



**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA AGROPECUARIA DE MANABÍ
MANUEL FÉLIX LÓPEZ**

CARRERA: ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERO
COMERCIAL CON MENCIÓN ESPECIAL EN ADMINISTRACIÓN
PÚBLICA**

TEMA:

**ANÁLISIS DEL IMPACTO SOCIOECONÓMICO PARA EL
PROYECTO “REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA
CARRETERA PIMPIGUASÍ – CHONE” EN LA COMUNIDAD,
DURANTE EL PERIODO 2008 – 2013**

AUTORAS:

**MORA ZAMBRANO ANDREA MONSERRATE
SACÓN MACÍAS SINDIA PATRICIA**

TUTORA:

ING. MARÍA JOSÉ VALAREZO MOLINA, MBA.

CALCETA, MARZO 2013

DERECHOS DE AUTORÍA

Andrea Monserrate Mora Zambrano y Sindia Patricia Sacón Macías, declaran bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de nuestra autoría, que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional, y que hemos consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

A través de la presente declaración cedemos los derechos de propiedad intelectual a la Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí Manuel Félix López, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual y su reglamento.

.....
ANDREA M. MORA ZAMBRANO

.....
SINDIA P. SACÓN MACÍAS

CERTIFICACIÓN DE TUTORA

Ing. María José Valarezo Molina, MBA certifica haber tutelado la tesis **ANÁLISIS DEL IMPACTO SOCIOECONÓMICO PARA EL PROYECTO “REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PIMPIGUASÍ - CHONE” EN LA COMUNIDAD, DURANTE EL PERIODO 2008 – 2013**, que ha sido desarrollada por Andrea Monserrate Mora Zambrano y Sindia Patricia Sacón Macías, previa la obtención del título de Ingeniero Comercial con mención especial en Administración Pública, de acuerdo al **REGLAMENTO PARA LA ELABORACIÓN DE TESIS DE GRADO DE TERCER NIVEL** de la Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí Manuel Félix López.

.....
ING. MARÍA J. VALAREZO MOLINA, MBA.

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

Los suscritos integrantes del tribunal correspondiente, declaran que han **APROBADO** la tesis **ANÁLISIS DEL IMPACTO SOCIOECONÓMICO PARA EL PROYECTO “REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PIMPIGUASÍ – CHONE” EN LA COMUNIDAD, DURANTE EL PERIODO 2008-2013**, que ha sido propuesta, desarrollada y sustentada por Andrea Monserrate Mora Zambrano y Sindia Patricia Sacón Macías, previa la obtención del título de Ingeniero Comercial con mención especial en Administración Pública, de acuerdo al **REGLAMENTO PARA LA ELABORACIÓN DE TESIS DE GRADO DE TERCER NIVEL** de la Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí Manuel Félix López.

.....
ING. MARÍE L. VELÁSQUEZ VERA, M.Sc.

MIEMBRO

.....
DR. MARCELO PAZMIÑO MENA

MIEMBRO

.....
PhD. EVIS DIEGUEZ MATELLAN

PRESIDENTE

AGRADECIMIENTO

A la Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí Manuel Félix López que nos dio la oportunidad de una educación superior de calidad y en la cual hemos forjado nuestros conocimientos profesionales día a día.

A nuestros padres por el apoyo brindado en la carrera universitaria.

A nuestros hermanos por la motivación recibida para culminar con este proceso de aprendizaje.

A nuestros catedráticos quienes se han constituido como guías y orientadores importantes para nuestra carrera profesional.

Las Autoras

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación se lo dedicamos a nuestros padres Enrique y Patricia; Miguel y Adelaida quienes con su ejemplo y apoyo incondicional nos permitieron terminar nuestra carrera con éxito.

A nuestros hermanos Geovanny, Silvia y Andrea que con su comprensión hicieron posible el desarrollo de este trabajo.

A nuestras amigas Victoria, Valeria y Tatiana, quienes con su motivación y apoyo constante permitían mantener un progreso en nuestra carrera universitaria.

Para finalizar queremos dedicar este trabajo a todas aquellas personas que de una u otra manera colaboraron con este proceso de investigación.

Las Autoras

CONTENIDO GENERAL

CARÁTULA.....	i
DERECHOS DE AUTORÍA.....	ii
CERTIFICACIÓN DE TUTORA.....	iii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL.....	iv
AGRADECIMIENTO	v
DEDICATORIA.....	vi
CONTENIDO GENERAL	vii
CONTENIDO DE CUADROS Y GRÁFICOS.....	viii
RESUMEN	xiii
PALABRAS CLAVES	xiii
ABSTRACT	xiv
KEYWORDS	xiv
CAPÍTULO I. ANTECEDENTES	1
1.1. PLANTEAMIENTO Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	1
1.2. JUSTIFICACIÓN.....	2
1.3. OBJETIVOS.....	4
1.4. HIPÓTESIS.....	4
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	5
2.1. INVERSIÓN PÚBLICA.....	5
2.2. PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO	5
2.3. INFRAESTRUCTURA TERRESTRE	6
2.4. PROYECTOS	7
2.5. SISTEMA SOCIOECONÓMICO Y ASPECTOS CULTURALES DE PROYECTOS VIALES.....	9
2.6. INVERSIÓN EN LA VIALIDAD DE MANABÍ.....	10

2.7.	SEGUNDA EMERGENCIA VIAL PARA MANABÍ.....	11
2.8.	PROYECTO DE CONSTRUCCION Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CHONE, CANUTO, CALCETA, JUNIN Y PIMPIGUASÍ.....	11
2.9.	POBLACIONES INVOLUCRADAS EN EL PROYECTO.....	12
2.10.	VARIABLES.....	13
2.11.	INDICADORES.....	14
2.12.	CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN.....	16
2.13.	TRABAJO.....	17
2.14.	PRODUCCIÓN AGROPECUARIA.....	18
2.15.	INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA.....	18
2.16.	INVESTIGACIÓN HISTÓRICA.....	19
2.17.	MÉTODO ANALÍTICO.....	19
2.18.	MÉTODO KENDALL.....	20
2.19.	EVALUACIÓN DE IMPACTO EX-ANTE.....	20
2.20.	EVALUACIÓN DE IMPACTO EX-POST.....	20
2.21.	LA ENCUESTA.....	21
2.22.	POBLACIÓN O UNIVERSO.....	22
2.23.	TÉCNICAS ESTADÍSTICAS.....	23
2.24.	PROGRAMA SPSS 11.0.....	25
	CAPÍTULO III. DESARROLLO METODOLÓGICO.....	26
	CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	34
	BIBLIOGRAFÍA.....	58
	ANEXOS.....	63

CONTENIDO DE CUADROS Y GRÁFICOS

CUADRO N° 1.	MATRIZ DE INVOLUCRADOS.....	28
CUADRO N° 2.	MATRIZ DE EXPERTOS.....	30

CUADRO N° 3.SEXO – PARROQUIA CANUTO	33
CUADRO N° 4.SEXO – CANTÓN JUNÍN	33
CUADRO N° 5.DIVISIÓN POLÍTICA- PARROQUIA CANUTO	34
CUADRO N° 6.DIVISIÓN POLÍTICA- CANTÓN JUNÍN	34
CUADRO N° 7.NIVEL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO- PARROQUIA CANUTO	35
CUADRO N° 8.NIVEL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO- CANTÓN JUNÍN	35
CUADRO N° 9.CREACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS- PARROQUIA CANUTO	36
CUADRO N°10.CREACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS- CANTÓN JUNÍN...	37
CUADRO N° 11.TIPOS DE COMERCIO- PARROQUIA CANUTO.....	38
CUADRO N° 12.TIPOS DE COMERCIO- CANTÓN JUNÍN.....	38
CUADRO N° 13.INFLUENCIA EN LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA DE LA ZONA- PARROQUIA CANUTO	39
CUADRO N° 14.INFLUENCIA EN LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA DE LA ZONA- CANTÓN JUNÍN	39
CUADRO N° 15.RETRASO EN LA VÍA- PARROQUIA CANUTO.....	41
CUADRO N° 16.RETRASO EN LA VÍA. CANTÓN JUNÍN.....	41
CUADRO N° 17.AFECTACIÒN DEL RETRASO EN LA VÍA- PARROQUIA CANUTO.....	42
CUADRO N° 18.AFECTACIÒN DEL RETRASO EN LA VÍA- CANTÓN JUNÍN	42
CUADRO N° 19.USO DE LA VÍA- PARROQUIA CANUTO	43
CUADRO N° 20. USO DE LA VÍA- CANTÓN JUNÍN	43
CUADRO N° 21.FRECUENCIA DE UTILIZACIÓN DE LA VÍA – PARROQUIA CANUTO.....	45
CUADRO N° 22.FRECUENCIA DE UTILIZACIÓN DE LA VÍA - CANTÓN JUNÍN	45

CUADRO N° 23. GENERACIÓN DE EMPLEO – PARROQUIA CANUTO....	46
CUADRO N° 24. GENERACIÓN DE EMPLEO – CANTÓN JUNÍN	46
CUADRO N° 25.BENEFICIOS – PARROQUIA CANUTO	47
CUADRO N° 26.BENEFICIOS – CANTÓN JUNÍN	47
CUADRO N° 27. LOCALES COMERCIALES– CANTÓN JUNÍN.....	49
CUADRO N° 28. NIVELES DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	50
CUADRO N° 29. LOCALES COMERCIALES REGISTRADOS	52
CUADRO N° 30. NIVELES DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	53
GRÁFICOS	
GRÁFICO N° 1. SEXO.....	35
GRÁFICO N° 2. DIVISIÓN POLÍTICA DE CANUTO Y JUNÍN	36
GRÁFICO N° 3. NIVEL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE CANUTO Y JUNÍN	37
GRÁFICO N° 4. CREACIÓN DE NUEVOS NEGOCIOS.....	38
GRÁFICO N° 5. TIPOS DE COMERCIO.....	39
GRÁFICO N° 6. INFLUENCIA DE LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA EN LA ZONA.....	41
GRÁFICO N° 7.RETRASO DE LA VÍA	42
GRÁFICO N° 8. AFECTACIÓN DEL RETRASO EN LA VÍA – CANTÓN JUNÍN	43
GRÁFICO N° 9. USO DE LA VÍA.....	45
GRÁFICO N° 10. FRECUENCIA DE UTILIZACIÓN DE LA VÍA.	46
GRÁFICO N° 11. GENERACIÓN DE EMPLEO	47
GRÁFICO N° 12. BENEFICIOS	49
GRÁFICO N° 14. NIVELES DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO DISTRIBUIDOS EN MESES.	52
GRÁFICO N° 15. NIVELES DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO GLOBAL.....	52
GRÁFICO N° 16. NIVEL DE CREACIÓN DE COMERCIALES.....	53

GRÁFICO N° 17. NIVELES DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO	55
---	----

FIGURAS

FIGURA 03.01.HOJA DE RUTA- CARRETERA PIMPIGUASÍ - CHONE	64
---	----

FIGURA 03.02. FICHA DE OBSERVACIÓN EN RECORRIDO DE LA RUTA PIMPIGUASÍ – CHONE.	65
--	----

FIGURA 03.05. CUESTIONARIO DE EXPERTOS PARA PROCESO MUESTRAL	67
---	----

FIGURA 03.06. ENCUESTAS PARA APLICAR EN LAS ZONAS DE INFLUENCIA CANUTO- JUNÍN.	69
--	----

FOTOS

FOTO 03.03. DOCUMENTO SUSCRITO POR EL MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS A LA COMPAÑÍA EQUITESA S.A ...	66
---	----

FOTO 03.04. DATOS ACTUALIZADOS DEL PROYECTO PIMPIGUASÍ- CHONE, MONTO CONTRATADO.....	66
---	----

FOTO 03.07 APLICACIÓN DE ENCUESTAS EN LA PARROQUIA CANUTO.....	70
---	----

FOTO03.08. APLICACIÓN DE ENCUESTAS EN LA PARROQUIA CANUTO	70
--	----

FOTO 03.09. APLICACIÓN DE ENCUESTAS CANTÓN JUNÍN.	71
--	----

FOTO 04.10.RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN JUNÍN SOBRE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES CREADOS DESDE EL AÑO 2008 HASTA EL 2012.....	71
---	----

FOTO 04.11 ENTREGA DE INFORMACIÓN POR PARTE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN JUNÍN SOBRE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES.	72
---	----

FOTO 04.12 REVISIÓN DE LOS ARCHIVOS DEL JUZGADO DÉCIMO SÉPTIMO DE GARANTÍAS PENALES JUNÍN- CALCETA.....	72
--	----

FOTO 04.13 ENTREGA DE INFORMACIÓN SOBRE LAS ESTADÍSTICAS
DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR PARTE DEL JUEZ DEL JUZGADO
DÉCIMO SÉPTIMO DE GARANTÍAS PENALES JUNÍN -. CALCETA. 73

RESUMEN

La inversión gubernamental promueve el desarrollo social y económico del país manteniendo a la ciudadanía satisfecha con la gestión realizada; la carretera Chone, Canuto, Calceta, Junín y Pimpiguasí es identificada como una inversión concreta en la provincia de Manabí por pertenecer a la red vial estatal. De acuerdo a la metodología aplicada se presenta resultados sobre el impacto de esta construcción, en donde la creación de nuevos locales comerciales y la producción agrícola fueron los beneficiarios mayores. Para obtener estos resultados se procedió a la aplicación de una metodología concreta, de acuerdo a las variables dependientes e independientes, con el objetivo de realizar un adecuado análisis de acuerdo a la utilización de los métodos, técnicas y herramientas aplicadas. Se logró demostrar que la hipótesis formulada fue esclarecida con criterios formados y conocimientos científicos, manteniendo a la investigación centrada en el objetivo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que era remediar y prevenir la integridad de las personas que transitan por esta vía y lograr el bienestar social; este objetivo concuerda con el Plan Nacional del Buen Vivir presentado por la SENPLADES que menciona a la inversión vial como eje dinamizador de conectividad, el cual permite elevar la producción nacional obteniendo rendimientos económicos que afecten directamente a las finanzas del país.

PALABRAS CLAVES

Impacto, Socioeconómico, Método Kendall, Proyecto vial.

ABSTRACT

Government investment promotes social and economic development of the country keeping the public satisfied with the steps taken, the road Chone, Canuto, Calceta, Junín and Pimpiguasí is identified as a specific investment in the Manabí province belonging to the state road network. According to the methodology presented results on the impact of this construction, where the creations of new commercial and agricultural production were the major beneficiaries. To obtain these results, we proceeded to the application of a specific methodology, according to the independent and dependent variables, in order to conduct a proper analysis according to the use of methods, techniques and tools applied. It was possible to show that your hypothesis was formed and enlightened by scientific criteria, keeping the research focused on the objective of the Ministry of Transport and Public Works was to remedy and prevent the integrity of the people passing by this route and the welfare social, this goal is consistent with the national Plan for Good Living presented by SENPLADES road investment as dynamic axis of connectivity, which can raise the domestic economic returns obtained directly affecting the country's finances.

KEYWORDS

Impact, Socioeconomic, Method Kendall, Road project

CAPÍTULO I. ANTECEDENTES

1.1. PLANTEAMIENTO Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

La obtención del bienestar colectivo e individual en las comunidades admite el desarrollo de un conjunto de interrelaciones que se pueden englobar en impactos socioeconómicos. Las carreteras son consideradas como factores permisivos del desarrollo económico y social del territorio, pues mediante las construcciones de infraestructura se provocan cambios en los estándares de distribución poblacional y estímulos a las actividades productivas.

La situación vial de un país permite identificar los beneficios promovidos en un sector, aportando una información útil para la administración pública responsable de realizar obras viales, principalmente si existe incertidumbre sobre la utilidad de este proyecto durante su vida económica. En la nueva era de las comunicaciones necesariamente se necesita construir caminos más fuertes y más seguros de manera que intensifique su mirada en el progreso de países y en el mundo contemporáneo.

La construcción de la vía Pimpiguasí – Junín – Calceta - Chone, es de gran importancia para los cantones Chone, Bolívar y Junín, pues son considerados como cantones de desarrollo continuo, caracterizados por su potencialidad en el sector agropecuario, económico, social, educativo y turístico; es por este motivo que se considera necesario evaluar el impacto socioeconómico que tiene este proyecto vial.

Los impactos socioeconómicos son indispensables para identificar el efecto de la inversión pública; es ahí donde el desarrollo económico, social, turístico, laboral de la zona se encuentra involucrado por la gran afluencia comercial de la provincia. Dentro de este contexto se puede mencionar al Cantón Chone como beneficiario de esta obra pública, pues se encuentra como eje principal de conexión entre las provincias de la Sierra y Costa mientras que el Cantón

Portoviejo se incluye como dinamizador del sector gubernamental, es decir, la vía comprende la zona de Pimpiguasí que se encuentra como principal acceso para realizar cualquier proceso en las Entidades Públicas adscritas al Gobierno Central.

