

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD
DEL CUSCO**

**FACULTAD DE ECONOMIA
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMIA**



TESIS

“EFECTOS SOCIECONOMICOS DEL PROYECTO “MEJORAMIENTO
DEL CAMINO VECINAL RAMAL PABELLÓN ALTO, DISTRITO DE
QUELLOUNO – LA CONVENCION – CUSCO”, 2022”

PRESENTADO POR:

Br. Norian Cardenas Puma

**PARA OPTAR AL TÍTULO
PROFESIONAL DE ECONOMISTA**

ASESOR:

Dr. Rafael Fernando Vargas Salinas

**CUSCO – PERÚ
2023**

INFORME DE ORIGINALIDAD

(Aprobado por Resolución Nro.CU-303-2020-UNSAAC)

El que suscribe, Asesor del trabajo de investigación/tesis titulada: "EFECTOS SOCIOECONOMICOS DEL PROYECTO "MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL RAMAL PABELLÓN ALTO, DISTRITO DE QUELLOUNO - LA CONVENCION - CUSCO - 2022" presentado por: NORIAN CARDENAS PUTA con DNI Nro.: 47793471 presentado por: con DNI Nro.: para optar el título profesional/grado académico de ECONOMISTA

Informo que el trabajo de investigación ha sido sometido a revisión por 5 veces, mediante el Software Antiplagio, conforme al Art. 6° del Reglamento para Uso de Sistema Antiplagio de la UNSAAC y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de 9%.

Evaluación y acciones del reporte de coincidencia para trabajos de investigación conducentes a grado académico o título profesional, tesis

| Porcentaje | Evaluación y Acciones | Marque con una (X) |
|----------------|---|--------------------|
| Del 1 al 10% | No se considera plagio. | X |
| Del 11 al 30 % | Devolver al usuario para las correcciones. | |
| Mayor a 31% | El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, quien a su vez eleva el informe a la autoridad académica para que tome las acciones correspondientes. Sin perjuicio de las sanciones administrativas que correspondan de acuerdo a Ley. | |

Por tanto, en mi condición de asesor, firmo el presente informe en señal de conformidad y adjunto la primera página del reporte del Sistema Antiplagio.

Cusco, 24 de OCTUBRE de 2023

Firma
Post firma Rafael Fernando Vargas Salinas.
Nro. de DNI 23947028
ORCID del Asesor 0000-0002-1416-6971

Se adjunta:

1. Reporte generado por el Sistema Antiplagio.
2. Enlace del Reporte Generado por el Sistema Antiplagio: <https://unsaac.tornitin.com/viewer/submissions/oid:27259:278914624?locale=es-MX>

NOMBRE DEL TRABAJO

Tesis Norian 16 10 23.docx

AUTOR

Norian Cárdenas

RECUENTO DE PALABRAS

30195 Words

RECUENTO DE CARACTERES

121688 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

127 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

2.0MB

FECHA DE ENTREGA

Oct 20, 2023 11:16 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

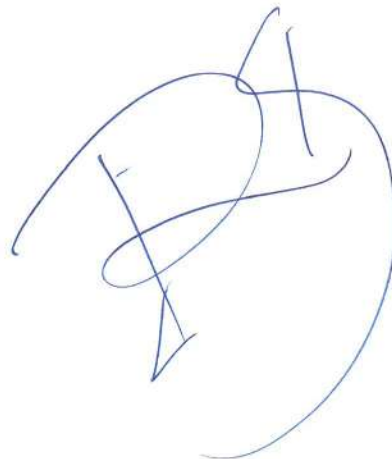
Oct 20, 2023 11:19 AM GMT-5**● 9% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base c

- 9% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 6% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossr

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 13 palabras)



PRESENTACIÓN

Señor Decano de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.

En consecución de los criterios actuales comprendidos en el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Economía, se pone a deferencia el presente estudio intitulado “EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DEL PROYECTO “MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL RAMAL PABELLÓN ALTO, DISTRITO DE QUELLOUNO – LA CONVENCIÓN – CUSCO”, 2022”.

El presente estudio fue ejecutado siguiendo la información alcanzada de forma teórica – práctica y por medio de las sapiencias obtenidas en el periodo de preparación profesional, empleando la metodología investigativa apropiada para este contenido.

Norian Cardenas Puma.

DEDICATORIA

A mi bello hijo.

*Quien ha sido mi mayor alegría y mi mayor privilegio, cuya paciencia, esfuerzo, valentía y sacrificio, mi orgullo y la razón de mi existencia. Esta tesis te la dedico como un homenaje a tu capacidad de superar cualquier obstáculo y lograr el éxito que te propongas, una muestra de mi profundo agradecimiento y amor para ti mi bebe **Jonh Andrew**, y con deseo de que siempre sigas tu camino con pasión y dedicación.*

Espero esta tesis te recuerde que siempre tengas la fuerza para superar cualquier desafío y adversidad y logres el éxito que te propongas, mi apoyo incondicional siempre estará en cada uno de tus proyectos, con amor “Mama”.

A mi buen amigo.

***Nilson Mora Aliaga**, por tu reciprocidad y el trato asiduo. Valores fundamentales que supimos construir como tu lealtad, tu solidaridad, tu incondicionalidad, tu sinceridad y por tu compromiso, siempre seré muy agradecida.*

Para él.

***Jhon Pinto Apaza** un amigo importa en mi vida, y proceso universitario, amigo leal por su apoyo invaluable, amigo que llevare siempre en mi corazón. Gracias por todo tu apoyo incondicional.*

A él.

***Arnaldo Tarapaca Fayco**, mi gratitud profunda y no hay palabras para describir lo afable y la guía que has sido en mi formación académica, soy muy afortunada y premiada por ese destino de que ahora seas participe en mi vida. Gracias.*

A ellos.

*Mis estimados y queridos docentes **Dr. Carlos A. Dávila Rojas, Dr. Tito Livio Paredes Gordon, Dr. José Oros Calderón, Dr. Rafael F. Vargas Salinas, Prof. Erick Chuquitapa Rojas, Dr. Víctor R. Becerra Córdova Prof. Ana María Villafuerte Peso, Dr. Wilver Barrientos Guzmán**, y entre otros docentes de mi querida **Facultad de Economía**, porque son y fueron una pieza muy importante en mi vida y formación académica, soy una admiradora eterna de sus labores, no olvidaré la paciencia y el amor para escribir en la pizarra las lecciones que con dedicación me enseñaban. Siempre estaré agradecida y siempre les recordare. Y la enseñanza que me han dejado en estos años, serán la base de mi vida futura.*

AGRADECIMIENTO

*Para mi amado y único hijo **Jonh Andrew**, por este medio quiero expresar mi inmensa gratitud por los instantes de sacrificios que vivimos, de brindarme apoyo, tolerancia e infinita paciencia y ceder su tiempo para que “Mamá pudiera estudiar”, por permitir llevar adelante un proyecto que pasó de ser una meta personal a otro emprendimiento más de familia. A ti, mi infinito cariño y gratitud.*

Gracias hijo mío por ser la fuente de mi esfuerzo y todas mis energías requeridas en este proyecto de vida, gracias por ser el motor de mi vida, el motor que siempre está encendido y dispuesto a seguir conmigo.

Finalizo esta carta diciéndote, que espero entiendas y comprendas la recompensa que espera a cada sacrificio que hacemos entre tú y yo. El tiempo será el más destacable juez, y esta carta será el más destacable testigo entre el sacrificio y el triunfo.

*A mi querido asesor de tesis el **Dr. Rafael Fernando Vargas Salinas**, por la orientación y sus aportes brindados, para la realización de este trabajo de investigación, por su enorme amabilidad y amistad que me permitieron aprender mucho más que lo estudiado.*

A ellos, por cada aspecto e instante dedicado a sus enseñanzas, agradecerles por la claridad y precisión con la que enseñan, por su dedicación y compromiso con mi educación, gracias mis queridos docentes de mi querida facultad de Economía.

*Gracias mami **Bertha Puma Casilla**, papi **Pablo Cárdenas Canlla**, porque son lo más sagrado que tengo en la vida, por ser siempre mis principales motivadores y los formadores de lo que ahora soy, sin ustedes y sus consejos, yo no habría podido llegar hasta donde estoy.*

No fue simple el sendero hasta la actualidad, pero por medio de su amor enorme y acompañamiento, lo difícil de conseguir esta misión se ha notado menos. Les agradezco, y hago presente mi enorme aprecio hacia ustedes, mi hermosa familia. Gracias papas, hermanos, los quiero mucho.

ÍNDICE

| | |
|---|-------|
| PRESENTACIÓN | i |
| DEDICATORIA..... | ii |
| AGRADECIMIENTO | iii |
| ÍNDICE..... | iv |
| ÍNDICE DE TABLAS..... | viii |
| ÍNDICE DE FIGURAS | xii |
| RESUMEN | xvi |
| ABSTRACT | xvii |
| INTRODUCCIÓN..... | xviii |
| CAPÍTULO I..... | 1 |
| PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... | 1 |
| 1.1 Situación Problemática..... | 1 |
| 1.2 Formulación del Problema de Investigación | 2 |
| 1.2.1 Problema general..... | 2 |
| 1.2.2 Problemas específicos..... | 2 |
| 1.3 Justificación de la Investigación..... | 2 |
| 1.4 Objetivos de la Investigación | 3 |
| 1.4.1 Objetivo general..... | 3 |
| 1.4.2 Objetivos específicos..... | 3 |

| | |
|--|----|
| CAPÍTULO II..... | 4 |
| MARCO TEÓRICO | 4 |
| 2.1 Antecedentes de la Investigación | 4 |
| 2.1.1 Antecedentes internacionales. | 4 |
| 2.1.2 Antecedentes nacionales..... | 5 |
| 2.1.3 Antecedentes locales..... | 6 |
| 2.2 Bases Teóricas | 7 |
| 2.2.1 Teorías de la Inversión Pública. | 7 |
| 2.2.2 Inversión Pública. | 8 |
| 2.2.3 Proyecto de Inversión Pública. | 9 |
| 2.2.4 Evaluación de proyectos. | 10 |
| 2.2.5 Infraestructura vial y competitividad..... | 11 |
| 2.2.6 Teoría del Desarrollo local. | 12 |
| 2.3 Marco Conceptual..... | 17 |
| 2.4 Formulación de la Hipótesis | 18 |
| 2.4.1 Hipótesis general. | 18 |
| 2.4.2 Hipótesis específicas..... | 18 |
| 2.5 Variables..... | 18 |
| 2.5.1 Variables..... | 18 |
| 2.5.2 Conceptualización de variables. | 19 |
| 2.5.3 Operacionalización de variables..... | 20 |

| | |
|--|----|
| CAPÍTULO III | 21 |
| METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN | 21 |
| 3.1 Tipo de Investigación | 21 |
| 3.2 Diseño de la Investigación..... | 21 |
| 3.3 Enfoque de Investigación | 22 |
| 3.4 Nivel de Investigación | 22 |
| 3.5 Población y Muestra de la Investigación..... | 22 |
| 3.5.1 Población..... | 22 |
| 3.5.2 Muestra..... | 23 |
| 3.6 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos..... | 23 |
| 3.6.1 Diseño de instrumentos..... | 23 |
| CAPÍTULO IV | 24 |
| ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO | 24 |
| 4.1 Nombre del Proyecto..... | 24 |
| 4.2 Breve Descripción del Proyecto | 24 |
| 4.3 Ubicación..... | 25 |
| 4.4 Matriz de Marco Lógico..... | 26 |
| CAPÍTULO V..... | 28 |
| DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS | 28 |
| 5.1 Resultados Variable 1: Proyecto Mejoramiento del Camino Vecinal Ramal Pabellón Alto | 28 |

| | |
|--|-----|
| 5.1.1 Dimensión 1: Adecuada infraestructura vial..... | 28 |
| 5.1.2 Dimensión 2: Adecuada capacitación y mantenimiento vial..... | 36 |
| 5.2 Resultados Variable 2: Efectos Socioeconómicos..... | 48 |
| 5.2.1 Aspecto social..... | 48 |
| 5.2.2 Aspecto económico..... | 56 |
| 5.3 Discusión de Resultados..... | 82 |
| CONCLUSIONES..... | 84 |
| RECOMENDACIONES | 86 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 87 |
| ANEXOS | 91 |
| Anexo 1. Matriz de Consistencia..... | 92 |
| Anexo 2. Matriz de Instrumento de Recolección de Datos | 94 |
| Anexo 3. Instrumento de Recolección de Datos..... | 97 |
| Anexo 4. Panel Fotográfico | 101 |
| Anexo 5. Base de Datos..... | 103 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1 Matriz de operacionalización de variables | 20 |
| Tabla 2 Ubicación del proyecto..... | 25 |
| Tabla 3 Matriz de Marco Lógico..... | 26 |
| Tabla 4 ¿Cómo califica usted la construcción de la carretera vecinal?..... | 28 |
| Tabla 5 ¿Cómo califica usted el estado de la carretera en la actualidad?..... | 29 |
| Tabla 6 ¿Está usted de acuerdo con el ancho de la carretera vial?..... | 30 |
| Tabla 7 ¿Considera usted que el afirmado de la vía es adecuado?..... | 31 |
| Tabla 8 ¿Cómo califica usted el afirmado de la carretera después de su construcción? | 32 |
| Tabla 9 ¿Considera usted que la construcción de cunetas es adecuada?..... | 33 |
| Tabla 10 ¿Cómo califica usted la colocación de señales preventivas?..... | 34 |
| Tabla 11 ¿Considera usted que es importante la colocación de señales preventivas en la vía? | 35 |
| Tabla 12 ¿Recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial? | 36 |
| Tabla 13 ¿Cuántas veces recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial? | 37 |
| Tabla 14 ¿Participa usted del mantenimiento de la vía? | 38 |
| Tabla 15 ¿Cuántas veces al año se ejecuta el mantenimiento de la vía? | 39 |
| Tabla 16 ¿En qué mes del año realiza el mantenimiento de la vía? | 40 |
| Tabla 17 ¿Existe un control adecuado en caso de taludes en la vía?..... | 41 |
| Tabla 18 ¿En qué mes se producen taludes (inclinaciones de la superficie) que afectan a la vía?..... | 42 |
| Tabla 19 ¿Considera usted que se conserva el medio ambiente después de la ejecución de la vía?..... | 43 |

| | |
|--|----|
| Tabla 20 ¿Cómo califica usted la seguridad vial antes de la realización del proyecto?..... | 44 |
| Tabla 21 ¿Cómo califica usted la seguridad vial después de la realización del proyecto? . | 45 |
| Tabla 22 ¿Considera usted que la organización mejoró después de recibir los talleres de capacitación? | 46 |
| Tabla 23 ¿Cuentan con una organización social dentro de la zona? | 47 |
| Tabla 24 ¿Cuál es el material de construcción de su hogar? | 48 |
| Tabla 25 ¿Cuenta usted con servicios básicos? | 49 |
| Tabla 26 ¿Observó usted mejoras respecto al acceso a servicios básicos después de la ejecución del proyecto? | 50 |
| Tabla 27 ¿Sus hijos asisten a centros educativos?..... | 50 |
| Tabla 28 ¿Considera usted que mejoró la educación de sus hijos después de la ejecución del proyecto? | 51 |
| Tabla 29 ¿Cuenta usted con seguro de salud? | 52 |
| Tabla 30 ¿Considera usted que su salud mejoró después de la ejecución del proyecto? | 53 |
| Tabla 31 ¿A qué centro de salud acudía antes de la ejecución del proyecto? | 53 |
| Tabla 32 ¿A qué centro de salud acude después de la ejecución del proyecto? | 54 |
| Tabla 33 ¿Después de la ejecución del proyecto considera usted que tiene acceso a nuevos mercados? | 55 |
| Tabla 34 ¿Considera usted que sus ingresos mejoraron después de la ejecución del proyecto? | 56 |
| Tabla 35 ¿Cuál era su nivel de ingresos antes de la realización del proyecto? | 57 |
| Tabla 36 ¿Cuál es su nivel de ingresos luego de la realización del proyecto? | 58 |
| Tabla 37 ¿Cuál era su actividad económica antes de la realización del proyecto? | 59 |
| Tabla 38 ¿Cuál es su actividad económica después de la realización del proyecto? | 61 |

| | |
|--|----|
| Tabla 39 ¿Cuál era su nivel de gasto mensual familiar antes de la realización del proyecto? | 62 |
| Tabla 40 ¿Cuál es su nivel de gasto mensual familiar luego de la realización del proyecto? | 63 |
| Tabla 41 ¿En qué gastaba sus ingresos antes de la realización del proyecto?..... | 64 |
| Tabla 42 ¿En qué gasta sus ingresos después de la realización del proyecto? | 65 |
| Tabla 43 ¿Cómo fue su producción antes de la ejecución del proyecto? | 66 |
| Tabla 44 ¿Considera usted que su producción aumentó después de la ejecución del proyecto? | 67 |
| Tabla 45 ¿Qué tipo de transporte utilizó antes de la realización del proyecto? | 67 |
| Tabla 46 ¿Qué tipo de transporte utiliza después de la realización del proyecto? | 68 |
| Tabla 47 ¿El precio del servicio de transporte disminuyó luego de la ejecución del proyecto? | 69 |
| Tabla 48 ¿Cuál era el tiempo de traslado hacia la ciudad antes de la ejecución del proyecto? | 70 |
| Tabla 49 ¿Cuál es el tiempo de traslado hacia la ciudad después de la ejecución del proyecto? | 71 |
| Tabla 50 ¿Cuál era su frecuencia de uso de carretera antes de la ejecución del proyecto?.. | 72 |
| Tabla 51 ¿Cuál es su frecuencia de uso de carretera después de la ejecución del proyecto? | 73 |
| Tabla 52 ¿Cree que disminuyó el número de accidentes de carretera luego de la ejecución del proyecto?..... | 74 |
| Tabla 53 ¿Cómo fue el flujo de transporte de carga antes de la ejecución del proyecto?... | 75 |
| Tabla 54 ¿Considera usted que mejoró el flujo de transporte de carga de alimentos después de la realización del proyecto? | 76 |

| | |
|---|----|
| Tabla 55 ¿Considera usted que después de la ejecución del proyecto existe un mayor acceso de comerciantes?..... | 77 |
| Tabla 56 ¿Cómo fue el acceso de los comerciantes locales antes de la ejecución del proyecto? | 78 |
| Tabla 57 ¿Considera usted que sus productos locales pueden llegar a otros mercados después de la ejecución del proyecto?..... | 79 |
| Tabla 58 ¿Usted percibe mayores ingresos por la venta de sus productos después de la ejecución del proyecto? | 80 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1 Ciclo del Proyecto | 9 |
| Figura 2 Momentos de la evaluación de un PIP | 11 |
| Figura 3 Ubicación geográfica | 25 |
| Figura 4 ¿Cómo califica usted la construcción de la carretera vecinal?..... | 28 |
| Figura 5 ¿Cómo califica usted el estado de la carretera en la actualidad? | 29 |
| Figura 6 ¿Está usted de acuerdo con el ancho de la carretera vial?..... | 30 |
| Figura 7 ¿Considera usted que el afirmado de la vía es adecuado? | 31 |
| Figura 8 ¿Cómo califica usted el afirmado de la carretera después de su construcción?.... | 32 |
| Figura 9 ¿Considera usted que la construcción de cunetas es adecuada? | 33 |
| Figura 10 ¿Cómo califica usted la colocación de señales preventivas? | 34 |
| Figura 11 ¿Considera usted que es importante la colocación de señales preventivas en la vía? | 35 |
| Figura 12 ¿Recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial? | 36 |
| Figura 13 ¿Cuántas veces recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial? | 37 |
| Figura 14 ¿Participa usted del mantenimiento de la vía? | 38 |
| Figura 15 ¿Cuántas veces al año se ejecuta el mantenimiento de la vía?..... | 39 |
| Figura 16 ¿En qué mes del año realiza el mantenimiento de la vía?..... | 40 |
| Figura 17 ¿Existe un control adecuado en caso de taludes en la vía? | 41 |
| Figura 18 ¿En qué mes se producen taludes (inclinaciones de la superficie) que afectan a la vía?..... | 42 |
| Figura 19 ¿Considera usted que se conserva el medio ambiente después de la ejecución de la vía?..... | 43 |

| | |
|---|----|
| Figura 20 ¿Cómo califica usted la seguridad vial antes de la realización del proyecto? | 44 |
| Figura 21 ¿Cómo califica usted la seguridad vial después de la realización del proyecto? | 45 |
| Figura 22 ¿Considera usted que la organización mejoró después de recibir los talleres de capacitación? | 46 |
| Figura 23 ¿Cuentan con una organización social dentro de la zona? | 47 |
| Figura 24 ¿Cuál es el material de construcción de su hogar?..... | 48 |
| Figura 25 ¿Cuenta usted con servicios básicos?..... | 49 |
| Figura 26 ¿Observó usted mejoras respecto al acceso a servicios básicos después de la ejecución del proyecto? | 50 |
| Figura 27 ¿Sus hijos asisten a centros educativos? | 51 |
| Figura 28 ¿Considera usted que mejoró la educación de sus hijos después de la ejecución del proyecto? | 51 |
| Figura 29 ¿Cuenta usted con seguro de salud?..... | 52 |
| Figura 30 ¿Considera usted que su salud mejoró después de la ejecución del proyecto?... | 53 |
| Figura 31 ¿A qué centro de salud acudía antes de la ejecución del proyecto?..... | 54 |
| Figura 32 ¿A qué centro de salud acude después de la ejecución del proyecto? | 55 |
| Figura 33 ¿Después de la ejecución del proyecto considera usted que tiene acceso a nuevos mercados?..... | 56 |
| Figura 34 ¿Considera usted que sus ingresos mejoraron después de la ejecución del proyecto? | 57 |
| Figura 35 ¿Cuál era su nivel de ingresos antes de la realización del proyecto?..... | 58 |
| Figura 36 ¿Cuál es su nivel de ingresos luego de la realización del proyecto?..... | 59 |
| Figura 37 ¿Cuál era su actividad económica antes de la realización del proyecto? | 60 |
| Figura 38 ¿Cuál es su actividad económica después de la realización del proyecto? | 61 |

| | |
|--|----|
| Figura 39 ¿Cuál era su nivel de gasto mensual familiar antes de la realización del proyecto? | 62 |
| Figura 40 ¿Cuál es su nivel de gasto mensual familiar luego de la realización del proyecto? | 63 |
| Figura 41 ¿En qué gastaba sus ingresos antes de la realización del proyecto? | 64 |
| Figura 42 ¿En qué gasta sus ingresos después de la realización del proyecto? | 65 |
| Figura 43 ¿Cómo fue su producción antes de la ejecución del proyecto? | 66 |
| Figura 44 ¿Considera usted que su producción aumentó después de la ejecución del proyecto? | 67 |
| Figura 45 ¿Qué tipo de transporte utilizó antes de la realización del proyecto? | 68 |
| Figura 46 ¿Qué tipo de transporte utiliza después de la realización del proyecto? | 69 |
| Figura 47 ¿El precio del servicio de transporte disminuyó luego de la ejecución del proyecto? | 70 |
| Figura 48 ¿Cuál era el tiempo de traslado hacia la ciudad antes de la ejecución del proyecto? | 71 |
| Figura 49 ¿Cuál es el tiempo de traslado hacia la ciudad después de la ejecución del proyecto? | 72 |
| Figura 50 ¿Cuál era su frecuencia de uso de carretera antes de la ejecución del proyecto? | 73 |
| Figura 51 ¿Cuál es su frecuencia de uso de carretera después de la ejecución del proyecto? | 74 |
| Figura 52 ¿Cree que disminuyó el número de accidentes de carretera luego de la ejecución del proyecto? | 75 |
| Figura 53 ¿Cómo fue el flujo de transporte de carga antes de la ejecución del proyecto?.. | 76 |
| Figura 54 ¿Considera usted que mejoró el flujo de transporte de carga de alimentos después de la realización del proyecto? | 77 |

| | |
|--|----|
| Figura 55 ¿Considera usted que después de la ejecución del proyecto existe un mayor acceso de comerciantes?..... | 78 |
| Figura 56 ¿Cómo fue el acceso de los comerciantes locales antes de la ejecución del proyecto? | 79 |
| Figura 57 ¿Considera usted que sus productos locales pueden llegar a otros mercados después de la ejecución del proyecto?..... | 80 |
| Figura 58 ¿Usted percibe mayores ingresos por la venta de sus productos después de la ejecución del proyecto? | 81 |

RESUMEN

El presente estudio titulado “Efectos socioeconómicos del proyecto Mejoramiento del camino vecinal ramal Pabellón Alto, distrito de Quellouno – La Convención – Cusco”, 2022”, tuvo como propósito conocer cuáles son los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social y económico del distrito de Quellouno - La Convención - Cusco, 2022. El tipo de indagación fue básica, de diseño no experimental – transversal, enfoque cuantitativo, y nivel descriptivo; la muestra estuvo constituida por los 161 beneficiarios del proyecto, a quienes se les aplicó una encuesta. Concluyendo que el proyecto generó mejoras en las condiciones sociales y económicas de la población intervenida.

Palabras clave. Proyecto, Inversión Pública, gasto público, presupuesto público.

ABSTRACT

The present study entitled "Socioeconomic Effects of the project Improvement of the Pabellón Alto branch road, district of Quellouno - La Convención - Cusco", 2022", had the purpose of knowing the effects of the execution of the project Improvement of the Pabellón Alto branch road in the social and economic aspect of the district of Quellouno - La Convención - Cusco, 2022. The type of inquiry was basic, non-experimental design - cross-sectional, quantitative approach, and descriptive level; The sample consisted of the 161 beneficiaries of the project, to whom a survey was applied. Concluding that the project will perfect improvements in the social and economic conditions of the intervened population.

Keywords. Project, Public Investment, public spending, public budget.

INTRODUCCIÓN

Los proyectos de inversión pública son ejecutados por entidades del ámbito público con el propósito de formar capital físico, humano y natural con el designio de establecer, incrementar, mejorar o recuperar las capacidades productivas de bienes y servicios; por lo cual, es trascendental ejecutar una evaluación de los principales indicadores económicos y sociales luego de la ejecución de los proyectos. De forma tal que el presente estudio se elaboró con el propósito de identificar los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social y económico del distrito de Quellouno - La Convención - Cusco, 2022.

La presente indagación está organizada en cinco capítulos:

CAPITULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. Contiene la situación problemática, formulación del problema, justificación y fines de la indagación.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO. Muestra los antecedentes investigativos, bases teóricas, marco conceptual, marco legal, enunciación de las hipótesis, y la descripción de las variables.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN. Presenta el tipo, diseño, enfoque, nivel y método de la indagación, población y muestra, técnicas e instrumentos de acopio de datos, y el procesamiento y análisis de la data.

CAPÍTULO IV. ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO. Muestra los principales aspectos del proyecto evaluado.

CAPÍTULO V. DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS. Contiene el análisis de resultados de acuerdo a los objetivos propuestos. Y la discusión de resultados.

Finalmente se dan a conocer las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas, y anexos oportunos al trabajo investigativo.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Situación Problemática

La cobertura y la calidad de la infraestructura de transporte y comunicaciones son aspectos relevantes para el logro del progreso económico, teniendo un papel similar al del capital humano y capital físico, pues minimiza el costo de otros factores o de insumos intermedios, la deducción de los costos de intercambio y una mejor conectividad física entre mercados de diversos sectores (Machado & Toma, 2017).

Por otra parte, Urazán et al. (2017), sostienen que el transporte es un elemento relevante para el impulso del progreso de las economías, la contracción de la pobreza y el alcance de los fines de desarrollo del milenio; asimismo, se dan mayores posibilidades de que se perfeccione el nivel de vida de una zona cuando ésta posee acceso a los distintos mercados, sin importar las condiciones del clima, las distancias o el tiempo en que se ejecute el ejercicio económico.

De acuerdo a la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional [AFIN] (2015), la brecha de infraestructura en el Perú fue de US\$160.00 millones durante el periodo 2016 – 2020, y se calculó una brecha de US\$90,734 millones entre el año 2021 y 2025; que tomando todo el periodo 2016 – 2025, representan el 83% del PIB nacional del año 2015.

El PIP Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto, del distrito de Quellouno, provincia de La Convención, región del Cusco; fue ejecutado con el fin de perfeccionar el entorno de vida de los habitantes, además de facilitar el acceso vial hacia los mercados locales.

De esta manera, la presente indagación consintió identificar y examinar los efectos sociales y económicos del PIP de mejora del camino vecinal Ramal Pabellón Alto, y así verificar si su ejecución fue hecha de forma óptima y logró los resultados esperados.

1.2 Formulación del Problema de Investigación

1.2.1 Problema general.

¿Cuáles son los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social y económico del distrito de Quellouno?

1.2.2 Problemas específicos.

1. ¿Cuáles son los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social del distrito de Quellouno?
2. ¿Cuáles son los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto económico del distrito de Quellouno?

1.3 Justificación de la Investigación

Este proyecto investigativo se argumenta en base a que busca analizar el efecto del proyecto de mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto que culminó en el año 2016 y que se halla en funcionamiento hasta la actualidad. De esta manera, se pueden estimar, de forma social y económica, los efectos del proyecto sobre la población beneficiaria.

Se obtuvo una implicancia social, pues la investigación podrá ser usada para la formulación de estrategias de acción que beneficien a las siguientes unidades de gestión y agentes de desarrollo:

- Municipalidad Distrital de Quellouno.

- Familias beneficiarias del proyecto que habitan en el distrito de Quellouno.
- Agentes de gestión pública con interés en la evaluación de proyectos de mejora de caminos.

1.4 Objetivos de la Investigación

1.4.1 Objetivo general.

Analizar los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social y económico del distrito de Quellouno.

1.4.2 Objetivos específicos.

1. Determinar los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social del distrito de Quellouno.
2. Determinar los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto económico del distrito de Quellouno.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Antecedentes internacionales.

Se tiene a Burgos et al. (2019), siendo el propósito de su investigación. Analizar los impactos socioeconómicos ocasionados por el proyecto de infraestructura vial Rumichaca – Pasto. Empleando el paradigma cualitativo, de diseño etnográfico; en donde se entrevistó a comerciantes de productos menores. Concluyendo que el proyecto generó un aumento en el precio de los predios, pero debido a la ausencia de información completa sobre los procedimientos de venta no obtuvieron ganancias significativas; asimismo, la empresa encargada del proyecto dotó de dinero a los propietarios por el uso de sus terrenos pero no ofreció capacitaciones financieras.

Por otro lado, Arrieta et al. (2016), buscó identificar los conflictos y el impacto social que tiene el desarrollo del proyecto vial Ruta del Sol, por medio de una investigación de carácter mixto y el empleo de entrevistas a los participantes beneficiarios del proyecto. Concluyendo que el proyecto ocasionó una mayor demanda de predios que conlleva a la generación de un impacto social en los propietarios; mientras que los moradores quedaron en un contexto de desplazamiento y pobreza.

Finalmente, Ramírez (2015), tuvo como propósito examinar el impacto de la inversión en infraestructura en el desarrollo de Colombia, para lo cual elaboró un estudio histórico de la generación de vías y el desarrollo económico. Concluyendo que la inversión en infraestructura vial, de tipología asociación público privada, permitió la mejora de la eficacia vial en un 1.5% y un aumento del PIB del 42.34%.

