

## **Caracterización de los patrones del tráfico urbano en el barrio Cadis de Ibagué, durante el año 2022**

---

Oscar Daniel Guifo Roldan.  
Ing. Civil, Esp. en Pavimentos. Maestrante en Urbanismo  
odguifor@ut.edu.co  
Universidad del Tolima  
Director del trabajo en curso: Carlos Augusto Kaffure Ruiz  
[carkaffure@ut.edu.co](mailto:carkaffure@ut.edu.co)

### **Resumen**

El presente artículo describe la evolución del urbanismo desde su inicio, con la revolución industrial avanzando y explorando cada época de existencia y de transformación en el antiguo continente hacia su inclusión en las agendas Latinoamericanas, trascendiendo a la suramericana. Enfatiza su evolución en Colombia para plantear un estudio en el contexto de Ibagué, en donde se pretende brindar una interpretación de la complejidad del espacio público (vías vehiculares y peatonales) en relación con las dinámicas y sus actores en el barrio Cadis, ubicado en la comuna 10.

**Palabras clave:** desarrollo, espacio público, espacio, movilidad, planificación urbana.

## **ABSTRACT**

This article describes the evolution of urbanism since its beginning with the industrial revolution, advancing and exploring each epoch of existence and transformation in the old continent towards its inclusion in Latin American agendas, transcending the South American one; making spatial emphasis on the evolution of this in the Colombian territory, finally, the idea is proposed by the author for the Ibaguereño context through which it is intended to provide the complexity of the public space (vehicular and pedestrian routes) with the dynamics and its actors in the urban context of the Cadis neighborhood in commune 10 of the city.

**Keywords:** development, public space, space, mobility, urban planning.

## **Introducción**

El colapso de la dignificación humana por causa y prevalencia propia de la producción industrial y de la voracidad del sistema capitalista, llevó a interpretar cada uno de los comportamientos que tenían los seres humanos entre sí mismos y su relación con el espacio, territorio y el ambiente que los rodeaba. De acuerdo a Mumford, “Siguiendo el procedimiento que atribuían a la naturaleza, el industrial y el funcionario municipal produjeron la nueva especie de ciudad, un amontonamiento maldito de hombres, desnaturalizado, que en vez de adaptarse a las necesidades de la vida se adaptaba a la mítica lucha por la existencia” (Mumford, 2012, pág. 322).

Esta época fue un hito histórico por el desarrollo de la primera etapa de la Revolución Industrial sobre el siglo XVII, en la que se generó una estrategia para contrarrestar los graves efectos sobre la economía basados principalmente en el crecimiento demográfico acelerado y la necesidad del transporte a combustión en el Antiguo Continente. El economista francés Adolph Blanqui puntualizó lo siguiente “Dos máquinas, en lo sucesivo inmortales, la de vapor y la de hilar, trastornaban el sistema comercial y originaban casi al mismo tiempo productos materiales y problemas sociales desconocidos para nuestros padres” (Blanqui, 1839). De este modo, se configura la implementación de estas alternativas de fortalecimiento político-económico, se fundamentó en tres pilares: “La abolición de las corporaciones, la creación de un estado de inseguridad permanente para la clase trabajadora y, por último, el establecimiento de un mercado abierto competitivo para la mano de obra y para la venta de

mercaderías” (Mumford, 2012). Viéndose afectada de forma directa la dignidad humana.

La industrialización y su ambicioso proyecto de avance vinculó al ser humano como un objeto más que le correspondía a la ideología de productividad devorante de personas. Sometidas a condiciones indignas de sobrevivencia, tales como extensas jornadas laborales, rutinas esclavizadoras de las minas sin tiempos de descanso, salarios bajos y malas condiciones de alojamiento (Mumford, 2012).

La empresa o la industria lograba reducir sus costos de funcionamiento y aumentar la ganancia en sus productos o servicios. En éste mismo sentido, y como resultado de estas prácticas, se reflejó un incremento acelerado en la brecha social, la demostración más representativa de la época se da mediante la aparición de los suburbios como lugares que no cumplían condiciones de habitabilidad. De acuerdo a Smith “Si uno quiere un trabajo más o menos bien ejecutado, hay que dirigirse a los suburbios, donde los trabajadores, como no tienen privilegios exclusivos, sólo pueden depender de sus capacidades y luego hay que contrabandear el producto a la ciudad, lo mejor que uno pueda” (Mumford, 2012, pág. 324). Mas por obligación que por satisfacción, se constituían estos espacios como la única opción de la clase trabajadora y esclavizada que buscaba un refugio para vivir junto con sus familias. En un lugar apartado de la zona visible de las ciudades. Era allí mismo, el lugar adonde se depositaban los residuos y escoria altamente contaminante de la producción industrial y, por ende, los residuos biológicos humanos generados por el casco urbano, los cuales en las palabras de Mumford (2012) refiriéndose a Coke Town (Ciudad Carbón); “alcanzaban

proporciones similares a las montañas... En tanto que los seres humanos, cuyo trabajo hacían posible estos logros, eran mutilados y muertos casi con tanta rapidez como lo hubieran sido en campos de batalla” (Mumford, 2012, pág. 318). A diferencia de la muy notable clase alta y pudiente de aquel entonces que gozaba de condiciones dignas y cómodas en lugares privilegiados por sus potencialidades naturales y constructivas.

