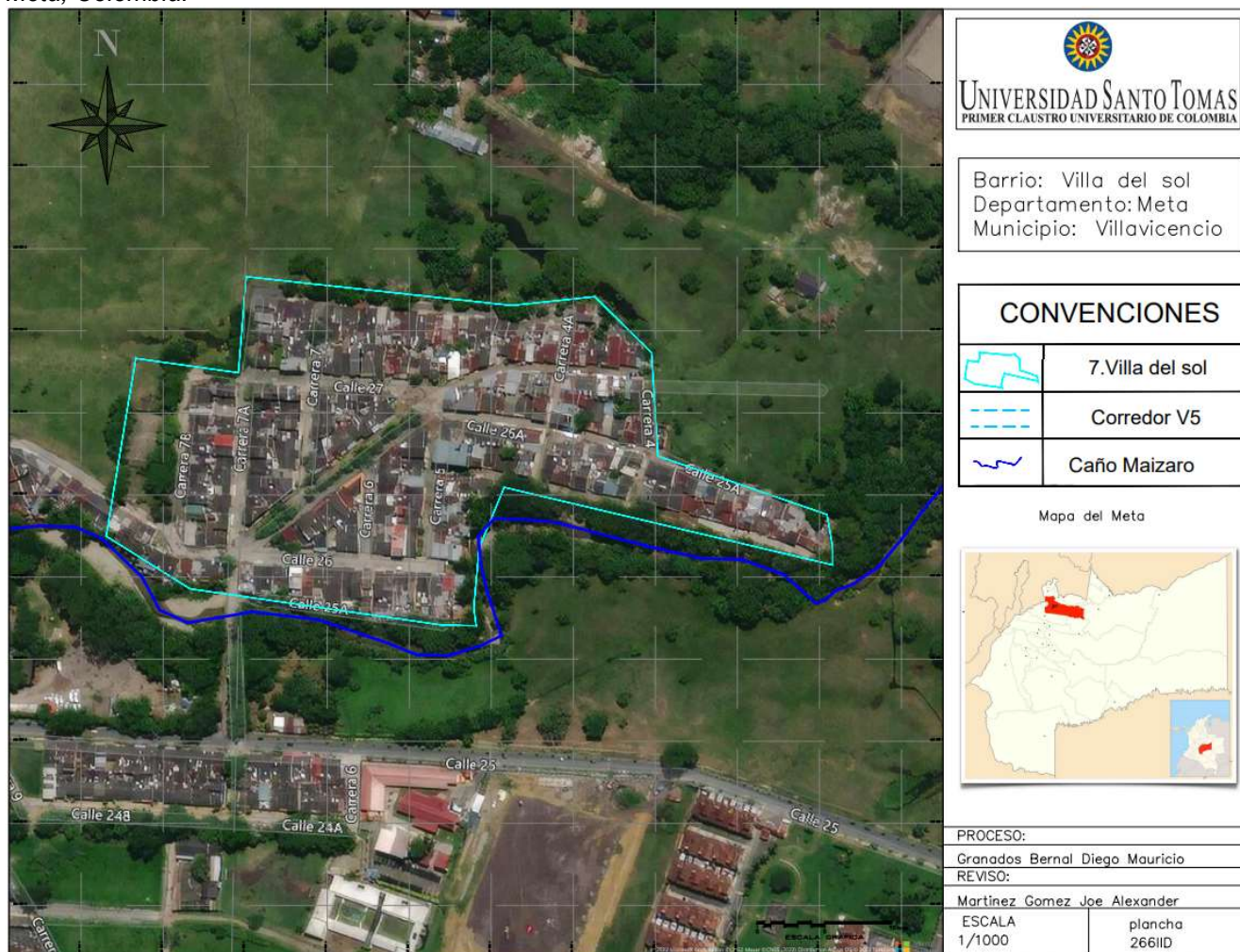
Este proyecto busca determinar el impacto social del plan vial 287 POT 2015 y encontrar alternativas para minimizar su afectación en la ciudad. Se desarrollará con la ayuda de la Alcaldía de Villavicencio en doce barrios informales no incluidos en el POT. Si se ejecuta el plan vial sin tener en cuenta 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 Villa del Sol fue fundado hace más de 37 años, esta urbanización tiene una superficie aproximadamente de 57,422.52 m², conecta con la comuna 7 y se ubica cerca de una fuente hídrica como es el Caño Maizaro, figura 1.