2.1.2 Antecedentes nacionales.

Como primer estudio se tiene a Palomino (2022), quien buscó establecer un modelo econométrico para examinar la influencia del gasto público en infraestructura vial sobre el crecimiento económico de las regiones Apurímac, Cusco y Cajamarca; para lo cual empleó un modelo de datos de panel. Concluyendo que la inversión en infraestructura vial influyó directamente en el progreso de las regiones analizadas, al permitir la minimización de períodos de traslado para la actividad comercial, salud, trabajo, entre otras actividades.

La investigación de Ruiz (2021), tuvo como propósito establecer el impacto de la infraestructura vial sobre el crecimiento económico del Perú durante el 2010 – 2018; para lo cual se empleó un estudio mixto de tipo causal que recogió el PBI y datos de infraestructura vial de 24 regiones. Concluyendo que los proyectos destinados a la infraestructura vial a nivel nacional tuvieron un efecto en el PIB per cápita mayor que a nivel regional y local; es decir, un aumento del 1% en la longitud de carreteras, aumenta en un 0.5% el PIB per cápita a largo plazo.

Finalmente, Soto et al. (2021), pretendió identificar los impactos sociales y económicos del Corredor Vial Cañete; empleando el método de análisis síntesis por medio de encuestas y exámenes bibliográficos. Concluyendo que el proyecto tuvo efectos sociales en el ámbito educativo, salud, y servicios básicos; mientras que los efectos económicos se visibilizan en la mejora de las actividades agrícolas y de comercio, pues las carreteras permitieron un transporte más rápido de productos hacia los mercados; también el turismo se vio beneficiado al permitir la llegada de más turistas por zonas accesibles y seguras.

2.1.3 Antecedentes locales.

En cuanto a investigaciones locales se cuenta con el estudio de Huamán & Quispe (2022), que buscó examinar los efectos económicos y sociales del PIP mejoramiento carretera Santo Tomas, empleado una metodología de alcance cuantitativo, de diseño experimental; aplicando una encuesta a 273 beneficiarios y 265 integrantes del grupo de control. Concluyendo que el proyecto generó efectos económicos significativos como el aumento en los ingresos de los habitantes, en los gastos, en los ejercicios económicos y en los vehículos privados; así como efectos sociales como beneficios para la salud, servicios básicos, vivienda, preservación medioambiental, conflictos sociales y un aumento de las oportunidades para los habitantes.

En la investigación de Bernal (2021), el propósito fue conocer los efectos del proyecto de sistema de riego por aspersión en el aspecto social y económico; usando un nivel descriptivo y comparativo, aplicando una encuesta a 45 familias beneficiarias. Concluyendo que el proyecto no concibió un aumento significativo de las implicancias económicas y sociales; ya que el agrupado de control y el conjunto beneficiario del proyecto, presentaron diferencias mínimas, a pesar de cumplir con la ampliación de hectáreas (17.24 ha.) para 47 beneficiarios.

Para finalizar, Horque & Florez (2017), pretendieron examinar los beneficios económicos y sociales que ha tenido la ejecución del proyecto Vía Evitamiento primera etapa. La metodología fue de diseño no experimental, de tipo explicativa; la muestra estuvo constituida por 384 beneficiarios del proyecto, a quienes se les aplicó un cuestionario. Concluyendo que el proyecto generó beneficios socioeconómicos en los habitantes del área de influencia por medio de diversas actividades económicas, entre ellas el comercio, agricultura, transporte,

salud, educación y servicios básicos; además de las externalidades positivas y negativas como el aumento en el precio de los terrenos, mayor cantidad de accidentes vehiculares y daño a las viviendas.

2.2 Bases Teóricas

2.2.1 Teorías de la Inversión Pública.

2.2.1.1 *Economía del bienestar.*

Según Stiglitz (2000), “la economía del bienestar es la rama de la economía normativa y es la más importante debido a que estudia cómo debe gestionarse una economía; que debe producirse, cómo debe producir, para quién producir y quién debe tomar estas decisiones para alcanzar el bienestar social” (pág. 75).

Asimismo, Stiglitz (2000, pág. 76), menciona que la economía del bienestar describe la correspondencia entre los mercados de competencia y la eficiencia de Pareto, las implicancias se señalan como teoremas esenciales de la economía del bienestar, y se establece lo siguiente:

- El primero, manifiesta que si la economía es competitiva (y cumple ciertas situaciones adicionales), se cumple la eficiencia de Pareto.
- El segundo, expone que toda retribución de productos útiles en cuestión de Pareto, se adquiere por medio de mercados de competencia con una redistribución originaria de los ingresos.

2.2.1.2 Teorías del cambio.

Según Rogers (2014), “la teoría del cambio explica cómo las actividades producen una serie de resultados que contribuyen a lograr los impactos finales previstos; puede elaborarse para cualquier nivel de intervención, ya se trate de un acontecimiento, un proyecto, un programa, una política, una estrategia o una organización” (pág. 1).

Pacheco & Archilla (2020), sostienen que la teoría de cambio es:

Una descripción organizada de los ejercicios que deben ejecutarse para alcanzar transformaciones benéficas en los individuos, asociaciones y zonas; manifiesta la manera de apreciar y de proceder de las asociaciones que la componen. Desarrollar proposiciones del cambio, dialogando con los beneficiarios acerca de su contexto vigente y el escenario que anhelan, es la plataforma para exponer políticas y acciones de progreso social y pesquisas más oportunas y encaminadas a las consecuencias o transformaciones que se ansían obtener. (pág. 2)

2.2.2 Inversión Pública.

Según el MEF (2019), “la inversión pública está enfocada a solucionar problemas insatisfechos de una población, en relación al cierre de brechas; por ello, es relevante conocer el problema a solucionar, antes de estimar los costos y posibles beneficios de un proyecto de inversión” (pág. 10).

Espinoza & Fort (2017), sostienen que la inversión pública es: “El gasto de capital para la producción de activos tangibles e intangibles, así también, son las inversiones financieras en una institución pública, que buscan acrecentar el activo del Sector público, la producción de bienes y servicios, y la mejora de los contextos de las poblaciones” (pág. 15).

“La inversión pública es la asignación de recursos que emanan de la gestión pública, destinadas a perfeccionar el contexto de un país; así también, busca el bienestar de la población por medio del aumento en la producción de bienes y servicios” (Ortegón & Pacheco, 2004, pág. 45).

2.2.3 Proyecto de Inversión Pública.

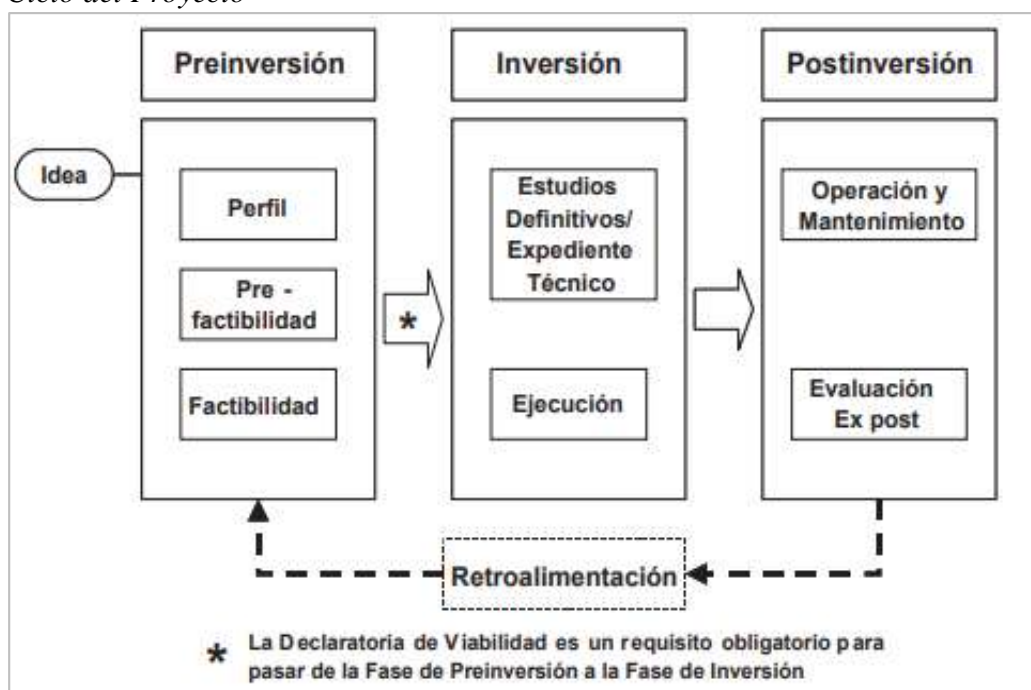
El MEF (2015), define a un proyecto de inversión pública como:

Toda mediación restringida por un período que emplea de forma totalitaria o parcial recursos estatales, teniendo como propósito la construcción, extensión, optimización, renovación o reparación de la producción de productos o servicios; en donde los favorecidos surgen en la vida del proyecto y, son autónomos de otras intervenciones distintas. (pág. 76)

2.2.3.1 Ciclo del proyecto.

El MEF (2015, pág. 33), refiere que el ciclo de inversión en el SNIP comprende la preinversión, inversión y pos inversión:

Figura 1
Ciclo del Proyecto



Nota. Tomado del (Ministerio de Economía y Finanzas, 2019)

2.2.4 Evaluación de proyectos.

Gertler et al. (2017), manifiesta que:

Las evaluaciones son apreciaciones periódicas y equánimes de un proyecto, programa o política en curso o concluida; se emplean para responder a interrogantes vinculadas con el diseño, implementación y/o resultados; por lo cual el monitoreo y la evaluación son primordiales en la formulación de planes centrados en evidencia, pues brindan un agrupado de herramientas que pueden emplearse para verificar y optimizar la calidad, eficiencia y efectividad de las políticas para centrarse en los resultados. (pág. 4)

De acuerdo al Ministerio de economía y Finanzas (2012), una evaluación es el recojo y examinación sistemática de evidencias con el fin de optimizar la comprensión del objeto evaluado, y tener la facultad de emitir opiniones acerca de ello.

2.2.4.1 Momentos de la evaluación de proyectos.

El Ministerio de economía y Finanzas (2012), precisa que la evaluación de proyectos considera cuatro momentos:

- a. Evaluación de Culminación. En donde se aplica el criterio de eficiencia, o qué tan eficiente fue la conversión de los insumos en productos (componentes). Además se examina las condiciones requeridas para la sostenibilidad del proyecto con el fin de identificar los requerimientos o no de un seguimiento al cumplimiento de éstas.
- b. Seguimiento Ex Post. Se centra en la operación y mantenimiento, los cuales son decisivos para la sostenibilidad.

- c. Evaluación de Resultados. Se basa en cinco criterios, en los cuales la evaluación del impacto está limitada a los efectos directos en el corto y mediano plazo, dependiendo de la disponibilidad de datos y recursos para el estudio.
- d. Estudio de Impacto. Se centra en los criterios de eficacia, impacto y sostenibilidad; se enfoca especialmente en los efectos indirectos (impacto), instituyendo las relaciones causales aplicables al proyecto.

Figura 2
Momentos de la evaluación de un PIP



Nota. Tomado del Ministerio de economía y Finanzas (2012).

2.2.5 Infraestructura vial y competitividad.

La competitividad se haya estrechamente vinculado a la productividad del trabajo, enlazado a una cadena de etapas económicas y productivas de organismos públicos y privados que originan un incremento de la calidad de bienes y servicios de un país (Carrasco A. , 2009).

La óptima disponibilidad de obras de infraestructura, especialmente vial, y la prestación eficiente de servicios generales, favorecen a que una nación pueda desarrollar ventajas competitivas y lograr un mayor nivel de especialización productiva; por lo cual, la existencia de infraestructura vial en una economía ocasiona una serie de externalidades para el desarrollo de acciones privadas, como las decisiones de producción y de consumo (Rozas & Sánchez, 2004)

Palacios (2018), manifiesta que existe una correspondencia positiva entre la inversión en infraestructura vial y el crecimiento a causa de que la ampliación de la infraestructura puede estimular la inversión privada en capital (nacional o extranjera), al originar los escenarios idóneos de mercado para el progreso de los negocios y de las empresas privadas de una nación. Existen dos canales que instituyen esta relación:

- a. Canal 1. La expansión de la infraestructura vial genera aumentos en la capacidad productiva potencial de una economía.
- b. Canal 2. El incremento de la infraestructura vial genera cambios favorables en los precios relativos, ya que genera condiciones para el funcionamiento de los mercados de manera más eficiente.

2.2.6 Teoría del Desarrollo local.

Aglón et al. (2001), precisan que: “El desarrollo económico local es entendido como un cambio estructural que permite incrementar la calidad de vida de la población local por medio de las potencialidades de la zona” (pág. 21).

“Por desarrollo se entiende al desplazamiento ascendente de una sociedad a lo largo de un continuum en cuyos extremos se sitúan las sociedades más avanzadas y las más atrasadas” (Uribe, 2004, pág. 13).

El desarrollo local tiene una característica global, ya que incluye en la realización de sus estrategias, a los elementos del territorio, como el aspecto económico, social, ambiental, y otros. De esta manera un desarrollo local debe permitir el crecimiento económico, el avance social y democracia institucional, de manera que se busque lograr el desarrollo humano duradero. (Rojas, 2005, pág. 14)

Según Gallicchio (2004), el desarrollo local:

Percibe la realidad desde una perspectiva local en un escenario de globalización permanente. Por lo cual, los territorios locales deben saber introducirse en esta realidad interconectada de forma que compitan con ella, desarrollen sus capacidades y ventajas por medio de la participación de los distintos actores sociales. (pág. 4)

“De manera general, el desarrollo local sitúa como punto principal al ser humano y los requerimientos colectivos, resaltando las potencialidades de la población. Este enfoque sirve para alcanzar el desarrollo endógeno, progreso social y auto-organización, grupal y particularmente” (Juárez, 2013, pág. 13).

Así mismo Garófoli (2006), expresó que “el desarrollo local es una perspectiva de cambio estructural y económico, que origina situaciones por las que la población obtiene una mejor calidad de vida por medio del aprovisionamiento de servicios esenciales y de infraestructura adecuada” (pág. 4).

2.2.6.1 Características del desarrollo local.

Según Di Prieto (2001, pág. 22), los diversos conceptos de desarrollo local muestran aspectos coincidentes que vienen hacer sus características, las cuales son:

- **Humano.** Se basa en el desarrollo tangible y espiritual de la sociedad.
- **Territorial.** Se desenvuelve en un espacio de intervención. Habitualmente concuerda con una división política administrativa.
- **Multidimensional.** Integra los diversos aspectos de una comunidad, municipio o región.
- **Integrado.** Articula las estrategias y programas sectoriales desde una perspectiva territorial.

- **Sistémico.** Se basa en la participación de diversos agentes de desarrollo y la armonía de sus intereses.
- **Sustentable.** Es duradero en el tiempo por medio del uso óptimo de los recursos de un territorio.
- **Institucionalizado.** Se basa en normas de juego, leyes, estrategias estatales, organismos y estándares de comportamiento local.
- **Participativo.** La conforman diversos actores públicos, instituciones intermedias y de base, así como organizaciones productivas,
- **Planificado.** Se da gracias a la unión de perspectivas de los agentes de desarrollo, que manifiestan sus intereses, propósitos y necesidades.
- **Identitario.** Se basa en la identidad grupal del territorio.
- **Innovador.** En cuanto al tipo de gestión, revalorización productiva, y cooperación social.

Según el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN (2009, pág. 27), las características del desarrollo local son:

- Su progreso consiste en utilizar óptimamente los recursos humanos, tangibles, económicos y financieros de un territorio, para incrementar la productividad y consecuentemente el nivel y calidad de vida por medio de la provisión de servicios para la población local.
- Su logro requiere de la unión de todos los actores sociales por medio del trabajo cooperativo para alcanzar un progreso sostenible y duradero.
- Se manifiesta en el aumento de acceso de la población en general a los servicios e infraestructura que mejore su calidad de vida; por tanto, si más familias acceden a la salud, seguridad, techo, educación, entre otros, se habrá alcanzado un desarrollo local óptimo.

- Es un procedimiento general, pues no se puede hacer referencia a desarrollo local si solo se centra en el incremento de los ingresos y no en la provisión de servicios adecuados; por ello, es relevante que el aspecto económico, social, ambiental y territorial estén interrelacionados.

2.2.6.2 Ámbitos del desarrollo local.

Según el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico CEPLAN (2009, pág. 3), el desarrollo local integra los ámbitos siguientes:

- **Territorial.** Se basa en el ordenamiento poblacional en un territorio determinado, asegurando que los hogares se ubiquen en lugares seguros y adecuados para sus integrantes.
- **Económico.** Se refiere al crecimiento de la población, medido por medio del número de familias o de empresarios, vinculado al monto de dinero obtenido de la comunidad y que se usa para la producción de bienes y servicios.
- **Ambiental.** Se basa en la idea de que el crecimiento de una sociedad se debe alcanzar sin el deterioro del medio ambiente; por ello, la población debe adaptar sus actividades productivas al libre desarrollo de la naturaleza, logrando así un crecimiento sostenible.
- **Institucional.** Se centra en la adaptación de la estructura institucional en una sociedad con diversos requerimientos y expectativas. Constituye la relación entre las distintas organizaciones estatales y particulares que se encuentran reguladas, para finalmente lograr el desarrollo por medio de la colaboración cooperativa.

2.2.6.3 Componentes del desarrollo local.

Goulet (2000, pág. 23), menciona que una adecuada definición sobre el desarrollo local debe incluir cinco dimensiones:

- a. Componente económico.** Se ocupa de la creación de riqueza y del mejoramiento de las condiciones materiales de la vida.
- b. Componente social.** Se mide como bienestar en salud, educación, vivienda y trabajo.
- c. Componente político.** Apunta a valores como los derechos humanos, la libertad política, derechos civiles y alguna forma de democracia.
- d. Componente cultural.** Considera que la cultura confiere identidad y autoestima a las personas.
- e. Paradigma de la vida plena.** Se refiere a los sistemas de significado, símbolos y creencias relacionadas con el significado último de la vida y de la historia. El desarrollo humano integral es todas estas cosas.

2.2.6.4 Agentes del desarrollo local.

Paredes (2009, pág. 11), afirma que “los agentes del desarrollo local son los empresarios, trabajadores, sociedad civil ordenada y el Estado en sus diferentes niveles de gobierno”.

- **El empresario.** Es el actor más relevante en el proceso de desarrollo. Organiza favorablemente los factores productivos, la adopción oportuna de tecnologías, es adverso al riesgo, crea mayor empleo y es un agente dinamizador del progreso social.

- **Los trabajadores.** Cuanto mayores destrezas y capacidades tengan, constituyen actores relevantes para lograr un capital humano productivo, que obtenga mayores ingresos y la posibilidad de formar parte del rubro empresarial.
- **El Estado.** Estructurado en sus diferentes niveles de gobiernos (central, regional y local), es un funcionario organizador, supervisor y manejador del desarrollo.
- **La sociedad.** Ordenamiento poblacional en sus grados, que cuenta con diversos propósitos. Las organizaciones que surgen de la sociedad civil permiten una coexistencia armoniosa, forman identidades e instituyen un objetivo mutuo que ayuda al Desarrollo Humano.

2.3 Marco Conceptual

Evaluación ex post.

“Es un instrumento de gestión cuya finalidad es comprobar si las inversiones cumplieron con los propósitos determinados al cierre de brechas, además de crear conocimientos para retroalimentar las fases del ciclo de inversiones” (Ministerio de Economía y Finanzas, 2021).

Infraestructura vial.

“Es una clase de infraestructura constituida por una serie de instalaciones y activos físicos que contribuyen a la oferta de los servicios de transporte de servicios y de carga” (Vásquez & Bendezú, 2008, pág. 25).

2.4 Formulación de la Hipótesis

2.4.1 Hipótesis general.

Los efectos socioeconómicos del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto se evidencian principalmente en una mayor cobertura de servicios básicos, incremento de los ingresos y acceso a nuevos mercados en el distrito de Quellouno – La Convención – Cusco, 2022.

2.4.2 Hipótesis específicas.

1. Los efectos sociales del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto se evidencian en una mayor cobertura de servicios básicos de saneamiento, educación, salud y acceso a más mercados locales en el distrito de Quellouno – La Convención – Cusco, 2022.
2. Los efectos económicos del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto se evidencian en una mejor situación económica, mayor producción agrícola y ganadera, diversificación de actividades y mayor flujo de transporte y producción en el distrito de Quellouno – La Convención – Cusco, 2022.

2.5 Variables

2.5.1 Variables.

- Variable independiente. Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto.
- Variable dependiente. Efectos socioeconómicos.

2.5.2 Conceptualización de variables.

Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto. Los proyectos de inversión pública se ejecutan con el fin de brindar bienestar a los ciudadanos, de forma que el proyecto es rentable desde el ámbito económico y aporta mejoras indirectas en el ámbito social y el sector donde es ejecutado. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2015, pág. 16)

Efectos socioeconómicos. Los efectos socioeconómicos de un proyecto son las consecuencias generadas por la intervención en la población beneficiaria, las cuales se ven reflejados en beneficios que involucran a los individuos; pues, se basan en la determinación de la consecuencia que el proyecto asumirá sobre la calidad de vida de los habitantes. (Guajardo et al., 2018)

2.5.3 Operacionalización de variables.

Tabla 1
Matriz de operacionalización de variables

| Variable | Definición Conceptual | Definición Operacional | Dimensiones | Indicadores |
|---|--|---|---|---|
| PROYECTO MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL RAMAL PABELLÓN ALTO | Los proyectos de inversión pública se ejecutan con la finalidad de brindar bienestar a los ciudadanos, de forma que el proyecto es rentable desde el ámbito económico y aporta mejoras indirectas en el ámbito social y el sector donde es ejecutado. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2015, pág. 16) | Según Invierte.pe (2021, pág. 7), un proyecto tiene la capacidad de producir un bien o servicio con la administración de los recursos públicos, para ello los proyectos están compuestos por sus componentes propios elaborados para cada sector; asimismo se deben tomar decisiones adecuadas sobre la utilización de los recursos públicos. | Adecuada infraestructura vial | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Construcción de la carretera. ▪ Tratamiento de la rasante como afirmado. ▪ Construcción de cunetas ▪ Colocación de señales preventivas. |
| | | | Adecuada capacitación y mantenimiento vial | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Talleres de capacitación ▪ Mantenimiento de la carretera. ▪ Control y erosión de suelos. ▪ Conservación del medio ambiente. ▪ Seguridad vial. ▪ Fortalecimiento en Gestión Organizacional. |
| EFFECTOS SOCIOECONÓMICOS | Los efectos socioeconómicos de un proyecto son las consecuencias generadas por la intervención en la población beneficiaria, los cuales se ven reflejados en beneficios que involucran a los individuos; pues, se basan en la determinación de la consecuencia que el proyecto asumirá sobre la calidad de vida de los habitantes. (Guajardo et al., 2018) | Los efectos socioeconómicos se refieren a todos los cambios generados de forma directa o indirecta por la intervención del Estado por medio de un proyecto, los cuales se visibilizan en acciones en el nivel económico y nivel social. | Nivel social | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Acceso a los servicios básicos. ▪ Educación. ▪ Salud. ▪ Acceso vial hacia mercados. |
| | | | Nivel económico | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ingreso per cápita de los habitantes. ▪ Mayor producción. ▪ Mayor flujo de transporte de carga con alimentos. ▪ Mayor acceso de comerciantes locales. ▪ Comercialización de los productos locales hacia otros mercados. |

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1 Tipo de Investigación

La indagación es de tipo básica, puesto que se quiso conseguir nuevos conceptos de fenómenos y acciones observadas, sin poseer utilización específica. Únicamente se quiso recoger datos actualizados sobre los efectos socioeconómicos del PIP Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto.

“La investigación básica es la que no tiene propósitos aplicativos, pues solo busca ampliar y profundizar los conocimientos científicos existentes. Su objeto de estudio lo constituyen las teorías científicas que las analiza para perfeccionar sus contenidos” (Carrasco, 2007, pág. 43).

3.2 Diseño de la Investigación

Esta pesquisa tuvo un diseño no experimental – transversal; porque no se procuró modificar las categorías examinadas, sólo se describieron los efectos socioeconómicos del PIP Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto tal como se exteriorizan en su escenario real. Además, la indagación tuvo un corte transversal, pues la data se obtuvo en un solo tiempo, en el 2022.

“La indagación no experimental es la que se ejecuta sin alterar intencionadamente las variables y en las que únicamente se vislumbran los fenómenos en su contexto original para examinarlos” (Hernández, 2018, pág. 152).

“Los diseños de investigación transeccional o transversal recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado” (Hernández, 2018, pág. 154).

3.3 Enfoque de Investigación

El estudio tuvo un enfoque cuantitativo; ya que, el tratamiento de los datos emplea la estadística para la obtención de los resultados, aplicando como base el cálculo numérico y la examinación estadística.

“El enfoque cuantitativo hace uso de la recopilación de la data para contrastar hipótesis por medio del cálculo numérico y estudio estadístico, teniendo como propósito la generación de tendencias de conducta y la verificación de conceptos” (Hernández, 2018, pág. 4).

3.4 Nivel de Investigación

La presente pesquisa fue de tipo descriptiva; ya que, se pretendió observar y describir los efectos socioeconómicos del PIP Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en su situación actual sin impresionar o interponerse en su desenvolvimiento habitual.

Con los estudios descriptivos se pretende puntualizar las pertenencias, las peculiaridades y las tipologías de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, solo procuran medir o acopiar información de forma particular o general acerca de los conceptos o las categorías a las que se refieren, esto es, su propósito no es indicar cómo se vinculan éstas. (Hernández, 2018, pág. 92).

3.5 Población y Muestra de la Investigación

3.5.1 Población.

La población estuvo integrada por los beneficiarios directos del PIP Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto del distrito de Quellouno, que suman un total de 275 personas.

“La población o universo es un agrupado de todos los casos que coinciden con una lista de particularidades” (Hernández, 2018, pág. 174).

3.5.2 Muestra.

“La muestra es la porción o cuantía elegida que se supone característica de la generalidad y que se selecciona o se aparta de ella con ciertos procesos para someterla a investigación, examinación o prueba” (Hernández, 2018, pág. 175).

La muestra estuvo constituida por los beneficiarios del PIP examinado; para ello, el tipo de muestreo es probabilístico no intencionado, con un margen de error del 5%.

La cantidad muestral se estima aplicando la siguiente fórmula:

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

$$n = \frac{1.96 * 0.5 * 0.5 * 275}{(0.05^2 * (275 - 1)) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5} = 161$$

De esta forma, en tamaño muestral fue de 161 beneficiarios.

3.6 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

3.6.1 Diseño de instrumentos.

Se hizo uso de las técnicas de encuesta, aplicando el instrumento del cuestionario a los habitantes favorecidos con el proyecto; de forma que se buscó la apreciación de los beneficiarios en aspectos sociales y económicos antes y después de la intervención del proyecto.

CAPÍTULO IV

ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO

4.1 Nombre del Proyecto.

“Mejoramiento del Camino Vecinal Ramal Pabellón Alto, distrito de Quellouno
– La Convención - Cusco”

4.2 Breve Descripción del Proyecto

El proyecto se justificó porque se evidenciaba un defectuoso estado de tránsito para el traslado de productos agropecuarios hacia los diversos mercados; de forma que la población beneficiaria (275 habitantes), no contaba con servicios básicos desarrollados debido a la situación de las vías de transporte. Por esta razón, el proyecto buscó mejorar el estado de transitabilidad para el traslado de los productos a los mercados locales, que originará una mejora sustancial en el desarrollo de los servicios básicos como saneamiento, educación, salud y demás; así mismo, permitió la reducción de los costos de operación, minimización de los tiempos de viaje y bajos costos de transporte.

Las operaciones que se ejecutaron en relación al primer componente de adecuada infraestructura vial fueron:

- Construcción de 14+500 km de cartera.
- Tratamiento de la rasante como afirmado de 14+500 km de carretera y 4.50 m de ancho.
- Construcción de 13 alcantarillas de concreto.
- Construcción de 14+500 m de cunetas.
- Colocación de 9 señales preventivas y 14 hitos (postes) kilométricos.
 - Instalación de 25 equipos móviles para la distribución del agua.

En cuanto al segundo componente de adecuada capacitación y mantenimiento vial, se efectuaron capacitaciones por medio de 7 cursos talleres de sensibilización a las comunidades beneficiarias en conservación vial; por lo que los temas expuestos fueron: definición de carreteras y elementos de constitutivos, limpieza de obras de arte y drenaje, control y erosión de taludes, bacheo y perfilado de plataforma de vía carrozable, preservación ambiental y caminos vecinales, seguridad vial y promoción de brigadas en mantenimiento vial, fortalecimiento en gestión organizacional. Dichos talleres se dirigieron a 55 beneficiarios durante 12 sesiones.

4.3 Ubicación

Tabla 2

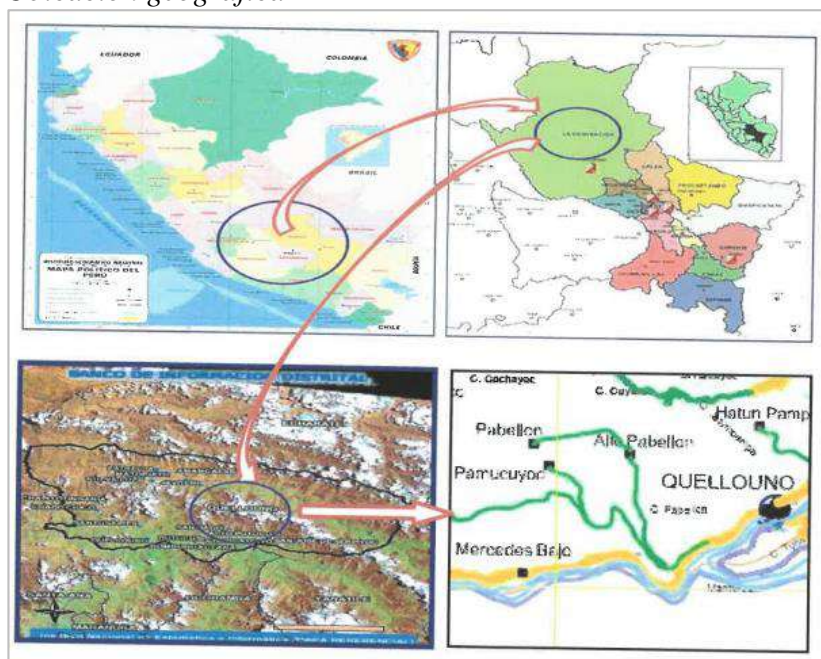
Ubicación del proyecto

| | |
|---------------------|------------------------|
| Departamento/Región | Cusco |
| Provincia | La Convención |
| Distrito | Quellouno |
| Localidad | Pabellón Alto |
| Región geográfica | Selva |
| Altitud | 1,099 – 1,920 m.s.n.m. |

Nota. Tomado del Perfil de Proyecto.

Figura 3

Ubicación geográfica



Nota. Tomado del Perfil de Proyecto.