La segunda etapa del desarrollo industrial se representa en la historia como la inclusión de los nuevos sistemas de transporte basados en la combustión fósil. Allí se define como tres agentes principales que desarrollaron una nueva ciudad: “La mina, La fábrica y el Ferrocarril” (Mumford, 2012, pág. 318). Tal es el ejemplo de los ferrocarriles y automóviles en el continente europeo. Esta iniciativa les permitió contrarrestar la problemática ocasionada por el crecimiento demográfico que empezó a requerir formas más eficientes de transporte tanto para las personas como también para la comercialización de mercancías. Sin embargo, produjeron afectaciones al espacio público, como la distribución desigual de los espacios de circulación, caracterizada por que se asignó la menor cantidad de espacio para la mayor cantidad de personas, con prioridad por transporte motorizado. Por consiguiente, se desarrolló la infraestructura en torno al vehículo de uso particular, sin fortalecer las necesidades colectivas.

A Colombia, el auto llegó en 1899. “El millonario antioqueño Carlos Coroliano Amador fue el primero que tuvo un automóvil en Colombia, un De Dion Bouton francés que llevó a Medellín” (Gamboa, 2018). Desde entonces, las ciudades colombianas han empezado a desarrollar sus iniciativas en torno a la infraestructura vial, logrando la interconexión mediante un medio que transporta en promedio el 20% de la población

nacional. Sin embargo, en la actualidad se han agudizado las problemáticas de movilidad, las condiciones ambientales en cuanto a la calidad del aire, como también, la accidentalidad.

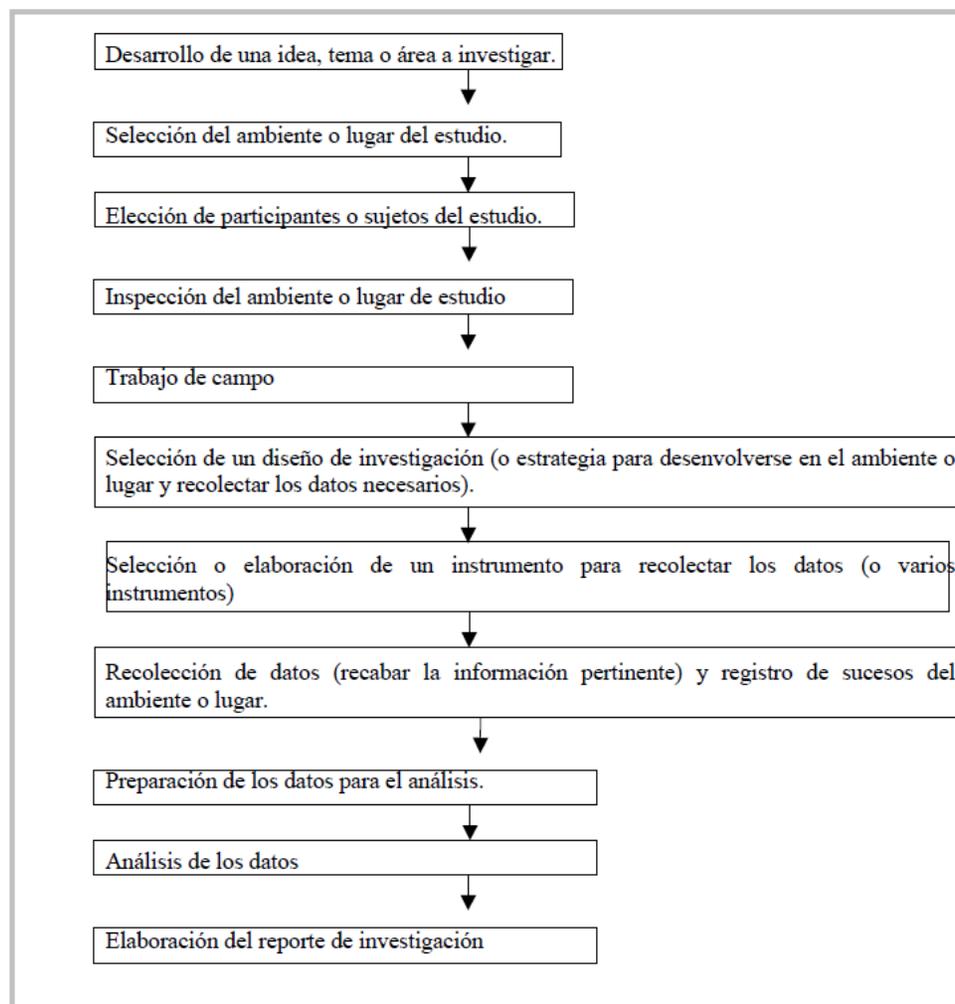
Tal es el caso de Ibagué, que ha visto un incremento acelerado del parque automotor durante la última década, así como una distribución desigual de sus espacios públicos y el colapso de la capacidad vehicular de sus principales ejes conectores, lo que constituye una amenaza para el desarrollo económico de la ciudad y el país, en contraposición a la teoría económica inicial. De acuerdo con cifras de la ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial, se tiene la siguiente información geográfica mediante la cual se representan los siniestros ocurridos por comunas en el área urbana de la ciudad de Ibagué.

