



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y DE TRANSPORTE

REPÚBLICA DE EL SALVADOR
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA

CONSULTORÍA:

**EVALUACIÓN FINAL DE 2 CAMINOS RURALES, TRAMOS:
CHA08, ET. CHA09-POTONICO, Y CHA09S, SAN MIGUEL
DE MERCEDES-SAN ANTONIO LOS RANCHOS,
CHALATENANGO; Y EVALUACIÓN DE IMPACTO DEL
PROGRAMA BID-2581**

**SEGUNDO INFORME (INFORME FINAL)
ANÁLISIS DE RESULTADOS DEL TRAMO 2:
CAMINO RURAL CHA09S, SAN MIGUEL DE MERCEDES -
SAN ANTONIO LOS RANCHOS, DEPARTAMENTO DE
CHALATENANGO.
(COPIA CALIDAD ORIGINAL)**



FINANCIAMIENTO:
FONDO SALVADOREÑO PARA
ESTUDIO DE LA PREINVERSIÓN (FOSEP)

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, FEBRERO 2020.

CONSULTOR:
FRANCISCO ELEVY ARAUJO ALEMÁN
(503) 7729-7241 / faraujoaleman@gmail.com

RESUMEN EJECUTIVO



FOTOGRAFÍA / INICIO DEL TRAMO EN EL MUNICIPIO DE SAN MIGUEL DE MERCEDES QUE CONDUCE AL MUNICIPIO DE SAN ANTONIO LOS RANCHOS Y POTONICO.

RESUMEN EJECUTIVO

OBJETIVOS DE LA EVALUACIÓN FINAL

La Evaluación final del Tramo 2, denominado Camino Rural CHA09S, San Miguel de Mercedes – San Antonio Los Ranchos, Departamento de Chalatenango, tuvo como objetivo principal la revisión y comparación de los datos del estudio de la Línea intermedia desarrollada en 2017 y la realización del levantamiento de Línea final en 2019, bajo la metodología panel de monitoreo y la evaluación para el proyecto del Programa de Conectividad Rural de Zonas Norte y Oriente, a fin de disponer de información que permita al final del programa medir la evaluación de impacto de las obras de mejoramiento de los caminos rurales, a través de indicadores de progreso e impacto de los mismos.

A partir de esta evaluación final, se buscan evidencias que confirmen como el mejoramiento del Tramo 2: San Miguel de Mercedes – San Antonio Los Ranchos, generó cambios en la población residente en la zona de influencia, específicamente en relación a los indicadores: i) Tiempo de viaje y costo de desplazamiento tanto a la cabecera municipal como departamental; ii) Tiempo de llegada a los servicios básicos de educación y salud; iii) Ingreso de los hogares; iv) Productividad agropecuaria y v) Satisfacción de los pobladores por el mejoramiento del tramo.

FASES DEL PROCESO METODOLÓGICO IMPLEMENTADO

La rigurosidad metodológica se constituye en la piedra angular para garantizar la calidad de la información de la Línea final, de ahí que en el desarrollo de este estudio se hayan definido tres momentos: La fase preparatoria, que comprende el análisis documental, revisión de fuentes secundarias, validación de la boleta y manual del entrevistador, así como el proceso de inducción a los entrevistadores.

La fase de ejecución que comprendió desde la prueba piloto, continuando con el relevamiento de datos, hasta el diseño del programa de entrada de datos y el ingreso de datos. La fase de análisis comprendió la consistencia y el análisis de la información y la redacción del informe final.

Como parte de la identificación de los factores influyentes en el tramo intervenido se optó por recopilar información de tipo cualitativo, mediante el desarrollo de entrevistas a actores claves.

PRINCIPALES RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN FINAL

CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LA POBLACIÓN ENCUESTADA

La población residente en el ámbito de influencia del tramo entre San Miguel de Mercedes y San Antonio Los Ranchos es de 503 habitantes, caracterizada por una ligera predominancia femenina y una estructura poblacional predominantemente joven.

SATISFACCIÓN POR LA MEJORA DEL ACCESO

Uso del tramo

El 90.9% de la población de 5 años y más de edad hace uso del tramo, porcentaje que se incrementa a 91.9% entre los hombres. Del total de personas que usan el tramo, el 39.3% lo hace “frecuentemente”.