La compañía EQUITESA construyó el pavimento rígido de la carretera Chone – Canuto – Calceta – Junín – Pimpiguasí, como parte de los trabajos de rehabilitación de esta vía, contratados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), dentro del programa de la Emergencia Vial fase 2.

Dentro de este contexto se logra captar la necesidad de analizar el impacto socioeconómico donde surge la siguiente pregunta ¿Cómo se han visto afectadas, social y económicamente, las comunidades involucradas con la ejecución del Proyecto Rehabilitación y Mantenimiento de la carretera Pimpiguasí, Junín, Calceta, Canuto, Chone durante los periodos 2008-2013?

1.2. JUSTIFICACIÓN

Las carreteras son una pieza clave en el desarrollo económico y social en el territorio de cualquier país. Por un lado, la red de transporte es la mayor decisión estructurante del territorio, pues las carreteras desde el punto de vista de la ordenación del territorio determinan el crecimiento fomentando desarrollo demográfico y económico. Por el otro, un sistema de transporte genera beneficios eficaces, efectos de transferencia, y efectos de re-localización, por ello, las carreteras inducen cambios en los patrones de distribución de la población que apoyan directamente a las actividades productivas.

En este sentido, la mejora de la accesibilidad afecta al crecimiento de los sectores productivos y en consecuencia del empleo y, esto provoca un futuro económico positivo para la región afectada.

La función principal de las carreteras es proporcionar una ruta de intercambio comercial y de comunicación que engloban un desarrollo inminente de las

zonas agrícolas, pecuarias, comerciales, turísticas, culturales; donde la eficiencia y eficacia administrativa del gobierno en coordinación con entidades de apoyo se complementan con el cumplimiento de objetivos necesarios para un país en vías de desarrollo. Esta nueva situación genera fuentes de empleo necesarias para contribuir al aumento de la tasa de empleo y a la creación de nuevas partidas presupuestarias para ejecución de obras que prioricen el desarrollo del país.

La inversión pública genera un gran debate en las ejecuciones de obras u prestaciones de servicios, el presente estudio plantea diseñar una metodología basada en objetivos y criterios múltiples que den soporte al sistema de seguimiento y evaluación a utilizar. El impacto socio económico coadyuva con el desarrollo local y regional mitigando la pobreza enfocado a conseguir el bienestar ciudadano en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. OBJETIVO GENERAL

Evaluar el Impacto Socioeconómico del Proyecto “Rehabilitación y Mantenimiento de la Carretera Pimpiguasí – Chone” en la comunidad, para el período 2008 – 2013.

1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ❖ Recopilar información sobre el Proyecto Vial.
- ❖ Aplicar una metodología para la medición del impacto socio económico de la vía Pimpiguasí - Chone.
- ❖ Analizar los efectos sociales y económicos del Proyecto Vial durante los periodos 2008-2013.

1.4. HIPÓTESIS

El Proyecto Rehabilitación y Construcción de la Carretera Pimpiguasí, Junín, Calceta, Canuto, Chone; tiene un impacto en el desarrollo socioeconómico de la comunidad manabita.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

2.1. INVERSIÓN PÚBLICA

Según cita el Código de Planificación y Finanzas Públicas, se entenderá por inversión pública al conjunto de egresos y/o transacciones que se realizan con recursos públicos para mantener o incrementar la riqueza y capacidades sociales y del Estado, con la finalidad de cumplir los objetivos de la planificación (Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, 2010).

2.2. PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO

De acuerdo al Ministerio de Finanzas del Ecuador (c2011), el Presupuesto General del Estado es la estimación de los recursos financieros que tiene el Ecuador; es decir, aquí están los Ingresos (venta de petróleo, recaudación de impuestos, etc.), pero también están los Gastos (de servicio, producción y funcionamiento estatal para educación, salud, vivienda, agricultura, seguridad, transporte, electricidad, etc., de acuerdo a las necesidades identificadas en los sectores y a la planificación de programas de desarrollo).

El Presupuesto del Gobierno Central (PGC) es la parte del Presupuesto General del Estado (PGE) directamente administrada por el Gobierno y sus instituciones, a través del Ministerio de Finanzas.

El art. 292 de la Constitución del Ecuador determina que: el Presupuesto General del Estado es el instrumento para la determinación y gestión de los ingresos y egresos del Estado, e incluye todos los ingresos y egresos del sector público, con excepción de los pertenecientes a la seguridad social, la banca pública, las empresas públicas y los gobiernos autónomos descentralizados.

La formulación y la ejecución del Presupuesto General del Estado se sujetarán al Plan Nacional de Desarrollo. Los presupuestos de los gobiernos autónomos descentralizados y los de otras entidades públicas se ajustarán a los planes regionales, provinciales, cantonales y parroquiales, respectivamente, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, sin menoscabo de sus competencias y su autonomía (Constitución Política del Ecuador, 2008).

2.3. INFRAESTRUCTURA TERRESTRE

Sánchez (2005) citado por Pereyra (2009) menciona que la necesidad de desarrollar la infraestructura de transporte se ha vuelto aún más importante que años precedentes. Las economías latinoamericanas se han especializado progresivamente en un modelo exportador; la demanda exterior de los países asiáticos en particular ha crecido de forma exponencial, especialmente en lo referente a productos básicos de mucho volumen y peso. El enlentecimiento de la provisión de infraestructura de transporte ha acelerado la aparición de deficiencias estructurales y cuellos de botella.

Las carreteras se consideran factores que permiten el desarrollo económico y social del territorio, su relación es causa-efecto pues hacen posible el desarrollo, aunque no lo provocan directamente. Aunque no provocaran por sí mismas la transformación territorial, inducen a la generación de cambios en los patrones de distribución de la población, además de que apoyan las actividades productivas (Obregón, 2010).

La ampliación y la mejora de estas infraestructuras han supuesto un notable incremento en la accesibilidad que se ha traducido en la reducción en los tiempos y en los costes de transporte, que, como consecuencia, puede haber modificado la distribución espacial de la actividad económica (Alañon *et al.*, 2012).

2.3.1. CÓMO SE DEBE FINANCIAR LA INFRAESTRUCTURA TERRESTRE

Existen dos formas para esta financiación: a través de impuestos o atrayendo al sector privado para que sea el inversionista. Como es natural, y por la naturaleza misma del transporte, en casi todos los países del mundo y en casi todas las situaciones, el nivel de tráfico en una vía casi nunca va a ser suficiente para cubrir los costos de inversión, administración y mantenimiento tan sólo con el cobro de peajes. Debe tenerse en cuenta además, que las concesiones son un instrumento financiero y no un instrumento constructivo (...) Por otra parte, las concesiones deben concentrarse en los sitios donde aporten más a la productividad y a la competitividad nacionales (...) Lo demás podría hacerse fácilmente por obra pública, exagerando también. Las carreteras de este triángulo y su conexión con el Pacífico deberían haber sido construidas ya hace veinte años (Benavides, 2010).

2.3.2. FUNDAMENTOS ECONÓMICO-TÉCNICOS

Bull (2003) citado por Pereyra (2009) añade que las carreteras se diseñan para que puedan soportar el tránsito de un cierto número de vehículos, con un cierto peso. Esta cantidad de tránsitos se expresa en términos de tiempo por una razón de simplicidad, surgiendo el concepto de vida útil de la infraestructura. Para que efectivamente la carretera llegue al final de su vida útil en condiciones de *transitabilidad* adecuada es necesario mantener la misma, de acuerdo con ciertas técnicas conocidas. En ausencia de una conservación vial adecuada la infraestructura se destruye precipitadamente, produciéndose una pérdida de capital vial, irrecuperable para la economía.

2.4. PROYECTOS

Para Otero *et al.* (2004) un proyecto es un conjunto autónomo de inversiones, políticas y medidas institucionales y de otra índole, diseñadas para lograr un objetivo específico (o serie de objetivos). Se puede definir como un modelo

para las asignaciones de recursos, que tienen un tiempo de ejecución y se logran resultados medibles (...) Es un proceso para obtener recursos destinado a convertir una idea surgida de los planes nacionales, de las necesidades locales e institucionales y de las situaciones de emergencia, con el fin de frenar el deterioro o continuar el desarrollo de los servicios sociales.

2.4.1. PROYECTO DE INVERSIÓN

Según Andía (2011b), el proyecto de inversión desde una perspectiva general, se entiende como una intervención en un medio para dar solución a una problemática existente y lograr un cambio deseado, por lo que va a existir un grupo de personas involucradas y necesidades referidas a la problemática.

El enfoque de desarrollo de un proyecto de inversión se inicia con la identificación del problema, luego se cuantifica, en función a ello se determina los requerimientos, cuya valorización se convierte en la inversión del proyecto.

2.4.2. PROYECTO DE INVERSIÓN SOCIAL

De acuerdo a Andía (2011a), son proyectos cuyo beneficio está centrado en forma directa en las personas, en su bienestar y en el mejoramiento de sus condiciones de vida. Además, cumplen con el requisito de un proyecto de inversión (ciclo de vida: preinversión, inversión y postinversión). Por ejemplo, proyecto de ampliación de servicios de un Centro de Emergencia Mujer, cuyos componentes son infraestructura, equipamiento, capacitación, sensibilización, etc.

Los proyectos de inversión social se inician con la elaboración de estudios ya sean a nivel de perfil, prefactibilidad o factibilidad; luego se ejecutan, es decir se implementan para brindar o mejorar un servicio permanente (etapa de postinversión), en donde se generan costos de operación y mantenimiento.

2.4.3. PROYECTOS VIALES

En general para Veas y Pradena (2010), los proyectos viales se caracterizan por la importancia de los recursos necesarios en la construcción y mantenimiento de estos. Entonces, y ante la limitación de recursos, es necesario que la inversión sea bien realizada. Buenas decisiones en materia de infraestructura vial pueden generar grandes beneficios, por el contrario, decisiones equivocadas pueden tener efectos muy negativos, tanto para el inversionista (público o privado) en particular, como para el país en general.

Para minimizar el riesgo de inversiones cuantiosas mal planeadas y/o ejecutadas es imprescindible realizar análisis rigurosos. Esto puede ser abordado a través del llamado “análisis del ciclo de vida” de los proyectos.

Para asignar adecuadamente los recursos públicos en las inversiones viales es necesario realizar análisis profundos en la preinversión. Ante las múltiples necesidades de inversión en infraestructura vial, lo que existe es una cartera de proyectos, los cuales deben ser priorizados de acuerdo a un análisis que considere todos los costos y beneficios sociales involucrados en el período de análisis. Esto se consigue estudiando la solución en su conjunto, vale decir diseño-construcción-conservación y valor residual.

2.5. SISTEMA SOCIOECONÓMICO Y ASPECTOS CULTURALES DE PROYECTOS VIALES

Para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú (2005), el área donde las obras del proyecto vial se ejecutarán, ejercerá un impacto de carácter negativo o positivo, especialmente sobre el componente socioeconómico. Sobre este tema, se define e identifica la información relacionada con el componente socio-económico (urbano y rural), vinculada directamente con el área de influencia de la carretera, se analiza sus impactos relacionados con las actividades a desarrollarse, los impactos sobre la

economía local y regional, sobre los aspectos sociales, sus interrelaciones con el desarrollo de la carretera.

Entre los componentes socio-económicos a considerar se pueden mencionar los siguientes:

- Vivienda.
- Salud.
- Población.
- Infraestructura Urbana (infraestructura pública, medios de comunicación).
- Actividades Productivas (comercio, artesanía, industria, transporte, turismo, agricultura, ganadería).
- Aspectos Culturales.

2.6. INVERSIÓN EN LA VIALIDAD DE MANABÍ

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), invierte \$575'845.478 en la ejecución de 26 proyectos viales, que suman un total de 1.070,73 kilómetros de carreteras en Manabí.

La obra comprende la ejecución de trabajos de terminación, construcción, reconstrucción, rectificación, rehabilitación, ampliación, mejoramiento, mantenimiento e iluminación de las vías de dicha provincia del Litoral.

Técnicos, funcionarios y trabajadores de la Subsecretaría del MTO de Manabí constata el avance de las tareas que las empresas constructoras realizan y que serán concluidas de acuerdo a los plazos establecidos en los contratos (El Ciudadano, 2009).

2.7. SEGUNDA EMERGENCIA VIAL PARA MANABÍ

Dentro de la segunda etapa de la emergencia vial prevista por el gobierno a través de la cartera de transporte y obras públicas se realizara una inversión directa de 50 millones de dólares para vialidad en la provincia de Manabí, donde se incluye vías olvidadas durante años por los gobiernos de turno.

En las próximas semanas se iniciará la contratación de los proyectos de emergencia en su segunda fase que contempla 8 obras viales de carácter fundamental para la provincia de Manabí, en la que la carretera Chone – Calceta – Pimpiguasí cuenta con una inversión estimada de 5 millones de dólares.

Al momento las Subsecretarias del Ministerio terminan los términos contractuales de cada uno de los contratos a ser puesto a consideración de los organismos del control, Procuraduría y Contraloría General del Estado, para que una vez recibido el aval por estas dependencias se proceda a contratar cada una de las obras con empresas contratistas privadas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2007).

2.8. PROYECTO DE CONSTRUCCION Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CHONE, CANUTO, CALCETA, JUNIN Y PIMPIGUASÍ

El Ing. Fernando Zambrano, Subsecretario Regional 4, informa que con una inversión superior a los 28 millones de dólares, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ejecuta la rehabilitación de la carretera Chone – Canuto – Calceta – Junín – Pimpiguasí, de 56.30 kilómetros de longitud.

La situación vial del país, es preocupante ante las infinidades de deterioros producidos en las vías. Cabe recalcar que los pavimentos rígidos han sido una solución viable, que ha tomado en cuenta el Gobierno Nacional ante estos

problemas, pero aun así se ha determinado inconvenientes de deterioros en este tipo de vías en diferentes regiones del país considerando que estas deberían tener una mayor vida útil en su estructura, objetivo que no ha sido cumplido por todas las compañías constructoras.

2.9. POBLACIONES INVOLUCRADAS EN EL PROYECTO

2.9.1. CANTÓN CHONE

La ganadería es su mayor potencial productivo. Este cantón es dinámico, hospitalario y cuna de mujeres bellas y hombres responsables. Como parroquia eclesiástica fue fundada el 7 de agosto de 1735, por el religioso portovejense Fray José Antonio Cedeño, y bautizada como Villa de San Cayetano de Chone.

Entre las principales actividades de los habitantes constan la agricultura, el comercio y la ganadería. Este último rubro convierte al cantón en el principal centro ganadero de la provincia, existiendo alrededor de 300 mil cabezas de ganado vacuno adaptadas a las duras condiciones de la montaña tropical.

En aspecto turístico existen diferentes atractivos y lugares de interés, como el Río Chone, Cerro Guayas, donde se encuentra la figura del Cristo Redentor; las galleras, las kermeses de octubre.

Chone se encuentra al norte de Manabí y tiene una superficie de 3.570,6 kilómetros cuadrados.

El principal río es el Chone, que desemboca en un estuario de la Bahía de Caráquez; y como tributarios están el Garrapata, San Lorenzo y el Tosagua, por el sur, que nace en las montañas de Bolívar y Junín.

En Chone funcionan extensiones de las principales universidades, como son la UTM, la ULEAM, la PUCE, la Abierta de Loja, permitiendo a la juventud escoger la profesión acorde con sus aptitudes, para servir al desarrollo del país en un futuro cercano.

2.9.2. CANTÓN JUNÍN

Productora de caña de azúcar, rubro importante en la economía de esta población, producto base de la panela y del licor conocido como “Currincho”, elaborados en la zona.

Entre sus grandes atractivos están las gigantes cuevas, denominadas “La Casa del Diablo”, que se encuentra en lo alto de uno de sus imponentes cerros. Escalarlo representa diversión para el turista.

Aún se encuentran una serie de casas que datan del inicio del siglo pasado, construidas en materiales de esa época. Las lidias de gallo son muy concurridas, donde se dan encuentros de grandes galleros (Gobierno Provincial de Manabí, 2012).

2.10. VARIABLES

Según Salkind (1999), la palabra variable tiene varios sinónimos, como cambiante o inestable. Nuestro conjunto de reglas nos dice que una variable es un sustantivo, no un adjetivo, y representa una clase de resultados que pueden asumir más de un valor.

Resulta interesante que variables que podrían tener el mismo nombre no sólo pueden asumir valores distintos – podríamos medir la estatura en centímetros (170 cm) o por rango (el más alto), por ejemplo –, sino también definirse de diferente manera, dependiendo de muchos factores, como el propósito de la investigación o las características de los participantes.

2.10.1. VARIABLES DEPENDIENTES

Una variable dependiente es la que refleja los resultados de un estudio de investigación. Por ejemplo, si medimos la diferencia entre dos grupos de adultos en cuanto a qué tan bien pueden recordar una serie de 10 dígitos

individuales después de un periodo de 5 horas, el número de dígitos recordados es la variable dependiente. Un ejemplo final: si usted está examinando el efecto del grado de participación escolar de los padres sobre las calificaciones de los niños, las calificaciones recibidas por los niños se considerarían una variable dependiente.