De esta manera se pretende abordar una investigación que identifique los patrones de movilidad de los diferentes actores viales para desarrollar una metodología que obtenga como resultado la moderación de las velocidades de circulación sobre el sector del barrio Cadis.

## **Materiales y Métodos**

El área de estudio escogida para el presente artículo comprende necesidades con bastante transcendencia sobre el tiempo que han incrementado las condiciones de inequidad, desigualdad y seguridad vial; es por esto que la condición de analizar los principales factores que afectan la movilidad en la Carrera 4D del Barrio Cadis, es una necesidad latente que pretenda mejorar las condiciones de dignidad humana.

La presente investigación se desarrollará teniendo en cuenta la realización de una metodología correlacional siendo el análisis cualitativo su primer enfoque que estará basado en realizar las respectivas observaciones sobre las perspectivas de movilidad en el sector con su propósito de viaje, permitido por la infraestructura tal como andenes y vías peatonales. Por otra parte, se realizará el análisis cuantitativo a través del procesamiento estadístico de las encuestas realizadas a la comunidad ibaguereña.



*Ilustración 4. Metodología de la investigación. (2004). Diagrama del proceso de investigación. Recuperado de <https://nodo.ugto.mx/wp-content/uploads/2017/03/Metodologia-de-la-Investigacion.pdf>*

La movilidad como una de las dos variables a analizar, se constituye como el principal factor dada la incidencia con el tema principal de la investigación; para abordar el tema a investigar se realizará la correlación de variables Cuantitativas y Cualitativas que definan cada cual su alcance y dispongan un amplio análisis de los indicadores para obtener conclusiones sobre lo contenido en ellas. La encuesta, la matriz Origen-Destino y el Aforo Vehicular serán las variables que se abordarán mediante un enfoque cuantitativo que está definido por Sampieri (2003). de la siguiente manera “utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, y confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente en el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población.”

Una vez obtenida esta información, se realizará un análisis estadístico con correlación de variables que han sido el resultado de preguntas de percepción de seguridad en la movilidad del sector, el medio de transporte, la edad y el motivo de su viaje.

Como segundo tema, se tiene planeado abordar el Ordenamiento Territorial del Barrio objeto de la investigación dándole un enfoque cualitativo expresado de la siguiente manera, “se utiliza primero para descubrir y refinar preguntas de investigación. A veces, pero no necesariamente, se prueban hipótesis (Grinnell, 2005) Con frecuencia se basa en métodos de recolección de datos sin medición numérica, como las descripciones y las Observaciones” (Sampieri, 2003, pág. 10).

En este sentido se tiene planeado identificar el tamaño muestral por medio de la cantidad total de habitantes de la ciudad desde los 10 años en adelante, obteniendo una percepción detallada sobre los comportamientos de gran parte de la población que transite por el Barrio Cadis.

## **Objetivos**

### **Objetivo general**

Identificar los patrones de la movilidad en el barrio Cadis durante el año 2021, con el propósito de diseñar una metodología que permita la moderación de tráfico.