4.4 Matriz de Marco Lógico.

Tabla 3

Matriz de Marco Lógico.

| | Objetivos | Indicadores | Medios de verificación | Supuestos |
|-------------|---|---|--|--|
| Fin | Mejora socioeconómica de la población de la comunidad de Pabellón Alto. | Aumento del ingreso per cápita de los habitantes al finalizar la etapa de Mejoramiento de la vía. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ PBI ingreso per cápita. ▪ Estadística del MTC. | Estabilidad socioeconómica y política en el Perú. |
| Propósito | Facilitar el acceso vial hacia los mercados y servicios básicos de la población de los habitantes de Pabellón Alto. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ahorro COV. ▪ Verificación de IRI. ▪ A partir del 2012, se mejora el servicio de transporte transportando el excedente exportable agrícola con vehículos. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Encuesta a transportistas. ▪ Visita de verificación en el ámbito del proyecto. ▪ Reconocimiento del flujo de transporte, del Comité de Mantenimiento. ▪ Estadística del MTC. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ No catástrofes. ▪ Apropiada política de la organización vecinal para el cuidado y el mantenimiento de la infraestructura. |
| Componentes | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Adecuada infraestructura vial. ▪ Adecuada capacitación y mantenimiento vial. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 10.00 km de vía rehabilitada. ▪ 1 comité encargado del mantenimiento del camino vecinal. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verificación física. ▪ Inspección Ocular. ▪ Ejecución de Inventario Vial para el Camino Vecinal. ▪ Verificación de Resolución de las organizaciones comunales de la zona de influencia. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ El Comité Pro Carretera formaliza y establece el Mantenimiento de la vía. ▪ La Municipalidad Distrital de Quellouno, ofrece soporte logístico para el sostenimiento del camino vecinal. |

| | | | | |
|----------|---|---|---|---|
| Acciones | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Expediente Técnico. ▪ Mejoramiento del Camino Vecinal de 10+000 km. ▪ Ancho de superficie de rodadura: 3.50 – 4.50 m. ▪ 7,170.20 mil de cunetas triangulares sin revestir. ▪ 13 alcantarillas. ▪ 2 badenes. ▪ 7 señales informativas. ▪ 10 hitos kilométricos. ▪ 13 plazoletas de paso. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollo del Expediente Técnico: S/45,000.00. ▪ Realización del Mejoramiento del Camino Vecinal: S/1,286,486.20, conteniendo la construcción de obras de arte y drenaje, en un periodo de 4 meses. ▪ Gastos generales: S/129,247.89. ▪ Gastos de supervisión: S/39,279.52. ▪ Gastos de liquidación: S/10,467.47. ▪ Costo total del proyecto: S/1,510,481.08. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Informe de supervisión y monitoreo de la Unidad Ejecutora. ▪ Estimación y alcance de metas, por la Oficina de Planificación y Presupuesto de la MDE. ▪ Reporte del avance de la obra por la Unidad Ejecutora. ▪ Liquidación de Obra. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Financiamiento de la Municipalidad. ▪ Retribución oportuna de recursos. ▪ Personal profesional, técnico y operativo competente. ▪ Circunstancias climáticas propicias. |
|----------|---|---|---|---|

Nota. Tomado del Perfil de Proyecto.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

5.1 Resultados Variable 1: Proyecto Mejoramiento del Camino Vecinal Ramal

Pabellón Alto

5.1.1 Dimensión 1: Adecuada infraestructura vial.

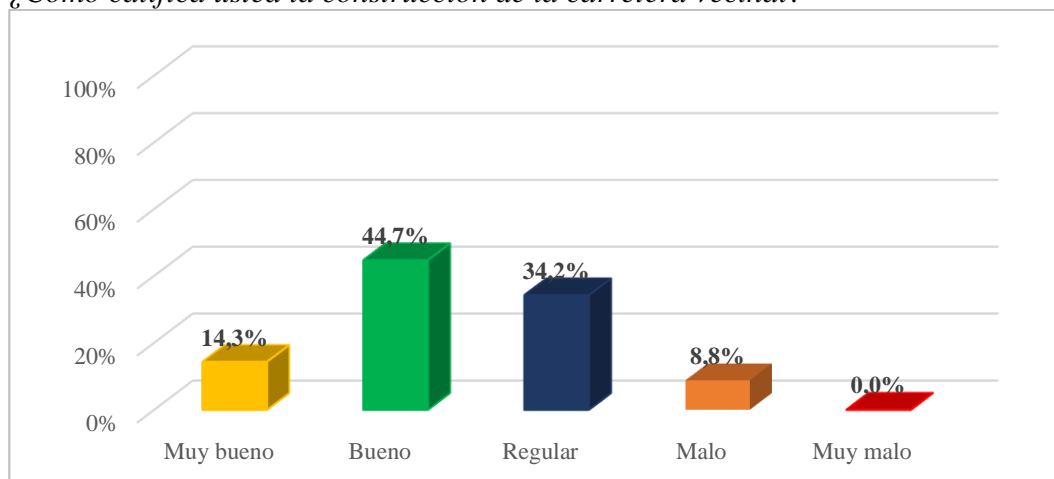
Tabla 4

¿Cómo califica usted la construcción de la carretera vecinal?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Muy bueno | 23 | 14.3% | 14.3% | 14% |
| Bueno | 72 | 44.7% | 44.7% | 59% |
| Regular | 55 | 34.2% | 34.2% | 93% |
| Malo | 11 | 8.8% | 8.8% | 100% |
| Muy malo | 0 | 0.0% | 0.0% | 100% |
| Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 4

¿Cómo califica usted la construcción de la carretera vecinal?



En razón a la Tabla 4, se evidencia que 72 beneficiarios del proyecto, que representan el 44.7% del total de encuestados, precisan que la construcción del camino vecinal Ramal Pabellón Alto fue bueno; 55 beneficiarios, que representan el 34.2%, consideran que la mejora de la carretera fue regular; 23 beneficiarios, que representan el 14.3%, manifiestan que la construcción de la carretera fue muy bueno; y 11 beneficiarios, que representan el 8.8%, indican que este proyecto fue malo.

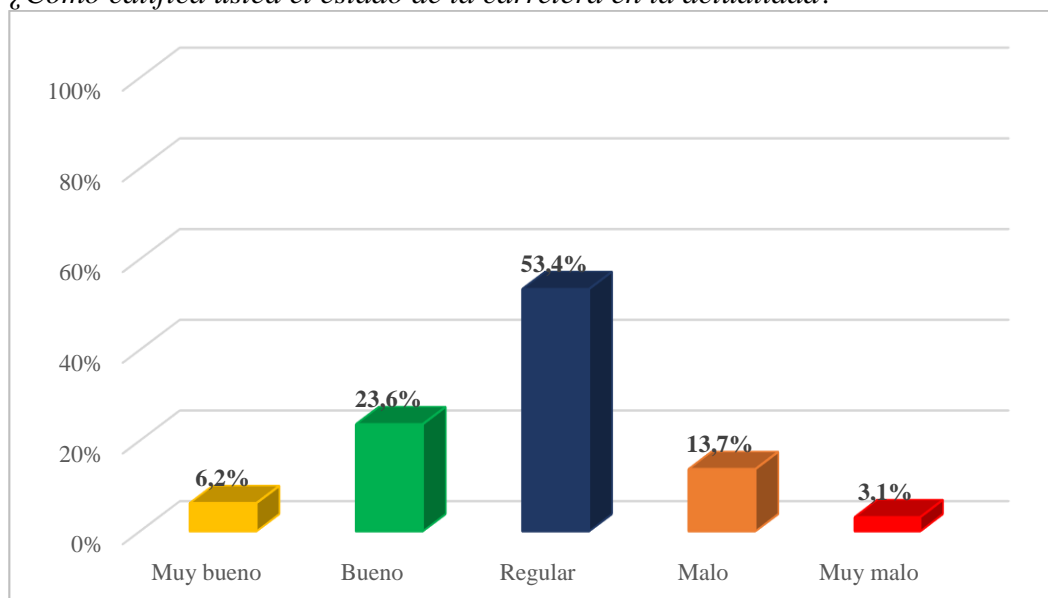
Tabla 5

¿Cómo califica usted el estado de la carretera en la actualidad?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Muy bueno | 10 | 6.2% | 6.2% | 6% |
| | Bueno | 38 | 23.6% | 23.6% | 30% |
| | Regular | 86 | 53.4% | 53.4% | 83% |
| | Malo | 22 | 13.7% | 13.7% | 97% |
| | Muy malo | 5 | 3.1% | 3.1% | 100% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 5

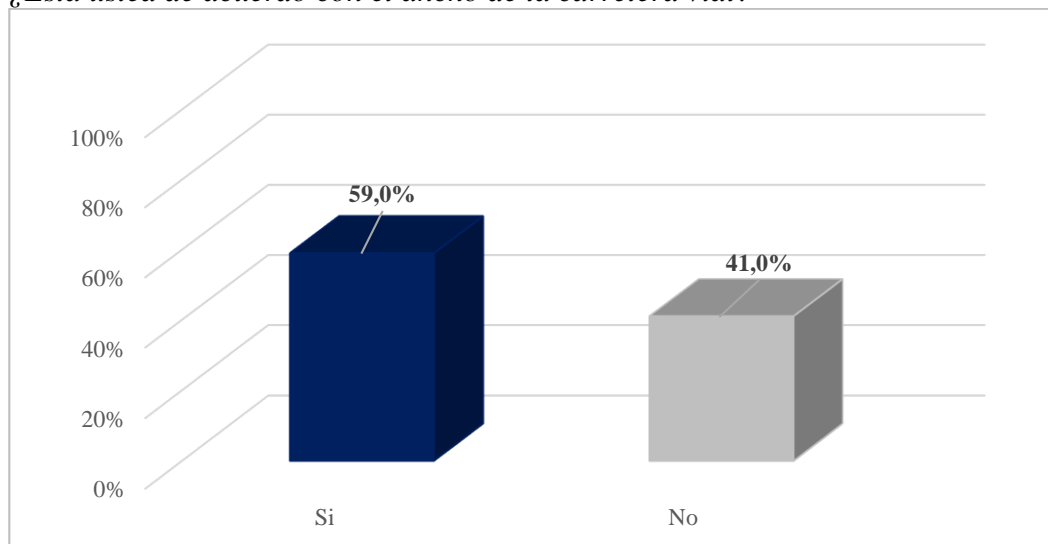
¿Cómo califica usted el estado de la carretera en la actualidad?



En razón a la Tabla 5, se evidencia que 86 beneficiarios del proyecto, que representan el 53.4% del total de encuestados, precisan que el estado del camino vecinal Ramal Pabellón Alto es regular; 38 beneficiarios, que representan el 23.6%, consideran que el estado de la carretera es bueno; 22 beneficiarios, que representan el 13.7%, manifiestan que la carretera actualmente presenta un estado malo; 10 beneficiarios, que representan el 6.2%, sostienen que es muy bueno; y 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, indican que el estado del proyecto hasta la actualidad es muy malo.

Tabla 6*¿Está usted de acuerdo con el ancho de la carretera vial?*

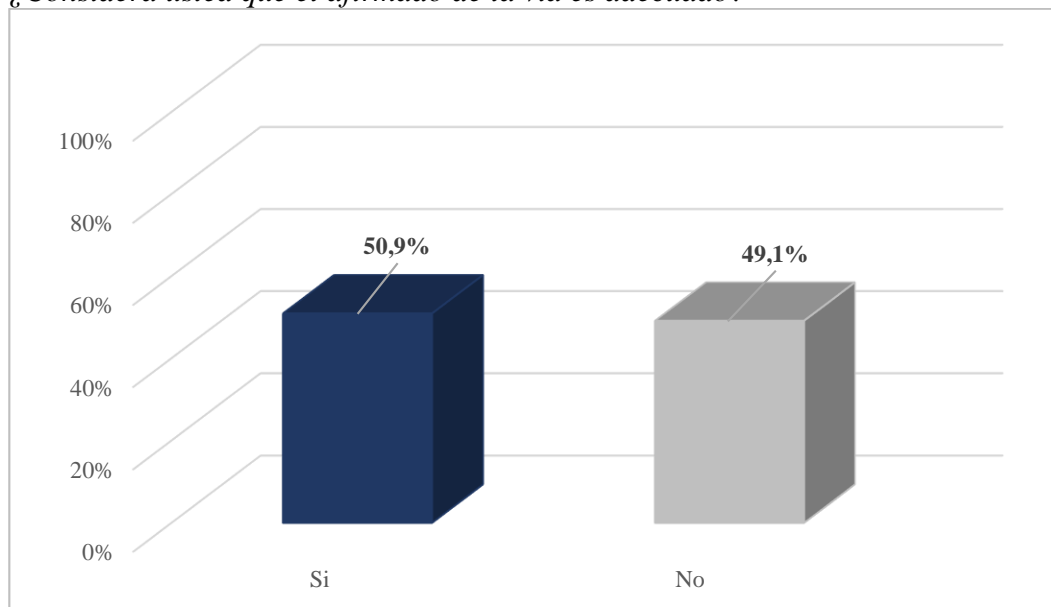
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 95 | 59.0% | 59.0% | 59.0% |
| | No | 66 | 41.0% | 41.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 6*¿Está usted de acuerdo con el ancho de la carretera vial?*

En razón a la Tabla 6, se evidencia que 95 beneficiarios del proyecto, que representan el 59% del total de encuestados, precisan estar conformes con el ancho del camino vecinal Ramal Pabellón Alto; mientras que 66 beneficiarios, que representan el 41%, consideran no estar de acuerdo con el ancho que tiene la carretera vial intervenida.

Tabla 7*¿Considera usted que el afirmado de la vía es adecuado?*

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 82 | 50.9% | 50.9% | 50.9% |
| | No | 79 | 49.1% | 49.1% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 7*¿Considera usted que el afirmado de la vía es adecuado?*

En razón a la Tabla 7, se evidencia que 82 beneficiarios del proyecto, que representan el 50.9% del total de encuestados, precisan estar conformes con el afirmado del camino vecinal Ramal Pabellón Alto; mientras que 79 beneficiarios, que representan el 49.1%, consideran no estar de acuerdo con el afirmado actual que presenta la carretera vial intervenida.

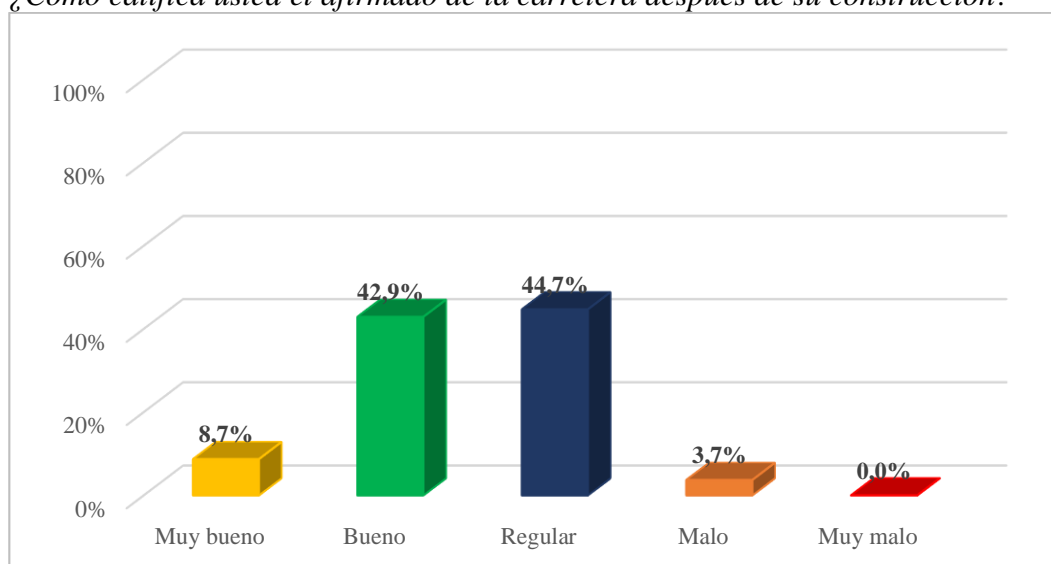
Tabla 8

¿Cómo califica usted el afirmado de la carretera después de su construcción?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Muy bueno | 14 | 8.7% | 8.7% | 8.7% |
| | Bueno | 69 | 42.9% | 42.9% | 51.6% |
| | Regular | 72 | 44.7% | 44.7% | 96.3% |
| | Malo | 6 | 3.7% | 3.7% | 100.0% |
| | Muy malo | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 8

¿Cómo califica usted el afirmado de la carretera después de su construcción?



En razón a la Tabla 8, se evidencia que 72 beneficiarios del proyecto, que representan el 44.7% del total de encuestados, precisan que el afirmado del camino vecinal Ramal Pabellón Alto es regular luego de su construcción; 69 beneficiarios, que representan el 42.9%, sostienen que el afirmado de la carretera después de su mejora es bueno; 14 beneficiarios, que representan el 8.7%, manifiestan que es muy bueno; y 6 beneficiarios, que representan el 3.7%, indican que el afirmado actual es malo.

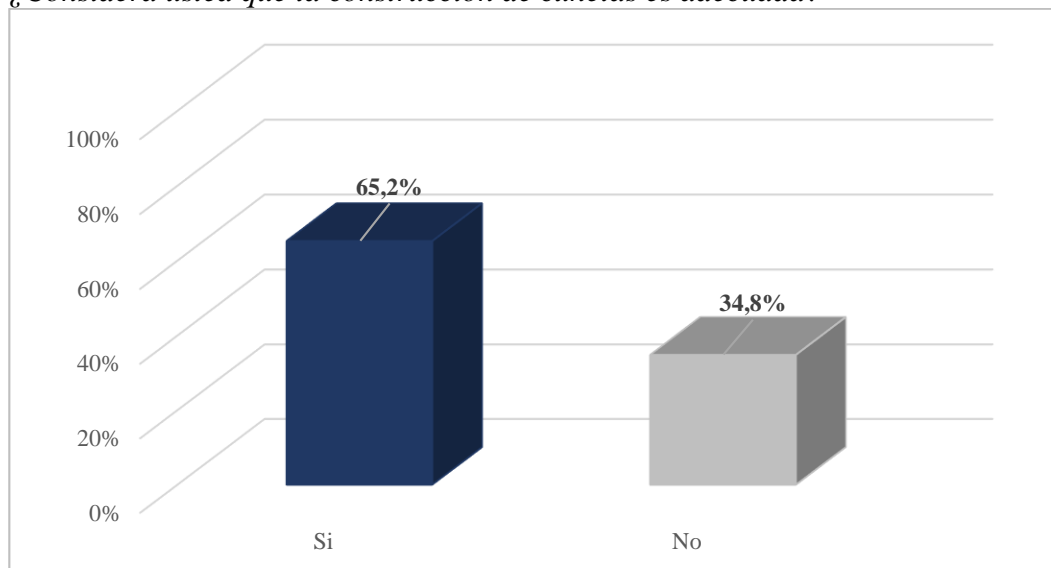
Tabla 9

¿Considera usted que la construcción de cunetas es adecuada?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 105 | 65.2% | 65.2% | 65.2 |
| | No | 56 | 34.8% | 34.8% | 100.0 |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 9

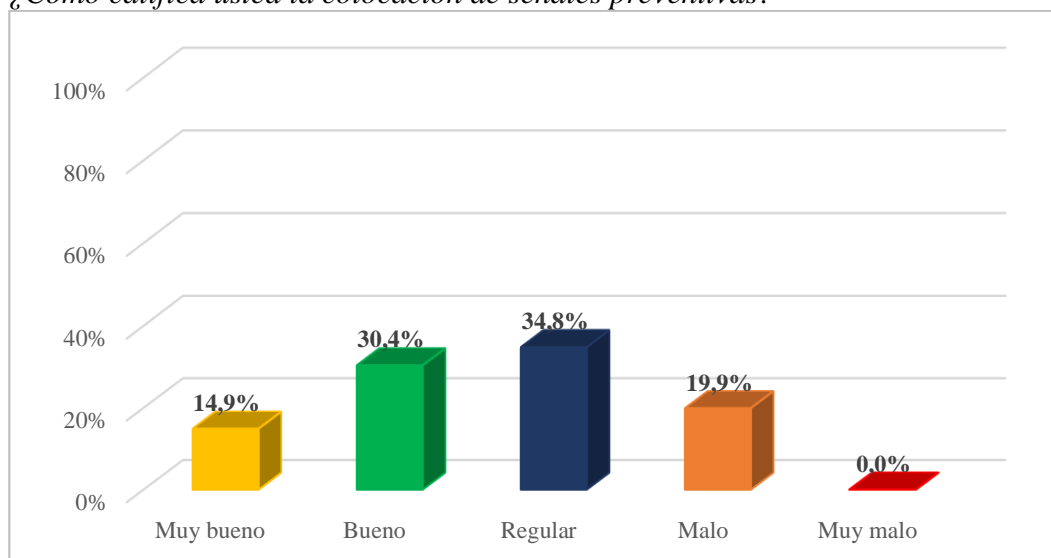
¿Considera usted que la construcción de cunetas es adecuada?



En razón a la Tabla 9, se evidencia que 105 beneficiarios del proyecto, que representan el 65.2% del total de encuestados, precisan estar conformes con la construcción de cunetas del camino vecinal Ramal Pabellón Alto; mientras que 56 beneficiarios, que representan el 34.8%, consideran no estar de acuerdo con la construcción de cunetas que presenta la carretera vial intervenida.

Tabla 10*¿Cómo califica usted la colocación de señales preventivas?*

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Muy bueno | 24 | 14.9% | 14.9% | 14.9% |
| | Bueno | 49 | 30.4% | 30.4% | 45.3% |
| | Regular | 56 | 34.8% | 34.8% | 80.1% |
| | Malo | 32 | 19.9% | 19.9% | 100.0% |
| | Muy malo | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 10*¿Cómo califica usted la colocación de señales preventivas?*

En razón a la Tabla 10, se evidencia que 56 beneficiarios del proyecto, que representan el 34.8% del total de encuestados, precisan que la colocación de señales preventivas del camino vecinal Ramal Pabellón Alto es regular; 49 beneficiarios, que representan el 30.4%, sostienen que las señales preventivas de la carretera es buena; 32 beneficiarios, que representan el 19.9%, manifiestan que es malo; y 24 beneficiarios, que representan el 14.9%, indican que la colocación de señales preventivas es muy buena.

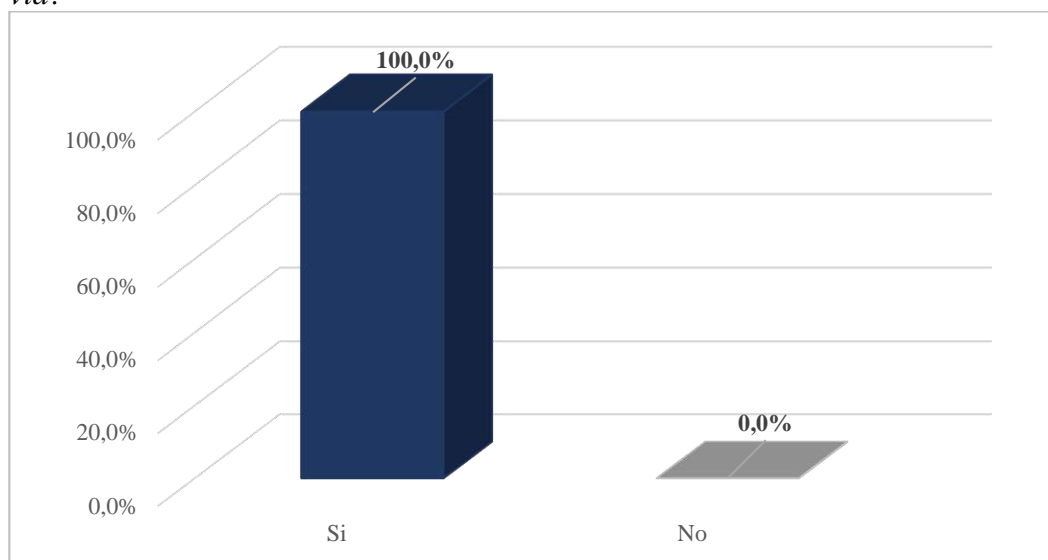
Tabla 11

¿Considera usted que es importante la colocación de señales preventivas en la vía?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 161 | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| | No | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 11

¿Considera usted que es importante la colocación de señales preventivas en la vía?



En razón a la Tabla 11, se evidencia que 161 beneficiarios del proyecto, que representan el 100% del total de encuestados, precisan que la colocación de señales preventivas en la vía del camino vecinal Ramal Pabellón Alto es importante.

5.1.2 Dimensión 2: Adecuada capacitación y mantenimiento vial.

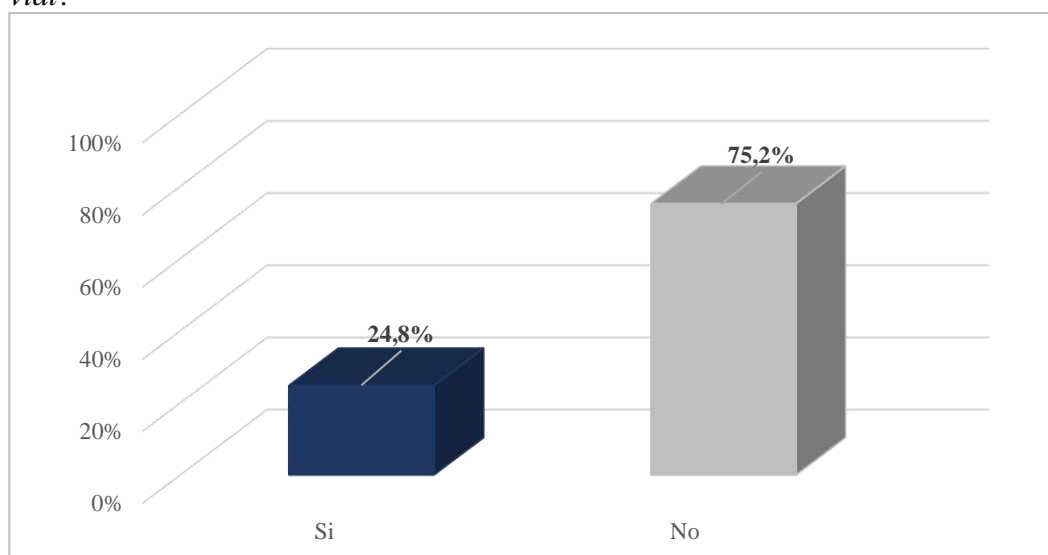
Tabla 12

¿Recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 40 | 24.8% | 24.8% | 24.8% |
| | No | 121 | 75.2% | 75.2% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 12

¿Recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial?



En razón a la Tabla 12, se evidencia que 121 beneficiarios del proyecto, que representan el 75.2% del total de encuestados, precisan no haber recibido capacitaciones acerca de la conservación vial del camino vecinal Ramal Pabellón Alto; mientras que 40 beneficiarios, que representan el 24.8%, consideran haber recibido talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial de la carretera intervenida.

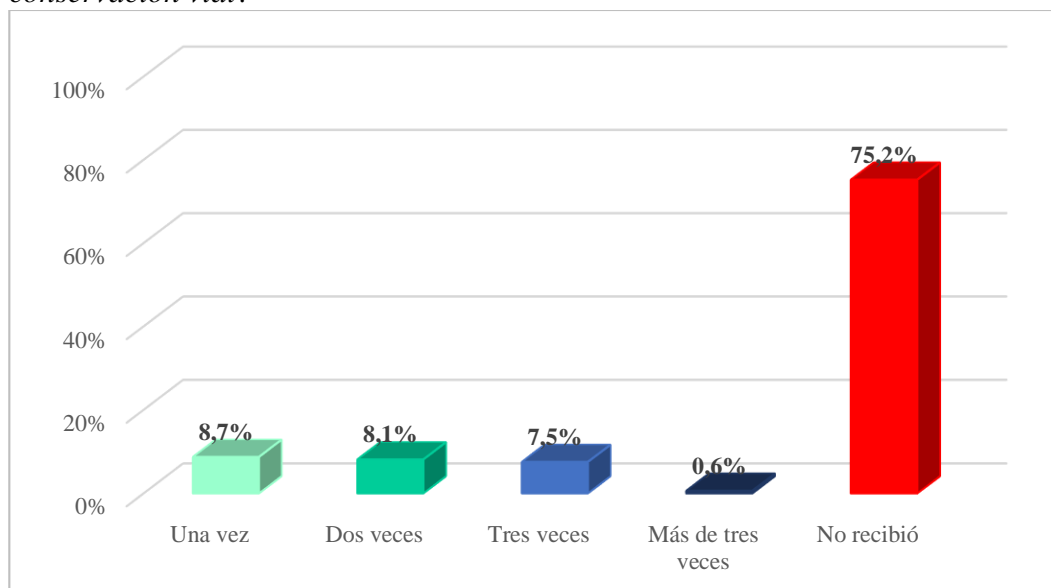
Tabla 13

¿Cuántas veces recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Una vez | 14 | 8.7% | 8.7% | 8.7% |
| | Dos veces | 13 | 8.1% | 8.1% | 16.8% |
| | Tres veces | 12 | 7.5% | 7.5% | 24.2% |
| | Más de tres veces | 1 | 0.6% | 0.6% | 24.8% |
| | No recibió | 121 | 75.2% | 75.2% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 13

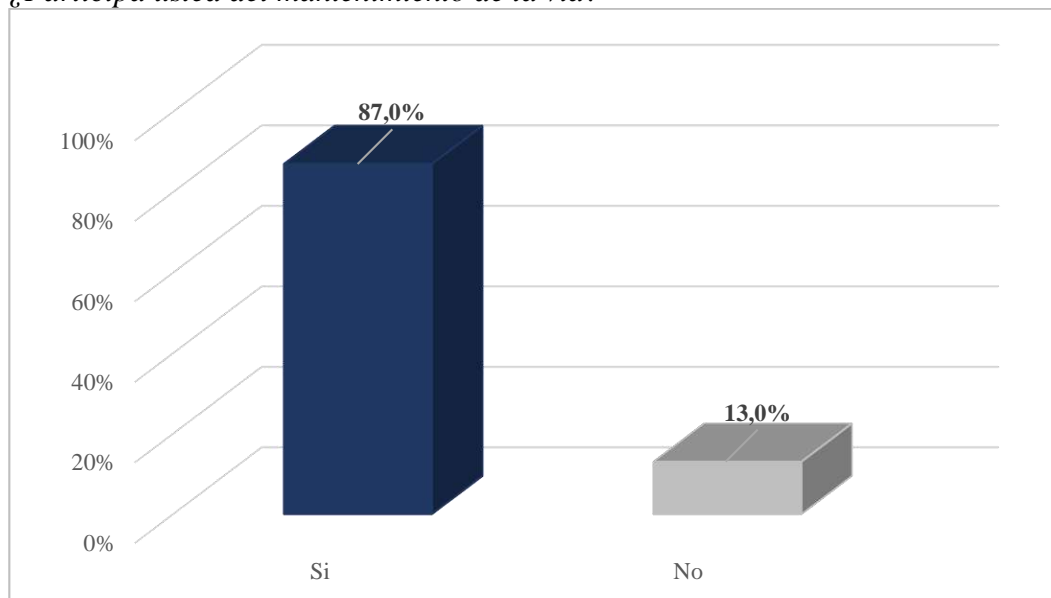
¿Cuántas veces recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial?



En razón a la Tabla 13, se evidencia que 121 beneficiarios del proyecto, que representan el 75.2% del total de encuestados, precisan que no recibieron capacitaciones de conservación vial del camino vecinal Ramal Pabellón Alto; 14 beneficiarios, que representan el 8.7%, sostienen que solo una vez recibieron talleres de capacitación; 13 beneficiarios, que representan el 8.1%, manifiestan que en dos oportunidades asistieron a los talleres de conservación vial; 12 beneficiarios, que representan el 7.5%, sostienen que hubieron tres capacitaciones; y 1 beneficiario, que representa el 0.6%, indica que los talleres de sensibilización se ejecutaron por más de tres veces.