Podemos pensar en las variables dependientes como los resultados que podrían depender del tratamiento experimental o de lo que el investigador modifica o manipula.

2.10.2. VARIABLES INDEPENDIENTES

Una variable independiente representa los tratamientos o condiciones que el investigador controla para probar sus efectos sobre algún resultado. Las variables independientes también se denominan variables de tratamiento, y es tal vez dentro de este contexto que más se usa el término. Una variable independiente se manipula en el curso de un experimento a fin de entender los efectos de tal manipulación sobre la variable dependiente.

2.11. INDICADORES

Myers (2001) citado por Tonon (2010) manifiesta que un indicador es una descripción de las condiciones sociales, que intenta informar acerca de la opinión pública y cuyo objetivo es la evaluación y el monitoreo de las situaciones, teniendo que ser su interpretación necesariamente considerada en relación al contexto y al momento histórico de su desarrollo.

Para Gutiérrez (2009), los indicadores son datos cuantitativos, producto de los procedimientos establecidos por el investigador, quien genera resultados que todos pueden observar de la misma manera, pero son hallazgos del investigador, no del objeto; las metodologías y las técnicas de medición adquieren mayor relevancia que el conocimiento de la realidad. Resulta más

atractivo para el investigador el interés por la medición precisa que la explicación y conocimiento del objeto.

Organización de las Naciones Unidas (1999) citado por Mondragón (2008), no existe una definición oficial por parte de algún organismo nacional o internacional, sólo algunas referencias que los describen como: “Herramientas para clarificar y definir, de forma más precisa, objetivos e impactos (...) son medidas verificables de cambio o resultado (...) diseñadas para contar con un estándar contra el cual evaluar, estimar o demostrar el progreso (...) con respecto a metas establecidas, facilitan el reparto de insumos, produciendo (...) productos y alcanzando objetivos”.

2.11.1. INDICADORES SOCIOECONÓMICOS

De acuerdo a Hernández (2001), cuando se habla de indicadores socioeconómicos, se refiere a conjuntos de datos estadísticos y sus transformaciones sobre diferentes manifestaciones de la sociedad y la economía, y su interrelación. Los indicadores se obtienen a partir de fuentes de información diversas. Cuando se combinan distintas fuentes para obtener un único valor, es necesario comprobar que los datos necesarios para su cálculo se refieren a una misma población periodo.

Es muy difícil limitar el ámbito de los indicadores sociales, dado que cada uno de ellos sirve para mediar una determinada manifestación de la sociedad. Así antes de realizar un estudio social, es necesario delimitar el ámbito de estudio y realizar un inventario de las informaciones que existen y las variables que se desea examinar, antes de decidir el conjunto de indicadores sobre el que se trabajará.

Es habitual sin embargo que las publicaciones de indicadores sociales presenten a estos agrupados por grandes temas como son: población y demografía, salud, protección social, familia, educación, cultura y ocio, empleo, vivienda, rentas y consumo.

2.11.2. INDICADORES ECONÓMICOS

Para Hernández (2001), los indicadores económicos se refieren a múltiples ámbitos de interés. En general los indicadores se refieren a la estructura económica o bien a la coyuntura, diferenciando respectivamente la evolución a largo y corto plazo de las variables. Los indicadores económicos pueden combinarse con los indicadores sociales para la elaboración de estudios y análisis.

2.11.3. LOS INDICADORES SOCIALES

Aunque no exista una definición única, en términos generales se puede denominar indicador a un instrumento construido a partir de un conjunto de valores numéricos o de categorías ordinales o nominales que sintetiza aspectos importantes de un fenómeno con propósitos analíticos. Podemos decir entonces que los indicadores sociales son instrumentos analíticos que permiten mejorar el conocimiento de distintos aspectos de la vida social en los cuales estamos interesados, o acerca de los cambios que están teniendo lugar. Gracias a la formación que proporcionan, los indicadores sociales ayudan entonces a dar respuestas a problemas sociales y a tomar decisiones de políticas públicas sustentadas en la evidencia empírica (Cecchini, 2005).

2.12. CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN

Casas (1996) citado por Tonon (2010), define la calidad de vida como "las percepciones, aspiraciones, necesidades, satisfacciones y representaciones sociales que los miembros de todo conjunto social experimentan en relación a su entorno y la dinámica social en que se encuentran inmersos, incluyendo los servicios que se les ofrecen y las intervenciones sociales de las que son destinatarios y que emanan de las políticas sociales".

Kreitler y Niv (2007) citado también por Tanon (2010) coincide que la calidad de vida es un concepto subjetivo, que refleja el punto de vista individual del

bienestar y funcionamiento de cada sujeto. Es un constructo fenomenológico que provee una imagen de la situación sin explicar por qué ni cómo surgió; es experiencial y evaluativo ya que presenta un juicio sin ningún intento de relacionarlo con variables objetivas; es dinámico, flexible y significativo para cada sujeto; y es multidimensional ya que no se basa solo en una medición global sino que en dominios específicos identificados como constitutivos de la calidad de vida.

2.13. TRABAJO

De acuerdo a Castañeda *et al.* (2010), la noción de empleo asalariado como único descriptor del trabajo encierra una visión estrecha de la socialidad de la que quedan descartados los desempleados y la multiplicidad de actividades productoras y reproductoras de la vida humana, como las que se realizan en las unidades familiares y domésticas. La visión salarial del trabajo propone a la empresa como el principal lugar de socialización, y el tiempo mercantil como el determinante de la vida humana. Desde este punto de vista, la producción de bienes es un fin en sí mismo prioritario sobre cualquier otro, la producción tiene valor por sí misma, la producción con valor económico se toma como paradigma de toda actividad humana y las actividades mercantiles son el único modelo posible de producción de bienes y servicios. Se reduce el trabajo únicamente a la realización de actividades económicas valorables en términos mercantiles.

Sin embargo, es claro que el empleo es sólo una de las formas de trabajo remunerado, otras modalidades son: trabajo por cuenta propia, autoempleo, diversas unidades productivas, formas asociativas para la producción, trabajos informales, ocupaciones irregulares y temporales, trabajo a domicilio, atención y cuidados remunerados a las personas, etc. Y además, no estar realizando un trabajo remunerado no equivale a no estar desempeñando ningún trabajo, la producción económica no es sino la parte emergida de un iceberg que se sustenta en el ámbito de la reproducción social: en el que se incluyen los trabajos del hogar y de atención y cuidados realizados mayoritariamente por las

mujeres, los trabajos voluntarios sin remuneración mercantil, los trabajos para la economía de subsistencia o autoconsumo, mayoritariamente realizados por mujeres.

2.14. PRODUCCIÓN AGROPECUARIA

Chiriboga (1993) citado por Mikkelsen (2005) manifiesta que “tradicionalmente se ha considerado que existe desarrollo rural cuando se han conseguido niveles aceptables de producción y productividad de la agricultura campesina, además de un cierto grado de bienestar de la población rural”.

Cruz (2003) citado por Miranda *et al* (2007) cita que la emergencia y el fortalecimiento de los esfuerzos hacia el desarrollo refuerzan el significado e importancia del sector agropecuario, la familia rural, su impacto en la seguridad alimentaria y su contribución a la conservación de la agrobiodiversidad y al manejo sostenible de los recursos naturales.

2.15. INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA

Salkind (1999) manifiesta que la investigación descriptiva reseña las características de un fenómeno existente. Los censos nacionales son investigaciones descriptivas, lo mismo que cualquier encuesta que evalúe la situación actual de cualquier aspecto.

La investigación descriptiva no solo puede ser autosuficiente (...), sino también puede servir como base para otros tipos de investigaciones, porque a menudo es preciso describir las características de un grupo antes de poder abordar la significatividad de cualesquier diferencias observadas.

2.16. INVESTIGACIÓN HISTÓRICA

La investigación histórica relaciona sucesos del pasado con otros acontecimientos de la época o con sucesos actuales. Básicamente, la información histórica (o historiografía) contesta la pregunta: ¿Cuál es la naturaleza de los acontecimientos que han ocurrido en el pasado? Por ejemplo, tal vez quisiéramos examinar tendencias en la forma en que se han tratado las enfermedades mentales o cómo han cambiado las actitudes hacia el trabajo y la familia. Todo esto requiere el trabajo de detective de un historiador para hallar y recopilar datos pertinentes y luego, al igual que en cualquier otro empeño de investigación, probar una hipótesis. De hecho, lo mismo que cualquier otro investigador, el historiador recaba datos, los analiza y llega a conclusiones acerca de qué tan defendible es su hipótesis. Una diferencia significativa entre la investigación histórica y otros tipos de investigaciones está en el tipo de datos recabados y el método para recopilarlos (Salkind, 1999).

2.17. MÉTODO ANALÍTICO

El método analítico toma por punto de partida el conocimiento buscado, y retrocede, suponiendo ordenes de dependencia en los que ese conocimiento está incluido, hasta lograr la conexión con cadenas deductivas que son y conocidas y evidentes. Con esto el conocimiento buscado encuentra su lugar en aquel orden de dependencia que tomaba su punto de partida en los principios mismos. Este procedimiento es posible solo gracias al precepto del orden; pues este orden se observa a veces mejor al retroceder buscando conexiones de dependencia en sentido inverso al del orden deductivo, hasta lograr la conexión salvadora con verdades ya conocidas. A este procedimiento se lo llama análisis, o método analítico. No es más que una aplicación del precepto que nos manda empezar por los objetos más simples y más fáciles de encontrar y suponer un orden allí donde no lo encontramos naturalmente (Descartes, 2009).

2.18. MÉTODO KENDALL

Este método permite verificar la concordancia entre los juicios expresados por el grupo de expertos, con respecto a las evaluaciones que ofrecieron para seleccionar los procesos relevantes. El algoritmo a seguir consiste en solicitar a cada experto su criterio acerca del ordenamiento según el grado de importancia de cada uno de los procesos. Para ello, el equipo deberá reflexionar acerca de los principales elementos que inciden en la selección de los procesos a mejorar, con los cuales se conforma una tabla (Medina *et al.*, 2012).

2.19. EVALUACIÓN DE IMPACTO EX-ANTE

La evaluación ex-ante trata de simular el efecto de un proyecto antes de que este se ponga en práctica o entre en operación. El objetivo de la evaluación ex-ante es proporcionar elementos de juicio para determinar cuál es el proyecto o la combinación de proyectos que más conviene a la población en términos del cambio de las condiciones de vida de los beneficiarios (Navarro *et al.*, 2006).

2.20. EVALUACIÓN DE IMPACTO EX-POST

La evaluación de impacto ex-post de acuerdo a Cohen *et al.* (s.f.), se lleva a cabo durante la etapa de operación para determinar si es conveniente continuar con el proyecto o definir los requerimientos de reprogramación necesarios para lograr los objetivos de impacto perseguidos. Esta evaluación también se puede llevar a cabo una vez concluida la operación.

Consiste en la medición o sistematización de los resultados acumulados de:

- Cobertura
- Focalización
- Eficacia
- Eficiencia

- Efectos
- Impacto
- Relación entre los costos y el impacto.

A diferencia de la evaluación ex-ante, en que se trabaja con objetivos y metas a alcanzar según las estimaciones existentes, en la ex-post se utilizan los datos reales, medidos en el proyecto.

Cuando se cuenta con un sistema de monitoreo, los datos relativos a la gestión debieran estar medidos, de lo contrario se deben calcular especialmente, utilizando los procedimientos indicados en los capítulos anteriores.

Una actividad inicial de la evaluación ex-post es identificar el momento más adecuado para llevarla a cabo, considerando la disponibilidad de información confiable y válida con los requerimientos de toma de decisiones para la gestión.

2.21. LA ENCUESTA

Se llama encuesta, en forma genérica, a los instrumentos para la recolección de información aplicables a cualquier tipo de unidad de análisis que contienen variables relevantes para la evaluación (Cohen y Franco, 2006).

Para Gil (2011), la encuesta es una técnica cuantitativa que consiste en una investigación realizada sobre una muestra de sujetos, representativa de un colectivo más amplio que se lleva a cabo en el contexto de la vida cotidiana, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación con el fin de conseguir mediciones cuantitativas sobre una gran cantidad de características objetivas y subjetivas de la población.

Ventajas:

- Técnica más utilizada y que permite obtener información de casi cualquier tipo de población.

- Permite obtener información sobre hechos pasados de los encuestados.
- Gran capacidad para estandarizar datos, lo que permite su tratamiento informático y el análisis estadístico.
- Relativamente barata para la información que se obtiene con ello.

2.22. POBLACIÓN O UNIVERSO

Según Hernández (2001), se puede definir como un conjunto de unidades o ítems que comparten algunas notas o peculiaridades que se desean estudiar. Esta información puede darse en medidas o datos porcentuales. La población en unas investigaciones estadística se define arbitrariamente como familias, especies u órdenes de animales o plantas; también existen poblaciones de observaciones o de reacciones de cierto tipo: reacciones simples a estímulos sonoros, reacciones de asociación de palabras, apreciaciones sobre los colores y similares etc., la mayoría vinculadas a los laboratorios de psicología social.

2.22.1. CÓMO SE DELIMITA UNA POBLACIÓN

Selltiz (1974) citado por Hernández *et al.* (1991) menciona que una vez que se ha definido cuál será la unidad de análisis, se procede a delimitar la población que va a ser estudiada y sobre la cual se pretende generalizar los resultados. Así, una población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones.

De acuerdo a Sudman (1976) citado por Hernández *et al.* (1991), la muestra suele ser definida como un subgrupo de la población. Para seleccionar la muestra deben delimitarse las características de la población. Muchos investigadores no describen lo suficiente las características de la población o asumen que la muestra la representa automáticamente. Es frecuente que muchos estudios que únicamente se basan en muestras de estudiantes universitarios (porque es fácil aplicar en ellos el instrumento de medición, pues están a la mano) hagan generalizaciones temerarias sobre jóvenes que probablemente posean otras características sociales. Es preferible entonces,

establecer claramente las características de la población, a fin de delimitar cuales eran los parámetros muestrales.

2.22.2. MUESTRA

Para Hernández (2001), genéricamente, una muestra es una parte, más o menos grande, pero representativa de un conjunto o población, cuyas características deben reproducirse lo más posible. Científicamente, la muestras son parte de un conjunto (población) metódicamente seleccionada que se somete a ciertos contrastes estadísticos para inferir resultados sobre la totalidad del universo investigado. Casi nunca es posible estudiar todos los elementos que componen el colectivo o población, ya que:

- a) Puede ser imposible desde el punto de vista económico o temporal.
- b) La investigación puede implicar la destrucción del elemento, casos de investigaciones sobre ensayos clínicos, químicos o atómicos.
- c) Los elementos pueden existir solo conceptualmente, careciendo de vivencias en la realidad social, como predecir el porcentaje de piezas rechazables en un control de calidad definido.

En todo caso, las muestras representan una gran economía de recursos, en las encuestas o estudios de cualquier tipo, y también acortamiento del tiempo de ejecución de una investigación social.

Según Hernández *et al.* (1991) la muestra, es en esencia, un subgrupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características que llamamos población.

2.23. TÉCNICAS ESTADÍSTICAS

De acuerdo a Rojas (2006), las técnicas estadísticas que se pueden utilizar para el análisis de datos.

Si la información se va a procesar electrónica, se requiere que el investigador social dialogue con el programador y el analista de sistemas, según sus respectivas orientaciones, sobre:

1. La mejor forma de estructurar cierto tipo de preguntas para evitar o reducir al mínimo los problemas relacionados con la elaboración de los diagramas de flujo, los programas computacionales, el procesamiento y la presentación de resultados.
2. La capacidad de las maquinas computadoras disponibles y el tiempo requerido para el procesamiento de la información, aspectos que dependen del número de preguntas, el tamaño de la muestra y la naturaleza de las técnicas estadísticas para el análisis de los datos.
3. Los códigos pertinentes para las alternativas de respuesta (letra, número u otros símbolos).
4. EL número de alternativas convenientes en las distintas preguntas para no complicar el trabajo de procesamiento y presentación de resultados.
5. La presentación de los resultados: cuadros simples, de doble entrada, tabla o matrices de correlación entre otros.

2.23.1. OBSERVACIÓN ORDINARIA Y PARTICIPANTE

Según Rojas (2006), en toda sociedad el hombre mira diariamente a otros hombres u objetos y presencia el desarrollo de actos familiares y de grupos sociales más complejos. Pero el mirar es una cualidad innata de la generalidad de los individuos: no así el observar con un fin determinado, que requiere de un esquema de trabajo para captar las manifestaciones y aspectos más trascendentes y significativos de la vida familiar y comunal. Solamente es capaz de hacer esto quien conozca los cánones de la investigación científica.