### **Objetivos específicos**

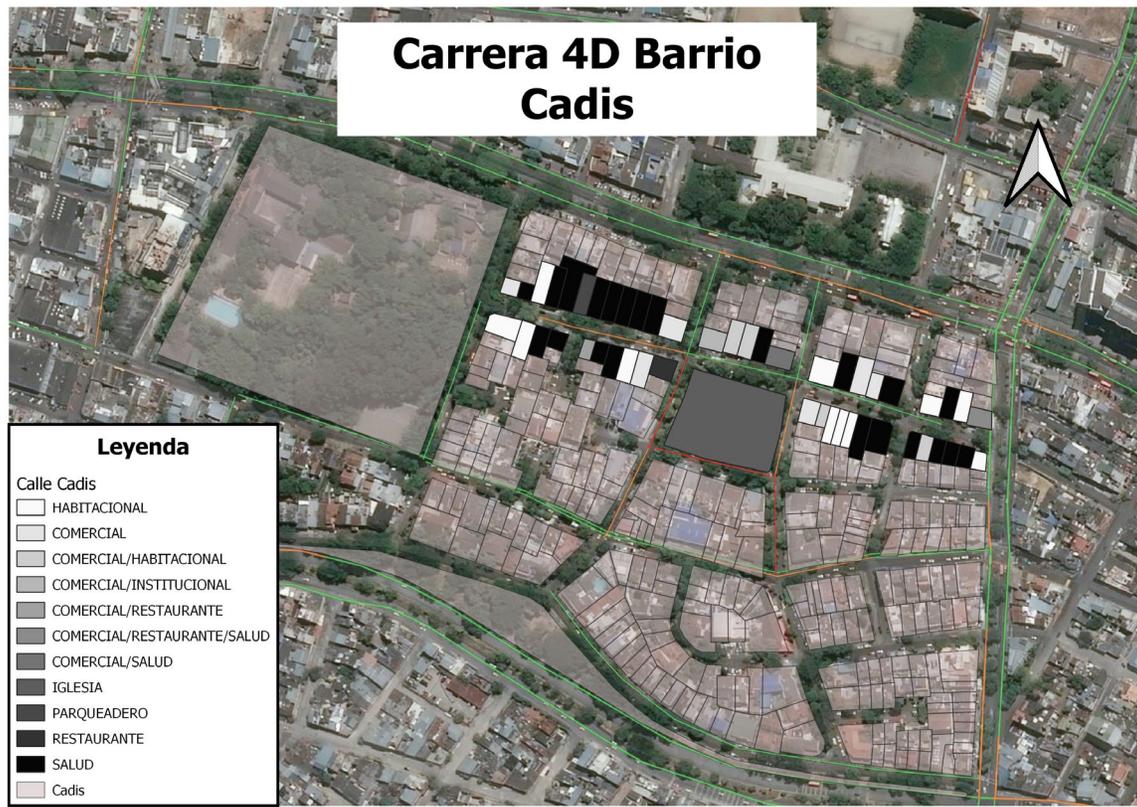
- Generar una cartografía del sector para caracterizar el tipo de servicios ofrecidos.
- Desarrollar un mapa de calor que demuestre los movimientos realizados en el sector por los medios motorizados y no motorizados.
- Generar la matriz origen-destino de los peatones que transitan por el lugar.
- Realizar aforos para determinar la cantidad de vehículos y peatones que transitan en el sector.
- Analizar el flujo vehicular sobre las vías del sector en diferentes días y horarios.
- Realizar una encuesta para determinar la percepción de seguridad vial en el sector.

- Analizar las posibilidades de implementación de la metodología de tráfico calmado en el área de estudio.

## **Resultados**

Mediante el análisis de los patrones de movilidad en el Barrio Cadis, se ha podido concluir que la dinámica del sector ha sido completamente transformada desde la permisión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del año 2014, siendo esta una problemática que ha afectado el comportamiento al interior del barrio; las personas residentes han sido los principales afectados ya que su condición de habitabilidad ha tenido que ser trasladada hacia otros lugares de la ciudad.

El sector de estudio en la actualidad presenta la ubicación de sus establecimientos comerciales de la siguiente manera:



Teniendo en cuenta lo anterior, aparece una nueva condición en el sector sobre la mayor cantidad de transeúntes que se dirigen sobre este lugar por asistir a sus servicios de salud, económicos y comerciales. Es por esto que el sector contiene una diversidad de personas dada por las diferentes edades y condiciones de movilidad en las que se encuentran estas personas.

Tras la respuesta de los encuestados se puede determinar la asistencia al sector en vehículo de servicio particular, sin tener un espacio de servicio público para el parqueo controlado. Así mismo, las secciones transversales sobre la vía permiten realizar un parqueo sobre el espacio público, llámese vías vehiculares y peatonales que por falta de control, regulación y gestión aumentan la inseguridad vial.

## Discusión

En Ibagué, los Planes de Ordenamiento Territorial POT y planes urbanísticos han pretendido generar espacios públicos como andenes y ciclorrutas adecuados para la movilidad sustentable, que sirvan como soluciones progresivas para desestimular la adquisición y uso de vehículos de servicio particular, sin embargo, esta iniciativa no ha logrado trascender las fronteras de la planeación.

El área de estudio del presente trabajo de investigación, se encuentra en el Barrio Cadis de la comuna 10, diseñado originalmente como Urbanización Santander (Francel A. , 2017) tal como se indica en la siguiente imagen.

