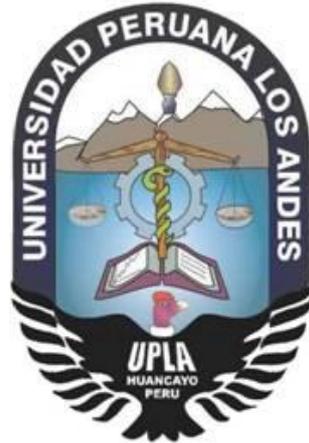


UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

FACULTAD DE INGENIERIA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



**“IMAGINARIOS URBANOS EN LAS ESTACIONES
FERROVIARIAS DE LAS PROVINCIAS DE HUANCAYO Y
JAUJA - 2018”**

PRESENTADO POR:

Bach/Arq. EMPERATRIZ DEL ROCIO SALINAS HILARES

LINEA DE INVESTIGACION:

TRANSPORTE Y URBANISMO

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE ARQUITECTA

HUANCAYO – PERÚ

2018

ASESORES

ASESOR TEMÁTICO

ARQ. RICARDO CEBRIAN MAYCO

ASESOR METODOLÓGICO

DR. JHONNY ANTIDORO ESPINOZA QUISPE

DEDICATORIA

A Dios por regalarme la dicha de vivir. A mi madre por todo su amor y dedicación, por apoyarme en todo momento y no dejarme caer. A mi padre por sus consejos y su tenacidad. A mi mamita Gladys que desde el cielo guía mi camino y a mi tío Daniel (Q.E.P.D) por sus enseñanzas.

La Autora.

AGRADECIMIENTO

Para el desarrollo de esta investigación he recibido el apoyo de muchas personas e instituciones y quiero agradecer en primer lugar a la UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES por su aporte significativo a la educación peruana y hacer posible que podamos continuar con nuestra formación profesional. A los expertos y asesores por compartir sus conocimientos, por el apoyo y la paciencia que tuvieron durante el proceso de investigación. A mis familiares y amigos que colaboraron a la realización de este proyecto.

La Autora.

Dr. CASIO AURELIO TORRES LOPEZ
PRESIDENTE

.....
JURADO

.....
JURADO

.....
JURADO

Mg. MIGUEL ANGEL, CARLOS CANALES
SECRETARIO DOCENTE

ÍNDICE

ASESORES.....	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO	iv
ÍNDICE.....	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCCIÓN	12
CAPÍTULO I EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	14
1.1. Planteamiento del problema.....	14
1.2. Formulación y sistematización del problema.....	15
1.2.1. Problema general	15
1.2.2. Problemas específicos.....	15
1.3. Justificación.....	15
1.3.1. Práctica o social.....	16
1.3.2. Metodológica	17
1.4. Delimitación del problema.....	17
1.4.1. Delimitación espacial	17
1.4.2. Delimitación temporal	17
1.4.3. Delimitación económica.....	18
1.5. Limitaciones	18
1.6. Objetivos	19
1.6.1. Objetivo General.....	19
1.6.2. Objetivos Específicos	20
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	21
2.1. Antecedentes:	21
2.2. Marco Conceptual	26
2.3. Definición de Términos.....	29

2.4.	Hipótesis	34
2.4.1.	Hipótesis General.....	34
2.4.2.	Hipótesis Específicas	35
2.5.	Variables	35
2.5.1.	Definición Conceptual de la Variable	35
2.5.2.	Definición Operacional de la Variable	35
2.5.3.	Operacionalización de la Variable.....	36
CAPÍTULO III	METODOLOGÍA.....	39
3.1.	Método de Investigación	39
3.2.	Tipo de Investigación	39
3.3.	Nivel de Investigación	39
3.4.	Diseño de Investigación	40
3.5.	Población y Muestra.....	40
3.6.	Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	42
3.7.	Procesamiento de la Información	44
3.8.	Técnicas y Análisis de Datos	45
CAPÍTULO IV	RESULTADOS	47
1.	Resultados descriptivos de la variable:	47
2.	Resultados descriptivos de las dimensiones.....	48
2.	Contrastación de Hipótesis:	60
CAPÍTULO V	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	67
	CONCLUSIONES	71
	RECOMENDACIONES	72
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	73
	ANEXOS.....	75

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1 Imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	47
Tabla N° 2 Espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	49
Tabla N° 3 Evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	50
Tabla N° 4 Ruta de los pobladores en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	52
Tabla N° 5 Visitas a la estación ferroviaria de las provincias de Huancayo y Jauja	53
Tabla N° 6 Actividades en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	55
Tabla N° 7 Acontecimientos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	56
Tabla N° 8 Identidades en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	58
Tabla N° 9 Ensoñaciones en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	59
Tabla N° 10 Imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	61
Tabla N° 11 Espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	63
Tabla N° 12 Evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	65

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	48
Gráfico N° 2 Espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	49
Gráfico N° 3 Evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	51
Gráfico N° 4 Ruta de los pobladores en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	52
Gráfico N° 5 Visitas a la estación ferroviaria de las provincias de Huancayo y Jauja.....	54
Gráfico N° 6 Actividades en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	55
Gráfico N° 7 Acontecimientos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	57
Gráfico N° 8 Identidades en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	58
Gráfico N° 9 Ensoñaciones en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.....	60

RESUMEN

La presente investigación respondió al siguiente problema; ¿Qué diferencias existe en los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja?, el objetivo general fue: Determinar la diferencia que existe entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja, la hipótesis general fue; Existe una diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

Se aplicó como método general, el método científico. Esta investigación es de tipo no experimental, nivel descriptivo comparativo y diseño comparativo. La técnica utilizada fue la observación, cuyo instrumento fue la encuesta de Imaginarios Urbanos. Se consideró una población infinita para la provincia de Huancayo y Jauja, el muestreo utilizado es el probabilístico. Para el análisis de datos se utilizó la estadística descriptiva e inferencial. Se validó el instrumento utilizando el alfa de Cronbach cuyo resultado para Huancayo fue 0,643 y para Jauja 0,879; por consiguiente, el instrumento es aceptable.

La hipótesis general obtuvo el valor Sig. Asintótica de 0.034 siendo menor que 0.05 por ende se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis planteada; finalmente se aplicó la U de Mann-Whitney para la prueba de hipótesis

Respecto a la variable Imaginarios Urbanos, el 22.1% de huancaínos manifiestan que tiene muy presente la estación ferroviaria, el 38.2% de jaujinos manifiestan lo mismo. El 77.9% de huancaínos y 58.8% de jaujinos manifiestan que tienen presente la estación ferroviaria.

Palabras claves: Imaginarios Urbanos. Estación ferroviaria. Evocación. Espacio vivido.

La Autora.

ABSTRACT

The present investigation responded to the following problem; What differences exist in the urban imaginaries in the railway stations of the provinces of Huancayo and Jauja ?, the general objective was: To determine the difference that exists between the urban imaginaries in the railway stations of the provinces of Huancayo and Jauja, the general hypothesis It was; There is a significant difference between the urban imaginaries in the railway stations of the provinces of Huancayo and Jauja.

The scientific method was applied as a general method. This research is of a non-experimental type, comparative descriptive level and comparative design. The technique used was the observation, whose instrument was the survey of Urban Imaginaries. It was considered an infinite population for the province of Huancayo and Jauja, the sampling used is the probabilistic one. For the data analysis, descriptive and inferential statistics were used. The instrument was validated using the Cronbach's alpha, whose result for Huancayo was 0.643 and for Jauja 0.879; therefore, the instrument is acceptable.

The general hypothesis obtained the Sig. Asymptotic value of 0.034 being less than 0.05, therefore the null hypothesis was rejected and the hypothesis was accepted; finally the Mann-Whitney U was applied for the hypothesis test

Regarding the Urban Imaginaries variable, 22.1% of Huancaínos state that they have very much in mind the railway station, 38.2% of jaujinos show the same. 77.9% of Huancaínos and 58.8% of Jaujinos state that they have the railway station in mind.

Keywords: Urban Imaginaries. Railway station. Evocation. Living space.

The author.

INTRODUCCIÓN

Las estaciones ferroviarias de Huancayo y Jauja fueron dos de las estaciones principales en el recorrido del Ferrocarril Central desde su llegada a Huancayo a comienzos del siglo pasado. Su funcionamiento generó una dinámica social, económica y cultural decisivo en el desarrollo de las provincias; así como un impacto urbano manifestado y diversificado con mucha intensidad. Todos estos hechos se inscribieron en circunstancias cuya zona de alojamiento son los imaginarios urbanos, que sumados componen la memoria colectiva.

Fueron acontecimientos que quedaron impregnados en la memoria de cada poblador y mediante la información recopilada se pudo obtener la construcción de los hechos pasados, historias, vivencias, sentimientos y anhelos sobre las estaciones ferroviarias de cada ciudad.

La presente investigación rescató, registró y clasificó estos imaginarios de modo que pueden dimensionarse a un nivel comparativo, siendo los escenarios de análisis Huancayo y Jauja como las dos estaciones principales en el recorrido del Ferrocarril Central; para lo cual se consideró importante la opinión, percepción, sensibilidad y experiencia de cada poblador ya que para poder realizar una intervención urbana se necesita del punto de vista del usuario.

El trabajo se dividió en seis capítulos, complementado con las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas y los anexos.

Capítulo I: El problema de investigación; se presenta el planteamiento del problema describiendo el origen de esta, posteriormente se realiza la formulación y sistematización del problema general y problemas específicos, se plantea la justificación, se expone la delimitación del problema y las limitaciones, se define el objetivo general y los objetivos específicos.

Capitulo II: Marco Teórico; se realiza la descripción de los antecedentes, el marco conceptual, se exponen la definición de términos, se plantea la hipótesis general y la hipótesis específica, se expone la definición conceptual de la variable y la definición operacional de la variable, se realiza la operacionalización de la variable.

Capítulo III: Metodología; se describe el método de investigación, tipo, nivel, diseño, por otro lado, se caracteriza la población y muestra, se describe las técnicas e instrumentos de recolección de datos que se utilizó en la presente investigación, se determina el procesamiento de datos, técnicas y análisis de datos.

Capítulo IV: Resultados; se presenta los resultados obtenidos de los datos recopilados, se llega a una conclusión estadística y se realiza el contraste con las hipótesis que se planteó, este contraste nos permitió verificar que las hipótesis formuladas son aceptadas.

Capítulo V: trata sobre la discusión de resultados, dónde se comparó los resultados de la investigación y la metodología aplicada con los antecedentes y se contrastó el marco teórico con la realidad investigada.

Se realizó las respectivas conclusiones llegando a determinar que hay diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja siendo el valor de significancia 0.034, por otro lado también existen diferencias significativas en el espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja siendo el valor de significancia 0.041 y existen diferencias significativas de la evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja teniendo como valor de significancia 0.026.

Finalmente, se expusieron las recomendaciones sobre la investigación dirigidas a la población y las autoridades para fomentar y promover su participación en proyectos urbanos ya que es un tema de interés para una adecuada ciudad; además se debe fortalecer, conservar y mantener los imaginarios urbanos y por último se recomendó a los directivos y administración de Ferrovías Central Andina S.A. actual concesionario de la estación ferroviaria, comprometerse con la población para que este espacio sea público ya que las personas extrañan hacer uso de la estación ferroviaria.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del problema

El Ferrocarril Central, promovido por el presidente José Balta y Montero inicio el proyecto gigantesco el 1 de enero de 1970, esta obra seria continuado por gobiernos sucesivos hasta culminar, el 24 de septiembre de 1908 llegó el ferrocarril al Valle del Mantaro durante el gobierno del presidente José Pardo, generó el desarrollo de toda la región del centro impulsando las transformaciones socioeconómicas antes que la carretera central. Movilizó a todos los sectores sociales, intensificó el intercambio cultural entre la Sierra y la Costa, incrementó la productividad e integración evitando las largas y penosas travesías de 20 días de viajeros y comerciantes con riesgos de enfermedad, accidente y muerte.

La edificación de las estaciones ferroviarias de Huancayo y Jauja fueron el símbolo emblemático de la modernidad, lugares muy vitales de concentración de pasajeros de llegada o salida para asuntos laborales, comerciales, turísticos y encuentro ciudadano.

El Ferrocarril Central se diseñó originalmente para movilizar 30 millones de toneladas de productos de la población en general, pero debido a diversos factores de manejo político y económico, en la actualidad solo opera a la décima parte de su capacidad.

La poca y sesgada dinámica comercial y baja funcionalidad ocasiona que las estaciones emblemáticas de Huancayo y Jauja se hayan convertido en locaciones para alquiler, terminales de vehículos, depósitos de mercancías e incluso se hayan producido desmembramientos y ventas a externos. Al concesionarse al sector privado, las empresas operadoras y concesionarias del Ferrocarril Central han demostrado no interesarse en el valor histórico que representa ni en el impacto social y cultural de los inmuebles ferroviarios.

Todo ello pone en peligro nuestra herencia histórica. En la actualidad se desconoce todo el valor histórico, pasado, memoria que marca nuestra identidad

cultural. Lo que somos en la actualidad proviene de ese gran movimiento que genero el Ferrocarril Central en Huancayo y Jauja.

Es necesario reconstruir todo este imaginario, registrarlo, clasificarlo y generar espacios donde puedan preservarse. Las historias ocurridas generan imaginarios que luego se convertirán en memoria, el acceso a estos registros afianzara nuestra identidad al ser aprendido por niños, jóvenes y toda la población en general.

1.2. Formulación y sistematización del problema

1.2.1. Problema general

¿Qué diferencia existe entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja?

1.2.2. Problemas específicos

- a. ¿Cómo se diferencian el espacio vivido en las estaciones ferroviarias?
- b. ¿Qué diferencias existe entre la evocación urbana en las estaciones ferroviarias?

1.3. Justificación

La memoria histórica compuesta por imaginarios es un legado colectivo, común y propio que nos vincula con el pasado y lo actualiza, haciéndolo accesible y tangible. Posee un importante valor de identidad, es limitado, no renovable, vulnerable y frágil a pesar de ser también valioso y útil. Si se les quita a los individuos, pueblos y naciones su memoria histórica, se les quita lo que son.

Se justifica por ello recuperar y documentar la historia reciente, registrar lo que aconteció, no permitir el olvido, pues el pasado es el conformador de nuestro presente.

Los imaginarios componen la historia de los pueblos, vistos de manera aislada no se entienden ni se valoran, pero su estudio en conjunto nos permitió una interpretación completa de la realidad. Recopilar y preservar el saber, la historia, el arte, la cultura, lo bueno y lo malo ocurrido genera la funcionalidad para mejorar la actual condición de la realidad. Siendo los imaginarios urbanos un patrimonio inmaterial que actúa como epicentro de acercamiento entre los objetos, lugares, experiencia y expresiones que visualizan realidades para mejorarlas, es plenamente justificable la intención de generar los espacios para estos registros.

Habiendo sido las estaciones ferroviarias de Huancayo y Jauja lugares muy vitales de dinámica urbana en todos los aspectos de las manifestaciones sociales generador por tanto de valiosos tejidos históricos, fue necesario la dotación de las locaciones para su registro, conservación y muestra a los jóvenes y toda la población en general.

1.3.1. Práctica o social

La presente investigación sirvió para que los organismos del estado y particulares interesados en preservar nuestro patrimonio inmaterial cuenten con un material recopilado sobre el que se fundamenten nuevos estudios de nuestra memoria y pasado.

El presente estudio sirvió para generar estándares comparativos de las dinámicas sociales económicas y culturales de las poblaciones de Huancayo y Jauja; que ayudó de base como apoyo a sucesivos estudios demográficos o antropológicos.

1.3.2. Metodológica

La metodología que se aplicó siguió los siguientes pasos; primero se realizó la observación de la problemática de las provincias de Huancayo y Jauja; después se realizó el planteamiento del problema generándose una hipótesis.

Para poder saber si la hipótesis era válida se trabajó en función a la población, siendo el grupo de estudio por edad de características demográficas e idiosincrasia de dos poblaciones distintas a través de la comparación de sus imaginarios urbanos.

Finalmente se llegó a una conclusión sobre la investigación, verificando la validez de la hipótesis.

1.4. Delimitación del problema

1.4.1. Delimitación espacial

La investigación se realizó en el departamento de Junín, Provincia de Huancayo y Provincia de Jauja exactamente en las estaciones ferroviarias de dichas provincias, las cuales son: estación ferroviaria de Huancayo y estación ferroviaria de Jauja.

Estas estaciones ferroviarias se conectan mediante el Ferrocarril Central que llegó en 1908 antes que la carretera, generó el desarrollo de toda la región del Centro y movilizó a todos los sectores sociales, siendo los puntos de llegada las estaciones ferroviarias de cada provincia.

1.4.2. Delimitación temporal

Esta delimitación estuvo en función al tiempo de estudio, puesto que la investigación se inició la primera semana de marzo y concluyó a fines del mes

de junio del año en curso, los hechos que se presentan posterior a la fecha no son del alcance de la investigación.

La investigación se realizó mediante encuestas que nos proporcionó información sobre la opinión de la población adulta y adulta mayor de 50 años de edad a más, nos basamos en sus vivencias y conocimientos de la historia de estas personas de la provincia de Huancayo y Jauja sobre los imaginarios urbanos de las estaciones ferroviarias de dichas provincias, además contamos con fichas de registro bibliográfico con la finalidad de comparar cada dimensión de las estaciones ferroviarias que se realizó en el periodo 2018.

1.4.3. Delimitación económica

La delimitación económica de la presente investigación fue auto financiada, el monto planificado que se invirtió ascendió. Ver anexo 5.

1.5. Limitaciones

Las limitaciones que se manifestaron durante la investigación fueron seis principales puntos y están son:

La limitación teórica es la característica principal de esta investigación, ya que existen escasos estudios sobre imaginarios urbanos en la provincia de Huancayo y Jauja, por ende, la investigación recolectada para el marco teórico de referencia nacional es insuficiente, pero no es desmerecedora ya que aporta a la investigación. Sin embargo, se llegó a realizar la comparación de los imaginarios urbanos de las dos estaciones ferroviarias.

No se encontraron información sobre el tema de “imaginarios urbanos” en la biblioteca de la Universidad ni en las bibliotecas locales.

El estudio de imaginarios urbanos presenta un grado de dificultad metodológica ya que existe un importante nivel de subjetividad, sin embargo, se pudo realizar un análisis cuantitativo.

El imaginario de la población de Huancayo y Jauja es muy diverso ya que tenemos un Valle muy intercultural.

La muestra para poder recopilar información sobre los imaginarios urbanos de la población de Huancayo y Jauja en las estaciones de dichas provincias fue limitada ya que los sujetos fueron adultos y adultos mayores de 50 años en adelante, la encuesta estaba dirigida a esta población ya que se recopiló información del pasado, presente y anhelos de un futuro; mediante esta encuesta los pobladores pudieron expresar sus experiencias, deseos, rechazos y preferencias, por ello la población joven no podría responder la encuesta utilizada.

La duración para la realización de la presente investigación fue muy corta; se quiso ejecutar a detalle ya que la magnitud de la investigación lo ameritaba.

1.6. Objetivos

1.6.1. Objetivo General

Determinar la diferencia que existe entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

1.6.2. Objetivos Específicos

- a. Conocer la diferencia del espacio vivido en las estaciones ferroviarias.
- b. Determinar el grado de diferencia que existe en la evocación urbana en las estaciones ferroviarias.

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes:

Paniagua (2016), realizó la tesis para optar el grado de Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo: *“Imaginario Urbanos y literarios en la colonia Roma. Memoria e Identidad Urbana frente al arribo de la Posmodernidad”* en la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura - Sección de Estudios de Posgrado e Investigación del Instituto Politécnico Nacional - México. El objetivo de la investigación fue “demostrar, mediante el estudio de los imaginarios urbanos y literarios, que las colonias porfiristas aún conservan una memoria y una identidad que nacieron aparentemente en la modernidad, pero que pueden remontarse incluso a antecedentes prehispánicos”. Paniagua, (2016, p. 9)

Esta investigación propuso el impulso de los modelos “culturalistas”, este modelo está basado en el uso y abuso del uso del suelo, estos modelos representan una perspectiva retrógrada, esta perspectiva no facilita la solución de los problemas que aquejan a la ciudad de ahora. La ciudad con un grado de espiritualidad guarda huellas y marcas antropológicas, contribuyendo al concepto del habitante y de la población interesada en preservar la memoria e identidad; este sería el punto más cercano de la memoria y la esencia de los habitantes de cualquier ciudad.

“Estudiar imaginarios urbanos, (...) imaginarios literarios, pareciera una labor ajena a los procesos de urbanización, es necesario considerar que, bajo el enfoque “culturalista” de las ciudades, (...) ayudan a reforzar la memoria y la identidad de colonias y barrios.” Paniagua, (2016, p. 222).

La investigación llegó a la conclusión; que debe de reforzarse primero los vínculos identitarios del residente hacia sí mismos, hacia los demás y hacia el lugar para poder generar maneras de apropiación ya que es elemental reforzar los imaginarios urbanos; y para la Roma Norte se pudo aplicar los imaginarios literarios y artísticos.

La Roma Norte es un espacio privilegiado y auténtico, motivo por el cual es necesario poder reforzar sus huellas manteniendo la identidad y rescatando la memoria colectiva de los ciudadanos.

“Es decir, es importante la Memoria Poética Urbana como reafirmación profunda de las identidades y de la Memoria socio-cultural”; Paniagua, (2016, p. 224).

Para Paniagua, (2016, p. 225). Se debe “Replantear la importancia del valor simbólico de las ciudades por encima de su valor económico, un valor (éste último), que puede llevarnos en cualquier dirección excepto a la de solucionar la crisis urbana que enfrentan barrios, colonias y ciudades (...)”.

Por otro lado, De Alba, (2010) En el artículo que realizó *“Sentido del lugar y memoria urbana: envejecer en el Centro Histórico de la Ciudad de México”* Expone los resultados de una investigación sobre las representaciones sociales del Centro Histórico de la Ciudad de México, esta investigación estuvo dirigida a una muestra de adultos mayores de 60 años, ciudadanos que viven varias décadas en el lugar. Estas representaciones son parte de la memoria viva de cada habitante, así también el aspecto histórico-monumental del Centro Histórico. La investigación se realizó con el objetivo de recuperar la memoria del lugar que construye las representaciones que dan sentido a los espacios del Centro Histórico, por lo que se consideró principalmente la experiencia de cada anciano que tienen del lugar.

Es necesario recordar que este estudio de corte cualitativo buscó dar preferencia a la comprensión de los significados y de las representaciones sociales del Centro Histórico. La subjetividad conduce a los recuerdos de vivencias llena de emociones, valores y significados.

“El recurso de los mapas mentales y de las narraciones libres de los sujetos nos parece adecuado para acercarnos a un conocimiento detallado de la memoria social de un espacio tan marcado por la historia oficial”; De Alba, (2010)

“El trabajo intenta recuperar la memoria de lugar que construye las actuales representaciones que dan sentido al espacio de vida de las personas

que han atestiguado su transformación por haber envejecido en él”; De Alba, (2010)

No parte de la idea de que los ancianos, por haber residido largo tiempo en un lugar, son los mejores cronistas del sitio. El principal interés es en conocer de qué manera el lugar de residencia significa, a partir de una amplia experiencia de vida en él. Se impuso algunas preguntas concretas al tratar el tema: “¿qué recuerdos darán sentido a la representación socio-espacial presente del barrio de pertenencia?, ¿cómo emerge el pasado en la representación del lugar vivido en la cotidianidad?, ¿cómo se materializa esta memoria en la representación del espacio?, ¿a qué "memoria urbana" estamos haciendo referencia?”; De Alba, (2010)

La experiencia de los adultos mayores que vivieron en el Centro Histórico alrededor de 40 años está marcada ya que el lugar adquirió significados en todo este tiempo además los habitantes desarrollaron cada uno su propia historia personal. El centro histórico es el lugar donde ha transcurrido diversas historias así mismo es un lugar que concede identidad y enseñanzas.

En la investigación de Correa, (2014) “*Imaginarios Urbanos y Arquitectura de Nostalgia Transferencias Formales y Permeación de Elementos Históricos de Centro a Periferia. Morelia 1980 – 2010*” tesis para obtener el grado de: Maestra en Urbanismo realizado en la Universidad Nacional Autónoma de México - Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo – México. Al transcurrir el tiempo los habitantes no llegan a recordar cual es la historia exacta de la ciudad; los habitantes solo conocen a la ciudad como una “ciudad colonial” siendo el centro histórico una muestra física de belleza y riqueza cultural, algunos habitantes desconocen la historia y solo reproducen lo que dicen sus familiares.

“Se observa de la ciudad no es en muchos de los casos, la imagen que se tenía desde su fundación, pues ha sido resultado de muchas intervenciones físicas recientes y de un pasado cercano”; Correa, (2014, p. 115).

“Las imágenes permanecen en la memoria y se funden en diferentes contextos en la ciudad, por ello podemos encontrarnos con imágenes que nos remiten a otra temporalidad”; Correa, (2014, p. 117).

El investigador pudo observar en la ciudad de Morelia elementos formales propios del centro histórico adheridas a la arquitectura contemporánea esto conllevó a que el investigador plantee críticas: “se observaba que en muchos de los casos las intervenciones en arquitectura no podían expresar diseños contemporáneos de manera total”; Correa, (2014, p. 119).

La crítica que también se hizo fue sobre las construcciones que por algún motivo no estuvo dirigido por un profesionalista de la arquitectura y presentaban elementos formales que refieren al centro histórico; este hecho trajo inquietud. Con todos estos datos la investigación se volvió mas compleja y se dividió en los aristas: para comenzar en torno a los imaginarios urbanos y al modo de responder en los sondeos.

De acuerdo a las respuestas de los encuestados se puede observar que algunos no tienen el conocimiento de la historia pero las representaciones que tienen dentro de la ciudad, el apego y nostalgia son sentimientos; estos sentimientos también afloran por motivos personales y experiencias que hacen historia. La otra parte de la crítica refiere a los arquitectos y personas que están a cargo de la imagen arquitectónica de los edificios emblemáticos de la ciudad. Ya que se limitaba a imitar un acueducto y arcos en doble nivel utilizando materiales constructivos de la época moderna.