La técnica de observación ordinaria puede emplearse en las visitas preliminares para reconocer y delimitar el área de trabajo con el fin de obtener información para estructurar el marco teórico y conceptual.

La observación también puede efectuarse dentro del grupo, como parte activa del mismo. En este caso el investigador se somete a las reglas formales e informales del grupo social; participa en los distintos actos y manifestaciones de su vida; tiene acceso a sitios de reunión exclusivos del grupo. Por estas características se le denomina observación participante. Tanto esta como la ordinaria tiene sus ventajas y desventajas, según sea lo que se pretende investigar.

La ordinaria es de suma utilidad cuando existen dificultades para penetrar en el grupo social. En este caso, se debe evitar en lo posible que el grupo se percate de que está siendo observado, pues si es así quizá deje de actuar con espontaneidad o adopte una actitud de rechazo hacia el “intruso” (Rojas, 2006).

2.24. PROGRAMA SPSS 11.0

De acuerdo a la Universidad Autónoma de Madrid (s.f.), es un sistema amplio y flexible de análisis estadístico y gestión de información que capaz de trabajar con datos procedentes de distintos formatos generando, desde sencillos gráficos de distribuciones y estadísticos descriptivos hasta análisis estadísticos complejos que nos permitirán descubrir relaciones de dependencia e interdependencia, establecer clasificaciones de sujetos y variables, predecir comportamientos, etc.

Su aplicación fundamental está orientada al análisis multivariante de datos experimentales.

CAPÍTULO III. DESARROLLO METODOLÓGICO

Los impactos socioeconómicos no se limitan a la población desplazada que se debe relocalizar sino también a aquel sector de la población que permanece en la región, a ésta como tal y al país en general; para el análisis de esta investigación se planteó como objetivo general evaluar el impacto socioeconómico del proyecto “Rehabilitación y Mantenimiento de la Carretera Pimpiguasí- Chone” en la comunidad, para el periodo 2008-2013, por lo que se ejecutó una investigación ex – ante y ex – post para analizar el impacto en las zonas de influencia pertenecientes a la provincia de Manabí.

La vía Chone, Canuto, Calceta, Junín, Pimpiguasí correspondiente a la Fase II de la emergencia vial decretada por el Ejecutivo y con una extensión de 56.30 km; responde a las necesidades presentadas por los diversos actores involucrados en este proyecto con la necesidad que se evidencie un desarrollo socioeconómico en la zona de influencia, logrando así cumplir con la misión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), institución encargada de la ejecución de obras viales en el territorio nacional.

Para realizar la primera etapa de esta investigación se procedió a realizar el recorrido de las zonas de influencia utilizando una hoja de ruta como herramienta guía (Ver Anexo 03.01), posteriormente se recopiló información en una ficha de observación (Ver Anexo 03.02) donde se advirtió la importancia de la ejecución de trabajos viales atrayendo un desarrollo inminente en la zona por la afluencia de trabajadores de la compañía contratada, equipo camionero, transportistas, entre otros. Cabe recalcar que esta vía se encuentra como principal acceso a la zona centro norte de la Provincia de Manabí y el principal paso a la región Sierra.

En este estudio socioeconómico se realizó una entrevista al Ing. Wilmer Moreira – Supervisor de la Obra y delegado por el MTO para conocer los diferentes procesos y los estudios que se realizaron con anterioridad, con esta entrevista se pudo constatar que no existieron estudios previos a la

construcción y es precisamente ahí donde se contrata a la Empresa León & Godoy Constructores como fiscalizador de la obra vial, por este motivo existieron algunos inconvenientes que retrasaron la obra; utilizando la investigación histórica se pudo recopilar los siguientes datos para defender la hipótesis planteada:

- ✓ De acuerdo a un documento suscrito en Despacho Ministerial por el Sr. Ministro de Transporte y Obras Públicas (Ver Anexo 03.03), considera como emergente la ejecución de los trabajos de “Rehabilitación y Mantenimiento de la Carretera Chone, Canuto, Calceta, Junín, Pimpiguasí con una longitud de 56,30 km. perteneciente a la Provincia de Manabí en el año 2007.
- ✓ Que es necesario intervenir en forma inmediata en la rehabilitación y mantenimiento de la carretera Chone – Canuto – Calceta – Junín – Pimpiguasí, con una longitud de 56,30 km., ubicada en la Provincia de Manabí, por cuanto la circulación vehicular por esta vía ocasiona graves accidentes dadas las condiciones actuales, por lo que se debe remediar y prevenir la integridad de las personas y de sus bienes, prestando en forma urgente un nivel de servicio adecuado, tanto más que estas integran la red vial estatal.
- ✓ El financiamiento de esta obra presentó un presupuesto referencial de \$17'780.028,57 dólares, que cubre la ejecución de la obra (durante 24 meses), como el mantenimiento de la misma (durante 48 meses), que será financiado con el Programa FAC FASE II (Ver Anexo 03.04).

Todos estos acontecimientos se encuentran reposando en los archivos del departamento de Supervisión Vial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Dirección Provincial de Manabí, todo este proceso cumple la primera fase de la realización de esta investigación.

La investigación descriptiva se utilizó en el segundo objetivo específico donde indica que se deberá escoger una metodología para evaluar el impacto socioeconómico del Proyecto “Rehabilitación y Mantenimiento de la Carretera

Pimpiguasí- Chone” en la comunidad, para el periodo 2008-2013; se presenta una matriz de involucrados donde se menciona a los siguientes: Habitantes de la zona, Comerciantes, Transportistas, Ministerio de Transporte y Obras Publicas – Dirección Provincial de Manabí, Gobiernos Autónomos Descentralizados y Equitesa Equipos y Terrenos S.A para examinarlos en una escala de 1 a 5, calificando de 1 al de menor importancia y 5 al de mayor importancia con la construcción de la vía; evaluando así los problemas percibidos, intereses, efectos del proyecto en su desempeño; para el participante que obtuvo mayor puntuación se aplicaron encuestas y así conocer la relevancia del impacto. A continuación se presenta la mencionada matriz:

CUADRO N° 1. Matriz de involucrados

PARTICIPANTES	PROBLEMAS PERCIBIDOS	INTERESES	EFFECTOS DEL PROYECTO EN SU DESEMPEÑO	IMPORTANCIA PARA EL ÉXITO DEL PROYECTO (*)
Habitantes – zona de influencia	Vías en mal estado	Tener vías en buen estado	Positivo: mejora su satisfacción del servicio	5
Comerciantes	Poca afluencia comercial	Elevar sus ventas, sin la necesidad de emigrar.	Positivo: Mejora en la calidad de vida	3
Transportistas	Deterioro de los vehículos – accidentes.	Vías en adecuadas condiciones con señalética correspondiente	Positivo: Disminución en gastos de mantenimiento en automotores	3
Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Dirección Provincial de Manabí	Insatisfacción de los usuarios	Satisfacción total de los usuarios	Positivo: Fortalece su administración	4
Gobiernos Autónomos Descentralizados	Lento desarrollo económico en la zona de influencia	Incrementar el desarrollo en la zona	Positivo: Incremento del bienestar económico y social de los habitantes de la zona de influencia.	4
Equitesa Equipos y Terrenos S.A	Baja rentabilidad en procesos de construcción	Mayor provisión de sus servicios	Positivo: Aumento del nivel de competitividad	3

Construido de autoras.

(*) Se utiliza una escala de 1 a 5, calificando de 1 al de menor importancia y 5 al de mayor importancia.

Todo este proceso se empleó por la cantidad de muestras que se presentaban al escoger todos los cantones, por tal motivo la investigación se respaldó en esta matriz que ayuda a sustentar una investigación científica. La matriz de involucrados presentó resultados concretos, en el que los habitantes – zona de influencia obtuvieron un resultado de 5 puntos que indica la aplicación de encuestas a este participante, posteriormente se procede a seleccionar el grupo de expertos para que ellos presenten sus decisiones sobre el cantón que presenta un mayor impacto de acuerdo a su nivel de conocimiento en ejecución de obras viales y con posterioridad se aplicó el método Kendall.

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DEL MÉTODO DE KENDALL

El método de Kendall el cual expresa el grado de asociación entre un número determinado de variables semejantes. Es particularmente útil para el estudio de la confiabilidad entre expertos a pruebas.

Descripción del procedimiento seguido:

Se calcula mediante la siguiente expresión

$$W = 12 \sum \Delta^2 / m^2 (K-1)$$

W: es el coeficiente de concordancia

M: número de expertos

K: Número de caracteres (pasos)

ai: puntuación del experto a la característica (Paso)

Seguidamente se determina la sumatoria de las ponderaciones de dichos rangos realizadas por cada experto por fila, obteniéndose los A_i . Se añade una nueva columna donde se determina la media de los A_i , o sea, (Δ) , expresándose cada rango como una desviación de la media. Estas desviaciones se elevan al cuadrado y los cuadrados se suman para obtener S , o sea, $\sum (\Delta^2)$, es decir, la desviación típica de las evaluaciones.

Si $w \geq 0,5$ – Hay concordancia con el criterio de los expertos

Si $w < 0,5$ – No hay concordancia en criterio de los expertos

En la selección de expertos se aplicó un cuestionario (Ver Anexo 03.05) para priorizar el impacto socioeconómico de la vía Chone, Canuto, Calceta, Junín y Pimpiguasí donde el nivel jerárquico de los funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas establecieron su criterio en la matriz de expertos.

Los expertos seleccionados en el MTOP fueron los siguientes funcionarios:

Ing. Fernando Zambrano Párraga	Subsecretario Regional 4 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
Ing. Eder Cevallos Álava	Director Provincial de Manabí del MTOP.
Ing. Rómulo Romero Añasco	Coordinador de Infraestructura
Ing. Cesar Solórzano	Supervisor Vial Dirección Provincial de Manabí.
Ing. Wilmer Moreira Villanueva	Supervisor de Construcciones de Manabí.

CUADRO N° 2. Matriz de expertos.

ZONAS	EXPERTOS					APLICACIÓN FORMULAS		
	Experto 1	Experto 2	Experto 3	Experto 4	Experto 5	Eai	Δ	Δ^2
PIMPIGUASI	6	6	4	6	5	27	6	36
PUEBLO NUEVO	3	3	3	5	3	17	-4	16
JUNIN	2	1	1	4	2	10	-11	121
CALCETA	4	4	5	1	4	18	-3	9
CANUTO	1	2	2	3	1	9	-12	144
CHONE	5	5	6	2	6	24	3	9
	21	21	21	21	21	105		335

Construido de autoras.

Donde:

M: Numero de expertos

K: Numero de zonas

T: Eai/número de expertos

T: $105/5 = 21$

Δ: Eai – T

Δ²: Δ*Δ²

$$W = \frac{12 \sum \Delta^2}{m^2(K^3 - K)} = \frac{12(335)}{25(216 - 6)} = \frac{4020}{5250} = 0,7657$$

El 76,57% de los expertos concordaron con el siguiente orden de impacto socioeconómico que han tenido las zonas de influencia, empezando con el de mayor importancia: Canuto con 9 puntos; Junín, 10 puntos; Pueblo Nuevo, 17 puntos; Calceta con 18 puntos; Chone con 24 y Pimpiguasí con 27 puntos. Analizando la situación se escogió las dos zonas que mayor impacto presentaron de acuerdo al criterio de los expertos.

Posteriormente se aplicó la siguiente fórmula para aplicar a las encuestas:

$$n = \frac{N}{e^2(N - 1) + 1}$$

Donde:

n: Muestra

N: Población o Universo

e: Error admisible (0,07)

CANUTO

n = x

N = 10355

e = 0,07

$$n = \frac{10355}{0,07(10355 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{10355}{0,0049(10354) + 1}$$

$$n = \frac{10355}{51,7346}$$

$$n = 200$$

JUNÍN

$$n = x$$

$$N = 18942$$

$$e = 0,07$$

$$n = \frac{18942}{0,07(18942 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{18942}{0,0049(18941) + 1}$$

$$n = \frac{18942}{93,8109}$$

$$n = 202$$

Entonces el número de encuestas totales para la aplicación fue de 402 encuestas, que corresponden 200 a la Parroquia Canuto y 202 al Cantón Junín. Las encuestas (Ver Anexo 03.06) se diseñaron con el propósito único de conocer el impacto social y económico de la vía Chone, Canuto, Calceta, Junín y Pimpiguasí a partir de ello se procedió a desarrollar preguntas en cuanto a variables sociales y económicas. Las variables sociales constan de preguntas como sexo de los encuestados, división política, nivel de accidentes de tránsito a partir de la construcción de la vía, creación de nuevos locales comerciales, retraso en la vía, entre otras preguntas de gran importancia para la investigación. Con respecto a las preguntas de variables económicas se

presenta la generación de empleo, razón primordial de utilización de la vía, y el sector mayor afectado después de la construcción. Posteriormente se procedió a su aplicación en el Cantón Junín y Parroquia Canuto (Ver Anexo 03.07, 08,09).

Una vez obtenidos los datos de las encuestas se procedió a la tabulación en el Programa Informático SPSS 11.0, en el que se pudo constatar la importancia de esta vía para las zonas de influencia; dentro de este contexto se procedió a recopilar información con la finalidad de cumplir con el último objetivo que indica el análisis de efectos sociales y económicos del Proyecto vial durante el periodo 2008-2013.

La estimación del impacto utiliza métodos cuantitativos y cualitativos para la generación de datos y análisis de la información. En esta investigación se pretendía evaluar el Costo-Beneficio expresado en términos monetarios y el Costo-Efectividad mediante las variables independientes, es así, que se hizo necesario conocer los resultados de las encuestas, por lo que la investigación se inclinó en los resultados concernientes a los objetivos que pretendía lograr el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con esta inversión gubernamental.

Este proceso de medición se lo realizó considerando los periodos disponibles en instituciones correspondientes a la jurisdicción del Cantón Junín y la Parroquia Canuto; es así que se analizó el impacto socioeconómico a partir de esta ejecución vial.

El comercio fue analizado como impacto económico y la reducción de accidentes de tránsito como impacto social, para lo que se realizó un análisis ex ante y ex post de la vía Chone, Canuto, Calceta, Junín, Pimpiguasí, con el fin de conocer el grado de efectividad y beneficio de la inversión pública orientada a esta zona norte de la provincia de Manabí.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Dentro del contexto investigativo se realizaron las encuestas a las zonas de influencia Canuto y Junín, presentando los siguientes resultados que responderán a la hipótesis formulada.

En la aplicación de encuestas se establecieron preguntas que reflejaban datos sociales y económicos los cuales ayudaron al análisis del impacto socioeconómico de la Carretera Pimpiguasí, Junín, Calceta, Canuto, Chone.

VARIABLES SOCIALES

1.- Sexo de la muestra encuestada

CUADRO N° 3. Sexo de la muestra encuestada – Parroquia Canuto

Canuto		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Hombre	116	58,0	58,0	58,0
	Mujer	84	42,0	42,0	100,0
Total		200	100,0	100,0	

Constructo de autoras

CUADRO N° 4. Sexo de la muestra encuestada – Cantón Junín

Junín		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Hombre	119	58,9	58,9	58,9
	Mujer	83	41,1	41,1	100,0
Total		202	100,0	100,0	

Constructo de autoras

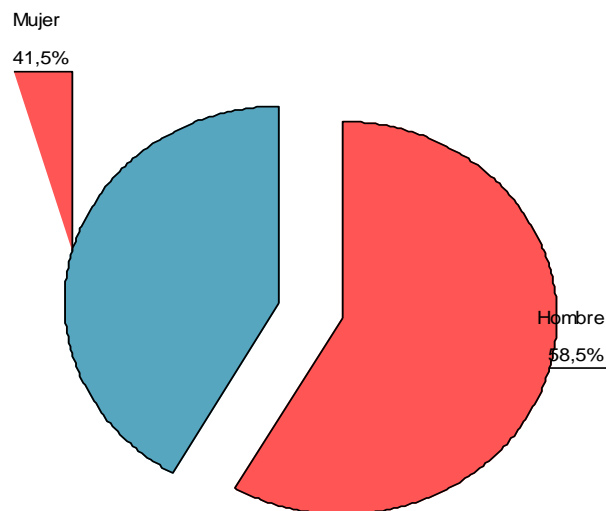


GRÁFICO N° 1. Sexo

En lo referente a la población encuestada se presenta un porcentaje de 58% de hombres y un 42% de mujeres en la Parroquia Canuto, mientras que en el Cantón Junín se aplicó a un porcentaje de 58.9% de hombres y 41,1% de mujeres con el objetivo de obtener los resultados previos para el análisis del impacto socioeconómico de la Carretera Pimpiguasí – Chone.