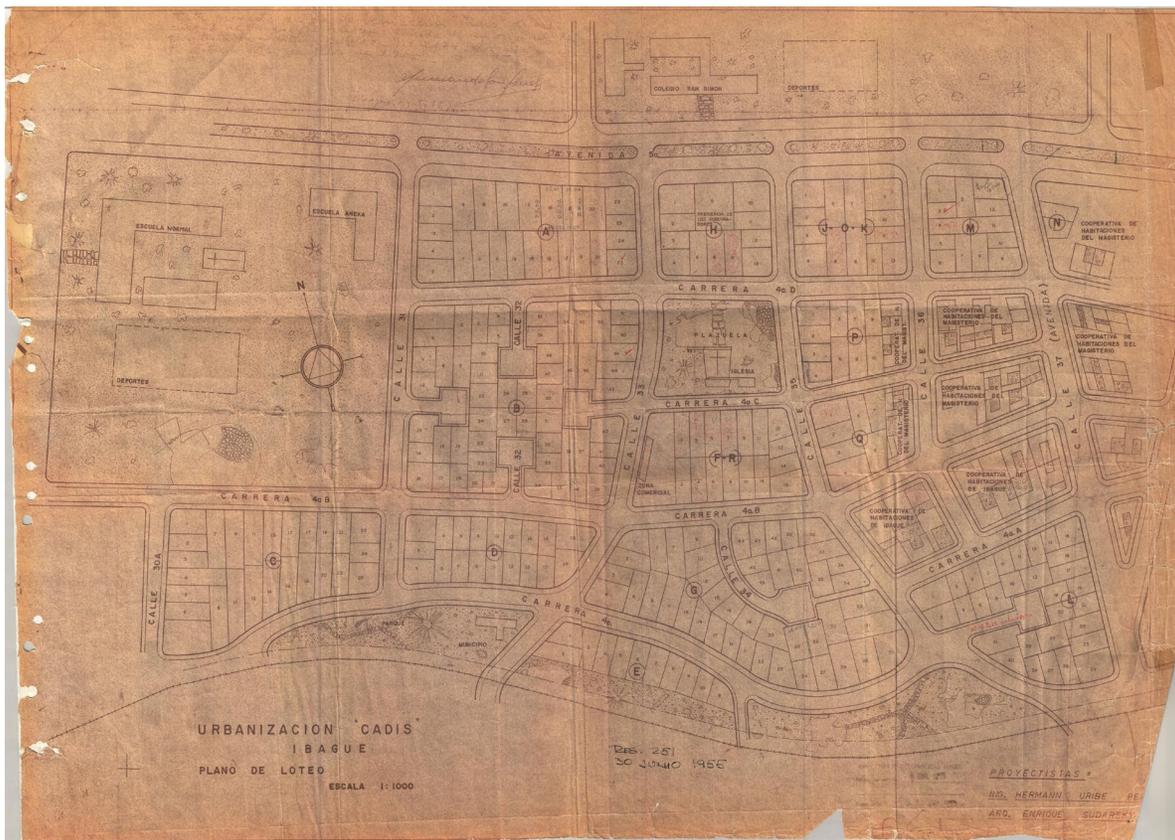
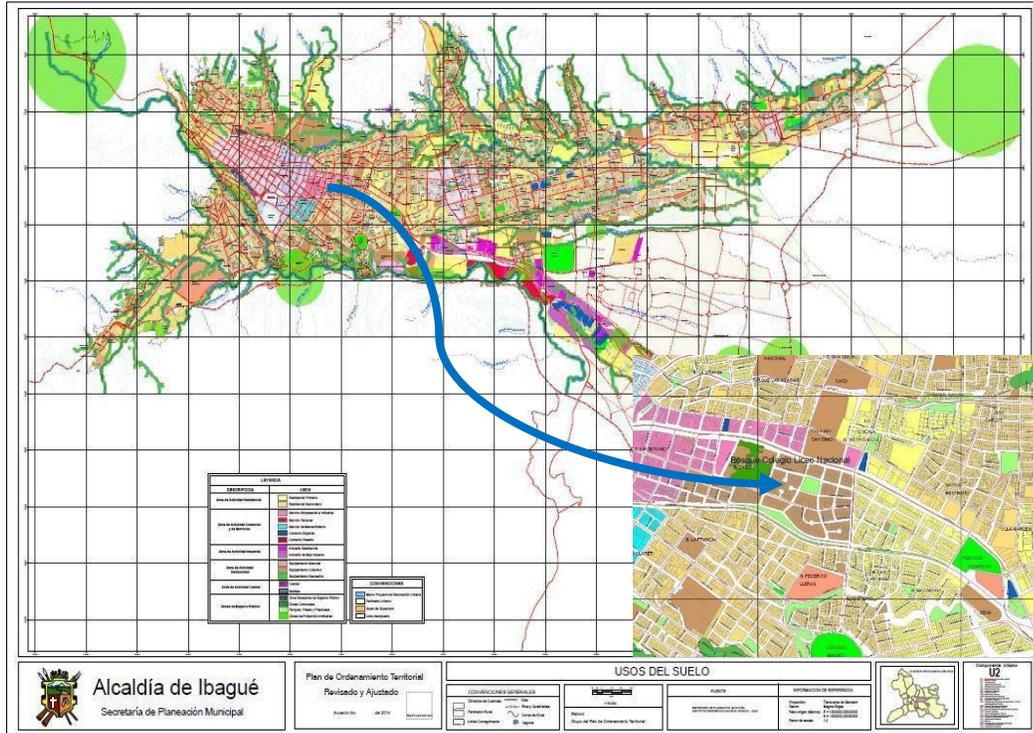


Ilustración 2. Archivo Urbanístico de Ibagué. Alcaldía de Ibagué. (1956). Plano Urbanización Cadis.

El Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué fue actualizado en el año 2014, mediante el decreto municipal 1000-0823 de 2014. Allí se define la caracterización del uso del suelo para este sector como una Zona de Equipamiento colectivo, en el cual se pueden



desarrollar actividades residenciales o de bajo impacto.

*Ilustración 3. Alcaldía de Ibagué. (2014). Mapa U2 usos del suelo. Recuperado de*

*<https://www.curaduriaunoibague.com/cartografia.php>*

Por otra parte, el territorio debe ser analizado a través de las percepciones de quienes lo habitan constantemente y es así como se desarrolló el análisis de la encuesta en la que se pudo evidenciar que al sector de Cadis acuden principalmente las personas que en promedio tiene 30 años de edad y su principal lugar de destino son los establecimientos de servicios de salud, siendo el vehículo particular el medio

en el que mayormente se desplazan hacia allí. También es importante resaltar que los encuestados manifiestan sentirse inseguros por condiciones viales a movilizarse por allí dada la falta de infraestructura, el parqueo en zonas indebidas y la falta de cultura ciudadana.

## **Conclusiones**

Como bien es cierto, la herramienta Google Forms permitió la realización de la encuesta y su procesamiento en donde se pudo evidenciar la preferencia que tiene la gente sobre la utilización del vehículo particular para movilizarse sobre el sector, siendo considerado como la motocicleta o automóviles de servicio público y particular. Esta situación ha venido siendo una problemática a nivel general en la Ciudad de Ibagué, por lo cual se genera la congestión vehicular en sitios y horas específicas que aumentan los tiempos de desplazamiento en una ciudad intermedia.

Del mismo modo, la población objeto de la muestra respondió en la encuesta que el sector es considerado como medianamente inseguro para transitar en medios activos y con las situaciones de discapacidad a las que se enfrenta las personas que acuden a los establecimientos localizados sobre la Carrera 4D. Su percepción se da por motivos tales como; exceso de velocidad, infraestructura deficiente, falta de cultura ciudadana y parqueo en zona pública.

De acuerdo a esto y con base en la revisión de la plataforma Google Maps se pudo determinar que a las 9 de mañana es la hora pico en la que las personas se movilizan por allí, especialmente en el día martes y viernes. Primeramente, estos

días son considerados como de alta afluencia ya que se considera como el inicio de una semana activa en cuestiones personales, mientras el día viernes se considera como el fin de la semana hábil. Así mismo, la herramienta digital permitió la revisión de tráfico sobre este importante sector en el horario mencionado anteriormente, siendo validada la congestión vial en las mismas horas y días especificados.

Por último, es necesaria la implementación de acciones correctivas que organicen la movilidad sobre el sector, como también acciones que mejoren las condiciones infraestructurales y prevalezcan las indicaciones dadas en la pirámide de la movilidad sostenible; es por esto que se considera la necesidad de implementar la metodología de tráfico calmado que genere equidad, seguridad vial y mejore las condiciones ambientales del lugar ya que es una zona hospitalaria y actualmente carece de esta situación.

### **Agradecimientos**

Agradezco especialmente a mi familia, a mis tutores y profesores, a mis amigos y amigas; por ser ustedes a quienes he dejado olvidados durante este laberinto que me lleva a la consecución de este importante logro.

## Referencias bibliográficas

Arias, L. M. (2001). Consideraciones en torno al fantasma. Trama y fondo: revista de cultura(10). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2248391>

Blanqui, A. (1839). Historia de la Economía en Europa. (J. Carasa, Trad.) Madrid, España: Don Nicolas Arias. Recuperado el 14 de 07 de 2022, de <https://play.google.com/books/reader?id=8uQiO3H777gC&pg=GBS.PP4&hl=es>

Dusel, I. (2011). Aprender y enseñar en la cultura digital. VII Foro latinoamericano de educación. TIC y educación. Experiencias y aplicaciones en el aula. 96. Obtenido de [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32880197/15.\\_dussel\\_aprenderdigital\\_VII-foro.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1502853383&Signature=Q0UJme%2FoqnvJeaYEPHA8wuRXbvs%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DVII\\_Foro](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32880197/15._dussel_aprenderdigital_VII-foro.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1502853383&Signature=Q0UJme%2FoqnvJeaYEPHA8wuRXbvs%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DVII_Foro)

Francel, A. (2013). Cuatro décadas de arquitectura ibaguereña (1904-1940). Ibagué: Universidad de Ibagué.