La idea fue “generar una arquitectura moderna bien en el sentido de los materiales constructivo y al mismo tiempo retomar elementos formales como el acueducto para las fachadas, los colores blanco y gris no se relacionan con ningún aspecto de análisis de composición”; Correa, (2014, p. 121).

La investigación también destaca dos aspectos de acuerdo a los imaginarios de la población; el primero es que se observó que los encuestados tenían poco conocimiento real de la historia y existía publicidad sobre la ciudad como un lugar histórico e inclusive colonial; este aspecto conllevó a no tener una

base sólida a la justificación del aprecio como imagen histórica. El otro aspecto es sobre la conformación del imaginario referente a la publicidad del sector turístico y del gobierno municipal, puesto que pretenden emitir por medios de comunicación la imagen tradicional de la ciudad.

Según las respuestas de la población pocos de ellos expresaron que el apego que tienen, tenga relación con ver la publicidad; sin embargo este elemento influye en nuestra actitud; Silva destaca que existe una fuerte relación entre las expresiones gráficas, la publicidad, cartelones con respecto a los imaginarios urbanos que mantienen en el recuerdo la población.

Correa, (2014, p. 123) “la ciudad posee una historia y una base de orgullo local en lo que refiere a tradiciones, muchas de estas constantes repeticiones nos graban con mayor magnitud una imagen de la ciudad”; el imaginario de la población enaltece la imagen tradicional de su arquitectura y la morfología urbana.

A partir del sondeo realizado a la población se puede afirmar que “el rechazo hacia una arquitectura abiertamente contemporánea se conforma por múltiples circunstancias y personas: los urbanistas, arquitectos, los dirigentes gubernamentales, los empresarios y sobre todo por la población”, fueron contundentes la opinión que “dan prioridad como lugar de aprecio al centro histórico”; Correa, (2014, p. 127). Es válido realizar una “arquitectura conservadora y no abrir paso a nuevos lenguajes”; Correa, (2014, p. 127).

Para Correa, (2014, p. 128) “En la denominada ciudad patrimonial cobran gran peso los significados históricos, las emociones y sentimientos de apego e identidad, así como el imaginario colectivo que los envuelve.”

Se menciona también que existe una investigación de tesis realizada por Casas para optar el grado académico de Maestro en Arquitectura mención: Urbanismo, (2017) “*Los imaginarios Urbanos y el Espacio Público del Área Central de la Ciudad de Huancayo*” de la Unidad de Posgrado de la Facultad de Arquitectura - Universidad Nacional del Centro del Perú; describe y relaciona el imaginario urbano del poblador huancaíno y el espacio público del centro de la

ciudad, indagando la experiencia urbana de la población. La investigación resaltó que la opinión de los pobladores es importante ya que se puede tener una mejor comprensión del espacio público, ya que los imaginarios los representan dándole sentido; por ello fue trascendental estudiar los imaginarios urbanos.

En la investigación se concluye; la dimensión física y la dimensión simbólica, asociadas dan significado y sentido a las prácticas habituales en el espacio público; estas prácticas generaron experiencias particulares de vivir en estos espacios.

“Se determinó que la relación de las evocaciones urbanas y el espacio público del área central de Huancayo es significativa” Casas, (2017, p. 132); para los huancaínos experimentar vivencias en los espacios públicos es importante, ya que estas experiencias traen consigo recuerdos agradables y desagradables, sentimientos que para ellos permiten representar los espacios públicos.

2.2. Marco Conceptual

Podemos citar principalmente a Armando Silva y a Alicia Lindón ya que estos autores permiten analizar los aspectos generales de los imaginarios urbanos, además se exponen conceptos de distintos autores que aportan con el análisis de la investigación.

Para Silva, (2006) afirma que existe un urbanismo sin ciudad, por tanto, se requiere cambiar el modo de aproximarse al estudio. Los imaginarios urbanos se volvieron importantes para poder construir la realidad afectada fuera del marco racional, mediante los sentimientos, los deseos y fantasías de los ciudadanos que manifiestan de manera colectiva.

Los imaginarios urbanos no están “lejos de ser uno de sus parientes cercanos al exponer los deseos colectivos de ciudadanos con formas sociales que emergen, dibujando unas figuras del ser social” Silva, (2006, p. 9).

El propósito del autor no es analizar los elementos físicos de la ciudad, tan solo intenta “comprender algo más abstracto, pero también, ojalá así sea, algo más emocionante, como aquello que tiene que ver con el uso e interiorización de los espacios y sus respectivas vivencias, por parte de unos ciudadanos dentro de su intercomunicación social” Silva, (2006, p. 25). Se debería reconocer a la ciudad como un escenario de evocaciones y anhelos.

“La relación entre cosa física, la ciudad, vida social, su uso, y representación, sus escrituras van parejas, una llamando a lo otro y viceversa, entonces vamos a concluir que en una ciudad lo físico produce efectos en lo simbólico (...)” Silva, (2006, p. 26).

“Representaciones que se hagan en la urbe, (...), afectan y guían su uso social y modifican la concepción del espacio. (...), una ciudad se hace por sus expresiones. No solo está la ciudad sino la construcción de una mentalidad urbana”. Silva, (2006, pp. 26 - 27)

Para Lindón, (2007) las ideas iniciales sobre los imaginarios urbanos fueron presentándose en los imaginarios sociales, mediante estudios culturales. “Tal vez sería más preciso plantear que los estudios culturales (en sentido amplio), de tanto analizar lo cultural en circunstancias localizadas en las ciudades, se fueron encontrando con la ciudad misma como cristalización de la cultura”. Lindón, (2007, p. 7).

Manifiesta que la mirada de los estudios urbanos también ha ido cambiando de dirección hacia los imaginarios urbanos, han iniciado la construcción de abordajes urbanos que han ido incluyendo dimensiones socio-simbólicas.

“En ese olvido precisamente se aloja la clave de buena parte de todo lo que no logran descifrar estas miradas acerca de la ciudad y la vida urbana. Básicamente, se trata de las componentes socioculturales asociadas al espacio urbano”. Lindón, (2007, p. 7).

Los estudios urbanos y los estudios culturales se unieron en torno a los imaginarios urbanos; esta convergencia permitió que los estudios culturales concedan una sensibilidad para poder entender las dimensiones simbólicas de la vida social; por otro lado, los estudios urbanos permiten disponer información sobre la ciudad en cuanto a su materialidad y en cuanto a temas socio-económicos.

García, (2007) señala que se debe considerar a la ciudad como un lugar para habitarlo y para imaginarlo. “Las ciudades se construyen con casas y parques, calles, autopistas y señales de tránsito. Pero las ciudades se configuran también con imágenes” García, (1997, p. 109). Esto refiere a que la ciudad también es considerada como un lugar que se configura por planos que las ordenan; también se toma en consideración las vivencias que dan sentido a la vida dentro de la ciudad siendo imaginadas dándose a conocer por relatos, por canciones o películas; es así que la ciudad se llena de diversos imaginarios. “La urbe programada para funcionar, diseñada en cuadrícula, se desborda y se multiplica en ficciones individuales y colectivas”. García (1997, p. 109).

Para Hiernaux, (2007) citado por Lindón, (2007, p. 8). “¿A que denominamos imaginarios urbanos? (...) las claves teóricas para dilucidar la pregunta previa: imaginarios, imágenes y representaciones”. Daniel Hiernaux trata de recuperar la tradición de Gilbert Durant, propone una manera de poder resolver la esencia teórica que es importante para los imaginarios urbanos “las percepciones se transforman en representaciones y estas, por un proceso simbólico se constituyen en imaginarios”. Para Hiernaux, (2007) citado por Lindón, (2007, p. 8).

Lindón, (2007, pp. 9 - 10) señala que los imaginarios son colectivos y se comparten socialmente, “(...),lo que no debería asumirse como un carácter universal. Pueden estar anclados y ser reconocidos por pequeños círculos sociales o por extensos mundos sociales,pero siempre son un producto de la interacción social entre personas”; ya que se pueden construir comenzando con discursos y practicas sociales.

Los espacios de representación es el espacio vivido, este espacio es de los habitantes y de toda aquella persona que describe y solo aspira a describir. Son espacios dominados y experimentados, que la imaginación desea cambiar y tomar. Lefebvre, (2013).

Cuando se habla de evocación se asocia a recuerdos, al no poder expresar estos recuerdos, recurren a las anáforas para indicar que existe un vacío o que las expresiones no son lo que se quiere decir, como son las frases incompletas con carácter simbólico. Silva, (2006)

2.3. Definición de Términos

Se presenta a continuación una aproximación a los términos y perspectivas más importantes sobre el tema, también se dan a conocer conceptos de distintos autores que contribuyen con el significado de los términos logrando reconocer semejanzas y diferencias en referencia al tema de investigación.

Espacio Vivido

“Se trata del espacio dominado, esto es, pasivamente experimentado, que la imaginación desea modificar y tomar. Recubre el espacio físico utilizando simbólicamente sus objetos”. Lefebvre, (2013, p. 98).

“Los espacios de una ciudad donde lo propiamente físico y palpable es vivido desde la clonación tecnológica”. Silva, (2006, p. 322).

Usos de la Ciudad

Acciones más sustentadas en expresiones empíricas con la ciudad: trazar algunas rutas, construir ciertos senderos, visitar zonas de la ciudad con alguna

frecuencia, calificar servicios como el transporte o gestiones cívicas, asistir a ciertos sitios o conocer la distribución zonal de la ciudad. En este caso se trata de reconocimiento de croquis urbanos por categorías sociales, sexuales o de otra índole, y que en su hacer marcan un modo de asumir los recorridos urbanos. Silva, (2006, p. 157).

Ruta de los Pobladores

“Aquí se habla en concreto de la creación de mojones en el uso reconocido de la ciudad y la formación de sectores que en muchas ocasiones coinciden con la construcción de ciertos territorios urbanos”. Silva, (2006, p. 209).

Visitas

Por visitas entiendo el desplazamiento a un lugar, pero también en cuanto a espacio en donde se realizan algunas actividades de la vida cotidiana. Ya no se trata de un croquis mental, sino de un sitio que se usa sin mayor conciencia de su evocación imaginaria. Silva, (2006, p. 213).

Actividad

La RAE expone, (Real Academia Española) actividad es el conjunto de operaciones o tareas propias de una persona o entidad.

Evocación

Según la RAE (Real Academia Española) evocación significa recordar algo o a alguien, o atraerlos a la memoria.

Dicho de una cosa: traer algo a la imaginación por asociación de ideas.

“Cuando hablamos de evocación se piensa en recuerdos o bien en imágenes retorizadas, que siempre expresan algo distinto de lo que hablamos: cicatriz esencial del lenguaje que, al no poder expresar sus silencios, cuando precisamente habla, lo hace mediante otros subterfugios mentales...de carácter simbólico, que requieren un tratamiento enunciativo antes que solo sintáctico o gramatical. Silva, (2006).

Acontecimientos

Acontece algo cuando se piensa que sucedió o que ocurrió de una u otra manera. Entonces es del acontecer ciudadano creer en un personaje que identifica la ciudad, el recuerdo de los hechos que marca su historia o ver la ciudad desde un lugar donde ocurrió algún suceso de marca histórica. Silva, (2006, p. 171).

Identidades

Entiendo por identidad la evocación hecha hacia un modo de caracterizar la urbe, sobre el supuesto de diferenciarla de otras, o bien como particularidad concreta que se asume y se define. Identifica la ciudad los sitios que conmemora, su escala cromática imaginada, su carácter y clima, el lugar elegido para hacer citas o sus simbolizaciones, las palabras que retorizan sus calles, el origen asumido por los pobladores, (...). Silva, (2006, p. 176).

Ensoñaciones

En este punto la evocación vive un mayor descontrol y los ciudadanos se remiten a imágenes de fuerte proyección fantástica, por lo cual se trata del capítulo donde más se identifica la respuesta ciudadana con un modo de ver imaginario. Las diferentes proyecciones se presentan agrupadas en cuatro subtemas: belleza, aromas callejeros, seguridad y peligro ciudadano, además los

ruidos de la ciudad. (...). Silva, (2006, p. 185).

Recojo en este aparte las proyecciones que se fundamentan sobre un punto de vista de la belleza, la sexuación de la calle, los olores imaginarios, la retórica en la evocación de algunas calles con fuerte marca ciudadana, la inseguridad, los croquis de las calles peligrosas y las necesidades (...). En comparación con las identidades, las ensoñaciones tienen mayor carácter evocativo y responden a construcciones de imposible constatación empírica, como decir que una calle es más femenina o masculina que otra. Silva, (2006, p. 253).

Identidad Colectiva

La identidad real es el resultado de la unión entre la identidad autodefinida y la identidad reconocida. “De modo análogo, la identidad colectiva implica la diferenciación entre los grupos y los colectivos con base en la diversidad y especificidad de sus respectivos proyectos y legados culturales compartidos”. Para Giménez, (2011) citado por Cabrera (2017, pp. 35 - 36).

Imagen

Para la RAE, (Real Academia Española) imagen significa figura, representación, semejanza y apariencia de algo.

“La imagen tiene siempre una cualidad mental y el medio siempre una cualidad material, incluso si en nuestra impresión corporal ambos se presentan como una sola unidad”. Para Belting, (2006) citado por Cabrera, (2017, p. 26).

Imaginario

Según explica la RAE, (Real Academia Española) llama imaginario a “lo

que solo existe en la imaginación”.

El imaginario aporta un complemento de sentido a las representaciones, las transforma simbólicamente para ser tanto guías de análisis como guías de acción. (...) el imaginario crea imágenes actuantes, imágenes – guías, imágenes que conducen procesos y no solo representan realidades materiales o subjetivas. Para Hiernaux, (2007) citado por Cabrera, (2017, p. 30).

“Lo imaginario remite a un campo de imágenes diferenciadas de lo empíricamente observable. Los imaginarios corresponden a elaboraciones simbólicas de lo que observamos o de lo que nos atemoriza o deseáramos que existiera”. Canclini, (2007, p. 90).

Punto de Vista

“Serie de estrategias discursivas por medio de las cuales los ciudadanos narran las historias de su ciudad, aun cuando tales relatos pueden, ser representados en imágenes visuales”. Silva, (2006, p. 45).

Operación de mediación: aquella entre el cuadro o imagen y su observador real. El punto de vista, por esto, implica un ejercicio de visión, el captar un registro visual, pero también compromete la mirada, esto es, al sujeto de emociones que se proyecta y se "encuadra" en lo que mira. Silva, (2006, p. 48).

Mapas y Croquis

Según expone la RAE (Real Academia Española) los mapas es la representación geográfica de la Tierra o parte de ella en una superficie plana.

El mapa marca “los límites oficiales o reconocidos legalmente por una comunidad, llámese país, departamento, ciudad o municipio”. (Silva, 2006, p. 66).

Connoly, (2012) citado por Cabrera (2017, p. 28) caracteriza el empleo del mapa como poder para representar ciertos aspectos seleccionados de la realidad de acuerdo con el punto de vista de algo o de alguien y, con ellos, poder para proyectar la percepción social del espacio. Los mapas no solo reflejan la realidad geográfica, la construyen.

El croquis es “representar tan solo límites evocativos o metafóricos, aquellos de un territorio que no admite puntos precisos de corte por su expresión de sentimientos colectivos o de profunda subjetividad social”. (Silva, A., 2006, p. 66).

Fantasmas Urbanos

Para Silva, (2006, p. 113) es aquella presencia indescifrable de una marca simbólica en la ciudad, vivida como experiencia colectiva, de todos o de una parte significativa de sus habitantes, por la cual nace o se vive una referencia de mayor carácter imaginario que de comprobación empírica. O sea que en la vida ciudadana existen hechos, ideas o proyectos que dan un mayor margen para la producción imaginaria que otros. Silva, (2006, p. 113).

2.4. Hipótesis

2.4.1. Hipótesis General

Existe una diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

2.4.2. Hipótesis Específicas

- a. Hay diferencias significativas del espacio vivido en las estaciones ferroviarias.
- b. Hay diferencias significativas de la evocación urbana en las estaciones ferroviarias.

2.5. Variables

2.5.1. Definición Conceptual de la Variable

Imaginarios Urbanos

Los imaginarios urbanos pretenden captar la expresión de esos sentimientos colectivos. (...) para enmarcar los sentimientos, los deseos ciudadanos, las fantasías de lo inesperado que se manifiestan como promesa de manera colectiva. (...). Y lo es cuando entendemos los imaginarios como construcción de la realidad afectada. (...), no están entonces los imaginarios urbanos lejos de ser uno de sus parientes cercanos al exponer los deseos colectivos de ciudadanos como formas sociales que emergen, dibujando unas figuras del ser social. Silva, (2007).

2.5.2. Definición Operacional de la Variable

Imaginarios Urbanos

Los imaginarios urbanos son las construcciones mentales de momentos vividos en un determinado lugar, se reconstruyen las representaciones socio culturales ligados a espacios físicos con valor histórico; están conformados por dimensiones como el espacio vivido y la evocación urbana que aportan en la investigación, tratando de alcanzar la recuperación, reconstrucción de memoria urbana compuesta por los imaginarios urbanos de la población.

2.5.3. Operacionalización de la Variable

Operacionalización De La Variable

	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	REACTIVOS
IMAGINARIOS URBANOS	Los imaginarios urbanos pretenden captar la expresión de esos sentimientos colectivos. (...) para enmarcar los sentimientos, los deseos de los ciudadanos, las fantasías de lo inesperado que se manifiestan como promesa de manera colectiva. (...). Y lo es cuando entendemos los imaginarios como construcción de la realidad afectada. (...), no están entonces los imaginarios urbanos lejos de ser uno de sus	Los imaginarios urbanos son las construcciones mentales de momentos vividos en un determinado lugar, se reconstruyen las representaciones socio culturales ligados a espacios físicos con valor histórico; están conformados por dimensiones como el espacio vivido y la evocación urbana que aportan en la investigación, tratando de alcanzar la recuperación, reconstrucción de memoria urbana	ESPACIO VIVIDO	RUTA DE LOS POBLADORES	¿Con qué frecuencia utiliza el entorno de la estación ferroviaria como ruta habitual? Si usted tendría que ir a la estación, ¿cómo califica la accesibilidad a esta?
				VISITAS A LA ESTACIÓN	¿Con que frecuencia visitaba la estación ferroviaria de la ciudad? ¿Cuál era el motivo de su visita a la estación ferroviaria de la ciudad?
				ACTIVIDADES EN LA ESTACIÓN	¿Se realiza actividades cívicas - culturales en la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Se realiza actividades recreativas en la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Cómo califica la estación ferroviaria para un lugar de actividades cívicas - culturales? - ¿Por qué? ¿Considera usted que el uso original de la antigua estación ha cambiado a la actualidad? ¿Cómo considera el cambio de uso a través del tiempo de la estación ferroviaria de la ciudad?
			ACONTECIMIENTOS EN LA ESTACIÓN	Diría usted que extraña los sucesos o eventos que acontecían en la estación ferroviaria, de ser así, ¿en qué medida? - ¿Cuál o cuáles son los eventos o sucesos? ¿Usted está de acuerdo que la estación ferroviaria se asocia a algún acontecimiento importante? - ¿Cuál o cuáles fueron los acontecimientos? Para usted ¿Qué personaje cree que identifica la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Por qué?	

	<p>parientes cercanos al exponer los deseos colectivos de ciudadanos como formas sociales que emergen, dibujando unas figuras del ser social. Silva, (2007).</p>	<p>compuesta por los imaginarios urbanos de la población.</p>	<p>EVOCACION URBANA</p>	<p>IDENTIDADES DE LA ESTACIÓN</p>	<p>¿Qué grado de significancia tiene la estación ferroviaria de esta ciudad a través de su historia? - ¿Por qué? Para usted, ¿qué color identifica la estación ferroviaria de esta ciudad? - ¿Por qué? ¿Qué elementos materiales – físicos (bancas, techos, paredes, piso, columnas, etc.) le recuerda a la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Con qué espacio de la estación ferroviaria se identifica? - ¿Por qué? ¿Cómo calificaría las instalaciones dedicadas a la atención del viajero (restaurantes - zonas comerciales) que complementan la estación ferroviaria cuando esta funcionaba como tal? ¿Cómo calificaría la recepción – sala de espera de la estación ferroviaria cuando funcionaba como tal? - ¿Por qué? ¿Cómo califica el estado actual de conservación del área libre que rodea la estación ferroviaria de esta ciudad? Cree que la existencia de área verdes de la estación ferroviaria en la actualidad con respecto a la antigua estación ferroviaria: ¿Cómo calificaría el entorno de la estación ferroviaria cuando funcionaba como tal? - ¿Por qué?</p>
				<p>ENSOÑACIONES DE LA ESTACIÓN</p>	<p>Desde su punto de vista, califique la belleza de la estación ferroviaria de la ciudad, siendo 1 el valor mínimo y 4 el valor máximo: - ¿Por qué le dá esa calificación? Desde su punto de vista, el olor o aroma de la estación ferroviaria es: ¿Con que palabra califica la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Cómo califica el nivel de seguridad de la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿En qué momento del día cree que hay mayor inseguridad en la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Cómo calificaría el nivel de seguridad de la estación ferroviaria cuando esta funcionaba como tal? ¿Estaría de acuerdo con la apertura de la estación ferroviaria y con el uso original que tenía?</p>

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1. Método de Investigación

El método que se utilizó en la investigación fue el método a nivel científico ya que es un procedimiento para tratar un conjunto de problemas en este caso sobre los imaginarios urbanos; se aplicó al problema general y a los problemas específicos los cuales necesitaron un conjunto de métodos.

3.2. Tipo de Investigación

El tipo de investigación fue Aplicada, este tipo de investigación se diferencia por tener propósitos prácticos inmediatos bien definidos, esto quiere decir que se investiga para poder actuar, transformar, modificar o producir cambios en un establecido sector de la realidad.

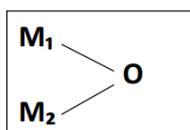
La presente investigación se basó en resolver los problemas prácticos como es el imaginario urbano que existen en las estaciones ferroviarias de Huancayo y Jauja.

3.3. Nivel de Investigación

El nivel de esta investigación fue descriptivo - comparativo, ya que, se describió la presencia del imaginario urbano en pobladores de las provincias de Huancayo y Jauja, así mismo el espacio vivido y la evocación urbana; fue comparativo porque se comparó la presencia del imaginario urbano en ambos campos de estudio.

3.4. Diseño de Investigación

Este trabajo se elaboró bajo el diseño comparativo. En la mencionada investigación, las dos poblaciones fueron comparadas, al final de recopilar la información de los imaginarios urbanos de las estaciones ferroviarias de Huancayo y Jauja.



Donde:

M1: Muestra 1: sujetos de la estación ferroviaria de Huancayo.

M2: Muestra 2: sujetos de la estación ferroviaria de Jauja.

O: Imaginarios urbanos.

3.5. Población y Muestra

Población

La población de interés son sujetos específicamente de 50 años de edad en adelante ya que esta población guarda recuerdos y añoranzas de la estación ferroviaria de Huancayo y Jauja.

- Población adulta – adulta mayor de la provincia de Huancayo
- Población adulta – adulta mayor de la provincia de Jauja.

De acuerdo a la población de interés que presentó cada provincia fue denominada como población infinita ya que no se sabe con exactitud la cantidad de sujetos que usaron en algún momento la estación ferroviaria y tienen un

imaginario urbano sobre este, pueden ser sujetos nacidos en cada provincia como también sujetos inmigrantes

Muestra

El tipo de muestra que se utilizó fue probabilística ya que todos los elementos de la cada población tienen la misma posibilidad de ser escogidos.

$$n = \frac{Z^2 * p * q}{d^2}$$

Dónde:

r= nivel de confianza

Z = 1.96 La seguridad es del 95%

p= 0.05 Proporción esperada 5%

q = 0.95 (1 - p es decir 1 - 0.05= 0.95)

d = 0.05 Precisión (5%) “solamente este valor puede cambiar”

n = 68.0058437 Resultado es decir número de elementos

n: Número de elementos de la muestra

N: Número de elementos de la población o universo

p/q: Probabilidades con las que se presenta el fenómeno

Z2: Valor crítico correspondiente al nivel de confianza elegido; siempre se opera con valor zeta 2, luego Z=2

E: margen de error permitido (determinado por el responsable del estudio)

Cuando el valor de P y de Q sean desconocidos o cuando la encuesta abarque diferentes aspectos en los que estos valores pueden ser desiguales, es conveniente tomar el caso más adecuado, es decir, aquel que necesite el

máximo tamaño de la muestra, lo cual ocurre para $P=Q=50\%$, luego, $P=50\%$ y $Q=50\%$

De acuerdo con los datos obtenidos se determinó lo siguiente; el resultado de la muestra que fue estudiada para la provincia de Huancayo es de 68 sujetos y la muestra para la provincia de Jauja es de 68 sujetos.

3.6. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Para Abanto, (2014, pág. 47) las técnicas “son procedimientos sistematizados, operativos que sirven para la solución de problemas prácticos. Las técnicas deben ser seleccionadas teniendo en cuenta lo que se investiga, porqué, para qué y cómo se investiga. Las técnicas pueden ser: la observación, (...) la encuesta”.

“**La observación** Es la técnica de recolección de datos a través de la percepción directa de los hechos educativos.” Abanto, (2014, pág. 47).

“**La encuesta** Persigue indagar la opinión que tiene un sector de la población sobre determinado problema”. Abanto, (2014, pág. 49).

Para Pardinás (2005), la observación “es la acción de observar, de mirar detenidamente”, el investigador que observa o que mira detalladamente realiza una acción que se puede catalogar como la experiencia del investigador.

“Observación significa también el conjunto de cosas observadas, el conjunto de datos y conjunto de fenómenos. En este sentido, que pudiéramos llamar objetivo, observación equivale a dato, a fenómeno, a hechos”. Pardinás, (2005, p. 89).