2.- División Política (Zona muestral)

CUADRO N° 5.División Política- Parroquia Canuto

Canuto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Canuto	200	100,0	100,0	100,0

Constructo de autoras

CUADRO N° 6.División Política- Cantón Junín

Junín	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Junín	202	100,0	100,0	100,0

Constructo de autoras

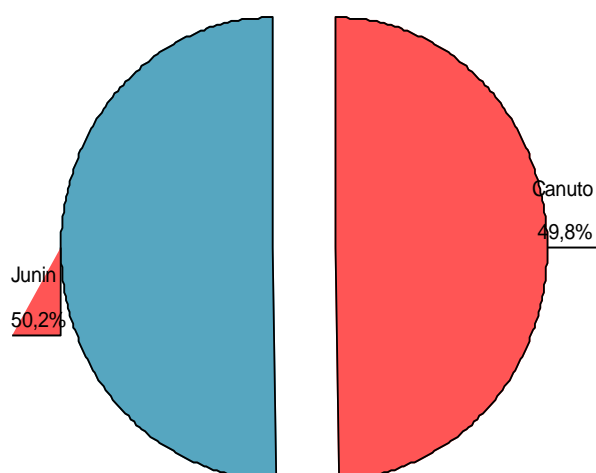


GRÁFICO N° 2. División política de Canuto y Junín

En lo referente a la división política y de acuerdo al método Kendall utilizado para esta investigación se presenta a la población de la Parroquia Canuto y Junín con un porcentaje de 49.8% y 50.2% respectivamente, cantones considerados en auge de desarrollo social y económico por el criterio de cada uno de los expertos que contribuyeron a la selección de la muestra de la Carretera Pimpiguasí – Chone.

3.- De acuerdo con su criterio, el nivel de accidentes de tránsito en esta vía a partir de la construcción de la carretera Pimpiguasí-Chone ha:

CUADRO N° 7. Nivel de accidentes de tránsito- Parroquia Canuto

	Canuto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Aumentado	83	41,5	41,5	41,5
	Disminuido	65	32,5	32,5	74,0
	Se mantiene	52	26,0	26,0	100,0
	Total	200	100,0	100,0	

Constructo de autoras

CUADRO N° 8. Nivel de accidentes de tránsito- Cantón Junín

	Junín	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Aumentado	43	21,3	21,3	21,3
	Disminuido	91	45,0	45,0	66,3
	Se mantiene	68	33,7	33,7	100,0
	Total	202	100,0	100,0	

Constructo de autoras

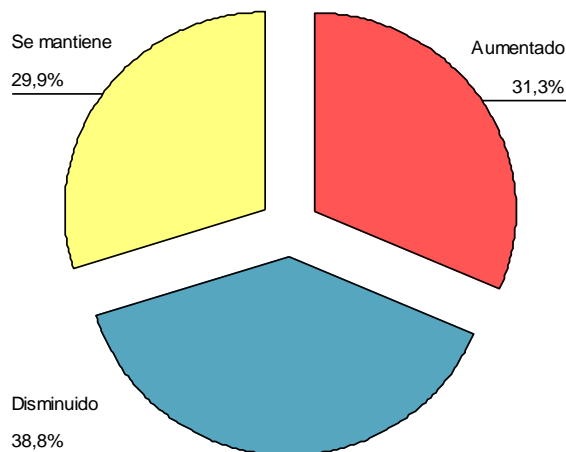


GRÁFICO N° 3. Nivel de accidentes de Tránsito de Canuto y Junín

De acuerdo a un análisis realizado antes con el Ministerio de Obras Públicas se acertó que la vía Pimpiguasí – Chone debía ser construida con el objetivo de mejorar la circulación vehicular y evitar graves accidentes de tránsito dadas las anteriores condiciones de la misma. El objetivo del MTOP se está cumpliendo de acuerdo al criterio general de los habitantes de Canuto y Junín. En las encuestas realizadas en la parroquia Canuto, el 41.5% de la población afirma que los accidentes de tránsito aumentaron debido a la imprudencia de los conductores al exceder los niveles de velocidad; el 26% manifiesta que la cantidad de incidentes se mantiene pues no han observado mayores percances en la vía, mientras que el 32.5% añade que este nivel de los accidentes ha disminuido. En el Cantón Junín existe un criterio de aumento del 21,3%, disminución del 45% y manteniendo su nivel anterior de 33,7%. A nivel totalizado se presentan los siguientes resultados: Existe un aumento del 31,3%, mientras que el nivel de disminución ha sido de 38,8% y el 29,9% de personas desde su criterio creen que se mantiene el nivel de accidentes de tránsito.

4.- ¿Considera usted que se han creado nuevos negocios a partir de la construcción de esta vía?

CUADRO N° 9. Creación de nuevos negocios- Parroquia Canuto

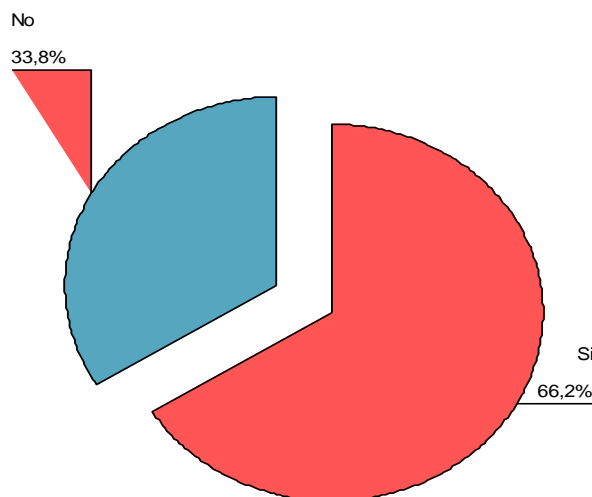
Canuto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Si	148	74,0	74,0	74,0
No	52	26,0	26,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Construido de autoras

CUADRO N°10. Creación de nuevos negocios- Cantón Junín

Junín		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	118	58,4	58,4	58,4
	No	84	41,6	41,6	100,0
Total		202	100,0	100,0	

Constructo de autoras

**GRÁFICO N° 4. Creación de nuevos negocios**

De acuerdo a las encuestas realizadas en la Parroquia Canuto existe un porcentaje del 74% que consideran la existencia de nuevos negocios, mientras que existe un 26% que no coinciden con el criterio positivo de esta pregunta. En el Cantón Junín existe un porcentaje de 58.4% con una respuesta afirmativa mientras que existe un 41.6% que no están de acuerdo con esta aseveración.

La creación de nuevos negocios aumenta el nivel de crecimiento de los sectores antes vulnerables; la construcción de la Carretera Pimpiguasí- Chone ha sido considerada relevante por los habitantes del Cantón Junín y la Parroquia Canuto; los resultados consolidados se presentan con un porcentaje del 66.2% considerando que si se han creado nuevos negocios en esta zona de influencia mientras que el 33.8% argumenta que no ha existido nuevos establecimientos comerciales por el motivo de que algunos consideran mejor su renovación y mantener los mismos estándares de presentación conservando su nivel de rentabilidad.

5.-¿Qué tipo de comercio se ha generado después de iniciar esta obra?

CUADRO N° 11. Tipos de comercio- Parroquia Canuto

	Canuto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Comedor	60	30,0	40,0	40,0
	Arriendo	17	8,5	11,3	51,3
	Bar	24	12,0	16,0	67,3
	Tienda	44	22,0	29,3	96,7
	Garaje	2	1,0	1,3	98,0
	Otros	3	1,5	2,0	100,0
	Total	150	75,0	100,0	
Perdidos	Sistema	50	25,0		
Total		200	100,0		

Constructo de autoras

CUADRO N° 12. Tipos de comercio- Cantón Junín

	Junín	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Comedor	46	22,8	38,7	38,7
	Arriendo	19	9,4	16,0	54,6
	Bar	17	8,4	14,3	68,9
	Tienda	18	8,9	15,1	84,0
	Garaje	8	4,0	6,7	90,8
	Otros	11	5,4	9,2	100,0
	Total	119	58,9	100,0	
Perdidos	Sistema	83	41,1		
Total		202	100,0		

Constructo de autoras

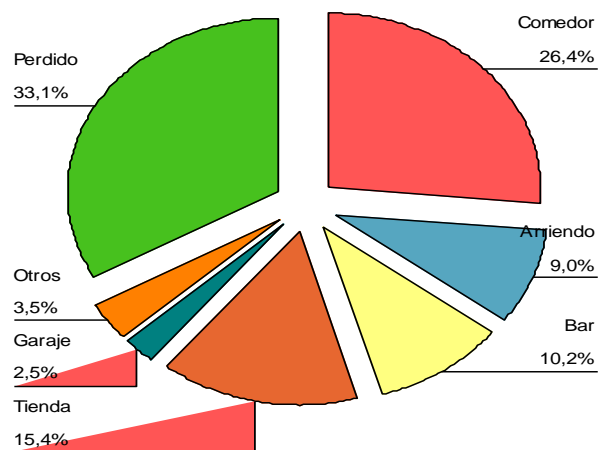


GRÁFICO N° 5. Tipos de Comercio

En la parroquia Canuto se presentan los siguientes resultados de acuerdo al tipo de comercios que se han generado: comedor 30%, arriendo 8.5%, bar 12%, tienda 22%, garaje 1%, otros 1.5%, mientras que el Cantón Junín presenta al comedor con un 22.8%, arriendo 9.4%, bar 8.4%, tienda 8.9%, garaje 4%, otros 5.4%.

De acuerdo al criterio de los habitantes de la zona de influencia y a los resultados globales se han creado nuevos negocios; donde los comedores representan el 26.4%, arriendo 9.0%, bar 10.29%, tiendas 15.4%, garaje 2.5% y otros como piscinas y ventas ambulantes con un porcentaje 3.5%; es decir la cantidad mayoritaria de habitantes invertirían en comedores que sin duda alguna hacían que la circulación de efectivo en esta zona sea efectiva, cabe recalcar que algunos de los empleados de la compañía EQUITESA utilizaban este servicio a medida que la construcción avanzaba por los sectores de influencia.

6.-De acuerdo con su criterio, después de la construcción de esta carretera ¿cuánto ha influido la transportación en esta vía a la producción agrícola de la zona?

CUADRO N° 13. Influencia en la producción agrícola de la zona- Parroquia Canuto

Canuto		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Mucho	151	75,5	75,5	75,5
	Poco	43	21,5	21,5	97,0
	Nada	6	3,0	3,0	100,0
Total		200	100,0	100,0	

Constructo de autoras

CUADRO N° 14. Influencia en la producción agrícola de la zona- Cantón Junín

Junín		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Mucho	111	55,0	55,0	55,0
	Poco	85	42,1	42,1	97,0
	Nada	6	3,0	3,0	100,0
Total		202	100,0	100,0	

Constructo de autoras

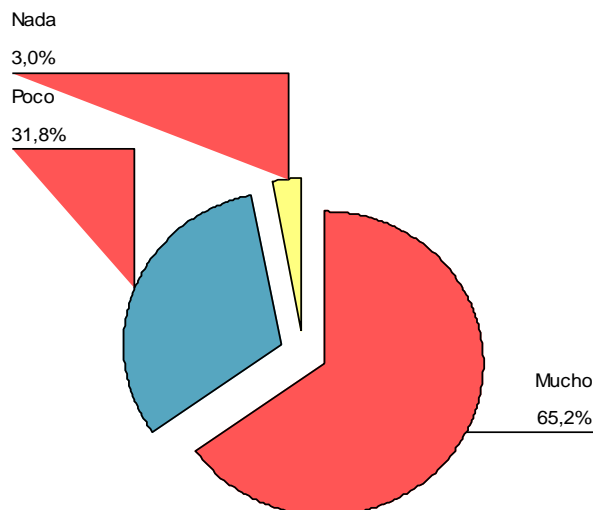


GRÁFICO N° 6. Influencia de la producción agrícola en la zona

La aplicación de encuestas en la Parroquia Canuto presenta los siguientes resultados en cuanto a la influencia de la transportación a la zona agrícola de la zona: con un nivel de 75.5% esta población indicó que ha influido en mucho, el 21.5% en poco y el 3% consideran que ha afectado en nada a este sector productivo.

En el Cantón Junín se presentaron porcentajes de 55% mucho, 42.1% poco y 3% nada, sin embargo no existe un desnivel de priorización de esta zona pues la producción agrícola de la Provincia de Manabí ha mantenido un auge de desarrollo económico por ser una zona inminentemente agrícola. De acuerdo al criterio consolidado de los habitantes encuestados existe mucha importancia de la Carretera en esta zona por motivos de traslado de productos agropecuarios a los mercados aledaños manteniendo un porcentaje de 65.2%; con un 31.8% mencionan que esta vía ha beneficiado poco al sector agropecuario; mientras que el 3% considera que la construcción de la carretera ha favorecido en nada.

7.- ¿Sabía usted que la culminación de esta vía presenta un retraso?

CUADRO N° 15. Retraso en la vía- Parroquia Canuto

Canuto		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	168	84,0	84,0	84,0
	No	32	16,0	16,0	100,0
Total		200	100,0	100,0	

Construido de las autoras

CUADRO N° 16. Retraso en la vía. Cantón Junín

Junín		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	159	78,7	78,7	78,7
	No	43	21,3	21,3	100,0
Total		202	100,0	100,0	

Construido de las autoras

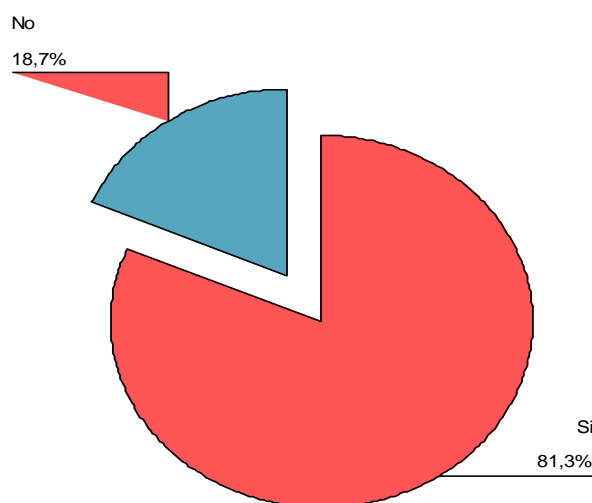


GRÁFICO N° 7. Retraso de la vía

Dentro de la población encuestada, el 16% y el 21,3% de los habitantes de las parroquias Canuto y Junín respectivamente desconocían que la culminación de esta vía presenta un retraso (18,7% de manera global), mientras que el restante 84% de los habitantes de Canuto y el 78,7% de Junín (81,3% total) estaban al tanto de la situación manifestando su inconformidad por la situación en que se encuentra la carretera puesto que esta obra ya debería estar culminada.

8.- ¿Cuánto ha afectado a la zona de su residencia el retraso que se ha dado en ciertos tramos de la vía?

CUADRO N° 17. Afectación del Retraso en la vía- Parroquia Canuto

Canuto		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Mucho	90	45,0	52,3	52,3
	Poco	59	29,5	34,3	86,6
	Nada	23	11,5	13,4	100,0
	Total	172	86,0	100,0	
Perdidos	Sistema	28	14,0		
Total		200	100,0		

Construido de las autoras

CUADRO N° 18. Afectación del Retraso en la vía- Cantón Junín

Junín		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Mucho	77	38,1	47,8	47,8
	Poco	57	28,2	35,4	83,2
	Nada	27	13,4	16,8	100,0
	Total	161	79,7	100,0	
Perdidos	Sistema	41	20,3		
Total		202	100,0		

Construido de las autoras

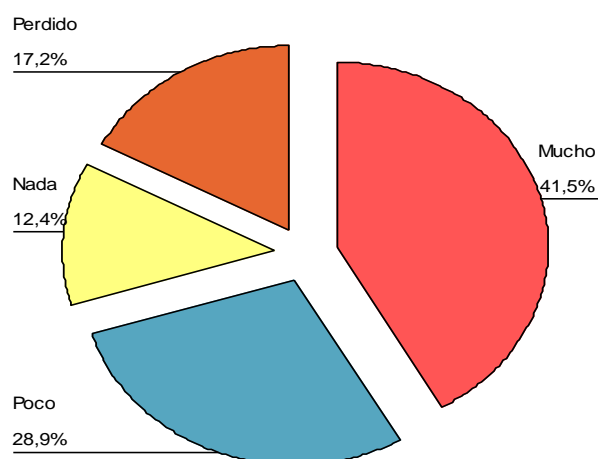


GRÁFICO N° 8. Afectación del retraso en la vía – Cantón Junín

Para los habitantes de la parroquia Canuto el retraso en la construcción a la que ha sido objeto la carretera Pimpiguasí – Chone ha afectado en mucho a las

familias de la zona de acuerdo al 52,3% de los encuestados frente al 47,8% de los habitantes de Junín que concuerdan con esta afirmación, manifestando en ambos casos que esto ha provocado que utilicen vías alternas para la transportación a otros puntos de la provincia, así como la inseguridad en la transportación debido a la cantidad de baches en algunos tramos de esta vía. Esta opinión la comparten en forma generalizada el 41,5% del total de ciudadanos encuestados.