Beneficios del mejoramiento del tramo

El cien por ciento de la población de 5 años y más de edad muestra una actitud positiva sobre los beneficios alcanzados con la mejora del tramo. Se destacan como beneficios del mejoramiento del tramo que “ha permitido ahorro en el tiempo de traslado” (79.4%) y “es transitable todo el año” (15.3%).

CONDICIONES DE TRANSITABILIDAD DE LA POBLACIÓN

Medio de transporte utilizado para salir de la comunidad

La mayoría de población (6 de cada 10) se desplaza a pie para salir de la comunidad. Otro medio utilizado, pero menos frecuente son los vehículos (10.3%).

Desplazamiento a la cabecera municipal

El desplazamiento “a pie” se constituye en el medio utilizado mayormente por la población para trasladarse a la cabecera municipal. Al considerar solo los medios mencionados como primera prioridad de respuesta, el desplazamiento “a pie” sigue siendo el más habitual, con una periodicidad de desplazamiento diario (63.1%) y semanal (22.8%).

En lo que se refiere al tiempo promedio de traslado a la cabecera municipal, éste es de 11 minutos, a un costo promedio de \$0.06. En el desglose por medio de transporte, el menor costo promedio recae entre quienes se desplazan en “bus”. Entre los que se desplazan “a pie”, el tiempo promedio utilizado por los pobladores ronda los 11 minutos, disminuyendo a 8 minutos cuando se usa “auto particular”.

Desplazamiento a la cabecera departamental

Los medios de transporte mayormente usados para desplazarse a Chalatenango son “bus” (88.1%) y “auto particular” (10.3%). Al considerar solo los medios mencionados como primera prioridad de respuesta, el desplazamiento en “bus” sigue siendo el prioritario, el mismo que mayoritariamente es utilizado tanto con una periodicidad semanal (36.0%) como quincenal (22.8%).

El tiempo promedio de traslado es de 30 minutos, a un costo promedio de US\$ 0.52. En el caso del transporte en “bus” el costo promedio es de \$0.45.

EDUCACIÓN Y SALUD

Características educativas y tiempo de traslado al centro de enseñanza

El 11.9% de la población de 5 años y más de edad no sabe leer ni escribir y el 21.5% asiste a algún centro de enseñanza.

A nivel total, el tiempo promedio de traslado a los centros educativos es de 22 minutos, promedio que disminuye a 11 minutos cuando se trata de centros educativos de educación básica.

Características de salud y tiempo de traslado al establecimiento de salud

En relación con la salud, el 82.6% de la población acude a las Unidades Comunitarias de Salud Familiar del MINSAL, seguidas en orden de prioridad por el Hospital o clínica particular (5.5%).

El tiempo de llegada a las Unidades Comunitarias de Salud Familiar del MINSAL, a las que acuden con mayor frecuencia los habitantes que presentan problemas de salud, ronda los 16 minutos.

EMPLEO E INGRESO

Características laborales de la población encuestada que hace uso del tramo

En el tema laboral, 6 de cada 10 personas de 16 años y más de edad tiene un empleo, sea éste remunerado o no. Las categorías de empleo más frecuentes son la de asalariados (40.7%) y productores agropecuarios (14.3%). Entre las actividades no económicas, 25.9% se dedican a los quehaceres del hogar.

Fuentes de ingreso de la población encuestada que hace uso del tramo

La fuente principal de los ingresos proviene de la actividad económica que realizan (57.4%), seguida por la ayuda de familiares (11.1%) y las remesas (8.4%).

PRODUCCIÓN AGROPECUARIA

Características de los productores agropecuarios

El número de productores agropecuarios que usan el tramo es de 53, la mayoría de ellos son del sexo masculino. El 73.6% de los cuales declararon ser “arrendatarios” de la tierra que utilizan. Otra característica importante es la superficie promedio de la explotación agropecuaria en la que desarrollan su actividad (1.34 manzanas).

La producción agrícola es la actividad a la que predominantemente se dedican (81.1%), seguida de aquellos que desarrollan tanto la actividad agrícola como pecuaria (13.2%).

El 7.5% de productores señaló haber solicitado algún préstamo para el desarrollo de su actividad. Además, el 15.1% declaró haber recibido asistencia técnica.