La técnica que se utilizó para la presente investigación fue la técnica de la observación para poder describir tal y como se presenta las situaciones dentro de las estaciones ferroviarias de la provincia de Huancayo y Jauja y la encuesta

para obtener la opinión y apreciación del poblador de cada provincia ya que eran importantes para el estudio del imaginario urbano.

Para Abanto, (2014, pág. 47) define a los instrumentos como “medios auxiliares para recoger y registrar los datos obtenidos a través de técnicas y pueden ser: **Guía de Observación, Ficha de Observación, Guía de Entrevista, Cuestionario de Entrevista, Guía de Análisis de Documentos, Escalas Tipo Likert, Diferencial Semántico, Test, Cuestionario**”.

“**Cuestionario** conjunto de preguntas formuladas por escrito a ciertas personas para que opinen sobre un asunto”. Abanto, (2014, pág. 49)

En esta investigación el instrumento que se utilizó para poder recopilar datos fueron los siguientes:

- Fichas de registro bibliográfico.
- Encuesta.

La encuesta que se realizó para la población de la provincia de Huancayo y Jauja estuvo formulado por 28 preguntas entre preguntas cerradas y abiertas. Las preguntas cerradas permitieron obtener datos fijos con las cuales se pudo categorizar y calificar cada ítem según lo ameritaba; las preguntas abiertas complementaron las preguntas cerradas con la opinión de las personas encuestadas, ya que pudieron dar su punto de vista con total libertad, obteniendo respuestas que eran necesarias saber a profundidad.

La encuesta estuvo estructurada de la siguiente manera; para comenzar se pidió datos de la edad y tener conocimiento desde hace cuántos años vive en la ciudad de la que proviene; prosiguiendo con la encuesta se encontró preguntas relacionadas al espacio vivido y finalmente la última parte de las preguntas estuvieron relacionados a la evocación urbana.

Para poder hallar la medición de confiabilidad se realizó una prueba piloto con 10 sujetos para cada provincia; se aplicó el coeficiente alfa de Cronbach (α).

La validación del instrumento fue aprobada por cuatro personas expertas en el tema de investigación, estas personas evaluaron el instrumento dando el siguiente puntaje de valoración:

NOMBRE Y APELLIDOS	GRADO ACADÉMICO	OPINIÓN DE APLICABILIDAD	PUNTAJE DE VALORACIÓN
María Cristina Casas Vásquez	Arquitecto	Aplicable	17.00
Carlos Alberto Santa María Chimbor	Arquitecto	Aplicable	16.50
Ricardo Cebrian Mayco	Arquitecto	Aplicable	16.00
Luis Samalvides Santillana	Arquitecto	Aplicable	16.00

Nota 1: Nombres de los expertos que validaron el instrumento utilizado para la presente investigación con los respectivos puntajes de valoración.

3.7. Procesamiento de la Información

Se determinaron los indicadores de cada dimensión para poder estructurar la encuesta entre los ítems se tomó en consideración la ruta de los pobladores, visitas a la estación, actividades en la estación, acontecimientos de la estación, identidades de la estación y ensoñaciones de la estación.

Se utilizó la encuesta y la observación como técnica para la recolección de datos; esta información fue realizada a 68 sujetos de la provincia de Huancayo y 68 sujetos de la provincia de Jauja.

En la encuesta se presentaron preguntas cerradas y abiertas. Las respuestas de las preguntas abiertas fueron el resultado de la información más precisa sobre la opinión del poblador, estas respuestas fueron diversas ya que se obtuvo datos más profundos sobre el punto de vista y percepción de cada poblador sobre preferencias, colores, calificaciones, caracterización sobre la

estación ferroviaria por tal motivo estos datos se utilizaron para la determinación del proyecto.

El procesamiento de la información para las preguntas cerradas fue por medio del programa SPSS 22. Método Estadístico: descriptivo e inferencial.

Se procesó toda la información obtenida de las encuestas realizadas a la población de Huancayo y Jauja, obteniendo el resultado en tablas y gráficos los mismos que fueron dirigidos al software MS Excel para un mejor entendimiento.

3.8. Técnicas y Análisis de Datos

Para Abanto, (2014, pág. 50) “se especifican como van a ser tratados los datos. Esta tarea puede hacerse mediante tablas de frecuencia y gráficos con sus correspondientes análisis e interpretaciones”.

- Tablas de frecuencia: sirve para separar la información presentada en categorías o frecuencias.
- Gráficos: los gráficos son formas evidentes de presentar los datos. Los gráficos posibilitan observar las características de manera sencilla y rápida los datos. Los gráficos pueden ser lineales, pirámide de edad, diagramas superficiales, representaciones cartográficas o mapas y pictogramas.
- Estadísticos: distribuye las frecuencias, media aritmética, desviación estándar, “t” Student Z, Chi-cuadrado, F.r de Pearson.

En la mencionada investigación el procesamiento de los datos recopilados se analizará mediante:

- Cuadros.
- Tablas de frecuencia.
- Gráficos.

Para poder realizar la contrastación de la hipótesis se realizó por medio de la prueba de la “media aritmética”.

La discusión de resultados se desarrolló mediante la comparación de las conclusiones de las tesis expuestas en el capítulo III “marco teórico” dentro del ítem de “antecedentes”.

Las conclusiones se manifestaron considerando el objetivo general y los objetivos específicos planteados en la presente investigación.

CAPÍTULO IV RESULTADOS

Se determinó la comparación entre la población de la provincia de Huancayo y Jauja; motivo por el cual se explican los resultados obtenidos; estos resultados están organizados primero mostrando los resultados de la variable, segundo los resultados obtenidos de las dimensiones, tercero se exponen los resultados obtenidos de los indicadores de cada dimensión; mostrándose en tablas y figuras producto del proceso estadístico y para finalizar se muestra la contrastación de la hipótesis general y las hipótesis específicas.

1. Resultados descriptivos de la variable:

Imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 1

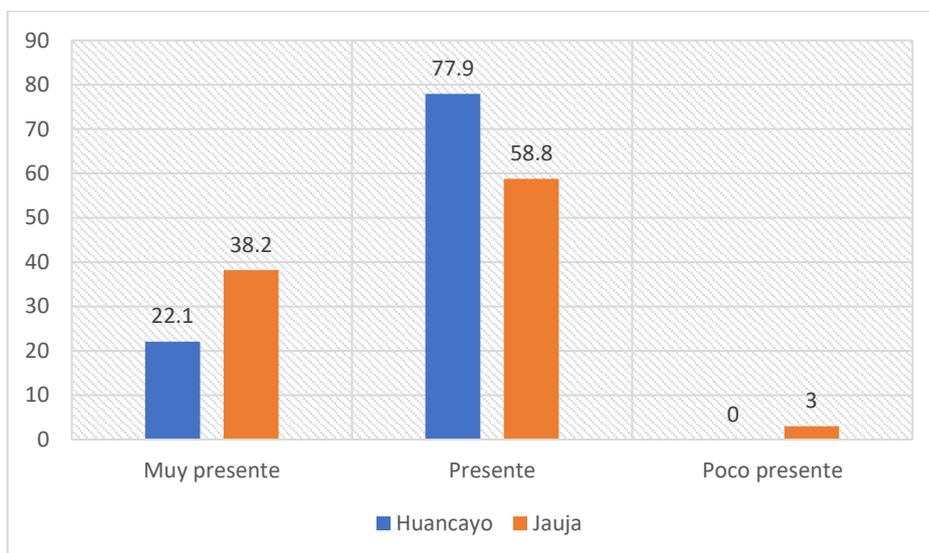
Imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

		PROVINCIA		
		HUANCAYO		JAUJA
Imaginarios urbanos	Muy presente	Frecuencia	15	26
		Porcentaje	22.1	38.2
	Presente	Frecuencia	53	40
		Porcentaje	77.9	58.8
	Poco Presente	Frecuencia	0	2
		Porcentaje	0	3
Total		Frecuencia	68	68
		Porcentaje	100,0%	100,0%

Fuente: Ordenador, SPSS 22.

Gráfico N° 1

Imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja



Fuente: datos de la Tabla N° 01

Según la Tabla N°01 y el Gráfico N° 01; donde se muestra los resultados de la variable **Imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja**, el 22.1% de los pobladores de Huancayo manifiestan que tiene muy presente los imaginarios urbanos en la estación ferroviaria, mientras que el 38.2% de los pobladores de Jauja manifiestan lo mismo. El 77.9% de los huancaínos manifiesta que tiene presente los imaginarios urbanos en la estación ferroviaria y 58.8% de jaujinos de la misma manera. Por último, solamente el 3% de la población jaujina tiene poco presente los imaginarios urbanos en la estación del tren.

2. Resultados descriptivos de las dimensiones

a) Dimensión; espacio vivido

Espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 2

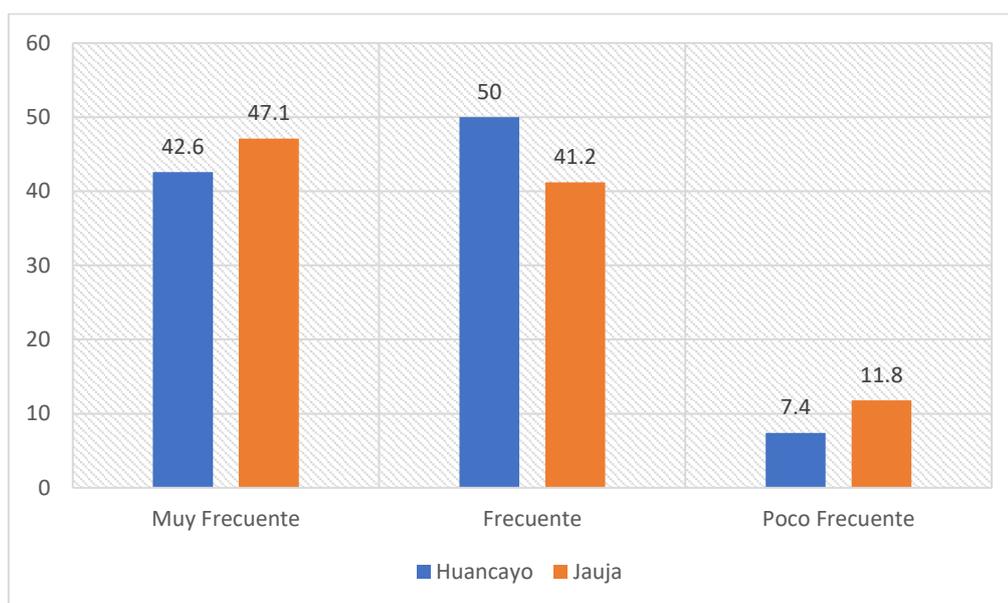
Espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

		PROVINCIA		
		HUANCAYO	JAUIJA	
Espacio Vivido	Muy Frecuente	Frecuencia	29	32
		Porcentaje	42.6	47.1
	Frecuente	Frecuencia	34	28
		Porcentaje	50	41.2
	Poco Frecuente	Frecuencia	5	8
		Porcentaje	7.4	11.8
Total	Frecuencia	68	68	
	Porcentaje	100,0%	100,0%	

Fuente: Ordenador, SPSS 22

Gráfico N° 2

Espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja



Fuente: Datos de la Tabla N° 02

Según la Tabla N°02 y el Gráfico N° 02; donde se muestra los resultados de la dimensión **Espacio Vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja**, el 42.6% de los pobladores de Huancayo manifiestan que es muy frecuente el recuerdo del espacio vivido, mientras que el 47.1% de los pobladores de Jauja manifiestan lo mismo. Por otro lado, el 50% de los huancaínos manifiesta que es frecuente el recuerdo del espacio vivido y 41.2% de jaujinos de la misma manera. Finalmente, el 7.4% de la población huancaína manifiesta que es poco frecuente el recuerdo del espacio vivido en la estación ferroviaria mientras que el 11.8% de la población jaujina manifiesta lo mismo.

b) Dimensión; Evocación Urbana

Evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 3

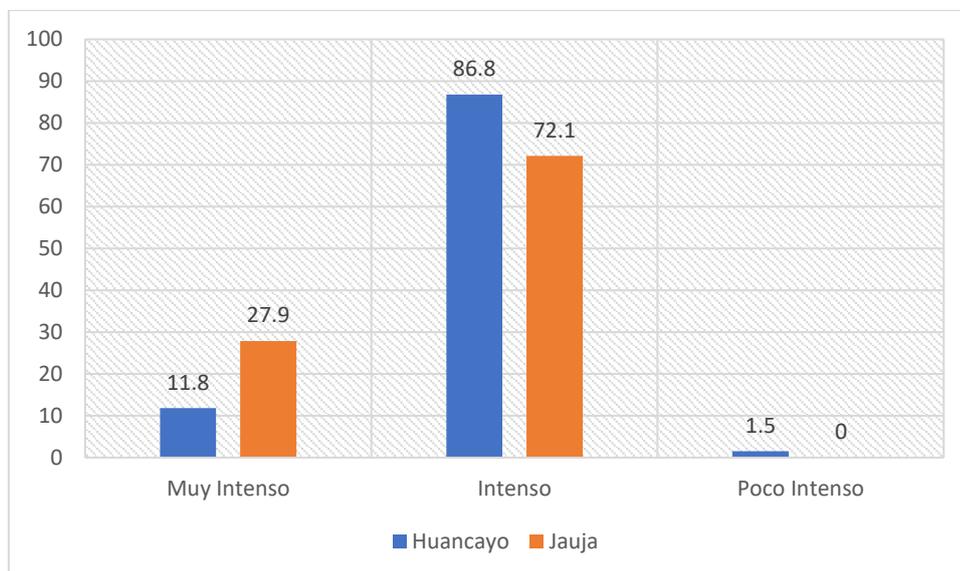
Evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

		PROVINCIA		
			HUANCAYO	JAUIJA
Evocación Urbana	Muy intenso	Frecuencia	8	19
		Porcentaje	11.8	27.9
	Intenso	Frecuencia	59	49
		Porcentaje	86.8	72.1
	Poco Intenso	Frecuencia	1	0
		Porcentaje	1.5	0
Total		Frecuencia	68	68
		Porcentaje	100,0%	100,0%

Fuente: Ordenador, SPSS 22

Gráfico N° 3

Evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja



Fuente: Datos de La Tabla N° 03

Según la Tabla N°03 y el Gráfico N° 03; donde se muestra los resultados de la dimensión **Evocación Urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja**, el 11.8% de la población huancaína manifiestan que es muy intenso la evocación urbana, mientras que el 27.9% de los pobladores de Jauja manifiestan lo mismo. Por otro lado, el 86.8% de los huancaínos manifiesta que es intenso la evocación urbana y el 72.1% de la población jaujina de igual manera. Por último, solo el 1.5% de la población de Huancayo es poco intenso la evocación urbana.

3. Resultados descriptivos de los indicadores de la dimensión: Espacio Vivido

a) Indicador; Ruta de los pobladores

Ruta de los pobladores en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 4

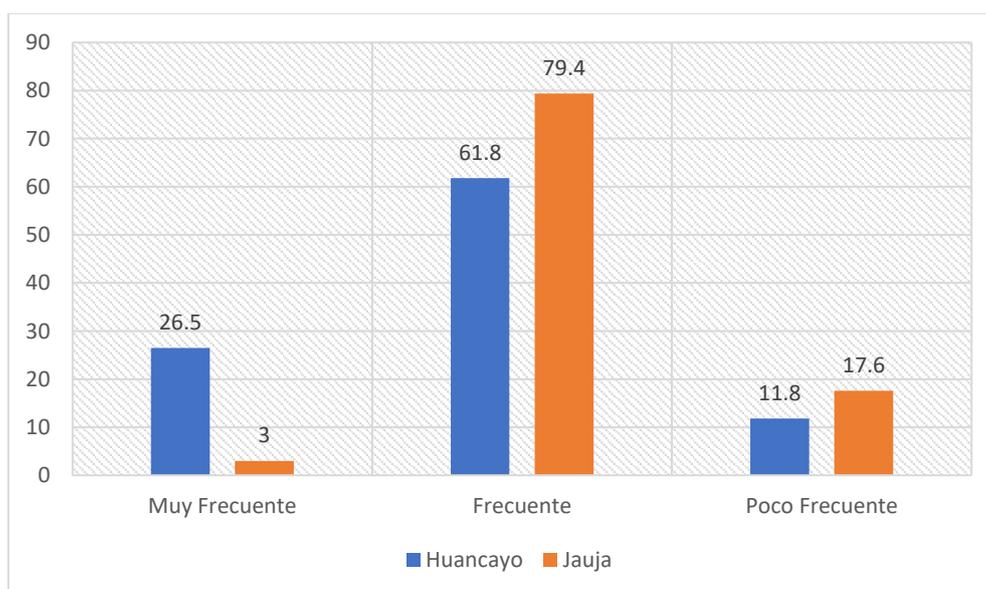
Ruta de los pobladores en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

		PROVINCIA		
			HUANCAYO	JAUJA
Ruta de los pobladores	Muy Frecuente	Frecuencia	18	2
		Porcentaje	26.5	3
	Frecuente	Frecuencia	42	54
		Porcentaje	61.8	79.4
	Poco Frecuente	Frecuencia	8	12
		Porcentaje	11.8	17.6
Total	Frecuencia	68	68	
	Porcentaje	100,0%	100,0%	

Fuente: Ordenador, SPSS 22

Gráfico N° 4

Ruta de los pobladores en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja



Fuente: Datos de la Tabla N° 04

Según la Tabla N°04 y el Gráfico N° 04; donde se muestra los resultados del indicador **Ruta de los Pobladores en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja**, el 26.5% de los pobladores de Huancayo manifiestan que es muy frecuente la ruta de los pobladores, mientras que el 3% de los pobladores de Jauja manifiestan lo mismo. Por otro lado, el 61.8% de los huancaínos manifiesta que es frecuente la ruta de los pobladores y 79.4% de jaujinos de la misma manera. Finalmente, el 11.8% de la población huancaína manifiesta que es poco frecuente la ruta de los pobladores en la estación ferroviaria mientras que el 17.6% de la población jaujina manifiesta lo mismo.

b) Indicador; Visitas a la estación

Visitas a la estación ferroviaria de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 5

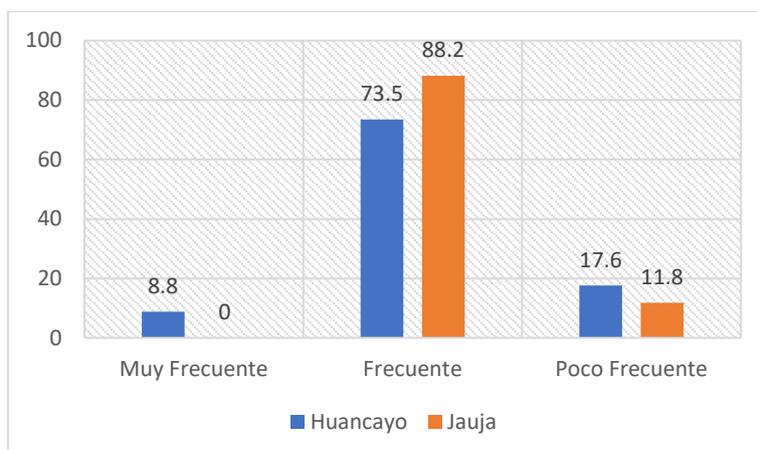
Visitas a la estación ferroviaria de las provincias de Huancayo y Jauja

		PROVINCIA		
			HUANCAYO	JAUIJA
Visitas a las estaciones	Muy Frecuente	Frecuencia	6	0
		Porcentaje	8.9	0
	Frecuente	Frecuencia	50	60
		Porcentaje	73.5	88.2
	Poco Frecuente	Frecuencia	12	8
		Porcentaje	17.6	11.8
Total	Frecuencia	68	68	
	Porcentaje	100,0%	100,0%	

Fuente: Ordenador, SPSS 22

Gráfico N° 5

Visitas a la estación ferroviaria de las provincias de Huancayo y Jauja



Fuente: Datos de la Tabla N° 05

Según la Tabla N°05 y el Gráfico N° 05; donde se muestra los resultados del indicador **Visitas a la Estación**, solamente el 8.8% de los pobladores de Huancayo manifiestan que era muy frecuente las visitas a la estación ferroviaria. El 73.5% de los huancaínos manifiesta que era frecuente las visitas a la estación ferroviaria y 88.2% de jaujinos de la misma manera. Por último, el 17.6% de la población huancaína manifiesta que era poco frecuente las visitas a la estación ferroviaria mientras que el 11.8% de la población jaujina manifiesta lo mismo.

c) Indicador; Actividades en la estación

Actividades en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 6

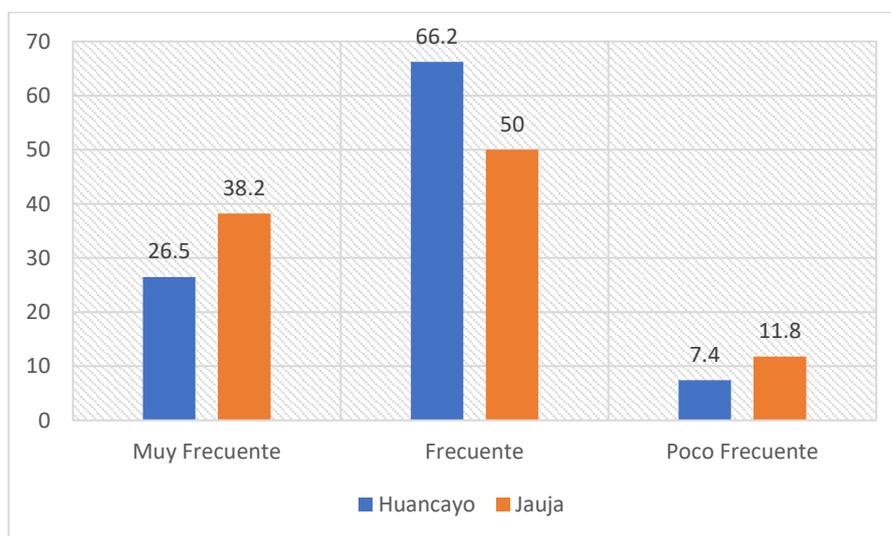
Actividades en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

		PROVINCIA		
			HUANCAYO	JAUIJA
Actividades en la estación	Muy Frecuente	Frecuencia	18	26
		Porcentaje	26.5	38.2
	Frecuente	Frecuencia	45	34
		Porcentaje	66.2	50
	Poco Frecuente	Frecuencia	5	8
		Porcentaje	7.4	11.8
Total	Frecuencia	68	68	
	Porcentaje	100,0%	100,0%	

Fuente: Ordenador, SPSS 22

Gráfico N° 6

Actividades en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja



Fuente: Datos de la Tabla N° 06

Según la Tabla N°06 y el Gráfico N° 06; donde se muestra los resultados del indicador **Actividades en la Estación**, el 26.5% de los huancaínos manifiestan que es muy frecuente las actividades en la estación ferroviaria,

mientras que el 38.2% de los pobladores de Jauja manifiestan lo mismo. Por otro lado, el 66.2% de la población de Huancayo manifiesta que es frecuente las actividades en la estación ferroviaria y el 50% de la población jaujina de la misma manera. Finalmente, el 7.4% de la población huancaína manifiesta que es poco frecuente las actividades en la estación ferroviaria y el 11.8% en la población de Jauja respectivamente.