Tabla 14*¿Participa usted del mantenimiento de la vía?*

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 140 | 87.0% | 87.0% | 87.0% |
| | No | 21 | 13.0% | 13.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 14*¿Participa usted del mantenimiento de la vía?*

En razón a la Tabla 14, se evidencia que 140 beneficiarios del proyecto, que representan el 87% del total de encuestados, precisan no haber participado en el mantenimiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto; mientras que 21 beneficiarios, que representan el 13%, consideran no haber sido parte del mantenimiento vial de la carretera intervenida.

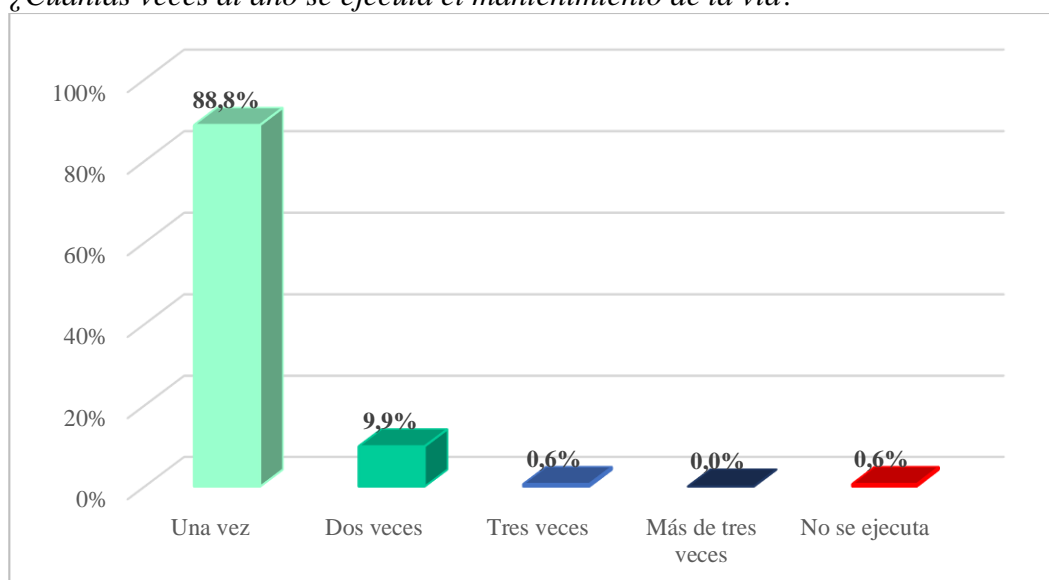
Tabla 15

¿Cuántas veces al año se ejecuta el mantenimiento de la vía?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Una vez | 143 | 88.8% | 88.8% | 88.8% |
| | Dos veces | 16 | 9.9% | 9.9% | 98.8% |
| | Tres veces | 1 | 0.6% | 0.6% | 99.4% |
| | Más de tres veces | 0 | 0.0% | 0.0% | 99.4% |
| | No se ejecuta | 1 | 0.6% | 0.6% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 15

¿Cuántas veces al año se ejecuta el mantenimiento de la vía?



En razón a la Tabla 15, se evidencia que 143 beneficiarios del proyecto, que representan el 88.8% del total de encuestados, precisan que el mantenimiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto se ejecutó solo una vez; 16 beneficiarios, que representan el 9.9%, sostienen que solo dos vez se efectuó el mantenimiento de la carretera; 1 beneficiario, que representa el 0.6%, manifiesta que en tres oportunidades se realizó el manteamiento vial; y 1 beneficiario, que representa el 0.6%, indica que las actividades de mantenimiento no se ejecutan.

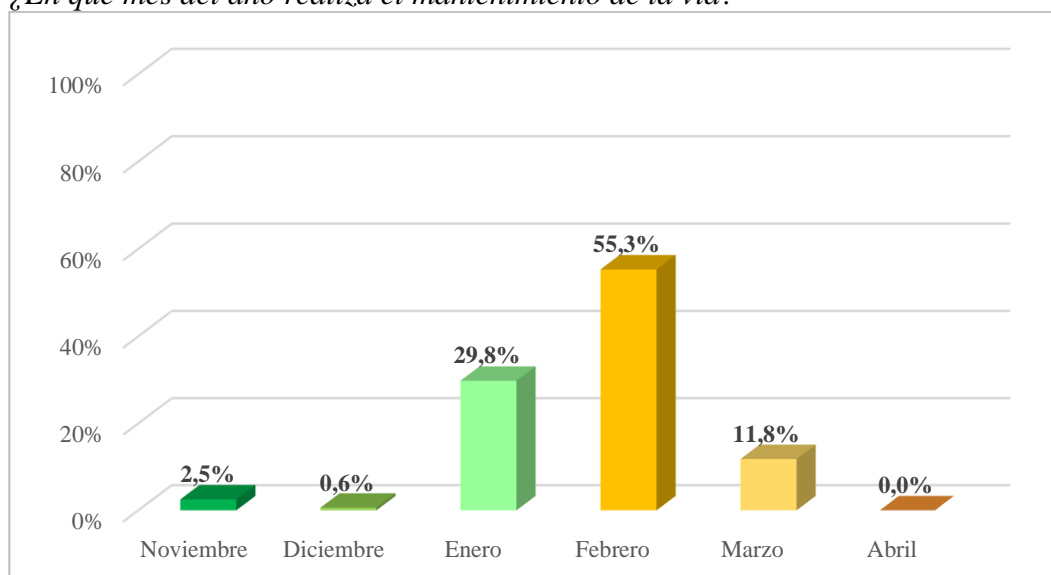
Tabla 16

¿En qué mes del año realiza el mantenimiento de la vía?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Noviembre | 4 | 2.5% | 2.5% | 2.5% |
| | Diciembre | 1 | 0.6% | 0.6% | 3.1% |
| | Enero | 48 | 29.8% | 29.8% | 32.9% |
| | Febrero | 89 | 55.3% | 55.3% | 88.2% |
| | Marzo | 19 | 11.8% | 11.8% | 100.0% |
| | Abril | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 16

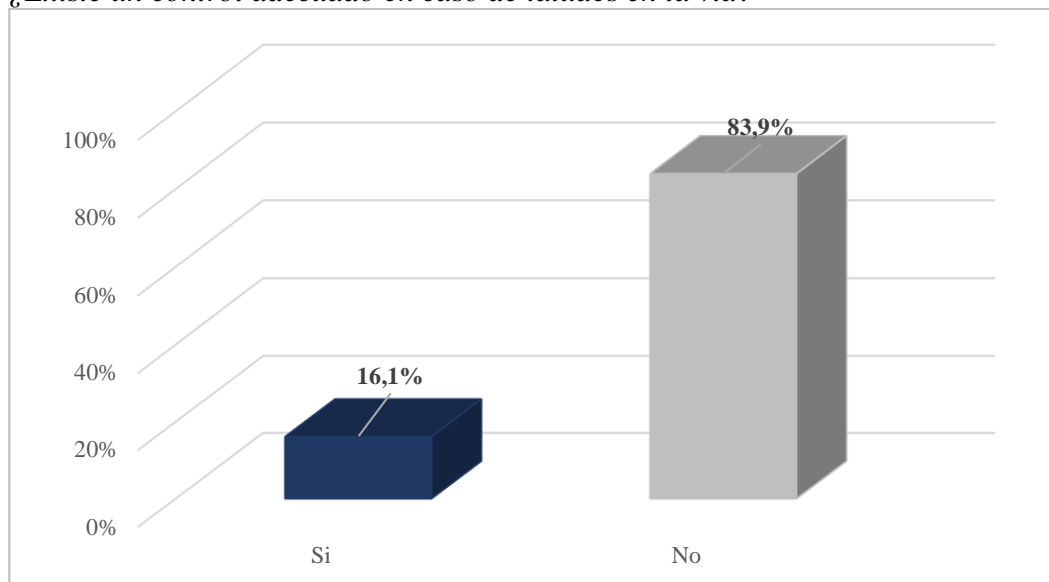
¿En qué mes del año realiza el mantenimiento de la vía?



En razón a la Tabla 16, se evidencia que 89 beneficiarios del proyecto, que representan el 55.3% del total de encuestados, precisan que el mantenimiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto se ejecuta en el mes de febrero; 48 beneficiarios, que representan el 29.8%, sostienen que en enero se realizan los trabajos de mantenimiento de la carretera; 19 beneficiarios, que representan el 11.8%, manifiestan que se efectúa en marzo; 4 beneficiarios, que representan el 2.5%, sostienen que desarrolla los trabajos de conservación en noviembre; y 1 beneficiario, que representa el 0.6%, indica que el mantenimiento vial se efectúa durante el mes de diciembre.

Tabla 17*¿Existe un control adecuado en caso de taludes en la vía?*

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 26 | 16.1% | 16.1% | 16.1% |
| | No | 135 | 83.9% | 83.9% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 17*¿Existe un control adecuado en caso de taludes en la vía?*

En razón a la Tabla 17, se evidencia que 135 beneficiarios del proyecto, que representan el 83.9% del total de encuestados, precisan que no existe un control óptimo de taludes que dañen el camino vecinal Ramal Pabellón Alto; mientras que 26 beneficiarios, que representan el 16.1%, consideran que no hay un control adecuado en caso de taludes que afectan a la carretera intervenida.

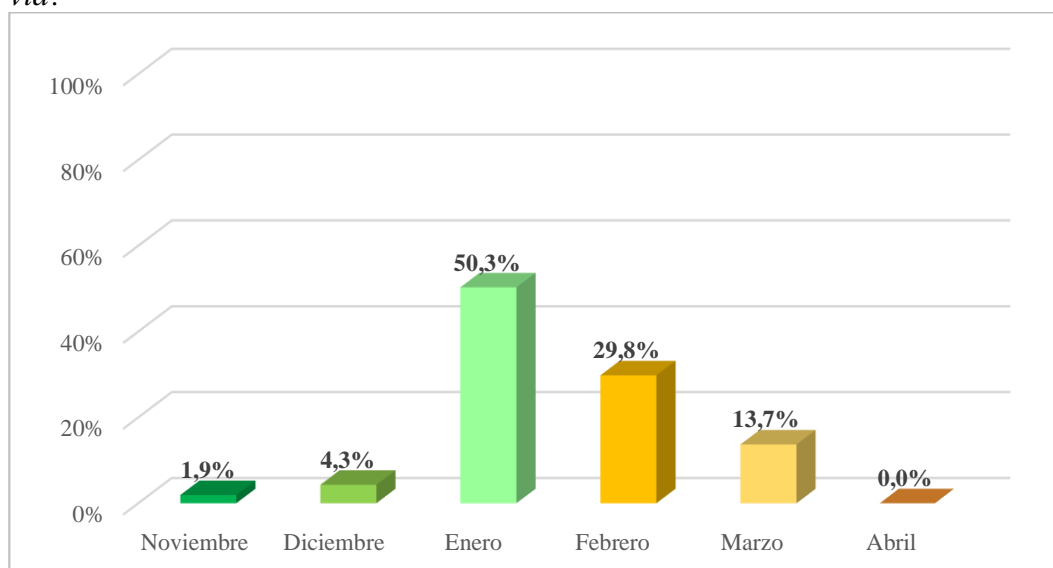
Tabla 18

¿En qué mes se producen taludes (inclinaciones de la superficie) que afectan a la vía?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Noviembre | 3 | 1.9% | 1.9% | 1.9% |
| | Diciembre | 7 | 4.3% | 4.3% | 6.2% |
| | Enero | 81 | 50.3% | 50.3% | 56.5% |
| | Febrero | 48 | 29.8% | 29.8% | 86.3% |
| | Marzo | 22 | 13.7% | 13.7% | 100.0% |
| | Abril | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 18

¿En qué mes se producen taludes (inclinaciones de la superficie) que afectan a la vía?



En razón a la Tabla 18, se evidencia que 81 beneficiarios del proyecto, que representan el 50.3% del total de encuestados, precisan que se producen taludes que afectan al camino vecinal Ramal Pabellón Alto durante el mes de enero; 48 beneficiarios, que representan el 29.8%, sostienen que en febrero se da la presencia de taludes que daña la carretera intervenida; 22 beneficiarios, que representan el 13.7%, manifiestan que se producen en marzo; 7 beneficiarios, que representan el 4.3%, sostienen que se dan en diciembre; y 3 beneficiarios, que representan el 1.9%, indican que las inclinaciones de la superficie vial se presencian sobre todo durante el mes de noviembre.

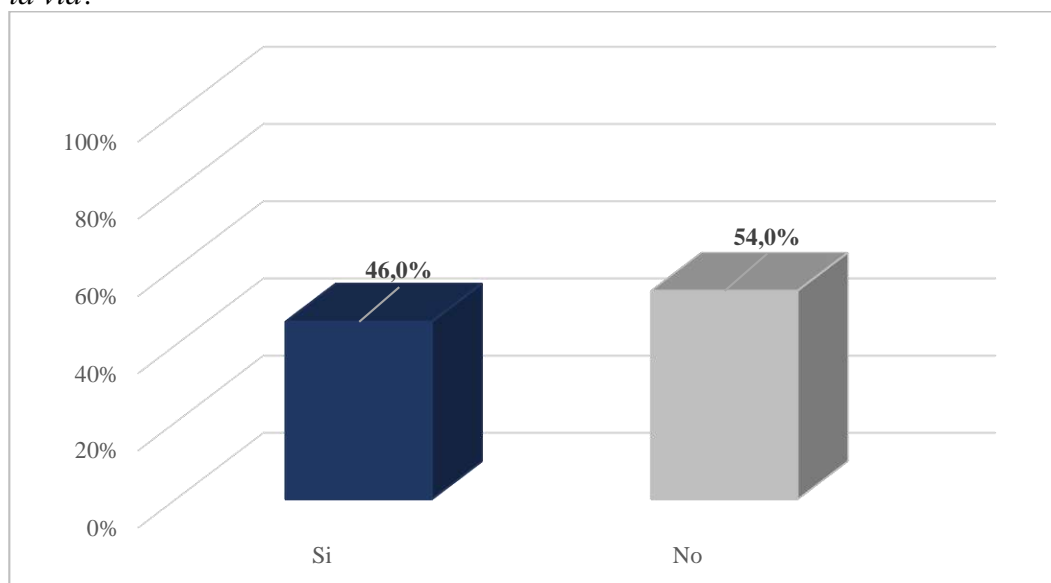
Tabla 19

¿Considera usted que se conserva el medio ambiente después de la ejecución de la vía?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 74 | 46.0% | 46.0% | 46.0% |
| | No | 87 | 54.0% | 54.0% | 100.0% |
| Total | | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 19

¿Considera usted que se conserva el medio ambiente después de la ejecución de la vía?



En razón a la Tabla 19, se evidencia que 87 beneficiarios del proyecto, que representan el 54% del total de encuestados, precisan que, luego de la ejecución del camino vecinal Ramal Pabellón Alto, se tomaron acciones de conservación ambiental; mientras que 74 beneficiarios, que representan el 46%, consideran que no se conserva el medio ambiente después de la intervención a la carretera vial.

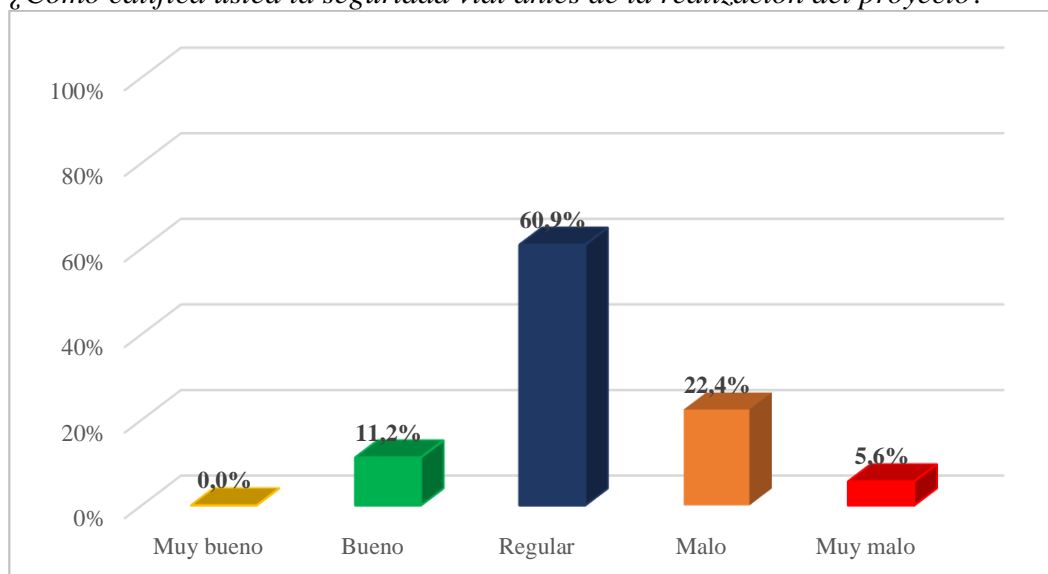
Tabla 20

¿Cómo califica usted la seguridad vial antes de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Muy bueno | 0 | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | Bueno | 18 | 11.2% | 11.2% | 11.2% |
| | Regular | 98 | 60.9% | 60.9% | 72.0% |
| | Malo | 36 | 22.4% | 22.4% | 94.4% |
| | Muy malo | 9 | 5.6% | 5.6% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 20

¿Cómo califica usted la seguridad vial antes de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 20, se evidencia que 98 beneficiarios del proyecto, que representan el 60.9% del total de encuestados, precisan que la seguridad vial antes de la intervención al camino vecinal Ramal Pabellón Alto fue regular; 36 beneficiarios, que representan el 22.4%, sostienen que la seguridad vial antes del proyecto era mala; 18 beneficiarios, que representan el 11.2%, manifiestan que fue buena; y 9 beneficiarios, que representan el 5.6%, indican que la seguridad de la carretera era muy mala.

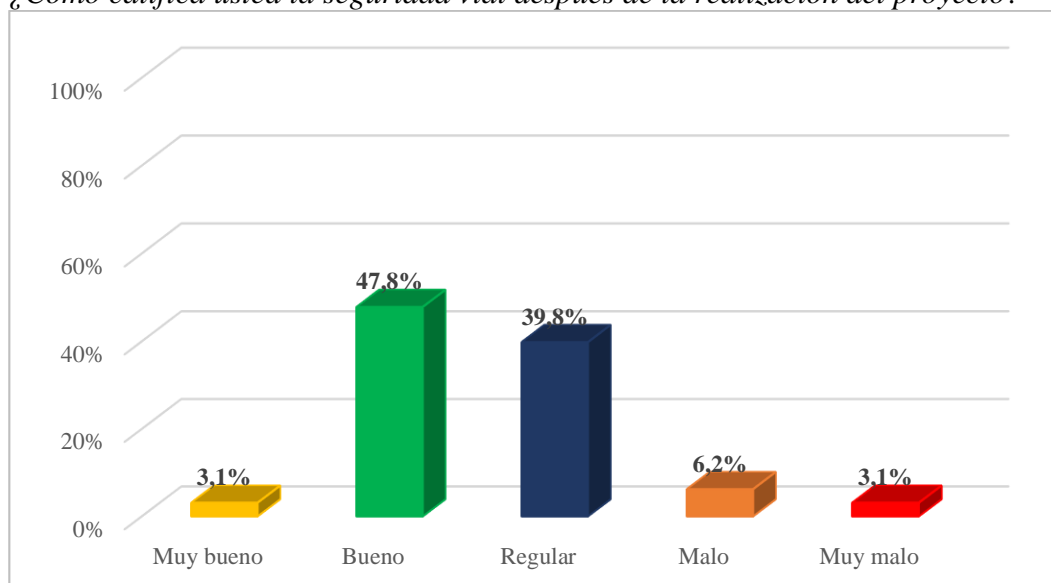
Tabla 21

¿Cómo califica usted la seguridad vial después de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Muy bueno | 5 | 3.1% | 3.1% | 3.1% |
| | Bueno | 77 | 47.8% | 47.8% | 50.9% |
| | Regular | 64 | 39.8% | 39.8% | 90.7% |
| | Malo | 10 | 6.2% | 6.2% | 96.9% |
| | Muy malo | 5 | 3.1% | 3.1% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 21

¿Cómo califica usted la seguridad vial después de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 21, se evidencia que 77 beneficiarios del proyecto, que representan el 47.8% del total de encuestados, precisan que la seguridad vial después de la intervención al camino vecinal Ramal Pabellón Alto es buena; 64 beneficiarios, que representan el 39.8%, sostienen que la seguridad vial luego del proyecto es regular; 10 beneficiarios, que representan el 6.2%, manifiestan que es mala; 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, sostienen que es muy buena; y 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, indican que la seguridad de la carretera, luego de su intervención, es muy mala.

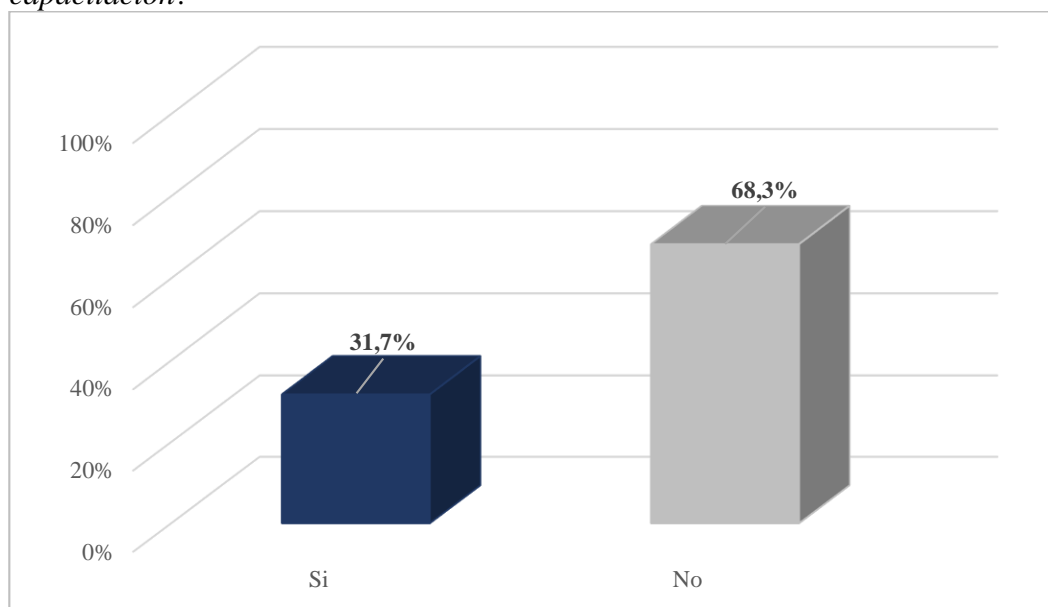
Tabla 22

¿Considera usted que la organización mejoró después de recibir los talleres de capacitación?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 51 | 31.7% | 31.7% | 31.7% |
| | No | 110 | 68.3% | 68.3% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 22

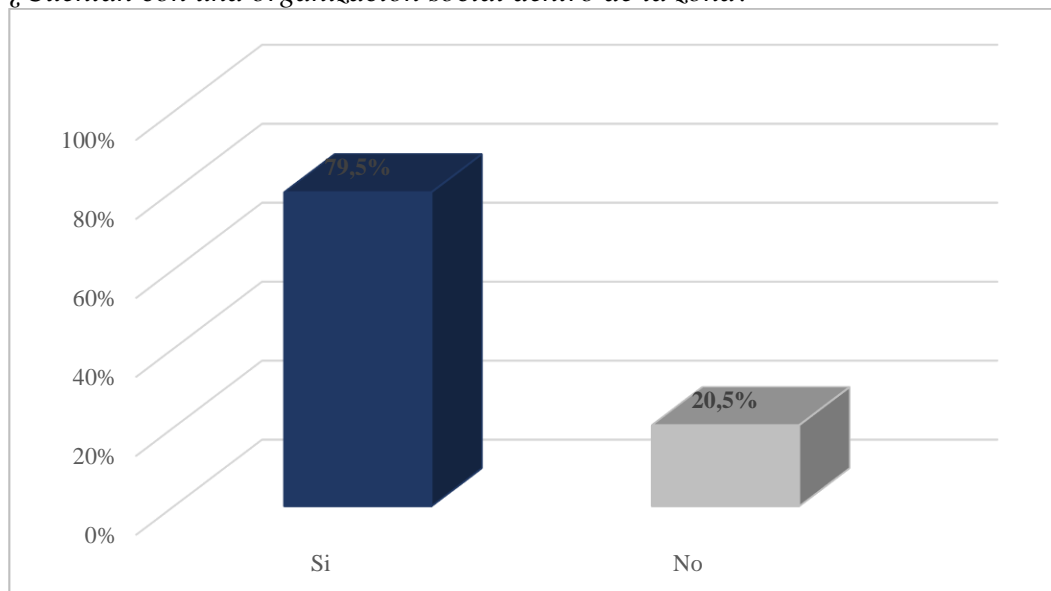
¿Considera usted que la organización mejoró después de recibir los talleres de capacitación?



En razón a la Tabla 22, se evidencia que 110 beneficiarios del proyecto, que representan el 68.3% del total de encuestados, precisan que, luego de la ejecución de talleres de capacitación, no se mejoró la organización; mientras que 51 beneficiarios, que representan el 31.7%, consideran que la organización no mejoró luego de los talleres.

Tabla 23*¿Cuentan con una organización social dentro de la zona?*

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 128 | 79.5% | 79.5% | 79.5% |
| | No | 33 | 20.5% | 20.5% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 23*¿Cuentan con una organización social dentro de la zona?*

En razón a la Tabla 23, se evidencia que 128 beneficiarios del proyecto, que representan el 79.5% del total de encuestados, precisan que cuentan con un organización social al interior de la zona; mientras que 33 beneficiarios, que representan el 20.5%, consideran que no existen organizaciones sociales en la zona.

De esta manera, la organización que resaltan entre los habitantes beneficiarios es el Comité Pro Carretera, que se dedica a la gestión y mantenimiento del camino vecinal.

5.2 Resultados Variable 2: Efectos Socioeconómicos

5.2.1 Aspecto social.

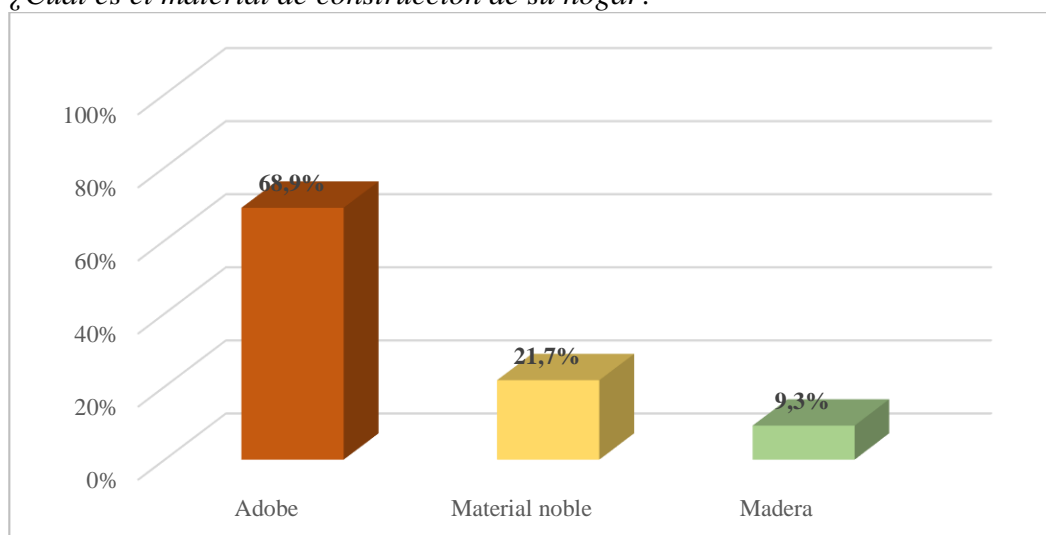
Tabla 24

¿Cuál es el material de construcción de su hogar?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|----------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Adobe | 111 | 68.9% | 68.9% | 68.9% |
| | Material noble | 35 | 21.7% | 21.7% | 91.7 |
| | Madera | 15 | 9.3% | 9.3% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 24

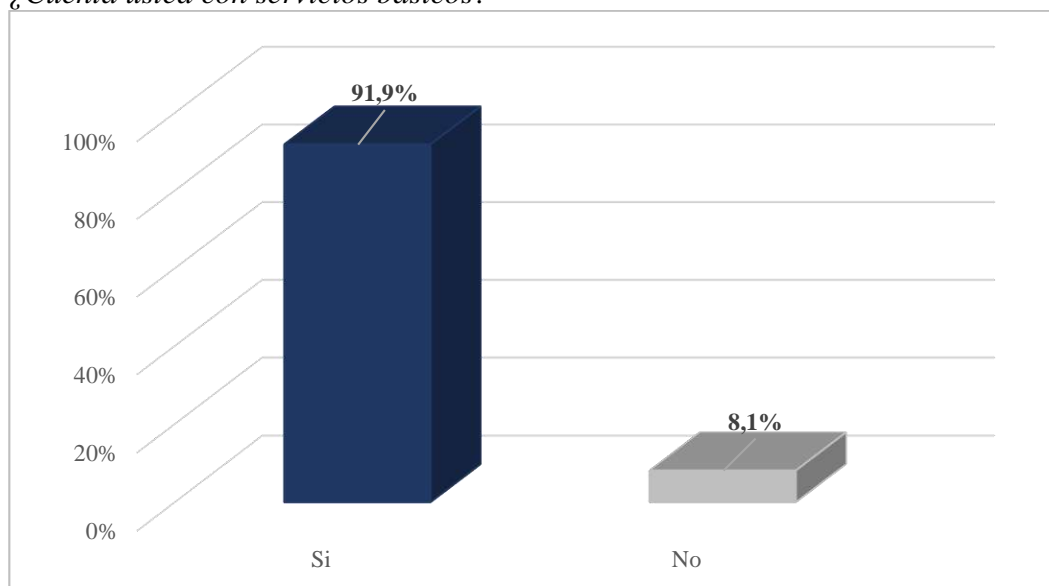
¿Cuál es el material de construcción de su hogar?



En razón a la Tabla 24, se evidencia que 111 beneficiarios del proyecto, que representan el 68.9% del total de encuestados, precisan que el material de construcción de sus hogares es el adobe; 35 beneficiarios del proyecto, que representan el 21.7% del total de encuestados, sostienen que sus viviendas están hechas de material noble; y 15 beneficiarios, que representan el 9.3%, indican que sus viviendas están construidas con madera.

Tabla 25*¿Cuenta usted con servicios básicos?*

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 148 | 91.9% | 91.9% | 91.9% |
| | No | 13 | 8.1% | 8.1% | 100.0% |
| Total | | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 25*¿Cuenta usted con servicios básicos?*

En razón a la Tabla 25, se evidencia que 148 beneficiarios del proyecto, que representan el 91.9% del total de encuestados, precisan que cuentan con servicios básicos; mientras que 13 beneficiarios, que representan el 8.1%, consideran que no poseen servicio básicos en sus hogares.