Principales productos cultivados

Los principales productos cultivados durante el ciclo agrícola 2018-2019 fueron maíz, maicillo y frijol. El primero de ellos, maíz, alcanzó un rendimiento promedio de 19.34 quintales por manzana. La mayor parte de la producción de maíz es destinada al consumo del hogar (84.5%) y el 11.7% a la venta.

Respecto al maicillo, el rendimiento promedio es de 9.38 quintales por manzana. En este caso, la mayor parte de la producción es destinada a la venta (63.9%).

El frijol presenta un rendimiento promedio de 3.72 quintales por manzana. La mayor parte de su producción es destinada al consumo del hogar (88.1%).

CARACTERÍSTICAS DE LOS EMPRESARIOS

El número de empresarios o dueños de negocios que usan el tramo es de 23, la mayoría de los cuales es de sexo femenino y dedicado principalmente a la actividad comercial. Además, alrededor de 1 de cada 3 solicitaron algún crédito para el desarrollo de su actividad y en el tema de la asistencia técnica, sólo el 8.7% reportó haberla recibido.

PERCEPCIONES SOBRE BENEFICIOS DEL MEJORAMIENTO DEL TRAMO

Con la finalidad de ahondar en los diferentes beneficios alcanzados por el mejoramiento del tramo, se incluyó en el cuestionario de la evaluación final, algunas preguntas, que indagaban sobre la percepción en la disminución en el tiempo de llegada al centro de enseñanza, disminución en el tiempo de llegada al establecimiento de salud, incremento en el ingreso u otros beneficios alcanzados, además de la opinión sobre la percepción general de vecinos y vecinas en relación con el tramo mejorado.

El 43.5% de los informantes del hogar señalaron que el mejoramiento del tramo permitió “disminuir el tiempo de llegada al centro de enseñanza”. Asimismo, el 80.6% consideró que ha permitido “disminuir el tiempo de llegada al establecimiento de salud”.

Además, el 57.3% de los informantes del hogar señaló que el mejoramiento del tramo había permitido un incremento en el ingreso de los miembros del hogar. Entre otros beneficios obtenidos por la población se mencionaron: “ya no se hace polvazón” (44.4%), “ya no se hacen charcos por la lluvia” (43.5%) y “más comodidad para viajar” (24.2%).

Finalmente, el 88.7% de los informantes del hogar consideró que sus vecinos y vecinas tienen una percepción positiva del mejoramiento del tramo.

ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE LÍNEA INTERMEDIA Y LA LÍNEA FINAL

Con la idea de presentar los logros alcanzados a partir del mejoramiento del tramo, se presenta a continuación un comparativo de la información de la línea intermedia desarrollada en 2017 con la información de la línea final implementada en 2019.

Cambios en la satisfacción por la mejora del acceso

Uso del tramo

Se observa un incremento en la tasa de uso del tramo, que pasa de 85.9% en 2017 a 90.9% en 2019. Con relación a la frecuencia de uso, la categoría “frecuentemente” disminuye en 5.5 puntos porcentuales.

Beneficios del mejoramiento del tramo

En líneas generales, hay una opinión positiva respecto a las expectativas en los beneficios que ha obtenido la población por el mejoramiento del tramo. Si bien es cierto, en 2019, disminuye la proporción de hogares que en el 2017 destacaron algunos de los beneficios, el relevante sigue siendo “ha permitido ahorro en el tiempo de traslado” (79.4%), el cual disminuye en 2.3 puntos porcentuales, respecto a 2017.

CAMBIOS EN LAS CONDICIONES DE TRANSITABILIDAD DE LA POBLACIÓN

Tiempo y costo de traslado a la cabecera municipal

Entre 2017 y 2019, disminuyó el tiempo promedio de desplazamiento de la población desde su vivienda hasta la cabecera municipal en 4%. Por el contrario, el costo se incrementa en 3 centavos de dólar, que equivale a una tasa de crecimiento de 80.7%.

Tiempo y costo de traslado a la cabecera departamental

El tiempo de traslado a la cabecera departamental se incrementa en un minuto, que equivale a una tasa de crecimiento de 2.7%. Por el contrario, el costo disminuye en 8.9%.

El desplazamiento en “bus”, medio de transporte usado por más del 86% de la población, muestra también un decrecimiento en su costo (2.9%).

CAMBIOS EN EL TIEMPO DE TRASLADO AL CENTRO DE ENSEÑANZA Y ESTABLECIMIENTO DE SALUD

El tiempo promedio de traslado al centro educativo disminuye, entre 2017 y 2019, en 2 minutos, lo que representa una tasa de decrecimiento de 9.5%.

En cuanto al tiempo de traslado al establecimiento de salud al que acude la población, éste presenta una reducción de un minuto, equivalente a una tasa de decrecimiento de 3.2%. En el caso de las Unidades Comunitarias de Salud Familiar del MINSAL, a la que acude más del 82.0% de la población, disminuye el tiempo de traslado en 11.3%.

Cambios en el empleo y el ingreso

Tasa de actividad económica

La tasa de actividad económica presenta, entre 2017 y 2019, un leve crecimiento de 8.9 puntos porcentuales. El desglose por sexo muestra que tanto la tasa de actividad masculina como femenina se incrementan, siendo la primera de ellas la que muestra mayor variación (12.6 puntos porcentuales, respecto a 7.8 puntos porcentuales de sus pares del sexo femenino).

Tipo de actividad económica de la población con empleo

El desglose de la población con empleo, desagregada por tipo de actividad económica, evidencia que, entre 2017 y 2019, se incrementa la proporción de asalariados temporales (7.3 puntos porcentuales), cuenta propia sin local (2.5%) y trabajadores familiares no remunerados (1.3 puntos porcentuales). Por el contrario, la proporción de productores agropecuarios disminuye en 5 puntos porcentuales.

Ingreso promedio mensual de la población con empleo

El ingreso de la población con empleo se incrementó, entre 2017 y 2019, en poco más de 21 dólares, lo que representa una variación del 10.7%, promedio que no es homogéneo al desagregarlo por sexo, entre los del sexo masculino, el incremento fue de 10.1% y entre sus pares del sexo femenino fue de 8.7%.

Los mayores incrementos se observan entre los productores agropecuarios (67.4%).

Cambios en la producción agropecuaria

En lo que se refiere a la productividad agrícola, ninguno de los tres cultivos prioritarios de la zona (maíz, macillo y frijol) muestra mejoras en el nivel de rendimiento. Es importante aclarar, que este decrecimiento en el rubro agrícola se ve mejorado por un mayor ingreso en la sub-producción pecuaria.

CONCLUSIONES

- Los resultados de la evaluación final indican un incremento en la proporción de personas que actualmente hacen uso del tramo respecto al del año 2017, equivalente a un incremento en 5 puntos porcentuales.
- A pesar de ello, entre quienes hacen uso del tramo, disminuye la proporción de personas que declararon un uso “frecuente” del tramo.
- Los medios de transporte mayormente utilizados por la población para desplazarse a la cabecera municipal son “a pie” y en “bus”. El primero de ellos, disminuye en 2019 el tiempo que dedica para trasladarse a la cabecera municipal; por el contrario, se incrementa el tiempo de traslado en “bus”, en este último caso, también el costo se incrementa.
- Tanto el bus como el auto particular son los medios de transporte por excelencia usados por la población para desplazarse a la cabecera departamental. De ellos, el “auto particular” presenta disminuciones tanto en el tiempo de traslado como en el costo: mientras tanto, en el caso del “bus” se incrementa el tiempo de traslado, pero disminuye el costo.
- En lo que se refiere a las mejoras en el servicio educativo, expresada por el tiempo de llegada al centro de enseñanza, los datos evidencian una disminución en el tiempo de llegada de la población que asiste a los niveles educativos de Parvularia y Básica, no así en el caso de Educación Media, que ve incrementado dicho promedio.
- Con relación a los cambios en el servicio de salud, el tiempo promedio de traslado al establecimiento de salud al que normalmente acude la población se incrementa, especialmente en el caso de las Unidades Comunitarias de Salud Familiar del MINSAL, a la que acude más del 80.0% de la población.
- Para cuantificar las variaciones en el ingreso, se consideró tres indicadores. El primero de ellos, la tasa de actividad, la misma que para el período en estudio, muestra a nivel agregado, un incremento de 8.9 puntos porcentuales, indicador que logra incrementarse tanto para hombres como para mujeres, siendo los primeros los que alcanzan el mayor incremento (12.6 puntos porcentuales).
- El segundo indicador es la distribución de la población ocupada por categoría ocupacional, observándose que, entre 2017 y 2019, se incrementó la proporción de asalariados temporales y cuenta propia sin local, mientras que los productores agropecuarios ven disminuida su participación.
- El último indicador está asociado al ingreso de los ocupados, el mismo que se incrementa, entre 2017 y 2019, en poco más de 21 dólares, promedio que, aunque no es homogéneo por categoría, muestra incrementos mayores en los productores agropecuarios y asalariados temporales.

- En lo que se refiere a la productividad agrícola, ninguno de los tres cultivos prioritarios de la zona (maíz, macillo y frijol) muestra mejoras en el nivel de rendimiento. Es importante aclarar, que este decrecimiento en el rubro agrícola se ve mejorado por un mayor ingreso en la sub-producción pecuaria.
- Se evidencia una percepción positiva, respecto a los beneficios que ha obtenido la población como consecuencia del mejoramiento del tramo. Si bien es cierto han disminuido las expectativas sobre algunos de los beneficios enumerados en el 2017, se mantienen siempre las categorías “ha permitido el ahorro en el tiempo de traslado” y “es transitable todo el año”.

RECOMENDACIONES

- Es importante continuar dando mantenimiento al tramo entre San Miguel de Mercedes y San Antonio Los Ranchos, en efecto, los pobladores valoran el esfuerzo que ha significado el mejoramiento del tramo, pero consideran también que es importante darle mantenimiento, sobre todo porque es en la época de invierno donde suele complicarse la vía.
- En general, al comparar los indicadores alcanzados entre 2017 y 2019 se visualizan cambios positivos. Sin embargo, a efectos de disponer de información más contundente que explique los cambios alcanzados, se hace necesario incluir algunos ajustes en el instrumento de recopilación de datos, los mismos que se detallan a continuación:
 - En las preguntas sobre los medios usados para trasladarse tanto a la cabecera municipal como a la cabecera departamental se tiene tres alternativas de respuesta, sin embargo, al solicitar la información sobre el tiempo de desplazamiento, frecuencia de viaje y costo, éstas sólo se aplican con respecto al primero de los medios de transporte que el informante señaló utilizar. La recomendación es que para cada uno de los medios de transporte que indican los entrevistados se capte información sobre tiempo, frecuencia de viaje y costo de traslado.
 - En las preguntas sobre el tiempo que tarda la población en llegar al centro de enseñanza o al establecimiento de salud, es necesario que además se indague por el medio de transporte que utiliza para llegar. De la misma forma, en el caso de los que estudian en superior universitaria o no universitaria se sugiere captar información sobre el municipio donde se ubican estos centros de enseñanza.
 - En la parte relacionada al ingreso del hogar, así como existen dos posibilidades de respuesta tanto para la actividad a la que se dedican como para las fuentes de ingreso, deberían también incluirse dos columnas para anotar el ingreso proveniente de cada una de las fuentes señaladas.

- En las preguntas sobre el tiempo que tarda la población en llegar al centro de enseñanza o al establecimiento de salud, es necesario que además se indague por el medio de transporte que utiliza para llegar. De la misma forma, en el caso de los que estudian en superior universitaria o no universitaria se sugiere captar información sobre el municipio donde se ubican estos centros de enseñanza.
- En la parte relacionada al ingreso del hogar, así como existen dos posibilidades de respuesta tanto para la actividad a la que se dedican como para las fuentes de ingreso, deberían también incluirse dos columnas para anotar el ingreso proveniente de cada una de las fuentes señaladas.
- En la parte relacionada a la condición de actividad, se sugiere aplicar una batería de preguntas que permita determinar quiénes tienen un empleo, quienes lo están buscando o quienes no tienen empleo ni lo están buscando.



FOTOGRAFÍA / TRAMO DE CARRETERA QUE CONDUCE DESDE EL MUNICIPIO DE SAN MIGUEL DE MERCEDES A LOS MUNICIPIOS DE SAN ANTONIO LOS RANCHOS Y POTONICO.



FOTOGRAFÍA / TRAMO DE CARRETERA QUE CONDUCE DESDE EL MUNICIPIO DE SAN MIGUEL DE MERCEDES A LOS MUNICIPIOS DE SAN ANTONIO LOS RANCHOS Y POTONICO.



FOTOGRAFÍA/ ENTRADA AL MUNICIPIO DE SAN ANTONIO LOS RANCHOS LLEGANDO DESDE EL MUNICIPIO DE SAN MIGUEL DE MERCEDES.