VARIABLES ECONÓMICAS

9.- ¿Cuál es la razón por la que utiliza la vía?

CUADRO N° 19. Uso de la vía- Parroquia Canuto

Canuto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Estudios	53	26,50	26,50	26,50
Trabajo	56	28,00	28,00	54,50
Compra de B/S	22	11,00	11,00	65,50
Comercio	49	24,50	24,50	90,00
Turismo	11	5,50	5,50	95,50
Ocasionales	9	4,50	4,50	100,00
Total	200	100,00	100,00	

Constructo de las autoras

CUADRO N° 20. Uso de la vía- Cantón Junín

Junín	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Estudios	45	22,28	22,28	22,28
Trabajo	39	19,31	19,31	41,58
Compra de B/S	40	19,80	19,80	61,39
Comercio	45	22,28	22,28	83,66
Turismo	27	13,37	13,37	97,03
Ocasionales	6	2,97	2,97	100,00
Total	202	100,00	100,00	

Constructo de las autoras

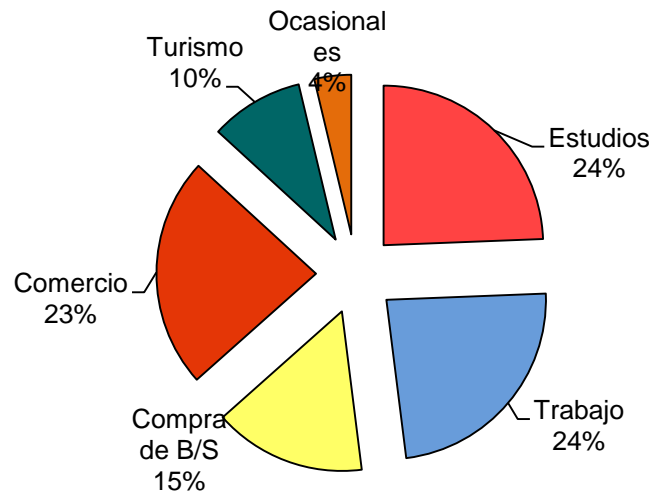


GRÁFICO N° 9. Uso de la vía

El trabajo, los estudios y el comercio son las principales razones por las que la ciudadanía de Canuto se moviliza por esta ruta terrestre, representando el 28%; el 26,5% y el 24,5% respectivamente. Mientras que para los habitantes de Junín las principales razones son, en primer lugar, los estudios y el comercio con un 22,28% cada una, en segundo lugar la compra de bienes/servicios con un 19,8% y en tercer lugar los estudios con el 22,28%. Estos resultados demuestran la importancia que tiene esta carretera para el impulso comercial pues del total de ambas poblaciones el 23% de los habitantes la ubica en el segundo lugar de las opciones; a la vez que se puede apreciar la urgencia de esta vía ya que sirve como nexo para el traslado a lugares de trabajo y centros de estudio, ocupando estas razones el primer lugar de importancia con el 24% cada una del total de opiniones. A manera general, el turismo obtuvo un 10% de prioridad (5,5% Junín y 13,37% Canuto), argumentando que si la obra estuviera totalmente concluida la afluencia por esta ruta sería más frecuente ayudando a impulsar este sector que posee una elevada proyección turística. Por último, las actividades ocasionales es la razón por la que se movilizan en menor proporción dentro de los cuales se mencionaron los servicios de salud por ejemplo.

10.- ¿Con qué frecuencia utiliza la vía para trasladarse?

CUADRO N° 21. Frecuencia de utilización de la vía – Parroquia Canuto

Canuto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Alta	94	47,0	47,0	47,0
Media	102	51,0	51,0	98,0
Baja	4	2,0	2,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Construido de las autoras

CUADRO N° 22. Frecuencia de utilización de la vía - Cantón Junín

Junín	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Alta	84	41,6	41,6	41,6
Media	79	39,1	39,1	80,7
Baja	39	19,3	19,3	100,0
Total	202	100,0	100,0	

Construido de las autoras

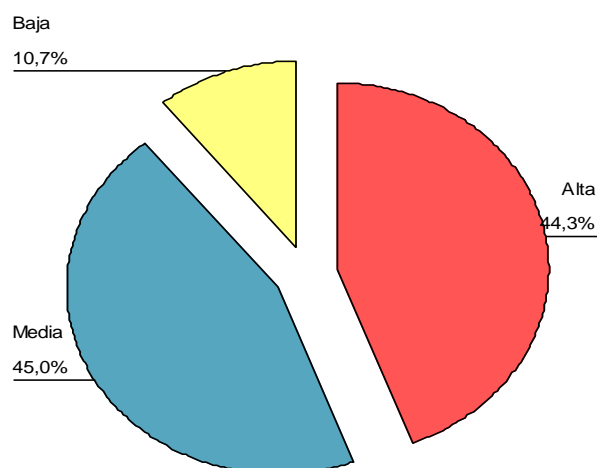


GRÁFICO N° 10. Frecuencia de utilización de la vía

De acuerdo a la frecuencia con la que las personas encuestadas transitan por esta vía se presentaron los siguientes porcentajes: el 51% de los habitantes de Canuto consideran que la frecuencia es media, mientras que para los ciudadanos de Junín es alta con un 41,6% de las respuestas.

La frecuencia media se mantiene en el total general de la población con el 45% de los resultados, sin embargo la discrepancia entre las opiniones no es amplia

ya que la frecuencia alta a pesar de ocupar el segundo lugar corresponde al 44,3% del total de encuestas; apenas el 10,7% respondió que el traslado por esta vía es bajo. Estos resultados demuestran nuevamente la importancia de esta carretera para la ciudadanía en general puesto que además forma parte de la red vial estatal, siendo una vía de conexión a la capital manabita y a la región sierra del país.

11.- ¿La construcción de esta obra vial generó empleo directo a algún miembro de su familia?

CUADRO N° 23. Generación de empleo – Parroquia Canuto

Canuto		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	7	3,5	3,5	3,5
	No	193	96,5	96,5	100,0
Total		200	100,0	100,0	

Constructo de las autoras

CUADRO N° 24. Generación de empleo - Cantón Junín

Junín		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	8	4,0	4,0	4,0
	No	194	96,0	96,0	100,0
Total		202	100,0	100,0	

Constructo de las autoras

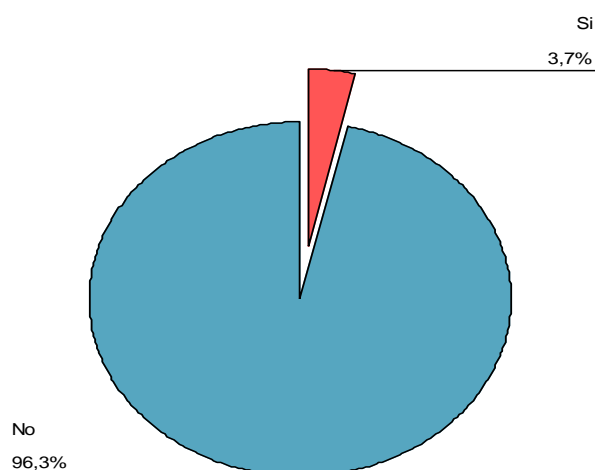


GRÁFICO N° 11. Generación de empleo

Las obras viales son necesarias para el desarrollo de las zonas, además colaboran con la creación de fuentes de empleo; de acuerdo a las respuestas de los encuestados se presentaron los siguientes resultados en lo concerniente al empleo directo que generó esta obra: el 3,5% de los habitantes de Canuto fueron beneficiados con la construcción de esta carretera frente al 4% de los habitantes de Junín que trabajaron en la ejecución vial, lo que a manera general resulta en un 3,7% con un total de 15 puestos de trabajo para algún miembro de las familias de Canuto y Junín. Mientras que el 96,3% de habitantes no obtuvo ningún empleo directo para su familia, sin embargo se generó empleo indirecto que generó ingresos a las familias ubicadas en las zonas de influencia. Cabe recalcar que la compañía EQUITESA consta con su propia mano de obra, es decir, no necesitan contratar un número mayor de obreros para la construcción de vías.

12.- Del siguiente listado marque la opción que usted considera que ha sido mayormente beneficiada con la construcción de esta carretera.

CUADRO N° 25. Beneficios – Parroquia Canuto

	Canuto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Empleo	36	18,0	18,0	18,0
	Produc. agropec.	59	29,5	29,5	47,5
	Comercio	69	34,5	34,5	82,0
	Ing. familiares	29	14,5	14,5	96,5
	Otros	7	3,5	3,5	100,0
	Total	200	100,0	100,0	

Constructo de las autoras

CUADRO N° 26. Beneficios – Cantón Junín

	Junín	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Empleo	35	17,3	17,3	17,3
	Produc. Agropec.	67	33,2	33,2	50,5
	Comercio	77	38,1	38,1	88,6
	Ing. familiares	16	7,9	7,9	96,5
	Otros	7	3,5	3,5	100,0
	Total	202	100,0	100,0	

Constructo de las autoras

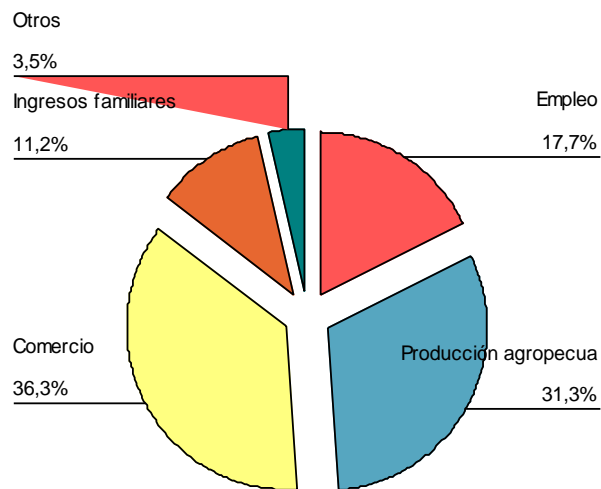


GRÁFICO N° 12. Beneficios

Los cantones beneficiados con esta obra se destacan por ser agropecuarios y un movimiento comercial rotativo, estos motivos fueron los principales para que las encuestas presenten los siguientes resultados: en Canuto 18% para empleo, 29,5% producción agropecuaria, 34,5% comercio, 14,5% ingresos familiares y 3,5% otros; en Junín los resultados fueron los siguientes: 17,3% para empleo, 33,2% producción agropecuaria, 38,1% comercio, 7,9% ingresos familiares y 3,5% otros. En otros se destaca el turismo que involucra estos sectores conocidos por sus balnearios de agua dulce y cultura tradicional. En resumen, los resultados globales demuestran que el comercio y la producción agropecuaria con un 36,3% y 31,3% respectivamente, son las áreas que han tenido mayor beneficio con la construcción de esta carretera en las zonas de influencia.

ANÁLISIS DEL IMPACTO SOCIO ECONÓMICO DE LA VÍA CHONE- CANUTO-CALCETA-JUNIN-PIMPIGUASI

CUADRO N° 27. Locales Comerciales– Cantón Junín

JUNIN	2010	2011	2012	2013
Locales Comerciales Registrados	71	75	169	169

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Junín

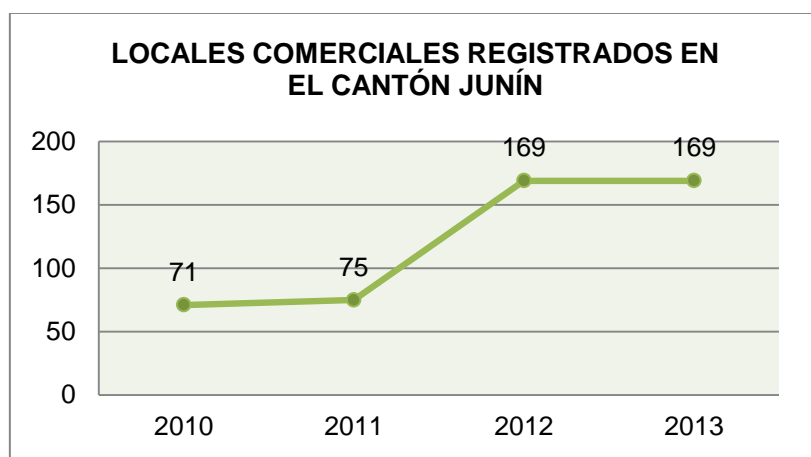


GRÁFICO N° 13. Niveles de creación de locales comerciales

El nivel de crecimiento de los locales comerciales a partir de la construcción de la vía Chone, Canuto, Calceta, Junín y Pimpiguasí ha presentado un aumento desde el año 2010 con una cantidad de 71 establecimientos, en el 2011 se presenta un crecimiento mayor de cuatro locales, es decir, una cantidad de 75, mientras que en el 2012 se registran 169 locales comerciales cantidad que hasta la presente fecha se mantiene.

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Junín realiza un censo económico para conocer la cantidad de establecimientos y actividad económica que ejercen en su jurisdicción. En el año 2010 y 2011 se presentan cantidades menores de locales comerciales puesto que el censo solo incluía aquellos locales que tenían montos mayores de inversión, es decir, no incluían a los Mini Market, Gabinetes, Talleres de Moto o Bicicletas, Ventas Ambulantes, a partir esto surgen una gran variación en los años 2012 y 2013 información que reposa en los archivos de esta institución gubernamental (Ver Anexo 04.10, 11).

CUADRO N° 28. Niveles de accidente de tránsito

AÑO	MESES	CANTIDAD	TOTAL
2010	Enero	21	60
	Febrero	0	
	Marzo	0	
	Abril	0	
	Mayo	0	
	Junio	0	
	Julio	0	
	Agosto	0	
	Septiembre	0	
	Octubre	23	
	Noviembre	0	
	Diciembre	16	
2011	Enero	16	129
	Febrero	0	
	Marzo	4	
	Abril	0	
	Mayo	0	
	Junio	19	
	Julio	0	
	Agosto	0	
	Septiembre	49	
	Octubre	0	
	Noviembre	41	
	Diciembre	7	
2012	Enero	0	103
	Febrero	19	
	Marzo	0	
	Abril	0	
	Mayo	0	
	Junio	0	
	Julio	22	
	Agosto	27	
	Septiembre	18	
	Octubre	0	
	Noviembre	17	
	Diciembre	0	
2013	Enero	0	0
	Febrero	0	
TOTALES			292

Juzgado Décimo Séptimo de Garantías Penales Junín – Calceta

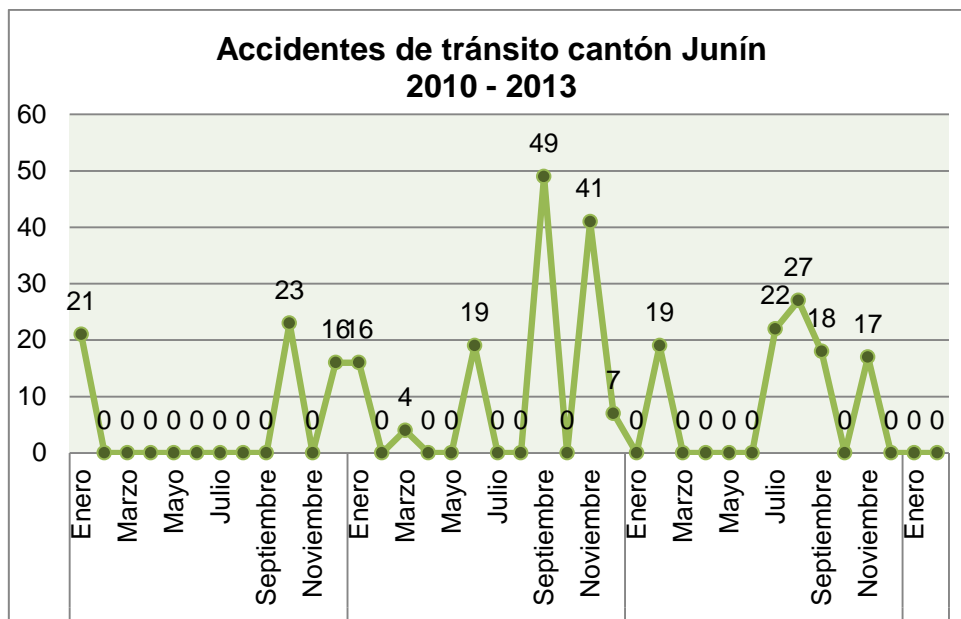


GRÁFICO N° 14. Niveles de accidente de tránsito distribuidos en meses

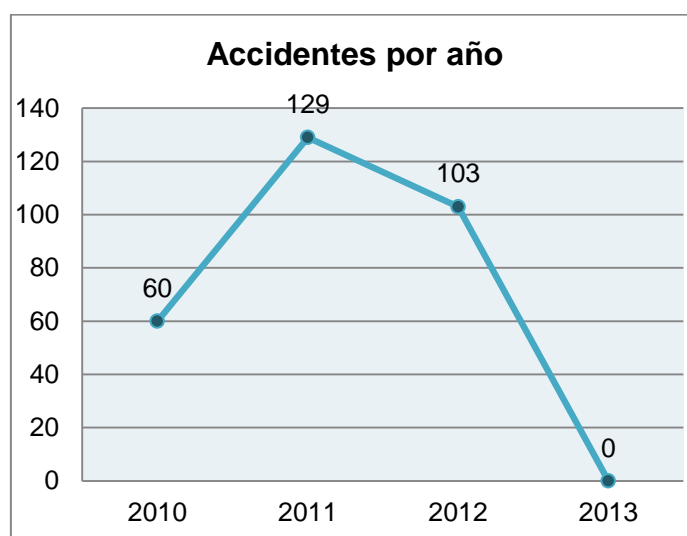


GRÁFICO N° 15. Niveles de accidente de tránsito global

Evitar los accidentes de tránsito implica una serie de costos para el gobierno central, de manera que estos contribuyen a reducir el número de accidentes de tránsito, la construcción de carreteras y el mantenimiento de las mismas es un factor clave para contribuir con esta problemática. El objetivo del Ministerio de Transporte y Obras públicas es reducir los niveles de accidentes de tránsito en la vía Pimpiguasí- Chone con la construcción de la misma que pertenece a la red vial estatal.

El Juzgado Décimo Séptimo de Garantías Penales Junín -Calceta presenta las siguientes cifras: En el año 2010 se suscitaron 60 accidentes de tránsito, en el 2011 se presentó un aumento de 129 accidentes, en el 2012 estando la vía en parcial construcción existió una disminución con una cantidad de 103 accidentes de tránsito, mientras que hasta la presente fecha no se ha registrado ningún caso.

De acuerdo a la investigación realizada y a las encuestas existe un mayor porcentaje de disminución del 45% de accidentes de tránsito, es así, que se responde a la pregunta de la hipótesis planteada por la cantidad de variación que consta en los archivos del Juzgado Décimo Séptimo de Garantías Penales Junín – Calceta (Ver Anexo 04.12,13).

PARROQUIA CANUTO

CUADRO N° 29. Locales comerciales registrados

CANUTO	2010	2011	2012	2013
Locales Comerciales Registrados en el SRI	13	16	16	16

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Chone

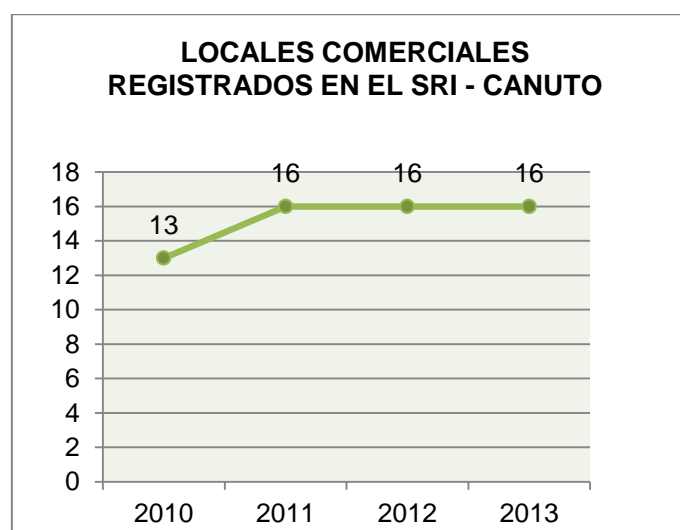


GRÁFICO N° 16. Nivel de creación de comerciales

De acuerdo a información recopilada en el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Chone, los datos referentes a locales comerciales

creados desde el 2010 al 2013 y que están registrados en la base de datos del Servicio de Rentas Internas se presentan de la siguiente manera: 13 locales en el año 2010, 16 establecimientos en el 2011, cantidad que se mantiene en los años siguientes. Esta información coincide con la percepción de la ciudadanía de la parroquia Canuto, quienes consideran que hubo un auge comercial a partir de la construcción de la carretera. Sin embargo, para el registro total de locales comerciales el GAD Municipal de Chone no consideró las actividades comerciales minoristas dentro de la base de datos que maneja en esta institución gubernamental.

CUADRO N° 30. Niveles de accidente de tránsito

ACCIDENTES 2010-2013	CASOS	PORCENTAJE
Atropello	9	18%
Arrollamiento	6	12%
Caída de Pasajeros	2	4%
Encunetamiento	3	6%
Estrellamiento	2	4%
Rozamiento	0	0%
Choque	19	38%
Colisión	0	0%
Volcamiento	5	10%
Otros (salida de pista de circulación)	4	8%
TOTAL	50	100%

Subjefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Chone

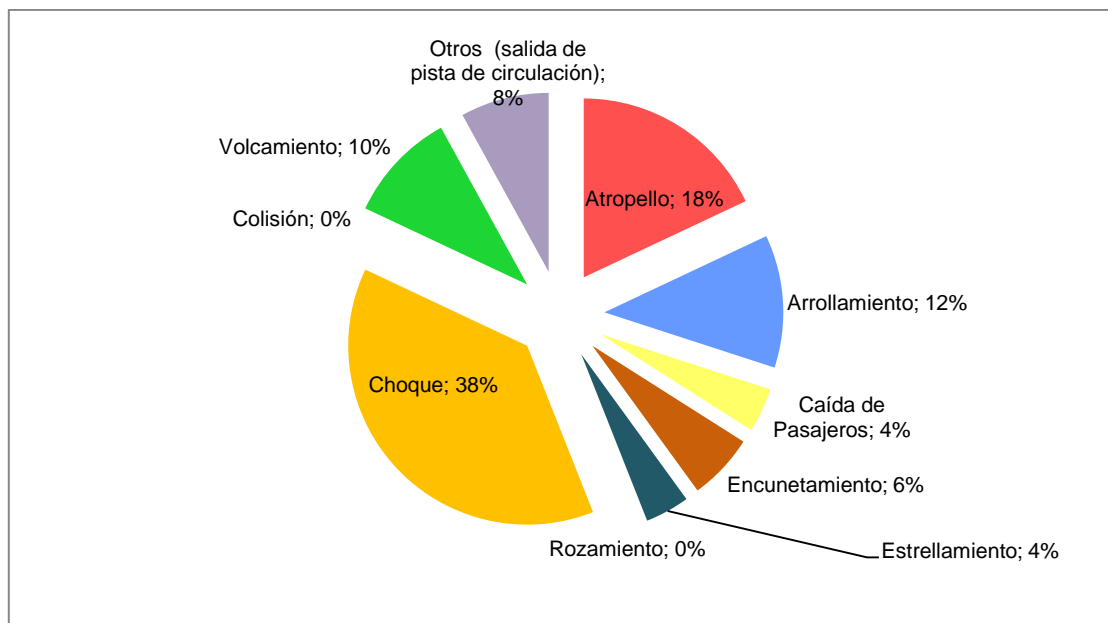


GRÁFICO N° 17. Niveles de accidente de tránsito

De acuerdo a datos obtenidos en la Subjefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Chone, la ruta Canuto – Chone presenta un total de 50 accidentes de tránsito desde el año 2010 hasta la presente fecha. Conforme al criterio de los habitantes de esta zona el nivel de accidentes ha aumentado argumentando que debido al buen estado de la vía los conductores no miden el riesgo al exceder los niveles de velocidad.

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- El primer objetivo de la investigación era recopilar información sobre el proyecto vial Pimpiguasí – Chone, donde la Dirección Provincial de Manabí del Ministerio de Transporte y Obras Públicas argumentó que el objetivo de la construcción de esta carretera era remediar y prevenir la integridad de las personas y de sus bienes ocasionados por los accidentes de tránsito y que anteriormente se daban con mucha regularidad. Se encontró además que este objetivo vial se enmarca dentro de las políticas de inversión del Plan Nacional del Buen Vivir presentado por la SENPLADES para el periodo 2009 – 2013 el mismo que menciona lo siguiente: “se debe concretar inversiones en conectividad y transporte que permitan elevar la productividad nacional. Esta inversión constituye una base imprescindible para la creación de complejos industriales y enclaves productivos que permiten obtener mayores rendimientos económicos para la economía nacional”.
- Los métodos analítico, descriptivo e histórico y las herramientas como la encuesta, matriz de involucrados y el coeficiente de Kendall que se aplicaron en esta investigación cumplieron con la finalidad para la que fueron utilizados en la medición del impacto socioeconómico de la vía Pimpiguasí – Chone.
- El análisis de esta investigación se centró en los resultados de las herramientas utilizadas que permitieron definir el impacto socioeconómico con los criterios de los encuestados y con los datos obtenidos en las diferentes instituciones gubernamentales de Chone y Junín; demostrando así que ha existido un impacto favorable con respecto a la inversión realizada por el MTOP y que a pesar de no haberse concluido la obra, los sectores productivos agropecuarios y comerciales ya manifiestan un auge en sus actividades económicas, teniendo como resultado final el bienestar social y económico de las familias afectadas directa e indirectamente por esta ejecución vial.

Se presentan las siguientes recomendaciones:

- Que la información de las instituciones públicas se presente a la ciudadanía de forma sistemática, procurando evitar el desperdicio de tiempo y recursos económicos y materiales, acatando la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, a fin de conseguir una gestión por resultados eficiente.
- La integración de la metodología en el proceso coherente de investigación permite obtener datos válidos y confiables de la evaluación, por ello se recomienda abarcar los métodos, técnicas y herramientas posibles en cualquier trabajo investigativo, teniendo en consideración las variables dependientes e independientes que sin duda alguna le dan un criterio científico a la misma.
- El análisis socioeconómico demostró la importancia que tuvo la construcción de la carretera Pimpiguasí – Chone en las zonas de influencia, considerando el retraso que ha mantenido la vía en ciertos tramos, es así, que se recomienda al MTOP fiscalizar las obras que están en sus competencias para controlar aquella inversión estatal que sin duda alguna causará un impacto positivo o negativo en el sector implicado. Cabe recalcar que el MTOP si mantiene una fiscalización con esta obra, pero se necesita implementar otro sistema con mayor efectividad en fiscalización de fondos del estado.

BIBLIOGRAFÍA

- Alañón, Á.; Arauzo, J. 2012. Impacto de la accesibilidad por carretera en la localización de nuevos establecimientos industriales en la Comunidad de Madrid. (En línea). Revista de Ciencias Sociales. VE. Vol. XVIII, nº 3, p. 465-481. Disponible en <http://www.redalyc.org>
- Andía, W. 2011a. INVERSIÓN SOCIAL: Enfoque para clasificar los proyectos. (En línea). PE. Industrial Data. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. v. 14, nº 1, p. 9-14. Consultado, 05 de febrero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.redalyc.org>
- _____. 2011b. La demanda insatisfecha en los proyectos de inversión pública. (En línea). PE. Industrial Data. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. v. 14, nº 2, p. 67-72. Consultado, 05 de febrero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.redalyc.org>
- Benavides, J. 2010. Contratación pública y debilidad institucional en infraestructura en Colombia. (En línea). Bogotá, CO. Revista de Ingeniería: Universidad de los Andes Nº 32. p 80-87. Consultado, 31 de enero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.scielo.org.co>
- Castañeda, N; Ascanio, C; Carosio, A; Alva, M. 2010. El trabajo socio productivo: en el marco de la economía social y la igualdad y equidad de género. (En línea). Caracas, VE. Revista Venezolana de Estudios de la Mujer. v. 15, n. 35, p 89-71. Consultado, 31 de enero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.scielo.org.ve>
- Cecchini, S. 2005. Indicadores sociales en América Latina y el Caribe. (En línea). Santiago, CL. Cepal. Consultado, 04 de septiembre 2012. Formato PDF. Disponible en books.google.com.ec
- Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, 2010. Inversión pública. EC. R.O. 306. p. 12.
- Cohen, E.; Franco, R., 2006. Evaluación de proyectos sociales. (En línea). 7 ed. MX. Siglo XXI editores. p 146. Consultado, 22 de agosto 2012. Formato PDF. Disponible en <http://books.google.com.ec>

- _____; Martínez, R. s.f. Manual de formulación, evaluación y monitoreo de proyectos sociales. (En línea). Cepal. Consultado, 06 de diciembre 2012. Formato PDF. Disponible en <http://www.ampres.org.mx>
- CPE (Constitución Política del Ecuador), 2008. Presupuesto general del estado. EC. p.342
- Descartes, R., 2009. Discurso del método. (En línea). Buenos Aires, AR. Ediciones Colihue. p. 39. Consultado, 22 de agosto 2012. Formato PDF. Disponible en <http://books.google.com.ec>
- El Ciudadano, 2009. 575 millones de dólares se invierten en la vialidad de Manabí. (En línea). Boletín de prensa. Portoviejo – Manabí, EC. Consultado, 27 de junio 2012. Formato HTML. Disponible en <http://ww.elciudadano.gob.ec>
- Gil, J. 2011. Técnicas e instrumentos para la recogida de información. (En línea). Madrid, ES. Universidad Nacional de Educación a Distancia. p 153. Consultado, 22 de agosto 2012. Formato PDF. Disponible en <http://books.google.com.ec>
- Gobierno Provincial de Manabí, c2012. Cantones Chone, Bolívar, Junín. (En línea). Consultado, 01 de julio 2012. Formato HTML. Disponible en <http://www.manabi.gob.ec>
- Gutiérrez, D. 2009. La Construcción de Indicadores como Problema Epistemológico. (En línea). Sonora, Mx. Cinta Moebio N° 34. p 16-36. Consultado, 09 de enero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.scielo.cl>
- Hernández, B. 2001a. Técnicas Estadísticas de Investigación Social. (En línea). Madrid, ES. Ediciones Díaz De Santos. p. 93-99. Consultado, 04 de septiembre 2012. Formato PDF. Disponible en <http://books.google.com.ec>
- _____. 2001b. Técnicas Estadísticas de Investigación Social: población o universo. (En línea). Madrid, ES. Ediciones Díaz De Santos. p 127. Consultado, 04 de septiembre 2012. Formato PDF. Disponible en <http://books.google.com.ec>

- _____. 2011c. Técnicas Estadísticas de Investigación Social. (En línea). ES. Ediciones Díaz De Santos. p. 93-99. Consultado, 04 de septiembre 2012. Formato PDF. Disponible en <http://books.google.com.ec>
- Hernández, R.; Fernández, C.; Baptista, P. 1991a. Metodología de la investigación: cómo se delimita una población. 2 ed. MX. McGraw-Hill Interamericana Editores. p 204-205.
- _____; Fernández, C.; Baptista, P. 1991b. Metodología de la investigación: cómo seleccionar la muestra. 2 ed. MX. McGraw-Hill Interamericana Editores. p 207.
- Medina, A; Nogueira, D; Hernández, A; Díaz, Y. 2012. Consideraciones y criterios para la selección de procesos para la mejora: Procesos Diana. (En línea). La Habana, CU. Ingeniería Industrial. v. 33, nº 3, p. 272-281. Consultado, 05 de febrero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://scielo.sld.cu>
- Mikkelsen, C. 2005. Innovaciones tecnológicas productivas agrarias en el partido de San Cayetano: implicancias en la sostenibilidad del suelo. (En línea). La Plata, AR. Mundo agrario. vol.5, n.10, pp. 0-0. Consultado, 11 de febrero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.scielo.org.ar>
- Ministerio de Finanzas, c2011. Presupuesto general del estado. (En línea). Consultado, 28 de junio 2012. Formato (HTML). Disponible en <http://finanzas.gob.ec>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011a. Segunda emergencia vial para Manabí. (En línea). Boletín de prensa. Quito, EC. Consultado, 27 de junio 2012. Formato HTML. Disponible en <http://www.mtop.gob.ec>
- _____, 2011b. Rehabilitación de la carretera Chone – Pimpiguasí. (En línea). Boletín de prensa. Quito, EC. Consultado, 27 de junio 2012. Formato HTML. Disponible en <http://www.mtop.gob.ec>
- Miranda, T; Suset, A; Cruz, A; Machado, H; Campos, M. 2007. El Desarrollo sostenible: Perspectivas y enfoques en una nueva época. (En línea). Matanzas, CU. Pastos y Forrajes. vol.30, n.2, pp. 1-1. Consultado, 11 de febrero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://scielo.sld.cu>