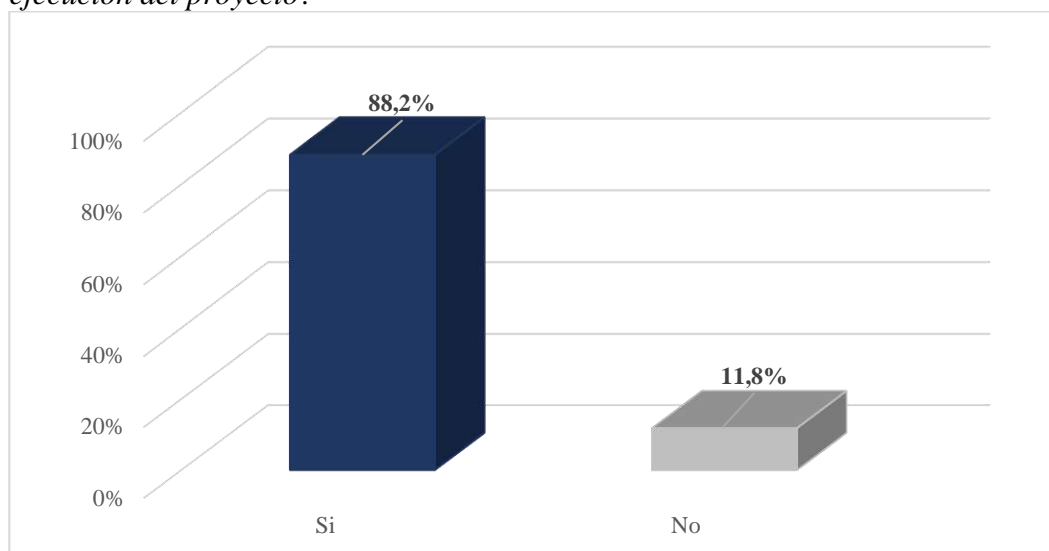
Tabla 26

¿Observó usted mejoras respecto al acceso a servicios básicos después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 142 | 88.2% | 88.2% | 88.2% |
| | No | 19 | 11.8% | 11.8% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 26

¿Observó usted mejoras respecto al acceso a servicios básicos después de la ejecución del proyecto?



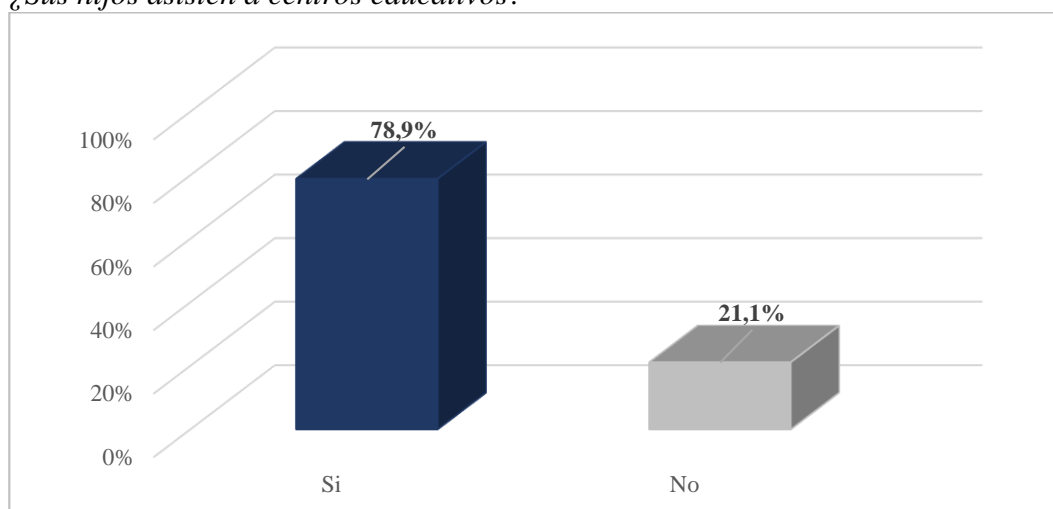
En razón a la Tabla 26, se evidencia que 142 beneficiarios del proyecto, que representan el 88.2% del total de encuestados, precisan que observaron mejoras en el acceso a servicios básicos luego de la ejecución del proyecto; mientras que 19 beneficiarios, que representan el 11.8%, consideran que no evidenciaron mejoras en el acceso a servicios básicos después de la intervención a la carretera.

Tabla 27

¿Sus hijos asisten a centros educativos?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 127 | 78.9% | 78.9% | 78.9% |
| | No | 34 | 21.1% | 21.1% | 100.05 |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 27
¿Sus hijos asisten a centros educativos?

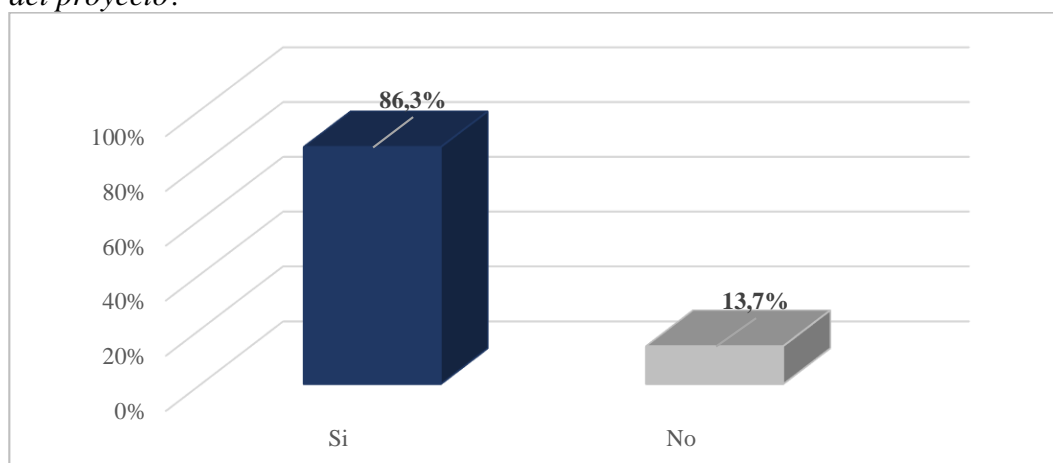


En razón a la Tabla 27, se evidencia que 127 beneficiarios del proyecto, que representan el 78.9% del total de encuestados, precisan que sus hijos asisten a los centros educativos de la zona; mientras que 34 beneficiarios, que representan el 21.1%, manifiestan que sus hijos no asisten a centros educativos.

Tabla 28
¿Considera usted que mejoró la educación de sus hijos después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 139 | 86.3% | 86.3% | 86.3% |
| | No | 22 | 13.7% | 13.7% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 28
¿Considera usted que mejoró la educación de sus hijos después de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 28, se evidencia que 139 beneficiarios del proyecto, que representan el 86.3% del total de encuestados, precisan que la educación de sus hijos mejoró luego de la ejecución del proyecto; mientras que 22 beneficiarios, que representan el 13.7%, manifiestan que la educación de sus hijos no mejoró después de la intervención a la zona.

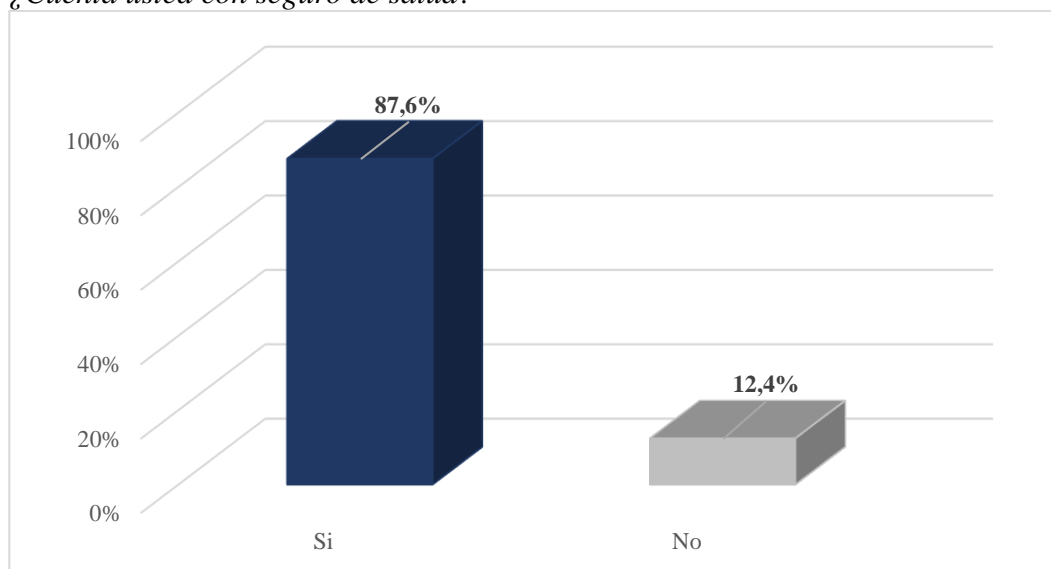
Tabla 29

¿Cuenta usted con seguro de salud?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 141 | 87.6% | 87.6% | 87.6% |
| | No | 20 | 12.4% | 12.4% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 29

¿Cuenta usted con seguro de salud?



En razón a la Tabla 29, se evidencia que 141 beneficiarios del proyecto, que representan el 87.6% del total de encuestados, precisan que cuentan con seguro de salud; mientras que 20 beneficiarios, que representan el 12.4%, manifiestan que no poseen seguro de salud.

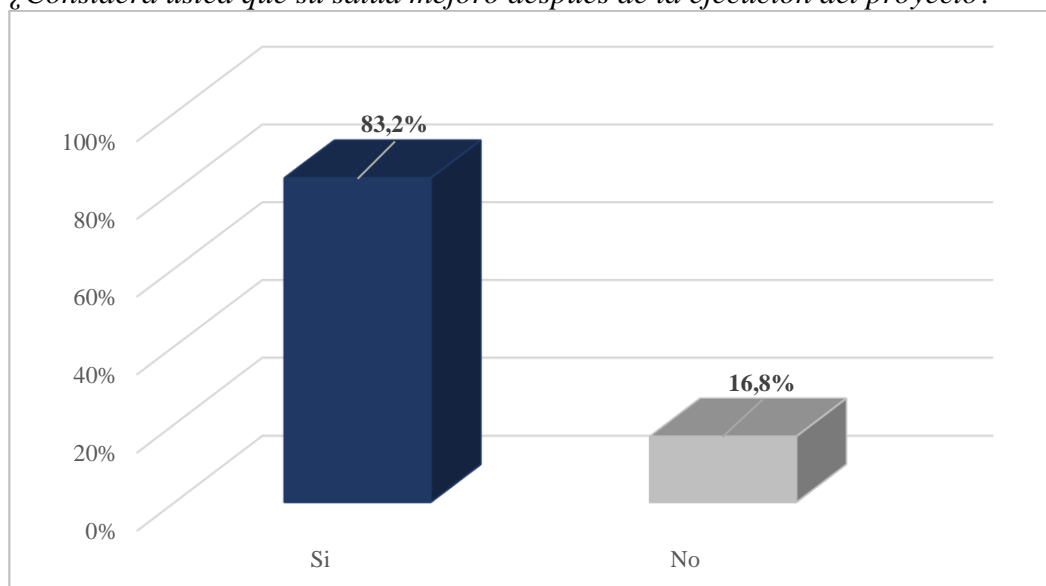
Tabla 30

¿Considera usted que su salud mejoró después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 134 | 83.2% | 83.2% | 83.2% |
| | No | 27 | 16.8% | 16.8% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 30

¿Considera usted que su salud mejoró después de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 30, se evidencia que 134 beneficiarios del proyecto, que representan el 83.2% del total de encuestados, precisan que su salud mejoró luego de la ejecución del proyecto; mientras que 27 beneficiarios, que representan el 16.8%, manifiestan que su salud no mejoró después de la intervención en la carretera.

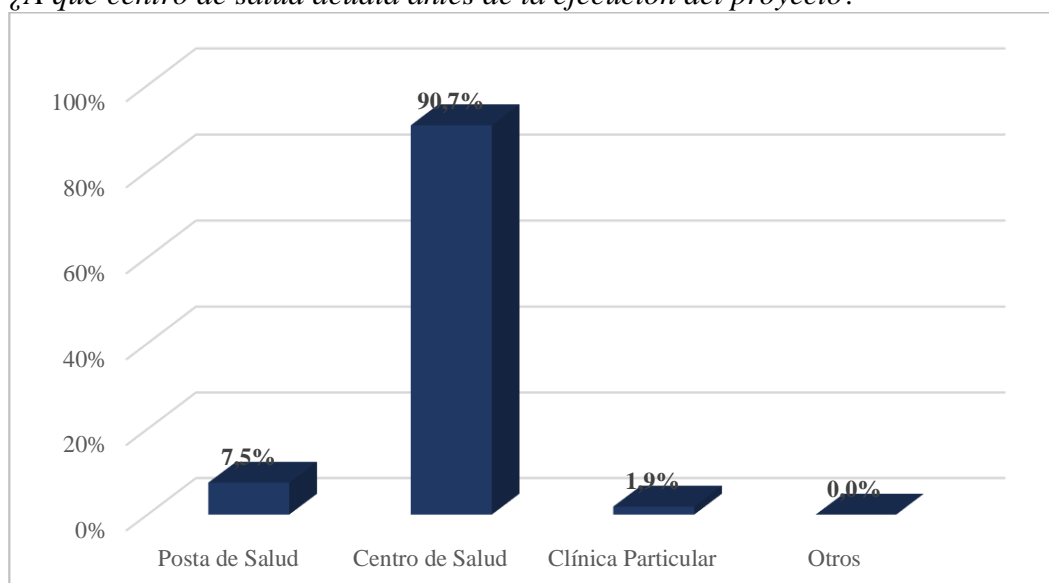
Tabla 31

¿A qué centro de salud acudía antes de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Posta de Salud | 12 | 7.5% | 7.5% | 7.5% |
| | Centro de Salud | 146 | 90.7% | 90.7% | 98.2% |
| | Clínica Particular | 3 | 1.9% | 1.9% | 100.0% |
| | Otros | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 31

¿A qué centro de salud acudía antes de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 31, se evidencia que 146 beneficiarios del proyecto, que representan el 90.7% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto se atendían en Centros de Salud; 12 encuestados, que representan el 7.5% sostienen que se acudían a Postas de Salud de su distrito; y 3 beneficiarios, que representan el 1.9%, manifiestan que acudían a Clínicas Particulares para atenderse.

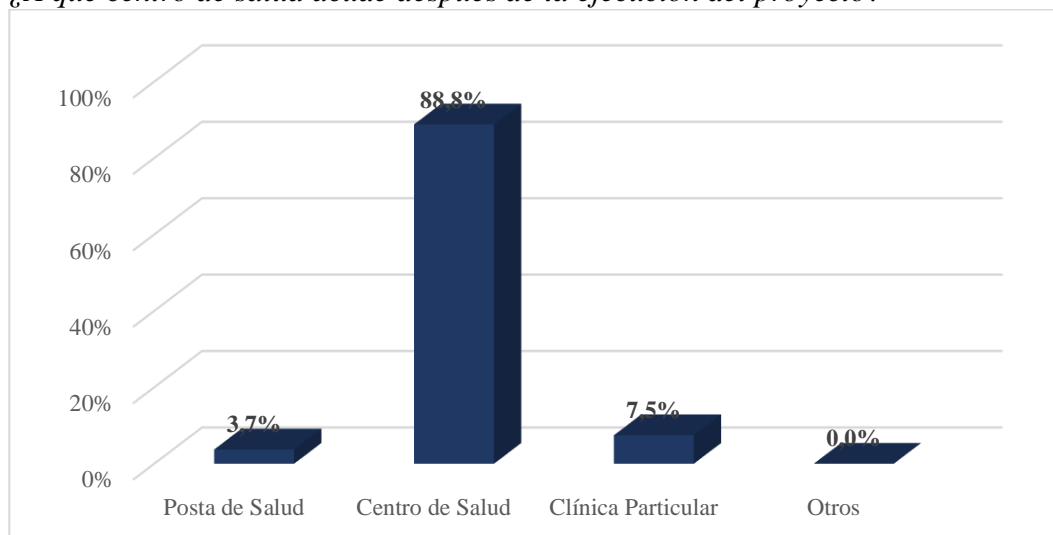
Tabla 32

¿A qué centro de salud acude después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Posta de salud | 6 | 3.7% | 3.7% | 3.7% |
| | Centro de salud | 143 | 88.8% | 88.8% | 92.5% |
| | Clínica Particular | 12 | 7.5% | 7.5% | 100.0% |
| | Otros | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 32

¿A qué centro de salud acude después de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 32, se evidencia que 143 beneficiarios del proyecto, que representan el 88.8% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto se siguen atendiendo en Centros de Salud; 12 encuestados, que representan el 7.5% sostienen que acuden a Clínicas Particulares; y 6 beneficiarios, que representan el 3.7%, manifiestan que acuden a Postas de Salud para atenderse.

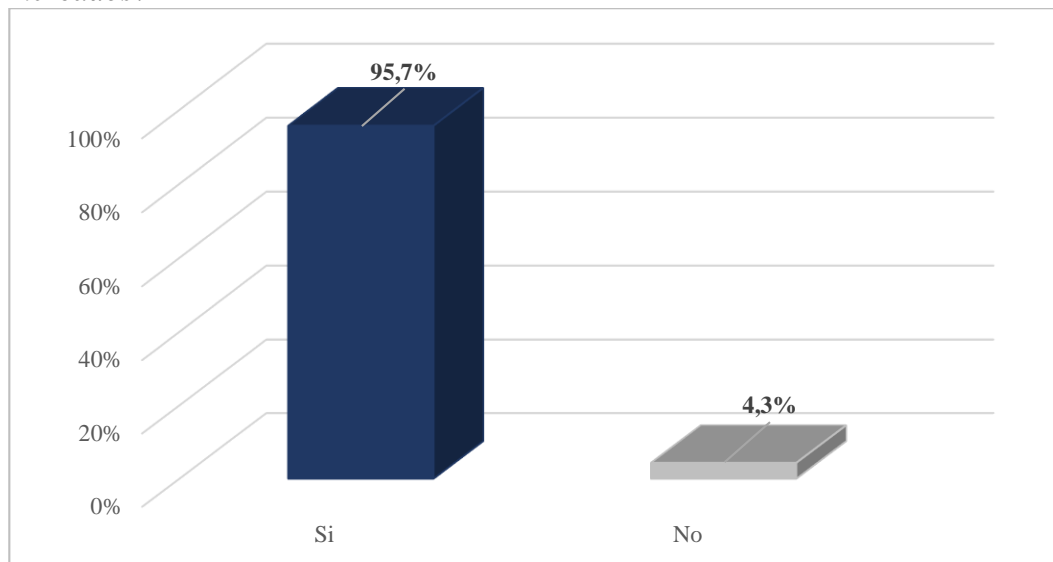
Tabla 33

¿Después de la ejecución del proyecto considera usted que tiene acceso a nuevos mercados?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 154 | 95.7% | 95.7% | 95.7% |
| | No | 7 | 4.3% | 4.3% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 33

¿Después de la ejecución del proyecto considera usted que tiene acceso a nuevos mercados?



En razón a la Tabla 33, se evidencia que 154 beneficiarios del proyecto, que representan el 95.7% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto tuvieron acceso a nuevos mercado; mientras que 7 beneficiarios, que representan el 4.3%, manifiestan que no tuvieron acceso a nuevos mercados después de la intervención en la carretera.

De esta forma, ante de la intervención del PIP, la población ejecutaba el traslado de sus productos por medio de bestias de carga hasta el ramal de Mercedesniyoc Alta; por lo que, el acceso a los mercados locales era muy limitado al acarrear un mayor tiempo de traslado y empleo de recursos.

5.2.2 Aspecto económico.

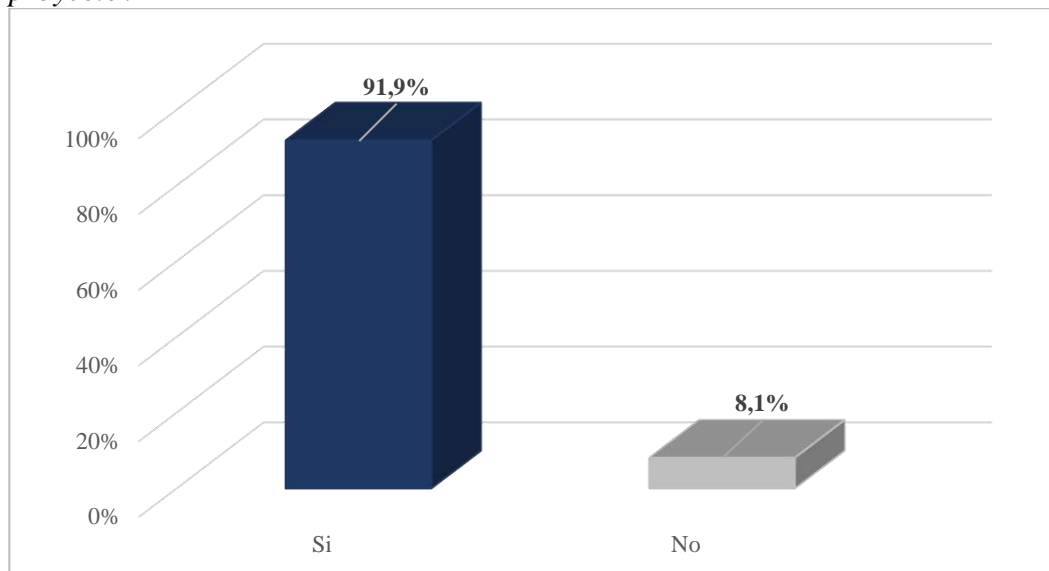
Tabla 34

¿Considera usted que sus ingresos mejoraron después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 148 | 91.9% | 91.9% | 91.9% |
| | No | 13 | 8.1% | 8.1% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 34

¿Considera usted que sus ingresos mejoraron después de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 34, se evidencia que 148 beneficiarios del proyecto, que representan el 91.9% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto sus ingresos mejoraron; mientras que 13 beneficiarios, que representan el 8.1%, manifiestan que sus ingresos no mejoraron después de la intervención en la carretera.

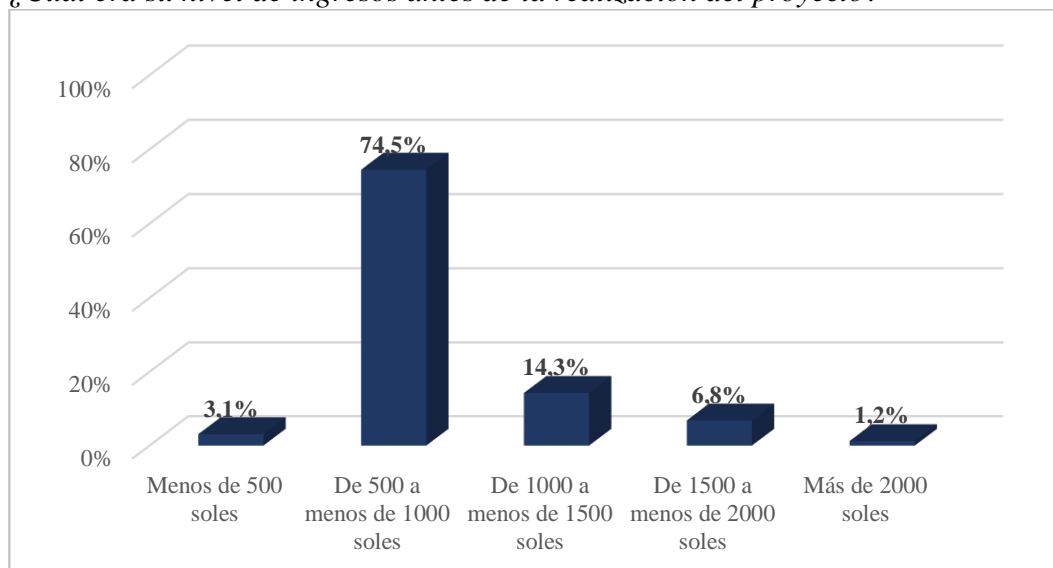
Tabla 35

¿Cuál era su nivel de ingresos antes de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Menos de 500 soles | 5 | 3.1% | 3.1% | 3.1% |
| | De 500 a menos de 1000 soles | 120 | 74.5% | 74.5% | 77.6% |
| | De 1000 a menos de 1500 soles | 23 | 14.3% | 14.3% | 91.9% |
| | De 1500 a menos de 2000 soles | 11 | 6.8% | 6.8% | 98.7% |
| | Más de 2000 soles | 2 | 1.2% | 1.2% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 35

¿Cuál era su nivel de ingresos antes de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 35, se evidencia que 120 beneficiarios del proyecto, que representan el 74.5% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto sus ingresos oscilaban entre 500 a menos de 1000 soles; 23 encuestados, que representan el 14.3% sostienen que tuvieron ingresos entre 1000 a menos de 1500 soles; 11 beneficiarios, que representan el 6.8%, manifiestan que antes de la intervención del proyecto poseían ingresos de 1500 a menos de 2000 soles; 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, indican que sus ingresos eran de menos de 500 soles; y 2 beneficiarios, que representan el 1.2%, manifiestan que sus ingresos antes de la realización del proyecto fueron mayores a 2000 soles.

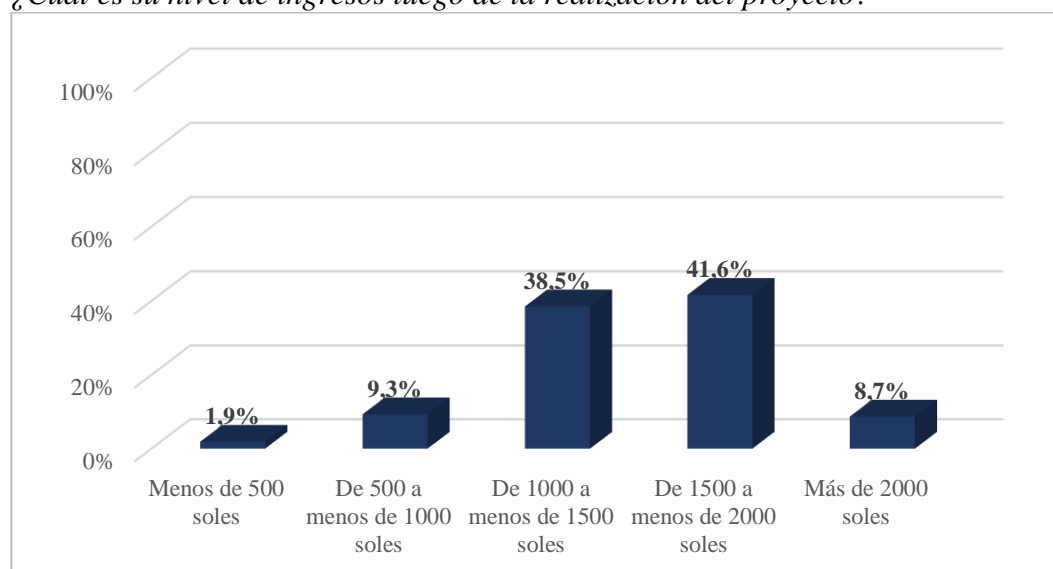
Tabla 36

¿Cuál es su nivel de ingresos luego de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Menos de 500 soles | 3 | 1.9% | 1.9% | 1.9% |
| | De 500 a menos de 1000 soles | 15 | 9.3% | 9.3% | 11.2% |
| | De 1000 a menos de 1500 soles | 62 | 38.5% | 38.5% | 49.7% |
| | De 1500 a menos de 2000 soles | 67 | 41.6% | 41.6% | 91.3% |
| | Más de 2000 soles | 14 | 8.7% | 8.7% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 36

¿Cuál es su nivel de ingresos luego de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 36, se evidencia que 67 beneficiarios del proyecto, que representan el 41.6% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto sus ingresos oscilan entre 1500 a menos de 2000 soles; 62 encuestados, que representan el 38.5% sostienen que tienen ingresos entre 1000 a menos de 1500 soles; 15 beneficiarios, que representan el 9.3%, manifiestan que luego de la intervención del proyecto poseen ingresos de 500 a menos de 1000 soles; 14 beneficiarios, que representan el 8.7%, indican que sus ingresos son de más de 2000 soles; y 3 beneficiarios, que representan el 1.9%, manifiestan que sus ingresos después de la realización del proyecto son menores a 500 soles.

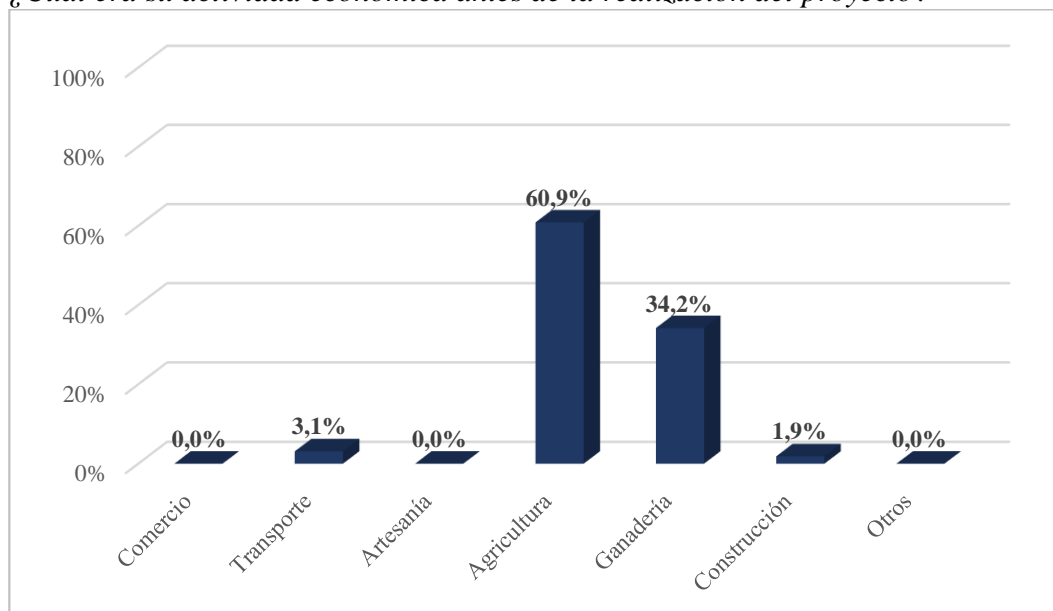
Tabla 37

¿Cuál era su actividad económica antes de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|---------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Comercio | 0 | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | Transporte | 5 | 3.1% | 3.1% | 3.1% |
| | Artesanía | 0 | 0.0% | 0.0% | 3.1% |
| | Agricultura | 98 | 60.9% | 60.9% | 64.0% |
| | Ganadería | 55 | 34.2% | 34.2% | 98.2% |
| | Construcción | 3 | 1.9% | 1.9% | 100.0% |
| | Otros | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 37

¿Cuál era su actividad económica antes de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 37, se evidencia que 98 beneficiarios del proyecto, que representan el 60.9% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto, la agricultura era su principal actividad económica; 55 beneficiarios, que representan el 34.2%, sostienen que la ganadería era su actividad predominante; 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, precisan que se dedicaban principalmente al transporte; y 3 beneficiarios, que representan el 1.9%, manifiestan que antes de la realización del proyecto se dedicaban al transporte.

Al existir una mayor apertura a los mercados locales, la población se dedicaba mayoritariamente a la actividad agrícola de productos como el café, cacao, maíz amarillo duro, achiote, yuca, cítricos y frutas como los paltos, plátanos, y demás. Así mismo, la ganadería es otra actividad ejecutada en menor cuantía, resaltando la crianza de aves de corral y cuyes destinados para el consumo y para la venta en ferias de fin de semana en el poblado de Quellouno; mientras que el comercio y el trabajo eventual como jornaleros y construcción, fueron actividades minoritarias.