4. Resultados descriptivos de los indicadores de la dimensión: Evocación Urbana

a) Indicador; Acontecimientos en la Estación

Acontecimientos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 7

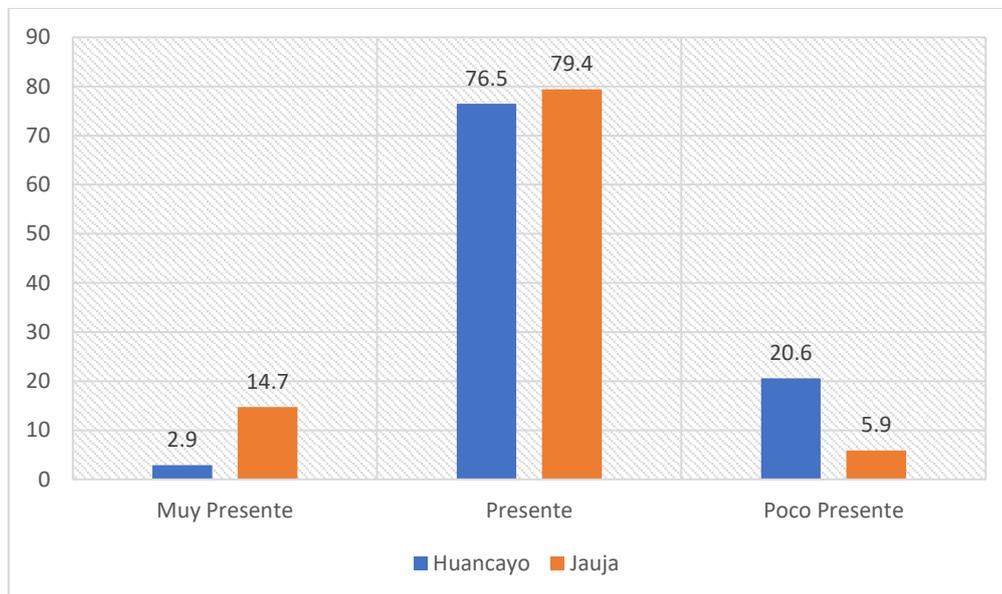
Acontecimientos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

		PROVINCIA		
			HUANCAYO	JAUIJA
Acontecimientos	Muy Presente	Frecuencia	2	10
		Porcentaje	2.9	14.7
	Presente	Frecuencia	52	54
		Porcentaje	76.5	79.4
	Poco Presente	Frecuencia	14	4
		Porcentaje	20.6	5.9
Total	Frecuencia	68	68	
	Porcentaje	100,0%	100,0%	

Fuente: Ordenador, SPSS 22

Gráfico N° 7

Acontecimientos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja



Fuente: Tabla N° 07

Según la Tabla N°07 y el Gráfico N° 07; donde se muestra los resultados del indicador **Acontecimientos en la Estación**, el 2.9% de los pobladores de Huancayo manifiestan que está muy presente los acontecimientos en la estación ferroviaria de la ciudad, mientras que el 14.7% de los pobladores de Jauja manifiestan lo mismo. Por otro lado, el 76.5% de los huancaínos manifiesta que está presente los acontecimientos en la estación ferroviaria de la ciudad y 79.4% de jaujinos de la misma forma. Finalmente, el 20.6% de la población huancaína manifiesta que esta poco presente los acontecimientos en la estación ferroviaria de la ciudad mientras que el 5.9% de la población jaujina manifiesta lo mismo.

b) Indicador; Identidades en la Estación

Identidades en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 8

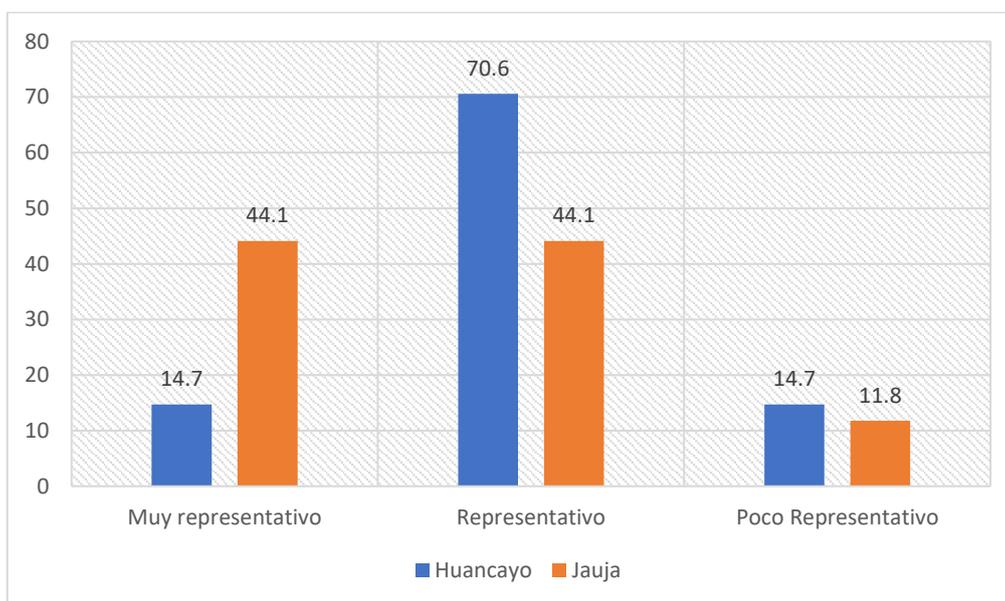
Identities in the railway stations of the provinces of Huancayo and Jauja

		PROVINCIA		
			HUANCAYO	JAUIJA
Identities in the station	Muy representativo	Frecuencia	10	30
		Porcentaje	14.7	44.1
	representativo	Frecuencia	48	30
		Porcentaje	70.6	44.1
	Poco representativo	Frecuencia	10	8
		Porcentaje	14.7	11.8
Total	Frecuencia	68	68	
	Porcentaje	100,0%	100,0%	

Fuente: Ordenador, SPSS 22

Gráfico N° 8

Identities in the railway stations of the provinces of Huancayo and Jauja



Fuente: Datos de la Tabla N° 08

Según la Tabla N°08 y el Gráfico N° 08; donde se muestra los resultados del indicador **Identities in the Station**, el 14.7% de los pobladores de Huancayo manifiestan que es muy representativo las identidades en la estación

ferroviaria, mientras que el 44.1% de la población de Jauja manifiesta de igual manera. El 70.6% de los huancaínos manifiesta que es representativo las identidades en la estación ferroviaria y 44.1% de jaujinos de la misma manera. Por último, el 14.7% de la población huancaína manifiesta que es poco representativo las identidades en la estación ferroviaria mientras que el 11.8% de la población jaujina manifiesta lo mismo.

c) Indicador; Ensoñaciones en la Estación

Ensoñaciones en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

Tabla N° 9

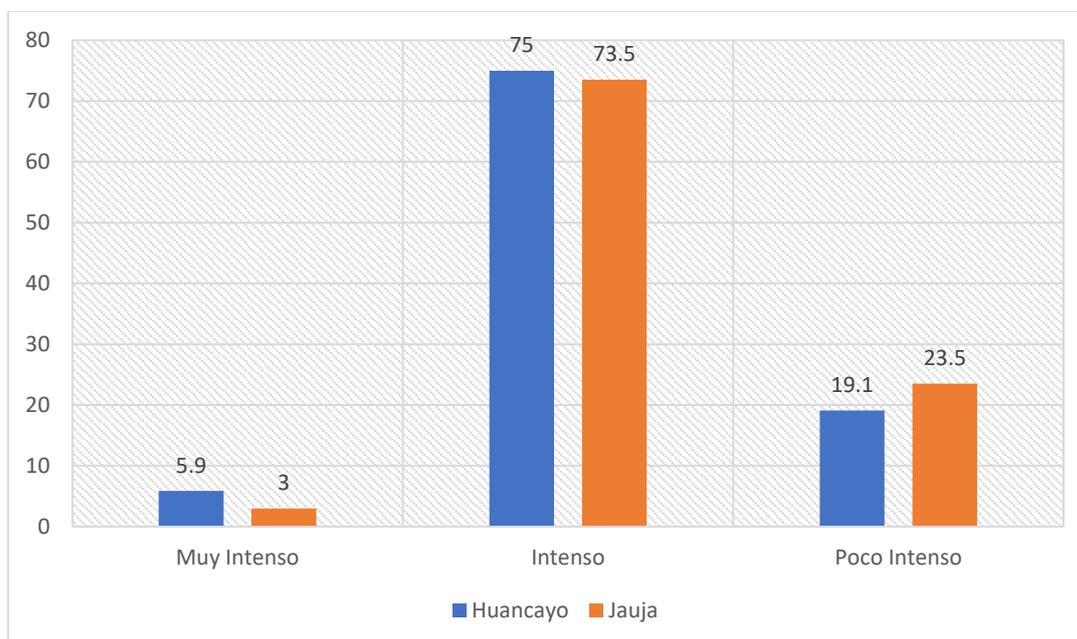
Ensoñaciones en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

		PROVINCIA		
		HUANCAYO	JAUIJA	
Ensoñaciones de las estaciones	Muy Intenso	Frecuencia	4	2
		Porcentaje	5.9	3
	A veces	Frecuencia	51	50
		Porcentaje	75	73.5
	Rara vez	Frecuencia	13	16
		Porcentaje	19.1	23.5
Total	Frecuencia	68	68	
	Porcentaje	100,0%	100,0%	

Fuente: Ordenador, SPSS 22

Gráfico N° 9

Ensoñaciones en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja



Fuente: Datos de la Tabla N° 09

Según la Tabla N°09 y el Gráfico N° 09; donde se muestra los resultados del indicador **Ensoñaciones en las Estaciones ferroviarias** de las provincias de Huancayo y Jauja, el 5.9% de la población huancaína manifiestan que es muy intenso las ensoñaciones en la estación ferroviaria de la ciudad, mientras que el 3% de los jaujinos manifiestan lo mismo. Por otro lado, el 75% de los huancaínos manifiesta que es intenso las ensoñaciones en la estación ferroviaria de la ciudad y el 73.5% de la población jaujina de igual manera. Finalmente, el 19.1% de la población de Huancayo es poco intenso las ensoñaciones en la estación ferroviaria de la ciudad y el 23.5% de la población de Jauja respectivamente.

2. Contrastación de Hipótesis:

Para Cortés e Iglesias, (2004), "(...) una hipótesis estadística es una aseveración o conjetura con respecto a una o más poblaciones. Las hipótesis se pueden aceptar o negar, una hipótesis se acepta simplemente cuando los datos

no dan suficientemente evidencia para rechazarlas.”

a) Contrastación de hipótesis para la Hipótesis General:

Hipótesis General de Investigación:

Hipótesis Nula (Ho): No existe una diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja. **Ho:** $p = 0$

Hipótesis Alterna (Hi): Existe una diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja. **Hi:** $p \neq 0$

Tabla N° 10

Imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

	IMAG_URBANOS
U de Mann-Whitney	2095.000
W de Wilcoxon	4441.000
Z	-0.946
Sig. asintótica (bilateral)	0.034

a. Variable de agrupación: ESTA_FERR

Nivel de Significación o riesgo:

Para la investigación se aplicó el valor **p** de 95% de confiabilidad con un error máximo de 5%, por lo tanto, el valor α es 0.05

Regla de decisión:

$p \geq 0.05$: No se rechaza H_0

$p < 0.05$: Se rechaza H_0

En la tabla N° 10, se **observa** que el valor Sig. Asintótica (Bilateral) es 0.034, por lo tanto $0.034 < 0.05$, este resultado permite rechazar la hipótesis nula, de que las medianas de las muestras son diferentes.

Decisión Estadística

Sabiendo que el valor $p = 0.05$ y mayor que el Sig. Asintótica (Bilateral) que es 0.034; entonces afirmamos que se rechaza la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis formulada. Por lo tanto, afirmamos que hay diferencias significativas entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

Conclusión Estadística

Existe evidencia estadística para afirmar que hay diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja. ($0.05 \geq 0.034$).

b) Contrastación de hipótesis para la Hipótesis Específica 01:

Hipótesis Nula (H_0): No existen diferencias significativas del espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

H_0 : $p = 0$

Hipótesis Alternativa (H_i): Existen diferencias significativas del espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

H_i: $p \neq 0$

Tabla N° 11

Espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

	ESPACIO_VIVIDO
U de Mann-Whitney	2212.000
W de Wilcoxon	4558.000
Z	-0.438
Sig. asintótica (bilateral)	0.041

a. Variable de agrupación: ESTA_FERR

Nivel de Significación o riesgo:

Para la investigación se aplicó el valor **p** de 95% de confiabilidad con un error máximo de 5%, por lo tanto, el valor α es 0.05

Regla de decisión:

$p \geq 0.05$: No se rechaza H₀

$p < 0.05$: Se rechaza H₀

En la tabla N° 11, se **observa** que el valor Sig. Asintótica (Bilateral) es 0.041, por lo tanto $0.041 < 0.05$, este resultado permite rechazar la hipótesis nula, de que las medianas de las muestras son diferentes.

Decisión Estadística

Sabiendo que el valor $p = 0.05$ y mayor que el Sig. Asintótica (Bilateral) que es 0.041; entonces afirmamos que se rechaza la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis formulada. Por lo tanto, afirmamos que hay diferencias significativas en el espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

Conclusión Estadística

Existe evidencia estadística para afirmar que hay diferencias significativas en el espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja. ($0.05 \geq 0.041$).

c) Contrastación de hipótesis para la Hipótesis Específica 02:

Hipótesis Nula (Ho): No existen diferencias significativas de la evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

$$\mathbf{Ho: } p = 0$$

Hipótesis Alterna (Hi): Existen diferencias significativas de la evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

$$\mathbf{Hi: } p \neq 0$$

Tabla N° 12

Evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja

EVOCACIÓN URBANA	
U de Mann-Whitney	1803.000
W de Wilcoxon	4149.000
Z	-2.220
Sig. asintótica (bilateral)	0.026

a. Variable de agrupación: ESTA_FERR

Nivel de Significación o riesgo:

Para la investigación se aplicó el valor **p** de 95% de confiabilidad con un error máximo de 5%, por lo tanto, el valor α es 0.05

Regla de decisión:

$p \geq 0.05$: No se rechaza H_0

$p < 0.05$: Se rechaza H_0

En la tabla N° 12, se **observa** que el valor Sig. Asintótica (Bilateral) es 0.026, por lo tanto $0.026 < 0.05$, este resultado permite rechazar la hipótesis nula, de que las medianas de las muestras son diferentes.

Decisión Estadística

Sabiendo que el valor $p = 0.05$ y mayor que el Sig. Asintótica (Bilateral) que es 0.026; entonces afirmamos que se rechaza la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis formulada. Por lo tanto, hay diferencias significativas de la evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

Conclusión Estadística

Existe evidencia estadística para afirmar que hay diferencias significativas de la evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja. ($0.05 \geq 0.026$).

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La investigación se enfocó en la construcción de los imaginarios urbanos de la población de Huancayo y Jauja sobre las estaciones ferroviarias de dichas provincias; recopilando datos sobre la frecuencia de las rutas de los pobladores, las visitas que realizaban a las estaciones ferroviarias, las actividades que se realiza, la presencia de los acontecimientos en las estaciones ferroviarias, identidad de las estaciones ferroviarias y las ensoñaciones que proyectan la población de dichas provincias llegando a un nivel de comparación, a partir de los hallazgos encontrados aceptamos la hipótesis formulada existe una diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.

La presente investigación es de diseño descriptivo - comparativo y se maneja una sola variable “Imaginarios Urbanos” con dos muestras M1: La estación ferroviaria de Huancayo y la M2: La estación ferroviaria de Jauja, siendo el objetivo determinar la diferencia que existe entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja; mientras que en la investigación de Casas (2017) es de un alcance correlacional para poder conocer la relación o poder asociar las dos variables que tiene Vx: Imaginarios Urbanos y Vy: Espacio Público siendo su objetivo determinar la relación del imaginario urbano del ciudadano huancaíno con el espacio público del área central de Huancayo; el valor de relación de estas dos variables es 0.00 siendo significativa; sin embargo podemos notar las similitudes del manejo de dimensiones.

Para la presente investigación una dimensión fundamental dentro de los imaginarios urbanos es el espacio vivido, según los resultados obtenidos un gran porcentaje de huancaínos manifiestan que es frecuente el recuerdo del espacio vivido, mediante la frecuencia de ruta de los pobladores, frecuencia de visitas a la estación ferroviaria siendo el principal motivo por viajes turísticos, viajes por visita a sus familiares, motivos laborales, o por distracción para ver la llegada del tren, por último la frecuencia de actividades que se realizan en la estación del

tren calificando la estación como un lugar poco adecuado ya que está abandonado – deteriorado, el lugar no tiene suficiente espacio o no tiene buena infraestructura.

La población jaujina en mayor porcentaje manifiesta que el espacio vivido es muy frecuente en Jauja por la frecuencia de ruta de los pobladores, frecuencia de visitas a la estación ferroviaria por motivos de viajes turísticos, visita a familiares, motivos de trabajo, por distracción para ver la llegada del tren o porque transitaban por la estación y la frecuencia de actividades en la estación ferroviaria calificándola como un lugar poco adecuado por ser antiguo, pequeño y por tener una infraestructura inadecuada.

Estos resultados fueron comparados con la investigación de Casas (2017), que también habla del espacio vivido, pero con otro termino siendo este el uso de la ciudad, este uso se verificó con las actividades frecuentes que se da en los espacios públicos, desplazamiento por el espacio público, frecuencias de visitas al espacio público, grado de reconocimiento como un lugar de entretenimiento y como califican estos espacios públicos mediante el uso; esta investigación permitió recapacitar sobre como perciben, como viven los espacios usados; existe una similitud en los indicadores que miden el uso o espacio vivido.

La investigación determinó que las evocaciones urbanas en la población huancaína y jaujina es intensa, esta intensidad se vio reflejada en las entrevistas que se realizó a cada poblador contando los acontecimientos en la estación, de qué manera identifican a la estación ferroviaria y cuáles son las ensoñaciones de la estación ferroviaria.

Se encontró similitud con la investigación de Casas (2017) ya que esta investigación realizó la relación de las evocaciones urbanas con el espacio público del área central de Huancayo y para ello estructuró la evocación mediante el grado de satisfacción de la estética del entorno físico de espacio público del área central, espacio público que identifica el área central, espacio público elegido para citas y sus simbolizaciones, escala cromática imaginada, grado de belleza del espacio público, aromas del espacio público, palabra que define el espacio público, el nivel de seguridad y peligro ciudadano. Al final los

indicadores usados en las dos investigaciones fueron similares ya que se tomó como referente el libro “Imaginaris Urbanos” de Silva (2006), sin embargo, se tiene en cuenta el diseño de cada investigación.

Los imaginarios urbanos de los pobladores de Huancayo y Jauja están presentes en la memoria, este ejercicio de poder recordar se realizó mediante las encuestas con preguntas cerradas – semicerradas y preguntas abiertas, se pudo observar que cada poblador evocó sus experiencias, sentimientos, deseos y añoranzas del espacio vivido en este caso de las estaciones ferroviarias de Huancayo y Jauja para luego comparar el imaginario urbano de cada población.

Por otro lado el artículo de De Alba (2010), el ejercicio que realizó fue con los mapas mentales y las narraciones libres de los sujetos, este tipo de ejercicio le pareció adecuado al investigador para acercarse a un conocimiento detallado de la memoria social de un espacio tan marcado por la historia, se pudo observar que la población reconoce al Centro Histórico como un espacio de fuerte arraigo identitario social y nacional, como un sitio que ha otorgado identidad y ciertas enseñanzas.

Los resultados de este artículo guarda relación con el resultado que se quiso obtener con la investigación ya que se deseaba conocer los imaginarios urbanos de los sujetos, entonces estos dos instrumentos usados de distinta forma pueden ser válidos para el tema de imaginario y así obtener los datos requeridos.

La población que se consideró para la presente investigación fue adultos y adultos mayores de 50 años en adelante de la provincia de Huancayo y Jauja siendo 68 sujetos para cada provincia, se requirió este tipo de muestra porque se deseaba reconstruir los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias y los jóvenes no podían responder a la encuesta ya que las dimensiones eran sobre el espacio vivido y la evocación urbana; preguntas del presente, pasado y anhelos a futuro por tal motivo no fue válido para la presente investigación la opinión de la población joven de Huancayo y Jauja.

Así también el artículo de De Alba (2010) trabaja con la población adulta mayor siendo 18 adultos mayores de 60 años residentes del lugar entre varones y mujeres, era necesario que los entrevistados residen en los perímetros A y B del centro Histórico desde hace más de 45 años desde la década de los sesenta siendo testigos de los cambios y transformaciones que ocurrieron en este espacio. Por otro lado, la investigación de Casas (2017) realiza sus encuestas a 384 sujetos siendo mujeres y varones entre 18 años a 80 años de edad ya que para Casas (2017) es la esta población de interés según la investigación que realizó.

La investigación sobre imaginarios urbanos se enfoca en reconstruir los recuerdos, experiencias, sentimientos, anhelos que provoca las estaciones ferroviarias entre los huancaínos y jaujinos recuperando la identidad para luego llegar a un nivel de comparación entre las dos poblaciones. Así mismo la investigación de Paniagua (2016) propone los modelos “culturistas” comprendiendo que la ciudad es un producto cultural, así es posible entender que los imaginarios urbanos son una serie de relaciones e interacciones subjetivas entre los pobladores y la ciudad.

La presenta investigación toma en consideración como parte primordial el punto de vista del poblador destacando las preferencias, experiencias, rechazos, ensoñaciones sobre la estación ferroviaria de la provincia en la que vive para luego proseguir con la comparación del imaginario de cada población.

Mientras que, en la investigación de Correa, (2014) toma como parte fundamental para su investigación el punto de vista que tienen sobre el centro histórico ya que expresaron el apego que tienen gracias la publicidad esto conlleva a que la población tenga poco conocimiento de la historia y no tenga un conocimiento sólido; otro aspecto que se consideró fue el rechazo a la arquitectura contemporánea realizada por especialistas, ya que valoran la esencia del centro histórico.

CONCLUSIONES

1. La presente investigación sobre los imaginarios urbanos en las estaciones de Huancayo y Jauja nos dió la información necesaria para poder conocer el sentir de las personas en base a sus experiencias, recuerdos, preferencias, rechazos y anhelos; estos datos son importantes ya que si se propone re valorar la identidad y preservar la historia entre la población se podría reunir todos los datos obtenidos y según sus necesidades realizar una propuesta arquitectónica para el bien de la sociedad.
2. Se determinó que hay diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja siendo el valor de significancia 0.034; considerando que $p \geq 0.05$: No se rechaza H_0 , $p < 0.05$: Se rechaza H_0 ; por lo tanto $0.034 < 0.05$; en consecuencia, este resultado permite rechazar la hipótesis nula aceptando la hipótesis alterna.
3. Se determinó que hay diferencias significativas en el espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja; siendo el valor de significancia 0.041; de tal modo que $p \geq 0.05$: No se rechaza H_0 , $p < 0.05$: Se rechaza H_0 ; así que $0.041 < 0.05$; el resultado permite rechazar la hipótesis nula, de que las medianas de las muestras son diferentes.
4. Se determinó según la evidencia estadística que hay diferencias significativas de la evocación urbana en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja teniendo como valor de significancia 0.026; según la regla de decisión $p \geq 0.05$: No se rechaza H_0 , $p < 0.05$: Se rechaza H_0 ; teniendo en cuenta que $0.026 < 0.05$; se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis formulada.

RECOMENDACIONES

1. Dar importancia a los imaginarios urbanos de la población, ya que es un tema esencial para poder conocer la opinión y el sentir de las personas con respecto al espacio del que se habla; así poder realizar intervenciones urbanas pensando en el bienestar del usuario mas no en el interés particular.
2. Fomentar y promover la participación de la población para los proyectos urbanos ya que es interés de todos y para todos, estando comprometidos la población y las autoridades a la misma vez se podrá proyectar una adecuada ciudad.
3. Para poder fortalecer, preservar, conservar y mantener los imaginarios urbanos presentes en las provincias de Huancayo y Jauja; es importante proponer equipamientos que cooperen con el objetivo de la investigación para la ciudad teniendo en cuenta la opinión de la población para mejorar la calidad de vida.
4. A los directivos y administración de Ferrovías Central Andina S.A. actual concesionario de la estación ferroviaria, comprometerse con la población para que este espacio sea público ya que las personas extrañan hacer uso de la estación ferroviaria calificándolo como un lugar olvidado, descuidado, abandonado sin desmerecer que aún conservan otra parte de la población la representación de un patrimonio cultural histórico desaprovechado.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. **Abanto Vélez , W. (2014).** *Diseño y Desarrollo del Proyecto de Investigación.* Trujillo.
2. **Bunge, M. (2004).** *La Investigación Científica .* México: Siglo xxi editores .
3. **Cabrera Franco, F. (2017).** *Imágenes e Imaginarios Urbanos en el Centro Histórico de la Ciudad de México.* Mexico.
4. **Carrasco. (2009).** *Metodología de la Investigación Científica.* Lima: San Marcos.
5. **Casas Vásquez , M. (2017).** *Los Imaginarios Urbanos y el Espacio Público del Área Central de la Ciudad de Huancayo.* Huancayo .
6. **De Alba González , M. (12 de Abril de 2010).** *Sentido del Lugar y Memoria Urbana: envejecer del Centro Histórico de la Ciudad de México.* Obtenido de Alteridades: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-70172010000100004&lng=es&tlng=es.
7. **Durand, D. (1994).** *L' Imaginaire. Essai sur les Sciences et philosophie de l' image.* Paris, Francia.
8. **García Canclini , N. (2007).** *¿ Que son Imaginarios y como actúan en la Ciudad?* Mexico.
9. **Henri, L. (2013).** *La Producción del Espacio.* Madrid: Capitán Swing Libros, S. L.
10. **Hernández Correa, K. B. (2014).** *Imaginarios Urbanos y Arquitectura de Nostalgia. Transferencias formales y permeación históricas de centro a periferia.* Mexico.
11. **Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014).** *Metodología Científica.* Atlas.

12. **Lindón, A. (2007).** *La Ciudad y la Vida Urbana a Través de los Imaginarios Urbanos.* Santiago de Chile .
13. **Manuel, C. C., & Miriam, I. L. (2004).** *Generalidades sobre Metodología de la Investigación.* México.
14. **Moreno, & Rovira. (2009).** *La Ciudad como Imaginario.*
15. **Néstor, G. C. (1997).** *Imaginarios Urbanos.* Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.
16. **Paniagua Olivares , U. (2016).** *Imaginarios Urbanos y literarios en la Colonia Roma. Memoria e Identidad Urbana frente al arribo de la Posmodernidad.* Mexico.
17. **Pardinas. (2005).** *Metodologia y Tecnicas de la Investigacion en Ciencias Sociales.* Mexico.
18. **Real Academia Española . (s.f.).**
19. **Sánchez, D. M. (2009).** *El Análisis Matemático Aplicado al Cálculo de la Muestra El Tamaño de la Muestra es (in)finito.* Ecuador.
20. **Silva, A. (2006).** *Imaginarios Urbanos (5ta Edicion ed.).* Bogota, Colombia: Arango Editores.