- Mondragón, A. 2002. Qué son los indicadores. (En línea). MX. revista de información y análisis. nº 19, p. 1-7. Consultado, 01 de julio 2012. Formato PDF. Disponible en <http://www.dgdi-conamed.salud.gob.mx>
- MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, PE). 2005. Manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales Departamentales. (En línea). Lima, PE. p. 21. Consultado, 26 de junio 2012. Formato PDF. Disponible en <http://www.mtc.gob.pe>
- Navarro, H; King, K.; Ortegón, E.; Pacheco, J., 2006. Pauta metodológica de evaluación de impacto ex-ante y ex-post de programas sociales de lucha contra la pobreza. (En línea). Santiago, CL. Cepal. p 13. Consultado, 22 de agosto 2012. Formato PDF. Disponible en <http://books.google.com.ec>
- Obregón, S. 2010. Estudio comparativo del impacto en el desarrollo socioeconómico en dos carreteras: Eix Transversal de Catalunya, España, y MEX120, México. (EN línea). Economía, Sociedad y Territorio. Vol. X, nº 32, p. 1-47. Disponible en <http://www.redalyc.org>
- Otero, J; Barrios, I; Artilles, L. 2004. Reflexiones en torno a la definición de Proyecto. (En línea). Ciudad de la Habana, CU. Educ. Med. Super. v. 18, nº 2, p 1-1. Consultado, 31 de enero 2013. Formato (PHP). Disponible en <http://scielo.sld.cu>
- Pereyra, A. 2009. Articulación público - privada en el financiamiento de la infraestructura de carreteras en Uruguay. (En línea). Bogotá, CO. Cuaderno de economía. v. 28, p 95-115. Consultado, 31 de enero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.scielo.org.co>
- Rojas, R. 2006. Guía para realizar investigaciones sociales: técnicas e instrumentos para recopilar información. (En línea). 33 ed. MX. Plaza y Valdez Editores. p 205-207. Formato PDF. Consultado, 06 de diciembre 2012. Disponible en books.google.com.ec
- Salkind, N. 1999a. Métodos de investigación: investigación descriptiva. (En línea). 3 ed. MX. Prentice Hall. p 11-12. Formato PDF. Disponible en books.google.com.ec
- _____, 1999b. Métodos de investigación: variables. (En línea). 3 ed. MX. Prentice Hall. p. 24-25. Formato PDF. Disponible en books.google.com.ec

SNI (Sistema Nacional de Información). 2010. Indicadores económicos. (En línea). EC. Consultado, 03 de enero 2013. Formato xls. Disponible en <http://www.sni.gob.ec>

Tipos de encuesta. (En línea). Consultado, 01 de julio 2012. Formato PDF. Disponible en <http://sigma.poligran.edu.co>

Tonon, G. 2010. La utilización de indicadores de calidad de vida para la decisión de políticas públicas. (En línea). Santiago, CL. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana. v. 9, n. 26, p 361-370. Consultado, 31 de enero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.scielo.cl>

Universidad Autónoma de Madrid, s.f. Introducción al SPSS, manejo y procesamiento básico de datos básico en SPSS. (En línea). Consultado, 01 de julio 2012. Formato PDF. Disponible en <http://www.uam.es>

Veas, L. y Pradena, M. 2010. Aplicaciones de la administración integral de proyectos en la industria de la construcción: segunda parte, proyectos viales. (En línea). Santiago, CL. Revista de la construcción. v. 9, n. 2, p 89-96. Consultado, 31 de enero 2013. Formato (PDF). Disponible en <http://www.scielo.cl>

ANEXOS



HOJA DE RUTA

ANÁLISIS DEL IMPACTO SOCIOECONÓMICO PARA EL PROYECTO "REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PIMPIGUASI- CHONE" EN LA COMUNIDAD, DURANTE LOS PERIODOS 2008-2013.

Nombre del Responsable: Andrea Mora Zambrano

Lugar de Recorrido: Vía Pimpiguasí - Chone

Hora Salida: 9:00 am

Kilómetros recorridos: 56,30

Señale el recorrido en el siguiente mapa

Participantes:

Investigadoras,

Fiscalizador de la obra


Hora de Llegada: 2:00



Responsable: Andrea Mora Zambrano

Elaborado por: Sindia Sacón

Figura 03.01.Hoja de Ruta- Carretera Pimpiguasí - Chone



FICHA DE OBSERVACIÓN		
ANÁLISIS DEL IMPACTO SOCIOECONÓMICO PARA EL PROYECTO "REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PIMPIGUASI- CHONE" EN LA COMUNIDAD, DURANTE LOS PERIODOS 2008-2013.		
<i>FECHA</i>	<i>SECTOR VISITADO</i>	<i>OBSERVACIONES</i>
Jueves 18 de octubre 2012	Pimpiguasí	No presenta observación
Jueves 18 de octubre 2012	Pueblo Nuevo	En este sector se presenta un retraso de la ejecución vial. No existieron estudios de esta vía malestar que ocasiona fisuras en algunos tramos de la vía e imposibilita el tráfico normal en el sector.
Jueves 18 de octubre 2012	Junín	No se ha concluido con los trabajos de construcción de esta vía por lo que existe inconvenientes directos e inconformidad.
Jueves 18 de octubre 2012	Calceta	No presenta observación
Jueves 18 de octubre 2012	Canuto	Existe una gran perspectiva por la ejecución de la obra, puesto que mediante convenio con la compañía constructora se logró realizar el pavimentado de las calles céntricas de la Parroquia.
Jueves 18 de octubre 2012	Chone	No presenta observación

Elaborado por: Andrea Mora Zambrano
Sindia Sacón Macías

Figura 03.02. Ficha de Observación en recorrido de la ruta Pimpiguasí – Chone.

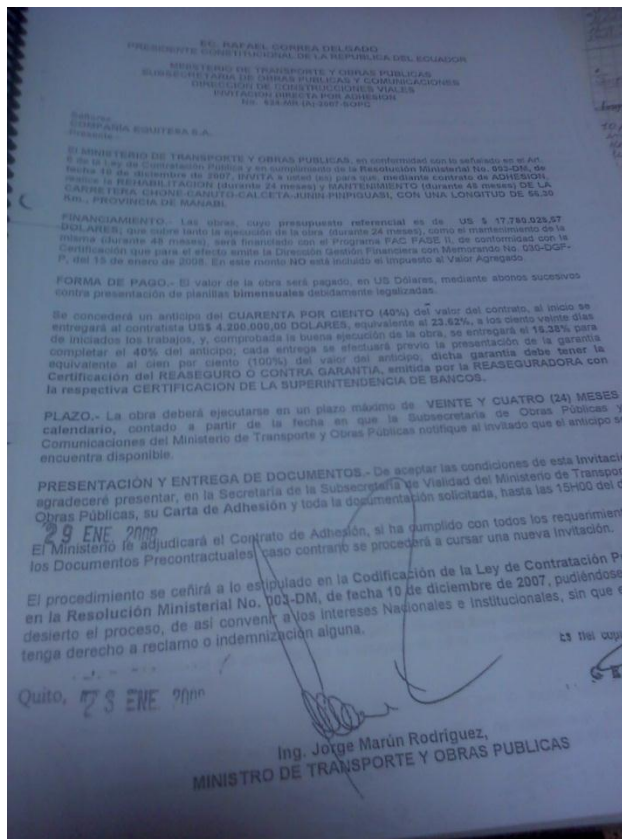


Foto 03.03. Documento suscrito por el Ministro de Transporte y Obras Publicas a la compañía EQUITESA S.A

DATOS ACTUALIZADOS DEL PROYECTO

CONTRATO PRINCIPAL	
FECHA DE SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO ORIGINAL:	28 DE MARZO DE 2008
FECHA DE PAGO DEL ANTICIPO (C ORIGINAL):	24 DE ABRIL DE 2008
FECHA DE INICIO DE LOS TRABAJOS:	24 DE ABRIL DE 2008
PLAZO EN MESES DEL CONTRATO ORIGINAL:	24 MESES
FECHA DE TERMINACIÓN CONTRATO ORIGINAL:	24 DE ABRIL DE 2010
MONTO DEL CONTRATO ORIGINAL:	TOTAL USD. 17.780.029,57
MONTO DEL ANTICIPO DEL CONTRATO ORIGINAL:	40% USD. 7.112.011,43 (C. ORIGINAL)
MONTO DEL MANTENIMIENTO:	USD. 248.281,32
PLAZO DE MANTENIMIENTO EN MESES:	48 MESES
Nº. ID. SITOP:	113
PROGRAMA:	PLAN RELÁMPAGO
FUENTE DE FINANCIAMIENTO:	PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO
CONTRATOS COMPLEMENTARIOS	
MONTO DEL CONTRATO COMPLEMENTARIO Nº1:	USD. 10.341.329,17
FECHA DE SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO COMPLEMENTARIO Nº1:	16 DE MAYO DE 2011
FECHA DE PAGO DE ANTICIPO DEL CONTRATO COMPLEMENTARIO Nº1:	16 DE MAYO DE 2011
MONTO DEL ANTICIPO DEL CONTRATO COMPLEMENTARIO Nº1:	40% USD. 4.136.831,67
PLAZO EN MESES DEL CONTRATO COMPLEMENTARIO Nº1:	12 MESES
PLAZOS	
TIEMPO EN MESES DEL CONTRATO ORIGINAL:	24,00 MESES
SUMA DE TIEMPO EN MESES DE CONTRATOS COMPLEMENTARIOS:	12,00 MESES
SUMA DE TIEMPO EN MESES DE CONVALIDACIÓN-AMPLIACIÓN:	12,78 MESES
TIEMPO TOTAL DEL CONTRATO EN MESES:	48,78 MESES
FECHA DE TERMINACIÓN EFECTIVA:	15 DE MAYO 2012

Foto 03.04. Datos actualizados del proyecto Pimpiguasí- Chone, monto contratado.



CUESTIONARIO PARA EXPERTOS

Usted ha sido seleccionado como experto para el desarrollo de la actual investigación que tiene como Tema: **Análisis del Impacto Socioeconómico para el Proyecto “Rehabilitación y Mantenimiento de la carretera Pimpiguasí – Chone” en la comunidad, durante el periodo 2008 – 2013.**

Agradecemos su colaboración.

Es importante para este trabajo que nos ofrezca la mayor objetividad en sus respuestas.

A continuación le ofrecemos una tabla en la que usted debe priorizar el grado de impacto de acuerdo a su criterio, con una escala de 1 a 6, el mayor valor esta en 1 y el menor en 6.

ZONAS DE INFLUENCIA	CALIFICACIÓN
Pimpiguasí	
Pueblo Nuevo	
Junín	
Calceta	
Canuto	
Chone	

Figura 03.05. Cuestionario de expertos para proceso muestral



ENCUESTA SOCIO ECONÓMICA



DIRIGIDA A LAS ZONAS DE INFLUENCIA DEL PROYECTO: CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACION DE LA VÍA PIMPIGUASI, JUNÍN, CALCETA, CANUTO, CHONE

OBJETIVO: Señor encuestado/a la aplicación de este cuestionario permitirá analizar el impacto socioeconómico que se ha presentado en este sector a partir de la construcción de la vía Pimpiguasí – Chone, su respuesta contribuirá con el desarrollo de esta investigación.

Agradecemos su colaboración.

VARIABLES SOCIALES

1. Sexo:

<input type="checkbox"/>	Hombre
<input type="checkbox"/>	Mujer

2. División política

Provincia	
Cantón	
Parroquia	

3. De acuerdo con su criterio, el nivel de accidentes de tránsito en esta vía a partir de la construcción de la carretera Pimpiguasí-Chone ha:

<input type="checkbox"/>	Aumentado
<input type="checkbox"/>	Disminuido
<input type="checkbox"/>	Se mantiene

4. ¿Considera usted que se han creado nuevos negocios a partir de la construcción de esta vía? Si su respuesta es NO pase a la pregunta 6.

<input type="checkbox"/>	Si
<input type="checkbox"/>	No

5. ¿Qué tipo de comercio se ha generado después iniciar esta obra?

<input type="checkbox"/>	Comedor
<input type="checkbox"/>	Arriendo
<input type="checkbox"/>	Bar
<input type="checkbox"/>	Tienda
<input type="checkbox"/>	Garaje
<input type="checkbox"/>	Otros

Especifique: _____

6. De acuerdo con su criterio, después de la construcción de la carretera ¿cuánto ha influido la transportación en esta vía a la producción agrícola de la zona?

<input type="checkbox"/>	Mucho
<input type="checkbox"/>	Poco
<input type="checkbox"/>	Nada

7. ¿Sabía usted que la culminación de esta vía presenta un retraso? En caso de que su respuesta sea NO pase a la pregunta 9.

	Si
	No

8. ¿Cuánto ha afectado a la zona de su residencia el retraso que se ha dado en ciertos tramos de la vía?

	Mucho
	Poco
	Nada

VARIABLES ECONÓMICAS

9. ¿Cuál es la razón por la que utiliza la vía? De las siguientes opciones, marque 1 a la razón principal y 6 la menor.

	Estudios
	Trabajo
	Compra de bienes o servicios
	Comercio
	Turismo
	Ocasionales

10. ¿Con qué frecuencia utiliza la vía para trasladarse?

	Alta
	Media
	Baja

11. ¿La construcción de esta obra vial generó empleo directo (trabajo en la obra) a algún miembro de su familia? Si su respuesta es SI especifique a cuántos.

	Si	Cuántos: _____
	No	

12. Del siguiente listado marque la opción que usted considera que ha sido mayormente beneficiada con la construcción de esta carretera.

	Empleo	Especifique: _____
	Producción agropecuaria	
	Comercio	
	Ingresos familiares	
	Otros	

Figura 03.06. Encuestas para aplicar en las zonas de influencia Canuto- Junín



Foto 03.07. Aplicación de encuestas en la Parroquia Canuto



Foto03.08. Aplicación de encuestas en la Parroquia Canuto



Foto 03.09. Aplicación de encuestas Cantón Junín

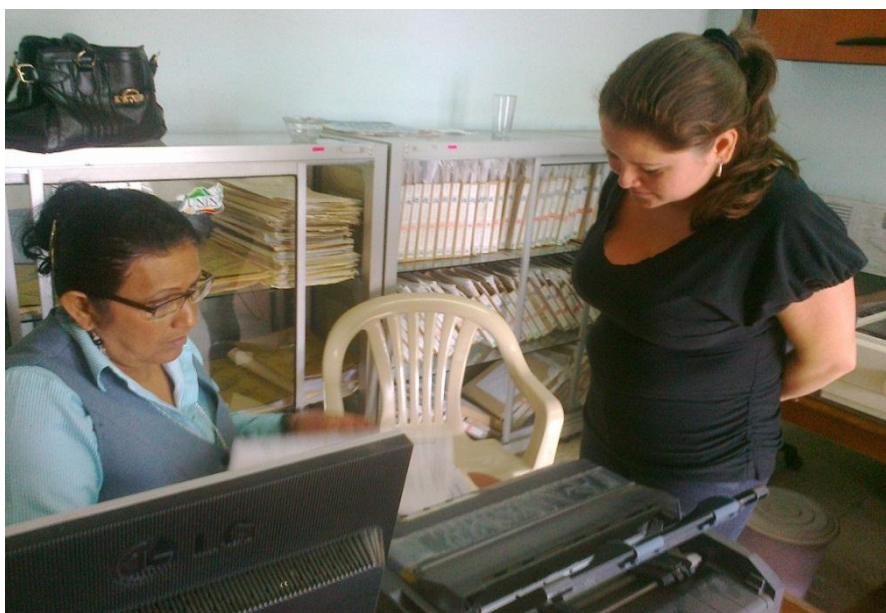


Foto 04.10. Recolección de información en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Junín sobre establecimientos comerciales creados desde el año 2008 hasta el 2012.



Foto 04.11. Entrega de información por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Junín sobre establecimientos comerciales

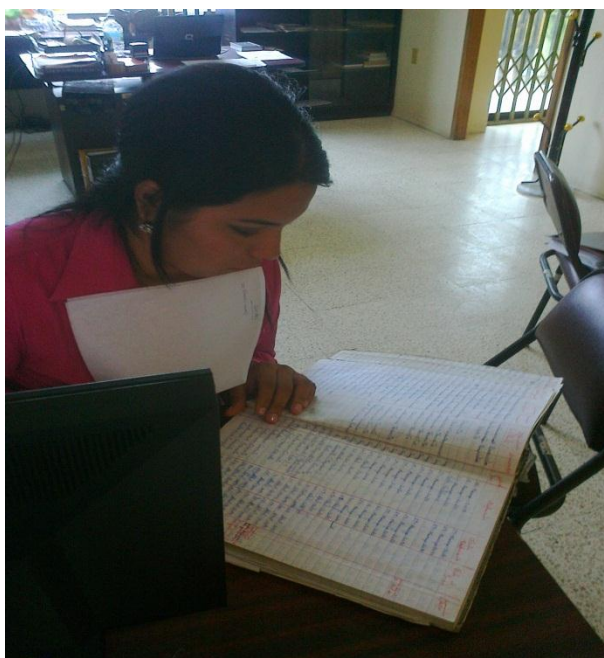


Foto 04.12. Revisión de los archivos del juzgado Décimo Séptimo de Garantías Penales Junín- Calceta



Foto 04.13. Entrega de información sobre las estadísticas de accidentes de tránsito por parte del juez del Juzgado Décimo Séptimo de Garantías Penales Junín - Calceta