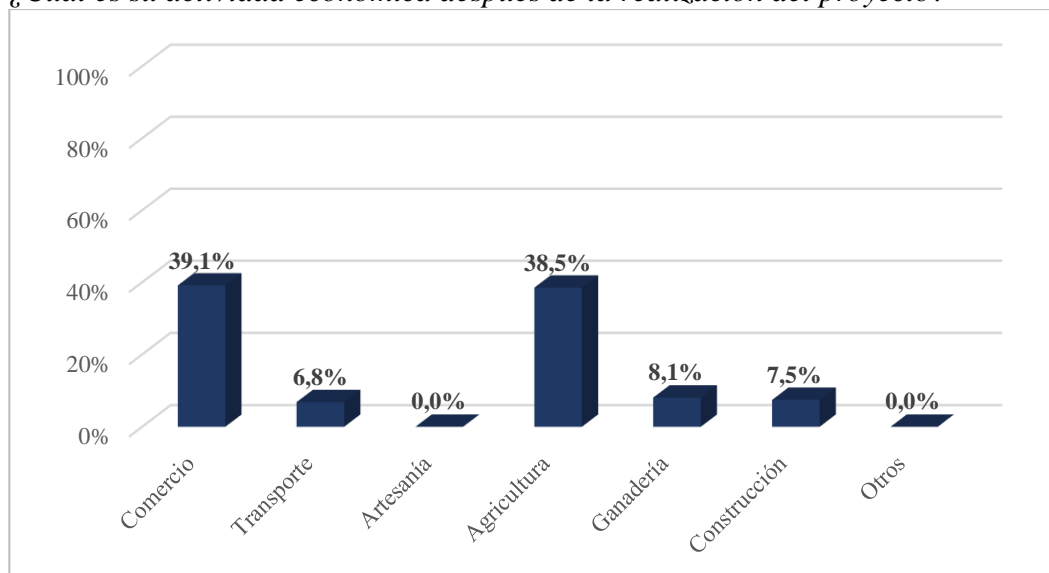
Tabla 38

¿Cuál es su actividad económica después de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Comercio | 63 | 39.1% | 39.1% | 39.1% |
| | Transporte | 11 | 6.8% | 6.8% | 45.9% |
| | Artesanía | 0 | 0.0% | 0.0% | 45.9% |
| | Agricultura | 62 | 38.5% | 38.5% | 84.4% |
| | Ganadería | 13 | 8.1% | 8.1% | 92.5% |
| | Construcción | 12 | 7.5% | 7.5% | 100.0% |
| | Otros | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 38

¿Cuál es su actividad económica después de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 38, se evidencia que 63 beneficiarios del proyecto, que representan el 39.1% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto, el comercio es su principal actividad económica; 62 beneficiarios, que representan el 38.5%, sostienen que la agricultura es su actividad predominante; 13 beneficiarios, que representan el 8.1%, precisan que se dedican principalmente a la ganadería; 12 beneficiarios, que representan el 7.5%, indican que actualmente se dedican a la construcción; y 11 beneficiarios, que representan el 6.8%, manifiestan que luego de la intervención del proyecto, el transporte es su principal actividad económica.

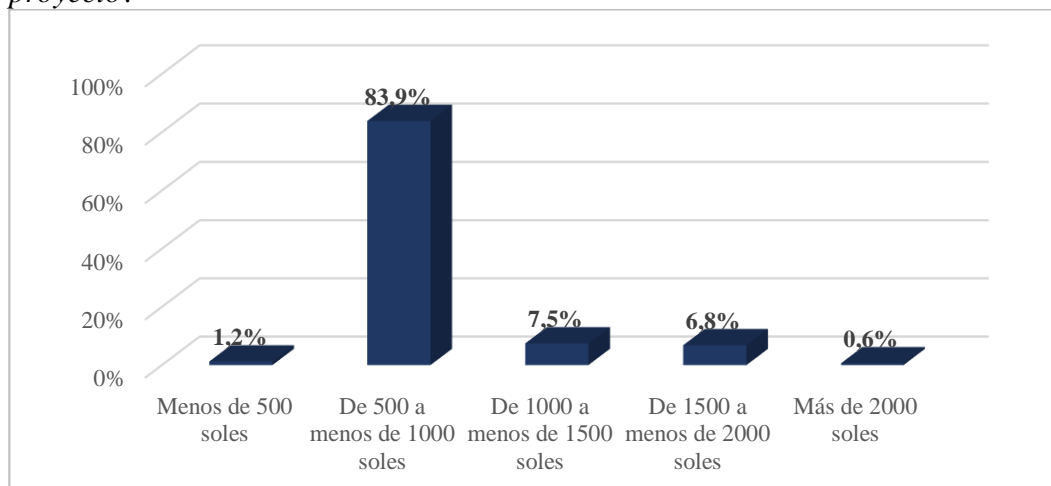
Tabla 39

¿Cuál era su nivel de gasto mensual familiar antes de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Menos de 500 soles | 2 | 1.2% | 1.2% | 1.2% |
| | De 500 a menos de 1000 soles | 135 | 83.9% | 83.9% | 85.1% |
| | De 1000 a menos de 1500 soles | 12 | 7.5% | 7.5% | 92.6% |
| | De 1500 a menos de 2000 soles | 11 | 6.8% | 6.8% | 99.4% |
| | Más de 2000 soles | 1 | 0.6% | 0.6% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 39

¿Cuál era su nivel de gasto mensual familiar antes de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 39, se evidencia que 135 beneficiarios del proyecto, que representan el 83.9% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto sus gastos oscilaban entre 500 a menos de 1000 soles; 12 encuestados, que representan el 7.5% sostienen que tuvieron gastos mensuales entre 1000 a menos de 1500 soles; 11 beneficiarios, que representan el 6.8%, manifiestan que antes de la intervención del proyecto poseían gastos familiares de 1500 a menos de 2000 soles; 2 beneficiarios, que representan el 1.2%, indican que sus gastos eran de menos de 500 soles; y 1 beneficiario, que representa el 0.6%, manifiesta que sus gastos mensuales antes de la realización del proyecto fueron mayores a 2000 soles.

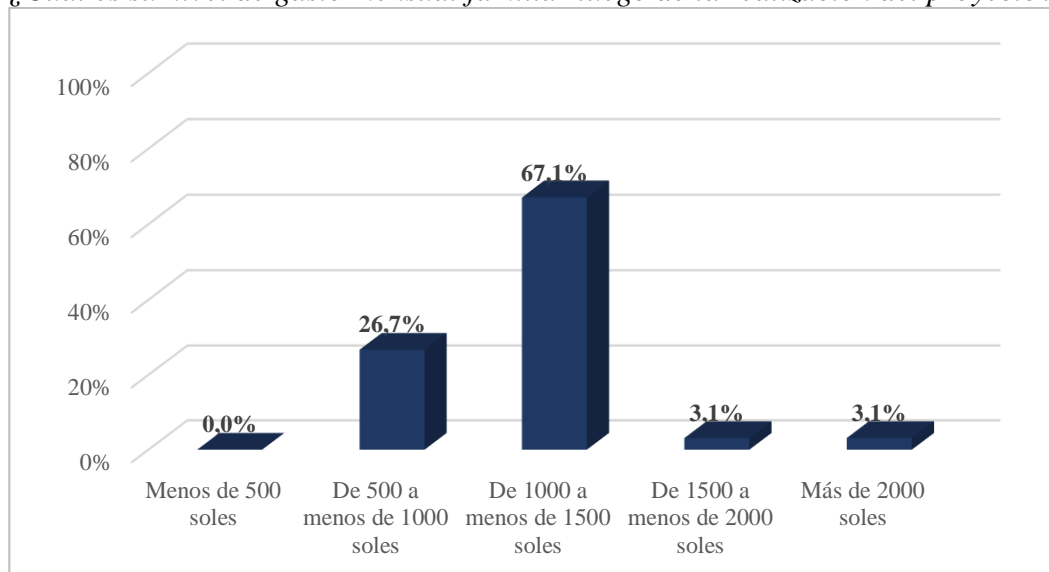
Tabla 40

¿Cuál es su nivel de gasto mensual familiar luego de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------------------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Menos de 500 soles | 0 | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | De 500 a menos de 1000 soles | 43 | 26.7% | 26.7% | 26.7% |
| | De 1000 a menos de 1500 soles | 108 | 67.1% | 67.1% | 93.8% |
| | De 1500 a menos de 2000 soles | 5 | 3.1% | 3.1% | 96.9% |
| | Más de 2000 soles | 5 | 3.1% | 3.1% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 40

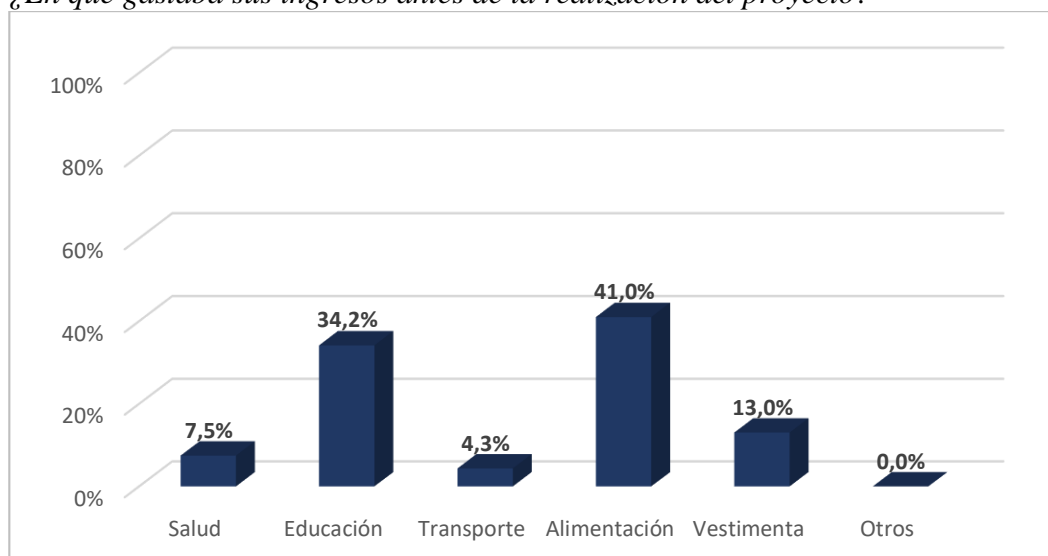
¿Cuál es su nivel de gasto mensual familiar luego de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 40, se evidencia que 108 beneficiarios del proyecto, que representan el 67.1% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto sus gastos mensuales oscilan entre 1000 a menos de 1500 soles; 43 encuestados, que representan el 26.7% sostienen que tienen gastos entre 500 a menos de 1000 soles; 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, manifiestan que luego de la intervención del proyecto poseen gastos de 1500 a menos de 2000 soles; y 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, manifiestan que sus ingresos después de la realización del proyecto son mayores a 2000 soles.

Tabla 41*¿En qué gastaba sus ingresos antes de la realización del proyecto?*

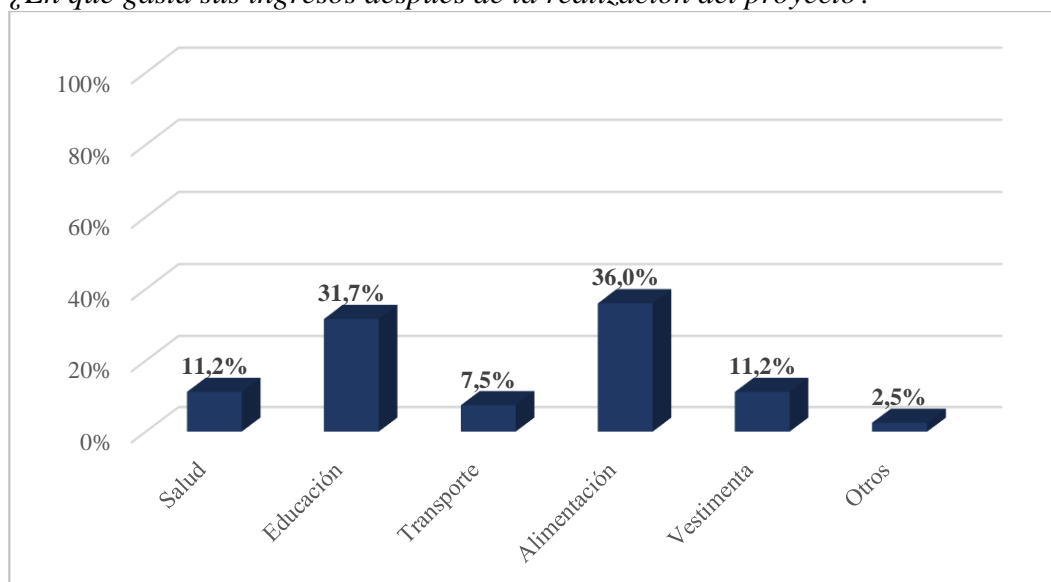
| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Salud | 12 | 7.5% | 7.5% | 7.5% |
| | Educación | 55 | 34.2% | 34.2% | 41.7% |
| | Transporte | 7 | 4.3% | 4.3% | 46.0% |
| | Alimentación | 66 | 41.0% | 41.0% | 87.0% |
| | Vestimenta | 21 | 13.0% | 13.0% | 100.0% |
| | Otros | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 41*¿En qué gastaba sus ingresos antes de la realización del proyecto?*

En razón a la Tabla 41, se evidencia que 66 beneficiarios del proyecto, que representan el 41% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto sus principales gastos se dirigían a la alimentación; 55 encuestados, que representan el 34.2% sostienen que tuvieron mayores gastos en educación; 21 beneficiarios, que representan el 13%, manifiestan que antes de la intervención del proyecto poseían mayores gastos en vestimenta; 12 beneficiarios, que representan el 7.5%, indican que sus gastos eran mayoritariamente en aspectos de salud; y 7 beneficiario, que representa el 4.3%, manifiesta que sus gastos mensuales antes de la realización del proyecto eran en transporte.

Tabla 42*¿En qué gasta sus ingresos después de la realización del proyecto?*

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Salud | 18 | 11.2% | 11.2% | 11.2% |
| | Educación | 51 | 31.7% | 31.7% | 42.9% |
| | Transporte | 12 | 7.5% | 7.5% | 50.4% |
| | Alimentación | 58 | 36.0% | 36.0% | 86.4% |
| | Vestimenta | 18 | 11.2% | 11.2% | 97.6% |
| | Otros | 4 | 2.5% | 2.5% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 42*¿En qué gasta sus ingresos después de la realización del proyecto?*

En razón a la Tabla 42, se evidencia que 58 beneficiarios del proyecto, que representan el 36% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto sus principales gastos se dirijan a la alimentación; 51 encuestados, que representan el 31.7% sostienen que actualmente tienen mayores gastos en educación; 18 beneficiarios, que representan el 11.2%, manifiestan que después de la intervención del proyecto poseían mayores gastos en salud; 18 beneficiarios, que representan el 11.2%, indican que sus gastos son mayoritariamente en vestimenta; 12 beneficiarios, que representan el 7.5%, manifiestan que sus gastos mensuales después de la realización del proyecto son en transporte; y 4 beneficiarios, que representan el 7.5%, sostienen que poseen otros gastos actualmente.

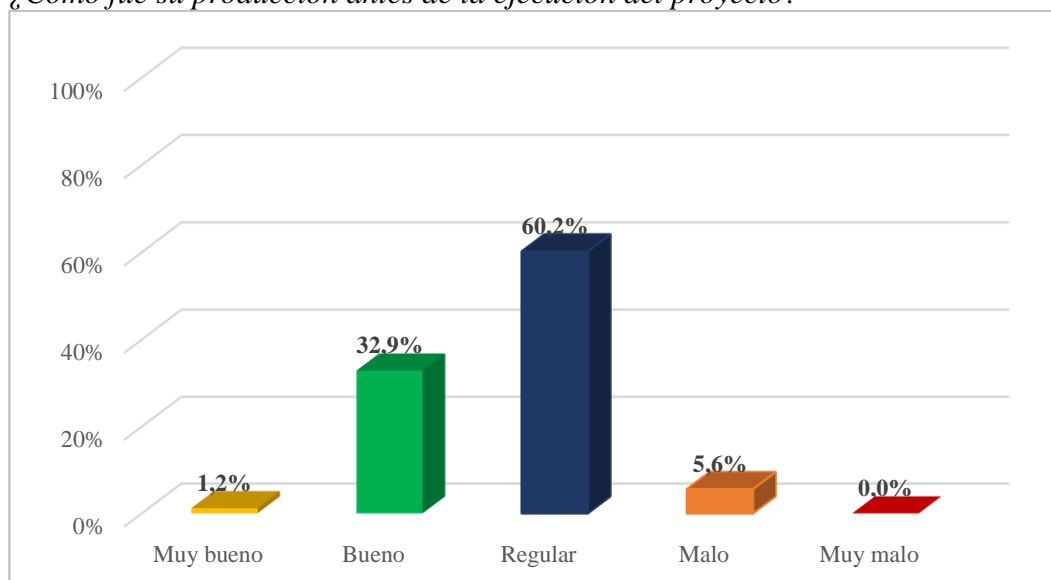
Tabla 43

¿Cómo fue su producción antes de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Muy bueno | 2 | 1.2% | 1.2% | 1.2% |
| | Bueno | 53 | 32.9% | 32.9% | 34.2% |
| | Regular | 97 | 60.2% | 60.2% | 94.4% |
| | Malo | 9 | 5.6% | 5.6% | 100.0% |
| | Muy malo | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 43

¿Cómo fue su producción antes de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 43, se evidencia que 97 beneficiarios del proyecto, que representan el 60.2% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del camino vecinal Ramal Pabellón Alto su producción era regular; 53 beneficiarios, que representan el 32.9%, sostienen que su producción antes de la intervención en la carretera era buena; 9 beneficiarios, que representan el 5.6%, manifiestan que es mala; y 2 beneficiarios, que representan el 1.2%, indican que su producción agraria y ganadera, antes de la intervención del proyecto, era muy buena.

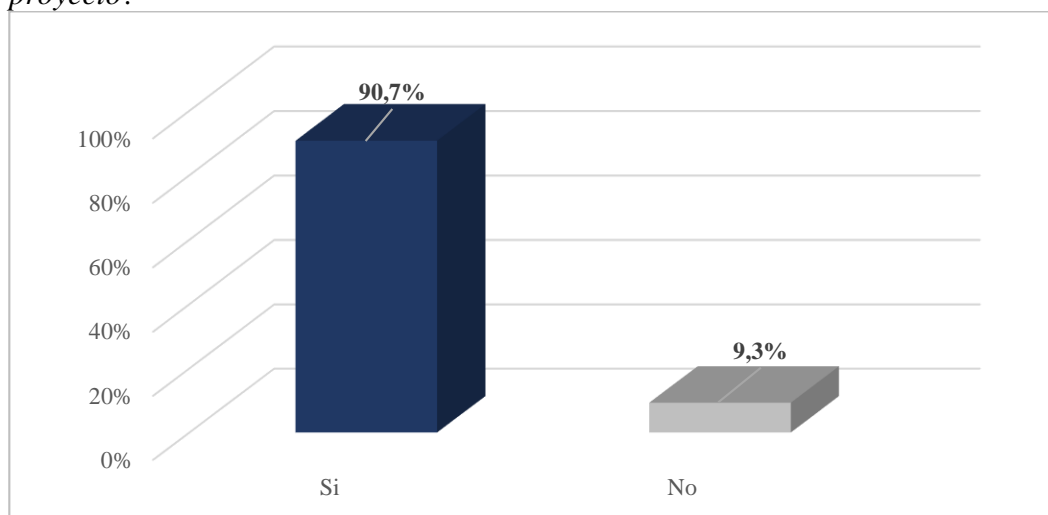
Tabla 44

¿Considera usted que su producción aumentó después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 146 | 90.7% | 90.7% | 90.7% |
| | No | 15 | 9.3% | 9.3% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 44

¿Considera usted que su producción aumentó después de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 44, se evidencia que 146 beneficiarios del proyecto, que representan el 90.7% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto su producción se incrementó; mientras que 15 beneficiarios, que representan el 9.3%, manifiestan que sus ingresos no mejoraron después de la intervención en la carretera.

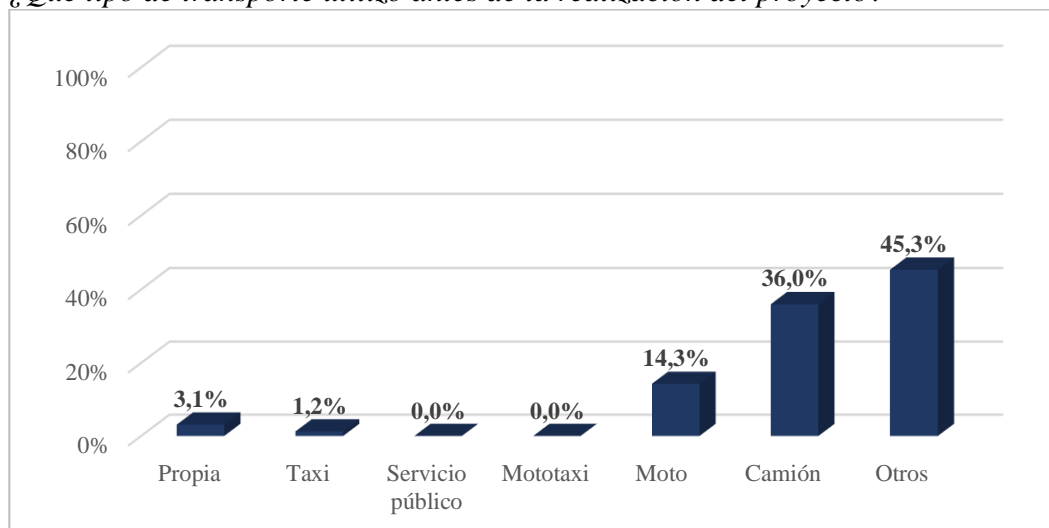
Tabla 45

¿Qué tipo de transporte utilizó antes de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Propia | 5 | 3.1% | 3.1% | 3.1% |
| | Taxi | 2 | 1.2% | 1.2% | 4.3% |
| | Servicio público | 0 | 0.0% | 0.0% | 4.3% |
| | Mototaxi | 0 | 0.0% | 0.0% | 4.3% |
| | Moto | 23 | 14.3% | 14.3% | 18.6% |
| | Camión | 58 | 36.0% | 36.0% | 54.6% |
| | Otros | 73 | 45.3% | 45.3% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 45

¿Qué tipo de transporte utilizó antes de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 45, se evidencia que 73 beneficiarios del proyecto, que representan el 45.3% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto utilizaban otros tipos de transporte como mulas o se desplazaban caminado; 58 beneficiarios del proyecto, que representan el 36% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto usaban el camión por ciertos tramos como tipo de transporte; 23 beneficiarios, que representan el 14.3%, manifiestan que antes de la intervención del proyecto se movilizaban en motos; 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, indican que poseían movilidad propia para trasladarse hacia la ciudad; y 2 beneficiarios, que representan el 1.2%, sostienen que el taxi era su principal tipo de transporte antes de la ejecución del proyecto.

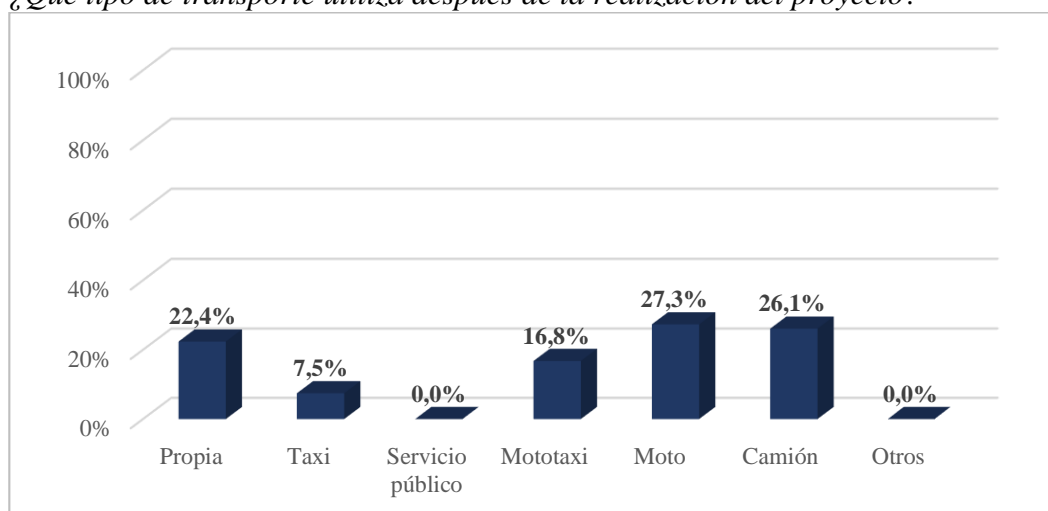
Tabla 46

¿Qué tipo de transporte utiliza después de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|------------------|------------|---------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Propia | 36 | 22.4% | 22.4% | 22.4% |
| | Taxi | 12 | 7.5% | 7.5% | 29.9% |
| | Servicio público | 0 | 0.0% | 0.0% | 29.9% |
| | Mototaxi | 27 | 16.8% | 16.8% | 46.7% |
| | Moto | 44 | 27.3% | 27.3% | 74.0% |
| | Camión | 42 | 26.1% | 26.1% | 100.0% |
| | Otros | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 46

¿Qué tipo de transporte utiliza después de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 46, se evidencia que 44 beneficiarios del proyecto, que representan el 27.3% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto utilizan las motos como medio de transporte; 42 beneficiarios del proyecto, que representan el 26.1% del total de encuestados, precisan que después de la ejecución del proyecto se desplazan en camiones; 36 beneficiarios, que representan el 22.4%, manifiestan que luego de la intervención del proyecto se movilizaban en sus propias unidades vehiculares; 27 beneficiarios, que representan el 16.8%, indican que la mototaxi es su principal medio de transporte; y 12 beneficiarios, que representan el 7.5%, sostienen que el taxi es su principal transporte luego de la ejecución del proyecto.

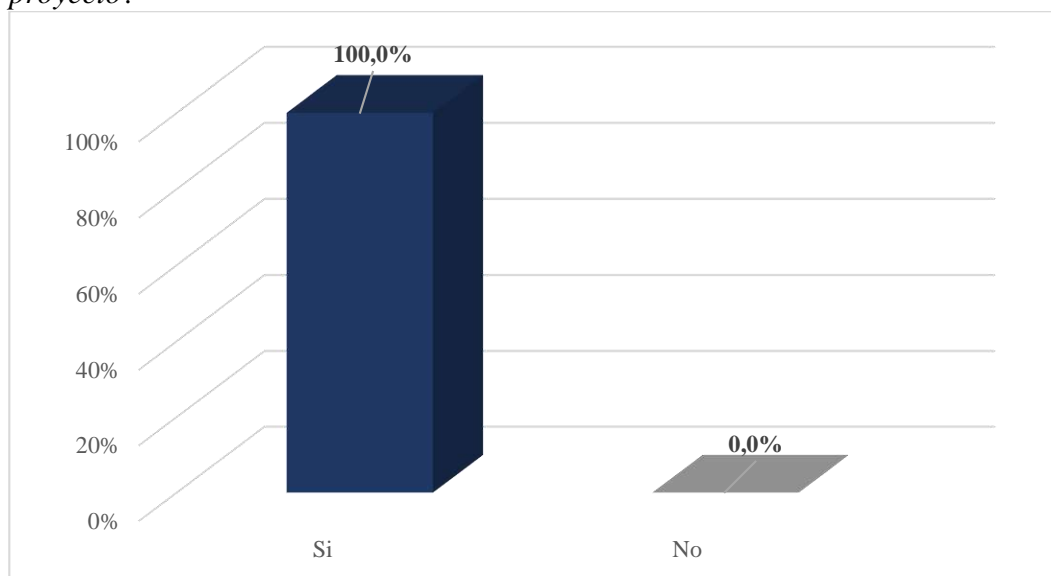
Tabla 47

¿El precio del servicio de transporte disminuyó luego de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 161 | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| | No | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| Total | | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 47

¿El precio del servicio de transporte disminuyó luego de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 47, se evidencia que el 100% de los beneficiarios manifiestan que el precio del servicio público de transporte disminuyó de S/8.00 a S/5.00; por lo cual, la disminución fue de S/3.00 luego de ejecutarse el proyecto de mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto del distrito de Quellouno.

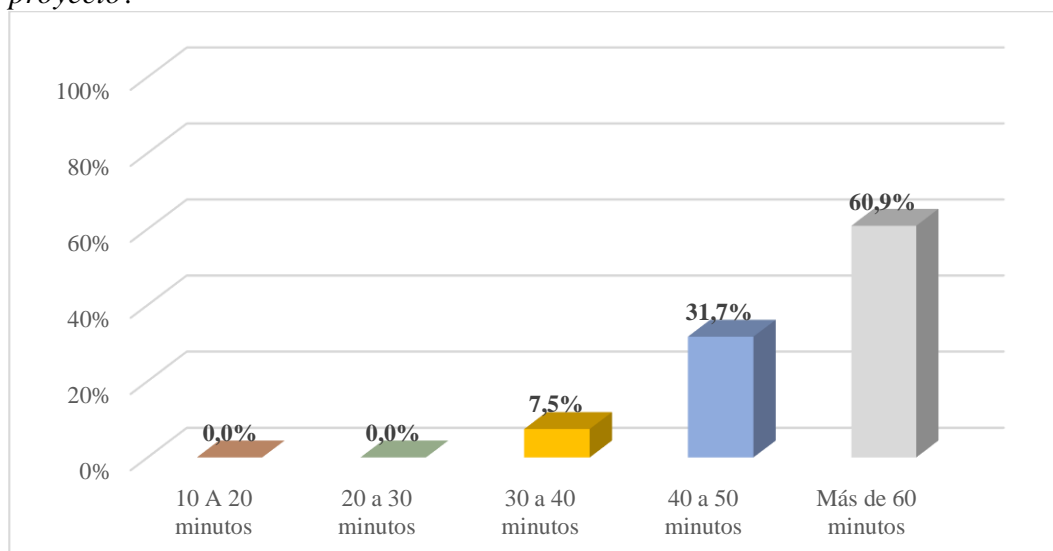
Tabla 48

¿Cuál era el tiempo de traslado hacia la ciudad antes de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | 10 a 20 minutos | 0 | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 20 a 30 minutos | 0 | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 30 a 40 minutos | 12 | 7.5% | 7.5% | 7.5% |
| | 40 a 50 minutos | 51 | 31.7% | 31.7% | 39.2% |
| | Más de 60 minutos | 98 | 60.9% | 60.9% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 48

¿Cuál era el tiempo de traslado hacia la ciudad antes de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 48, se evidencia que 98 beneficiarios del proyecto, que representan el 60.9% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto demoraban más de 60 minutos en trasladarse a la ciudad; 51 beneficiarios del proyecto, que representan el 31.7% del total de encuestados, precisan que se trasladaban entre 40 a 50 minutos; 12 beneficiarios, que representan el 7.5%, sostienen que demoraban entre 30 a 40 minutos previo a la ejecución del proyecto.