ANEXOS

ANEXO 1

MATRIZ DE CONSISTENCIA

“IMAGINARIOS URBANOS EN LAS ESTACIONES FERROVIARIAS DE LAS PROVINCIAS DE HUANCAYO Y JAUJA - 2018”

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS Y VARIABLE	METODOLOGÍA
<p>PROBLEMA GENERAL: ¿Qué diferencia existe en los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja?</p> <p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> ¿Cómo se diferencian el espacio vivido en las estaciones ferroviarias? ¿Qué diferencias existe entre la evocación urbana en las estaciones ferroviarias? 	<p>OBJETIVO GENERAL: Determinar la diferencia que existe entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Conocer la diferencia del espacio vivido en las estaciones ferroviarias. Determinar el grado de diferencia que existe en la evocación urbana en las estaciones ferroviarias. 	<p>HIPÓTESIS GENERAL: Existe una diferencia significativa entre los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja.</p> <p>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Hay diferencias significativas del espacio vivido en las estaciones ferroviarias de las provincias de Huancayo y Jauja. Hay diferencias significativas de la evocación urbana en las estaciones ferroviarias. <p>VARIABLE:</p> <p>VARIABLE 1: Imaginarios Urbanos</p>	<p>TIPO DE ESTUDIO: Aplicada</p> <p>NIVEL DE INVESTIGACIÓN: Descriptivo – Comparativo</p> <p>DISEÑO: Comparativo</p> <div data-bbox="1765 619 1906 708" style="text-align: center;"> <pre> graph LR M1 --> O M2 --> O </pre> </div> <p>Donde: M1: Muestra 1: sujetos de la estación ferroviaria de Huancayo. M2: Muestra 2: sujetos de la estación ferroviaria de Jauja. O: Imaginarios urbanos.</p> <p>POBLACIÓN:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Población: adulta – adulta mayor de Huancayo (infinita) ✓ Población: adulta – adulta mayor de Jauja (infinita) <p>MUESTRA:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Población: adulta – adulta mayor de Huancayo (68 sujetos) ✓ Población: adulta – adulta mayor de Jauja (68 sujetos) <p>INSTRUMENTO:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Fichas de registro bibliográfico ✓ Encuestas

ANEXO 2

RÚBRICA DE LA ENCUESTA USADA EN EL PROCESO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

**ENCUESTA SOBRE IMAGINARIOS URBANOS EN LAS ESTACIONES FERROVIARIAS DE LAS PROVINCIAS
DE HUANCAYO Y JAUJA**

Edad: _____ ¿Hace cuántos años vive en esta ciudad?: _____

ESPACIO VIVIDO:

RUTA DE LOS POBLADORES:

1. ¿Con qué frecuencia utiliza el entorno de la estación ferroviaria como ruta habitual?

Muy frecuente Frecuente Medianamente frecuente Poco frecuente

2. Si usted tendría que ir a la estación ferroviaria, ¿cómo califica la accesibilidad a esta?

Excelente Bueno Regular Malo

VISITAS A LA ESTACIÓN:

3. ¿Con que frecuencia visitaba la estación ferroviaria de la ciudad?

Muy frecuente Frecuente Medianamente frecuente Poco frecuente

4. ¿Cuál era el motivo de su visita a la estación ferroviaria de la ciudad?

ACTIVIDADES EN LA ESTACIÓN:

5. ¿Se realiza actividades cívicas - culturales en la estación ferroviaria de esta ciudad?

Siempre Casi siempre A veces Nunca

6. ¿Se realiza actividades recreativas en la estación ferroviaria de esta ciudad?

Siempre Casi siempre A veces Nunca

7. ¿Cómo califica la estación ferroviaria para un lugar de actividades cívicas - culturales?

Muy adecuado Adecuado Poco adecuado Inadecuado

¿Por qué?

8. ¿Considera usted que el uso original de la antigua estación ha cambiado a la actualidad?

Ha cambiado completamente Ha cambiado significativamente
Ha cambiado poco Esta igual

9. ¿Cómo considera el cambio de uso a través del tiempo de la estación ferroviaria de la ciudad?

Muy sustancial Sustancial Poco sustancial Nada sustancial

EVOCACIÓN URBANA:

ACONTECIMIENTOS EN LA ESTACIÓN:

10. Diría usted que extraña los sucesos o eventos que acontecían en la estación ferroviaria, de ser así, ¿en qué medida?

Extraño Mucho

Extraño

Extraño Poco

No Extraño

¿Cuál o cuáles son los eventos o sucesos?

11. ¿Usted está de acuerdo que la estación ferroviaria se asocia a algún acontecimiento importante?

Totalmente de acuerdo

Medianamente de acuerdo

Poco de acuerdo

Desacuerdo

¿Cuál o cuáles fueron los acontecimientos?

12. Para usted, ¿qué personaje cree que identifica la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Por qué?
-

IDENTIDADES DE LA ESTACIÓN:

13. ¿Qué grado de significancia tiene la estación ferroviaria de esta ciudad a través de su historia?

Altamente significativo

Significativo

Medianamente significativo

Poco significativo

¿Por qué?

14. Para usted, ¿qué color identifica la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Por qué?
-

15. ¿Qué elementos materiales – físicos (bancas, techos, paredes, piso, columnas, etc.) le recuerda a la estación ferroviaria de la ciudad?
-

16. ¿Con qué espacio de la estación ferroviaria se identifica? ¿Por qué?
-

17. ¿Cómo calificaría las instalaciones dedicadas a la atención del viajero (restaurantes - zonas comerciales) que complementaban la estación ferroviaria cuando esta funcionaba como tal?

Excelente

Bueno

Regular

Malo

18. ¿Cómo calificaría la recepción – sala de espera de la estación ferroviaria cuando funcionaba como tal?

Excelente

Bueno

Regular

Malo

¿Por qué?

19. ¿Cómo califica el estado actual de conservación del área libre que rodea la estación ferroviaria de esta ciudad?

Excelente

Bueno

Regular

Malo

20. Cree que la existencia de áreas verdes de la estación ferroviaria en la actualidad con respecto a la antigua estación ferroviaria:

Ha mejorado bastante Ha mejorado Esta igual Ha empeorado

21. ¿Cómo calificaría el entorno de la estación ferroviaria cuando funcionaba como tal?

Excelente Bueno Regular Malo

¿Por qué?

ENSOÑACIONES DE LA ESTACIÓN:

22. Desde su punto de vista, califique la belleza de la estación ferroviaria de la ciudad, siendo 1 el valor mínimo y 4 el valor máximo:

4 3 2 1

¿Por qué le dá esa calificación?

23. Desde su punto de vista, el olor o aroma de la estación ferroviaria es:

Muy Agradable Agradable Poco Agradable Desagradable

24. ¿Con qué palabra califica la estación ferroviaria de esta ciudad?

25. ¿Cómo califica el nivel de seguridad de la estación ferroviaria de esta ciudad?

Excelente Bueno Regular Malo

26. ¿En qué momento del día cree que hay mayor inseguridad en la estación ferroviaria de esta ciudad?

Durante la mañana Durante el medio día Durante la tarde Durante la noche

27. ¿Cómo calificaría el nivel de seguridad de la estación ferroviaria cuando esta funcionaba como tal?

Excelente Bueno Regular Malo

28. ¿Estaría de acuerdo con la apertura de la estación ferroviaria y con el uso original que tenía?

Totalmente de acuerdo Medianamente de acuerdo Poco de acuerdo Desacuerdo

ANEXO 3
VALIDACIÓN

INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

I. DATOS DEL INFORMANTE

1.1. Apellidos y nombres : _____

1.2. Grado académico : _____

1.3. Cargo e institución donde labora : _____

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

2.1. Nombre de instrumento : _____

2.2. Autor del instrumento : _____

2.3. _____

III. DE LOS ÍTEMS

Valoración				
Inadecuado	Modificar	Regular	Más o menos adecuado	Adecuado
1	2	3	4	5

N	Ítems	Valoración					Observación (se sugiere como debería ser)
		5	4	3	2	1	
1.	¿Con qué frecuencia utiliza el entorno de la estación ferroviaria como ruta habitual?						
2.	Si usted tendría que ir a la estación ferroviaria, ¿Cómo califica la accesibilidad a esta?						
3.	¿Con qué frecuencia visitaba la estación ferroviaria de la ciudad?						
4.	¿Cuál era el motivo de su visita a la estación ferroviaria de la ciudad?						
5.	¿Se realiza actividades cívicas - culturales en la estación ferroviaria de esta ciudad?						
6.	¿Se realiza actividades recreativas en la estación ferroviaria de esta ciudad?						
7.	¿Cómo califica la estación ferroviaria para un lugar de actividades cívicas - culturales? ¿Por qué?						
8.	¿Considera usted que el uso original de la antigua estación ha cambiado a la actualidad?						
9.	¿Cómo considera el cambio de uso a través del tiempo de la estación ferroviaria de la ciudad?						
10.	Diría usted que extraña los sucesos o eventos que acontecían en la estación ferroviaria, de ser así, ¿en qué medida? ¿Cuál o cuáles son los eventos o sucesos?						
11.	¿Usted está de acuerdo que la estación ferroviaria se asocia a algún acontecimiento importante? ¿Cuál o cuáles fueron los acontecimientos?						
12.	Para usted, ¿qué personaje cree que identifica la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Por qué?						
13.	¿Qué grado de significancia tiene la estación ferroviaria de esta ciudad a través de su historia? ¿Por qué?						
14.	Para usted, ¿qué color identifica la estación ferroviaria de esta ciudad? ¿Por qué?						
15.	¿Qué elementos materiales – físicos (bancas, techos, paredes, piso, columnas, etc.) le recuerda a la estación ferroviaria de la ciudad?						

16.	¿Con qué espacio de la estación ferroviaria se identifica? ¿Por qué?						
17.	¿Cómo calificaría las instalaciones dedicadas a la atención del viajero (restaurantes-zonas comerciales) que complementaban la estación ferroviaria cuando esta funcionaba como tal?						
18.	¿Cómo calificaría la recepción – sala de espera de la estación ferroviaria cuando funcionaba como tal? ¿Por qué?						
19.	¿Cómo califica el estado actual de conservación del área libre que rodea la estación ferroviaria de esta ciudad?						
20.	Cree que la existencia de áreas verdes de la estación ferroviaria en la actualidad con respecto a la antigua estación ferroviaria:						
21.	¿Cómo calificaría el entorno de la estación ferroviaria cuando funcionaba como tal? ¿Por qué?						
22.	Desde su punto de vista, califique la belleza de la estación ferroviaria de la ciudad, siendo 1 el valor mínimo y 4 el valor máximo: ¿Por qué le da esa calificación?						
23.	Desde su punto de vista, el olor o aroma de la estación ferroviaria es:						
24.	¿Con qué palabra califica la estación ferroviaria de esta ciudad?						
25.	¿Cómo califica el nivel de seguridad de la estación ferroviaria de esta ciudad?						
26.	¿En qué momento del día cree que hay mayor inseguridad en la estación ferroviaria de esta ciudad?						
27.	¿Cómo calificaría el nivel de seguridad de la estación ferroviaria cuando esta funcionaba como tal?						
28.	¿Estaría de acuerdo con la apertura de la estación ferroviaria y con el uso original que tenía?						

IV. DEL INSTRUMENTO

Indicadores	Criterios	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
		0	0.5	1	1.5	2
Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado					
Objetividad	Está expresado en preguntas objetivas-observables					
Actualidad	Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología					
Organización	Tienen una organización lógica					
Suficiencia	Comprende los aspectos en calidad y cantidad					
Intencionalidad	Responde a los objetivos de la investigación					
Consistencia	Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos					
Coherencia	Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices					
Metodología	Responde a la operacionalización de la variable					
Pertinencia	Es útil para la investigación					

V. OPINION DE APLICABILIDAD: (factibilidad)

.....
.....
.....

VI. PUNTAJE DE VALORACIÓN

.....

Firma del experto informante

DNI N°:.....Teléfono / celular N°:.....

Correo electrónico:

Lugar y Fecha:...../...../.....

ANEXO 4

SÁBANA DE DATOS

BASE DE DATOS ENCUESTAS APLICADAS EN HUANCAYO																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	2	2	1	3	1	3	2	1	4	3	2	4	3	3	2	1	4	3	3	4	2	2
2	4	2	2	3	2	3	2	3	3	4	1	3	1	4	1	3	1	2	1	1	4	1
3	4	2	4	3	4	3	2	4	4	3	2	4	3	3	2	4	4	3	3	4	3	2
4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	1	3	3	3	3	4	2	2
5	4	4	2	2	2	2	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
6	4	3	4	2	4	2	3	4	4	2	2	4	2	2	2	4	4	3	3	1	3	1
7	4	4	1	4	1	4	4	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	4	4	1	4	1
8	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	1	3	4	3
9	2	4	1	3	1	3	4	1	1	3	2	1	3	3	2	1	1	3	3	4	3	4
10	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
11	1	2	1	4	1	4	2	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	3	4	4	2	1
12	1	2	3	4	3	4	2	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	1	1	4	1
13	4	2	4	1	4	1	2	4	4	1	1	4	1	1	1	4	4	3	3	3	3	1
14	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	3	2	4	2	1
15	4	3	2	3	2	3	3	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	1	4	4	1	1
16	4	3	1	1	4	1	3	1	1	3	2	1	3	3	2	1	4	1	2	1	1	2
17	2	4	3	3	3	3	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
18	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	3	2	4	4	1
19	4	3	4	2	4	2	3	4	4	2	2	4	2	2	2	4	4	4	3	3	3	2
20	2	2	1	3	1	3	2	1	1	3	2	1	3	3	2	1	1	3	3	4	2	2
21	4	2	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	4	2	2
22	4	2	4	3	4	3	2	4	4	3	2	4	3	3	2	4	4	3	3	4	3	2
23	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	1	3	3	3	3	4	2	2
24	4	4	2	2	2	2	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	2	1	4	1

BASE DE DATOS ENCUESTAS APLICADAS EN JAUJA																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	2	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	2	3	3
2	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	4	4	4	3	1
3	1	3	2	3	2	3	2	3	3	4	3	4	3	3	4	4	1	2	2	4	3	1
4	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	1
5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	3	4	3	3	2	1	1	1	3	3	1
6	1	2	1	2	1	2	1	2	2	3	3	4	3	4	3	4	4	1	1	2	2	1
7	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	4	4	4	3	1
8	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	4	2	2
9	2	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	2	3	3
10	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	1	1	1	1	1	1	3	4	4	4	3	1
11	1	3	2	3	2	3	2	3	3	2	2	1	3	4	3	4	3	4	2	4	3	1
12	3	3	3	3	3	3	4	2	2	1	3	4	3	4	3	4	3	4	1	4	3	3
13	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	3	2	3	2	3	2	3	2	4	4	3	1
14	3	3	3	3	3	3	4	2	2	1	3	4	3	4	3	4	3	4	1	2	2	1
15	4	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	1	1	1	1	1	1	2	4	3	1
16	3	3	2	3	4	3	4	3	4	2	3	2	2	1	2	1	2	1	1	4	2	2
17	3	4	3	4	3	4	2	3	2	2	4	2	3	4	3	4	3	4	4	4	2	1
18	3	4	3	4	3	4	4	3	4	4	2	4	3	2	3	2	3	2	1	4	1	1
19	3	2	3	2	3	2	1	1	1	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	2	1
20	3	4	3	4	3	4	1	2	1	4	3	4	3	4	3	4	3	4	2	4	3	4
21	1	1	1	1	1	1	4	3	4	4	3	4	2	1	2	1	2	1	2	4	3	2
22	2	1	2	1	2	1	2	3	2	1	4	1	3	4	3	4	3	4	4	2	3	1
23	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	4	2	2
24	3	2	3	2	3	2	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	1

BASE DE DATOS ENCUESTAS APLICADAS EN HUANCAYO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
25	4	3	4	2	4	2	3	4	4	2	2	4	2	2	2	4	4	3	3	1	3	1
26	4	4	1	4	1	4	4	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	4	4	1	4	1
27	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	2	3	4	3
28	2	4	1	3	1	3	4	1	1	3	2	1	3	3	2	1	1	3	3	4	3	4
29	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	2	2
30	1	2	1	4	1	4	2	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	3	2	4	2	1
31	1	2	3	4	3	4	2	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
32	4	2	4	1	4	1	2	4	4	1	1	4	1	1	1	4	4	3	3	3	3	1
33	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	3	4	4	2	1
34	4	3	2	3	2	3	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	2	1	4	1
35	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	2	4	3	3	2	4	4	3	2	1	2	2
36	2	4	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	4	3	4	1
37	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	3	4	4	4	1
38	4	3	4	2	4	2	3	4	4	2	2	4	2	2	2	4	2	4	3	3	3	2
39	4	4	1	1	1	1	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	2	1	4	1
40	4	3	4	1	4	1	3	4	4	1	3	4	1	1	3	4	4	2	2	2	3	1
41	2	3	4	4	4	4	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
42	4	4	4	2	4	2	4	4	4	2	1	4	2	2	1	4	4	3	4	1	2	1
43	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	1	4	3	3	1	4	4	3	4	2	2	3
44	2	3	2	3	2	3	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
45	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	2	4	4	3	3	4	3	1
46	2	4	2	4	2	4	4	2	2	4	2	2	4	4	2	2	2	3	4	4	4	3
47	4	3	3	1	3	1	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
48	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	1	3	3	3	3	4	2	2
49	4	4	2	2	2	2	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	2	1	4	1

BASE DE DATOS ENCUESTAS APLICADAS EN JAUJA

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
25	3	4	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	2	1
26	3	4	3	4	3	4	2	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	3	3	2	3	3
27	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2
28	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	3	1
29	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	2	1
30	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	4	3	2
31	2	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	2	3	3
32	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	4	4	4	3	1
33	1	3	2	3	2	3	2	3	3	4	3	4	3	3	4	4	1	2	2	4	3	1
34	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	1
35	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	3	4	3	3	2	1	1	1	3	3	1
36	1	2	1	2	1	2	1	2	2	3	3	4	3	4	3	4	4	1	1	2	2	1
37	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	4	4	4	3	1
38	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	4	2	2
39	2	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	2	3	3
40	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	1	1	1	1	1	1	3	4	4	4	3	1
41	1	3	2	3	2	3	2	3	3	2	2	1	3	4	3	4	3	4	2	4	3	1
42	3	3	3	3	3	3	4	2	2	1	3	4	3	4	3	4	3	4	1	4	3	3
43	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	3	2	3	2	3	2	3	2	4	4	3	1
44	3	3	3	3	3	3	4	2	2	1	3	4	3	4	3	4	3	4	1	2	2	1
45	4	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	1	1	1	1	1	1	2	4	3	1
46	3	3	2	3	4	3	4	3	4	2	3	2	2	1	2	1	2	1	1	4	2	2
47	3	4	3	4	3	4	2	3	2	2	4	2	3	4	3	4	3	4	4	4	2	1
48	3	4	3	4	3	4	4	3	4	4	2	4	3	2	3	2	3	2	1	4	1	1
49	3	2	3	2	3	2	1	1	1	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	2	1

**BASE DE DATOS ENCUESTAS APLICADAS EN
HUANCAYO**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
50	4	3	4	2	4	2	3	4	4	2	2	4	2	2	2	4	4	3	3	1	3	1
51	4	4	1	4	1	4	4	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	4	4	1	4	1
52	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	2	3	4	3
53	2	4	1	3	1	3	4	1	1	3	2	1	3	3	2	1	1	3	3	4	3	4
54	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	2	2
55	1	2	1	4	1	4	2	1	1	4	1	1	4	4	1	1	1	3	2	4	2	1
56	1	2	3	4	3	4	2	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
57	4	2	4	1	4	1	2	4	4	1	1	4	1	1	1	4	4	3	3	3	3	1
58	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	3	4	4	2	1
59	4	3	2	3	2	3	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	2	1	4	1
60	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	2	4	3	3	2	4	4	3	2	1	2	2
61	2	4	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	4	3	4	1
62	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	3	4	4	4	1
63	4	3	4	2	4	2	3	4	4	2	2	4	2	2	2	4	2	4	3	3	3	2
64	4	4	1	1	1	1	4	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	2	1	4	1
65	4	3	4	1	4	1	3	4	4	1	3	4	1	1	3	4	4	2	2	2	3	1
66	2	3	4	4	4	4	3	3	3	4	1	3	4	4	1	3	3	2	4	1	4	1
67	4	4	4	2	4	2	4	4	4	2	1	4	2	2	1	4	4	3	4	1	2	1
68	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	1	4	3	3	1	4	4	3	4	2	2	3

BASE DE DATOS ENCUESTAS APLICADAS EN JAUJA

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
50	3	4	3	4	3	4	1	2	1	4	3	4	3	4	3	4	3	4	2	4	3	4
51	1	1	1	1	1	1	4	3	4	4	3	4	2	1	2	1	2	1	2	4	3	2
52	2	1	2	1	2	1	2	3	2	1	4	1	3	4	3	4	3	4	4	2	3	1
53	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	4	2	2
54	3	2	3	2	3	2	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	1
55	3	4	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	1
56	3	4	3	4	3	4	2	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	3	3	2	3	3
57	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2
58	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	3	1
59	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	2	1
60	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	4	3	2
61	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	4	2	2
62	3	2	3	2	3	2	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	1
63	3	4	3	4	3	4	4	2	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	2	1
64	3	4	3	4	3	4	2	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	3	3	2	3	3
65	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2
66	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	3	1
67	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	2	1
68	2	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	4	3	2

ANEXO 5

PROYECTO APLICATIVO

CONCEPTUALIZACION O INVESTIGACION

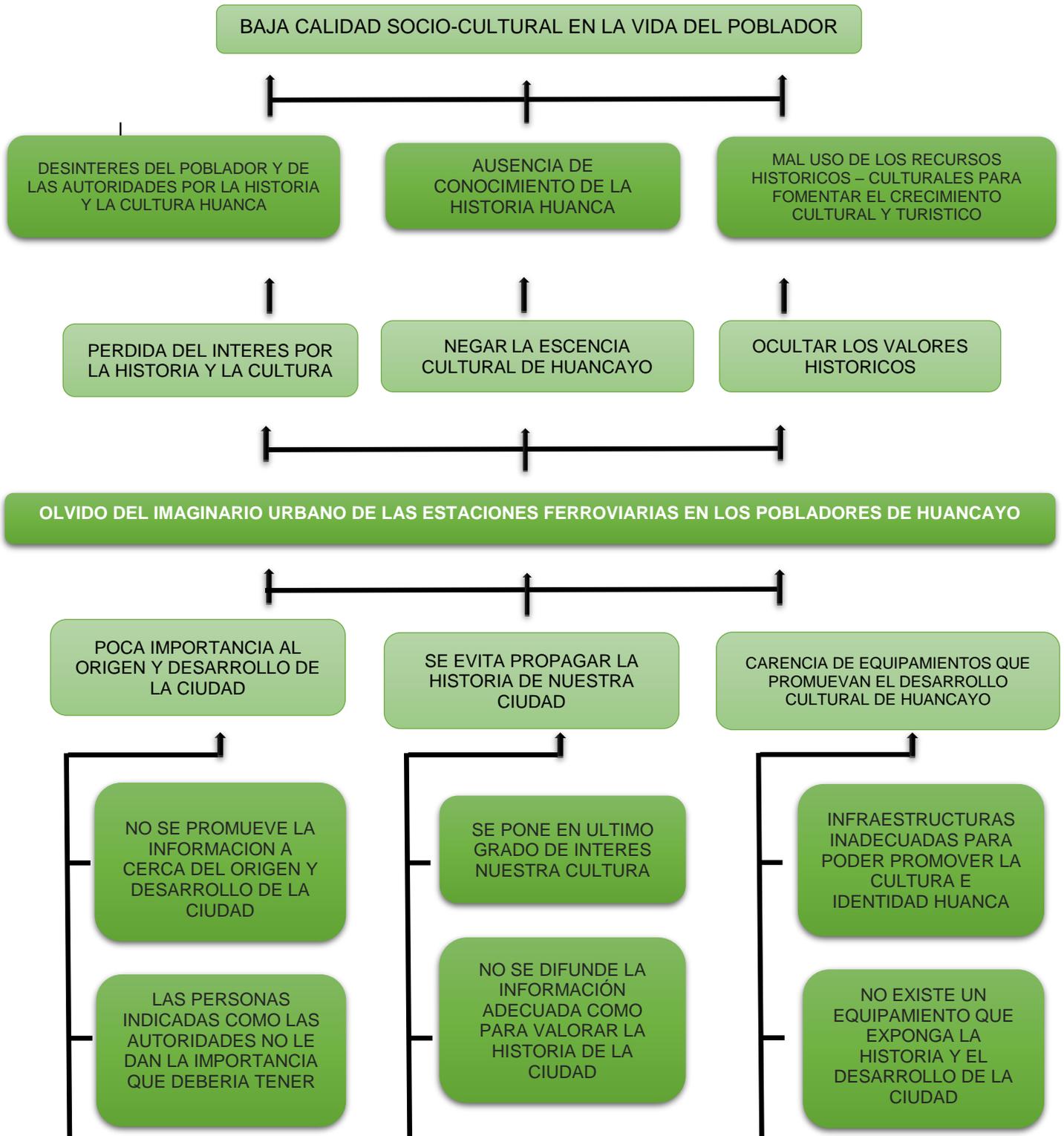
1.1. Planteamiento del problema

De acuerdo a los resultados obtenidos en el trabajo de investigación sobre los “Imaginario Urbanos En Las Estaciones Ferroviarias De Las Provincias De Huancayo y Jauja – 2018” se pudo observar que las poblaciones tienen presente los imaginarios urbanos en las estaciones ferroviarias de dichas provincias, evocando el pasado, la historia, la identidad que marca el Ferrocarril Central para Huancayo y Jauja sin embargo es necesario que ese imaginario urbano no quede en la memoria de las personas que tuvieron vivencias, experiencias y añoranzas sino que se pueda potenciar los valores históricos recuperando, registrando y clasificando para que toda la población pueda conocer la historia y no dejar en el olvido.

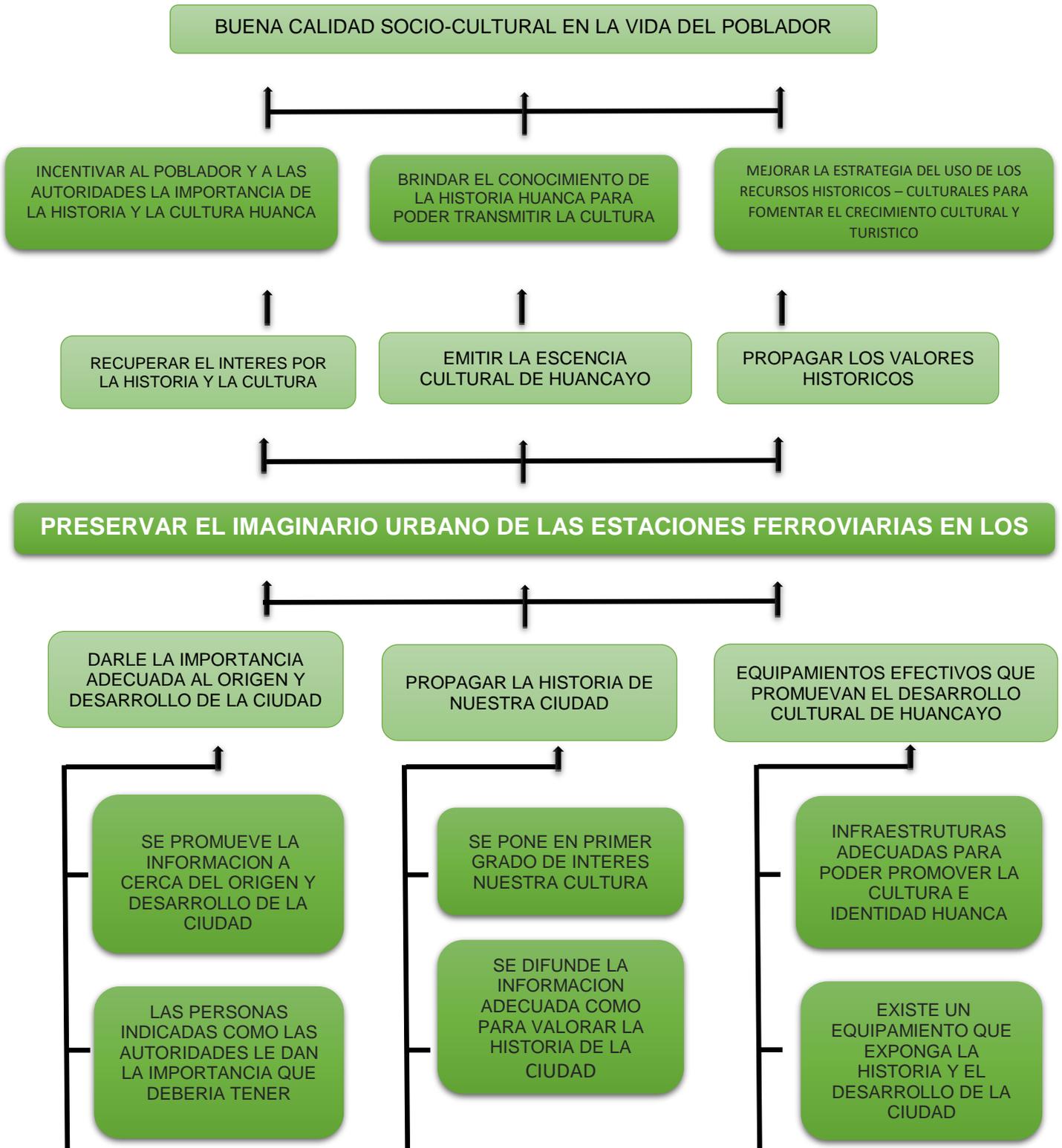
La única forma de que estos imaginarios urbanos tan importantes en nuestra historia no se diluyan en el olvido es visibilizarlos y hacerlos tangibles a través de patrimonios materiales que puedan colectarse, conservarse, exhibirse y difundirse dentro de un marco físico debidamente implementado para la sociedad.

Durante la investigación que se realizó se vio por conveniente no dejar de lado la necesidad cultural y social de los usuarios por ello es necesario proveer los espacios arquitectónicos con las condiciones físico adecuadas espaciales para la preservación de la memoria, que genere la accesibilidad de las personas al encuentro con sus evocaciones y al aprendizaje de lo ocurrido en generaciones anteriores.

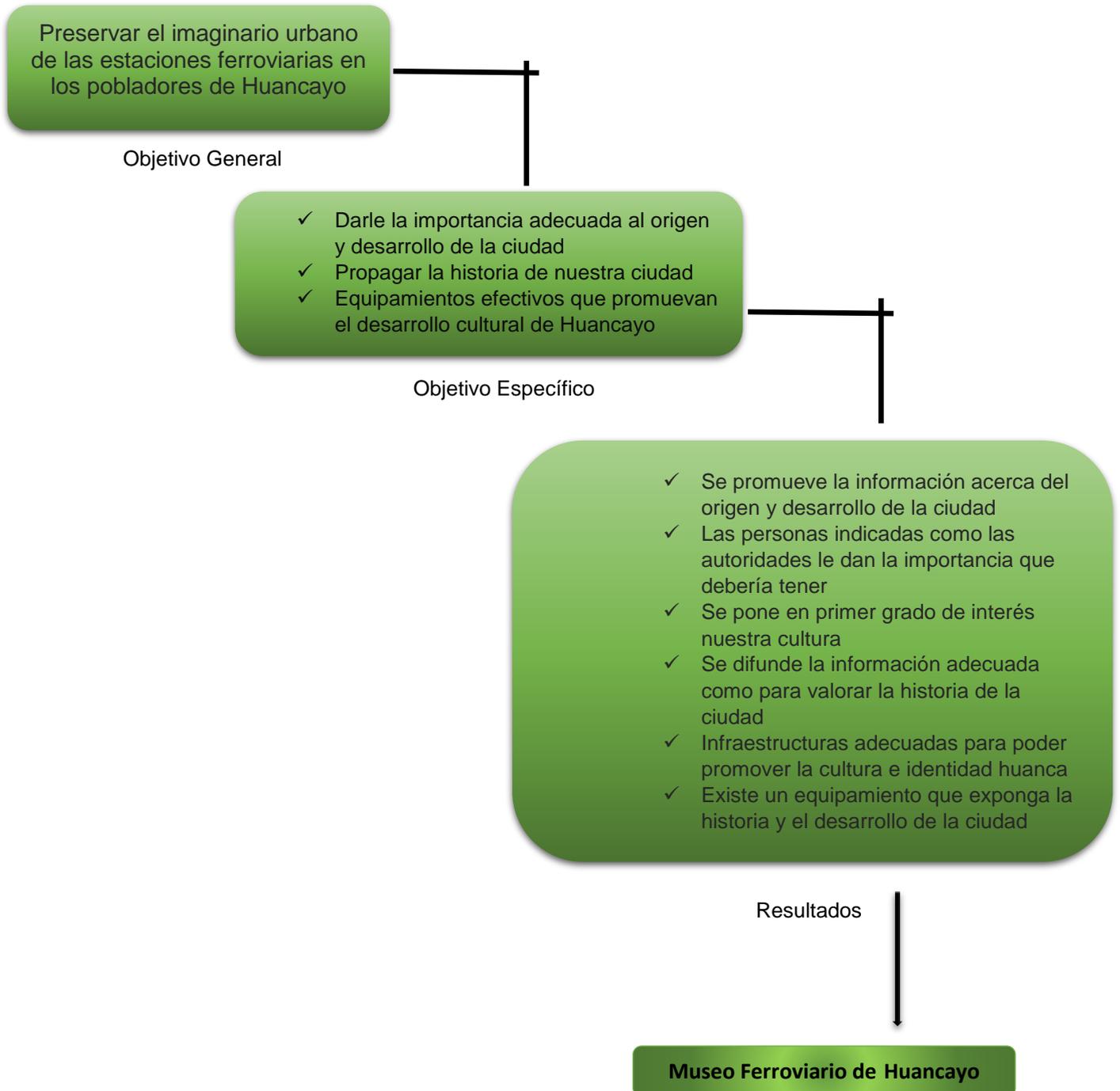
Árbol de problemas, causas y efectos



Árbol de objetivos, medios y fines



Determinación del proyecto como medio fundamental



1.7. Análisis del contexto

Análisis del sistema de condicionantes

Estudio del contexto ideológico normativo

Definición

Museo

Para Plazola, (1977) el museo de antigüedades es el espacio ideal para rescatar y conservar objetos.

“El museo fue el resultado de un doble proceso de apropiación – expropiación, producto de la historia escondida entre los indios, sus productos culturales directos y los que se auto consideran sus herederos, los criollos – mestizos.” Plazola, (1977, p. 317).

Según la RAE, Real Academia Española el museo es:

1. Lugar en que se conservan y exponen colecciones de objetos artísticos, científicos, etc.
2. Institución, sin fines de lucro, cuya finalidad consiste en la adquisición, conservación, estudio y exposición al público de objetos de interés cultural.
3. Lugar donde se exhiben objetos o curiosidades que pueden atraer el interés del público, con fines turísticos.
4. Edificio o lugar destinado al estudio de las ciencias, letras humanas y artes liberales.

Interpretación de la normatividad

Norma A.010: Se refiere a las condiciones generales para todas las edificaciones cuyas características son la siguiente:

Artículo 4.- En este artículo presenta parámetros urbanísticos para fines edificatorios de los predios urbanos y consignar el permiso el cual deben estar en el Plan Urbano de acuerdo a las siguientes condiciones:

- a) Zonificación.
- b) Secciones de vías actuales y, en su caso, de vías previstas en el Plan Urbano de la localidad.
- c) Usos del suelo permitidos.
- d) Coeficiente de edificación.
- e) porcentaje mínimo de área libre.
- f) Altura de edificación expresada en metros.
- g) Retiros.
- h) Área de lote normativo, aplicable a la subdivisión de lotes.
- i) Densidad neta expresada en habitantes por hectárea o en área mínima de las unidades que conformarán la edificación.
- j) Exigencias de estacionamientos para cada uno del uso permitido.
- k) Áreas de riesgo o de protección que pudieran afectarlo.
- l) calificación de bien cultural inmueble, de ser el caso.
- m) Condiciones particulares.

Artículo 8.- Las edificaciones deberán contar mínimo con un acceso peatonal o vehicular y sus dimensiones serán definidas al tipo o uso de la edificación.

Artículo 20.- Los pozos de luz pueden estar techados con una cubierta transparente y dejando un área abierta para ventilación, a los lados, superior al 50% del área del pozo. Esta cubierta no reduce el área libre.

Artículo 32.- Las rampas para personas deberán tener las siguientes características:

- a) Tendrán un ancho mínimo de 0.90 m entre los paramentos que la limitan. En ausencia de paramento, se considera la sección.
- b) La pendiente máxima será de 12% y estará determinada por la longitud de la rampa.
- c) Deberán tener barandas según el ancho, siguiendo los mismos criterios que para una escalera.

Artículo 48.- Los ambientes tendrán iluminación natural directa desde el exterior y sus vanos tendrán un área suficiente como para garantizar un nivel de iluminación de acuerdo con el uso al que está destinado. Los ambientes destinados a cocinas, servicios sanitarios, pasajes de circulación, depósitos y almacenamiento, podrán iluminar a través de otros ambientes.

Artículo 61.- Los estacionamientos estarán ubicados dentro de la misma edificación a la que sirven, y solo en casos excepcionales por déficit de estacionamiento, se ubicarán en predios distintos. Estos espacios podrán estar ubicados en sótano, a nivel del suelo o en piso alto y constituyen un uso complementario al uso principal de la edificación.

Artículo 66.- Las características a considerar en la provisión de espacios de estacionamientos de uso público serán las siguientes:

Las dimensiones mínimas de un espacio de estacionamiento serán:

Cuando se coloquen:

Tres o más estacionamientos continuos, Ancho: 2.50 m cada uno

Dos estacionamientos continuos Ancho: 2.60 m cada uno

Estacionamientos individuales Ancho: 3.00 m cada uno

En todos los casos Largo: 5.00 m.

Altura: 2.10 m.

- a) Los elementos estructurales podrán ocupar hasta el 5% del ancho del estacionamiento, cuando este tenga las dimensiones mínimas.
- b) La distancia mínima entre los espacios de estacionamiento opuestos o entre la parte posterior de un espacio de estacionamiento y la pared de cierre opuesta, será de 6.50 m.
- c) Los espacios de estacionamiento no deben invadir, ni ubicarse frente a las rutas de ingreso o evacuación de las personas.
- d) No se deberán ubicar espacios de estacionamiento en un radio de 10 m. de un hidrante ni a 3 m. de una conexión de bomberos (siamesa de inyección).
- e) Deberá considerarse en el acceso y circulación, el ancho, altura y radio de giro de las unidades del Cuerpo de Bomberos

Norma A.090: Servicios Comunes

Artículo 1.- Se denomina edificaciones para servicios comunales a aquellas destinadas a desarrollar actividades de servicios públicos complementarios a las viviendas, en permanente relación funcional con la comunidad, con el fin de asegurar su seguridad, atender sus necesidades de servicios y facilitar el desarrollo de la comunidad.

Artículo 2.- Están comprendidas dentro de los alcances de la presente norma los siguientes tipos de edificaciones:

Servicios de Seguridad y Vigilancia:

- Compañías de Bomberos
- Comisarías policiales
- Estaciones para Serenazgo

Protección Social:

- Asilos
- Orfanatos
- Juzgados

Servicios de Culto:

- Templos
- Cementerios

Servicios culturales:

- Museos
- Galerías de arte
- Bibliotecas
- Salones Comunales

Gobierno:

- Municipalidades
- Locales Institucionales

Artículo 6.- Las edificaciones para servicios comunales deberán cumplir con lo establecido en la norma A.120 Accesibilidad para personas con discapacidad.

Artículo 11.- El cálculo de las salidas de emergencia, pasajes de circulación de personas, ascensores y ancho y número de escaleras se hará según la siguiente tabla de ocupación:

Ambientes para oficinas administrativas 10.0 m² por persona

Asilos y orfanatos 6.0 m² por persona

Ambientes de reunión 1.0 m² por persona

Área de espectadores de pie 0,25 m² por persona

Recintos para culto 1.0 m² por persona

Salas de exposición 3.0 m² por persona

Bibliotecas. Área de libros 10.0 m² por persona

Bibliotecas. Salas de lectura 4.5 m² por persona

Estacionamientos de uso general 16,0 m² por persona

Los casos no expresamente mencionados considerarán el uso más parecido.

Norma A.120: Accesibilidad Para Personas Con Discapacidad

Artículo 8.- Las dimensiones y características de puertas y mamparas deberán cumplir lo siguiente:

- a) El ancho mínimo del vano con una hoja de puerta será de 0.90 mts.
- b) De utilizarse puertas giratorias o similares, deberá preverse otra que permita el acceso de las personas en sillas de ruedas.
- c) El espacio libre mínimo entre dos puertas batientes consecutivas abiertas será de 1.20m.

Artículo 9.- Las condiciones de diseño de rampas son las siguientes:

- a) El ancho libre mínimo de una rampa será de 90cm. entre los muros que la limitan y deberá mantener los siguientes rangos de pendientes máximas:

Diferencias de nivel de hasta 0.25 mts.	12% de pendiente
Diferencias de nivel de 0.26 hasta 0.75 mts	10% de pendiente
Diferencias de nivel de 0.76 hasta 1.20 mts	8% de pendiente
Diferencias de nivel de 1.21 hasta 1.80 mts	6% de pendiente
Diferencias de nivel de 1.81 hasta 2.00 mts	4% de pendiente
Diferencias de nivel mayores	2% de pendiente

Las diferencias de nivel podrán sortearse empleando medios mecánicos

- a) Los descansos entre tramos de rampa consecutivos, y los espacios horizontales de llegada, tendrán una longitud mínima de 1.20m medida sobre el eje de la rampa.
- b) En el caso de tramos paralelos, el descanso abarcará ambos tramos más el ojo o muro intermedio, y su profundidad mínima será de 1.20m.

Artículo 16.- Los estacionamientos de uso público deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Se reservará espacios de estacionamiento para los vehículos que transportan o son conducidos por personas con discapacidad, en proporción a la cantidad total de espacios dentro del predio, de acuerdo con el siguiente cuadro:

<i>NÚMERO TOTAL DE EST.</i>	<i>EST. ACCESIBLES REQUERIDOS</i>
De 0 a 5 estacionamientos	ninguno
De 6 a 20 estacionamientos	01
De 21 a 50 estacionamientos	02
De 51 a 400 estacionamientos	02 por cada 50
Más de 400 estacionamientos	16 más 1 por cada 100 adicionales

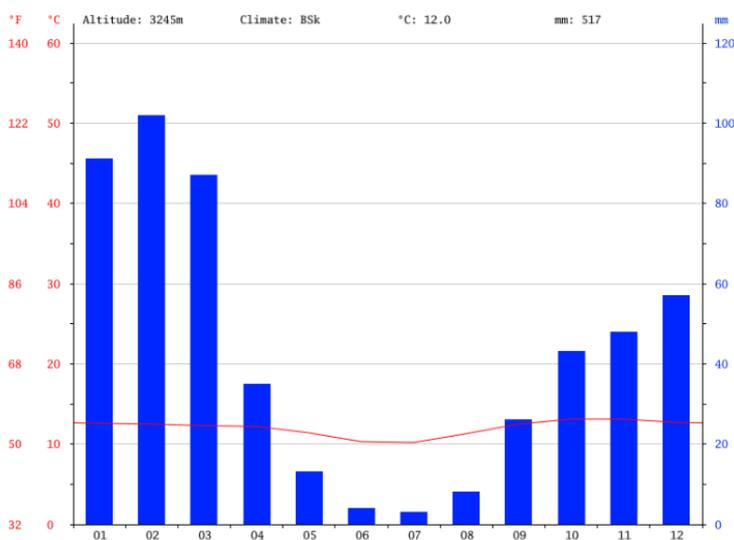
Estudio del contexto físico espacial

Estudio a Nivel Macro (territorio) – Ciudad de Huancayo

Clima

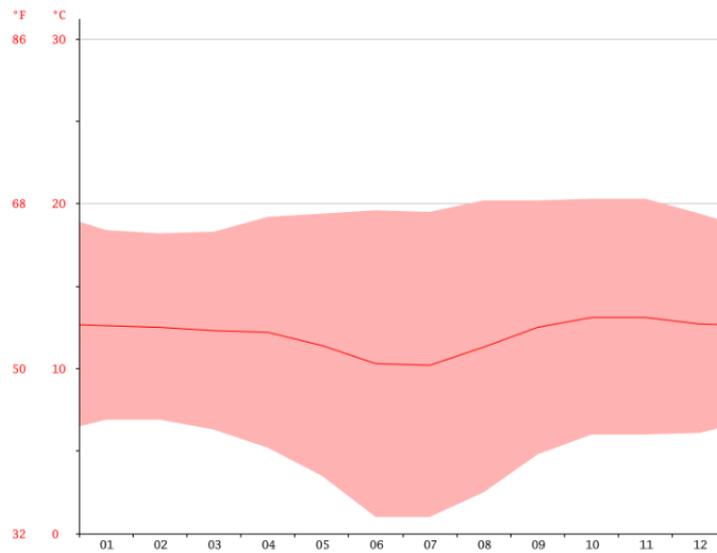
El clima de Huancayo es un clima estepa local. A lo largo del año llueve en Huancayo poco. Esta ubicación está clasificada como BSk por Köppen y Geiger. La temperatura media anual en Huancayo se encuentra a 12.0 °C. En un año, la precipitación media es 517 mm.

Climograma



La precipitación es la más baja en julio, con un promedio de 3 mm. Con un promedio de 102 mm, la mayor precipitación cae en febrero.

Diagrama De Temperatura



A una temperatura media de 13.1 ° C, octubre es el mes más caluroso del año. julio tiene la temperatura promedio más baja del año. Es 10.2 ° C.

Tabla Climática

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	12.6	12.5	12.3	12.2	11.4	10.3	10.2	11.3	12.5	13.1	13.1	12.7
Temperatura min. (°C)	6.9	6.9	6.3	5.2	3.5	1	1	2.5	4.8	6	6	6.1
Temperatura máx. (°C)	18.4	18.2	18.3	19.2	19.4	19.6	19.5	20.2	20.2	20.3	20.3	19.4
Temperatura media (°F)	54.7	54.5	54.1	54.0	52.5	50.5	50.4	52.3	54.5	55.6	55.6	54.9
Temperatura min. (°F)	44.4	44.4	43.3	41.4	38.3	33.8	33.8	36.5	40.6	42.8	42.8	43.0
Temperatura máx. (°F)	65.1	64.8	64.9	66.6	66.9	67.3	67.1	68.4	68.4	68.5	68.5	68.9
Precipitación (mm)	91	102	87	35	13	4	3	8	26	43	48	57

Entre los meses más secos y más húmedos, la diferencia en las precipitaciones es 99 mm. Durante el año, las temperaturas medias varían en 2.9 ° C.

Topografía

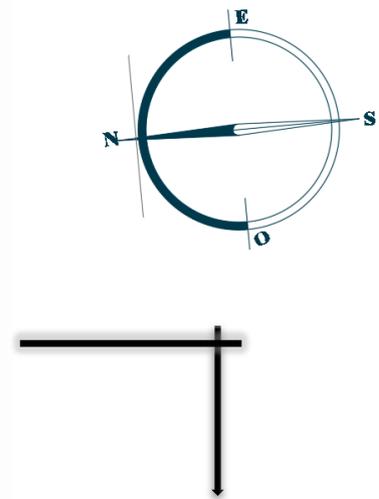
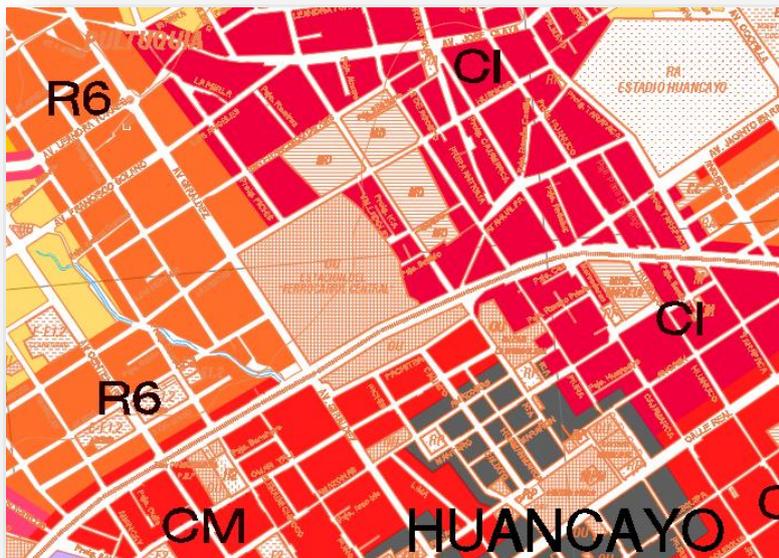
La topografía es accidentada por pertenecer al Valle del Mantaro.

En función de su estructura geomorfológica, la clasificación del suelo en el valle del Mantaro varía de acuerdo a factores de erosión, permeabilidad, pendiente, textura, pedregrosidad, salinidad, fertilidad, condiciones de humedad, nivel freático, clima, etc.

Estudio a Nivel Micro (terreno)

La provincia elegida para poder realizar la propuesta arquitectónica es la provincia de Huancayo y el sector elegido es Ramiro Priale donde se encuentra ubicado la estación del Ferrocarril Central área elegida para la intervención.

Orientación



OU: Otros Usos

R6: Residencial Densidad Alta (6 pisos)

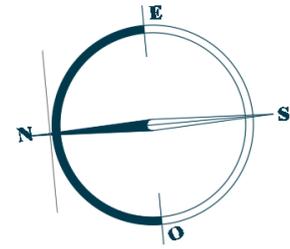
CI: Zona Comercio Intensivo (6 pisos)

CM: Zona de Comercio Metropolitano (8 pisos)

El terreno elegido se encuentra en OU siendo el área del terreno de 11 365.62 m² y el perímetro es de 541.97 ml.



Dirección del Viento



El viento está soplando desde el Suroeste (SO) para el Noreste (NE).

Vistas



Av. Ferrocarril



Av. Ferrocarril



Jr. Pachitea



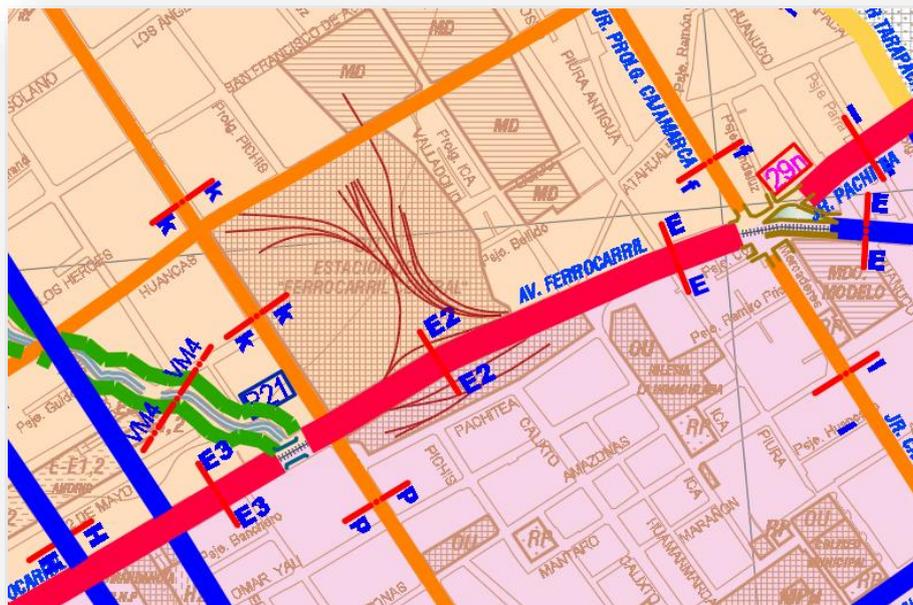
Av. Giráldez



Vista Aérea

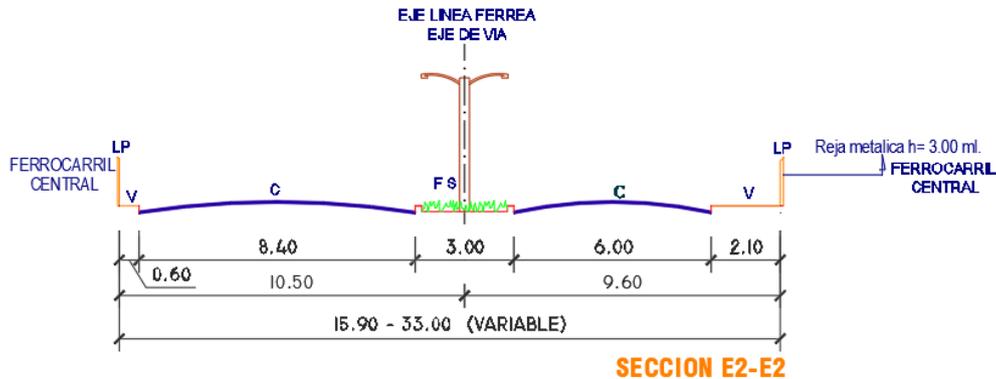
Estructura Urbana

Sistema vial

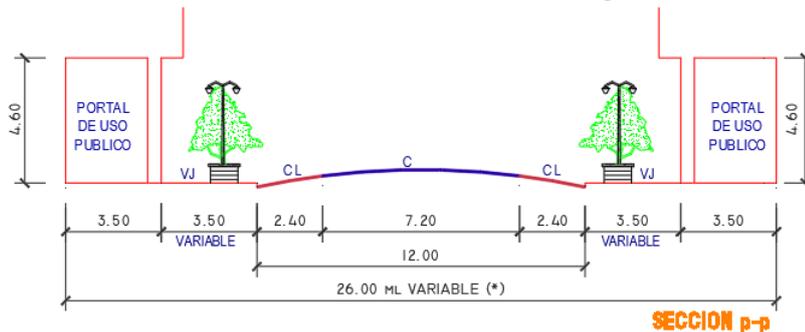


AVENIDA FERROCARRIL

De Puente Giraldez a Jr. Ica (Tratamiento especial con rejas)



- AVENIDA PASEO LA BREÑA (26.00 ml.)**
De Calle Real a Jr. San Martín de Porres (Diseño especial Con Portales)
- AVENIDA GIRALDEZ (23.60 ml.)**
De Calle Real a Jr. Ancash (Sin Portales)
- AVENIDA GIRALDEZ (22.60 ml.)**
De Jr. Ancash hasta el Jr. Amazonas (Diseño Especial Con Portales)
- AVENIDA GIRALDEZ (25.00 ml.)**
De Jr. Amazonas a la Av. Ferrocarril (Diseño especial con Portales)



(*) PARA VIA CON PORTALES

Para Vía de 26.00 ml de Sección - Calzada de 7.20 ml , vereda jardín 3.50 ml a cada lado
 Para Vía de 22.60 ml de Sección - Calzada de 7.20 ml , vereda jardín 1.80 ml a cada lado
 Para Vía de 25.00 ml de Sección - Calzada de 7.20 ml , vereda jardín 3.00 ml a cada lado

(*) PARA VIA SIN PORTALES

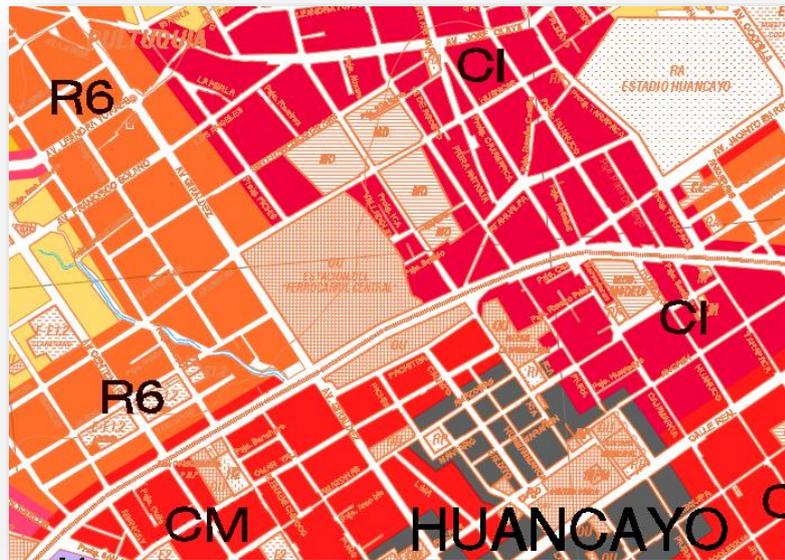
Para Vía de 23.60 ml de Sección - Calzada de 7.20 ml , vereda jardín 5.80 ml a cada lado

BASE LEGAL:

Resolucion de Alcaldia N° 92-A-82 de fecha 12/mayo/1992.- que aprueba el estudio y diseño para la implementacion y construccion de portales en la Av. Giraldez y Paseo La Breña (Ex Callao)

El terreno elegido está conectado con una vía arterial que es la Av. Ferrocarril; una vía colectora que es la Av. Giráldez; también por el Jr. Pachitea y el Jr. Ica.

Usos de suelo



RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	<p>6 PISOS R=5.00 ml F.L.=15.00 ml</p>	R6
ZONA DE COMERCIO METROPOLITANO	<p>8 PISOS F.L.=8-28 ml</p>	CM
ZONA DE COMERCIO INTENSIVO	<p>6 PISOS R=3.00 ml F.L.=8-18 ml</p>	CI

Los colindantes al terreno tienen como uso de suelo residencial densidad alta con edificaciones máximo de 6 pisos, zona de comercio metropolitano con edificaciones máximo de 8 pisos y zona de comercio intensivo con edificaciones máximo de 6 pisos.

El terreno tiene equipamientos cercanos los cuales son: el centro comercial Real Plaza, centros comerciales, tienda EFE, el mercado distrital, la iglesia Inmaculada, el parque Inmaculada, la escuela Faustino Sarmiento, el parque 15 de Junio y Electrocentro.



El entorno del terreno está conformado por lotes ya consolidados con edificaciones rústicas y nobles; con uso de comercio, vivienda, iglesia, educación y parque.

Estudio del contexto socio cultural

Análisis De La Población

Según los datos obtenidos después de realizar las encuestas a las personas de 50 años a más, se analizó las opiniones, experiencias y sentimientos que transmitía cada poblador sobre el imaginario urbano en la estación ferroviaria de Huancayo, surgiendo necesidades culturales y sociales que se solucionará con la propuesta arquitectónica.

Estas opiniones son importantes para poder conocer cuáles son las necesidades de los usuarios, a continuación, se muestra cual fue el sentir de cada poblador huancaíno encuestado:

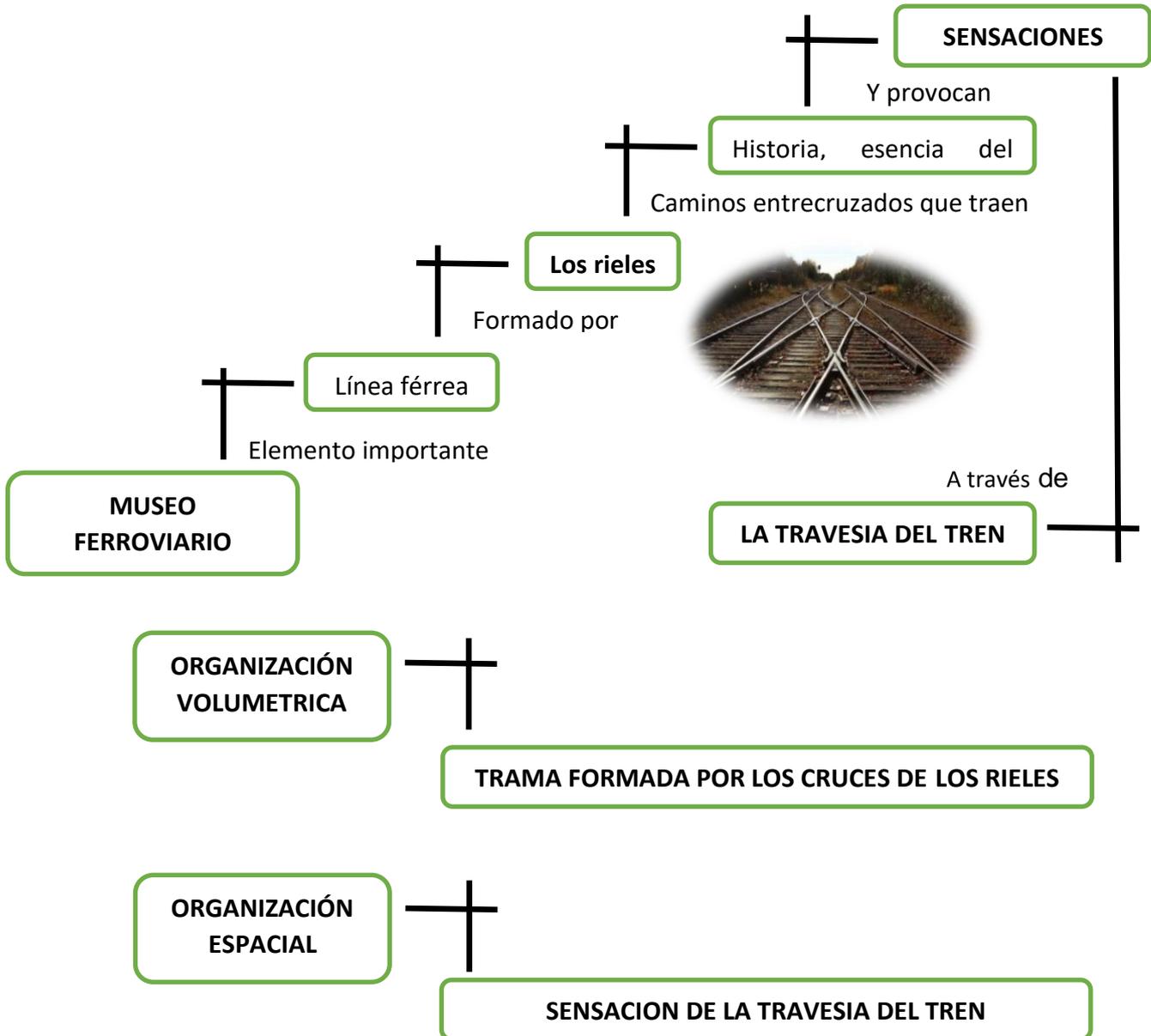
- Los usuarios frecuentaban la estación por viajes de turismo, trabajo o visitas a sus familiares siendo este motivo principal, también por recoger o despedir a sus familiares, otras personas mencionaron que visitaban la estación ferroviaria por distracción para ver la llegada del tren, otros por motivos de trabajo para recoger su mercancía y compras que realizaban.
- Los pobladores huancaínos recuerdan con nostalgia los acontecimientos que ocurrían en la estación ferroviaria como son: la llegada del tren con los turistas en épocas festivas como en semana santa, fiestas patrias, navidad, fiestas patronales, aniversario de Huancayo, ferias artesanales entre otros y con los familiares de las personas que esperaban con alegría, otra parte de los huancaínos extrañan ver pasar los vagones y coches, escuchar el sonido del tren. Estos acontecimientos hicieron que Huancayo tenga un intercambio cultural y comercial importante para el desarrollo de la ciudad.
- La población identifica a la estación con algunos personajes siendo este el principal el viajero como el turista y el poblador rural del Valle; también recuerdan a los ambulantes o negociantes, los trabajadores de la estación: el conductor del tren o capitán como lo nombraron, el portero, el boletero; entre otras personas.
- Para la población de Huancayo la estación ferroviaria es representativo porque fue un medio de transporte que fomentó el desarrollo, la modernidad y turismo a través de la historia, conectando ciudades, tradiciones, originando intercambio cultural, este icono también recuerda a los héroes del país; para otra parte de la población ya no es significativa porque esta sin uso, abandonado y sin concurrencia de personas.
- El mayor porcentaje de los huancaínos identifican a la estación ferroviaria con el color anaranjado - amarillo- crema; para ellos representa el color de los trenes – vagones - locomotoras, recuerda también a las señalizaciones que tenía la estación ferroviaria, siendo un color resaltante y alegre; por otro lado el color verde - verde petróleo que también representa el color de los trenes – maquinas, de la naturaleza, vegetación de la sierra, los minerales que dio mucha riqueza y que para ellos es un color llamativo; estos fueron los colores que identifican mejor a la estación ferroviaria teniendo otras opiniones entre otros colores como el marrón, azul, granate, blanco y rojo en menor porcentaje.

- Los elementos físicos - materiales que mejor le recuerdan a la estación ferroviaria son las bancas de madera con estilo colonial, las columnas de madera con detalles, los tejados con grandes aleros, pisos empedrados y de madera, ventanas amplias, puertas de madera, la boletería de madera en forma de “U”.
- El espacio que mejor se identifica el usuario en la estación ferroviaria es la plataforma de embarque – la zona de espera ya que este espacio fue un lugar de concentración de personas que esperaban la llegada del tren para poder abordar, esperaban a los familiares, llegaban los viajeros y turistas, era amplio y podían observar el tren y todas las personas podían interrelacionarse, este espacio tenía las bancas de madera y acabados de esa época ; otro de los espacios es el área libre ya que algunas personas preferían las áreas verdes para poder esperar a sus familiares o el patio de trenes para poder observarlos; la boletería es otro de los espacios que identifica al usuario porque era el lugar donde hacían cola y compraban boletos, en menor cantidad los huancaínos identifican al tren porque viajaban mucho en él y las rieles.
- Un gran porcentaje de la población huancaína calificó a la estación ferroviaria como un lugar olvidado, descuidado, abandonado, desaprovechada, entre otras características negativas como malo, tétrico, deprimente, poco acogedora, insegura; otra parte de la población calificó a la estación ferroviaria como un patrimonio cultural – histórico, icono de la ciudad, monumento que recuerda el pasado, que trajo desarrollo a Huancayo, que se convirtió en un lugar turístico; por último en menor porcentaje califican a la estación con características buenas y regulares como que era bueno, rápido o era regular según expresaron cada persona de acuerdo a sus experiencias, percepción y sentimientos que tienen.

Después de recopilar toda la información se clasificó y se identificó cuáles fueron los puntos clave siendo las ideas esenciales para el desarrollo del proyecto aplicativo - museo ferroviario.

1.1. Definición del concepto y el programa arquitectónico

Determinación del sistema de proyecto



Determinación del proyecto como medio fundamental

Programa arquitectónico

De acuerdo al análisis que se realizó a las diversas opiniones de los pobladores, se tomaron los siguientes criterios para el programa arquitectónico.

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – MUSEO FERROVIARIO HUANCAYO												
ZONA	SUB ZONA		AMBIENTES	CANTIDAD	ÁREA M2	ÁREA PARCIAL	ÁREA SUB ZONA	ÁREA SUB ZONA	ÁREA ZONA			
ZONA ADMINISTRATIVA	ADMINISTRACIÓN	RECEPCIÓN	secretaría general	1	9	9	99	205.5				
			sala de espera	1	10	10						
			ss.hh.	2	40	80						
			oficina	1	13	13						
			archivos	1	4	4						
			secretaría	1	6	6						
		DIRECCIÓN GENERAL	oficina	1	13	13	23					
			archivo	1	4	4						
			ss.hh.	1	2.5	2.5						
		ADMINISTRACIÓN	oficina	1	13	13	19.5					
			archivo	1	4	4						
			ss.hh.	1	2.5	2.5						
		CONTABILIDAD Y LOGÍSTICA	oficina	1	13	13	19.5					
			archivo logístico	1	4	4						
ss.hh.	1		2.5	2.5								
SALA DE REUNIONES	estar	1	7.5	7.5	44.5							
	salón de reuniones	1	30	30								
	depósito	1	7	7								
ZONA DE FORMACION Y DESARROLLO CULTURAL	TALLERES DE FORMACIÓN	SALA DE USOS MÚLTIPLES	sala de espera	1	10	10	201.5	387	1343			
			ss.hh. damas - varones	2	40	80						
			estar	1	8.5	8.5						
			sala de usos múltiples	1	100	100						
			ss.hh. discapacitados	1	3	3						
			control	1	7	7						
		ÁREA DE PROFESORES	estar	1	8.5	8.5	75.5					
			sala de profesores	1	30	30						
			ss.hh.	2	15	30						
		ÁULA TEÓRICA	aula de enseñanza teórica	2	45	90	110					
			Deposito general	1	20	20						
		TALLER DE CERÁMICA	Aula de taller	1	90	90	232					
			Depósito de materiales	1	16	16						
		TALLER DE TEXTILERIA	Aula de taller	1	110	110	956					
			Deposito de materiales	1	16	16						
		RECEPCION			Plaza de acceso	1	500			500	724	
					Recepción y Control	2	100			200		
					Sala de Espera	2	12			24		
ZONA DE EXPOSICIONES	MUSEO	EXPOSICIONES	Exposición temporal	1	30	30	204	1326				
			sala de exposición	1	130	130						
			Reparación y mantenimiento	1	14	14						
			deposito	1	30	30						
			SS.HH. Damas	1	20	20						
			SS.HH. Varones	1	80	80						
	EXPOSICIONES FERROVIARIAS	PERMANENTES	PINTURAS-REPLICAS	SS.HH. Discapacitado	1	4	4			104		
				salón de exposiciones	1	65	65					
				Reparación y mantenimiento	1	10	10					
			ACTIVIDADES	depósito	1	15	15				90	
				salón de exposiciones	1	80	80					
				EST.FERROVIARIA	jardín de exp. ferroviaria (aire libre)	1	200					200
		CONTEMPORÁNEO	videoteca	1	48	48	343					
			depósito	1	15	15						
			salón de exposición	1	80	80						
			stands	10	10	100						
			depósito	1	15	15						
			depósito	1	15	15						
VENTAS	TIENDAS	tiendas	5	15	300	460						
		Recibidor (área libre)	1	30	30							
	Patio (área libre)	1	60	60								
	STANS	stands	5	14	70							
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	RESTAURANTE		pátio de comidas	1	250	250	307	1172.5				
			cocina	1	28	28						
			despensa	1	9	9						
			baños mujeres	1	5	10						
			baños varones	1	5	10						
			cuarto de mantenimiento	1	35	35						
	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	CUARTO DE MAQUINAS		cuarto de basura	1	8.5	8.5			98.5		
				cuarto de bombas	1	20	20					
				grupo electrógeno	1	35	35					
				deposito general	1	38	38					
		DEPOSITO GENERAL			ss.hh. personal	2	20			40	865.5	
					guardiania	1	9			9		
					patio de maniobras	1	80			80		
					estacionamiento buses	6	15			90		
ESTACIONAMIENTO			estacionamiento autos	34	15	510	680					
ESPACIO PUBLICO	RECREACION	ESPACIMIENTO	plaza de eventos culturales	1	200	200	350	1600				
			zona de descanso	1	150	150						
		RECREACION PASIVA			plaza principal	1	300		300			
					alameda	1	950		950			

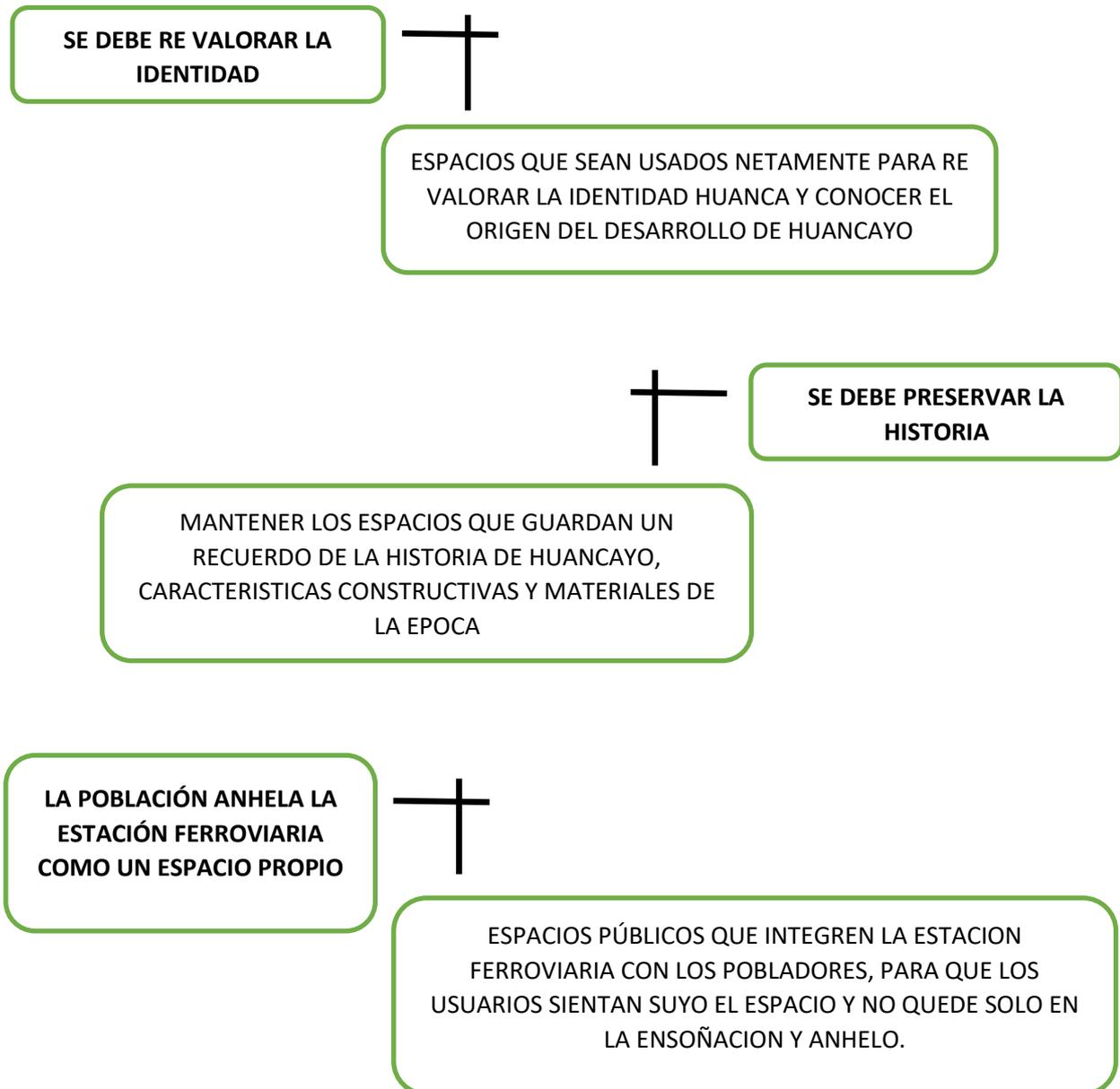
5647.00
m2

ÁREA TERRENO 11 365.62 m2

REALIZACION PROYECTUAL

2.1. Descripción del partido arquitectónico

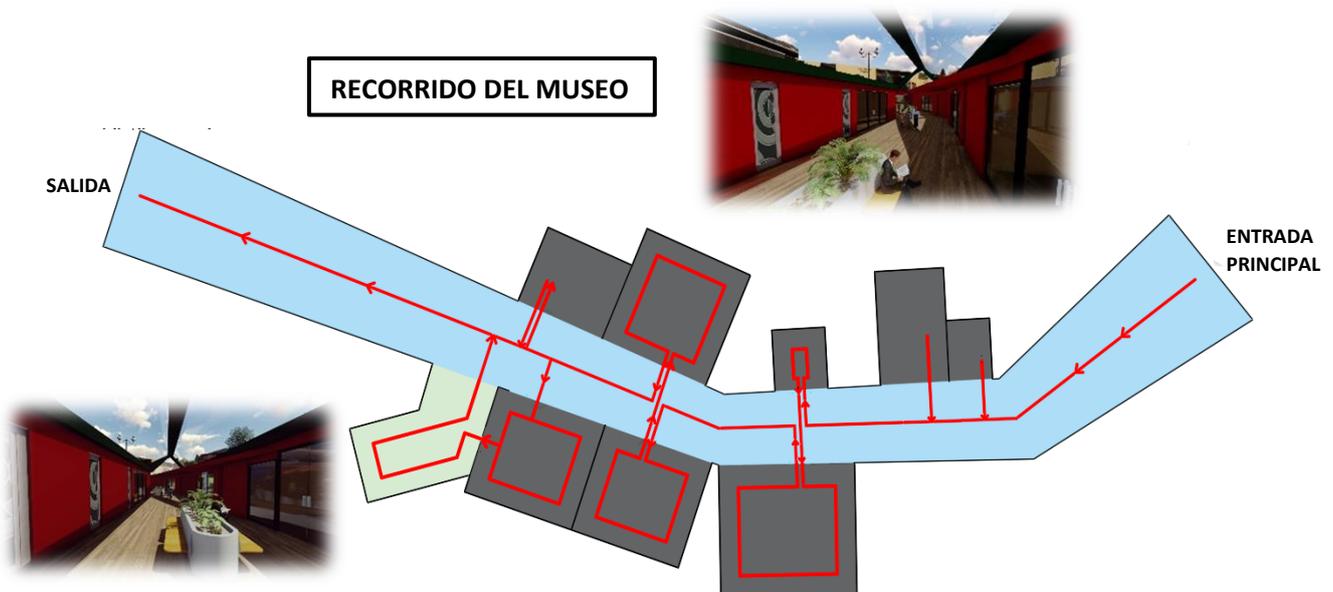
Se tomó en consideración en el proyecto aplicativo el sentir del poblador para con la estación ferroviaria de Huancayo; desde ahí se consideró primordial el punto de vista del poblador huancaíno, llegando a obtener como resultados la necesidad cultural y social que aqueja la ciudad de Huancayo; por ende, se debe re valorar la identidad y preservar la historia, haciendo suyo la representación de estos espacios dedicados a la conservación por parte de la población.



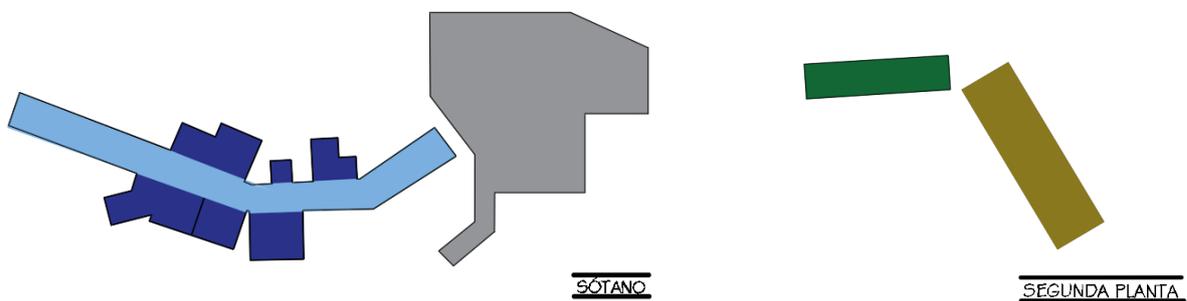
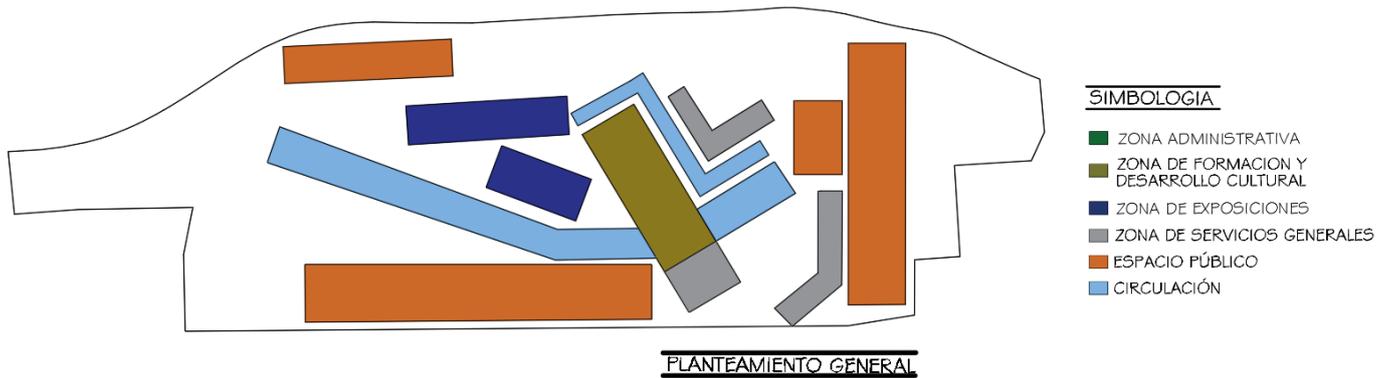
2.2. Descripción del anteproyecto

El proyecto aplicativo “Museo Ferroviario de Huancayo” pretende recuperar la esencia de la historia creando espacios netamente comprometidos a poder exponer los elementos que conformaron y representaron la historia; estos espacios están integrados a espacios públicos que hacen que la estación ferroviaria se sienta parte de la vida del poblador y no sea ajena a ella.

Los espacios dedicados a exponer la historia son parte del museo, estos espacios dan la sensación de la travesía del tren, recorriendo espacios libres con iluminación natural y entrando a túneles como parte del viaje para llegar al destino; esta travesía del tren está ligado al recorrido del museo ya que los espacios de exposición están en el sótano y la circulación principal para llegar de un espacio a otro tiene una cubierta vidriada que brinda iluminación natural; este recorrido de estar en un ambiente completamente cerrado mostrando la historia y luego dirigirse a otro ambiente que necesariamente tienen que pasar por la circulación con luz natural brinda la sensación de la travesía del tren.



Zonificación Del Museo Ferroviario



La propuesta de zonificación que se planteó para el proyecto aplicativo presenta espacios integrados por áreas públicas y espacios dedicados a satisfacer las necesidades culturales del poblador.

Se pretendió lograr la integración del museo con los espacios públicos para que los pobladores sientan el espacio como parte de su vida.

Se respetó el patrimonio cultural, características constructivas y acabados de la época ya que es un elemento que representa la historia y emite recuerdos a los pobladores de la estación ferroviaria.

Objetivo del Proyecto Aplicativo

Rescatar los recuerdos de los pobladores para poder tener presente la historia, haciendo del proyecto aplicativo parte de la vida del poblador sin limitaciones ni restricciones; con el fin de que visiten la estación ferroviaria y puedan sentirse cómodos en este espacio.

2.2.1. Aspecto funcional

El museo ferroviario de Huancayo está conformado por la zona administrativa, la zona de formación y desarrollo cultural, la zona de exposiciones ferroviarias, la zona de servicios generales y espacios públicos.



El museo ferroviario de Huancayo cuenta con un estacionamiento en el sótano este sótano tiene un ascensor que deja a los visitantes en una plaza principal.

Existe una plaza principal que invita a acceder al museo por una rampa siendo esta, parte de toda la circulación al museo; el recorrido del museo lleva a los recuerdos de un viaje en tren ya que al momento de ingresar a la circulación vidriada, para luego dirigirse a los ambientes cerrados que muestran las exposiciones y salir nuevamente a la circulación principal con iluminación natural da la sensación de una travesía en tren; al término de la visita netamente al museo esta circulación invita a poder visitar los demás espacios.





La plaza principal invita también a los pobladores a ingresar a la zona de servicios en general que está compuesta por el restaurante, también se encuentra la zona de formación y desarrollo cultural que está compuesta

por el SUM que se ubican en el primer piso; mientras que en el segundo piso se

encuentra taller de cerámica, taller de textilería, aula teórica y área de profesores, para poder ingresar al segundo nivel se puede ingresar por una escalera o ascensor, llegando a un puente que conecta a estos ambientes.



ingreso principal tiene un recibidor que es un acceso peatonal al área libre, mientras las personas avanzan por este acceso llegan al museo admirando parte del museo mediante un puente que esta sobre la circulación principal del museo, finalizando este recorrido los visitantes pueden pasar por los demás espacios libres.





En este mismo hall principal existe una estación pequeña para un mini paseo en locomotora, aprovechando que existe un riel que pasa por este hall y parte de la circulación del museo.

El bloque que pertenece al patrimonio cultural está siendo usado en el primer piso con stands, estos módulos de venta son de artesanías y productos de la zona, estos stands tienen vista a la exposición al aire libre de trenes, estas vistas invitan a pasar y conocer más de la historia dentro del museo ferroviario, o por lo contrario si ya conocen el museo no está demás dejar esta exhibición al aire libre para tener latente la historia. En el segundo piso se encuentra el área administrativa.





Parte de la sub zona de servicios complementarios, el cuarto de máquinas, este se encuentra en el primer piso, tiene acceso por la Avenida Ferrocarril.

El proyecto aplicativo cuenta con una pequeña alameda desde el Jirón Pachitea hasta la Avenida Ferrocarril, esta alameda conecta esta dos vías y la plaza principal, las personas pueden dirigirse de cualquiera de las dos vías hacia el lugar de concentración siendo la plaza principal, esta plaza principal cuenta con acceso al museo ferroviario. La alameda está compuesta por áreas verdes, áreas de descanso, circulación peatonal y circulación para ciclistas. El trayecto trae escalones y rampas para una mejor circulación.





Existen espacios públicos que complementan el museo ferroviario; la plaza principal que da acceso al museo, a la zona de formación y desarrollo cultural, a la zona de servicios generales, a la zona de exposiciones y la zona de administración.



Por el lado de Jirón Pachitea existe una plazoleta donde se pueden realizar eventos culturales y las personas pueden permanecer en los momentos de ocio, esta plazoleta tiene acceso a los demás espacios públicos que brinda la estación ferroviaria de Huancayo.



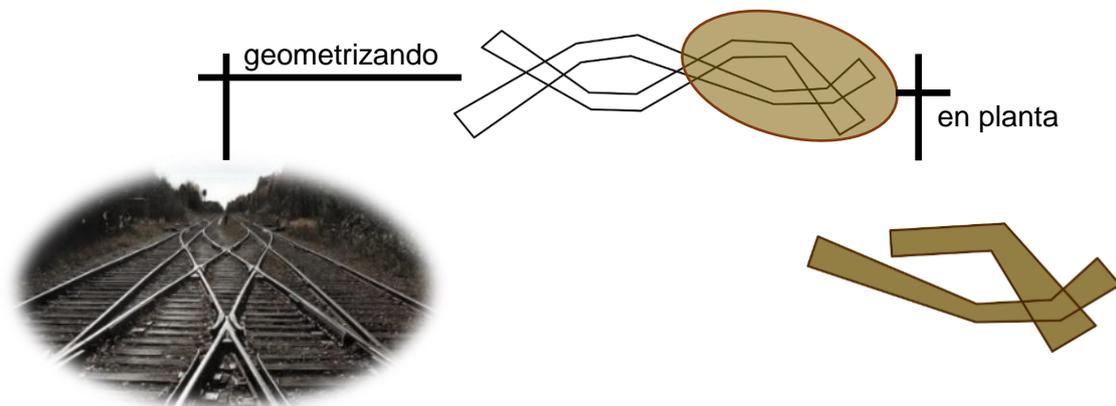
Por la Avenida Ferrocarril se encuentra otro espacio público donde las personas pueden descansar, observar la estación ferroviaria, permaneciendo en este espacio mientras consumen los productos que expenden las tiendas que existen en este espacio.

Este espacio conecta también con los demás espacios que existe en la estación ferroviaria.



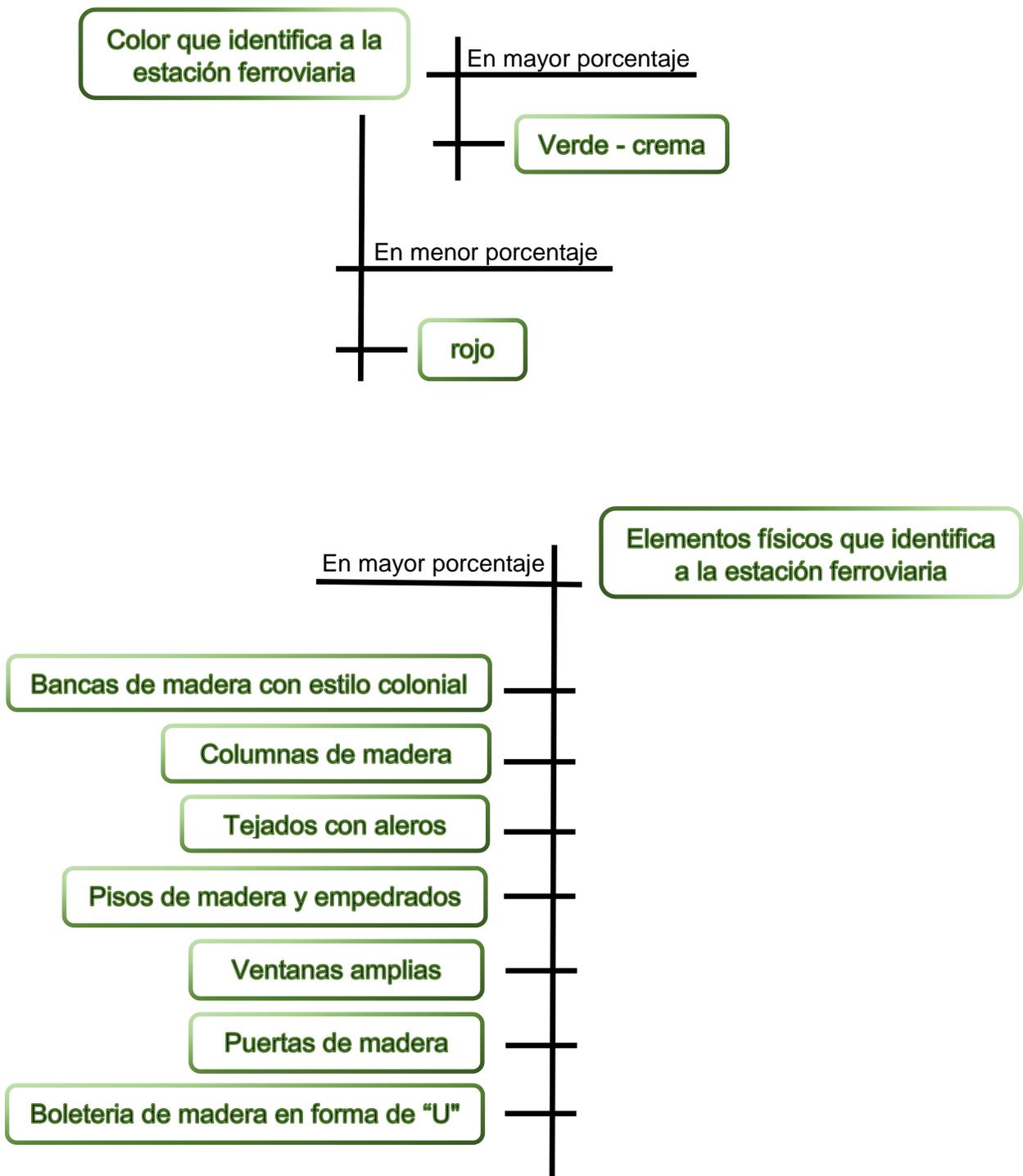
2.1.1. Aspecto formal

El museo ferroviario tomó la trama de los cruces de rieles, la fluidez con la que se entrecruzan la cual forman rutas caóticas e impredecibles para llegar a los destinos de cada viajero.



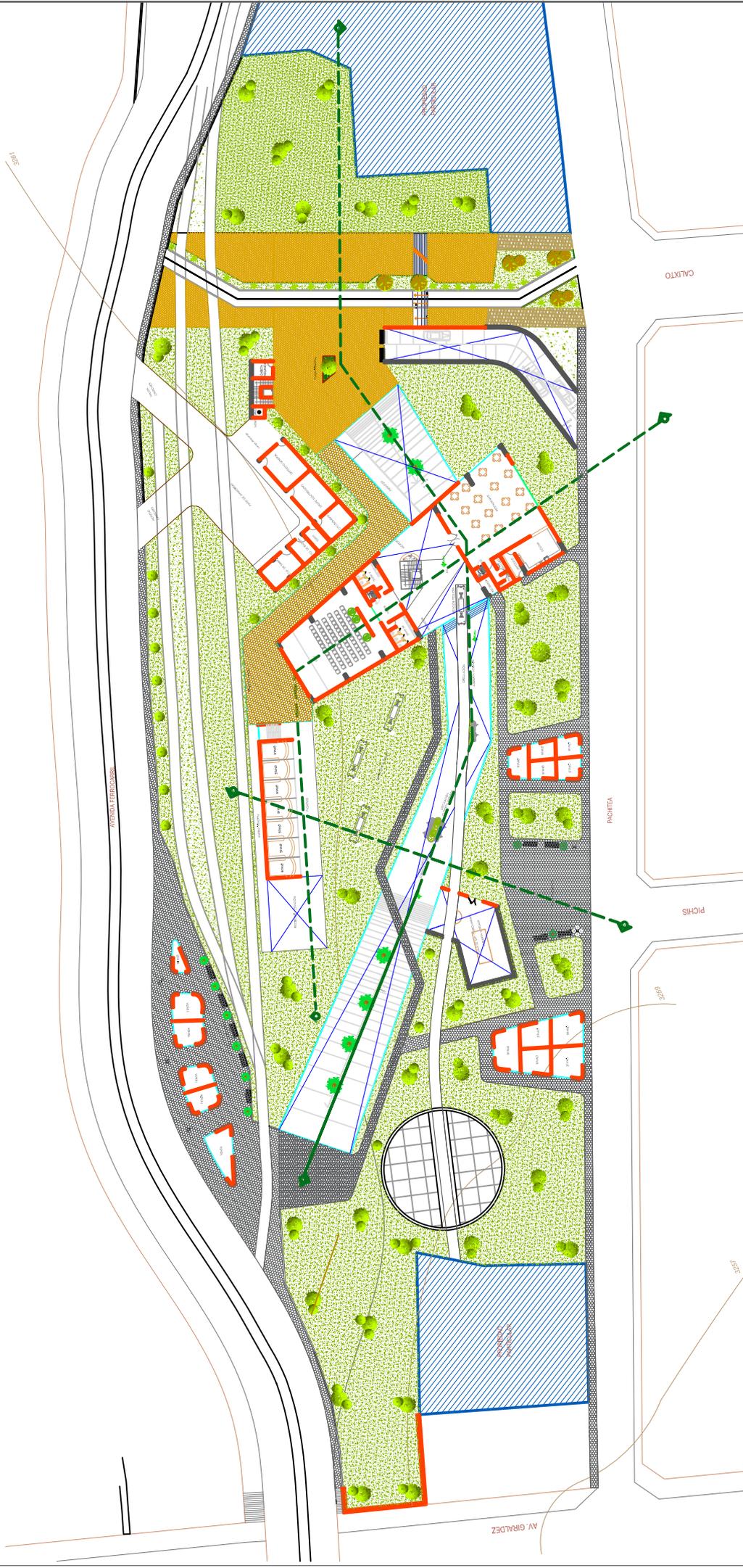
Detalles del Proyecto Aplicativo

Se utilizaron datos según la encuesta realizada y se identificó lo siguiente para aplicar al proyecto Museo Ferroviario:



ANEXOS

PLANOS



"UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES"

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

PROYECTO APLICATIVO - MUSEO FERROVIARIO



CONTIENE:
PLANTEAMIENTO GENERAL

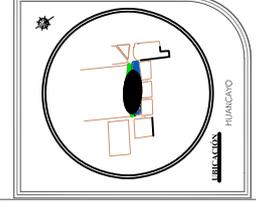
BACHIVARQ. :
SALINAS HILARES Emperatriz del Rocío

ASESORES:
Arq. CEBRIAN MAYCO Ricardo
Dr. ESPINOZA QUISEPÉ Jhonny A.

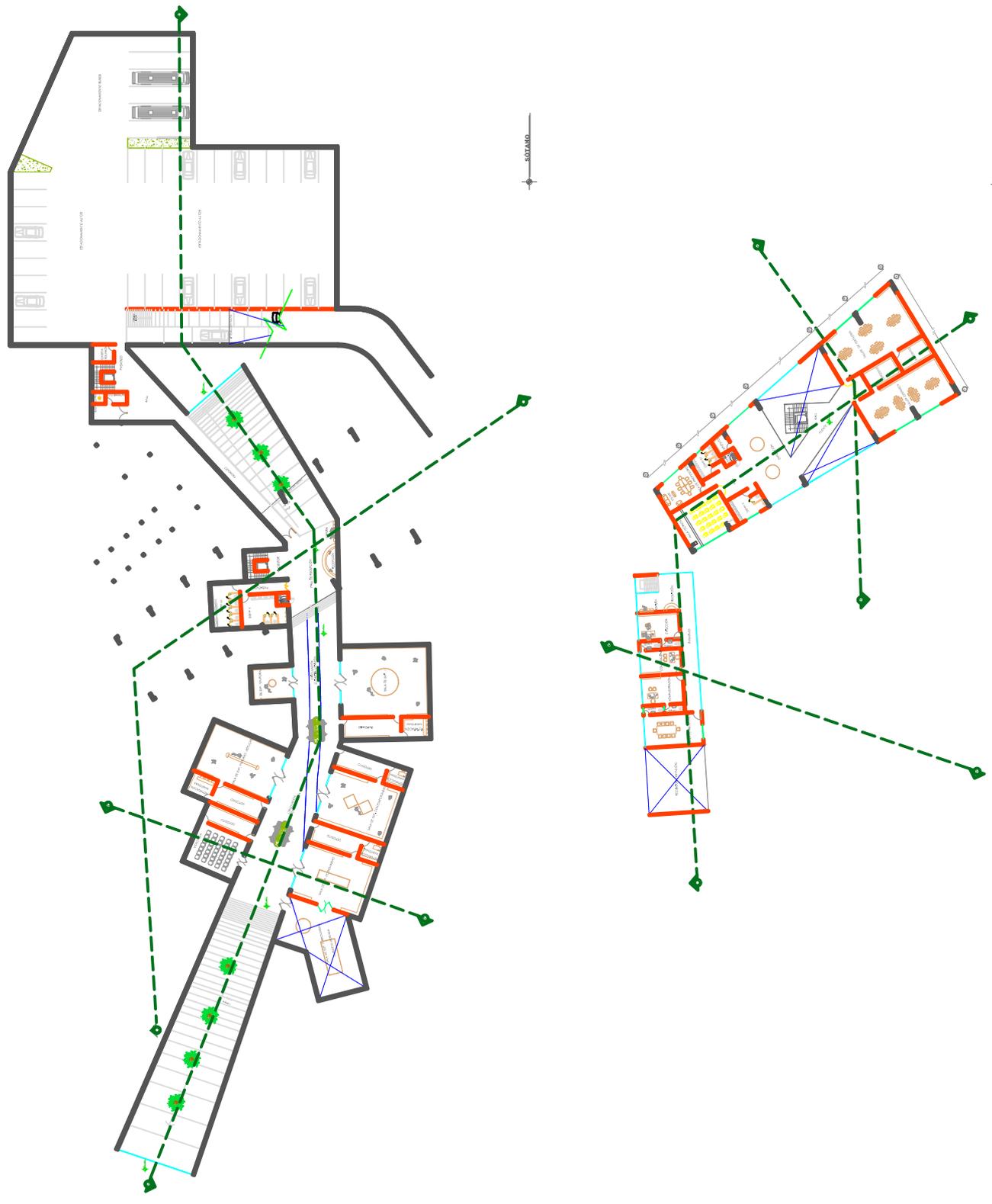
AÑO:
2018

ESCALA:
1/300

LÁMINA:
01



MUSEO FERROVIARIO	
CONTENIDO:	SEGUNDA PLANTA
PROYECTO:	SALINAS ILLAREZ Empresario S.A. de C.A.
ASISTENTE:	Arq. CEBRIAN MANCO Rosado Dr. ESPINOZA OUSPTE Jhonny
AÑO:	2014
ESCALA:	1:500
LÁMINA:	02

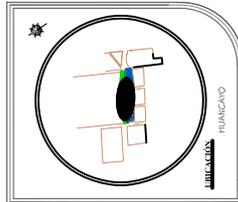


—+— SOTANO

—+— SEGUNDA PLANTA

UPLA

"UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES"
ESUELA ACADÉMICO PROFESIONAL
DE ARQUITECTURA



MUSEO FERROVIARIO

CORTE: A - CORTE B
CORTE C - ELEVACION

PROYECTO: SALINAS ILLAREZ
ESTACION DE FERRO

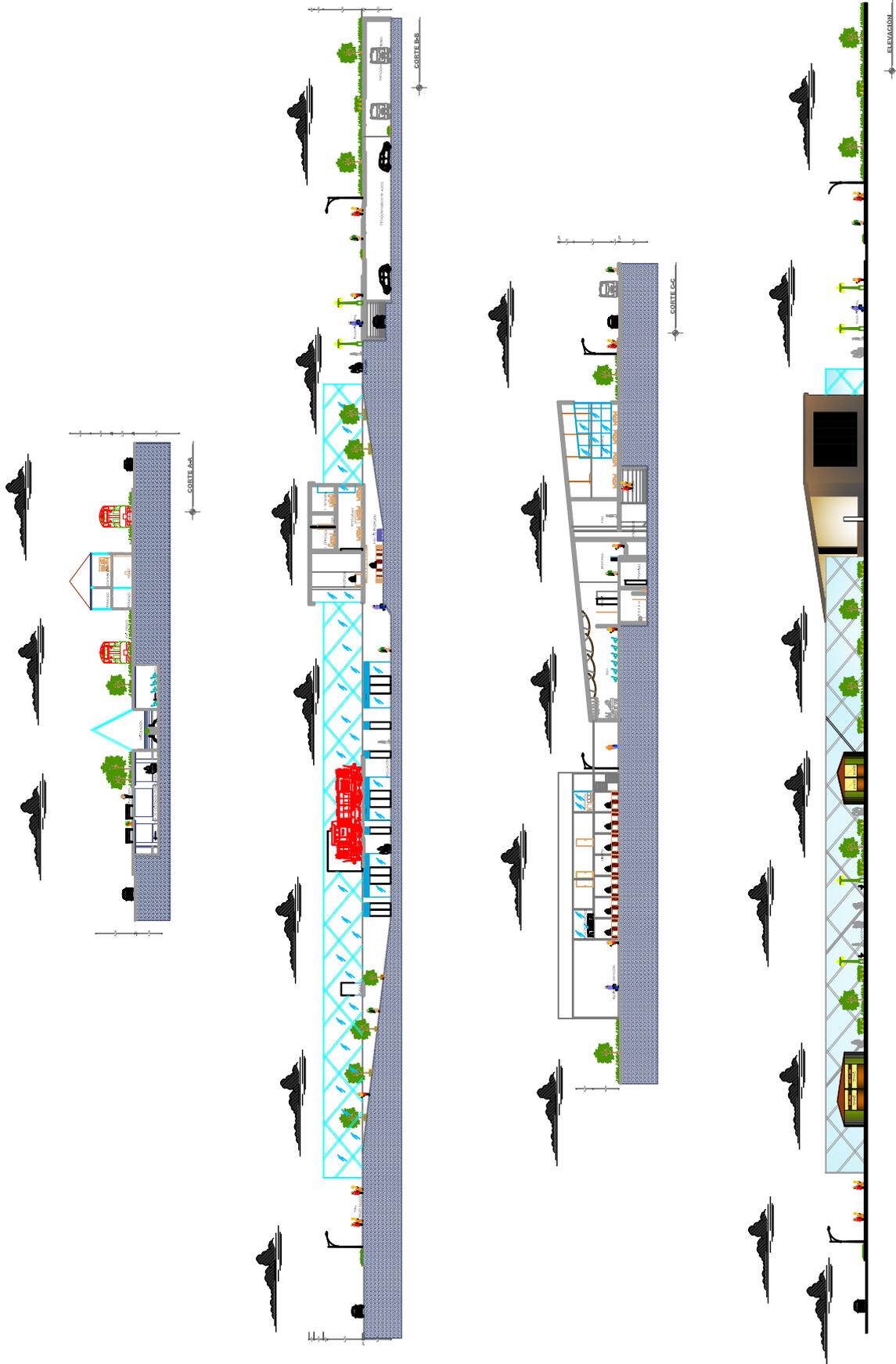
ASISTENTE: Aya, CEBRIAN MANCO Rucardo
Dr. ESPINOZA OUSBET Jhony

AÑO: 2018

ESCALA: 1/500

LÁMINA:

03



**MAQUETA VIRTUAL
VISTAS**

