Francel, A. (2013). Historia arquitectónica de la Escuela de Cadetes de Policía General Francisco de Paula Santander, Bogotá D.C. 1937-2012. Bogotá D.C.: Dirección Nacional de Escuelas de Policía. Policía Nacional.

Francel, A. (2014). Historia de la arquitectura ecléctica en Ibagué, Colombia, 1904-1940. Buenos Aires: Tesis doctoral en Historia. Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Francel, A. (2015). Belén: una mujer, un barrio, una historia. Ibagué, 1920-1925. Ibagué: Caza de Libros Editores.

Francel, A. (2015). Herramientas gráficas para el estudio de la historia de la arquitectura historicista en Ibagué (1893-1940). En L. Durán (Ed.), I Encuentro de Investigación en Diseño y Ciencias Humanas (págs. 12-19). Ibagué: Corporación Unificada Nacional de Educación Superior. Obtenido de <http://encuentroinvacunregionaltolima.blogspot.com.co/>

Francel, A. (Diciembre de 2015). La calle del Comercio de Ibagué (Colombia), 1893-1950. Un estudio sobre sus transformaciones arquitectónicas y conceptuales derivadas del modelo industrial en el tránsito de la Colonia a la República y las primeras manifestaciones del Art Déco. *Dearq*(17), 56-73. doi:<http://dx.doi.org/10.18389/dearq17.2015.04>

Francel, A. (2015). Metodología y reflexiones para la reconstrucción de la historia urbana del barrio belén de Ibagué (1921-1925). V Simposio Colombiano de Historia Regional y Local HistoReLo (págs. 1-13). Ibagué: Universidad Nacional de Colombia.

Francel, A. (junio de 2015). Tensiones ideológicas y materializaciones de una ciudad intermedia a comienzos del siglo XX. Paradigmas y repercusiones en la ciudad contemporánea. Ibagué, Colombia (1910-1935). VII Seminario

Internacional de Investigación en Urbanismo(VII), 1-18. Obtenido de [http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80271/72BCN\\_FrancelAndres.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80271/72BCN_FrancelAndres.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Francel, A. (2016). Arqueología de la arquitectura en el palacio de justicia de Ibagué, Colombia, 2015-1918. *Arquitectura y urbanismo*, XXXVI(2), 5-21. Obtenido de <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/364>

Francel, A. (enero-junio de 2016). Arquitectura ecléctica salesiana como consecuencia material del contexto político republicano en Ibagué (Colombia), 1904. *HistoReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 8(15), 238-269. doi:<http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v8n15.47480>

Francel, A. (2016). Reconstrucción de la historia arquitectónica del complejo religioso salesiano a partir de las relaciones de poder en Ibagué, Colombia, 1904-1952. *Arquitectura y Urbanismo*, XXXVI(1), 5-12. Obtenido de <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/353>

Francel, A. (2017). *El plan urbanístico Ibagué Futuro 1935*. Ibagué: Universidad del Tolima.

Francel, A. (2017). *Historia y patrimonio de la perifería interior de Ibagué*. (P. P. Rodríguez, Ed.) Ibagué, Tolima, Colombia: Caza de libros. Recuperado el 22 de 07 de 2022, de [https://www.researchgate.net/publication/323812021\\_Historia\\_y\\_patrimonio\\_dela\\_periferia\\_interior\\_de\\_ibague\\_History\\_and\\_heritage\\_of\\_the\\_inner\\_per](https://www.researchgate.net/publication/323812021_Historia_y_patrimonio_dela_periferia_interior_de_ibague_History_and_heritage_of_the_inner_per)

iphery\_of\_ibague?enrichId=rgreq-ac6fb7e9aafa04c3d68825a2259d3afa-  
XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzMyMzgxMjAyMTtBU

Francel, A. (2017). Kintsugi urbano en la avenida del ferrocarril. Ibagué, Colombia (1921-1970). IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 1-18.

Francel, A. (2017). La superposición de cartografía histórica como método de análisis morfológico y toma de decisiones urbanísticas. Ibagué, Colombia, 1935-2016. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, 9(2), 21. doi:DOI: 10.1590/2175-3369.009.002.AO10

Francel, A. (2017). Las huellas de San Jorge. Patrimonio y territorio. Ibagué: Universidad del Tolima.

Francel, A. (enero-junio de 2017). Los edificios que pasaron y la institución que queda. La Gobernación del Tolima (Colombia) entre 1886 y 1957. *HistoReLo*, 9(17), 123-151. doi:<https://doi.org/10.15446/historelo.v9n17.55567>

Francel, A., & Ojeda, J. A. (Septiembre-diciembre de 2016). Interacciones conceptuales y estilísticas en la arquitectura del periodo republicano. Ibagué, Colombia, 1893-1945. *Arquitectura y Urbanismo*, XXXVII(3), 1-19. Recuperado el 15 de enero de 2016, de <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/379>

Gamboa, B. (13 de 11 de 2018). Las curiosas anécdotas que reviven cómo fue la llegada del automóvil a Colombia. *El País*. Recuperado el 20 de 12 de 2021, de <https://www.elpais.com.co/vehiculos/las-curiosas-anecdotas-que-reviven->

como-fue-la-llegada-del-automovil-a-

colombia.html#:~:text=El%20primer%20autom%C3%B3vil%20en%20tocar,r  
%C3%ADo%20Magdalena%20hasta%20Puerto%20Berr%C3%ADo.

García Canclini, N. (13-16 de junio de 1989). ¿Quiénes usan el patrimonio? Políticas

culturales y participación social. Ponencia presentada en las Jornadas Taller:

El Uso del Pasado. Obtenido de

<http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/31732059/39740485->

Canclini-

[Quienesusanelpatrimonio.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAJ56TQJRTWSMTNP](http://Quienesusanelpatrimonio.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAJ56TQJRTWSMTNP)

[EA&Expires=1471476228&Signature=aHLUrYEWBY%2FxmAyfEgO4p1uR0](http://EA&Expires=1471476228&Signature=aHLUrYEWBY%2FxmAyfEgO4p1uR0)

[zc%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3D397](http://zc%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3D397)

García Valecillo, Z. (2009). ¿Cómo acercar los bienes patrimoniales a los

ciudadanos? Educación patrimonial, un campo emergente en la gestión del

patrimonio cultural. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 7(2),

271-280.

Obtenido

de

[http://www.pasosonline.org/Publicados/7209/PS0209\\_9.pdf](http://www.pasosonline.org/Publicados/7209/PS0209_9.pdf)

Grinnell, R. (2005). Social Work Research and Evaluation: Quantitative and

Qualitative Approaches (7 ed.). New York, Oxford, Estados Unidos : Oxford

University Press. Recuperado el 22 de 07 de 2022, de

<https://scholarworks.wmich.edu/books/306>

Gutiérrez, R. (1921). Monografías. Tomo II. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.

Obtenido de Biblioteca virtual del banco de la República.:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/dos/indice.htm>

Heredia, E. (1915). La obra salesiana y el santuario del Carmen en Ibagué. Ibagué:

Talleres tipográficos salesianos.

Jacobs, J. (2013). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing.

López Kapstein, P. (julio-agosto de 2010). Vulnerabilidad y periferia interior.

Cuaderno de Investigación Urbanística(71), 7-119. Obtenido de

[https://www.researchgate.net/profile/Paula\\_Kapstein/publication/256405575](https://www.researchgate.net/profile/Paula_Kapstein/publication/256405575)

[\\_Vulnerabilidad\\_y\\_Periferia\\_Interior\\_Cuaderno\\_de\\_investigacion\\_urbanistica\\_num\\_71/links/0046352274a1f2c84b000000/Vulnerabilidad-y-Periferia-](https://www.researchgate.net/profile/Paula_Kapstein/publication/256405575/Vulnerabilidad_y_Periferia_Interior_Cuaderno_de_investigacion_urbanistica_num_71/links/0046352274a1f2c84b000000/Vulnerabilidad-y-Periferia-Interior-Cuaderno-de-investigacion-urbanis)

[Interior-Cuaderno-de-investigacion-urbanis](https://www.researchgate.net/profile/Paula_Kapstein/publication/256405575/Vulnerabilidad-y-Periferia-Interior-Cuaderno-de-investigacion-urbanis)

Mañana-Borrazás, P., Blanco-Rotea, R., & Ayán Vila, X. (2002). Arqueotectura 1:

Bases teórico-metodológicas para una Arqueología de la Arquitectura. Tapa.

Trabajos de Arqueología e Patrimonio(25). Obtenido de

<http://digital.csic.es/bitstream/10261/6027/1/TAPA25.pdf>

Mumford, L. (2012). La Ciudad en la Historia. Logroño, España: PEPITAS DE

CALABAZA. Recuperado el 15 de Julio de 2022, de

<https://traficantes.net/libros/la-ciudad-en-la-historia>

Niño Murcia, C. A. (1991). Arquitectura y Estado. . Bogotá: Editorial Universidad

Nacional de Colombia.

Ortega Torres, J. J. (1941). La obra salesiana en Colombia. Los primeros cincuenta años: 1890-1940. Bogotá: Escuelas Gráficas Salesianas.

Sampieri, H. F. (2003). Metodología de la Investigación. México: McGraw Hill.  
Recuperado el 13 de 07 de 2022, de <https://nodo.ugto.mx/wp-content/uploads/2017/03/Metodologia-de-la-Investigacion.pdf>

Trujillo Cortés, A. L. (2013). Edificio principal hacienda San Jorge. (U. A. Nariño, Ed.) Obtenido de Diseño VIII (patrimonio y ecourbanismo): <http://huilaneivatolima.blogspot.com/>