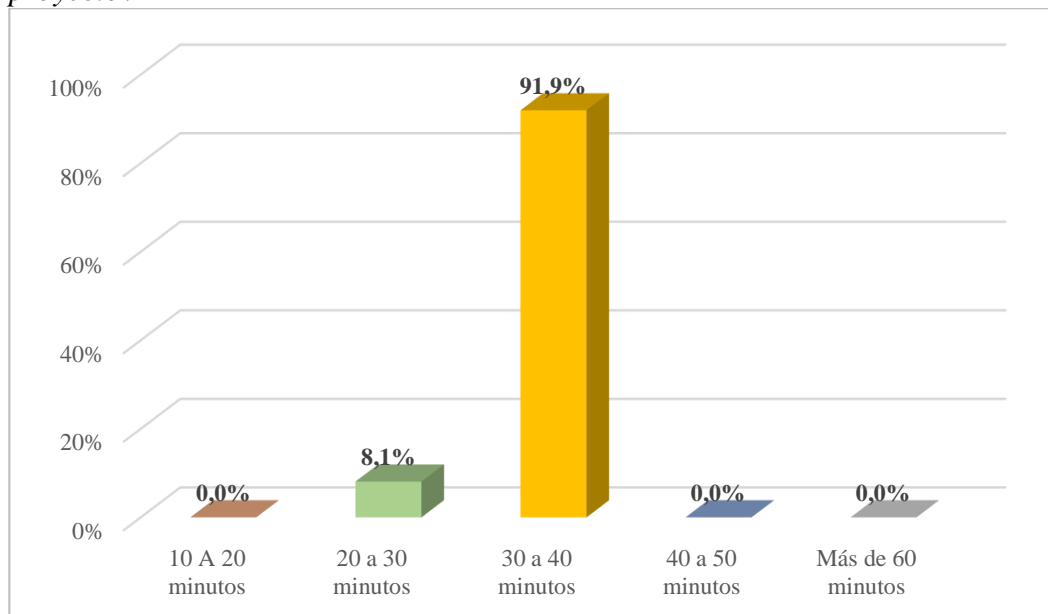
Tabla 49

¿Cuál es el tiempo de traslado hacia la ciudad después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | 10 a 20 minutos | 0 | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 20 a 30 minutos | 13 | 8.1% | 8.1% | 8.1% |
| | 30 a 40 minutos | 148 | 91.9% | 91.9% | 100.0% |
| | 40 a 50 minutos | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Más de 60 minutos | 0 | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 49

¿Cuál es el tiempo de traslado hacia la ciudad después de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 49, se evidencia que 148 beneficiarios del proyecto, que representan el 91.9% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto el tiempo de traslado hacia la ciudad oscila entre 30 a 40 minutos; mientras que 13 beneficiarios, que representan el 8.1%, sostienen que demoran entre 20 a 30 minutos después a la ejecución del proyecto.

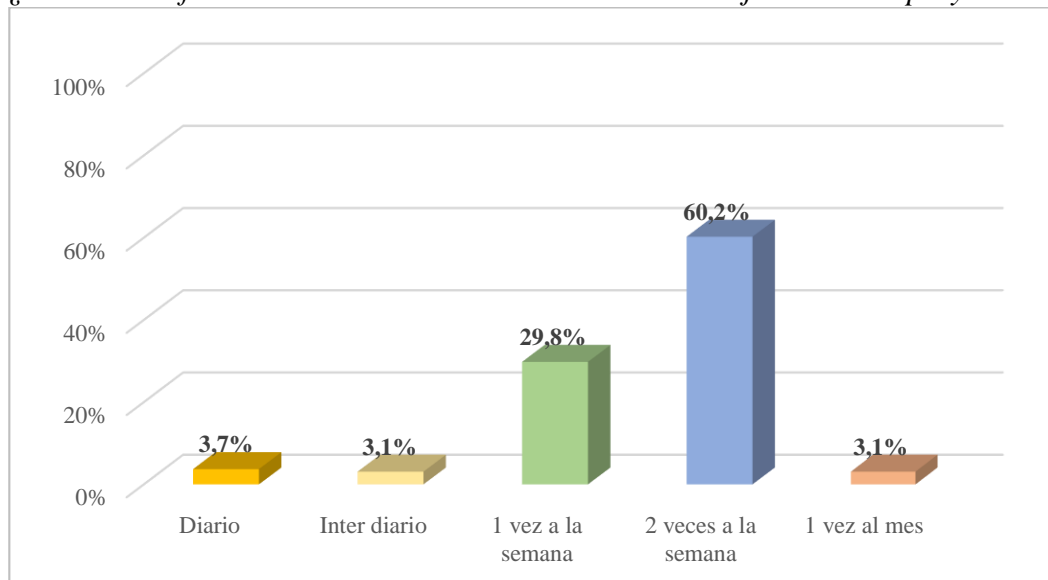
Tabla 50

¿Cuál era su frecuencia de uso de carretera antes de la ejecución del proyecto?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|---------------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido Diario | 6 | 3.7% | 3.7% | 3.7% |
| Inter diario | 5 | 3.1% | 3.1% | 6.8% |
| 1 vez a la semana | 48 | 29.8% | 29.8% | 36.6% |
| 2 veces a la semana | 97 | 60.2% | 60.2% | 96.8% |
| 1 vez al mes | 5 | 3.1% | 3.1% | 100.0% |
| Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 50

¿Cuál era su frecuencia de uso de carretera antes de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 50, se evidencia que 97 beneficiarios del proyecto, que representan el 60.2% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del proyecto usaban la carretera 2 veces a la semana; 48 beneficiarios del proyecto, que representan el 29.8% del total de encuestados, precisan que su frecuencia de uso de la carretera era de 1 vez a la semana; 6 beneficiarios, que representan el 3.7%, sostienen que usaban la carretera de forma diaria; 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, indican que usaban la carretera de manera inter diaria; y 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, sostienen que usaban la carretera solo una vez al mes.

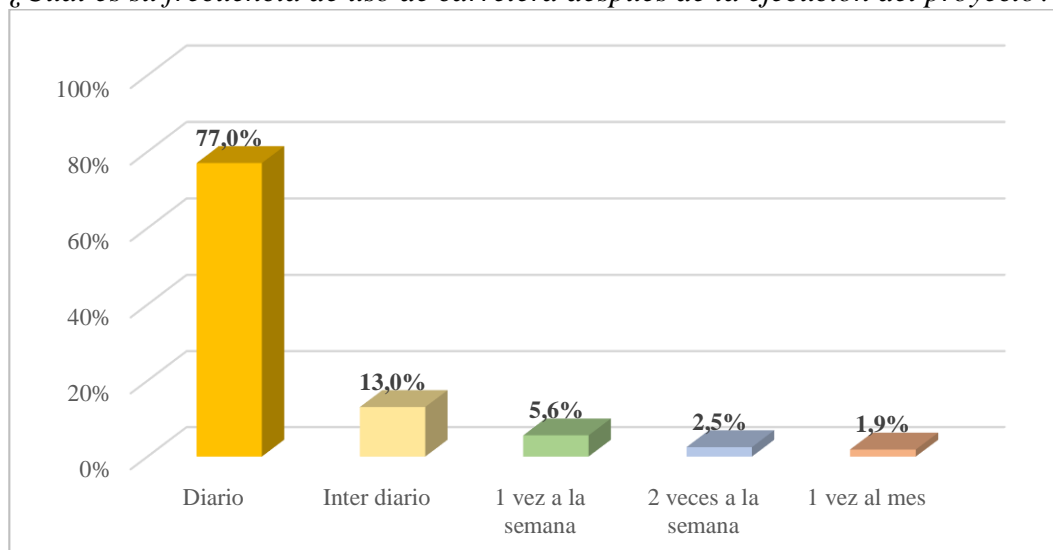
Tabla 51

¿Cuál es su frecuencia de uso de carretera después de la ejecución del proyecto?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|---------------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Diario | 124 | 77.0% | 77.0% |
| | Inter diario | 21 | 13.0% | 90.0% |
| | 1 vez a la semana | 9 | 5.6% | 95.6% |
| | 2 veces a la semana | 4 | 2.5% | 98.1% |
| | A vez al mes | 3 | 1.9% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% |

Figura 51

¿Cuál es su frecuencia de uso de carretera después de la ejecución del proyecto?



En cuanto a la Tabla 51, se evidencia que 124 beneficiarios del proyecto, que representan el 77% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto usan la carretera de forma diaria; 21 beneficiarios del proyecto, que representan el 13% del total de encuestados, precisan que su frecuencia de uso de la carretera es interdiaria; 9 beneficiarios, que representan el 5.6%, sostienen que usan la carretera 1 vez a la semana; 4 beneficiarios, que representan el 2.5%, indican que su frecuencia de uso de la carretera es de 2 veces a la semana; y 3 beneficiarios, que representan el 1.9%, sostienen que usa la carretera solo una vez al mes después de la intervención del proyecto.

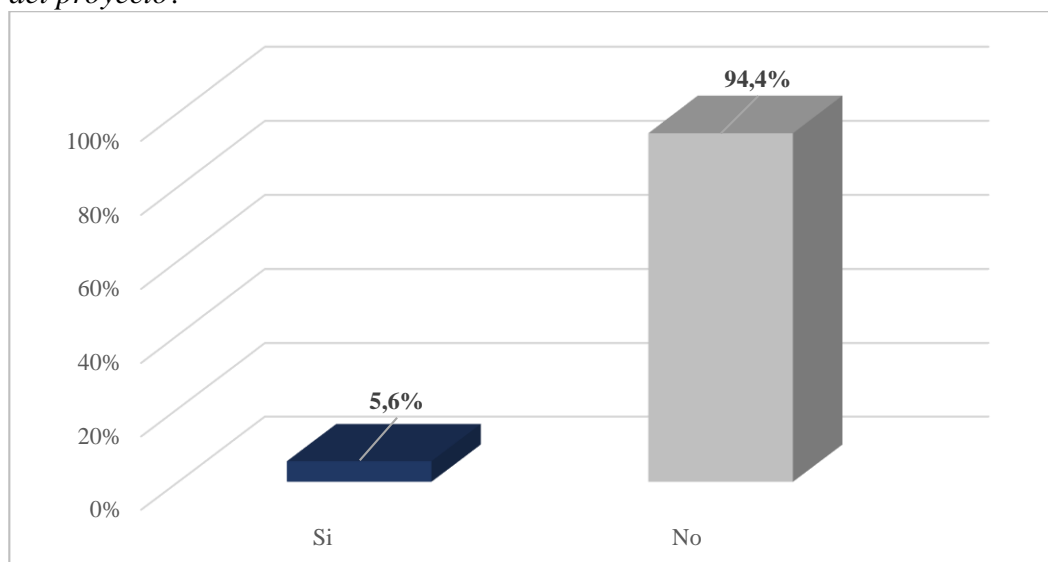
Tabla 52

¿Cree que disminuyó el número de accidentes de carretera luego de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 9 | 5.6% | 5.6% | 5.6% |
| | No | 152 | 94.4% | 94.4% | 100.0% |
| Total | | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 52

¿Cree que disminuyó el número de accidentes de carretera luego de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 52, se evidencia que el 94.4%, que representan a 152 beneficiarios, manifiestan que luego de la realización del proyecto el número de beneficiarios no disminuyó; mientras que el 5.6%, que representa a 9 beneficiarios, precisan que los accidentes si se redujeron luego de ejecutarse el proyecto de mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto del distrito de Quellouno.

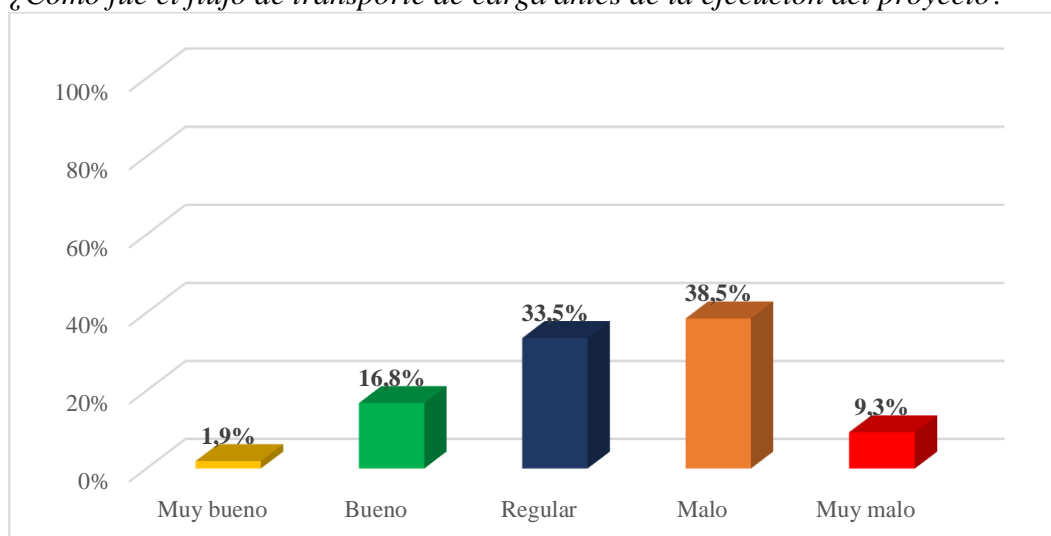
Tabla 53

¿Cómo fue el flujo de transporte de carga antes de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Muy bueno | 3 | 1.9% | 1.9% | 1.9% |
| | Bueno | 27 | 16.8% | 16.8% | 18.6% |
| | Regular | 54 | 33.5% | 33.5% | 52.2% |
| | Malo | 62 | 38.5% | 38.5% | 90.7% |
| | Muy malo | 15 | 9.3% | 9.3% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 53

¿Cómo fue el flujo de transporte de carga antes de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 53, se evidencia que 62 beneficiarios del proyecto, que representan el 38.5% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del camino vecinal Ramal Pabellón Alto el flujo de transporte de carga era malo; 54 beneficiarios, que representan el 33.5%, sostienen que el flujo de transporte antes de la intervención en la carretera era regular; 27 beneficiarios, que representan el 16.8%, manifiestan que era bueno; 15 beneficiarios, que representan el 9.3%, sostienen que era muy malo; y 3 beneficiarios, que representan el 1.9%, indican que el flujo de transporte de carga, antes de la intervención del proyecto, era muy bueno.

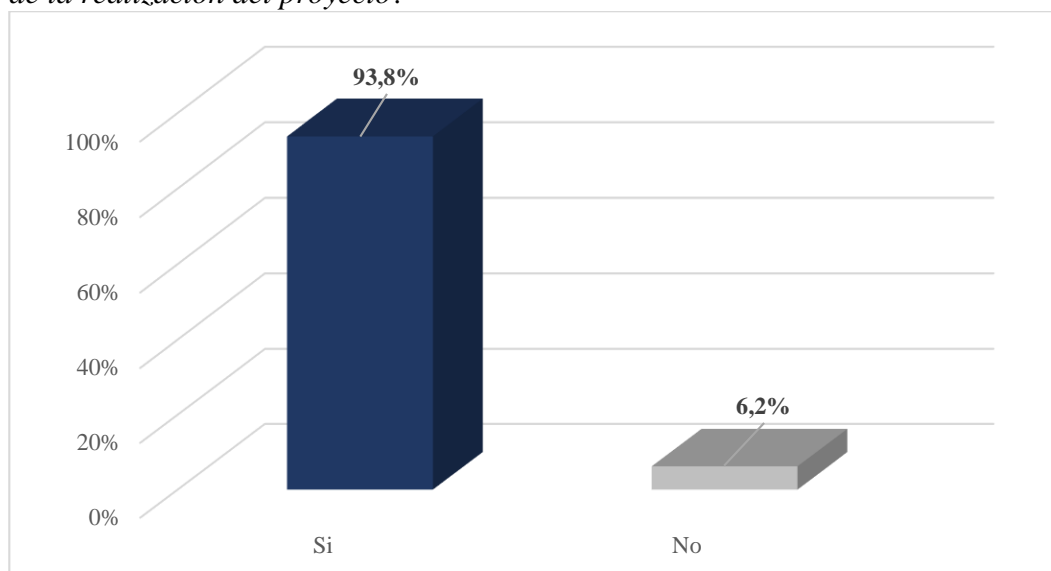
Tabla 54

¿Considera usted que mejoró el flujo de transporte de carga de alimentos después de la realización del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 151 | 93.8% | 93.8% | 93.8% |
| | No | 10 | 6.2% | 6.2% | 100.0% |
| Total | | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 54

¿Considera usted que mejoró el flujo de transporte de carga de alimentos después de la realización del proyecto?



En razón a la Tabla 54, se evidencia que 151 beneficiarios del proyecto, que representan el 93.8% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto el flujo de transporte de carga mejoró; mientras que 10 beneficiarios, que representan el 6.2%, manifiestan que el flujo de transporte de carga de alimentos mejoró después de la intervención en la carretera.

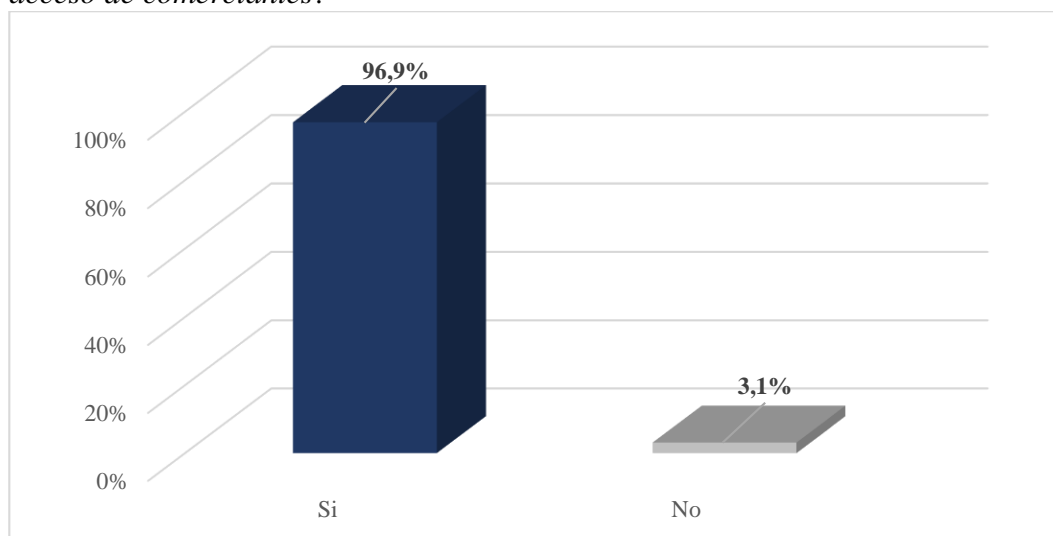
Tabla 55

¿Considera usted que después de la ejecución del proyecto existe un mayor acceso de comerciantes?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 156 | 96.9% | 96.9% | 96.9% |
| | No | 5 | 3.1% | 3.1% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 55

¿Considera usted que después de la ejecución del proyecto existe un mayor acceso de comerciantes?



En razón a la Tabla 55, se evidencia que 156 beneficiarios del proyecto, que representan el 96.9% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto se incrementó el acceso de comerciantes; mientras que 5 beneficiarios, que representan el 3.1%, manifiestan que el existe un mayor acceso de comerciantes locales después de la intervención en el camino vecinal Ramal Pabellón Alto.

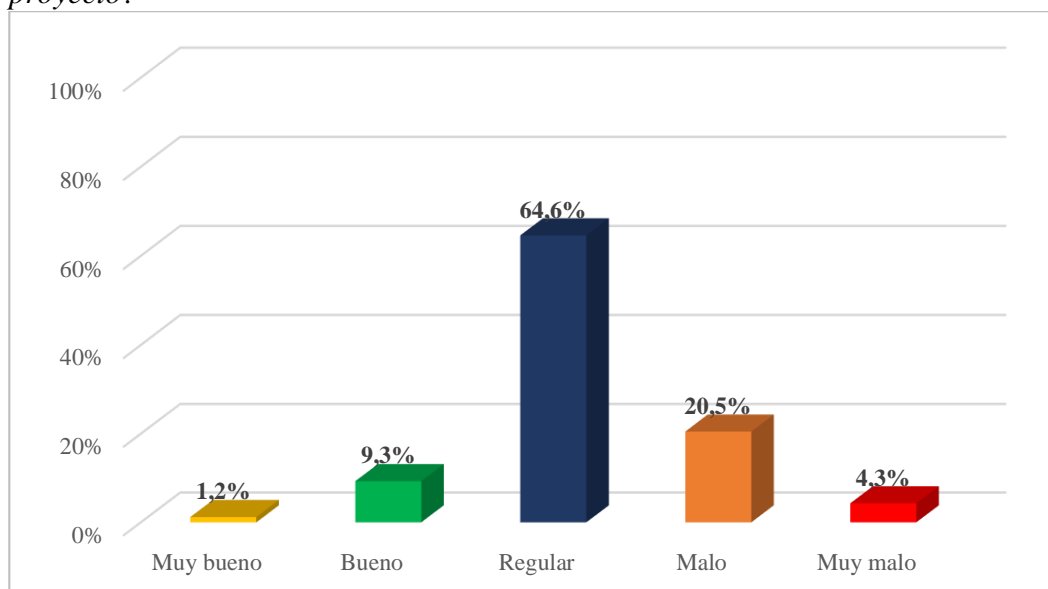
Tabla 56

¿Cómo fue el acceso de los comerciantes locales antes de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-----------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Muy bueno | 2 | 1.2% | 1.2% | 1.2% |
| | Bueno | 15 | 9.3% | 9.3% | 10.6% |
| | Regular | 104 | 64.6% | 64.6% | 75.2% |
| | Malo | 33 | 20.5% | 20.5% | 95.7% |
| | Muy malo | 7 | 4.3% | 4.3% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 56

¿Cómo fue el acceso de los comerciantes locales antes de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 56, se evidencia que 104 beneficiarios del proyecto, que representan el 64.6% del total de encuestados, precisan que antes de la ejecución del camino vecinal Ramal Pabellón Alto el acceso de los comerciantes era regular; 33 beneficiarios, que representan el 20.5%, sostienen que el acceso de los comerciantes antes de la intervención en la carretera malo; 15 beneficiarios, que representan el 9.3%, manifiestan que era bueno; 7 beneficiarios, que representan el 4.3%, sostienen que era muy malo; y 2 beneficiarios, que representan el 1.2%, indican que el acceso de los comerciantes locales, antes de la intervención del proyecto, era muy bueno.

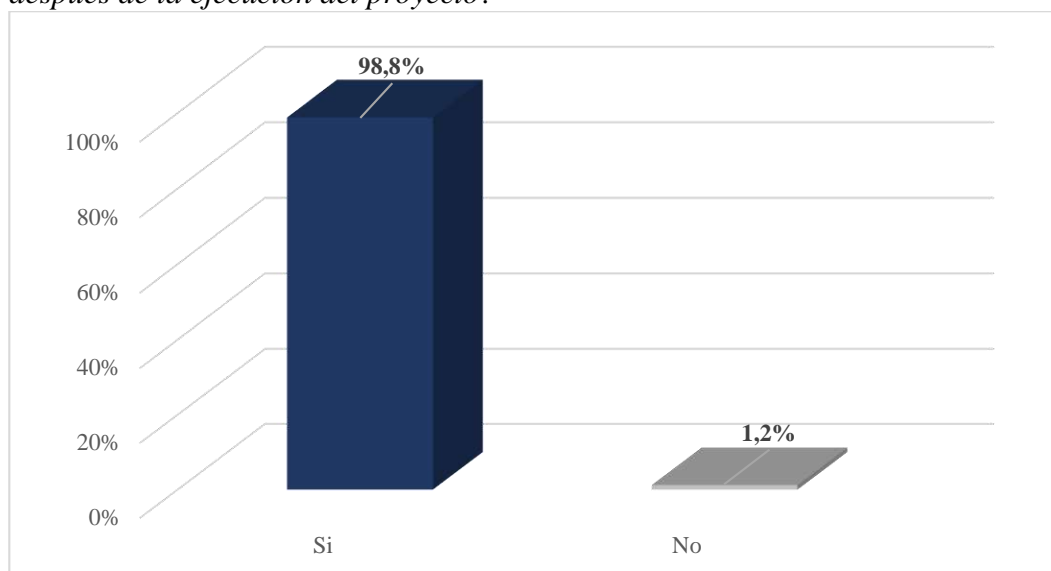
Tabla 57

¿Considera usted que sus productos locales pueden llegar a otros mercados después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|-------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 159 | 98.8% | 98.8% | 98.8% |
| | No | 2 | 1.2% | 1.2% | 100.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 100.0% | |

Figura 57

¿Considera usted que sus productos locales pueden llegar a otros mercados después de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 57, se evidencia que 159 beneficiarios del proyecto, que representan el 98.8% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto sus productos locales llegaron a otros mercados; mientras que 2 beneficiarios, que representan el 1.2%, manifiestan que sus productos locales llegaron a más mercados después de la intervención en el camino vecinal Ramal Pabellón Alto.

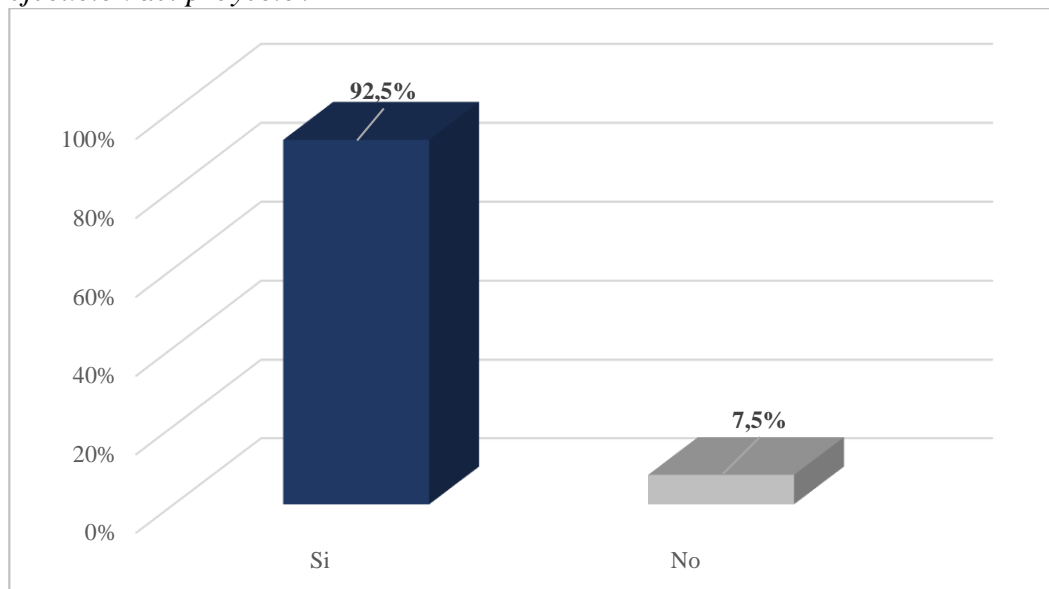
Tabla 58

¿Usted percibe mayores ingresos por la venta de sus productos después de la ejecución del proyecto?

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | Si | 149 | 92.5% | 93% | 92.5% |
| | No | 12 | 7.5% | 8% | 100.0% |
| Total | | 161 | 100.0% | 100% | |

Figura 58

¿Usted percibe mayores ingresos por la venta de sus productos después de la ejecución del proyecto?



En razón a la Tabla 58, se evidencia que 159 beneficiarios del proyecto, que representan el 98.8% del total de encuestados, precisan que luego de la ejecución del proyecto sus productos locales pueden llegar a otros mercados; mientras que 2 beneficiarios, que representan el 1.2%, manifiestan que sus productos locales llegaron a mercados nuevos después de la intervención en el camino vecinal Ramal Pabellón Alto.

5.3 Discusión de Resultados

Respecto al objetivo general, los resultados demostraron que el proyecto Mejoramiento del camino vecinal ramal Pabellón Alto ocasionó mejoras en los aspectos sociales y económicos de la población beneficiaria. Afirmación que refuerza los resultados de Soto et al. (2021), quien para el caso del Corredor Vial Cañete, identificó mejoras sociales en el ámbito educativo y efectos económicos en cuanto a mejoras agrícolas y de comercio por medio del proyecto; así también, Huamán & Quispe (2022), concluyó que el proyecto de mejoramiento de una carretera en Santo Tomas originó efectos económicos significativos como el incremento de los ingresos y beneficios para la salud.

Por otro lado, Bernal (2021), vislumbró resultados contrarios al de esta investigación, pues para el caso del PIP Construcción del sistema de riego por aspersión Quehuar en Quispicanchi, encontró que el proyecto no concibió un aumento significativo de las implicancias económicas y sociales.

En cuanto al primer objetivo específico, los resultados demostraron que el camino vecinal Ramal Pabellón Alto concibió un mayor desarrollo en aspectos sociales como saneamiento, educación, salud y acceso a mercados locales. Afirmación que guarda similitud con lo encontrado por Horque & Florez (2017), quienes identificaron que el proyecto Mejoramiento de la Transitabilidad Vehicular y Peatonal de la Vía de Evitamiento de la ciudad del Cusco generó efectos positivos en aspectos sociales como la salud, educación y servicios básicos.

Finalmente, en relación al segundo objetivo específico, los resultados demostraron que el camino vecinal Ramal Pabellón Alto concibió efectos significativos positivos en aspectos económicos como los ingresos, comercio, producción agraria y ganadera, además del transporte. Resultado semejante al de Soto et al. (2021), quien visibilizó efectos económicos a causa de la ejecución de un proyecto de corredor vial, en aspectos como la mejora de las actividades agrícolas, de comercio y turismo.

CONCLUSIONES

PRIMERO. Respecto al objetivo general, se concluye que el proyecto Mejoramiento del camino vecinal ramal Pabellón Alto, originó un mejoramiento en cuanto al fortalecimiento de los escenarios sociales y económicas de la población beneficiaria; de forma que se amplió la cobertura a servicios básicos esenciales como saneamiento, educación y salud, además de incrementar los ingresos por medio de incremento de su producción agrícola ganadera y del acceso a nuevos mercados locales. Estos efectos se alcanzaron a través del cumplimiento de sus componentes como la adecuada infraestructura vial y la adecuada capacitación y mantenimiento vial.

SEGUNDO. Respecto al primer objetivo específico, se concluye que el camino vecinal Ramal Pabellón Alto, permitió que la población beneficiaria acceda a un mejor desarrollo y cobertura de servicio básicos de saneamiento, asistencia escolar, servicios de salud y acceso a mayores mercados locales para la venta de su producción agrícola y ganadera; pues luego de la ejecución del proyecto un 7.5% de la población pudo atenderse en clínicas particulares y el 86.3% de los mismos consideran que mejoró la educación de sus hijos al tener mayor acceso a centros educacionales de la ciudad.

TERCERO. Respecto al segundo objetivo específico, se concluye que el camino vecinal Ramal Pabellón Alto, mejoró la situación económica de los beneficiarios; pues el ingreso de los pobladores se incrementó, pasando de entre S/500 y S/1000 a entre S/1500 y S/2000; su producción agrícola y ganadera aumentó y se logró diversificar sus principales actividades económicas antes del proyecto (agricultura y ganadería) con otras actividades como el comercio, el transporte y la construcción; se evidenció un mayor flujo de transporte de carga de alimentos a causa de la incorporación de nuevas unidades vehiculares como camiones, motos y unidades propias; mayor acceso de comerciantes locales, y comercialización de la producción hacia otros mercados aledaños a la zona intervenida;

además de evidenciar que el costo de transporte se redujo en S/3 y el tiempo de traslado paso de más de 60 minutos a entre 30 y 40 minutos.

RECOMENDACIONES

PRIMERO. Se recomienda que Municipalidad Distrital de Quellouno examine y supervise el funcionamiento y desarrollo del Comité Pro Carretera, para que se efectúen trabajos de mantenimiento de la vía con mayor frecuencia y adecuación a su estado actual de conservación.