Figura 1 Localización General del barrio Villa del Sol en el Municipio de Villavicencio, Departamento del Meta, Colombia.



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



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 90.66% de las áreas construidas, Esta información está disponible en la carpeta **Anexo E, capítulo sin alternativa.**

Tabla 2 Avalúo por metro cuadrado

No DE LOTES	DIRECCION	Área de construcciones (m ²)	Ultimo evaluó (\$)	Valor Área de construcción (\$/m ²)
1	C 25 6 51 MZ B CS 12 URB MENEGUA	83	\$ 31 396.00	\$ 378.27
2	C 25 6 45 MZ B CS 13 URB MENEGUA	101	\$ 61 501.00	\$ 608.92
3	C 25 6 39 MZ B CS 14 URB MENEGUA	83	\$ 38 130.00	\$ 459.40
4	C 25 6 33 MZ B CS 15 URB MUNEGUA	96	\$ 51 652.00	\$ 538.04
5	C 25 6 27 MZ B CS 16 URB MENEGUA	68	\$ 39 428.00	\$ 579.82
6	C 25 6 21 Mz B Cs 17 URB MENEGUA	84	\$ 39 959.00	\$ 475.70
7	C 25 6 15 MZ B CS 18 URB MENEGUA	75	\$ 43 148.00	\$ 575.31
8	C 25 6 09 MZ B CS 19 URB MENEGUA	105	\$ 41 087.00	\$ 391.30
9	C 25 6 03 K 6 24A 19 MZ B CS 20	118	\$ 57 718.00	\$ 489.14
10	C 24A 6 58 K 7A 24A 10 MZ B CS 10	126	\$ 40 045.00	\$ 317.82
11	C 24A 6 52 MZ B CS 9 URB MENEGUA	85	\$ 35 965.00	\$ 423.12
12	C 24A 6 46 MZ B CS 8 URB MENEGUA	96	\$ 42 117.00	\$ 438.72
13	C 24A 6 40 MZ B CS 7 URB MENEGUA	96	\$ 46 739.00	\$ 486.86
14	C 24A 6 34 MZ B CS 6 URB MENEGUA	93	\$ 32 566.00	\$ 350.17
15	C 24A 6 28 MZ B CS 5 URB MENEGUA	105	\$ 48 875.00	\$ 465.48
16	C 24A 6 22 MZ B CS 4 URB MENEGUA	105	\$ 45 740.00	\$ 435.62
17	C 24A 6 16 MZ B CS 3 URB MANEGUA	105	\$ 46 118.00	\$ 439.22
18	C 24A 6 10 MZ B CS 2 URB MENEGUA	91	\$ 37 613.00	\$ 413.33
19	C 24A 6 04 MZ B CS 1 URB MENEGUA	149	\$ 72 403.00	\$ 485.93
20	C 25 7A 105 MZ A CS 19 URB MENEGUA	188	\$ 75 499.00	\$ 401.59
21	C 25 7A 99 101 MZ A CS 20 URB MENE	105	\$ 46 064.00	\$ 438.70
22	C 25 7A 93 95 MZ A CS 21 URB MENEG	105	\$ 41 635.00	\$ 396.52
23	C 25 7A 87 MZ A CS 22 URB MENEGUA	67	\$ 33 457.00	\$ 499.36
24	C 25 7A 81 MZ A CS 23 URB MENEGUA	83	\$ 37 453.00	\$ 451.24
25	C 25 7A 75 77 MZ A CS 24 URB MENEG	96	\$ 37 809.00	\$ 393.84
26	C 25 7A 69 MZ A CS 25 URB MENEGUA	51	\$ 31 369.00	\$ 615.08



27	C 25 7A 63 MZ A CS 26 URB MENEGUA	96	\$ 46 739.00	\$ 486.86
28	C 25 7A 57 59 MZ A CS 27 URB MENEG	105	\$ 45 266.00	\$ 431.10
29	C 25 7A 51 MZ A CS 28 URB MENEGUA	96	\$ 49 158.00	\$ 512.06
30	C 25 7A 45 MZ A CS 29 URB MENEGUA	96	\$ 44 391.00	\$ 462.41
31	C 25 7A 39 MZ A CS 30 URB MENEGUA	69	\$ 39 690.00	\$ 575.22
32	C 25 7A 33 MZ A CS 31 URB MENEGUA	86	\$ 36 133.00	\$ 420.15
33	C 25 7A 27 MZ A CS 32 URB MENEGUA	79	\$ 34 113.00	\$ 431.81
34	C 25 7A 21 MZ A CS 33 URB MENEGUA	96	\$ 43 244.00	\$ 450.46
35	C 25 7A 15 MZ A CS 34 URB MENEGUA	96	\$ 41 009.00	\$ 427.18
36	C 25 7A 09 11 MZ A CS 35 URB MENEG	87	\$ 31 864.00	\$ 366.25
37	C 25 7A 03 MZ A CS 36 URB MENEGUA	125	\$ 55 874.00	\$ 446.99
38	C 24A 7A 106 MZ A CS 18 URB MENEGU	96	\$ 47 640.00	\$ 496.25
39	C 24A 7A 100 MZ A CS 17 URB MENEGU	96	\$ 46 739.00	\$ 486.86
40	C 24A 7A 94 MZ A CS 16 URB MENEGUA	74	\$ 29 641.00	\$ 400.55
41	C 24A 7A 88 MZ A CS 15 URB MENEGUA	96	\$ 41 491.00	\$ 432.20
42	C 24A 7A 82 MZ A CS 14 URB MENEGUA	80	\$ 31 823.00	\$ 397.79
43	C 24A 7A 76 MZ A CS 13 URB MENEGUA	99	\$ 47 258.00	\$ 477.35
44	C 24A 7A 70 MZ A CS 12 URB MENEGUA	102	\$ 47 048.00	\$ 461.25
45	C 24A 7A 64 MZ A CS 11 URB MENEGUA	63	\$ 33 652.00	\$ 534.16
46	C 24A 7A 58 MZ A CS 10 URB MENEGUA	63	\$ 32 266.00	\$ 512.16
47	C 24A 7A 52 MZ A CS 9 URB MENEGUA	117	\$ 46 740.00	\$ 399.49
48	C 24A 7A 46 MZ A CS 8 URB MENEGUA	86	\$ 39 989.00	\$ 464.99
49	C 24A 7A 40 MZ A CS 7 URB MENEGUA	87	\$ 33 421.00	\$ 384.15
50	C 24A 7A 34 MZ A CS 6 URB MENEGUA	95	\$ 46 480.00	\$ 489.26
51	C 24A 7A 28 30 MZ A CS 5 URB MENEG	88	\$ 42 499.00	\$ 482.94
52	C 24A 7A 22 MZ A CS 4 URB MENEGUA	91	\$ 47 726.00	\$ 524.46
53	C 24A 7A 16 MZ A CS 3 URB MENEGUA	68	\$ 39 428.00	\$ 579.82
54	C 24A 7A 10 MZ A CS 2 URB MENEGUA	105	\$ 49 088.00	\$ 467.50
55	C 24A 7A 04 K 7A 24A 13 MZ A CS 1	158	\$ 64 903.00	\$ 410.78
56	K 9A 24A 52 MZ GF CS 1 BR POPULAR	246	\$ 148 386.00	\$ 603.20
57	K 9A 24B 44 MZ GF CS 2 POPULAR	25	\$ 29 112.00	\$ 1 164.48
58	K 9A 24A 38 MZ GF CS 3 BR POPULAR	119	\$ 65 606.00	\$ 551.31
59	K 9A 24A 34 MZ GF CS 4 BR POPULAR	84	\$ 43 471.00	\$ 517.51
60	K 9A 24A 28 MZ GF CS 5 BR POPULAR	92	\$ 44 287.00	\$ 481.38
61	K 9A 24A 22 MZ GF CS 6 BR POPULAR	74	\$ 38 693.00	\$ 522.88
62	K 9A 24A 16 MZ GF CS 7 BR POPULAR	73	\$ 39 028.00	\$ 534.63
63	K 9A 24A 08 MZ GF CS 8 BR POPULAR	111	\$ 43 730.00	\$ 393.96
64	K 9A 24A 04 MZ GF CS 9 BR POPULAR	0	\$ 30 704.00	\$ -
65	K 9A 24 34 38 MZ GH CS 1 BR EL POP	144	\$ 73 386.00	\$ 509.63
66	K 9A 24 28 30 MZ GH CS 2 BR EL POP	134	\$ 63 531.00	\$ 474.11
67	K 9A 24 24 MZ GH CS 3 BR EL POPULA	112	\$ 42 858.00	\$ 382.66
TOTAL		6468	\$ 3 053 591.00	\$ 472.11



Fuente: Propia

De acuerdo con la información de la tabla 2, se puede deducir que el valor por metro cuadrado para el barrio Catatumbo es de 472.110 COP. Esto es lo que cuesta un metro cuadrado de área construida en ese barrio.

Tabla 3 Valor aproximado de los predios

TIPO DE VIA	LONGITUD TOTAL DE AFECTACION POR LA VIA	AREA DE LAS VIVIENDAS AFECTADAS (MILES DE m2	VALOR DE LOS PREDIOS AFECTADOS
V5	0.270659	3334.698	\$ 1 558 505.76

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 1.558.505.760 millones de pesos.

Tabla 4 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)	1.558505757
% SOLO EN COMPRA DE PREDIOS	0.22%

Fuente: Propia

De acuerdo con la tabla 4, la compra de esos predios comprometería el 0.22% 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

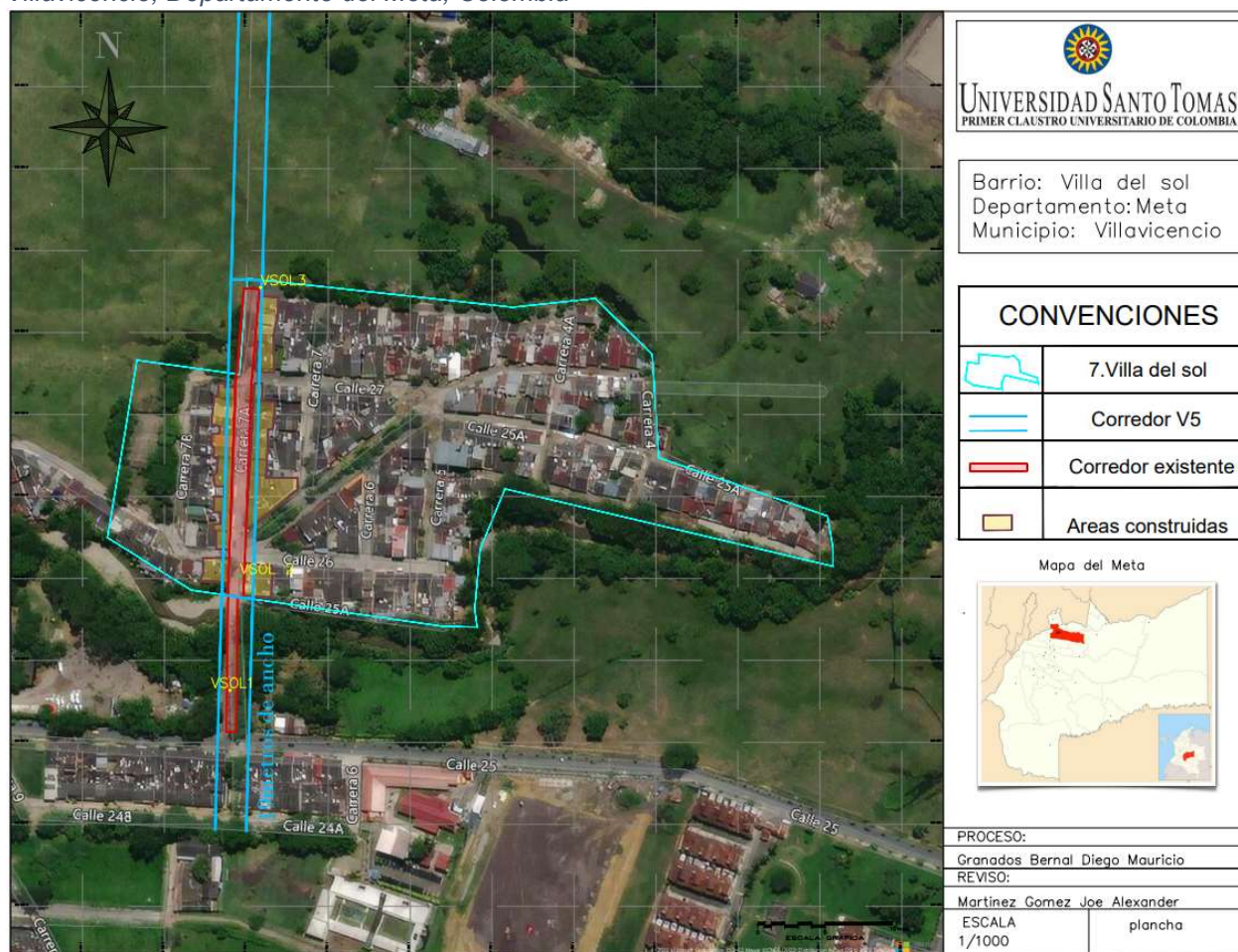
El barrio villa del sol está afectado por un plan vial V5. La V5 es una vía secundaria establecida en el POT 2015. Estos planes tienen como objetivo evitar el estancamiento de la ciudad debido al alto flujo de vehículos y promover el crecimiento económico y mejores condiciones para las personas. Sin 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 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.

El barrio Villa del Sol fue fundado hace más de 37 años y tiene una superficie aproximada de 57,422.52 m². Conecta con la comuna 7 a través del corredor vial V5, que se muestra en color azul en la figura 2. Este corredor tiene un ancho de 19 metros y forma parte de las vías secundarias que conectan los diferentes barrios y comunas de la estructura urbana, estos datos están disponibles en la carpeta **Anexo E, capítulo sin alternativa**.

Figura 2 Localización General del barrio Villas del Sol 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

REGISTRO FOTOGRAFICO

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 3 Fotografía tomada en el punto VSOL1



Fuente: Propia

Según la figura 3, podemos ubicarnos geográficamente en las figuras 2. 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 5 Ancho de la vía existente

LONGITUD DE VIA EXISTENTE	
Anden	0 m
Ancho de la calzada bidireccional	6 m
Anden	0 m
Vía	6 m

Fuente: Propia



La tabla 5 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 6 metros.

Figura 4 Fotografía tomada en los puntos VSOL2



Fuente: Propia

Según la figura 4, podemos ubicarnos geográficamente en las figuras 2. 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 6 Ancho de la vía existente

LONGITUD DE VIA EXISTENTE	
Anden	2.25 m
Ancho de la calzada bidireccional	6.4 m
Anden	1.05 m
Vía	9.7 m

Fuente: Propia

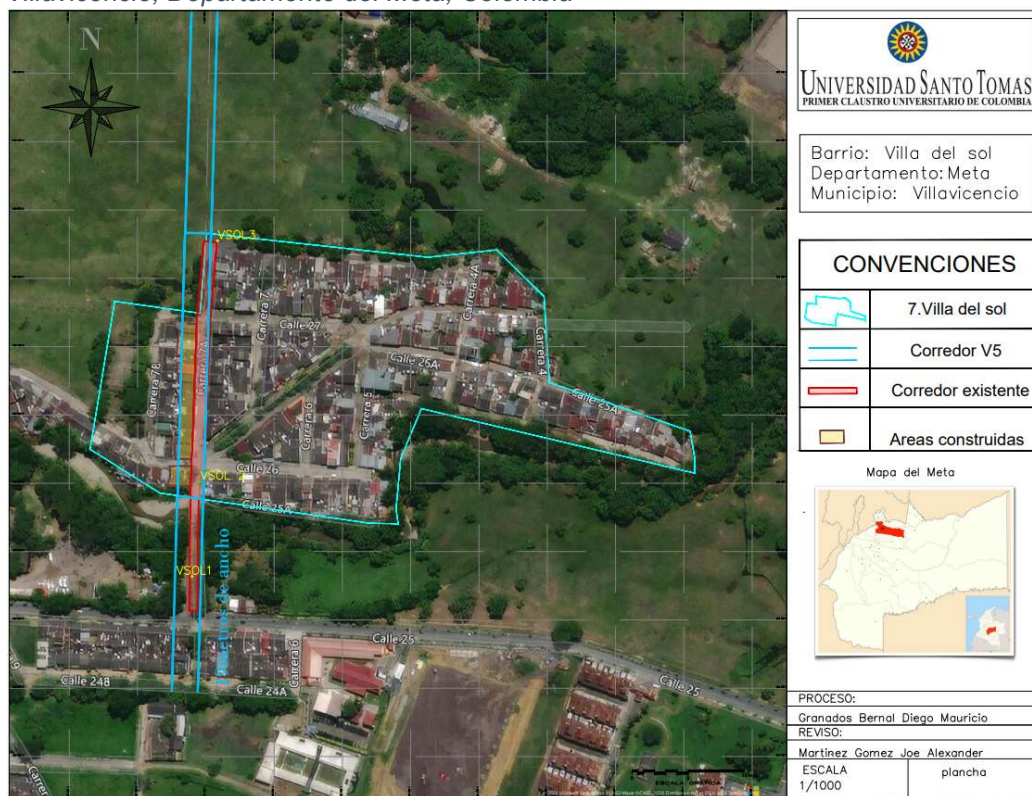
La tabla 6 muestra los diferentes anchos medidos con una cinta métrica. En ella podemos ver los anchos del andén, la longitud de la calzada y la longitud total de la vía en ese tramo, que es de aproximadamente 9.7 metros.

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 8.56 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 Villas del Sol, se propone que la vía V5 se desplace 5.87 metros hasta el borde la vía existente como se muestra en la figura 5, 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 5 Localización General de Villas del Sol con las posibles alternativas viales en el Municipio de Villavicencio, Departamento del Meta, Colombia



Fuente: Propia

De acuerdo con la figura 5, se propone mover la vía V5 se desplace 5,87 metros hacia la izquierda. Esta decisión se tomó después de observar en las salidas de campo que hay

varias casas de varios niveles y locales de comida. 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 38.23%. Esto significa que la afectación por las áreas construidas se redujo aproximadamente un 57.82% en comparación con el plan vial sin la alternativa, estos datos están disponibles en la carpeta **Anexo E, 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.
- Se propone mover la vía V5 5.87 metros hacia la izquierda 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 38.23%, lo que significa una reducción del 57.82% 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 8.56 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). José Iván 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 socioeconómicas de la ilegalidad en la tenencia de la tierra urbana en Colombia. Fedesarrollo.org.co. <https://doi.org/0120-3576>.

IGAC. (s.f.). Geo Portal. 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 socioeconómicas 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 eco sociales 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>.

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>.