SEGUNDO. Se recomienda que la Municipalidad Distrital de Quellouno ejecute acciones vinculadas con la mejora del camino vecinal ramal Pabellón Alto, para que se instaure el servicio de empresas de transporte que originen un mayor flujo vehicular hacia los diversos mercados.

TERCERO. Se sugiere que las autoridades comprometidas de los gobiernos locales, prioricen la ejecución de proyectos de infraestructura vial; pues poseen un efecto directo sobre las condiciones sociales de la población beneficiaria a través del acceso a servicios de educación, salud e ingreso hacia nuevos mercados locales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aglón, G., Albuquerque, F., & Cortés, P. (2001). *Desarrollo económico local y descentralización en América Latina: Análisis comparativo*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Arrieta, L., Espejo, Y., & Pérez, C. L. (2016). *Análisis del impacto social Proyecto de Infraestructura Vial Ruta del Sol sector 2. Tramo 5 Municipios de San Alberto y Aguachica - Cesar*. Corporación Universitaria Uniminuto.
- Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional [AFIN]. (2015). *Un plan para salir de la pobreza: Plan Nacional de Infraestructura 2016 - 2025*. AFIN.
- Bernal, L. (2021). *Efectos socioeconómicos del proyecto de inversión pública: Construcción del sistema de riego por aspersión Quehuar - distrito de Oropesa - provincia de Quispicanchi - 2019*. Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.
- Burgos, A., Muñoz, L., & Quintero, S. (2019). *Impactos socioeconómicos generados por el Proyecto de Infraestructura Vial Rumichaca - Pasto*. Universidad de Nariño en convenio con la Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Carrasco, A. (2009). *Infraestructura vial nacional asociada a la competitividad*. Universidad de Piura.
- Carrasco, S. (2007). *Metodología de la Investigación Científica*. San Marcos.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2009). *Guía de herramientas municipales para la promoción del desarrollo económico local*. Fundación Demuca.
- Di Prieto, L. J. (2001). *Hacia un desarrollo integrador y equitativo: una introducción al desarrollo local*.
- Espinoza, Á., & Fort, R. (2017). *Inversión sin planificación. La calidad de la inversión pública en los barrios vulnerables de Lima*. Grupo de Análisis para el Desarrollo (GRADE).

- Gallicchio, E. (2004). *El desarrollo local en América Latina. Estrategia política basada en la construcción de capital social*. Centro Latinoamericano de Economía Humana (CLAEH).
- Garófoli, G. (2006). Desarrollo económico, organización de la producción y territorio. *Revista Latino Americana de Desarrollo Humano*, 11.
- Gertler, P., Martínez, S., Premand, P., Rawlings, L., & Vermeersch, C. (2017). *La evaluación de impacto en la práctica*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Goulet, D. (2000). *Desarrollo Económico, Desarrollo Humano ¿Cómo medirlos?* Fundación Friedrich Ebert.
- Hernández, R. (2018). *Metodología de Investigación*. McGraw Hill.
- Horque, I., & Florez, M. (2017). *Evaluación Económica y Social del PIP Mejoramiento de la Transitabilidad Vehicular y Peatonal de la Vía de Evitamiento de la Ciudad del Cusco*. Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.
- Huamán, J. C., & Quispe, J. B. (2022). *Efectos económicos y sociales del proyecto Mejoramiento carretera Santo Tomas - Colquemarca, 2021*. Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.
- Juárez, G. (2013). Revisión del concepto de desarrollo local desde una perspectiva territorial. *Revista Líder*, 9-28.
- Machado, R., & Toma, H. (2017). Crecimiento económico e infraestructura de transportes y comunicaciones en el Perú. *Economía*, 100(79), 9-46.
doi:<https://doi.org/10.18800/economia.201701.001>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2012). *Pautas Generales para la Evaluación Ex Post de Proyectos de Inversión Pública*. MEF.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2015). *Compendio de Normatividad del Sistema Nacional de Inversión Pública*. MEF.

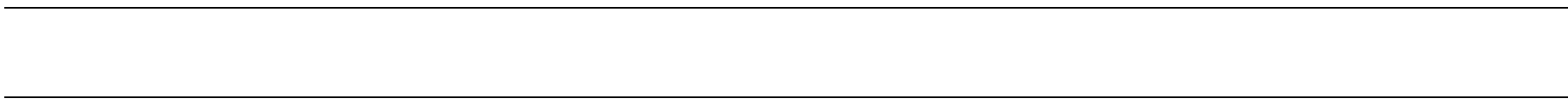
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2015). *Guía general para Identificación, formulación y evaluación social de proyectos de inversión pública, a nivel perfil*. MEF.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019). *Guía General para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión*. MEF.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2021). *Lineamientos Metodológicos Generales de la Evaluación Ex post de las inversiones*. Invierte.pe.
- Ortegon, E., & Pacheco, J. F. (2004). *Los sistemas nacionales de inversión pública en Centroamérica: marco teórico y análisis comparativo multivariado*. Cepal.
- Pacheco, J. F., & Archilla, S. (2020). *Guía para construir teorías del cambio en programas y proyectos sociales*. Corporación Universitaria Minuto de Dios.
- Palacios, C. A. (2018). Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000 - 2016. *Ingeniería de negocios*(36), 197-205. doi:<https://doi.org/10.26439/ing.ind2018.n036.2454>
- Palomino, M. A. (2022). *Incidencia del gasto público en infraestructura vial sobre el crecimiento económico de las regiones Apurímac, Cusco y Cajamarca (2007 - 2019)*. Universidad de Lima.
- Paredes, P. (Enero de 2009). Desarrollo local: Gestión, estrategia, elementos, características, dimensiones y agentes. *Voxlocális. Revista Digital Iberoamericana Municipalista*, 1-14.
- Ramírez, A. F. (2015). *Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: Un análisis al caso Colombia (1993-2014)*. Universidad Nacional de Colombia.
- Rogers, P. (2014). *La teoría del cambio*. Unicef.
- Rojas, L. (2005). *Manual para la Gestión Municipal del Desarrollo Económico Local*. Organización Internacional del Trabajo.

- Rozas, P., & Sánchez, R. (2004). *Desarrollo de Infraestructura y Crecimiento Económico: Revisión Conceptual*. Editorial Naciones Unidas.
- Ruiz, C. A. (2021). *Impacto de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú a nivel regional, durante el periodo 2010 - 2018*. Universidad Ricardo Palma.
- Soto, R. W., Muñoz, J. K., & Cáceres, Y. N. (2021). *Impacto social y económico del Corredor Vial Cañete – Perú*. Universidad Nacional del Centro del Perú .
- Stiglitz, J. E. (2000). *La economía del sector público*. Antoni Bosch S.A.
- Urazán, C., Escobar, D., & Moncada, C. (2017). Relación entre la red nacional de carreteras y el desarrollo económico nacional. Caso América Latina y el Caribe. *Espacios*, 38(61), 1-9.
- Uribe, C. (2004). Desarrollo social y bienestar. *Universitas Humanística*, 11-25.
- Vásquez, A., & Bendezú, L. (2008). *Ensayo sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. Consorcio de Investigación Económica y Social, C.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de Consistencia

| Problema | Objetivo | Hipótesis | Variable | Método e Instrumentos |
|--|---|--|---|--|
| Problema General | Objetivo General | Hipótesis General | Variable independiente: | Tipo: Básico. |
| ¿Cuáles son los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social y económico del distrito de Quellouno - La Convención - Cusco, 2022? | Determinar los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social y económico del distrito de Quellouno - La Convención - Cusco, 2022. | Los efectos socioeconómicos del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto se evidencian principalmente en una mayor cobertura de servicios básicos, incremento de los ingresos y acceso a nuevos mercados en el distrito de Quellouno – La Convención – Cusco, 2022. | Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto. Dimensiones <ul style="list-style-type: none"> ▪ Adecuada infraestructura vial. ▪ Adecuada capacitación y mantenimiento vial. | Nivel: Descriptivo. Diseño: No experimental - transversal. Enfoque: Cuantitativo. Población: 275 beneficiarios directos del proyecto. |
| Problemas Específicos | Objetivos Específicos | Hipótesis Específicas | Variable dependiente: | Muestra: 161 beneficiarios directos del proyecto. |
| ¿Cuáles son los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social del distrito de Quellouno - La Convención - Cusco, 2022? | Determinar los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto social del distrito de Quellouno - La Convención - Cusco, 2022. | Los efectos sociales del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto se evidencian en una mayor cobertura de servicios básicos de saneamiento, educación, salud y acceso a más mercados locales en el distrito de Quellouno – La Convención – Cusco, 2022. | Efectos socioeconómicos. Dimensiones <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aspecto social. ▪ Aspecto económico | Técnica: Encuesta. |
| ¿Cuáles son los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto económico del distrito de Quellouno - La Convención - Cusco, 2022? | Determinar los efectos de la ejecución del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto en el aspecto económico del distrito de Quellouno - La Convención - Cusco, 2022. | Los efectos económicos del proyecto Mejoramiento del camino vecinal Ramal Pabellón Alto se evidencian en una mejor situación económica, mayor producción agrícola y ganadera, diversificación de actividades y mayor flujo de transporte y producción en el distrito de Quellouno – La Convención – Cusco, 2022. | | Instrumento: Cuestionario. |



Anexo 2. Matriz de Instrumento de Recolección de Datos

| Variable | Dimensión | Indicador | Ítems | |
|---|---|--|---|--|
| EJECUCIÓN DEL PROYECTO MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL | Adecuada infraestructura vial | Construcción de la carretera. | 1. ¿Cómo califica usted la construcción de la carretera vecinal? 2. ¿Cómo califica usted el estado de la carretera en la actualidad? 3. ¿Está usted de acuerdo con el ancho de la carretera vial? | |
| | | Tratamiento de la rasante como afirmado. | 4. ¿Considera usted que el afirmado de la vía es la adecuada? 5. ¿Cómo califica el afirmado de la carretera después de su construcción? | |
| | | Construcción de cunetas | 6. ¿Considera usted que la construcción de cunetas es la adecuada? | |
| | | Colocación de señales preventivas. | 7. ¿Cómo califica usted la colocación de señales preventivas? 8. ¿Considera usted que es importante la colocación de señales preventivas en la vía? | |
| | | Talleres de capacitación | 9. ¿Recibió usted talleres de capacitación de sensibilización de conservación vial? 10. ¿Cuántas veces usted recibió los talleres de capacitación? | |
| | Adecuada capacitación y mantenimiento vial | Mantenimiento de la carretera. | 11. ¿Participa usted del mantenimiento de la vía? 12. ¿Cuántas veces al año se ejecuta el mantenimiento de la vía? 13. ¿En qué meses del año realizan el mantenimiento de la vía? | |
| | | Control y erosión de taludes. | 14. ¿Existe un control adecuado en caso de taludes en la vía? 15. ¿En qué meses se producen los taludes que afectan a la vía? | |
| | | Conservación del medio ambiente. | 16. ¿Considera usted que se conserva el medio ambiente después de la ejecución de la vía? 17. ¿Cómo califica usted la seguridad vial antes de la realización del proyecto? | |
| | | Seguridad vial. | 18. ¿Cómo califica usted la seguridad vial después de la realización del proyecto? | |
| | | Fortalecimiento en Gestión Organizacional. | 19. ¿Considera usted que la organización mejoró después de recibir los talleres de capacitación? 20. ¿Cuentan con una organización social dentro de la zona? | |
| | Efectos socioeconómicos | Nivel social | Acceso a los servicios básicos | 21. ¿Cuál es el material de construcción de su hogar? 22. ¿Cuenta con los servicios básicos? 23. ¿Observó usted mejoras respecto al acceso a servicios básicos después de la ejecución del proyecto? |
| | | | Educación | 24. ¿Sus hijos asisten a centros educativos? |

| | |
|---|---|
| | 25. ¿Considera Usted que mejoró la educación de sus hijos después de la ejecución del proyecto? |
| Salud | 26. ¿Cuenta usted con seguro de salud? |
| | 27. ¿Considera usted que su salud mejoró después de la ejecución del proyecto? |
| | 28. ¿A qué centro de salud acudía antes de la ejecución del proyecto? |
| | 29. ¿A qué centro de salud acude después de la ejecución del proyecto? |
| | 30. ¿Después de la ejecución del proyecto considera que tiene acceso a nuevos mercados? |
| Acceso a los mercados. | |
| Nivel económico | 31. ¿Considera usted que sus ingresos mejoraron después de la ejecución del proyecto? |
| | 32. ¿Cuál era su nivel de ingresos antes de la realización del proyecto? |
| | 33. ¿Cuál es su nivel de ingresos luego de la realización del proyecto? |
| | 34. ¿Cuál era su actividad económica antes de la realización del proyecto? |
| | 35. ¿Cuál es su actividad económica después de la realización del proyecto? |
| | 36. ¿Cuál era su nivel de gasto mensual familiar antes de la realización del proyecto? |
| | 37. ¿Cuál es su nivel de gasto mensual familiar luego de la realización del proyecto? |
| | 38. ¿En qué gastaba sus ingresos antes de la realización del proyecto? |
| | 39. ¿En qué gastaba sus ingresos luego de la realización del proyecto? |
| | 40. ¿Cómo fue su producción antes de la ejecución del proyecto? |
| | 41. ¿Considera usted que su producción aumentó después de la ejecución del proyecto? |
| | 42. ¿Qué tipo de transporte utilizó antes de la realización del proyecto? |
| | 43. ¿Qué tipo de transporte utiliza después de la realización del proyecto? |
| Mayor flujo de transporte de carga con alimentos. | 44. ¿El precio del servicio de transporte disminuyó luego de la ejecución del proyecto? |
| | 45. ¿Cuál era el tiempo de traslado hacia la ciudad antes de la ejecución del proyecto? |
| | 46. ¿Cuál es el tiempo de traslado hacia la ciudad después de la ejecución del proyecto? |
| | 47. ¿Cuál era su frecuencia de uso de carretera antes de la ejecución del proyecto? |

| | |
|---|---|
| | 48. ¿Cuál es su frecuencia de uso de carretera después de la ejecución del proyecto? |
| | 49. ¿Cree que disminuyó el número de accidentes de carretera luego de la ejecución del proyecto? |
| | 50. ¿Cómo fue el flujo de transporte de carga antes de la ejecución del proyecto? |
| | 51. ¿Considera usted que mejoró el flujo de transporte de carga con alimentos después de la realización del proyecto? |
| Mayor acceso de comerciantes locales. | 52. ¿Considera usted que después de la ejecución del proyecto hay mayor acceso de comerciantes? |
| | 53. ¿Cómo fue el acceso de comerciantes locales antes de la ejecución del proyecto? |
| Comercialización de los productos locales hacia otros mercados. | 54. ¿Considera que sus productos locales pueden llegar a otros mercados después de la ejecución del proyecto? |
| | 55. ¿Usted percibe mayores ingresos por la venta de sus productos después de la ejecución del proyecto? |

Anexo 3. Instrumento de Recolección de Datos



UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO
FACULTAD DE ECONOMÍA
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA
CUESTIONARIO APLICADO A LOS BENEFICIARIOS DEL PIP
“MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL RAMAL PABELLÓN
ALTO, DISTRITO DE QUELLOUNO – LA CONVENCION – CUSCO”



Estimado beneficiario, el presente instrumento tiene por finalidad conocer los efectos socioeconómicos del proyecto en mención. Se trata de un estudio con fines académicos; por tanto, se le solicita responder cada uno de los ítems marcando con un aspa (X) en la alternativa correspondiente

Variable independiente: Ejecución del Proyecto
Mejoramiento del camino vecinal Ramal
Pabellón Alto
Adecuada infraestructura vial.

1. ¿Cómo califica usted la construcción de la carretera vecinal?
 - a. Muy bueno.
 - b. Bueno.
 - c. Regular.
 - d. Malo.
 - e. Muy malo.
2. ¿Cómo califica usted el estado de la carretera en la actualidad?
 - a. Muy bueno.
 - b. Bueno.
 - c. Regular.
 - d. Malo.
 - e. Muy malo.
3. ¿Está usted de acuerdo con el ancho de la carretera vial?
 - a. Si.
 - b. No.
4. ¿Considera usted que el afirmado de la vía es adecuado?
 - a. Si.
 - b. No.
5. ¿Cómo califica usted el afirmado de la carretera después de su construcción?
 - a. Muy bueno.
 - b. Bueno.
 - c. Regular.
 - d. Malo.
 - e. Muy malo.
6. ¿Considera usted que la construcción de cunetas es adecuada?
 - a. Si.
 - b. No.
7. ¿Cómo califica usted la colocación de señales preventivas?
 - a. Muy bueno.
 - b. Bueno.
 - c. Regular.

- d. Malo.
- e. Muy malo.

8. ¿Considera usted que es importante la colocación de señales preventivas en la vía?
 - a. Si.
 - b. No.

Adecuada capacitación y mantenimiento vial.

9. ¿Recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial?
 - a. Si.
 - b. No.
10. ¿Cuántas veces recibió usted talleres de capacitación sobre sensibilización de conservación vial?
 - a. Una vez.
 - b. Dos veces.
 - c. Tres veces.
 - d. Más de tres veces.
 - e. No recibió.
11. ¿Participa usted del mantenimiento de la vía?
 - a. Si.
 - b. No.
12. ¿Cuántas veces al año se ejecuta el mantenimiento de la vía?
 - a. Una vez.
 - b. Dos veces.
 - c. Tres veces.
 - d. Más de tres veces.
 - e. No se ejecuta.
13. ¿En qué mes del año realiza el mantenimiento de la vía?
 - a. Noviembre.
 - b. Diciembre.
 - c. Enero.
 - d. Febrero.
 - e. Marzo.
 - f. Abril.
14. ¿Existe un control adecuado en caso de taludes en la vía?
 - a. Si.
 - b. No.

15. ¿En qué mes se producen taludes (inclinaciones de la superficie) que afectan a la vía?
- Noviembre.
 - Diciembre.
 - Enero.
 - Febrero.
 - Marzo.
 - Abril.
16. ¿Considera usted que se conserva el medio ambiente después de la ejecución de la vía?
- Si.
 - No.
17. ¿Cómo califica usted la seguridad vial antes de la realización del proyecto?
- Muy bueno.
 - Bueno.
 - Regular.
 - Malo.
 - Muy malo.
18. ¿Cómo califica usted la seguridad vial después de la realización del proyecto?
- Muy bueno.
 - Bueno.
 - Regular.
 - Malo.
 - Muy malo.
19. ¿Considera usted que la organización mejoró después de recibir los talleres de capacitación?
- Si.
 - No.
20. ¿Cuentan con una organización social dentro de la zona?
- Si.
 - No.

Variable dependiente. Efectos socioeconómicos
Nivel social.

21. ¿Cuál es el material de construcción de su hogar?
- Adobe.
 - Material noble.
 - Madera.
22. ¿Cuenta usted con servicios básicos?
- Si.
 - No.
23. ¿Observó usted mejoras respecto al acceso a servicios básicos después de la ejecución del proyecto?
- Si.
 - No.

24. ¿Sus hijos asisten a centros educativos?
- Si.
 - No.
25. ¿Considera usted que mejoró la educación de sus hijos después de la ejecución del proyecto?
- Si.
 - No.
26. ¿Cuenta usted con seguro de salud?
- Si.
 - No.
27. ¿Considera usted que su salud mejoró después de la ejecución del proyecto?
- Si.
 - No.
28. ¿A qué centro de salud acudía antes de la ejecución del proyecto?
- Posta de Salud.
 - Centro de Salud.
 - Clínica Particular.
 - Otros.
29. ¿A qué centro de salud acude después de la ejecución del proyecto?
- Posta de Salud.
 - Centro de Salud.
 - Clínica Particular.
 - Otros.
30. ¿Después de la ejecución del proyecto considera usted que tiene acceso a nuevos mercados?
- Si.
 - No.

Nivel económico.

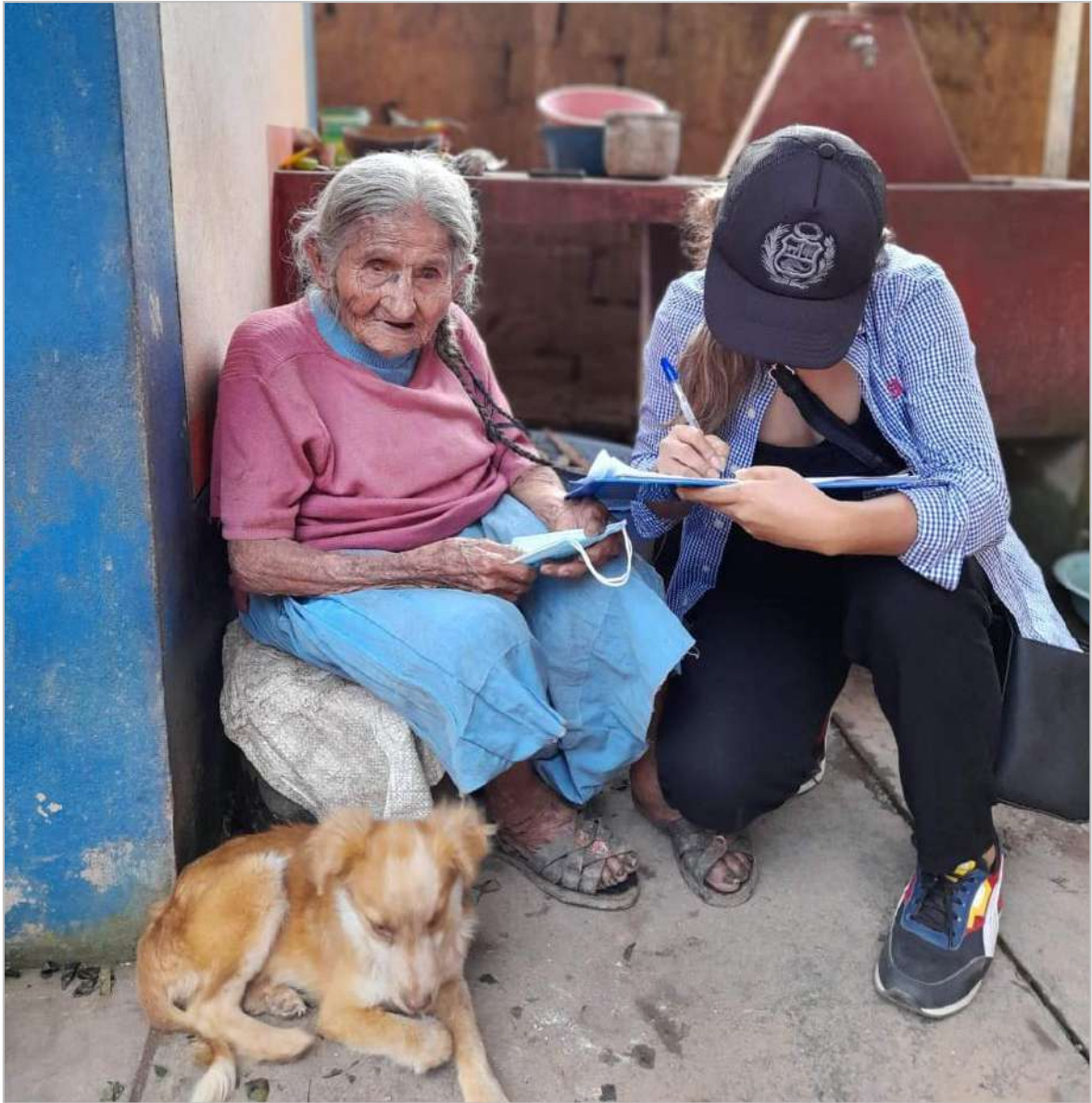
31. ¿Considera usted que sus ingresos mejoraron después de la ejecución del proyecto?
- Si.
 - No.
32. ¿Cuál era su nivel de ingresos antes de la realización del proyecto?
- Menos de 500 soles.
 - De 500 a menos de 1000 soles.
 - De 1000 a menos de 1500 soles.
 - De 1500 soles a menos de 2000 soles.
 - Más de 2000 soles.
33. ¿Cuál es su nivel de ingresos luego de la realización del proyecto?
- Menos de 500 soles.
 - De 500 a menos de 1000 soles.
 - De 1000 a menos de 1500 soles.
 - De 1500 soles a menos de 2000 soles.
 - Más de 2000 soles.

34. ¿Cuál era su actividad económica antes de la realización del proyecto?
- Comercio.
 - Transporte.
 - Artesanía.
 - Agricultura.
 - Ganadería.
 - Construcción.
 - Otros.
35. ¿Cuál es su actividad económica después de la realización del proyecto?
- Comercio.
 - Transporte.
 - Artesanía.
 - Agricultura.
 - Ganadería.
 - Construcción.
 - Otros.
36. ¿Cuál era su nivel de gasto mensual familiar antes de la realización del proyecto?
- Menos de 500 soles.
 - De 500 a menos de 1000 soles.
 - De 1000 a menos de 1500 soles.
 - De 1500 soles a menos de 2000 soles.
 - Más de 2000 soles.
37. ¿Cuál es su nivel de gasto mensual familiar luego de la realización del proyecto?
- Menos de 500 soles.
 - De 500 a menos de 1000 soles.
 - De 1000 a menos de 1500 soles.
 - De 1500 soles a menos de 2000 soles.
 - Más de 2000 soles.
38. ¿En qué gastaba sus ingresos antes de la realización del proyecto?
- Salud.
 - Educación.
 - Transporte.
 - Alimentación.
 - Vestimenta.
 - Otros.
39. ¿En qué gastaba sus ingresos luego de la realización del proyecto?
- Salud.
 - Educación.
 - Transporte.
 - Alimentación.
 - Vestimenta.
 - Otros.
40. ¿Cómo fue su producción antes de la ejecución del proyecto?
- Muy bueno.
 - Bueno.
 - Regular.
 - Malo.
 - Muy malo.
41. ¿Considera usted que su producción aumentó después de la ejecución del proyecto?
- Si.
 - No.
42. ¿Qué tipo de transporte utilizó antes de la realización del proyecto?
- Propia.
 - Taxi.
 - Servicio público.
 - Mototaxi.
 - Moto.
 - Camión.
 - Otros.
43. ¿Qué tipo de transporte utiliza después de la realización del proyecto?
- Propia.
 - Taxi.
 - Servicio público.
 - Mototaxi.
 - Moto.
 - Camión.
 - Otros.
44. ¿El precio del servicio de transporte disminuyó luego de la ejecución del proyecto?
- Si.
 - No.
45. ¿Cuál era el tiempo de traslado hacia la ciudad antes de la ejecución del proyecto?
- 10 a 20 minutos.
 - 20 a 30 minutos.
 - 30 a 40 minutos.
 - 40 a 50 minutos.
 - Más de 60 minutos.
46. ¿Cuál es el tiempo de traslado hacia la ciudad después de la ejecución del proyecto?
- 10 a 20 minutos.
 - 20 a 30 minutos.
 - 30 a 40 minutos.
 - 40 a 50 minutos.
 - Más de 60 minutos.
47. ¿Cuál era su frecuencia de uso de carretera antes de la ejecución del proyecto?
- Diario.
 - Inter diario.
 - 1 vez a la semana.
 - 2 veces a la semana.
 - 1 vez al mes.
48. ¿Cuál es su frecuencia de uso de carretera después de la ejecución del proyecto?
- Diario.
 - Inter diario.
 - 1 vez a la semana.

- d. 2 veces a la semana.
 - e. 1 vez al mes.
49. ¿Cree que disminuyó el número de accidentes de carretera luego de la ejecución del proyecto?
- a. Si.
 - b. No.
50. ¿Cómo fue el flujo de transporte de carga antes de la ejecución del proyecto?
- a. Muy bueno.
 - b. Bueno.
 - c. Regular.
 - d. Malo.
 - e. Muy malo.
51. ¿Considera usted que mejoró el flujo de transporte de carga de alimentos después de la realización del proyecto?
- a. Si.
 - b. No.
52. ¿Considera usted que después de la ejecución del proyecto existe un mayor acceso de comerciantes?
- a. Si.
 - b. No.
53. ¿Cómo fue el acceso de los comerciantes locales antes de la ejecución del proyecto?
- a. Muy bueno.
 - b. Bueno.
 - c. Regular.
 - d. Malo.
 - e. Muy malo.
54. ¿Considera usted que sus productos locales pueden llegar a otros mercados después de la ejecución del proyecto?
- a. Si.
 - b. No.
55. ¿Usted percibe mayores ingresos por la venta de sus productos después de la ejecución del proyecto?
- a. Si.
 - b. No.

Anexo 4. Panel Fotográfico





Anexo 5. Base de Datos

| | P 1 | P 2 | P 3 | P 4 | P 5 | P 6 | P 7 | P 8 | P 9 | P1 0 | P1 1 | P1 2 | P1 3 | P1 4 | P1 5 | P1 6 | P1 7 | P1 8 | P1 9 | P2 0 | P2 1 | P2 2 | P2 3 | P2 4 | P2 5 | P2 6 | P2 7 | P2 8 | P2 9 | P3 0 | P3 1 | P3 2 | P3 3 | P3 4 | P3 5 | P3 6 | P3 7 | P3 8 | P3 9 | P4 0 | P4 1 | P4 2 | P4 3 | P4 4 | P4 5 | P4 6 | P4 7 | P4 8 | P4 9 | P5 0 | P5 1 | P5 2 | P5 3 | P5 4 | P5 5 | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---|
| E1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | | |
| E2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| E3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | |
| E4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| E5 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| E6 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 5 | 3 | 5 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| E7 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| E8 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | |
| E9 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 5 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | |
| E1 0 | 3 | 5 | 2 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | |
| E1 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 4 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 4 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | |
| E1 2 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| E1 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | |
| E1 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E1 5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E1 6 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E1 7 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E1 8 | 1 | 4 | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| E1 9 | 4 | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| E2 0 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E2 1 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | |
| E2 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| E2 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E2 4 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E2 5 | 3 | 3 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| E5 4 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| E5 5 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | | |
| E5 6 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E5 7 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E5 8 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E5 9 | 3 | 3 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | | | |
| E6 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 4 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 4 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | | |
| E6 1 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E6 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | | |
| E6 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E6 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E6 5 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E6 6 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E6 7 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E6 8 | 4 | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| E6 9 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E7 0 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | | | | |
| E7 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | | |
| E7 2 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | | |
| E7 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E7 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E7 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | | |
| E7 6 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 2 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E7 7 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 5 | 3 | 5 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E7 8 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E7 9 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | | | |
| E8 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E8 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 5 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| E8 2 | 3 | 5 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 1 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| E8 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| E8 4 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E8 5 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E8 6 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E8 7 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | | |
| E8 8 | 3 | 3 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | | |
| E8 9 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E9 0 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E9 1 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E9 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | | |
| E9 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E9 4 | 4 | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 4 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| E9 5 | 2 | 4 | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E9 6 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | | | |
| E9 7 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 2 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | | | |
| E9 8 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E9 9 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 4 | 2 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 00 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E1 01 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 02 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 03 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 04 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E1 05 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | | | |
| E1 06 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E1 07 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 4 | 1 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 4 | 1 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 08 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | | | |
| E1 09 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| E1 38 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E1 39 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| E1 40 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | | | |
| E1 41 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| E1 42 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 43 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 2 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E1 44 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 4 | 2 | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 45 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| E1 46 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 5 | 2 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 47 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 48 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | | | |
| E1 49 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 5 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 50 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 51 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 52 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 1 | 5 | 5 | 2 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 53 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 54 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 55 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 1 | 4 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 56 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 4 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 57 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| E1 58 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E1 59 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | | |
| E1 60 | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| E1 61 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | | | |