

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Tema: “Gestión en infraestructura vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo y su incidencia en el desarrollo local”

Trabajo de Integración Curricular previo a la obtención del
Título de Licenciados en Administración Pública

AUTORES: Estrada Imbaquingo Nathaly Gissell
Chugá Meneses Ronaldo Sebastián

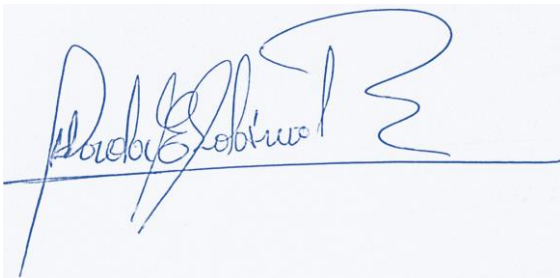
TUTORA: Msc. Hada Esther Solórzano Robinson

Tulcán, 2023.

CERTIFICADO DEL TUTOR

Certifico que los estudiantes Estrada Imbaquingo Nathaly Gissell y Chugá Meneses Ronaldo Sebastián con el número de cédula 0401826300 y 0450033782 respectivamente han desarrollado el Trabajo de Integración Curricular: "Gestión en infraestructura vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo y su incidencia en el desarrollo local"

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de la Unidad de Integración Curricular, Titulación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizo la presentación de la sustentación para la calificación respectiva

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hada Esther Solórzano Robinson', is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

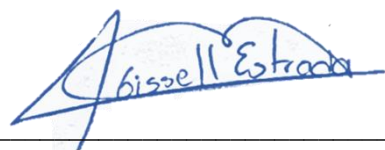
Msc. Hada Esther Solórzano Robinson
TUTORA

Tulcán, octubre de 2023

AUTORÍA DE TRABAJO

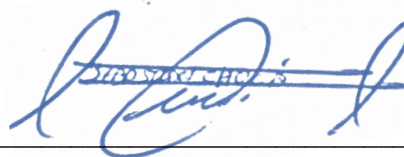
El presente Trabajo de Integración Curricular constituye un requisito previo para la obtención del título de Licenciados en la Carrera de Administración Pública de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial

Nosotros, Estrada Imbaquingo Nathaly Gissell y Chugá Meneses Ronaldo Sebastián con cédula de identidad número 0401826300 y 0450033782 respectivamente declaramos que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que hemos llegado son de nuestra absoluta responsabilidad.



Estrada Imbaquingo Nathaly Gissell

AUTORA



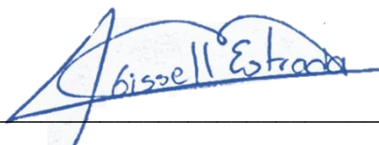
Chugá Meneses Ronaldo Sebastián

AUTOR

Tulcán, octubre de 2023

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Nosotros Estrada Imbaquingo Nathaly Gissell y Chugá Meneses Ronaldo Sebastián declaramos ser autores de los criterios emitidos en el Trabajo de Integración Curricular: "Gestión en infraestructura vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo y su incidencia en el desarrollo local" y se exime expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes de posibles reclamos o acciones legales.



Estrada Imbaquingo Nathaly Gissell

AUTORA



Chugá Meneses Ronaldo Sebastián

AUTOR

Tulcán, octubre de 2023

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi profundo agradecimiento principalmente a Dios por permitirme llegar tan lejos en mi vida, a mis padres, Katty y Rolando, por su amor inquebrantable apoyo constante a lo largo de este arduo viaje académico. Su sacrificio y aliento fueron el motor que me impulsó a alcanzar este logro. A mis abuelitos, quienes siempre creyeron en mí y me brindaron sabiduría y cariño. Y a mi novia Gissell, gracias por recorrer junto a mí en este emocionante camino, tu apoyo incondicional y comprensión fueron fundamentales para que logremos esto.

Sebastián Chugá

En primer lugar, quiero agradecer a Dios por darme la fuerza y la sabiduría para lograr cumplir una meta más en mi vida. A mis padres Omayra y Javier que son el motor principal de mi vida quiero agradecerles por siempre brindarme su amor, su apoyo, sus palabras de aliento y su paciencia, pero en especial por el sacrificio que realizan para que yo pudiera tener la oportunidad de estudiar y crecer como persona. A mis hermanos Jonathan y Paola, gracias por ser mi fuente de alegría y motivación en los momentos difíciles. A todos los docentes por su paciencia, dedicación y conocimientos impartidos durante mi formación académica. Por último, pero no menos importante, a mi compañero de investigación y novio Sebastián, por su colaboración, su dedicación y su entrega en este proyecto.

Gissell Estrada

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado para mis padres que me apoyaron incondicionalmente de todas las formas posibles para que logre culminar mi vida universitaria, siempre voy a llevar sus consejos mi mente para lograr todos mis objetivos sin perder la humildad que ellos me han inculcado desde mi infancia, y a mi hermano para que pueda ser en él una fuente de inspiración para que logre cumplir todos sus objetivos y esos grandes sueños que nos hemos contado, este trabajo es un testimonio de la bendición que son en mi vida, y les dedico con gratitud este logro,

Sebastián Chugá

Dedico este trabajo de investigación a Dios por ser mi motor y guía en cada paso de mi vida. A mis padres, quienes siempre han creído en mí, que me han dado su amor incondicional y por animarme a seguir mis sueños. Los amo mucho y este logro es también suyo. También dedico mi proyecto a todas las personas que me apoyaron en cada etapa de este proceso con sus conocimientos, consejos y experiencias.

Gissell Estrada

ÍNDICE

RESUMEN	12
ABSTRACT.....	13
INTRODUCCIÓN	14
I. EL PROBLEMA.....	16
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	18
1.3. JUSTIFICACIÓN	18
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	19
1.4.1. Objetivo General.....	19
1.4.2. Objetivos Específicos.....	20
1.4.3. Preguntas de Investigación	20
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	21
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	21
2.2. MARCO TEÓRICO.....	24
III. METODOLOGÍA.....	45
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO	45
3.1.1. Enfoque	45
3.1.2. Tipo de Investigación	45
3.1.3. Alcance de la investigación	46
3.1.3.1. Descriptivo	46
3.1.3.2. Explicativo	46
3.2. IDEA A DEFENDER	46

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	47
3.3.1. Definición de las variables	47
3.4. MÉTODOS UTILIZADOS	50
3.4.1. Métodos	50
3.4.3. Técnicas.....	50
3.4.4 Instrumentos	51
3.5 ANÁLISIS DOCUMENTAL	52
3.6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO	56
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	61
4.1. RESULTADOS	61
4.2. DISCUSIÓN	100
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	104
5.1. CONCLUSIONES	104
5.2. RECOMENDACIONES.....	104
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	106
VII. ANEXOS	112

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Análisis de documentos	52
Tabla 2. Distribución porcentual de la muestra	57
Tabla 3. Alfa de Cronbach	57
Tabla 4. Tabla de elementos	57
Tabla 5. Percepción de los proyectos realizados por el GADM-E	61
Tabla 6. Percepción de la frecuencia con la que se ejecutan de proyectos viales ..	62
Tabla 7. Las obras viales mejoran la calidad de vida	63
Tabla 8. En que aporta la red vial al desarrollo local	64
Tabla 9. Percepción ciudadana de las vías de acceso a la localidad	67
Tabla 10. Vías del casco urbano del cantón.....	68
Tabla 11. Percepción de la ciudadanía del aumento del número de proyectos viales	69
Tabla 12. Frecuencia del uso de las vías de segundo y tercer orden	70
Tabla 13. Razón de uso de las vías de segundo y tercer orden	71
Tabla 14: Percepción ciudadana del presupuesto invertido en vías de segundo y tercer orden.....	72
Tabla 15. Dificultades que enfrenta la ciudadanía en las vías de segundo y tercer orden.....	73
Tabla 16. Ficha técnica experto 1 (Obras Públicas)	74
Tabla 17. Resultados de entrevista experto 1	74
Tabla 18. Ficha técnica experto 2 (Financiero)	80
Tabla 19. Resultados de entrevista experto 2	80
Tabla 20. Ficha técnica experto 3 (Planificación)	85
Tabla 21. Resultados de entrevista experto 3	85
Tabla 22. Ficha técnica experto 4 (Gestión ambiental y desarrollo económico local)	94
Tabla 23. Resultados de entrevista experto 4	94

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Percepción de los proyectos realizados por el GADM-E.....	62
Figura 2. Percepción de la frecuencia con la que se ejecutan de proyectos viales.	62
Figura 3. Las obras viales mejoran la calidad de vida.....	63
Figura 4. El mejoramiento vial permite el desarrollo local.....	64
Figura 5. En que aporta la red vial al desarrollo local.....	65
Figura 6. Mecanismos de participación ciudadana	66
Figura 7. El mejoramiento vial es fundamental para fomentar el turismo	67
Figura 8. Percepción ciudadana de las vías de acceso a la localidad	68
Figura 9. Vías del casco urbano del cantón	69
Figura 10. Percepción de la ciudadanía del aumento del número de proyectos viales	70
Figura 11. Frecuencia del uso de las vías de segundo y tercer orden.....	71
Figura 12. Razón de uso de las vías de segundo y tercer orden.....	72
Figura 13. Percepción ciudadana del presupuesto invertido en vías de segundo y tercer orden	73
Figura 14. Dificultades que enfrenta la ciudadanía en las vías de segundo y tercer orden.....	74

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Acta de la sustentación de Predefensa del TIC.....	112
Anexo 2. Certificado del abstract por parte de idiomas	114
Anexo 3. Formato encuestas.....	116
Anexo 4. Formato entrevistas	118
Anexo 5. Fotografías	120

RESUMEN

La presente investigación “Gestión en infraestructura vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Espejo y su incidencia en el desarrollo local” tuvo como objetivo analizar la gestión del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en infraestructura vial y su incidencia en el desarrollo local en el periodo 2019 – 2022, así como también determinar el nivel de desarrollo local que posee el cantón, cuya idea a defender fue, la gestión en infraestructura vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en el periodo 2019-2022, incide en el desarrollo local del cantón. En este sentido se utilizó un enfoque de investigación mixto, cuyo diseño de investigación fue explicativo descriptivo, la muestra manejada en esta investigación se la calculó mediante la fórmula del total de la población del cantón, para la recolección de información se utilizó dos instrumentos, una guía de preguntas para diagnosticar los proyectos de vialidad en el cantón y un cuestionario para determinar el nivel de desarrollo local que posee el cantón, ambos instrumentos fueron diseñados por los autores de esta investigación y validados mediante juicio de expertos. Los resultados obtenidos revelaron que en el periodo mencionado se ejecutaron menos de 10 proyectos en tema de vialidad y que el nivel de desarrollo local que posee el cantón es bajo debido a la falta de mejora en la infraestructura vial. Concluyendo así que la gestión en infraestructura vial del GADME incide en el cantón debido a las actividades desarrolladas dentro de este como lo son la agricultura, la ganadería y el turismo.

Palabras Claves: Gestión, infraestructura vial, incidencia, desarrollo local.

ABSTRACT

This research, entitled "Road infrastructure management of the Municipal Decentralized Autonomous Government of the Espejo canton and its impact on local development" aimed to analyse the management of the Municipal Decentralized Autonomous Government of Espejo in road infrastructure and its influence on local development during the period 2019 – 2022. In addition, it requested to determine the level of local development that the canton has. The main premise to defend in this study is that the management of road infrastructure of the Municipal Decentralized Autonomous Government of Espejo in the period 2019-2022 has a significant impact on the local development of the canton. The research employed a mixed approach using an explanatory and descriptive design. The sample used was calculated using the formula that considers the entire population of the canton. For the collection of information, two instruments designed and validated by the authors of this research through an expert judgment were used. One of the instruments consisted of a guide of questions aimed at diagnosing road projects in the canton, while the other was a questionnaire designed to determine their level of development. The results obtained revealed that during the period less than 10 road-related projects were executed. In addition, it was found that the level of local development in the canton is low, mainly due to the lack of improvements in road infrastructure. In conclusion, it can be affirmed that the management of road infrastructure by the Municipal Decentralized Autonomous Government of Espejo (GADME) has a significant impact on the development of the canton, especially in sectors such as agriculture, livestock, and tourism, which are affected by these limitations.

Key Words: Management, road infrastructure, impact, local development.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación analiza la gestión que realiza el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en el ámbito de la infraestructura vial y la incidencia que tiene en el desarrollo local. Este análisis nos permite conocer de que forma la infraestructura vial influye en el desarrollo del cantón y si el GADM-E verdaderamente mediante su gestión está teniendo una incidencia positiva o negativa.

En el capítulo I se planteó el problema de investigación en el cual sobresalió el descontento ciudadano al no contar con una buena infraestructura vial limitando a los sectores productivos al momento de trasladar sus productos, de igual forma afecta al sector turístico porque los visitantes no pueden ir a los diferentes atractivos turísticos que ofrece este cantón. Por este motivo se justifica porque es necesario conocer la gestión en infraestructura vial y su incidencia en el desarrollo local. Además, se han establecido tres objetivos específicos los cuales serán cumplidos a lo largo de esta investigación y gracias a toda la información que se ha logrado obtener.

En el capítulo II se resaltan las diferentes perspectivas de autores, se profundiza en los aspectos más significativos de los antecedentes nacionales e internacionales descubiertos en relación con el tema de infraestructura vial y desarrollo local. Se incluye a dos teorías fundamentales la Nueva gestión pública que nos sirve para analizar la gestión y prestación de servicios del GADM-E y la Gobernanza a través de la gobernanza local para identificar como intervienen los diferentes actores.

En el capítulo III se presenta la metodología de la investigación con un enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo) el cual nos permitió conocer la situación actual del cantón en infraestructura vial y desarrollo local. En este sentido, se ha usado el tipo de investigación documental para identificar el número de proyectos realizados y de campo ya que se han realizado encuestas a la ciudadanía de cuatro parroquias del cantón Espejo y entrevistas a los diferentes departamentos involucrados con el tema para lograr recolectar información para analizarla ya que es necesaria para desarrollar la investigación.

En el capítulo IV se especifica cuáles han sido los detalles derivados de las encuestas y entrevistas aplicadas dentro del cantón y el GADM-E, de igual manera se identificó los proyectos realizados en el periodo 2019-2022 y si la ciudadanía estaba satisfecha con los proyectos realizados. Además, utilizamos algunas fuentes de información y las perspectivas de los autores para contrastar con los resultados obtenidos para llegar a tener una interpretación concreta y verificar si cumple o no los objetivos planteados en el capítulo I.

En el capítulo V se destacan los elementos más significativos en forma de conclusiones y recomendaciones, se logró concluir en cuanto al número de proyectos que se ejecutaron y como estos lograron incidir en el desarrollo local de igual manera se recomendó directamente a la institución analizada mejorar su planificación enmarcados en el aumento del número de proyectos y de la misma manera perfeccionar el estudio para la implementación de proyectos.

I. EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El desarrollo de un proyecto de inversión pública en infraestructura vial ha sido observado como un instrumento el cual apoya y ayuda para el crecimiento económico y el desarrollo, integrado a esto se encuentra en América Latina el CAF quien ha sido una fuente de apoyo financiero en proyectos de infraestructura vial, quien brindó ayuda a diversos países de Latinoamérica con 54 proyectos de carretera los cuales beneficiaron a escala nacional (CAF, 2020). Menciona Carrasco (2009), cuando existe un déficit de infraestructura las consecuencias a las que se llega son una disminución de productividad y competitividad de algunas de las empresas en Latinoamérica, y además, el crecimiento económico se ve rezagado por la desaceleración que se genera, de la misma manera los costos de logística, hablando de transporte y almacenamiento, incrementan en gran medida ya que como se menciona se debe al déficit de la infraestructura para el transporte, se menciona además que los costos representan un 10 % del valor del producto en países industrializados, pero hablando de Latinoamérica esto varía siendo el 15% para Chile y el 34% en Perú.

Vásquez (2015) en su artículo "Infraestructura vial es justicia social", menciona que la infraestructura vial es fundamental para toda la ciudadanía ecuatoriana, empezando por los sectores productivos, ya que es una herramienta que les permite reducir costos de transporte y producción, optimizar al máximo los recursos y generar empleo para la población; así mismo menciona que contribuye a la integración entre los sectores de país; por otra parte según (Yunga & Cárdenas, 2020) el mayor problema que se presenta en el país en cuanto a la red de infraestructura vial se desarrolla por las limitaciones presupuestales, debido a que se ha disminuido progresivamente los fondos y recursos destinados a inversión en infraestructura vial con el paso de tiempo, por ejemplo en el Ecuador en el año 2017 el Gobierno central destinó \$ 1.451,8 millones a obras públicas, pero en el 2018 esta cifra se redujo a \$512 millones.

De las provincias que conforman la zona 1, la provincia del Carchi ha sido una de las más destacadas en el ámbito de la inversión vial, ya que ha destinado una gran cantidad de recursos a el mejoramiento y construcción de vías dentro de la provincia, se menciona que en esta provincia el total de vías es 1.773,15 km. Sin embargo, debemos mencionar que para mantener las vías en óptimas condiciones es fundamental el trabajo conjunto con los gobiernos municipales y parroquiales, entonces, se puede mencionar que la implementación adecuada de infraestructura vial se considera un agente importante en el desarrollo local. (GAD Provincial del Carchi, 2019, págs. 32-33)

Diario el Norte (2022) menciona que, la infraestructura vial que se ha realizado en el Cantón Espejo se tomó en cuenta únicamente con la ejecución de un proyecto vial llamado “reconstrucción y el mejoramiento vial” el cual está estimado en 10 millones de dólares no reembolsables los cuales fueron obtenidos directamente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, siendo así que analizaremos la gestión del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo (GADM-E) en infraestructura vial y su incidencia en el desarrollo local.

La problemática se originó en el cantón Espejo a raíz de la deficiente atención en el mantenimiento de la infraestructura vial del cantón y la baja ejecución de proyectos que ayuden en el mejoramiento y mantenimiento de la viabilidad, siendo así que esto tiene una afección directa hacia el crecimiento y desarrollo del cantón mismo ya que la infraestructura vial es uno de los principales factores del desarrollo, debido a esto el sector productivo principalmente agricultores y ganaderos se han visto afectados ya que tienen problemas para transportarse.

En el cantón Espejo existe un tramo largo de vías las cuales no están asfaltados, además que la existencia de vías alternas para circular es mínima a esto, las fuertes temporadas de invierno influyeron en el desgaste de las vías, ya que no se les ha dado mantenimiento, además que la maleza ha hecho que el tamaño de las vías reduzca, sin contar también que anteriores administraciones no han puesto en sus prioridades generar proyectos de infraestructura vial.

Con los problemas de infraestructura vial se puede evidenciar como afecta directamente a transportistas quienes transitan casi de manera diaria por lugares que están en bajas condiciones de circulación, y de una manera se logra un impedimento

en el desarrollo productivo del cantón, con la falta de vías alternas no se puede acceder a una circulación normal debido a que cuando se genera algún tipo de proyecto vial existe una obstaculización de la maquinaria en la vía, hay que adicionar también que con la temporada de invierno se ha podido ver como esto ha afectado, retrasando e impediendo el mantenimiento de la infraestructura.

Cuando se lleva a cabo obras viales en el cantón se evidencia que existen diversos afectados tanto directos como indirectos; entre los afectados directos están los agricultores y ganaderos ya que se les obstaculiza transportar sus productos y a sí mismos, los conductores que transportan bienes por la vía deben esperar un tiempo determinado para poder transitar por ese lugar, y la población que se asienta junto a los lugares en donde se ha descuidado con referencia a este servicio debido a la gran cantidad de residuos y las dificultades para viajar de un lugar a otro lugar; entre los afectados indirectos tenemos a la toda la población del cantón Espejo, ya que imposibilita un acceso rápido a diversas zonas del cantón.

Se ha podido evidenciar que el estado vial es uno de los factores principales para un buen desarrollo tanto del cantón como de los habitantes que se benefician con este servicio, en este caso el estado vial y la eficacia de su construcción deben de ser lo óptimos posibles para evitar los contratiempos y culminar las obras en el periodo establecido.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera la gestión que realiza el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en infraestructura vial incide en el desarrollo local?

1.3. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación tuvo como propósito analizar la gestión que realiza el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en infraestructura vial y la incidencia que genera en el desarrollo local y por ende conocer, como es la situación de los sectores productivos y de la ciudadanía en general del cantón con la implementación de proyectos viales, ya que, dentro de este, se realizan diversas actividades económicas que aportan a su desarrollo. Sin embargo, se puede evidenciar la escasa aplicación de proyectos viales por parte de la administración del cantón, lo cual ha significado el malestar de la comunidad porque la mayoría de

las vías son de segundo y tercer orden, las cuales se han visto deterioradas, sin señalización y con poca iluminación lo cual afecta a los productores que necesitan movilizarse por estas para realizar sus diferentes actividades.

El cantón Espejo se ha caracterizado por ser un sector de productivo que se basa principalmente en tres actividades económicas, la primera es la agricultura en la cual se destaca el cultivo de maíz, fréjol y papa y en segundo lugar tenemos a la ganadería , y finalmente tenemos al turismo por la Reserva Ecológica El Ángel que es uno de los lugares más visitados del cantón sin embargo, las vías están en mal estado, acorde a esto es evidente que existe una gran ausencia en proyectos de infraestructura vial sobre todo en la parte rural del cantón, por esto el descontento de la ciudadanía, ya que se ven afectados por el difícil acceso a sus lugares de trabajo y vivienda, de igual manera el análisis de la administración actual sobre nuevas maneras de acceso hacia sectores que impulsan a la producción, economía, el desarrollo social y el crecimiento exponencial del cantón.

El aumento de la inversión que realiza el GADM-E en proyectos en infraestructura vial en el cantón Espejo significarán un evidente desarrollo local en diversos ámbitos tales como son económico, productivo, turístico y social, logrando conectar a todo el cantón entre sí y permitiendo que los habitantes puedan movilizarse de mejor manera ya que en algunas de las parroquias pertenecientes al cantón tienen vías de tercer orden lo que impide la normal distribución de servicios básicos y bienes a estos lugares. Adicionalmente a esto, se menciona que las autoridades del cantón ponen como prioridad las vías que se encuentran cerca a la panamericana porque son vías mayormente transitadas dejando de lado las vías que forman parte de la red rural que van a las diferentes comunidades donde la mayoría de la población realiza actividades como la agricultura y ganadería aumentando el costo de los productos que salen de esos lugares a ser comercializados.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

Analizar la gestión del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en infraestructura vial y su incidencia en el desarrollo local en el periodo 2019 - 2022.

1.4.2. Objetivos Específicos

Diagnosticar los proyectos realizados en vialidad durante el periodo 2019 – 2022 ejecutados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo.

Determinar el nivel de desarrollo local a través de la infraestructura vial en el cantón Espejo.

Evaluar la gestión de los proyectos en vialidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo, estableciendo el nivel de desarrollo local.

1.4.3. Preguntas de Investigación

¿Qué proyectos sobre vialidad se realizaron durante el periodo 2019 – 2022 en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo?

¿Cuál es el nivel de desarrollo local que se generó en el cantón Espejo a través del mejoramiento de la vialidad?

¿Cómo se evalúa la gestión de los proyectos en vialidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo mediante el nivel de desarrollo local?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1 Antecedente 1

Rengifo (2018) realizó la investigación de "Infraestructura Vial y Desarrollo Económico Territorial en Colombia ¿Prosperidad para quién?" dicha investigación se dio en la Universidad de los Andes en Colombia. El objetivo de esta investigación fue, establecer si el desarrollo económico que genera la inversión en infraestructura vial logra materializarse en el ámbito local o si responde a una lógica de crecimiento macroeconómico poco provechosa para zonas rurales y ciudades pequeñas e intermedias. Realizó una investigación en la que se van a aplicar métodos econométricos y estadísticos a datos tomados en Antioquia y otros lugares. La primera variable que contine la presente investigación es la infraestructura vial y como segunda variable está conteniendo el desarrollo económico territorial. Se estableció un estudio de toda la población del departamento de Antioquia. Se llegó a la conclusión de que La tercera y cuarta generación de concesiones viales en Colombia se constituyen bajo un paradigma idéntico de desarrollo que busca generar crecimiento económico mediante el incremento de la participación nacional en mercados extranjeros. Su prioridad es la conexión de grandes centros de consumo y producción con zonas portuarias. En esta visión de desarrollo, el concepto de competitividad se utiliza para justificar grandes inversiones. (Rengifo, 2018)

2.1.2 Antecedente 2

Cornejo (2018) desarrolló la investigación "Inversión pública municipal y su relación con el desarrollo local de la provincia de Moyobamba periodo 2014-2017", en la Escuela de posgrado de la Universidad César Vallejo en Perú, el objetivo de esta investigación fue determinar la relación entre la inversión pública municipal y el desarrollo local de la provincia de Moyobamba periodo 2014-2017. Realizó una investigación de tipo no experimental, debido a que no estuvo sujeto a prueba de laboratorio, así como los datos de las variables en estudio no sufrieron cambios, ya

que fueron recopilados tal y como se muestran en la realidad. El presente estudio estuvo conformado por dos variables, la primera la inversión pública la cual consiste en todo empleo de recursos de origen público los cuales son asignados para incrementar y mejorar la capacidad de la economía del país ya sea para la generación de bienes o prestación de servicios, la cual contempla 3 dimensiones las cuales son: Proyectos de inversión social, proyectos de inversión pública en diversidad biológica y servicios ecosistémicos y proyectos de inversión pública de apoyo al desarrollo productivo.

En esta investigación se aplicó una población que estuvo conformada por las autoridades locales de la provincia de Moyobamba; 05 Alcaldes y 25 Regidores, haciendo un total de 30 Autoridades de la provincia de Moyobamba, y una muestra que estuvo conformada por 30 autoridades que facilitaron el llenado de los cuestionarios. Los resultados de esta investigación fueron que existe una muestra que 10 encuestados los cuales representan un 33% indicaron que el nivel de inversión pública municipal es "Bajo"; 15 encuestados (50%) indicaron que el nivel de inversión estatal a nivel municipal es "razonable"; solo el 17% (5) de las autoridades dijo que el nivel de inversión pública en la ciudad era "alto". El estudio concluyó mencionando, que existe relación positiva y significativa entre la Inversión Pública y el Desarrollo Local de la provincia de Moyobamba periodo 2014-2017, con un coeficiente de correlación de Pearson de 0.737 el cual indicó que existe correlación moderada positiva entre las variables. Además, que el grado de desarrollo local de la provincia de Moyobamba periodo 2014-2017, muestra que un 36% de autoridades indicaron que el grado de desarrollo local es "Deficiente"; un 57% de autoridades locales, indicaron que el grado de desarrollo local es "Aceptable"

2.1.3 Antecedente 3

García y Quinde (2020) desarrollaron un trabajo de investigación denominado "Análisis comparativo de la inversión en la infraestructura urbana del GAD del cantón Santa Lucía y su incidencia en el desarrollo local Periodo 2015-2019" Estudio realizado por la Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador, tuvo como objetivo analizar el nivel de inversión en infraestructura GAD en Santa Lucía. en la cabecera cantonal y recintos de su localidad y el efecto de este en el desarrollo local, el problema que se ha encontrado ha sido la deficiente gestión en proyectos de infraestructura vial en el sector de Santa Lucía, limitando la prestación de servicios como redes de agua,

energía eléctrica y pavimentación. El enfoque metodológico que se utilizó fue mixto, el cuantitativo se usó para recolección y análisis de los datos para la recolección y análisis de los datos de las preguntas realizadas y cualitativo porque se estudió la influencia de una óptima infraestructura en las condiciones de los habitantes del cantón, de la misma manera con la ayuda de las encuestas se puede determinar cuáles son las falencias infraestructurales que afectan a la localidad y los pueden y de tal manera como influye en desarrollo local. Al desarrollar esta investigación llegaron a concluir el GAD no logra satisfacer las necesidades de la población en su totalidad, creando descontento en la ciudadanía, y visibilizando la necesidad de plantear y aplicar políticas públicas eficientes que fortalezcan los sectores carentes del cantón, además se llegaron a proponer políticas públicas para promover una mejor gestión en estos procesos y así aumentar el desarrollo local.

2.1.4 Antecedente 4

León y Silva (2020) realizaron un trabajo de investigación denominado "Inversión en la infraestructura vial y su impacto en el factor total de productividad: Análisis al caso de Ecuador 2000-2018" de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil en Ecuador, esta investigación tiene como objetivo general determinar la relación entre la inversión en infraestructura vial y la productividad total de los factores en el Ecuador, el problema que se ha logrado identificar es que las vías que conectan a las diferentes regiones están en condiciones precarias afectando directamente a la productividad, además señalan que otra gran limitación en el aspecto de este aspecto, la cual es que no existe la viabilidad jurídica que es un elemento fundamental para que se genere la inversión privada en infraestructura gubernamental, en el estudio realizado se empleó un método cuantitativo y analítico para estructurar, estudiar y dar sentido a la información obtenida de las variables reconocidas mediante el análisis de documentos teóricos y datos numéricos suministrados por fuentes oficiales tales como el Banco Central del Ecuador, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Banco Interamericano de Desarrollo y la CEPAL, entre otras. Al desarrollar esta investigación llegaron a concluir que la inversión en vialidad tiene un efecto positivo en la economía ya que la construcción de infraestructura vial puede beneficiar a las empresas para trasladar diferentes productos para ser comercializados, contribuye a dinamizar la economía y permite que las comunidades dejen de estar aisladas y puedan transitar con mayor facilidad.

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1 Infraestructura vial desde EE.UU.

FHWA (1956) menciona que, el modelo federal estadounidense ha desempeñado un papel fundamental en el impulso de la infraestructura vial como base del desarrollo local en los Estados Unidos. Este modelo se basa en la cooperación entre el gobierno federal, los estados individuales y las autoridades locales para planificar, financiar y construir carreteras y autopistas.

La Constitución de Estados Unidos otorga al gobierno federal el poder de regular el comercio interestatal. Esto ha sido interpretado como una base legal para que el gobierno federal participe en la construcción de carreteras y autopistas que conecten estados y fomenten el comercio y la movilidad de personas y bienes.

Uno de los hitos más importantes en la promoción de la infraestructura vial fue la Ley de Carreteras Federales de 1916, también conocida como la Ley del Camino Dixie. Esta ley asignó fondos federales para la construcción y mejora de carreteras, y estableció un sistema de numeración de carreteras federales. Fue un paso crucial para la creación de una red de carreteras interestatales.

La década de 1950 marcó el comienzo de uno de los proyectos de infraestructura más ambiciosos de la historia de Estados Unidos: la construcción de autopistas interestatales. El presidente Dwight D. Eisenhower firmó la Ley de Autopistas Interestatales y Defensa Nacional en 1956, que proporcionó fondos federales significativos para la construcción de un sistema de autopistas de alta calidad que conectaría todo el país. Esto transformó radicalmente la movilidad y facilitó el comercio.

Asociación federal-estatal: El modelo federal estadounidense implica una fuerte colaboración entre el gobierno federal y los estados. Si bien el gobierno federal proporciona financiamiento significativo para la construcción de carreteras y autopistas, son los estados los que gestionan la planificación, el diseño y la construcción de estas infraestructuras. Esto permite una adaptación más precisa a las necesidades locales y regionales.

Desarrollo económico y local: La infraestructura vial ha sido fundamental para el desarrollo económico y local en Estados Unidos. Las carreteras y autopistas facilitan el acceso a las áreas rurales y urbanas, lo que a su vez fomenta la inversión empresarial, el crecimiento de la población y la creación de empleo en diversas regiones del país. Además, estas infraestructuras mejoran la conectividad y la logística, lo que beneficia a las empresas al reducir los costos de transporte y mejorar la distribución de productos.

2.2.2 Gobernanza Local

Zurbruggen (2011) menciona que en las últimas décadas en América Latina comenzaron los procesos de descentralización, los cuales se tratan de la transferencia de competencias gubernamentales hacia otros niveles de gobierno, esta propuesta inicialmente se inspiró en el paradigma de la Nueva Gestión Pública, se estableció la descentralización para que exista una mejor forma de entrega de servicios públicos locales. Es decir, son más eficientes y respetan los deseos de la comunidad, además de desarrollar mecanismos para acercar al gobierno a las decisiones, con el fin de incentivar a hacer que los gobernantes rindan cuentas ante sus electores y aumentar el control sobre la toma de decisiones públicas.

Con la aplicación de este proceso se esperó, la extensión y el fortalecimiento de las instituciones democráticas, así como el incremento de incentivos para el desarrollo económico local, frente a esto la gobernanza local apareció como un instrumento de gestión para alcanzar esos objetivos.

2.2.3 Nueva Gestión pública

Para Hood (1980) El concepto de la Nueva Gestión Pública (NGP) o New Public Management, se originó en la década de 1980. La NGP es un enfoque en la gestión del sector público que se centra en aplicar prácticas y principios de gestión del sector privado al gobierno y a las organizaciones gubernamentales. Este enfoque busca mejorar la eficiencia, la responsabilidad y la efectividad en la prestación de servicios públicos.

Si bien la NGP comenzó a ganar popularidad en la década de 1980, sus raíces se pueden rastrear hasta los años 70, con la influencia de teorías económicas y políticas que enfatizaban la necesidad de reducir la intervención gubernamental y promover

la competencia en el sector público. A lo largo de las décadas, la NGP ha evolucionado y se ha adaptado a diferentes contextos y países, pero su surgimiento y desarrollo significativo ocurrió principalmente en la década de 1980.

Para Leeuw (1996, p. 92) La nueva gestión pública pone énfasis en la incorporación de los principios económicos, la eficiencia y la efectividad en la estructura gubernamental, así como en los instrumentos políticos y sus programas. Su objetivo es alcanzar la excelencia en la prestación de servicios, reduciendo al mismo tiempo la importancia otorgada a las directrices procedimentales, las normativas y las sugerencias.

Menciona Villanueva (2006) que la Nueva Gestión Pública ha tenido un origen desde la reforma administrativa la cual se ha planteado como una respuesta obligada a los problemas crecientes que presentaba el gobierno, al déficit fiscal que tenían los estados, a la calidad incierta que existían en los servicios públicos y a los tristes hechos de políticas económicas erróneas que debilitaron el desarrollo de la sociedad y produjeron la crisis. Sin embargo, el término Nueva Gestión pública fue acogido por primera vez por Christopher Hood en 1989 casi a principios de las reformas británicas, este se abrió para describir, valorar y criticar los cambios organizativos y directivos que tenía el sector público para los años ochenta.

El éxito del término Nueva Gestión Pública, que en sus inicios tuvo un tono propositivo y crítico de reforma, quizás porque implicaba un carácter y alcance estrictamente administrativo de la reforma, aun relanzada en forma gerencial, no implicaba institucionalidad y cambios políticos La acción gubernamental, tal vez como implica el concepto de gobernabilidad, tiene mayores cargas institucionales y políticas.

El modelo de la Nueva Gestión Pública sirve para crear un gobierno más económico y eficiente, el cual disponga de servicios de mayor calidad y programas más eficientes, además, introduce cambios como la ampliación del control político, así como generar una mayor libertad a los gerentes para que lleven a cabo su gestión, mayor transparencia gubernamental Pollit & Bouckaer (2000).

Es importante aclarar que no todos comprenden de la misma manera a la Nueva Gestión Pública. De esta forma, lo que algunos consideran un proceso de gestión descentralizado utiliza herramientas de gestión innovadoras como el control, el

benchmarking y la gestión esbelta (lean management). Para otros, es privatizar en la mayor parte posible las actividades de ámbito gubernamental. Schröder (2016).

La Finalidad de la Nueva Gestión Pública es lograr complacer las demandas de la ciudadanía mediante procesos más eficaces y eficientes en la gestión pública. Para la aplicación de tal enfoque, se debe tomar en cuenta el incremento de servicios de mayor calidad en un marco de sistemas de control que permitan transparencia en los procesos de elección de planes y resultados, así como en los de participación ciudadana.

2.2.4 Gestión Pública

Se puede definir a la gestión pública como una entidad que ayuda de manera correcta y eficiente a la administración de recursos del estado, con la finalidad de satisfacer las necesidades de los ciudadanos y también impulsar el desarrollo del país. Además, la gestión pública tiene la responsabilidad de llevar a cabo todas las tareas que sean de apoyo administrativo en cualquier esfera del estado, por ejemplo, colaborar en el desarrollo y ejecución de proyectos de aplicación de políticas públicas, participar en el proceso de desarrollo, ejecución y administración de programas que mejoren el sector público y, además, participar activamente en la implementación de nuevas técnicas de administración, evaluación y control.

2.2.4.1 Objetivo

La Gestión pública está encaminada a la administración de los recursos que estén disponibles mediante una planificación adecuada, la organización de los recursos financieros humanos, tecnológicos, materiales y metodológicos para lograr satisfacer las necesidades de la ciudadanía mediante la asignación y la distribución bienes y servicios públicos que pueden ser tangibles e intangibles.

2.2.4.2. Elementos de la gestión pública

La gestión estatal consta de 5 elementos: 1) planificación estratégica; 2) planificación del presupuesto operativo; 3) gestión financiera; 4) gestión de programas y proyectos; 5) seguimiento y evaluación (Instituto Hegel de Ciencias, 2020).

1.- Planificación estratégica. Es un proceso sistemático de generación de información para la toma de decisiones para lograr objetivos estratégicos establecidos basados

en un análisis constante del status quo y el pensamiento prospectivo. Consta de 4 fases: i) la fase esperada; (ii) estratégica; (iii) institucional; iv) seguimiento (Instituto Hegel de Ciencias, 2020).

2.- Presupuesto de funcionamiento. Es una estrategia de gestión pública que vincula la asignación de recursos a productos beneficiosos para los ciudadanos y resultados medibles que requieren la definición de los resultados a alcanzar (Hegel Institute of Science, 2020).

3.- Gestión financiera. - Es un conjunto de elementos administrativos en la organización pública que atraen recursos y los utilizan para lograr las metas y tareas del sector público. Consiste en los principios, reglas, instituciones, recursos, sistemas y procedimientos relacionados con las actividades de programación, gestión y control necesarias para la recaudación y gasto de recursos (Hegel Institute of Science, 2020).

4.- Gestión de programas y proyectos. El gobierno produce bienes y servicios para lograr los objetivos establecidos en el plan de gobierno. Por lo tanto, el objetivo de mejorar la calidad de vida de la niñez se logra brindando servicios de salud, educación adecuada y acceso a mecanismos legales para la protección de los derechos de la niñez si estos son vulnerados. La sociedad no puede funcionar sin tratamiento hospitalario, servicios educativos, el estado de derecho o la seguridad de los ciudadanos (Hegel Science Institute, 2020).

5.- Seguimiento y evaluación. El monitoreo es una función continua que brinda intervención a los gerentes y partes interesadas clave a través de la recopilación sistemática de datos de indicadores predeterminados para desarrollar indicaciones de progreso y logro de metas y uso de recursos. Asignación (Instituto Hegel de Ciencias, 2020).

2.2.4.3 Planificación

El gerente público y sus ayudantes se encargan de elaborar un plan para la organización, este es un documento detallado donde se plasma lo que desean alcanzar y porque, la planificación implica tres tareas las cuales son fundamentales para que haya una buena planificación y estas son: la discusión y análisis de un problema o problemas, la búsqueda de alternativas de solución, y el análisis las

alternativas propuestas y después y que este análisis haya sido hecho, usando el sentido común, deben elegir una de las alternativa (Duque, 2006).

2.2.4.3.1 La discusión y análisis de un problema o problemas

Se identifica y define el problema para pasar a ser aprobado por el grupo encargado de la planificación, ahí también se establecen indicadores cuantificables.

2.2.4.3.2 La búsqueda de alternativas de solución

El grupo encargado deben discutir y analizar las posibles soluciones, cuando se llega a un conceso de las posibles soluciones se debe operacionalizar en formas de propuestas.

2.2.4.3.3 El análisis las alternativas propuestas y elección de una alternativa

Se analiza y elije la mejor alternativa mediante la metodología de la "selección pública" (public choice) o la "teoría de selecciones óptimas", posteriormente mediante consenso o por mayoría se adopta la alternativa elegida (Duque, 2006).

2.2.4.4 Talento Humano

Según Duque (2006), la gestión del talento humano refiere al manejo del personal dentro de una organización poniendo en práctica procesos de reclutamiento, selección, capacitación, recompensas y evaluación de desempeño. Además, se menciona que la gestión de los recursos humanos implica adoptar un enfoque de gestión estratégica con el objetivo de lograr la máxima creación de valor organizacional a través de una serie de actividades que siempre apuntan a mantener el nivel de conocimientos, habilidades y competencias. Obtenga los resultados que necesita para ser competitivo en el entorno actual y futuro.

2.2.4.5 Financiero

La gestión pública necesita varios elementos uno de ellos es el presupuesto público, que hace referencia al costo y el financiamiento que se requiere para la implementación de proyectos en las diferentes áreas. Así mismo, al hablar de presupuesto también se debe tomar en cuenta que debe existir uso eficiente recursos públicos mediante la implantación de estrategias que permitan un equilibrio ente los ingresos y egresos y finamente se evalúe y asigne los recursos en base a criterios de

productividad y eficiencia (Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social , 2006) .

2.2.4.5 Dirección

Esta es una de las funciones más importantes debido a que desde esta se inicia la administración de la organización, es decir, se inicia con las actividades diarias para lograr coordinar con todos los miembros del equipo, de igual manera que para la dirección el líder debe tener algunas características que le hagan destacar, estos son: tener profundo conocimiento del área en la que se va trabajar, equilibrar las motivaciones de la organización y las motivaciones de su personal, y tener valores éticos (Duque, 2006).

2.2.4.6 Control

Según Duque (2006), el control es la última de las funciones del gerente público y es un mecanismo considerado clave para asegurar una gestión eficiente dentro de las entidades e institución del Sector público con el fin de conseguir las metas institucionales planteadas, desarrollar sus labores de manera efectiva enfocado a la consecución de los fines Este mecanismo se caracteriza por tres criterios, que son fundamentales para que el control sea aplicado de forma correcta, el primero es la transparencia para que la ciudadanía pueda conocer como es la gestión dentro de la institución, el segundo criterio es la calidad ya que los controles deben ser ejecutados de manera continua para evitar que se desarrollen problemas y lograr solucionar problemáticas de manera rápida, y finalmente esta la efectividad que se enfoca en que se realice el control de manera rápida pero dando un buen uso a los recursos.

2.2.5 Inversión

La inversión dentro de una empresa o institución forma parte de uno de los elementos fundamentales para generar crecimiento económico y progreso, la inversión se la define como un instrumento en el cual se destinan recursos económicos para adquirir determinados bienes, de los cuales a su vez se espera obtener ingresos a lo largo del tiempo, satisfaciendo las necesidades futuras. (Salinas, 2011)

2.2.5.1 Inversión Pública

La inversión pública es un proyecto dentro de la asignación de recursos que realiza un gobierno para satisfacer las necesidades de la ciudadanía, mejorar la calidad de vida de los habitantes y aumentar la productividad a nivel nacional, mediante el incremento de la capacidad nacional para producir bienes y servicios. (Dirección General de Inversiones Públicas, 1995)

Haciendo referencia a lo que menciona Asamblea Nacional (2010) “se entenderá por inversión pública al conjunto de egresos y/o transacciones que se realizan con recursos públicos para mantener o incrementar la riqueza y capacidad social y gubernamental para alcanzar las metas del programa” (pág.21).

En el Ecuador la inversión pública según lo que hace referencia al Código Orgánico de Planificación y Finanzas uno de los principales entes para ejecutar los proyectos de inversión pública es la Secretaría Nacional de Planificación. Este ente tiene entre sus funciones elaborar diferentes metodologías y asesorar en el planteamiento de proyectos de inversión para su registro en el Sistema Integrado de Planificación e Inversión Pública. De acuerdo con lo que menciona el código debe evaluar el costo beneficio de los proyectos de inversión es decir verificará si la inversión realizada de verdad está teniendo el impacto esperado y si logra satisfacer las necesidades de la población y finalmente deberá realizar un informe en el cual se detallen los resultados obtenidos de la evaluación.

La inversión pública también posee un ciclo, el cual se puede determinar clementemente en cuatro fases:

Planificación: Es la etapa inicial en la cual se plantea y evaluar un proyecto el cual tiene como objetivo resolver un problema de la ciudadanía, en esta fase también se decide sobre los recursos que serán destinados en la ejecución del proyecto.

Asignación de recursos / presupuestación: Es la segunda etapa en la cual ya se realizan las proyecciones del costo total del proyecto de inversión, además se establece si la inversión será financiada por agentes externos y alianzas publico privadas.

Implementación: Es la movilización de todos los recursos planificados para la ejecución del proyecto.

Evaluación: Es la etapa final del ciclo en la cual se hacen auditorías ex post de los proyectos de inversión, es decir, ahí se verificará el estado de los proyectos (Dirección General de Inversiones Públicas, 1995)

2.2.6 Infraestructura vial

Como indica Asamblea Nacional (2017) infraestructura vial es todo aquello relacionado con senderos laterales para peatones, así también como puentes y carreteras. En este caso se puede mencionar que la infraestructura vial incide mucho en la economía del lugar en donde se esté implementando, ya que se requiere de un costo elevado para su construcción, mantenimiento y más gastos adicionales que el estado tiene que solventar.

Sin embargo, la motivación que existe para que se genere inversión en infraestructura vial es que esta clase de inversión promueve el comercio y la industria y esto puede servir a para que se generen oportunidades a nuevos mercados. Entonces, se puede hablar de que una buena infraestructura vial tiene la capacidad de atraer nuevos métodos para que el lugar en donde esto se aplique logre desarrollarse y crecer exponencialmente. (Urazán, Escobar, & Mocanda, 2017)

2.2.6.1 Tipos de infraestructura vial

En el Ecuador la infraestructura vial está determinada por la red vial nacional de Ecuador, dentro de esta se encuentra un conglomerado de caminos los cuales componen al país y unen a todas las comunidades que lo conforman, además que estos ayudan a que exista comunicación entre todo regiones, provincias, cantones y parroquias, y al transporte de bienes y servicios que estos mejoran la economía del país. Siendo así que dentro de (Asamblea Nacional, 2017) existe una clasificación de vías por sus características, en este sentido, se puede mencionar que existen:

- Por su diseño: dentro de esta clasificación entran todo tipo de autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras, caminos vecinales y urbanas.
- Por su funcionalidad: aquí podemos encontrar las vías nacionales, vías locales y las vías de servidumbre.

- Por su dominio: están consagrados lo que son, caminos públicos y caminos privados.

Por su uso: tenemos aquí a las carreteras, ferrovías, ciclovías, senderos y vías exclusivas.

Por su jurisdicción y competencia: pertenecientes a esta clasificación están, la red vial nacional, la red vial estatal, la red vial regional, y la red vial cantonal urbana, y finalmente están clasificadas por el tráfico promedio diario anual.

Esta clasificación que se presenta ayuda a reconocer que tipo de infraestructura vial se puede encontrar en el país, además que se puede identificar en qué tipo de vías se ha realizado proyectos por parte del estado. La infraestructura vial es un pilar importante del país, ya que es por donde toda la ciudadanía se moviliza, además que es donde se realizan todo tipo de actividades comerciales y esto es lo que de igual manera ayuda en el crecimiento del país.

2.2.7 Financiación

Como se menciona en BBVA (2019) financiación es un proceso mediante el cual se provee de recursos a una empresa o en este caso a una institución pública para utilizarlo en la ejecución de un proyecto o demás. Cuando se habla de recursos se puede mencionar al dinero el cual se lo obtendría en forma de crédito, o a su vez préstamos bancarios o inversiones aportadas por sus accionistas.

2.2.7.1 Tipos de financiación

Para Gaibor (2017) Una organización se puede financiar de varias maneras, y las características del financiamiento fijarán su duración, tasa de interés y monto total del pago; los métodos de financiamiento se pueden dividir en financiamiento interno y financiamiento externo.

Se han identificado dos tipos de financiamiento: interno y externo, entre los cuales se encuentran:

Internos:

- Utilidades por comercializar.
- Aplazar al máximo las cuentas por pagar.

- Examen de inventarios.
- Patrimonio: capital social y reservas.

Externos:

- Créditos Hipotecarios.
- Banca de primer piso.
- Arrendamiento.
- Factoring.

La financiación es primordial para una empresa o para una institución pública, como en este caso, desde un punto de vista, el financiamiento permite que cualquier institución ejecute sus proyectos e invierta en más, así también para que desarrolle sus actividades operacionales.

2.2.8 Proyectos De Inversión

Los proyectos de inversión son las proyecciones para la asignación de recursos tanto financieros como humanos y materiales con el fin de satisfacer las necesidades humanas, esta se lo puede realizar tanto en ámbito privado como en el público, por lo general se debe tener ciertas características las cuales son: que la recuperación de lo invertido de ser a largo plazo, son irreversibles es decir una vez ejecutados no se pueden deshacer, para desarrollarla se comprometan una gran parte de los recursos de las organizaciones, se deben realizar varios estudios los cuales justifiquen la viabilidad de estos proyectos y que permitan recuperar la inversión para ser llevados a cabo. (Castro & Castro, 2009)

2.2.8.1 Clasificación de los proyectos de inversión

Estos proyectos de inversión se pueden clasificar en diferentes tipos, sin embargo, la parte más importante es su clasificación según la entidad que realiza estos proyectos, determinando tres tipos.

2.2.8.2 Proyectos de inversión del sector privado

Son las erogaciones que hacen las empresas para lograr en primera instancia recuperar la inversión destinada a ese proyecto y seguir generando utilidades, de igual forma en el sector privado se realizan los procesos de inversión para generar un

alto beneficio, pero invirtiendo poco, este de los aspectos que diferencian al sector privado del público y es que su rentabilidad se mide según las utilidades que produzca. (Castro & Castro, 2009)

2.2.8.3 Proyectos de inversión del sector público

Son proyectos de inversión que realiza el estado con fondos públicos con el fin de satisfacer las necesidades de los ciudadanos, este se basa más que en obtener rentabilidad económica, en generar impacto social y bienestar colectivo. Los recursos para el desarrollo de estos proyectos de inversión provienen de los impuestos que pagan los ciudadanos al estado y de los cuales el estado les devuelve en forma de obras en los diferentes aspectos. (Castro & Castro, 2009)

2.2.8.4 Proyectos de inversión participación mixta

La participación mixta es una alianza entre el sector público y privado para ejecutar un proyecto, esto se origina, ya que el estado orienta al sector privado a participar y aportar con parte del capital con el objetivo de generar bienes o servicios necesarios para la población. (Castro & Castro, 2009)

2.2.9 Desarrollo

El desarrollo hace referencia al progreso económico y social que, en una sociedad o país, es decir el desarrollo busca mejorar las condiciones de vida de las personas ya sea de forma individual o colectiva, aumentar para aumentar sus capacidades

Solano (2007) ofrece un concepto de desarrollo: "El desarrollo debe verse como un proceso multidimensional que consiste en cambios dramáticos en las estructuras sociales, las actitudes humanas y las instituciones estatales, así como por la aceleración del crecimiento económico, la reducción de la desigualdad y la erradicación de la pobreza absoluta" (Pág. 12)

Desde mi punto de vista demuestra la realidad del desarrollo ya que en muchas ocasiones se toma al desarrollo como un agente del ámbito económico y minimizando la importancia que tiene en el ámbito social para los países, de igual manera el desarrollo ha sido el principal elemento para diferenciar a los países según la capacidad que tienen es decir nos brinda una visión más clara de cuáles son los países ricos y cuáles son los países pobres.

2.2.9.1 Desarrollo Económico

El desarrollo económico es la creación de mejoras en el nivel de vida de las personas, es decir reduciendo los índices de pobreza en un país, aumentando las oportunidades en la población de tal manera sean igualitarias, brindando libertad política y civil a todas las personas sin excluir por sexo, género, grupo étnico, religión y raza. (Carrión, 2010)

En un sentido más amplio podemos mencionar que el desarrollo económico por naturaleza se aborda principalmente desde la desde el punto de vista del crecimiento de la producción, así mismo como el fomento de la industrialización y finalmente la urbanización promoviendo ciudades productivamente competitivas. También se debe mencionar que el desarrollo económico es variante debido a que en un período de tiempo puede estar en un alto nivel y en otra ocasión puede empezar a decrecer. (Carrión, 2010)

2.2.9.2 Desarrollo social

Se define al desarrollo social como un procedimiento que trabaja juntamente con el desarrollo económico y trata de generar un bienestar colectivo en diferentes ámbitos como la salud, educación, alimentación/nutrición, vivienda, seguridad social y empleo. Otro objetivo del desarrollo social es reducir la pobreza que siempre ha estado presente y seguirá presente en la población como en la desigualdad que si bien es cierto con los diferentes se ha logrado disminuirla erradicarla por completo es algo imposible, sin embargo, el desarrollo social lo que busca es aumentar la potencialidad de un país, nación, estado y comunidad para vivir en un lugar sin discriminación, con igual de oportunidades en diferentes aspectos. (Midgley, 1995)

2.2.9.3 Desarrollo sustentable

El desarrollo sostenible se refiere a satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Contiene dos conceptos básicos:

El concepto de necesidades, especialmente las necesidades básicas de los pobres, a quienes se debe dar prioridad. Además, la idea de las restricciones impuestas por el estado de la tecnología y la organización social entre la capacidad del entorno

para satisfacer las necesidades actuales y futuras. (Treviño, Núñez, & Camacho, 2003) Cuando se trata de “un tipo de desarrollo que satisfaga las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para satisfacerlas”, se presentan dos enfoques; por un lado, existe un módulo ético relacionado con las personas, porque cuando se considera a las generaciones futuras y no solo las presentes, la única razón para apelar es el principio de solidaridad, que es un principio ético; por otro lado, cuando se trata de la necesidad de conservar los ecosistemas resilientes, tenemos una relación ecológica apegada a la naturaleza. ingredientes. La combinación de estos dos enfoques en el pensamiento de sustentable beneficia a ambas partes. (Treviño, Núñez, & Camacho, 2003) El desarrollo sustentable demanda de una capacidad en la que todas las actividades productivas se orienten a satisfacer las necesidades de la población presente, a partir de los recursos existentes, y se intranquilece por satisfacer las necesidades de las futuras generaciones, por lo que se debe establecer orden y condicionantes para la organización social actual. (Treviño, Núñez, & Camacho, 2003)

2.2.9.4 Desarrollo organizacional

Como menciona Hernández, Gallarzo, & Espinoza (2011) el desarrollo organizacional significa diferentes cosas para diferentes entes. No hay una definición que satisfaga a todos. Diferentes autores y profesionales han llegado a diferentes definiciones, algunas iguales, otras muy diferentes. La mayoría de estas diferencias se deben a la inclusión de conceptos operativos de cómo se establece el desarrollo organizacional en las definiciones, y como tal, estas definiciones reflejan más una filosofía de trabajo o un concepto operativo de un experto que una definición en la naturaleza.

El desarrollo organizacional se define como un esfuerzo planificado de toda la organización, desde la alta dirección, para aprovechar los conocimientos de la ciencia del comportamiento para mejorar la eficacia y la salud de la organización a través de la intervención planificada en los procesos organizacionales. (Hernández, Gallarzo, & Espinoza, 2011)

El desarrollo organizacional es una contestación al cambio, una estrategia educativa compleja que tiene como objetivo modificar las creencias, actitudes, valores y estructuras de las organizaciones para que puedan adaptarse mejor a las nuevas tecnologías, nuevos mercados y desafíos y el vertiginoso ritmo de cambio.

Además de la característica del desarrollo organizacional, se menciona que este debe ser visto ante todo como un proceso dinámico y continuo en el que se planifican los cambios a partir de diagnósticos realistas de la situación, modelado, utilizando estrategias, métodos y herramientas. optimizar las interacciones entre personas y grupos. Mejorar e innovar continuamente los sistemas administrativos, económicos y técnicos abiertos de comportamiento y esto de una manera que aumente la eficiencia y la salud de la organización y así asegure la supervivencia y el desarrollo general de la organización, la empresa y sus empleados (Hernández, Gallarzo, & Espinoza, 2011)

El desarrollo de la organización también requiere una visión global de la empresa (aquí una organización pública), un enfoque de sistema abierto, compatibilidad con las condiciones del entorno externo, así como el desarrollo potencial de las personas, grupos, subsistemas y sus relaciones (internas y externo).

2.2.10 Desarrollo local

La teoría de Boisier plantea que el desarrollo económico local es fundamental para el crecimiento y el bienestar de una comunidad. Boisier sostiene que es necesario fomentar un enfoque de desarrollo que tenga en cuenta las características únicas de cada localidad, promoviendo la participación de todos los actores involucrados, como los residentes, las empresas locales y las autoridades municipales.

Según Boisier (2005), el desarrollo local no solo se trata de impulsar el crecimiento económico, sino también de buscar un equilibrio entre el desarrollo social, cultural y ambiental. Para ello, es crucial identificar las ventajas competitivas de la región, como sus recursos naturales, patrimonio cultural o habilidades especializadas, y utilizarlos de manera sostenible y eficiente.

Otro aspecto importante de la teoría de Boisier es la importancia de fortalecer las capacidades locales. Esto implica invertir en educación, formación y desarrollo de habilidades tanto de la fuerza laboral existente como de las nuevas generaciones. Además, se destaca la necesidad de fomentar el espíritu emprendedor y la creación de empresas locales, apoyando así la generación de empleo y la diversificación económica.

Boisier argumenta que el desarrollo local debe basarse en una visión a largo plazo, evitando soluciones rápidas y superficiales. Es necesario promover la planificación estratégica, involucrando a todos los actores relevantes en la toma de decisiones y estableciendo metas realistas y alcanzables.

De la misma manera, Albuquerque (2004) Menciona que el desarrollo local no se reduce únicamente al crecimiento económico, sino que busca alcanzar un desarrollo humano integral, con mejor calidad de vida, acceso a servicios básicos, educación, infraestructura, salud y cultura.

El desarrollo local abarca mucho más que el crecimiento económico. Busca enriquecer la vida de las personas mediante la mejora de la infraestructura vial, la entrega de servicios esenciales, la inversión en educación y salud, y la promoción de la cultura. La gestión efectiva y transparente de recursos y servicios es fundamental para asegurar que estos beneficios lleguen a toda la comunidad. En conjunto, estos elementos contribuyen a un desarrollo humano integral y una mejor calidad de vida para la población local.

Como menciona Vázquez (2009) desarrollo local es también una estrategia para el progreso social y el desarrollo sostenible. Se entiende además el desarrollo como un proceso en el que el incremento económico y la distribución del ingreso son dos caras de un mismo fenómeno en el que los actores públicos y privados deciden y ejecutan inversiones con el objetivo de incrementar la productividad y mejorar el bienestar social. El desarrollo local es también una estrategia basada en la mejora continua de los recursos disponibles, especialmente los recursos naturales y el patrimonio histórico y cultural, ya que ello contribuye al bienestar de las personas.

Expone Cárdenas (2022) que el desarrollo local es un proceso que cada país construye, es decir, un proceso diferente a partir de distintas expresiones surge entre las diferentes acciones de dimensiones territoriales, historias, estructuras y actores.

Para Villareal (2009) existen distintas concepciones de lo que es desarrollo local, en sus inicios se asimilaba a una buena gestión municipal, y, por lo tanto, le correspondía a dicha institución tomar el gran desafío de generar una buena gestión municipal. Diferenciando sus procesos y haciéndolos mayormente eficaces y eficientes y

tomando en cuenta la existencia de los diferentes actores que hacen parte de un espacio geográfico.

Se considera que el enfoque anterior analizado fue erróneo y fue reemplazado por una nueva manera de concebir al desarrollo y su forma de involucrarse. En este caso se toma en cuenta a los distintos actores que existen dentro de una colectividad, pero, sin embargo, el desarrollo local tiene que ver con los diferentes elementos que existen intrínsecamente en un espacio geográfico.

Por otra parte, existen concepciones referentes a que el desarrollo local permitía planificar o encaminar el desarrollo mismo hacia el cumplimiento de metas y objetivos contándolo, así como la utilización de herramientas e instrumentos que ayudarán a esto.

Y finalmente se concebía que dentro del desarrollo local la sociedad civil no se debería involucrar, ya que esto se vería como un obstáculo para que se elaboren los instrumentos que ayudarían al cumplimiento de sus metas y objetivos. Se habla de que se convertiría en un obstáculo porque se crearían discusiones que no permitirían avanzar en el desarrollo, por eso se menciona que el desarrollo se haga desde la institución gubernamental y solo se lo presentaría a la sociedad civil para que se lo valide.

2.2.10.1 Tipos de desarrollo local

2.2.10.2 Desarrollo endógeno

Par Barquero (2007) a la teoría del desarrollo endógeno estudia los mecanismos de acopio de capital y las fuerzas detrás de las fuentes directas de crecimiento. El crecimiento económico es un proceso entendido por la incertidumbre y la contingencia, establecido por las condiciones versátiles del mercado y las decisiones de inversión de los participantes, por lo que debe concebir como un proceso evolutivo.

La teoría del desarrollo endógeno y los modelos de crecimiento endógeno opinan que las economías tienen diferentes rumbos de desarrollo, dependiendo de los recursos aprovechables y la capacidad de ahorrar e invertir. Los beneficios de los factores pueden aumentar, el progreso tecnológico es endógeno en el proceso de

crecimiento y las industrias y regiones existe espacio para una política de desarrollo, menciona (Barquero, 2007).

Barquero (2007) plantea que existe una distinción entre la teoría de desarrollo endógeno y los modelos de crecimiento endógeno y esto es que integra el crecimiento de la producción en la organización social e institucional de la zona, además en que acoge una visión geográfica y no funcional de los procesos de crecimiento y cambio estructural.

Además, Romero (2002) menciona que una de las mayores fortalezas atribuibles a la conceptualización del desarrollo endógeno hablando en el caso europeo es el reconocimiento de que todas las comunidades territoriales poseen un conjunto de recursos económicos, humanos, institucionales y culturales que constituyen su potencial de desarrollo. Por tanto, a nivel local, reconocer los factores más indirectos de los que depende el proceso de crecimiento económico local, tales como: la innovación tecnológica, la educación, la formación de élite, el sistema bancario, la administración pública, etc.

2.2.10.3 Desarrollo exógeno

La denominación exógena se refiere a como se observa cierto elemento, en este caso exógeno hace referencia a una mirada externa o desde fuera, entonces con esto se puede mencionar que, el desarrollo exógeno, a diferencia del desarrollo endógeno, se preocupa por las inversiones que vienen del extranjero así también como la tecnología y la innovación que se vaya a utilizar. Es así como se plantea una política de desarrollo exógeno, la cual esté orientada en la persuasión de recursos externos para el desarrollo local. (Aguirre, 2014)

Para Cortéz, Aguilera, & Ortega (2021) el desarrollo exógeno como modelo se basa fundamentalmente en la utilización de recursos disponibles localmente que fueron conseguidos de diversos sectores productivos o comunidades externas y se basa en una explotación de experiencias de sectores. Entonces se puede mencionar que es posible el desarrollo exógeno mediante el establecimiento de componentes externos en la comunidad o sector mediante la operación directa de empresas que ya estén presentes en la localidad.

Menciona en su investigación Aguirre (2014) “una política de desarrollo exógeno se orienta a la atracción de recursos externos para el desarrollo local” (pág. 17). Se puede contextualizar esta definición como una ayuda para el desarrollo local, ya que tal y como se menciona se atraen recursos desde fuera, es decir, exógenos para el cumplimiento de un proyecto y así lograr la satisfacción de una necesidad que haya surgido en una comunidad y de esta manera poder solventarla.

2.2.10.3.4 Dimensiones del desarrollo local

Para Gonzáles (2015) la productividad es una dimensión fundamental dentro del desarrollo local, ya que tiene un impacto directo en el crecimiento económico, la generación de empleo y el bienestar de la comunidad. A continuación, se mencionarán algunas formas en las que la productividad afecta el desarrollo local:

Productividad: Una mayor productividad implica producir más bienes y servicios con los mismos recursos o producir la misma cantidad de bienes y servicios con menos recursos. Esto se traduce en un aumento de la producción y, por lo tanto, del producto interno bruto (PIB) de una región. Un mayor crecimiento económico contribuye al desarrollo local al generar más ingresos, oportunidades de empleo y mejorar la calidad de vida de la población.

Competitividad: La productividad también está estrechamente relacionada con la competitividad de una región. Las empresas locales que son más productivas tienen una ventaja competitiva en los mercados nacionales e internacionales. Esto puede atraer inversiones, fomentar la creación de nuevas empresas y fortalecer el tejido empresarial local, lo que a su vez impulsa el desarrollo económico y social.

Empleo: Una mayor productividad puede conducir a la creación de empleo. Cuando las empresas son más eficientes y productivas, pueden expandir sus operaciones y contratar a más trabajadores. Además, la productividad también puede impulsar la creación de empleo en sectores relacionados, como proveedores de insumos y servicios. El empleo generado contribuye a reducir la pobreza, aumentar los ingresos y mejorar la calidad de vida de la población local.

Innovación y tecnología: La búsqueda de la productividad puede estimular la innovación y la adopción de nuevas tecnologías. Las empresas que buscan mejorar su eficiencia a menudo invierten en y desarrollo, lo que puede conducir a avances

tecnológicos y mejoras en los procesos de producción. La incorporación de tecnología y la innovación son factores clave para el desarrollo local sostenible a largo plazo.

Se puede mencionar entonces que, la productividad es una dimensión esencial dentro del desarrollo local, ya que influye en el crecimiento económico, la generación de empleo, la competitividad, la innovación y el desarrollo humano. Fomentar la productividad a través de políticas y estrategias adecuadas puede tener un impacto significativo en el desarrollo sostenible de una región.

En cuanto a lo social, el desarrollo local implica tomar medidas para mejorar la calidad de vida de los habitantes de una región. Esto implica acciones centradas en la educación, la salud, la igualdad de género, el acceso a oportunidades laborales y el fortalecimiento de la participación ciudadana. El objetivo es fomentar una sociedad inclusiva, equitativa y cohesionada, donde todos los individuos tengan las mismas oportunidades para desarrollarse y prosperar.

Por otro lado, la dimensión ambiental se refiere a la protección y conservación del entorno natural en el ámbito local. Esto implica implementar prácticas sostenibles que preserven los recursos naturales, reduzcan la contaminación y minimicen el impacto ambiental de las actividades humanas. El desarrollo local sostenible busca armonizar el crecimiento económico con la preservación del medio ambiente, promoviendo la adopción de energías renovables, la gestión adecuada de residuos y la conservación de ecosistemas clave.

Finalmente, la infraestructura es otra dimensión crucial del desarrollo local. Se refiere a la construcción y mejora de los servicios básicos necesarios para el funcionamiento eficiente de una comunidad, como carreteras, sistemas de transporte, suministro de agua potable, saneamiento, telecomunicaciones y vivienda. Una infraestructura sólida y bien planificada es esencial para garantizar la conectividad, la accesibilidad y la calidad de vida de los habitantes, así como para impulsar el desarrollo económico local.

2.2.11 Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD)

Según lo que nos menciona el COOTAD en su art. 28, hay un gobierno autónomo descentralizado para cada circunscripción territorial, este debe promover el

desarrollo y la garantizar el buen vivir, por medio de las competencias que han sido establecidas para cada nivel de gobierno, además estará integrado por ciudadanos electos democráticamente quienes ejercerán su representación política.

En Ecuador forman gobiernos autónomos descentralizados: a) Los de las regiones; b) Los de las provincias; e) Los de los cantones o distritos metropolitanos; y, d) Los de las parroquias rurales.

El COOTAD en su art. 55 menciona las competencias exclusivas de Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, entre ellas en su literal c) se hace referencia a la vialidad en el cantón ya que el GADM tiene que planificar, mantener y construir la vialidad urbana.

2.2.12 Competencias concurrentes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.

El Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (2010) identifica la competencia como capacidad operativa a nivel de gobierno o departamental y la clasifica en exclusiva, concurrente, complementaria y residual. Su funcionamiento se ha visto facilitado por la delegación de facultades a diferentes niveles de los gobiernos locales. Si una potencia ocurre en un dominio dado, la llamamos función concurrente. Algunas funciones afines son compartidas entre el Estado y la Comunidad Autónoma. Asimismo, la distribución simultánea de la competencia concurrente entre diferentes niveles de gobierno se considera capacidad paralela y en algunos casos conduce a intervenciones superpuestas y superpuestas.

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque

Para la presente investigación, se aplicó un enfoque mixto de investigación, de tal manera, se usó este enfoque cualitativo para el análisis de documentación tanto legal como técnica, el análisis de los resultados de las encuestas realizadas y la incidencia en el desarrollo local del cantón. Se analizó cuantitativamente debido a que se ya realizó una serie de encuestas de las cuales se necesitó una tabulación de datos para la determinación de una respuesta.

3.1.1.2 Cuantitativo

Según Ortega (2018) el enfoque cuantitativo se centra en las mediciones numéricas, utilizando también la observación como una forma de recolección de datos con el fin de analizarlos. Este enfoque se utilizó para la presentación de resultados en esta investigación con la ayuda de un programa estadístico, los datos se presentaron en gráficas con porcentajes.

3.1.1.3 Cualitativo

Como menciona Ortega (2018) es un proceso en el cual no está involucrada la medición numérica, debido a que se estudia en un contexto natural. El presente enfoque se lo utilizó en el análisis de documentos para la realizar de cada una de las partes de esta investigación, además se usó este enfoque para análisis de los resultados conseguidos de las entrevistas ejecutadas.

3.1.2. Tipo de Investigación

En este estudio se van a aplicar los siguientes tipos de investigación: documental, descriptiva, bibliográfico y de campo.

3.1.2.1 Documental

Como menciona UNAM (2018) la investigación documental es la que se realiza a partir de la información que se encuentra en documentos, en el caso de esta investigación se la utilizó para determinar cómo se elaboraron proyectos de infraestructura vial y la manera de ejecutarlos, así mismo el número de proyectos ejecutados por el GADM-E que beneficiaron a los sectores productivos que generan desarrollo.

3.1.2.2 De campo

Menciona UNAM (2018) que la investigación de campo se apoya en informaciones que provienen de encuestas, entrevistas y observaciones. Para esta investigación se tomó en cuenta este aspecto ya que se realizó encuestas a personas tanto afectadas como beneficiadas, y entrevistas a personas que están directamente relacionadas con la ejecución de proyectos viales.

3.1.3. Alcance de la investigación

3.1.3.1. Descriptivo

Sampieri et al. (2014) explican que a través de la investigación descriptiva se busca precisar las características, características y perfiles de una persona, grupo, comunidad, proceso, objeto o cualquier otro fenómeno que requiera análisis. Es decir, solo pretenden medir o recopilar información sobre los conceptos o variables a los que se refieren, de forma independiente o conjunta, es decir, no pretenden mostrar cómo se relacionan.

3.1.3.2. Explicativo

Sampieri et al. (2014) mencionan que el propósito de la investigación explicativa es dar respuesta a los hechos y causas de los fenómenos físicos o sociales. Se enfoca en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones ocurre, o por qué se relacionan dos o más variables.

3.2. IDEA A DEFENDER

La gestión en infraestructura vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en el periodo 2019-2022, incide en el desarrollo local del cantón.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

3.3.1. Definición de las variables

Variable Independiente: Gestión pública.

La Gestión pública es la encargada del uso adecuado de los recursos y medios, además sirve como mecanismo de decisión para realizar la asignación de los recursos públicos para alcanzar un fin colectivo (Rozas, Villanes, & Ramos, 2009).

Variable Dependiente: Desarrollo Local.

Es el proceso que permite potenciar los recursos y energías disponibles de una ciudad o comunidad, juntamente con el esfuerzo de las instituciones locales y las redes institucionales a las que se articulan, la sociedad civil, las empresas (Velásquez, 2001).

Tabla 1. Operacionalización de variables

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES					
Variables	Definición	Dimensiones	Indicadores	Técnicas	Instrumentos
Variable Independiente: Gestión Pública	La Gestión pública es la encargada del uso adecuado de los recursos y medios, además sirve como mecanismo de decisión para realizar la asignación de los recursos públicos para alcanzar un fin colectivo. Rozas, Villanes, & Ramos (2009)	Planeamiento estratégico	Número de proyectos	Entrevista	<p>¿Cómo se vinculan los proyectos de vialidad con las necesidades y problemáticas reales del Cantón según lo que establece el COOTAD en el Art. 54, Lit. F y en el Art. 55 Lit. C?</p> <p>¿Cuáles son los proyectos ejecutados por el GADM-E en las parroquias del cantón en materia de vialidad en el periodo 2019-2022?</p> <p>¿Se considera a los actores sociales en la aprobación de proyectos de vialidad? ¿Considera que el presupuesto asignado para los distintos proyectos que ha ejecutado en vialidad el GADM-E son suficientes, y cuál es el porcentaje de ejecución presupuestaria?</p> <p>¿Cuál es el proceso para la aprobación del presupuesto para los distintos proyectos ejecutados por el GADM-E, según el Código Orgánico De Planificación Y Finanzas Publicas en materia de vialidad y de dónde provienen los recursos?</p> <p>¿Con que frecuencia se ejecutaron proyectos por parte del GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según la Ley Sistema Nacional De Infraestructura Vial Transporte Terrestre y cuál es el avance de estos?</p> <p>¿Cuál es el procedimiento para la inclusión de los diferentes proyectos en el POA, y de qué manera se realiza el seguimiento y control de estos? ¿Cuál considera usted que son los elementos que retrasan la ejecución de un proyecto de infraestructura vial?</p> <p>¿De qué manera los proyectos de vialidad permiten el desarrollo local en el Cantón?</p> <p>¿Cuáles cree usted que son los principales factores que favorecen al desarrollo local, la ejecución de proyectos de vialidad?</p>
		Presupuesto por Resultados	Porcentaje de ejecución		
		Gestión Financiera	Porcentaje de ejecución presupuestaria		
		Gestión de Programas y Proyectos	Porcentaje de cumplimiento de POA		
		Monitoreo y Evaluación	Porcentaje de ejecución de los proyectos		

Variable dependiente: Desarrollo Local	<p>Es el proceso que permite potenciar los recursos y energías disponibles de una ciudad o comunidad, juntamente con el esfuerzo de las instituciones locales y las redes institucionales a las que se articulan, la sociedad civil, las empresas. Velásquez (2001)</p>	Productivo	Número de proyectos viales implementados en el cantón	Encuesta	<p>¿El GADM-E ha realizado proyectos en vialidad en el periodo 2019 – 2022 dentro de su parroquia? ¿Con qué frecuencia usted ha observado que el GADM-E ha ejecutado proyectos de vialidad en el cantón? ¿Cree usted que las obras en infraestructura vial generadas por el GADM-E mejora la calidad de vida de los habitantes del cantón Espejo? ¿Usted cree que el mejoramiento vial en el cantón Espejo permite el desarrollo local? ¿En cuál de los siguientes enunciados cree usted que la red vial que conecta las diferentes parroquias del cantón Espejo genera desarrollo local? ¿En cuál de los siguientes mecanismos usted ha participado cuando el GADM-E realiza proyectos de vialidad? ¿Considera usted que el mejoramiento de la vialidad debe ser un elemento fundamental al momento de ejecutar proyectos dentro del cantón, considerando que el cantón Espejo ha sobresalido ante el mundo por los hermosos y variados paisajes que ofrece a los visitantes? De los siguientes enunciados escoja según su criterio, ¿cómo son las vías de acceso a su localidad? ¿Cómo califica usted las vías del casco urbano del cantón? En el cantón Espejo predominan las actividades de agricultura, ganadería y turismo, ¿Cree usted que se deben aumentar el número de proyectos viales realizados por el GADM-E para que se logre minimizar costos de transporte? ¿Con que frecuencia utilizan las vías de segundo y tercer orden? ¿Cuál es la razón por la que utiliza las vías de segundo y tercer orden? ¿Cree usted que el presupuesto que el GADM-E invierte en el mantenimiento y reparación de las vías de segundo y tercer orden es el suficiente? ¿Cuál es la principal dificultad que enfrentan al transitar por las vías de segundo y tercer orden en tu localidad?</p>
		Social	Numero de necesidades básicas satisfechas		
		Ambiental	Número de proyectos viales observados		
		Infraestructura	Número de proyectos en infraestructura observados		

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

3.4.1. Métodos

3.4.1.1 Inductivo

Menciona Clarín (2020) El razonamiento o método inductivo es uno de los pilares del pensamiento científico y consiste, básicamente, en llegar de premisas particulares a premisas generales, además que este conocimiento consiste en la formulación de hipótesis y leyes obtenidas por inducción a partir de observaciones.

3.4.1.2 Deductivo

Como se ve en el texto de González (2016), la deducción extrae una conclusión a partir de una premisa o conjunto de enunciados que se aceptan como verdaderos. Este método se usó para descubrir los principios teóricos de gestión pública en infraestructura vial y cuáles son los efectos que produjo en el desarrollo local.

3.4.3. Técnicas

3.4.2.1 Encuesta

Referente a lo que menciona Anguitaa, Labrador, & Campos (2002) la encuesta es una técnica que se la utiliza en las investigaciones con el fin de obtener y elaborar datos de una manera rápida. Para esta investigación se tomó en cuenta esta técnica ya que se realizó preguntas cerradas para que la población en donde se aplicó entienda con claridad el fin de esta, y así logramos denotar como se han visto beneficiada o afectada la ciudadanía con la prestación de este servicio.

3.4.2.2 Entrevista

Según Folguerías (2016) la entrevista es una técnica que se orienta en obtener información y datos de manera oral y personalizada sobre acontecimientos vividos y aspectos subjetivos de los que están informando sobre la situación que se está estudiando. En este estudio se tomó en cuenta la entrevista debido a que es necesario conocer las perspectivas de diferentes personas, en este caso se entrevistó a la persona estuvo a la cabeza en la gestión de proyectos de infraestructura vial, también a quienes estuvieron viviendo la realidad de la falta de atención en este

servicio, igualmente se aplicó una entrevista a una persona con formación académica que esté al tanto sobre temas de infraestructura vial y desarrollo local.

3.4.2.3 Observación Directa:

Para Cáceres (2014) no se trata solamente de observar el contexto y tomar notas, sino ir más allá de lo que se cree y profundizar sobre las situaciones sociales, es decir, mantener un papel activo estando atento a todos los detalles y los eventos que estén sucediendo. Dentro de este estudio se aplicó esta técnica ya que se debe observar la situación real de cómo viven las personas que han sido afectas por este proyecto o también como ha ayudado a las personas, así también la manera en cómo se han ejecutado los proyectos en vialidad.

3.4.4 Instrumentos

3.4.4.1 Cuestionario:

García (2003) menciona que el cuestionario consiste en un conjunto de preguntas, normalmente de varios tipos, preparado sistemática y cuidadosamente, sobre los hechos y aspectos que interesan en una investigación o calificación, y se puede usar de varias maneras diferentes, incluida la administración de grupos o el envío de correo. Este instrumento fue usado para obtener información directamente de los pobladores de cantón Espejo, y conocer como la gestión en infraestructura vial influye en el desarrollo local.

3.4.4.2 Guía de preguntas:

Para Oñate (2021) la guía de preguntas es una estrategia que nos permite visualizar de una manera global un tema a través de una serie de preguntas. Las preguntas se responden con referencia a datos, ideas y detalles del tema, el esquema utilizado es opcional. Este instrumento se usó para recopilar información mediante diálogo concertado con las diferentes autoridades del GADM-E que están asociadas al tema de la gestión en infraestructura vial, así también en el tema de desarrollo local.

3.5 ANÁLISIS DOCUMENTAL

Tabla 1. Análisis de documentos

Nombre del Documento	Institución	Resultados obtenidos
Rendición de cuentas del GADM-E del año 2019 (PROYECTOS Y ADQUISICIONES QUE FUERON PRESUPUESTADOS Y EJECUTADOS EN EL 2019)	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo	<p>Dentro del documento se logró rescatar los proyectos en relación con vialidad en los cuales el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo se a hecho presente en el cantón se tiene un total de 2 proyectos uno de ellos se denomina: Construcción de Bordillos adoquinado e implementación de servicios básicos en la calle S/N. Entre la calle Esmeraldas e intersección de la calle Calderón, en el Barrio San Vicente, Parroquia El Ángel, cantón Espejo, Provincia Carchi, dicho proyecto a tenido una inversión de 31,263.33 USD y en el documento se pudo evidenciar que presenta una ejecución del 85%, de esta manera se puede concluir que hasta la fecha actual dicho proyecto que tiene un monto relativamente bajo frente no ha tenido una gestión eficiente debido a que no se a logrado completar el 100% de la ejecución hasta la fecha, se desconoce los motivos por los cuales la obra se encuentra abandonada ya que en las observaciones del documento no se presenta nada.</p> <p>El segundo proyecto presentado en año 2019 según el documento de rendición de cuentas es el de: Construcción adoquinado de la segunda Etapa en el Barrio San Miguel de Chabayán, Parroquia 27 de Septiembre, Cantón Espejo, dicho proyecto presenta una inversión de 54,316.46 USD además de ello se puede denotar en el documento que este proyecto presenta una ejecución del 100%, esto además es visible ya que el</p>

				barrio en el cual se realizó este proyecto presionó a la administración para que se logre realizar la segunda etapa de este proyecto ya que una anterior administración inició la construcción de este adoquinado.
Rendición de cuentas del GADM-E del año 2020 (PROYECTOS Y ADQUISICIONES QUE FUERON PRESUPUESTADOS Y EJECUTADOS EN EL 2020)	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo	Convenio Parroquial Libertad.	GAD La	En el documento facilitado por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo de rendición de cuentas del año 2020 se puede denotar que se ha realizado una reconstrucción de adoquinados en distintas calles de las parroquias del cantón que a continuación se van a detallar: calles Bolívar y Salinas de la parroquia 27 de septiembre, en la calle S/N de la comunidad de Corazón de mundo nuevo parroquia El Goaltal y en la calle principal de la cooperativa 17 de octubre en la parroquia el Ángel, además de ello, se realizó 2 proyectos uno de ellos denominado: Construcción adoquinados de las calles Montufar entre Unión Panamericana y Quiroga, IV Transversal Barrio San Francisco, Abraham Herrera del Barrio San José de Chabayan y calle frente al Seguro Campesino de Ingueza, de las Parroquias el Ángel y 27 de Septiembre, Cantón Espejo, provincia del Carchi , este proyecto tuvo una inversión de 98,006.27 USD , además de ello se presenta un 85% de ejecución del proyecto con una observación de que se encuentra en ejecución, se puede mencionar en el caso de este proyecto que hasta la fecha cuenta con una ejecución del 85% no sería aceptable más sin embargo el Cantón se ha acostumbrado al abandono de obras de la misma manera se puede denotar la baja eficiencia en la gestión frente a dicho proyecto.

Y el otro proyecto que se menciona en la rendición de cuentas del año 2020 es: **Construcción Adoquinados de las calles González Suarez y Ventanillas; García Moreno; S/N sector Chitacaspi II Etapa; ciudadela nuevos Horizontes; ingreso a Puchues Barrio Sur y calle principal de Carlizama II Etapa, parroquia San Isidro, cantón Espejo, provincia del Carchi.** Dicho proyecto tiene una inversión de **161,431.56usd**, y posee una ejecución del **60%**, se puede mencionar de este proyecto que al ser una mezcla de varios proyectos, es decir, se toman segundas etapas de proyectos realizados por anteriores administraciones va a ser complicado completar la ejecución al 100% en cada una de las etapas, esto pues se evidencia ya que en dichos lugares aún no se a culminado el proyecto pero esto ya fue hace tres años entonces se sigue teniendo ese problema en la gestión.

Rendición de cuentas del GADM-E del año 2021 (PROYECTOS Y ADQUISICIONES QUE FUERON PRESUPUESTADOS Y EJECUTADOS EN EL 2021)	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo Convenio MTOP GAD Parroquial La Libertad	En el documento de la rendición de cuentas facilitado por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo se encuentra el proyecto más emblemático de la administración de ese entonces el cual es: Reconstrucción y Mejoramiento de las vías de acceso a la Reserva Ecológica el Ángel, tramos el Ángel Represa Giovanni Calles, con una longitud de 28km, ubicados en la jurisdicción del cantón Espejo, provincia del Carchi, a intervenir desde la abscisa 0+00-4+00 (l=4km); y, desde la abscisa 7+580-25+580 (l=18km), dando una longitud total a intervenir de 22km. Dicho proyecto tiene una inversión 10,000,00. USD , dentro del documento se presenta que el proyecto contiene una ejecución del 10% , este proyecto tiene sus ventajas
--	--	--

y desventajas, entre las ventajas tenemos que existe una mejor movilización para el turismo, y entre las desventajas se puede evidenciar que a existido un gran numero de expropiaciones unas necesarias y otras no, con relación a la ejecución se puede evidenciar que en dos años de administración se debió de culminar un proyecto que estaba establecido para un solo año.

También en este año se realizó la implementación de 3 proyectos más, el primero: **Adoquinado II tapa en la calle principal de Corazón de Mundo Nuevo, Parroquia el Goaltal cantón Espejo, provincia del Carchi.** Que es la continuación de proyectos generados en otras administraciones, este cuenta con una inversión de **14,000.00usd** y una ejecución del **32%** con una observación de que se han terminado los bordillos y se espera aún la subbase.

El segundo: **Adoquinado en las calles principales del barrio las Tres Tolas, parroquia el Ángel, cantón Espejo, provincia del Carchi.** Con una inversión de **30,000.00usd** y con una ejecución del **23,13%** con observación de que se a terminado los bordillos y se espera la subbase.

El tercero: **II Etapa del adoquinado en la ciudadela Nuevos Horizontes, parroquia San Isidro, cantón Espejo, provincia del Carchi.** Tiene una inversión de **20,000.00usd** y un porcentaje de ejecución del **20,72%** frente a este proyecto se puede destacar que es nuevo y se realizó donde existía necesidad más sin embargo la lentitud para finalizar este tipo de proyectos sigue evidente sin dejar de lado la ineficiencia en la gestión de este tipo de proyectos.

3.6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

- Población y Muestra

Para este estudio se tomará la población referencial es decir el tamaño del universo que vamos a estudiar, entonces, la población de las parroquias El Ángel, 27 de septiembre, La Libertad y San Isidro del cantón Espejo consta un total de 12 496 habitantes según datos proporcionados por el PDOT del año 2021. A continuación, para obtener la muestra, se considera la aplicación de la técnica de muestreo probabilístico mediante el uso de la siguiente fórmula:

$$N = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{E^2 \times (N-1) + Z^2 \times p \times q}$$

En dónde:

N= Tamaño del universo: 12 496

Z= Constante que depende del nivel de confianza asignado, en este caso 95%, que equivale a 1,96.

p= probabilidad de acierto, que equivale a 50% (0,5)

q= probabilidad de rechazo, que equivale a 50% (0,5)

E= margen de error esperado, que corresponde al 5%, o a 0,05, en este caso.

De este modo y reemplazando valores tenemos que nuestra muestra es:

$$N = \frac{N \times Z^2 \times p \times q}{E^2 \times (N-1) + Z^2 \times p \times q}$$

$$N = \frac{12\,496 \times 1,96^2 \times 0,5 \times 0,5}{(0,05)^2 (12\,496 - 1) + (1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5}$$

$$N = \frac{11.975,22}{32,1979}$$

$$N = 373 //$$

La muestra para el estudio corresponde a 373 personas del Cantón Espejo determinado en base a la fórmula estadística para muestras poblacionales con un margen de error del 5% y un nivel de confianza del 95% a un 50% de heterogeneidad.

Al concluir con la recolección de datos y procesamiento de estos, se utilizará programas para realizar la tabulación para el análisis de datos. La tabulación y gráficos estadísticos permiten aplicar técnicas de análisis. Los resultados se expresarán de manera clara y concisa a través de una interpretación y caracterización de los resultados obtenidos.

- Distribución porcentual de la muestra

Para realizar el estudio estadístico de nuestro caso de investigación se ejecutó la distribución porcentual de la muestra para conocer el número exacto de encuestas que se aplicó en cada parroquia tanto urbana como rural, siendo así que se obtuvo los siguientes resultados:

Tabla 2. Distribución porcentual de la muestra

Parroquias	Población	Distribución porcentual	Nº Encuestas a realizar
El Ángel	4227	34%	126
27 de septiembre	2145	17%	64
La Libertad	3520	28%	105
San Isidro	2604	21%	78
TOTAL	12496	100%	373

- Prueba de confiabilidad de instrumentos – Alfa de Cronbach

Tabla 3. Alfa de Cronbach

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
.819	15

Tabla 4. Tabla de elementos

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Parroquia a la que pertenece.	57.46	46.718	.623	.808
¿El GADM-E ha realizado proyectos en vialidad en el periodo 2019 – 2022 dentro de su parroquia?	58.08	55.835	-.390	.859
¿Con qué frecuencia usted ha observado que el GADM-E ha ejecutado proyectos de vialidad en el cantón?	56.06	43.689	.691	.800
¿Cree usted que las obras en infraestructura vial generadas por el GADM-E mejora la calidad de vida de los habitantes del cantón Espejo?	56.45	41.774	.630	.802
¿Usted cree que el mejoramiento vial en el cantón Espejo permite el desarrollo local?	58.34	56.167	.313	.829
¿En cuál de los siguientes enunciados cree usted que la red vial que conecta las diferentes parroquias del cantón Espejo genera desarrollo local?	57.75	45.099	.562	.808
¿En cuál de los siguientes mecanismos usted ha participado cuando el GADM-E realiza proyectos de vialidad?	53.94	51.430	.335	.827
Considera usted que el mejoramiento de la	58.38	46.580	.611	.804

vialidad debe ser un elemento fundamental al momento de ejecutar proyectos dentro del cantón, considerando que el cantón Espejo ha sobresalido ante el mundo por los hermosos y variados paisajes que ofrece a los vi				
De los siguientes enunciados escoja según su criterio, ¿cómo son las vías de acceso a su localidad?	57.46	47.877	.613	.803
¿Cómo califica usted las vías del casco urbano del cantón?	55.85	55.945	.629	.812
En el cantón Espejo predominan las actividades de agricultura, ganadería y turismo, ¿Cree usted que se deben aumentar el número de proyectos viales realizados por el GADM-E para que se logre minimizar costos de transporte?	58.42	56.887	.585	.834
¿Con que frecuencia utilizan las vías de segundo y tercer orden en su localidad?	58.22	55.726	.216	.826
¿Cuál es la razón por la que utiliza las vías de segundo y tercer orden en tu localidad?	57.68	53.663	.542	.806
¿Cree usted que el presupuesto que el GADM-E invierte en el mantenimiento y reparación de las vías de segundo y tercer	55.86	46.410	.607	.804

orden en tu localidad es el suficiente?

¿Cuál es la principal dificultad que enfrentan al transitar por las vías de segundo y tercer orden en tu localidad?

57.49	54.660	.395	.816
-------	--------	------	------

Realizando la prueba de confiabilidad de nuestro instrumento con una prueba piloto de 20 personas se logró obtener un resultado del .819 que según la tabla de rangos de alfa de Cronbach este instrumento se encuentra en un rango aceptable de esta manera se puede concluir que el instrumento presenta validez.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

4.1.1 Resultados de encuestas

En el presente capítulo se muestran los resultados obtenidos una vez aplicadas las encuestas en el cantón Espejo donde se evaluó el nivel de desarrollo local que tiene el cantón con la intervención del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo con el fin de analizar si existe una intervención efectiva de la gestión del GAD dentro del desarrollo local del cantón. Para la obtención de esta información se utilizó los métodos tales como: inductivo y deductivo al igual que técnicas de investigación como son: la entrevista y la encuesta. Con esto se pudo determinar el nivel de desarrollo local que tiene el cantón, lo que facilitó la realización de un informe final con los resultados obtenidos.

Tabla 5. Percepción de los proyectos realizados por el GADM-E

¿El GADM-E ha realizado proyectos en vialidad en el periodo 2019 – 2022 dentro de su parroquia?

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	SI	97	26,01
	NO	276	73,99
	Total	373	100

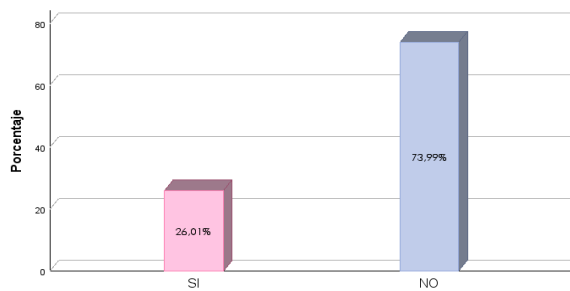


Figura 1. Percepción de los proyectos realizados por el GADM-E

Más de la mitad de los habitantes del cantón Espejo aseguran que no se ha realizado proyectos de vialidad en el periodo 2019-2022 y esto lo pueden asegurar en cada una de las parroquias urbanas y rurales, ya que el tema vial se ha descuidado mucho y no se han ejecutado obras viales en cuales se note de manera significativa el aporte del GAD en el desarrollo del cantón, por otra parte un pequeño porcentaje de la población de los habitantes del Cantón aseguran que si se han ejecutado obras y esto lo se puede mencionar que es por la afinidad política a la ideología del actual alcalde.

Tabla 6. Percepción de la frecuencia con la que se ejecutan de proyectos viales

¿Con qué frecuencia usted ha observado que el GADM-E ha ejecutado proyectos de vialidad en el cantón?

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Siempre	6	1,61
	Casi siempre	18	4,84
	A veces	107	28,69
	Casi Nunca	171	45,84
	Nunca	71	19,03
	Total	373	100

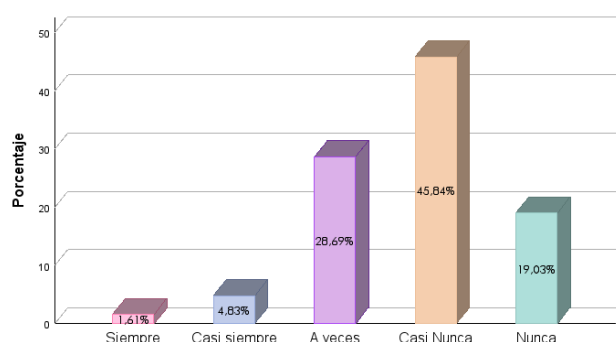


Figura 2. Percepción de la frecuencia con la que se ejecutan de proyectos viales

Con los resultados obtenidos de las encuestas realizadas en el cantón Espejo se puede evidenciar que más de la mitad de los habitantes del Cantón aseguran que nunca y casi nunca han observado que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo a ejecutado proyectos de vialidad en el cantón, sin embargo,

menos de la mitad aseguran el GADM-E si ha ejecutado proyectos de vialidad, esto se debe a la afinidad que mantienen con el alcalde actual.

Tabla 7. Las obras viales mejoran la calidad de vida

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Mucho	28	7,51
	Suficiente	66	17,69
	Medianamente suficiente	78	20,91
	Poco	144	38,61
	Nada	57	15,28
	Total	373	100

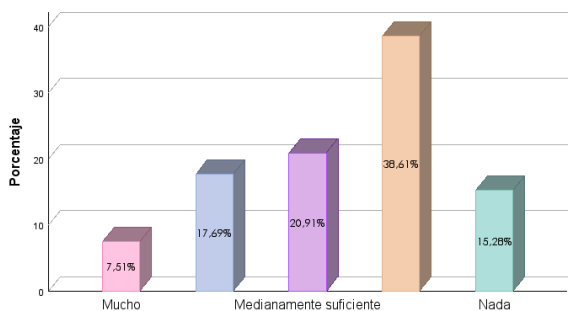


Figura 3. Las obras viales mejoran la calidad de vida

A raíz de las encuestas realizadas en el Cantón se puede evidenciar que la mitad de los encuestados están de acuerdo en que poco y nada se evidencia la mejora en la calidad de vida de los habitantes del cantón debido a que no existe un número de proyectos significativos en el cantón que aporten a la mejora en la calidad de vida, sin embargo, ya por apoyo al gobierno actual un pequeño porcentaje de los encuestados responden a que se mejora mucho la calidad de vida de los habitantes.

Tabla 9. El mejoramiento vial permite el desarrollo local

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Muy de acuerdo	227	60,86
	De acuerdo	126	33,78
	Indiferente	10	2,68

En desacuerdo	10	2,68
Total	373	100

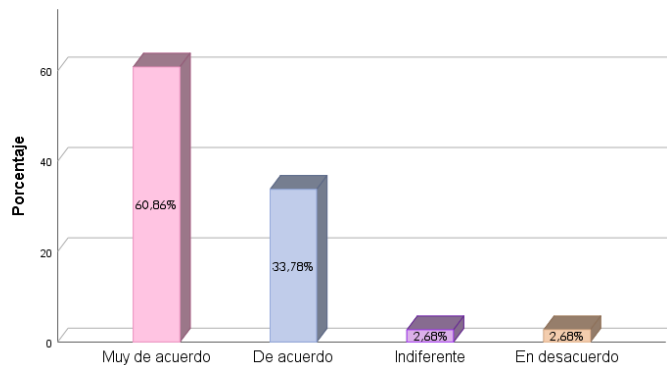


Figura 4. El mejoramiento vial permite el desarrollo local

Del total de los encuestados en esta investigación se pudo denotar que más de la mitad de los encuestados supo responder a que el desarrollo local depende directamente de la mejora en la vialidad del cantón todo esto debido a que se ha descuidado el tema vial y es importante que el cantón mantenga sus vías en óptimas condiciones para los turistas y así también para las personas que realizan actividades productivas dentro del cantón, y un pequeño porcentaje cree que el desarrollo local no depende del mejoramiento vial sino de otros temas.

Tabla 8. En que aporta la red vial al desarrollo local

¿En cuál de los siguientes enunciados cree usted que la red vial que conecta las diferentes parroquias del cantón Espejo genera desarrollo local?

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Productivo	213	57,1
	Social	36	9,65
	Ambiental	17	4,56
	Turístico	107	28,69
	Total	373	100

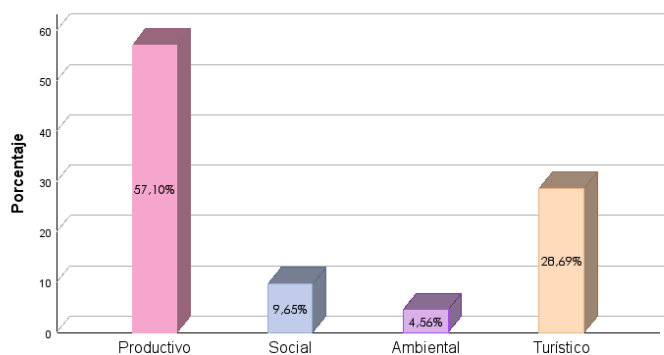


Figura. 5 En que aporta la red vial al desarrollo local

Más de la mitad de los encuestados en el cantón Espejo consideran que la red vial que conecta a las parroquias se potencia el desarrollo local en el ámbito productivo y turístico ya que el Cantón es conocido por desarrollarse en estos ámbitos con diferentes tipos de cultivos y lugares turísticos para visitar, un pequeño porcentaje de los encuestados consideran que la red vial aporta en el desarrollo social y ambiental del cantón.

Tabla 11. Mecanismos de participación ciudadana

¿En cuál de los siguientes mecanismos usted ha participado cuando el GADM-E realiza proyectos de vialidad?

	Frecuencia	Porcentaje
Válido		
Audiencias Públicas	10	2,68
Presupuesto Participativo	41	10,99
Asambleas Ciudadanas	26	6,97
Consejos ciudadanos sectoriales y consultivos	7	1,88
Cabildos Populares	2	0,54
Silla Vacía	22	5,9
Ninguno	265	71,05
Total	373	100

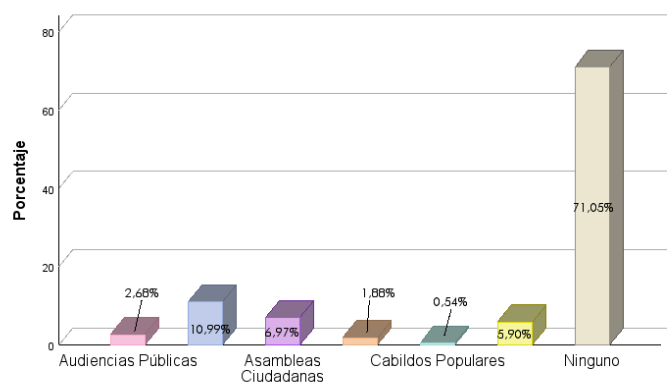


Figura 6. Mecanismos de participación ciudadana

Según lo obtenido en las encuestas aplicadas pudimos notar que la gran mayoría de los encuestados no han participado juntamente con el GAD al momento de realizar proyectos y programas esto se da a la baja participación de la ciudadanía y por parte a que desde el GAD no hay la información correspondiente para que se acerquen a estos espacios, el resto de los mecanismos de participación que se mencionan se han seleccionado por personas que son presidentes de barrios etc.

Tabla 12. El mejoramiento vial es fundamental para fomentar el turismo

¿Considera usted que el mejoramiento de la vialidad debe ser un elemento fundamental al momento de ejecutar proyectos dentro del cantón, considerando que el cantón Espejo ha sobresalido ante el mundo por los hermosos y variados paisajes que ofrece a los visitantes?

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Muy de acuerdo	220	58,98
	De acuerdo	144	38,61
	Indiferente	7	1,88
	En desacuerdo	2	0,54
	Total	373	100

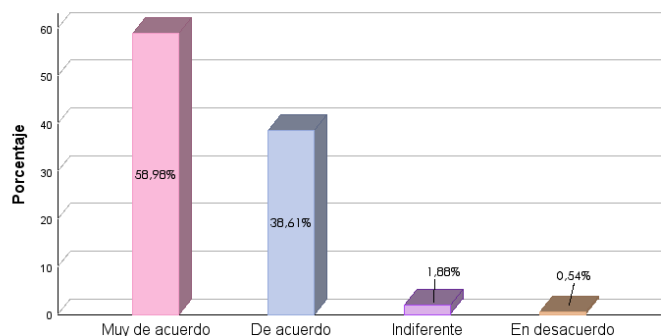


Figura 7. El mejoramiento vial es fundamental para fomentar el turismo

Según lo obtenido en las encuestas realizadas más de la mitad de los encuestados respondieron que están de acuerdo y muy de acuerdo en que los proyectos de vialidad en el cantón son fundamentales para mantener el turismo y la productividad del cantón, tener en óptimas condiciones las vías ayudaría al desarrollo de este, sin embargo, un pequeño porcentaje cree que el presupuesto que el GAD tiene se debería de invertir en otras cosas.

Tabla 9. Percepción ciudadana de las vías de acceso a la localidad

De los siguientes enunciados escoja según su criterio, ¿cómo son las vías de acceso a su localidad?

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Asfaltado	20	5,36
	Adoquinado	270	72,39
	Lastre	16	4,29
	Empedrado	63	16,89
	De tierra	4	1,07
	Total	373	100

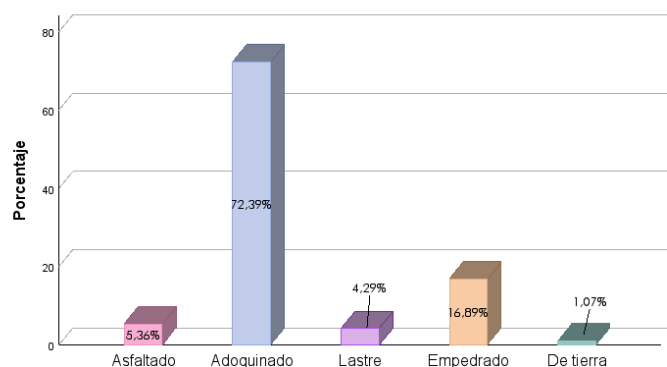


Figura 8. Percepción ciudadana de las vías de acceso a la localidad

Un gran porcentaje de las personas encuestadas respondieron que las calles de su localidad son de adoquinado sin embargo se ha podido denotar por parte de nosotros y por los encuestados que estas vías se encuentran en mal estado, una pequeña porción de los encuestados responden que las vías de su localidad son de asfalto y que se debería realizar el asfaltado en la mayor parte de vías del cantón y el resto son encuestados que están exigiendo que se cambie sus vías de lastre, empedrado o de tierra por adoquín o asfalto.

Tabla 10. Vías del casco urbano del cantón

¿Cómo califica usted las vías del casco urbano del cantón?

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Excelente	7	1,88
	Bueno	39	10,46
	Regular	65	17,43
	Deficiente	109	29,22
	Malo	153	41,02
	Total	373	100

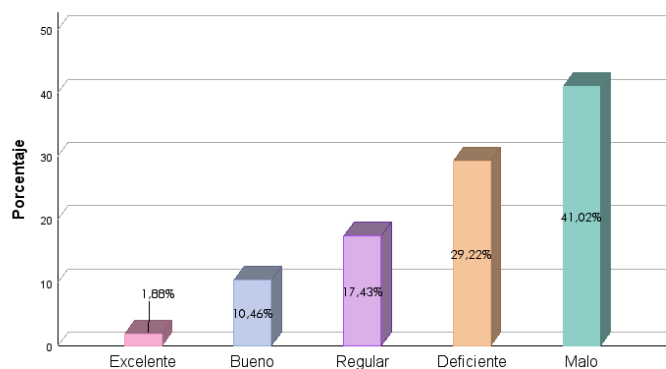


Figura 9. Vías del casco urbano del cantón

De las encuestas que realizamos se pudo denotar que más de la mitad de los encuestados supieron responder que las vías del casco urbano y de la mayoría del cantón se encuentran en mal estado o son deficientes, esto deja claro que existe un mal mantenimiento en las vías, y sin embargo un pequeño porcentaje de los encuestados que apoyan a este gobierno mencionan que están en excelentes o buenas condiciones.

Tabla 11. Percepción de la ciudadanía del aumento del número de proyectos viales

En el cantón Espejo predominan las actividades de agricultura, ganadería y turismo, ¿Cree usted que se deben aumentar el número de proyectos viales realizados por el GADM-E para que se logre minimizar costos de transporte?

	Frecuencia	Porcentaje
Muy de acuerdo	243	65,15
De acuerdo	119	31,9
Indiferente	7	1,88
En desacuerdo	3	0,8
Muy en desacuerdo	1	0,27
Total	373	100

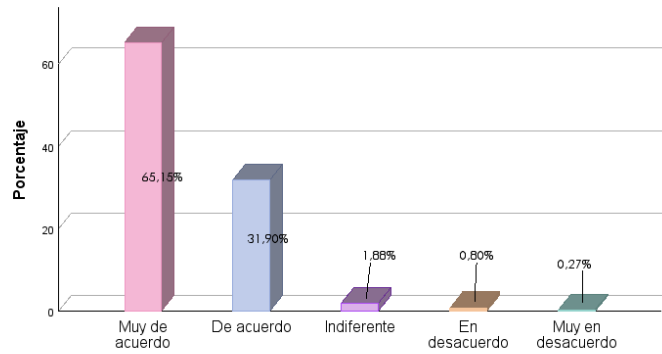


Figura 10. Percepción de la ciudadanía del aumento del número de proyectos viales

Un gran número de encuestados responden a esta pregunta con que están de acuerdo y muy de acuerdo en que se aumenten el número de proyectos de vialidad por motivos de que existe un descuido en las vías del cantón y debido a esto se han reducido los ingresos turísticos y más sin embargo las actividades productivas de la misma manera ya que se dificulta el acceso a ciertas áreas, por otra parte existen porcentajes muy bajos de encuestados que mencionan que se debería de aumentar el número de proyectos en otras áreas.

Tabla 12. Frecuencia del uso de las vías de segundo y tercer orden

¿Con que frecuencia utilizan las vías de segundo y tercer orden?

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Siempre	230	61,66
	Casi siempre	101	27,08
	A veces	18	4,83
	Casi Nunca	12	3,22
	Nunca	12	3,22
	Total	373	100

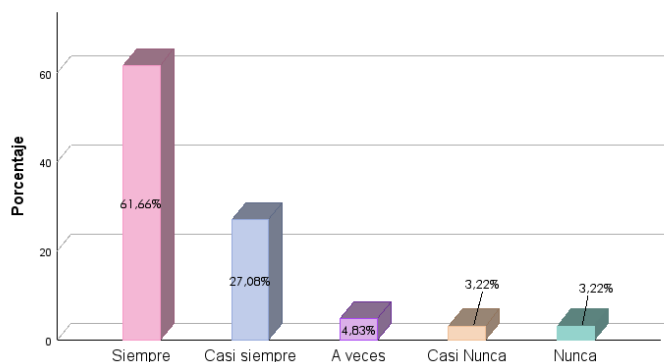


Figura 11. Frecuencia del uso de las vías de segundo y tercer orden

Con los datos obtenidos de las encuestas realizadas se puede mencionar que más de la mitad de los encuestados responden a que siempre y casi siempre utilizan las vías de segundo y tercer orden todo esto debido a que el cantón Espejo se caracteriza por ser un cantón rural, por ende, la mayoría de los encuestados transitan por estas, sin embargo, un pequeño porcentaje de los encuestados responden a que a veces casi nunca y nunca utilizan las vías debido a que residen en el casco urbano.

Tabla 13. Razón de uso de las vías de segundo y tercer orden

¿Cuál es la razón por la que utiliza las vías de segundo y tercer orden?

	Frecuencia	Porcentaje
Trabajo	110	29,49
Actividades productivas	177	47,45
Vivienda	44	11,8
Válido Visitar personas	22	5,9
Estudios	7	1,88
Ninguna	13	3,49
Total	373	100

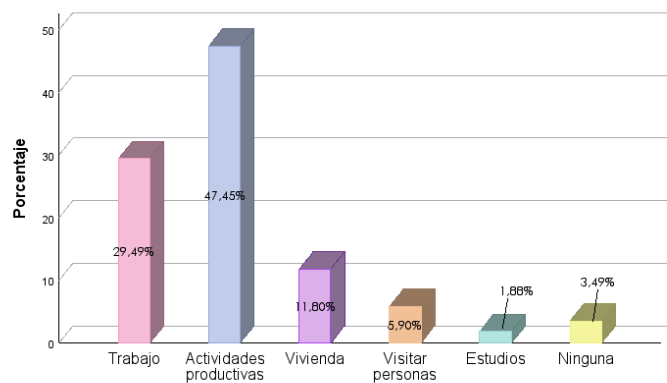


Figura 12. Razón de uso de las vías de segundo y tercer orden

La mayoría de los encuestados respondieron a la pregunta con que utilizan las vías para actividades productivas y trabajo esto quiere decir que necesariamente usan las vías para las actividades productivas como la cosecha o siembra de alimentos, sin embargo, otros quienes respondieron de trabajo son quienes laboran en plantaciones florícolas o son empleados de alguna hacienda ganadera, y un pequeño porcentaje para vivienda o visitar personas.

Tabla 14: Percepción ciudadana del presupuesto invertido en vías de segundo y tercer orden

¿Cree usted que el presupuesto que el GADM-E invierte en el mantenimiento y reparación de las vías de segundo y tercer orden en tu localidad es el suficiente?

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Muy de acuerdo	11	2,95
	De acuerdo	25	6,7
	Indiferente	36	9,65
	En desacuerdo	198	53,08
	Muy en desacuerdo	103	27,61
	Total	373	100

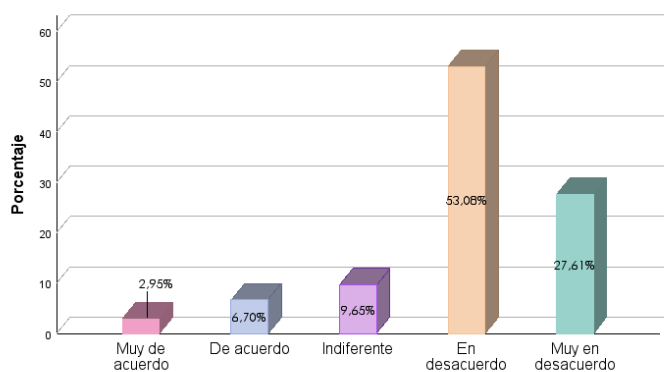


Figura 13. Percepción ciudadana del presupuesto invertido en vías de segundo y tercer orden

Con la información obtenida de las encuestas se puede verificar que más de la mitad de los encuestados responden a que están en completo desacuerdo acerca del presupuesto que se invierte en el mantenimiento y la reparación de las vías y que se debería de invertir más en tener en óptimas condiciones a las vías, otro pequeño porcentaje se encuentra indiferente hacia esta pregunta ya que no conocen cual es el presupuesto y otro pequeño porcentaje si se encuentra de acuerdo con el presupuesto invertido.

Tabla 15. Dificultades que enfrenta la ciudadanía en las vías de segundo y tercer orden

¿Cuál es la principal dificultad que enfrentan al transitar por las vías de segundo y tercer orden en tu localidad?

	Frecuencia	Porcentaje
Falta de iluminación	87	23,32
Falta de mantenimiento	199	53,35
Baches	36	9,65
Falta de señalización	31	8,31
Ninguna	20	5,36
Total	373	100

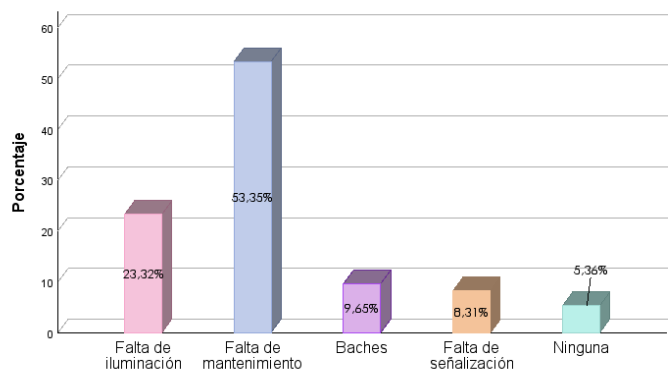


Figura 14. Dificultades que enfrenta la ciudadanía en las vías de segundo y tercer orden

De las encuestas realizadas se pudo denotar que más de la mitad de los encuestados respondieron en esta pregunta que la falta de mantenimiento es la que más afecta a las vías del cantón seguido por la falta de iluminación ya que se debería de considerar este apartado como indispensable en las vías de segundo y tercer orden ya que si es un problema para la movilización de los agricultores y ganaderos de zonas a las cuales es difícil el acceso, seguido de eso los baches y la falta de señalización son los que están muy poco respondido y finalmente algunos encuestados piensan que no hay ninguna dificultad.

4.1.2. Resultados de entrevistas

Tabla 16. Ficha técnica experto 1 (Obras Públicas)

Ficha técnica experto 1	
Nombre	Luis Humberto Paspuezán
Departamento	Dirección de Obras Públicas
Cargo	Director del Departamento de Obras Públicas del GADM-E
Profesión	Ingeniero Civil
Lugar de entrevista	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo
Fecha de entrevista	18 de mayo del 2023

Tabla 17. Resultados de entrevista experto 1

Nº	Pregunta	Respuesta Expertos	Interpretación
1	¿Cómo se vinculan los proyectos de vialidad con las necesidades y	Sí, nuestra intervención en lo que corresponde a la vialidad siempre está apegada a lo que demandan las obligaciones y los deberes que tiene cada institución. En este caso, en nuestro	El primer paso para vincular los proyectos es conocer cuáles son las necesidades de la población del cantón. Esto lo realizan mediante el

<p>problemáticas reales del cantón según lo que establece el COOTAD?</p>	<p>municipio, de acuerdo con el COOTAD, nos toca intervenir en proyectos viales que tengan que ver, que sean netamente urbanos.</p> <p>Sin embargo, el mismo COOTAD, en la misma ley, también nos da o nos permite hacer la intervención de la vialidad rural a través de los distintos convenios, y en ese marco establecido en la ley nosotros hemos venido trabajando. Entonces, ahora, ¿cómo hemos realizado estos trabajos? No se olvide, o voy a informarles a ustedes para su conocimiento, que dentro del mismo COOTAD la ley establece que hay que realizar el presupuesto participativo.</p> <p>De allí nacen los proyectos, de allí nacen la intervención, no sólo de carácter de vialidad, sino de todo tipo de obra de infraestructura, de obra civil. Así que nosotros, partiendo del presupuesto participativo, hemos intervenido tanto en la vialidad urbana y en la vialidad rural durante este periodo de gestión del señor alcalde.</p> <p>Una vez que se han establecido los procesos específicos con la ciudadanía, luego de eso se interviene ya con la ejecución de la obra.</p>	<p>mecanismo de participación ciudadana presupuesto participativo en el cual los ciudadanos exponen sus necesidades y las problemáticas que están atravesando posteriormente se prioriza las necesidades para empezar con todos los procesos necesarios para ejecutar un proyecto.</p>
<p>2</p> <p>¿Cuáles son los proyectos ejecutados por el GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según lo establecido en el PDOT?</p>	<p>Hemos adoquinado calles, hemos intervenido con lastrados, hemos intervenido a través de convenios.</p> <p>Toda esta información, este proceso, inclusive de contratación, se encuentra subido en el portal de compras públicas de acuerdo con su plan anual de contrataciones. Lo que les puedo describir, así de manera que yo tengo en la memoria, es que hemos intervenido en algunas calles de adoquinados.</p> <p>Aquí, en la ciudad del Ángel, en la parroquia de San Isidro, en la parroquia La Libertad, interviniendo más o menos, estaríamos hablando que en el periodo hemos intervenido alrededor de cerca de un</p>	<p>En el periodo 2019-2022 el GADM-E se ha enfocado en mejorar la infraestructura vial del cantón ya que han desarrollado diferentes proyectos de vialidad dentro del canto en las diferentes parroquias, uno de los trabajos más visibles que ha realizado son los adoquinados en diferentes sectores de todas las parroquias del cantón, los cuales según una aproximación don alrededor de 1km por parroquia.</p>

kilómetro por parroquia en adoquinados. Cerca, digo, esto contempla con los convenios que hemos establecido. Pero las longitudes o de manera específica, ustedes lo pueden encontrar haciendo un clic en la bandeja del portal de compras públicas, lo que está subido al plan anual de contrataciones.

-
- 3** ¿Se considera a los actores sociales en la aprobación de proyectos de vialidad?
- Para la ejecución de los proyectos, partimos respetando la ley, lo que nos dice la participación ciudadana. Esto se lo hace en los meses de septiembre, se convoca la gente para armar el presupuesto participativo y de ahí partir con la elaboración de la forma presupuestaria del año correspondiente.
- Es importante que se considere a los actores sociales en la aprobación de los proyectos porque ellos son los que sufren y conocen cuales son las problemáticas que pasan en el cantón y el GADM-E como institución pública debe fomentar los mecanismos de participación ciudadana, para que los ciudadanos puedan interactuar con las autoridades y solucionar las problemáticas en el GADM-E se usa el presupuesto participativo el cual se hace en el mes de septiembre.
-
- 4** ¿Considera que el presupuesto asignado para los distintos proyectos que ha ejecutado en vialidad el GADM-E son suficientes, y cuál es el porcentaje de ejecución presupuestaria?
- A ver, nunca serán los presupuestos suficientes para la atención a la comunidad, nunca van a ser. No puedo yo considerar que es suficiente. Nosotros tenemos a la Dirección de Obras Públicas alrededor de unos 600, 700 mil dólares que nos asignan para la ejecución de todas las obras, de todas, no solamente de proyectos viales. Entonces no puedo decirles que son suficientes, son insuficientes y necesitaríamos muchos recursos más. Sin embargo, por las limitaciones presupuestarias, desembolsos de gobiernos centrales y tanta otra situación económica, nosotros pues tenemos que limitarnos con este pequeño presupuesto y
- El presupuesto asignado es insuficiente debido a que dentro del cantón existen muchas necesidades y el presupuesto es muy limitado, por eso es por lo que siempre se debe priorizar las necesidades que deben ser atendidas de forma pronta. En muchas ocasiones el GADM-E debe realizar convenios entre los otros niveles de gobierno para minorar la inversión y poder invertir en más proyectos.

encaminarlos a lo que son la ejecución de las obras viales.

Es por eso por lo que es importante cuando uno suma esfuerzos, si por decirle para hacer un adoquinado en la Libertad yo tengo 20 mil dólares y la Junta Parroquial me pone otros 10 mil dólares o 12 mil dólares, sumado los dos se nos hace 30 mil dólares, lo que significa que voy a avanzar un poco más en la cantidad de obra, ¿no es cierto? Entonces los recursos nunca son suficientes.

5	¿Cuál es el proceso para la aprobación del presupuesto para los distintos proyectos ejecutados por el GADM-E, según el Código Orgánico De Planificación Y Finanzas Publicas en materia de vialidad y de dónde provienen los recursos?	Una vez que se elaboran los presupuestos participativos, toda esta cantidad de las obras que salen del presupuesto participativo se las lleva a seno de consejo para que el seno de consejo sea quien apruebe el presupuesto. Entonces, hay un primer debate, hay un segundo debate y finalmente hay la aprobación de la proforma presupuestaria. Eso se lo ha establecido. Parte de los recursos son ingresos propios que tiene la municipalidad y la mayor parte son ingresos del gobierno central, que asigna, tiene las asignaciones tanto a los municipios como a las prefecturas juntas parroquiales.	La base para aprobar el presupuesto es el presupuesto participativo donde se identificaron las necesidades de la población, posteriormente se debe llevar al consejo para que ahí mediante el análisis de las propuestas se aprueba o no el presupuesto para ese proyecto. Ahora bien, los recursos que tiene el GADM-E provienen la mayor parte del gobierno central.
6	¿Con que frecuencia se ejecutaron proyectos por parte del GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según la	Una vez establecidos los presupuestos, lo que hacemos es clasificar la intervención de acuerdo con una planificación por cuatrimestres, esto se denomina plan anual de contrataciones. Es decir, una vez que nosotros obtenemos el presupuesto, lo dividimos, digamos en tres partes para la ejecución. Estas tres partes significan primer cuatrimestre, segundo cuatrimestre y tercer cuatrimestre. En el	El Plan Anual de Contratación permite planificar en cuanto tiempo se va a ejecutar la obra, esta planificación tiene 3 cuatrimestres. En el primer cuatrimestre corresponde a los meses de enero, febrero, marzo, abril. El segundo cuatrimestre corresponde

Ley Sistema primer cuatrimestre establecemos la mayo, junio, julio, agosto y el Nacional De ejecución de algunas obras, tanto viales último cuatrimestre Infraestructura como de infraestructura, esto es de enero, corresponde a los meses de Vial Transporte febrero, marzo, abril. El segundo cuatrimestre septiembre, octubre, Terrestre y cuál corresponde mayo, junio, julio, agosto y el noviembre y diciembre. es el avance último pues los meses que quedan. Estas divisiones se realizan ya de estos? Así se va desarrollando, de acuerdo con la que para ejecutar un planificación y al plan anual de proyecto se deben seguir contrataciones, se va desarrollando la fases para ejecutarlo de ejecución ya de las obras o de los proyectos, manera correcta. tanto viales como de infraestructura de manera general. ¿Cuánto nosotros hemos intervenido? Nosotros en obras públicas siempre llegamos a una ejecución del 90 al 95% del presupuesto asignado.

7 ¿Cuál es el procedimiento para la inclusión de los diferentes proyectos en el POA, y de qué manera se realiza el seguimiento y control de estos? El plan operativo anual se lo elabora de acuerdo con el plan de trabajo que tiene cada una de las máximas autoridades, en este caso de los alcaldes. Nosotros tenemos un plan vigente con lineamientos claros de acuerdo con nuestras competencias. Esto se lo formula a través de ordenanza, también aquí nosotros lo tenemos. Y el medio de verificación que ustedes pueden ir notando o identificando, lo lleva a cabo el compañero de planificador, director de planificación. Él lo lleva al cumplimiento de cada uno de estos programas y presupuestos programados en el plan de desarrollo cantonal. Lo que nosotros damos es el cumplimiento, pero ¿quién le lleva el cumplimiento de manera general? No sólo a la Dirección de Obras Públicas, sino al municipio, porque todos tenemos nuestros programas. Es la Dirección de Planificación Estratégica de aquí del municipio.

8 ¿Cuál considera usted que son Los elementos, puede ser uno de los elementos que nosotros hemos palpado y hemos tenido aquí un poco de El principal problema que se ha identificado que retrasa la ejecución de proyectos

<p>los elementos que retrasan la ejecución de un proyecto de infraestructura vial?</p>	<p>inconvenientes, es los trámites en los procesos del portal de compras públicas. Cuando son obras pequeñas, obras de menor cuantía que se las denominan, no tenemos muchos problemas, pero sí cuando tenemos obras ya de cotización y licitación, que la municipalidad en esta administración los ha realizado. Tenemos dos procesos de licitación, unos dos procesos más de lista corta para consultorías. ¿Qué significa esto? Ya para en términos que la gente nos entienda, son contrataciones que tienen que ver en montos, Las licitaciones están sobrepasando el millón de dólares. Entonces, nos ha un poco demorado por la documentación que se tiene que subir al portal. Hoy tenemos que para obras de licitación pedir un visto bueno también a la Contraloría Es un documento en el cual ellos nos dan el aval previo a subir el proceso, es decir, solamente en licitación los procesos de contratación. Si nosotros corremos, esos procesos nos salen en unos dos meses y medio a tres meses, solo el proceso de contratación. Le miraría yo este tal vez como un limitante.</p>	<p>viales es al momento que usan el portal de compras públicas ya que cuando se realizan la cotización y licitación cada procedimiento lleva su tiempo por la documentación que se debe subir en el portal y podas las propuestas que llegan hasta elegir al ganador de ese proceso.</p>
<p>9 ¿De qué manera los proyectos vialidad permiten el desarrollo del Cantón?</p>	<p>Atendiendo, primeramente, si hablamos de proyectos no solamente viales, pues llegando a una cobertura del 95 al 100% en lo que es atención a los servicios básicos. Significa que todo ser humano, todo poblador tiene derecho a sus servicios básicos. Esto significa servicios básicos en agua potable, alcantarillado, recolección de desechos sólidos, luz eléctrica, sus calles adoquinadas. Entonces, eso es el cumplimiento que las instituciones públicas tenemos que hacerlo, lo hemos hecho y esto obviamente es un beneficio para la población.</p>	<p>Una buena infraestructura vial genera bienestar a todos los ciudadanos ya que les permite acceder de una manera fácil a los servicios básicos, además permite que los ciudadanos que realizan actividades productivas puedan trasladar sus productos de manera rápida.</p>

10	<p>¿Cuáles cree usted que son los principales factores que favorecen al desarrollo local, la ejecución de proyectos de vialidad es uno de ellos?</p>	<p>Bueno, yo le miro como uno de los factores es aprovechar el recurso que nosotros tenemos, ¿no es cierto?</p> <p>Nosotros aquí, por ejemplo, el Cantón Espejo, netamente se caracteriza por ser un cantón netamente agrícola y ganadero y también turístico. Por lo tanto, tenemos que dar atención a estos sectores, hablemos de turismo o hablemos de agricultura y ganadería, turismo que es directamente una competencia del municipio.</p> <p>Si yo tengo una vialidad buena, tengo una vialidad presentable, una vialidad acorde, voy a desarrollar el turismo, ¿no es cierto? Entonces, como factor positivo yo que le veo, tengo un cantón que es turístico, pero tengo que atender la vialidad. Porque si es que no tengo una vialidad, entonces no puedo yo tener una atracción turística.</p> <p>De la misma manera, siendo un cantón netamente agrícola y ganadero, yo no puedo dejar de atender también a estos sectores, a la vialidad, sin dejar atrás un hecho que es muy, muy importante también. Que es la defensa y la atención al medio ambiente, como es la recolección de los desechos sólidos, su recolección, su transporte y su procesamiento.</p>	<p>El cantón Espejo es considerado netamente rural en el cual sobresalen las actividades agrícolas, ganaderas y turísticas por lo cual al tener una buena infraestructura vial los productores pueden minimizar costos de transporte, transportar de manera fácil y rápida sus productos y además brindar un producto de calidad. De igual manera en el turismo al tener vías en buen estado los turistas van a llegar con mayor frecuencia e incluso van a aportar a los comerciantes del cantón.</p>
----	--	---	--

Tabla 18. Ficha técnica experto 2 (Financiero)

Ficha técnica experto 2	
Nombre	Nathaly Carrera
Departamento	Dirección Financiera
Cargo	Directora del Departamento Financiero del GADM-E
Profesión	Ingeniera en Contabilidad y Auditoría
Lugar de entrevista	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo
Fecha de entrevista	18 de mayo del 2023

Tabla 19. Resultados de entrevista experto 2

Nº	Pregunta	Respuesta Expertos	Interpretación
----	----------	--------------------	----------------

1	<p>¿Cómo se vinculan los proyectos de vialidad con las necesidades y problemáticas reales del cantón según lo que establece el COOTAD?</p>	<p>Para este procedimiento lo que se hace es el mecanismo de participación ciudadana, donde varios presidentes de todos los barrios expresan sus necesidades. En base a eso, nosotros presentamos nuestro presupuesto y asignamos en base a la prioridad. Lo que se refiere a las competencias de la municipalidad, pues es obviamente netamente urbana, pero también tenemos competencias concurrentes para hacer convenios con los GADs parroquiales o con el gobierno provincial para poder satisfacer las necesidades de las zonas rurales.</p>	<p>Para solventar las necesidades de la ciudadanía e incluirlas en los proyectos de vialidad es necesario la participación ciudadana ya que de esta manera las autoridades del GADM-E pueden conocer cuáles son las problemáticas que atraviesan y poder actuar de manera adecuada, de igual manera conocer los problemas les permite a las autoridades del GADM-E identificar los proyectos prioritarios para que posteriormente se les asigne el presupuesto necesario para llevar a cabo esos proyectos.</p>
2	<p>¿Cuáles son los proyectos ejecutados por el GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según lo establecido en el PDOT?</p>	<p>Los proyectos más relevantes que ha realizado esta administración por parte del ingeniero Arnaldo Cuasés, El proyecto de asfaltado El Ángel, Giovanni Calles, que es por un monto de 10 millones de dólares, y el de la ruta a la salud, que se lo está ejecutando actualmente aproximadamente por 1.755.000 dólares. Esos son los proyectos más relevantes que ha realizado esta administración en el tema de vialidad.</p>	<p>Un proyecto que ha tenido gran impacto en el cantón en el periodo 2019 – 2022 es el de reconstrucción y mejoramiento vial que va desde la ciudad del Ángel hasta la Represa Giovanni Calles, que son aproximadamente 22km y que ha sido ejecutado con un monto de 10 millones de dólares.</p>
3	<p>¿Se considera a los actores sociales en la aprobación de proyectos de vialidad?</p>	<p>Sí, obviamente que sí se los considera. Como ya les había manifestado cuando se realiza el proceso de presupuesto participativo la ciudadanía del cantón expresa sus necesidades y en base a las necesidades nosotros vamos priorizando y ahí se los considera a los actores.</p>	<p>Es importante que los actores sociales participen para lograr dar una solución a las problemáticas que atraviesan día a día y poder generar bienestar, cabe mencionar que todas las instituciones deben promover los mecanismos de participación ciudadana</p>

		para que los habitantes del cantón puedan participar de forma activa.	
4	<p>¿Considera que el presupuesto asignado para los distintos proyectos que ha ejecutado en vialidad el GADM-E son suficientes, y cuál es el porcentaje de ejecución presupuestaria ?</p>	<p>Bueno, aquí puedo aclarar algo. Si bien es cierto, nosotros somos un municipio pequeño. Netamente la competencia de nosotros es urbana, pero las necesidades aquí que se ha dado en el cantón es más en la zona rural, que es la competencia de los GADs parroquiales y del gobierno provincial. Lastimosamente aquí nuestro cantón ha sido abandonado por parte del gobierno provincial, quien lo ha estado ejecutando más es el ingeniero Arnaldo en esta nueva administración, que se ha preocupado más por este tema de la vialidad y pues actualmente nosotros tenemos una ejecución aproximadamente del total del presupuesto del 30,66% de que se ha ejecutado en el tema de vialidad.</p>	<p>Se puede mencionar que los recursos del GADM-E están destinados a la inversión en proyectos de vialidad, sin embargo tomando en cuenta que este cantón ha sobresalido por sus actividades agrícolas, ganaderas y turísticas el GADM-E para generar desarrollo dentro del cantón pone énfasis a esas zonas rurales que se alejan un poco de sus competencias exclusivas pero que mediante convenios con los otros niveles de gobierno puede actuar; tomando en cuenta este aspecto es evidente que el presupuesto no es suficiente para solventar todas las necesidades, además se estimó que se ha ejecutado el 30,66% del presupuesto anual.</p>
5	<p>¿Cuál es el proceso para la aprobación del presupuesto para los distintos proyectos ejecutados por el GADM-E, según el Código Orgánico De</p>	<p>Primeramente, los recursos como provienen a la municipalidad. Tenemos ingresos corrientes y los ingresos de capital y los financiamientos. Los ingresos corrientes aproximadamente de nuestra municipalidad son de 800 mil dólares. Los ingresos que nos asigna el estado es aproximadamente 2 millones 500 mil dólares y pues el financiamiento que es en lo que se refiere a créditos. Actualmente en la municipalidad se ha hecho dos tipos de financiamientos. El uno por gestión por parte del ingeniero Arnaldo, asignándonos 10</p>	<p>El proceso para aprobar presupuesto inicia desde las necesidades de la ciudadanía que mediante mecanismos de participación permite que las autoridades le conozcan las problemáticas, posteriormente se incluye en el POA mediante la priorización a todas las propuestas que brindo la ciudadanía y finalmente se</p>

<p>Planificación Y Finanzas Publicas materia de vialidad y de dónde provienen los recursos?</p>	<p>millones de dólares no reembolsables y lo otro pues ha sido por financiamiento, en sacamos un crédito para poder satisfacer estas necesidades.</p> <p>Pues como les había manifestado antes, primero se hace el proceso de participación ciudadana donde expresan las necesidades cada barrio y se va tomando prioridad. Segundo, se procede a realizar el POA y con esto se realiza el anteproyecto del presupuesto. Se presenta al consejo, el consejo conocerá, analizará y pues aprobará de acuerdo con sus necesidades o a su prioridad. Posterior a eso pues se ejecutarán los presupuestos que hayan sido aprobados por parte del consejo.</p>	<p>procede a designar los recursos para cada uno de los proyectos para que sean ejecutados.</p> <p>Ahora bien, dentro del GADM-E hay 3 formas de ingreso de recursos los cuales están clasificados en ingresos corriente que alcanzan un valor de 800 mil dólares, los ingresos de capital son aproximadamente 2 millones 500 mil dólares que son asignados directamente del gobierno central y finalmente están los de financiamiento que son los préstamos que realiza el GADM-E a instituciones bancarias.</p>
<p>6 ¿Con que frecuencia se ejecutaron proyectos por parte del GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según la Ley Sistema Nacional De Infraestructura Vial Transporte Terrestre y cuál es el avance de los mismos?</p>	<p>En la actualidad el ingeniero Arnaldo ha dado más prioridad al tema de vialidad. Se podría decir que sí se ha dado frecuentemente, sí se lo ha priorizado, sí está ejecutándose en el tema de vialidad. Porque esta es una prioridad de él, por el tema del desarrollo de nuestro cantón, ya que nosotros somos netamente rurales prácticamente. Entonces sí se ha dado con bastante frecuencia.</p>	<p>Las autoridades que estuvieron en el periodo 2019 – 2022 si han realizado proyectos de vialidad con han dado prioridad a la vialidad del cantón para generar desarrollo para los sectores productivos, agrícolas y turísticos. y de igual manera para que las personas se puedan movilizar de manera rápida a su vivienda.</p>
<p>7 ¿Cuál es el procedimiento</p>	<p>A ver, como les había manifestado, el procedimiento para ingresar en el POA es primero haciendo el presupuesto de</p>	<p>En primera instancia es necesario utilizar el mecanismo de presupuesto</p>

<p>para la inclusión de diferentes proyectos en el POA, y de qué manera se realiza el seguimiento y control de estos?</p>	<p>la participación ciudadana, donde ellos expresan sus necesidades y se los va colocando. En cada dirección, en este caso la dirección de obras públicas, que tiene este componente de vialidad, pues él se colocará los proyectos de acuerdo con las necesidades de la ciudadanía.</p> <p>El seguimiento pues se lo realiza en función a la ejecución que se haya ejecutado dentro del año. Se lo realiza por medio de compras públicas y financiar.</p>	<p>participativo, posteriormente la dirección de obras públicas va categorizando a los proyectos prioritarios en primer lugar.</p> <p>El seguimiento y control se lo realiza según el porcentaje de ejecución que tiene el proyecto.</p>
<p>8 ¿Cuál considera usted que son los elementos que retrasan la ejecución de un proyecto de infraestructura vial?</p>	<p>Bueno, una de nuestras problemáticas aquí en la Cantón Espejo es de que no tenemos muchos recursos para designar a este tipo de obras. Como les había manifestado, nosotros tenemos la competencia urbana como municipalidad, pero también tenemos competencias concurrentes con lo que es GADs parroquiales y gobierno provincial. Entonces, uno de los elementos yo consideraría el tema político, porque si bien es cierto, cada quien jala para su lado. Entonces, el tema político sí como que perjudica esto del tema vial.</p> <p>Otro de los elementos que nos estaría perjudicando ahora en la actualidad en nuestro municipio es no tener los recursos para poder adquirir maquinaria y poder dar mantenimiento. Ahora, si bien es cierto, el ingeniero está ejecutando lo que es la adquisición de la maquinaria mediante un crédito para poder satisfacer estas necesidades.</p>	<p>El principal elemento que limita la ejecución de proyectos viales es el económico ya que los recursos que tiene el GADM-E son no son suficientes para ejecutar las obras, en cambio las necesidades del cantón son muchas porque no solo debe abarcar la parte urbana sino también influir en la parte rural porque es verdaderamente la fuente para generar recursos de los ciudadanos del cantón.</p>
<p>9 ¿De qué manera los proyectos de vialidad permiten el desarrollo del Cantón?</p>	<p>Pues el tema de la vialidad es muy importante porque es netamente económico para el desarrollo de nuestro Cantón, ya que por ahí pueden trasladar los productos que se generan aquí en nuestro Cantón.</p>	<p>La vialidad es fundamental para que las personas que realizan actividades productivas (agrícolas ganaderas y turísticas) porque necesitan vías en excelente estado para</p>

			trasladar sus productos y a ellos mismo de una manera fácil y rápida.
10	¿Cuáles cree usted que son los principales factores que favorecen al desarrollo local, la ejecución de proyectos de vialidad es uno de ellos?	A ver, los principales factores son el factor económico, como le había manifestado, pues el tema de vialidad genera un gran desarrollo en nuestro Cantón, ya que es primero que nada la facilidad de poder trasladar los productos hacia las ciudades grandes ya no habrá muchos costos en lo que es traslado.	Tomando en cuenta al desarrollo local y que el cantón Espejo ha sobresalido por realizar actividades agrícolas, ganaderas y turísticas la vialidad empieza a tomar un rol fundamental ya que permite que se minimice los costos de transporte, además de brindar fácil accesibilidad a diferentes zonas del cantón y reducir los accidentes.

Tabla 20. Ficha técnica experto 3 (Planificación)

Ficha técnica experto 3	
Nombre	Israel Guerrero
Departamento	Dirección de Planificación Estratégica
Cargo	Director del Departamento de Planificación Estratégica del GADM-E
Profesión	Arquitecto
Lugar de entrevista	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo
Fecha de entrevista	18 de mayo del 2023

Tabla 21. Resultados de entrevista experto 3

Nº	Pregunta	Respuesta Expertos	Interpretación
1	¿Cómo se vinculan los proyectos de vialidad con las necesidades y problemática s reales del cantón según lo que establece el COOTAD?	El municipio tiene la competencia de hacer todo lo urbano. Todo lo rural tiene la competencia primero de la prefectura y segundo son los gobiernos parroquiales. Pero el municipio puede oficializar o puede motivar haciendo un convenio. Puede ser un convenio tripartito, un convenio con la prefectura o un convenio con los GADs parroquiales o tripartito. Entonces, ¿qué significa cuando tú haces convenios? Es que cada una de las partes pone un recurso para poder hacer todo el	Es fundamental que al momento de ejecutar proyectos el GADM-E dentro del cantón se tome en cuenta a los otros niveles de gobierno (provincial y parroquial) mediante un convenio ya que en ocasiones las instituciones públicas no cuentan con los recursos suficientes para generar diferentes proyectos.

proyecto. Digamos que queremos hacer una vía X, me vale unos 100 mil dólares. Entonces dice, a ver, yo como municipio voy a aportar 50 mil. La prefectura queremos hacer el convenio que me ponga 25 mil y el GAD parroquial que me ponga 25 mil para hacer un convenio tripartito. Ahora si es que dice, sabe que yo no tengo plata, digamos, alguna entidad. Puede que se haga solo el convenio entre la prefectura y el municipio. Si usted pone 50%, yo pongo 50%. Así es más o menos como se va subsanando esta problemática.

Ahora verás, otra de las partes importantes es que esto se lo hace por petición, entonces, viendo este presupuesto participativo de la gente, ellos solicitan que se les tome en cuenta su callecita o la avenida. Entonces, ya depende de la asociación porque muchas de las veces nosotros como técnicos no llegamos a los lugares donde les hace falta este tipo de equipamiento. Entonces, ¿cómo se puede resolver este problema? Es con estos presupuestos participativos que se les hace cada año. Y eso se lo debe hacer una vez que se lo ha solicitado, se ha socializado, se lo pone en el presupuesto anual y se lo pone en el plan operativo anual también para poder ejecutarlo en ese año calendario.

Ahora bien, los proyectos vialidad nacen a raíz de una problemática que vive la ciudadanía, para que sea problemática sea tomada en cuenta es fundamental que el GADM-E use los mecanismos de participación ciudadana para que las autoridades del GADM-E las conozcan esas problemáticas, el mecanismo usado en la institución es el presupuesto participativo en el cual la ciudadanía y las diferentes organizaciones sociales mediante del diálogo lleguen a un consenso en cómo y en qué invertir los recursos del GADM-E.

-
- 2** ¿Cuáles son los proyectos ejecutados por el GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según lo
- Aquí tenemos que decirles cuáles se hicieron. Entonces, eso hay que revisarle y tenemos que enviarles un listado de cuáles son todos los proyectos que se ejecutaron desde el 2019. Entonces, eso hay que buscarlo en el portal del SERCOP, porque eso también hay que buscarlo para ver cuáles son todos los que se ejecutaron en el año 2019-2020-2021-2022.

	establecido en el PDOT?	
3	<p>¿Se considera a los actores sociales en la aprobación de proyectos de vialidad?</p>	<p>Es una obligación, ya que se debe retomar los actores sociales. Los actores sociales son las asociaciones, son los usuarios, los ciudadanos que solicitan el apoyo para ejecutar todos los proyectos.</p> <p>Un elemento indispensable para tomar decisiones dentro del GADM-E al momento de desarrollar proyectos en vialidad es la participación ciudadana para lograr identificar en donde se debe actuar y cuál es el momento más idóneo para hacerlo.</p>
4	<p>¿Considera que el presupuesto asignado para los distintos proyectos que ha ejecutado en vialidad el GADM-E son suficientes, y cuál es el porcentaje de ejecución presupuestaria?</p>	<p>No, verá, nuestro cantón y la provincia de Carchi no es tan extenso en su superficie. Otros cantones como Quito, como Cuenca, como Guayaquil, como Santo Domingo, son muy considerables. Ellos tienen un presupuesto más elevado por ser ciudades más desarrolladas, por decirlo de esa forma. Entonces, específicamente el cantón Espejo tiene un presupuesto muy limitado. Que, si nosotros quisiéramos hacer muchísimas cosas por el cantón, pero el presupuesto es limitado y no alcanza para mucho.</p> <p>Entonces, ¿qué es lo que toca hacer? Lo que toca hacer es priorizar y tenemos que organizar qué es lo que vamos a ejecutar por los periodos. Por ejemplo, en este año vamos a hacer estas calles, estas avenidas, el próximo año tenemos que hacer las otras calles, el próximo año así. Hay que organizarse porque no alcanza para hacer todas las calles que se necesiten. Entonces, ahí está la importancia de los actores sociales, que tienen que las asociaciones organizarse y siempre el venir a conversar con el señor alcalde, con los directores para poder decirle, vean, necesitamos esto, es urgente, porque son niños que necesitan ir a la escuela, es un lodazal, tienen que dar con</p> <p>El presupuesto que asigna el Estado a el GADM-E no es suficiente para lograr atender a todas las demandas ciudadanas por lo cual las autoridades empiezan a priorizar cuales problemáticas deben ser atendidas lo más pronto posible y cuáles pueden ser solucionadas en otro momento.</p> <p>Otro aspecto que se debe resaltar es que según lo mencionado por el funcionario del valor total que es asignado al GADM-E por parte del Gobierno central se destina a los proyectos de vialidad aproximadamente entre el 20% y 30%.</p>

todas las justificaciones para poder priorizar.

Entonces, el porcentaje de ejecución presupuestaria, ¿cuánto es el porcentaje para vialidad ahorita? El porcentaje para hacer la vialidad de todo el presupuesto. De todo el presupuesto, a ver, tenemos un millón 500 mil, ¿no?

Sí, aproximadamente. Y lo que invertimos fue más o menos unos 200 mil dólares. Unos 200 mil dólares, o sea, estaríamos hablando de 20% - 30% del presupuesto total.

5	<p>¿Cuál es el proceso para la aprobación del presupuesto para los distintos proyectos ejecutados por el GADM-E, según el Código Orgánico De Planificación Y Finanzas Publicas en materia de vialidad y de dónde provienen los recursos?</p>	<p>Los recursos provienen del Estado, y hay otro porcentaje que el mismo cantón lo produce. Por ejemplo, en los trámites cantonales, cualquier trámite que se vaya a ser municipio tiene un costo, por servicios administrativos, por los impuestos que pagan los usuarios anuales. Ahí provienen los recursos. Y también provienen de las ONGs, que son organizaciones no gubernamentales. Entonces, con este tipo de organizaciones, las ONGs se hacen convenios, entonces son específicamente que dicen, vamos al sector de salud, vamos a estar con niños que carecen de salud, que no tienen alimentación o que tienen bajos recursos. Entonces, esas ONGs se hacen convenios con el municipio y ellos nos ayudan, y esos son recursos no reembolsables. También podemos nosotros hacer, en el marco interinstitucional, con organizaciones internacionales, buscar acuerdos para poder tener dineros no reembolsables. ¿A qué me refiero con esto? Que los dineros no reembolsables son cuando a ti te dan un dinero y tú no tienes que devolverlo, sino que ellos te están aportando, te están... ¿cómo sería esa palabra?</p>	<p>El GADM-E tiene como principal fuente de recursos el porcentaje que es asignado por el gobierno central, sin embargo, también produce sus propios recursos mediante la recaudación de impuestos y por los tramites que realizan dentro de la institución. Otra forma en la que obtienen recursos es mediante convenios interinstitucionales con las ONGs que se encargan de brindar apoyo a diferentes instituciones para solventar diferentes problemáticas que afectan a la mayor parte de la población.</p>
----------	--	---	---

Te están ayudando. Y ya, sí tienes de lucro, o sea, ellos dicen, tengo este recurso que les podemos ayudar para que ustedes puedan solventar un problema.

Y los recursos propios del municipio tampoco son extensos. En ciudades como Santo Domingo hay alrededor de casi medio millón de personas. Entonces, es un municipio supergrande, muchísimos servidores públicos, y la cantidad de trámites que llegan al municipio, ellos se pueden sustentar. El municipio puede trabajar solito solo con lo que recauda, solo con los recursos propios que la gente, la ciudadanía hace, los diferentes trámites.

<p>6 ¿Con qué frecuencia se ejecutaron proyectos por parte del GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según la Ley Sistema Nacional De Infraestructura Vial Transporte Terrestre y cuál es el avance de los mismos?</p>	<p>Desde el 2019 hasta el 2022 se han ejecutado varias obras de infraestructura de vial. No te puedo decir si lo hace una obra cada mes, cada dos meses, porque para eso hay que hacer un estudio y luego hay que hacer un proceso de contratación pública. Entonces, un proceso puede demorar un mes, tal vez un mes y medio, hasta adjudicar, hasta contratar, hasta firmar el contrato, puede demorarse. Pero son muchas avenidas que se han hecho desde el 2019 hasta el 2022. Se han ejecutado en su mayoría.</p>	<p>Es complicado establecer un periodo de tiempo en el cual se ejecutan las obras ya que cada una demanda ciertas cosas que se deben adquirir, por lo cual existen obras en infraestructura vial que tienden a finalizarse en un largo periodo de tiempo mientras que hay otras que por el contrario se logran completar en menos tiempo. Esto se debe a que para cada proceso para la ejecución de un proyecto se debe cumplir una serie de pasos.</p>
<p>7 ¿Cuál es el procedimiento para la inclusión de los diferentes</p>	<p>Cada dirección del municipio debe tener su POA, su plan de operativo anual. Entonces, en el presupuesto hay unas partidas. Entonces, de acuerdo con esas partidas, cada dirección tiene sus necesidades para hacer la contratación</p>	<p>Se debe tomar en cuenta que cada una de las direcciones del GADM-E tiene muchos asuntos que necesitan destinar recursos sin embargo el presupuesto del GADM-E al ser</p>

proyectos en anual. Entonces, como planificación, limitado se debe priorizar que el POA, y de nosotros en este año tenemos la proyectos se van a realizar de qué manera actualización del PDI y del PUX. Entonces, cada una de las direcciones, se realiza el para eso necesitamos un porcentaje de esta priorización se hace seguimiento y dinero. Entonces, nosotros tenemos que mediante una socialización control de socializar con el señor alcalde, con los entre los directores de los estos? directores, para que nos den esos recursos departamento y el alcalde, para poder ejecutarlos. Porque en todas verificando mediante consenso las direcciones tienen muchísimas cosas que acciones se deben tomar por solicitar. Tienen muchos proyectos por de manera pronta. realizarlos. Entonces, insisto. Quisiéramos hacer muchas cosas. Quisiera que todo lo que tenemos en los proyectos, quisiéramos ejecutarlos. Pero no podemos hacerlo de esa forma porque el presupuesto es muy limitado. Entonces, hay que priorizar gastos. Y de esa manera se realiza. Entonces, el POA es anual. Siempre es anual. Se debe actualizar anualmente y esto va llegando con el presupuesto.

8	<p>¿Cuál considera usted que son los elementos que retrasan la ejecución de un proyecto de infraestructura vial?</p>	<p>Muchas de las veces son por los estudios. Si bien es cierto, en nuestro municipio no hay muchos estudios. Entonces, para proyectos de gran venta dura necesitamos los estudios. Les voy a poner un ejemplo para que me entiendan. El proyecto que ahorita estamos ejecutando, les había dicho que cuesta aproximadamente 1.800.000 dólares. Pero para eso se necesitan diseños arquitectónicos, diseños estructurales, diseños de pavimento, diseños eléctricos, diseños sanitarios. Son muchísimas ingenierías que hay que hacer para poder hacer esa licitación. Ahora, nuestro municipio tiene ingenieros civiles. Sí, tiene, pero no tiene ingenieros sanitarios, no tiene ingenieros en pavimentos. Nosotros le pedimos ayuda, también que nos ayude con los estudios a la empresa eléctrica. Pero para todo eso tuvimos que contratar una consultoría. Esta consultoría costó alrededor de 25.000 dólares. Entonces, ellos</p>	<p>Los procedimientos establecidos que deben seguir las instituciones públicas producen que se retrase la ejecución de obras en infraestructura vial, ya que cada proceso tiene un tiempo indefinido ya que hay procesos se pueden tardar poco tiempo para completarse mientras que otros pueden tardar un largo tiempo por distintos factores. De igual manera se debe tomar en cuenta que el GADM-E no cuenta con funcionarios aptos para cada uno de los proyectos por lo cual se debe contratar a otros profesionales para desarrollar diferentes actividades, de igual manera para realizar la contratación de los otros profesionales se debe</p>
---	--	---	---

se encargaron de hacer todos los estudios. seguir diferentes procesos
¿Por qué se retrasa? Pongámosle así, la internos que pueden
gente cuando se va a hacer una obra demorarse un largo tiempo en
dice, pero claro, si se van a hacer ya el ocasiones dependiendo el tipo
último año, ¿por qué no hicieron desde de servicio que se está
antes? Porque se tuvo que, primero, buscando.
contratar una consultoría para los estudios.
Después se tuvo que solicitar al Banco de
Desarrollo Ecuatoriano para que nos den
esos recursos. Entonces, son unos
procedimientos, hay que seguir el
procedimiento para poder tener ese dinero
y ahí sí poder ejecutar. Entonces, en el
portal de compras públicas hay que subir
los procesos, hay que adjudicar. Una vez
que ya se haga todo el procedimiento, ahí
ya se hace la adjudicación y se hacen los
contratos. Y de ahí ya empiezan a ejecutar
los proyectos. Entonces, no es tan fácil
como se pensaría, decir, vean, vamos a
hacer esto. Para hacer cualquier obra hay
que planificarla, hay que priorizarla, hay
que hacer los estudios, luego hay que
contratarla. Por eso, en todas las entidades
que ustedes se van a encontrar, no sé si
ustedes ya han hecho esta misma
encuesta en otros municipios. No, no, solo
está aquí. Ya, entonces, es la misma
metodología. Todos los municipios tienen
que hacer los mismos procedimientos. Y
hay veces que se demoran mucho más los
estudios porque no hay oferentes, no hay,
se pide proformas y tampoco es que te den
una información rápido. Entonces, eso, por
eso, ese tipo de circunstancias es uno de
los procesos de contratación. Lo único que
me faltaría es darte cuáles son los
proyectos ejecutados del 2019 al 2022 y lo
demás ya creo que está suscitando.

9 ¿De qué Obviamente por la accesibilidad. Nuestro El cantón Espejo ha sobresalido
manera los cantón es caracterizado por ser ganadero, por el sector agrícola,
proyectos de por ser agrícola y la mayoría de las ganadero y turístico, ahora

<p>vialidad permiten el desarrollo del Cantón?</p>	<p>personas viven en la zona rural del cantón. Además de que este cantón tiene un gran potencial turístico. Entonces, la manera de que se permite el desarrollo es porque hay mucha buena accesibilidad. Los productores de leche, los productores de productos agropecuarios a tener buenas vías con una buena infraestructura tendrán un acceso más directo hacia donde se van a distribuir estos productos. Si en un camino de tercer orden, antes se demoraba tres o cuatro horas, en un camino que esté asfaltado, que tenga buena accesibilidad, se demorará menos de una hora. Entonces, el tiempo es dinero. Entre menos tiempo te demores, hay más utilidades. Porque un carro, si va en tercer orden, se va a dañar, siempre hay que hacer los controles periódicos con más frecuencia. Entonces, con eso se desarrolla la economía. Ahora nosotros tenemos la Laguna de Bordeo, tenemos la Reserva Ecológica de Banque, que es un alto potencial turístico. Entonces, ahorita estamos ejecutando un proyecto de 22 kilómetros hacia la Reserva Ecológica. Entonces, eso además de ser un proyecto macro, un equipamiento de ciudad, además de que va a ser un potencial turístico, es un potencial también para los productores de leche y de los productos agropecuarios, porque este cantón es netamente agrícola</p>	<p>bien, tomando en cuenta estos aspectos es fundamental tener una buena infraestructura vial que permita minimizar costos de transporte, fácil accesibilidad a diferentes lugares del cantón, evitar accidentes y mejorar la circulación vehicular.</p>
<p>10 ¿Cuáles cree usted que son los principales factores que favorecen al desarrollo local, la ejecución de proyectos de</p>	<p>Como yo les comentaba, un cantón al tener una buena accesibilidad tiene el acceso a muchos componentes. Por ejemplo, si hay vías de primer orden, en primer lugar, ya va a haber compañías de taxis o servicios públicos de transporte para poder llevar y traer a toda la gente. En un camino que no tenga esta infraestructura, no va a haber un bus que vaya por allí. En</p>	<p>Contar con una buena infraestructura vial favorece en gran medida desarrollo local en el cantón porque permite que los sectores productivos del cantón puedan trasladar sus productos de forma rápida y fácil, las compañías de transporte igual serán</p>

vialidad es un cantón, en cualquier cantón, la uno de ellos? infraestructura es una prioridad. En Tulcán ahora yo he visto que ha crecido muchísimo la población, entonces imagínate que en el centro de la ciudad hay embotellamientos, hay tráfico, entonces ¿qué es lo que se debe de planificar? Hacer vías alternas, por eso se hizo la avenida Julio Robles, y eso es como que algo ayuda para que haya descongestión. Es igual que acá, nosotros tenemos aproximadamente 14.000 habitantes en este cantón. Y hay muchos caminos de tercer orden, pero estos caminos son rurales, entonces es un trabajo bastante comprometido, este alcalde es bastante comprometido con la gente que vive en la zona rural. Entonces obviamente nosotros directamente no podemos hacer intervenir directamente, tenemos que hacer convenios, como ya les había explicado. Entonces eso favorece el desarrollo local, o sea los proyectos de verdad son netamente prioritarios. Es una de las cosas que en esta nueva administración el alcalde ha priorizado. Entonces también una de las cosas para favorecer el desarrollo vial es la maquinaria. Un cantón como el nuestro necesitamos maquinaria. La maquinaria que tenemos está obsoleta. Muchas personas vienen a solicitar ayuda, dicen por favor necesito maquinaria porque hay un lugar donde hay huecos y necesito que me ayuden aplanando, que me ayuden con el rodillo, pero las máquinas están dañadas. Entonces cuando ya se las arregla, igualmente hay que priorizar. Para esta nueva administración ya se tiene un proyecto, un proyecto que se le va a solicitar al Banco de Desarrollo Ecuatoriano, es más o menos un millón y beneficiadas si existen buenas vías ya que así al momento de trasladar a los clientes podrán hacerlo de forma rápida y sin dañar sus automotores, adicional a esto la ciudadanía en general resulta beneficiada ya que puede trasladarse a sus hogares de zona rural con mayor facilidad.

medio, y se va a pedir un equipo caminero. Entonces con eso también vamos a solventar, y eso también les favorece a la gente que trabaja en la producción.

Tabla 22. Ficha técnica experto 4 (Gestión ambiental y desarrollo económico local)

Ficha técnica experto 4	
Nombre	Willman Cazares
Departamento	Dirección de Gestión Ambiental Y Desarrollo Económico Local
Cargo	Director del Departamento de Gestión Ambiental Y Desarrollo Económico Local del GADM-E
Profesión	Magíster en Gestión Ambiental
Lugar de entrevista	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo
Fecha de entrevista	18 de mayo del 2023

Tabla 23. Resultados de entrevista experto 4

Nº	Pregunta	Respuesta Expertos	Interpretación
1	¿Cómo se vinculan los proyectos de vialidad con las necesidades y problemáticas reales del cantón según lo que establece el COOTAD?	Claro, en el cantón existen diversas problemáticas y lo que siempre han venido solicitando toda la ciudadanía del cantón ha sido referente con las vías en este caso nosotros nos acogemos a lo que es el cootad llevando así las competencias a cumplirse en este caso tenemos 2 tipos de competencias lo que son las concurrentes y lo que son las exclusivas a nosotros era un cantón que se maneja por lo rural realizamos convenios con los Gads parroquiales que cada parroquia para así poder realizar proyectos en los cuales se logre solventar esta gran necesidad de lo que es la vialidad.	Los proyectos de vialidad están vinculados con los problemas de la sociedad mediante las reuniones que se mantienen con las distintas personas presentan sus problemas ante el GAD, estos problemas son incluidos en el PDOT del año en cuestión, los proyectos se realizan además en convenios con los diferentes niveles de gobierno para poder ser ejecutados, y de esta manera se puede llegar a resolver los problemas que se presentan desde los barrios en donde las vías no atendidas.
2	¿Cuáles son los proyectos ejecutados por el GADM-E en	Lo que establece el PDOT con en materia de vialidad eh se lo establece en un apartado de problemáticas en el cual cada administración debe de atacar esos problemas en el caso de nuestro cantón se	El GAD a tenido algunas intervenciones en el tema de vialidad, sin embargo no se a logrado atacar realmente a donde está

materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según lo establecido en el PDOT?

ha establecido distintos tipos de problemáticas que tienen que ver con vialidad ya sea rural urbana todo esto se lo realiza gracias a convenios con los diferentes gobiernos descentralizados para interactuar en cada uno de estos. La administración de Arnaldo Cuasés que inició en el año 2019 no ha tenido en sí proyectos desde que inició sino hasta el año 2021 en el cual se fin logró financiar junto con el ministerio de obras públicas un proyecto denominado reconstrucción y mejoramiento de vías el cual tiene una longitud de 22 km y una inversión de 10 millones en este caso podemos decir que estos no son reembolsables por lo cual no el municipio no va a gastar nada sin embargo existen mini proyectos en los cuales ha intervenido el municipio dentro del cantón sin embargo no han sido con tan relevancia como lo ha sido el proyecto antes mencionado.

presente el problema, sino que se a realizado un proyecto en el cual se tuvo el apoyo del ministerio de obras públicas, esta vía realizada si ayuda a cierto sector mas no beneficia a toda la población de una localidad además de que este proyecto trajo consigo algunos problemas por los cuales muchas personas se vieron afectadas, además también en dirección a la competencia se puede mencionar que dentro de la cabecera cantonal se a intervenido muy poco solamente reemplazando cuadrantes de vía los cuales estaban llenos de baches etc.

3 ¿Se considera a los actores sociales en la aprobación de proyectos de vialidad?

Efectivamente se considera a los actores sociales como partícipes dentro de cualquier tipo de proyecto no sólo de vialidad sin embargo para este tipo de proyectos es necesario que se realicen audiencias ciudadanas para que así las personas puedan llegar a participar es decir se realiza una participación activa de todas las personas de las diferentes parroquias barrios que conforman el cantón y es allí en donde se puede evidenciar las problemáticas que tienen cada uno de estos para así lograr solventarlas con gestión directamente desde el municipio siendo así que este se hace presente con la realización de obras la aplicación de proyectos las ayudas que se realizan como anteriormente les mencionaba también los convenios son importantes para realizar todo tipo de proyectos.

Los actores sociales es decir la población del cantón si es parte de la realización de proyectos de vialidad, se realiza las audiencias ciudadanas en las cuales las personas tiene la oportunidad de comunicar sus problemas para atacarlos a estos con proyectos que pueden hacerse con convenios o de cierta manera únicamente con el GAD.

<p>4</p> <p>¿Considera que el presupuesto asignado para los distintos proyectos que ha ejecutado en vialidad el GADM-E son suficientes, y cuál es el porcentaje de ejecución presupuestaria ?</p>	<p>Bueno con relación a esta pregunta creo yo que eh el presupuesto no no es tan grande para este tipo de proyectos sí ya que bueno yo no manejo esto mi fuerte es la gestión ambiental del cual soy director quién sabe acerca de lo ejecutado en este presupuesto es la Nati que es la directora de financiero pero yo creo desde mi punto de vista que el presupuesto que se le asigna a los proyectos es un poco bajo y esto pues es debido a que como bien saben nuestro cantón es un poco pequeño sin embargo eh para todo tipo de proyectos existen convenios como se los he venido mencionando durante todo este transcurso eh en este caso se puede decir que también ha existido un poco de desapego por parte de la del gobierno provincial más sin embargo nosotros hemos tratado de realizar proyectos que sean de impacto frente a vialidad pero no se cuenta con todo el presupuesto que se necesitaría.</p>	<p>El presupuesto que se asigna desde el gobierno central hacia el GAD municipal va acorde a distintos factores, sin embargo esto no puede ser limitante a la hora de planificar proyectos ya que como se conoce se puede trabajar mediante competencias concurrentes en las cuales otros niveles de gobierno pueden apoyar para que se realice algún proyecto, en este sentido se puede mencionar además que es importante conocer el porcentaje de ejecución del presupuesto ya que si anualmente este no se cumple en su totalidad es muy probable que como dice la ley se rebaje este presupuesto por el hecho de no haberlo completado todo.</p>
<p>5</p> <p>¿Cuál es el proceso para la aprobación del presupuesto para los distintos proyectos ejecutados por el GADM-E, según el Código Orgánico De Planificación Y Finanzas Publicas en materia de</p>	<p>Bueno para que un presupuesto se pueda probar es necesario que exista una partida presupuestaria para un determinado proyecto o en su o en su defecto para la ejecución de este mismo sin embargo lo que menciona es el código de finanzas es que se generen los financiamientos con los ingresos del mismo municipio pero sin embargo como les digo somos un municipio pequeño en el cual no es que exista una gran liquidez con lo que sería el pago de impuestos y los demás pero para obtener presupuesto se realizan como les había mencionado también los convenios con diferentes gobiernos descentralizados los cuales estén dispuestos a colaborar para ejecutar cualquier tipo de proyecto además de esto</p>	<p>Los recursos del GAD provienen principalmente de un presupuesto que se asigna desde el gobierno central, luego existen los ingresos propios los cuales provienen del cobro de impuestos y demás, los proyectos siempre deben de tener una tabla de presupuesto comprobado el cual se presenta directamente a la administración del GAD en este sentido la aprobación proviene directamente de los directivos quienes</p>

	vialidad y de dónde provienen los recursos?	para la aprobación de todo esto es necesario realizar un poco hay un anteproyecto del del presupuesto en este caso esto pasaría a manos de lo que son los señores concejales quienes serían los que deciden aprobar o no aprobar eh determinado proyecto	manejan las decisiones acertadas para todo tipo de proyectos.
6	¿Con que frecuencia se ejecutaron proyectos por parte del GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según la Ley Sistema Nacional De Infraestructura Vial Transporte Terrestre y cuál es el avance de los mismos?	Mi hijo yo la verdad le mentiría diciendo que sí se han realizado proyectos anuales trimestrales cuatrimestrales y han sido completados en su totalidad con un 100% de ejecución pero esa no es la realidad lo que buscamos nosotros como municipio ante ustedes como la academia es ser transparente y la verdad es que sí realmente la esta administración se ha puesto las pilas en lo que es temas de vialidad pero sin embargo se ha realizado pocos proyectos con relevancia el único que la ciudadanía reconoce que es de verdad pero más sin embargo sólo beneficia a cierta parte del cantón no a todo hay que quedar que quede claro es el asfaltado de los 10000000 pero eh Claro todo esto viene eh ligado a lo que es la la ley de infraestructura vial ya que es pues la la que nos regimos nosotros sí entonces eh con relación a la competencia que pues como nosotros tenemos de aquí de netamente lo urbano puedo mencionar que sí se realizado pero no con no con mucha frecuencia si será lo mucho uno o 2 anualmente y de esta de esto se puede rescatar que son eh parches de de agujeros huecos que sean venido presentando ya por factores externos	Los proyectos de vialidad en un cantón en donde su economía dependa del turismo y actividades agrícolas es fundamental que el tema vial esté cubierto en su totalidad, mas sin embargo no se realiza así, porque solamente un proyecto ejecutado para dos años y que solo beneficie a una parte del cantón no es muy viable, y de cierta manera no es aceptable que pequeños proyectos de cubrir baches y rupturas en las vías duren mas de 3 o 4 meses.
7	¿Cuál es el procedimiento para la inclusión de los diferentes proyectos en el	El poa es el plan operativo anual que se maneja en todos los gobiernos autónomos descentralizados municipales sí en este caso nosotros lo que realizamos para la inclusión de proyectos en cómo estamos hablando de vialidad eh para la inclusión de proyectos viales es solicitar a los diferentes barrios	El POA es un plan que se realiza una vez al año de cada administración este está completo por problemáticas reales del cantón, la vialidad es un problema latente en todos

<p>POA, y de que manera se realiza el seguimiento y control de estos?</p>	<p>parroquias ciudades que nos manifiesten sus problemáticas y con relación a eso nosotros vamos formando el plan operativo anual sí esto se está conformado por diferentes proyectos que están destinados a realizarse en los diferentes cuatrimestres del año sí cuando ya se tiene realizados los posts de cada año lo que se realiza es la ejecución de los proyectos que están mencionados allí y para su seguimiento y su control lo que nosotros hacemos es realizar una bueno ahí mismo en lo que y la contratación de empresas para realizar los proyectos se contrata también fiscalizadores los cuales están dentro del municipio realizando intervenciones acerca del avance de cada uno de estos proyectos.</p>	<p>los lugares del cantón, estas problemáticas vienen directamente de los ciudadanos y los proyectos que se planifican y se ejecutan se realizan un control y seguimiento del cual están encargados fiscalizadores quienes controlan el progreso de dicho proyecto.</p>
<p>8 ¿Cuál considera usted que son los elementos que retrasan la ejecución de un proyecto de infraestructura vial?</p>	<p>Muy buena pregunta mi estimado Sebastián vera lo que pasa es que hay varios factores que retrasan la ejecución de proyectos y no sólo de vialidad sino en general de todo de en de carácter ambiental de carácter eh administrativo no eh de todo y es y eso es la falta de recursos y de maquinaria también se puede mencionar que los maquinaria es un factor importante a la hora de ejecutar proyectos de vialidad porque eh bueno hablemos de un pequeño proyecto ya ejemplo nosotros eh necesitan bueno se necesita reconstruir una calle que se ha dañado aquí en el centro de la ciudad y cuenta con unos 300 400 m de largo y para ello sabemos que se necesita material se necesita maquinaria y eh se necesita operadores para estas maquinarias no claramente más sin embargo el municipio solamente cuenta con una retroexcavadora 3 volquetas que pues mayormente están ocupadas también contamos con un rodillo personal de cuadrilla también pero en la maquinaria sí es indispensable ya que si no contamos con eh bastante maquinaria no es</p>	<p>Es importante saber por qué en determinadas ocasiones no se logra completar el porcentaje de ejecución de los proyectos es allí donde entran los factores que retrasan esta ejecución y la falta de personal, maquinaria y recursos son factores que impiden la ejecución de algunos proyectos y en el caso del cantón la falta de algunos implementos que son necesarios para estos proyectos son factores de aplazamiento de tiempo.</p>

que podamos realizar la ejecución de estos proyectos de manera inmediata sino que se van a tardar más de lo establecido

9	¿De qué manera los proyectos vialidad permiten el desarrollo del Cantón?	<p>El desarrollo local dentro del cantón está un poco retrasado hablémoslo así ya que desde que nosotros tomamos la administración hemos podido observar que pues las vías que componen el cantón están deterioradas entonces tratar de llegar a cada una de estas villas que pues son indispensables para lo que compone el desarrollo local que después en nuestro caso en el caso de nuestro cantón el turismo que es una fuente súper importante para que pueda existir este desarrollo nosotros deberíamos de observar dónde está la falencia en las vías cuáles son las que tienen difícil acceso cuáles no tienen mantenimiento y es donde ahí donde veríamos inyectar diferentes proyectos planes que puedes ayuden a la reconstrucción en el mejoramiento de estas determinadas vías hablando también de desarrollo local estamos hablando de productividad sí en el en nuestro caso netamente es un cantón ganadero agrícola que se destaca por la producción netamente de lo que es papas habas alverjas la producción de leche e industrias queseras entonces nosotros también debemos de actuar en estos escenarios llegando a estos lugares aplicando proyectos que en donde se mejoren las vías y así poder aumentar esta productividad minimizar costos que es lo que se tiene planificado para los las personas que movilizan sus productos la comercialización de la misma manera para que los turistas para llamar la atención de turistas porque nosotros sabemos que con mejores vías de acceso a diferentes lugares por ejemplo nosotros tenemos la reserva ecológica el</p>	<p>EL desarrollo del cantón va de la mano con la infraestructura vial que este maneje, ya que las principales actividades que se realizan dentro del mismo son de producción, es decir, la ganadería y agricultura siendo las principales fuentes de ingreso que posee el cantón, de esta manera, con una buena infraestructura se pueden minimizar costos de transporte que favorecerían a los productores locales sin dejar de lado el turismo que para lograr que personas de otros lugares visiten el cantón es necesario mantener las vías en un estado óptimo.</p>
---	--	--	--

Ángel el voladero existe un lugar que se llama el polylepis son lugares turísticos que necesitan realmente que tengan una buena vialidad para que así puedan guiarse las personas y llegar hasta estos lugares.

10	¿Cree usted que la ejecución de proyectos de vialidad es uno de los principales factores que favorecen al desarrollo local?	Claro es importantísimo la ejecución de proyectos en materia de lo que es vialidad ya que esto como le mencioné anteriormente favorece a lo que compone el desarrollo local que es mejorando las vías para el acceso a lugares turísticos mejorando el acceso para lugares en donde a sectores en donde se netamente productivo y ayudar así de esta manera toda la ciudadanía del cantón a que pueda mejorar la calidad de vida ya que nosotros también debemos de tener en cuenta que hablando de desarrollo local no sólo hablamos de avances para el cantón sino también para la ciudadanía que se encuentra en la zona céntrica del cantón en este caso el Ángel mejorando así las vías que componen el casco urbano también nosotros podemos fortalecer el ámbito en este caso de la sociedad siendo así que mejoraríamos la movilización de las personas además de disminuir costos en algunas áreas.	La ejecución de proyectos de vialidad es un factor que apoya al desarrollo del cantón mas sin embargo se a tratado de impulsar algunos proyectos que potencien el desarrollo del cantón pero no se a logrado cumplir en su totalidad, el desarrollo que maneja el cantón se vería mejorado si se implementan proyectos de vialidad dirigidos directamente a sectores en los que puedan lograr que los productores puedan estandarizar sus costos de transporte y así se pueda mejorar hasta la movilización personal de cada uno de los habitantes.
----	---	--	---

4.2. DISCUSIÓN

Como producto de la investigación llevada a cabo, se han logrado identificar múltiples respuestas para cada una de las preguntas planteadas al comienzo del estudio. Inicialmente, se logró diagnosticar los proyectos realizados, a través de una entrevista realizada al director del departamento de planificación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo se obtuvo que en el año 2019 el GADM-E ejecutó dos proyectos relevantes los cuales estaban enfocados en la construcción de bordillos y adoquinados en diferentes calles que habían sido olvidadas en la parroquia el Ángel, dichos proyectos están casi ejecutados en su

totalidad, fueron desarrollados con una inversión de más de 85 mil dólares. De igual manera mediante la encuesta aplicada a los habitantes del cantón se logró constatar que la gestión en infraestructura vial realizada por el GADM-E fue deficiente ya que a lo largo del periodo en cuestión se han ejecutado pocos proyectos y en muchos de casos no se han llegado a ejecutar en su totalidad afectando significativamente al desarrollo local limitando a ciertos sectores.

El GADM-E realizó un convenio entre el GADPR El Goaltal y el GADPR La Libertad para llevar a cabo dos proyectos, uno en cada parroquia, este convenio se planificó con una inversión total de 200 mil dólares y se realizó con el fin construir adoquinados en algunas calles de estas parroquias, sin embargo, estos proyectos no han logrado ejecutarse en su totalidad ya que van avanzando de manera lenta.

Para Leeuw (1996) "La nueva gestión pública pone énfasis en la incorporación de los principios económicos, la eficiencia y la efectividad. Su objetivo es alcanzar la excelencia en la prestación de servicios, las normativas y las sugerencias" (pág. 92). Estas condiciones a lo largo del tiempo han generado malestar en los transeúntes y habitantes de estas zonas por cierre de ciertos lugares, acumulación de materiales, el ruido constante por la construcción y el polvo que se acumula en el aire, esto reduce significativamente la eficiencia y la efectividad de la gestión, ya que se debería optimizar el tiempo utilizado en la ejecución de cada proyecto.

Se suscribió un convenio entre el ministerio de transporte y obras públicas, el GADM-E y el GADPR La Libertad en el cual se contemplaban 22km de reconstrucción y mejoramiento vial desde la ciudad del Ángel hasta la represa Geovanny Calles, este tuvo una inversión total de 10 millones de dólares no reembolsables. Zurbriggen (2011) menciona que "la transferencia de competencias gubernamentales hacia otros niveles de gobierno se establece para que exista una mejor entrega de servicios públicos locales con una mayor eficiencia" (pág. 5). Se ha logrado coadyuvar entre distintos niveles de gobierno para lograr un mayor alcance de objetivos, sin embargo, lograr una entrega de servicios optima se ha visto decadente la gestión ya que no se ha logrado completar en su totalidad algunos proyectos que ya han iniciado en años pasados, esto se lo puede evidencia debido a que los habitantes del cantón reclaman que se termine pronto proyectos que han estado abandonados.

Villanueva (2006) menciona que el gobierno es un actor con una visión clara del futuro de la sociedad y capaz de producir eficientemente servicios de seguridad, infraestructura, ambiente, salud, educación. Que contribuyan a generar y sostener la calidad de vida de la sociedad. (pág. 127). La mayor parte de la población ha identificado que el mejoramiento vial favorece directamente al desarrollo local, ya que al contar con vías en buen estado el sector productivo puede trasladar sus productos de manera fácil, rápida y eficiente minimizando al máximo el costo de transporte y asegurando que sus productos lleguen en óptimas condiciones, de igual forma para el sector turístico las vías juegan un rol fundamental ya que los visitantes puede ir a los diferentes lugares turísticos con mayor facilidad y asegurando su seguridad.

Además, según Boisier (2005), el desarrollo económico local es fundamental para el crecimiento y el bienestar de una comunidad, sostiene asimismo es necesario fomentar un enfoque de desarrollo que tenga un equilibrio entre el desarrollo social, político, administrativo, cultural y ambiental (pág. 7).

La población del cantón Espejo está de acuerdo en que el desarrollo local depende directamente de como el GADM-E realiza su gestión para impulsar el desarrollo vial, sin dejar de lado el tema agrícola, productivo y turístico ya que juntamente con el tema de la vialidad es que se determina que el cantón cuenta con un bajo nivel de desarrollo local, así también se lo puede comprobar debido a la calidad de vida que llevan los habitantes del Cantón.

El desarrollo local dentro del cantón es un eje fundamental, sin embargo, para que este verdaderamente alcance un gran auge es indispensable contar con una buena infraestructura vial, no obstante, se ha demostrado que la ciudadanía del cantón Espejo no ha observado que el GADM-E haya realizado proyectos significativos dentro del cantón creando descontento en la población por la poca atención que se le ha dado a infraestructura vial del cantón.

Albuquerque (2004) Menciona que el desarrollo local no se reduce únicamente al crecimiento económico, sino que busca alcanzar un desarrollo humano integral, con mejor calidad de vida, acceso a servicios básicos, educación, infraestructura, salud y cultura.

Se logró identificar el nivel de desarrollo local mediante la infraestructura vial que maneja el cantón debido a que es una de las dimensiones planteadas, estas fueron seleccionadas respectivamente a las actividades desarrolladas dentro del cantón, esto se puede notar debido a que el cantón es netamente agrícola y ganadero, además de ello el turismo es el sustento de cierta parte de la población del cantón. De igual manera se logró evidenciar que las vías del casco urbano están en mal estado, adicionalmente en las vías de segundo y tercer orden que son las más usadas por los habitantes y transportistas pasan una serie de dificultades para llegar a su vivienda o lugar de trabajo siendo identificada como una de las principales dificultades la falta de mantenimiento de las vías.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- Se diagnosticó que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en el periodo 2019-2022 ejecutó proyectos de vialidad como: construcción de bordillos, adoquinados, asfaltado de vías en las diferentes parroquias que componen el Cantón, sin embargo, algunos de ellos aún siguen en fase de construcción lo que ha generado descontento en la ciudadanía debido a las interrupciones generadas, la inseguridad al transitar por dichas vías y por el aumento de costos de transporte.
- Se determinó que el nivel de desarrollo local dentro del cantón depende directamente de la infraestructura vial, debido a las actividades productivas que se realizan dentro de él, gracias a la recolección de información se ha determinado que el nivel de desarrollo local es bajo debido a las malas condiciones de vialidad presentes en el cantón que no permiten que las actividades se desarrollen de manera adecuada.
- Se evaluó la gestión del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo en proyectos en vialidad mediante el nivel de desarrollo local que tiene el cantón, de esta manera se logró obtener que la infraestructura vial dentro del cantón juega un papel fundamental en el desarrollo local, sin embargo, debido al mal estado vial se puede mencionar que no a existido una gestión optima en proyectos de vialidad que potencien el desarrollo local.

5.2. RECOMENDACIONES

- Se recomienda al departamento de Obras Públicas del GADME que debería de mejorar la gestión y aumentar el número de sus proyectos para así lograr culminar lo programado en el tiempo ideal, para que de esa manera no existan inconvenientes con la ciudadanía, debido a que si la infraestructura vial del cantón tantas vías de segundo y tercer orden no se encuentran en óptimas condiciones, las actividades productivas no se podrían realizar con normalidad.

- Se recomienda al departamento de gestión financiera cubrir en su totalidad el presupuesto asignado para los proyectos de vialidad, debido a que en la entrevista logramos encontrar que solamente se ejecutó un 30,6% del presupuesto total en todo el periodo.
- Se recomienda al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo impulsar a la ciudadanía del cantón a que haga parte del presupuesto participativo ya que de esta manera se lograrían conocer mejor las necesidades de la población en el tema de vialidad y así se lograría cubrir mejor las necesidades.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre, A. M. (enero de 2014). Repositorio PUCE. Obtenido de Cantón Paltas: Estrategias para su desarrollo económico y social: <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/6857/7.36.001440.pdf?sequence=>
- Alburquerque, F. (2004). El Enfoque del desarrollo económico local. Buenos aires : Organización Internacional del Trabajo.
- Anguita, J. C., Labrador, J., & Campos, J. D. (2002). La encuesta como técnica de investigación. Elaboracion de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos. Investigación, 1-2.
- Asamblea Nacional. (20 de octubre de 2010). CODIGO ORGANICO DE PLANIFICACION Y FINANZAS PUBLICAS. Obtenido de https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/CODIGO_PLANIFICACION_FINAZAS.pdf
- Asamblea Nacional. (25 de Abril de 2017). Ministerio de Obras Públicas. Obtenido de LEY SISTEMA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/LOTAIP_8_REGLAMENTO-LEY-ORGANICA-SISTEMA-INFRAESTRUCTURA-VIAL-DEL-TRANSPORTE.pdf
- Barquero, A. V. (2007). Desarrollo endógeno. Teorías y políticas de desarrollo territorial. Investigaciones Regionales, 5,6,7,8,9.
- BBVA. (2019). GLOSARIO. Obtenido de <https://www.bbva.mx/educacion-financiera/f/financiamiento.html>
- Boisier, S. (2001). DESARROLLO (LOCAL): ¿ DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO? Transformaciones globales, Instituciones y Políticas de desarrollo local.

Cáceres, O. (11 de Agosto de 2014). Slideshare. Obtenido de Técnicas de investigación entrevista, encuesta y observación.:

<https://es.slideshare.net/oscarcaceres9862/tecnicas-de-investigacion-entrevista-encuesta-y-observacin>

CAF. (Diciembre de 2020). BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. Obtenido de IMPACTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL SOBRE EL CRECIMIENTO ECONÓMICO UTILIZANDO IMÁGENES SATELITALES:

<https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1670/Impacto%20de%20la%20infraestructura%20vial%20sobre%20el%20crecimiento%20econ%C3%B3mico%20utilizando%20im%C3%A1genes%20satelitales.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Cárdenas, N. (2022). El desarrollo local su conceptualización y procesos. Provincia, 11.

Carrasco, E. (Abril de 2009). Pirhua UDEP. Obtenido de Pirhua UDEP: https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/1990/MAS_ICIV-L_007.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Carrión, G. Y. (2010). Análisis sobre el concepto de desarrollo económico con una mirada hacia Latino América. Bogotá.

Castro, J. A., & Castro, A. M. (2009). PROYECTOS DE INVERSIÓN EVALUACIÓN Y FORMULACIÓN. México: Free Libros.

Clarín. (24 de Octubre de 2020). Cultura. Obtenido de https://www.clarin.com/cultura/que-es-el-metodo-inductivo-significado-pasos-y-ejemplos_0_6AL5shQEw.html

Cortéz, S. M., Aguilera, D. D., & Ortega, Y. C. (2 de Enero de 2021). Estrategia de desarrollo endógeno: una propuesta para comunidades ecuatorianas. Cienciadigital. Obtenido de <https://cienciadigital.org/revistacienciadigital2/index.php/CienciaDigital/article/view/1518/3974#toc>

David Bastidas, J. P. (mayo de 2009). Obtenido de [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8453BD9D9F57489405257C0C0014A7FC/\\$FILE/Gesti%C3%B3n_P%C3%BAblica.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8453BD9D9F57489405257C0C0014A7FC/$FILE/Gesti%C3%B3n_P%C3%BAblica.pdf)

- Dayana, G. V., & Elizabeth, O. C. (2019). Repositorio UPEC. Obtenido de <http://repositorio.upec.edu.ec/bitstream/123456789/777/1/TESIS%20GARCIA%20DAYANA%20Y%20GRACE%20ORTEGA.pdf>
- Diario el Norte. (29 de Abril de 2022). DIARIO EL NORTE. Obtenido de Cantón Espejo con una inversión mayor a los USD 13 millones: <https://www.elnorte.ec/canton-espejo-con-inversion-mayor-a-13-millones/>
- Dirección General de Inversiones Públicas. (04 de diciembre de 1995). Repositorio Digital Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Obtenido de https://www.preventionweb.net/files/32088_guiametodologicageneral.pdf
- Duque, F. (2006). El Gerente Público: un profesional indispensable para el desarrollo. CADERNOS EBAPE B.
- Flores, R. (19 de Septiembre de 2013). Prezi. Obtenido de Prezi: <https://prezi.com/xc4qlr7lwwul/el-metodo-explicativo/>
- Folgueras, P. (2016). La entrevista. Obtenido de <http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/99003/1/entrevista%20pf.pdf>
- GAD Provincial del Carchi. (2019). PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DEL CARCHI (PDOT).
- Gaibor, F. A. (2017). Repositorio UTA. Obtenido de "Tipos de financiamiento y su efecto en el capital de trabajo de los socios de las cooperativas de transporte público de pasajeros en taxis de la ciudad de Ambato: <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/26896/1/T4146ig.pdf>
- García, T. (2003). Universidad Santa Ana. Obtenido de Universidad Santa Ana: http://www.univsantana.com/sociologia/El_Cuestionario.pdf
- García, W. K., & Quinde, D. D. (Octubre de 2020). Repositorio UG. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/61734/1/ALMACHE%20GARCIA%20c%81A%20WENDY%20Y%20DOMINGUEZ%20QUINDE%20DAYANA.pdf>
- González, E. (2016). UCM. Obtenido de El método científico y generalidades: <https://www.ucm.es/data/cont/docs/107-2017-02-08-El%20M%20C3%A9todo%20Cient%20C3%ADfico%20I.pdf>

Hernández, J., Gallarzo, M., & Espinoza, J. (2011). Desarrollo Organizacional Enfoque Latinoamericano. Juárez: Pearson. Obtenido de DESARROLLO ORGANIZACIONAL.

Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social . (enero de 2006). Cepal.org. Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/7308/S0600068_es.pdf

Jiménez, A. R. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. EAN, 186.

Luna, E. G., Navas, D., Mayor, G. A., & Betancourt, L. A. (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. DYNA, 81(184), 58-163.

Midgley, J. (1995). Social Development: The Developmental Perspective in Social Welfare. Londres.

Oñate, K. (25 de Marzo de 2021). ALEPH. Obtenido de ALEPH: <https://aleph.org.mx/que-es-una-guia-de-preguntas>

Ortega, A. O. (2018). Enfoques de Investigación. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/326905435_ENFOQUES_DE_INVESTIGACION

Rengifo, O. A. (2018). Repositorio Uniandes. Obtenido de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/34914/u820811.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Romero, E. (2002). Claves para entender el desarrollo endógeno en la globalización. (37), 139-165.

Rozas, P. T., Villanes, D. B., & Ramos, J. P. (2009). Gestión Pública. Obtenido de [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8453BD9D9F57489405257C0C0014A7FC/\\$FILE/Gesti%C3%B3n_P%C3%ABblica.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8453BD9D9F57489405257C0C0014A7FC/$FILE/Gesti%C3%B3n_P%C3%ABblica.pdf)

- Saavedra, G. I. (2018). Repositorio UCV. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/27131/Cornejo_SGI.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Salinas, C. A. (2011). Repositorio Universidad Técnica de Ambato. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/1451/1/TE0002.pdf>
- Sampieri, R., Collado, C., Baptista, M. d., & Mendoza, S. M. (2014). Metodología de la Investigación. México: McGRAW-HILL.
- Schoettler, W. V. (30 de marzo de 2015). El telégrafo. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/columnistas/1/infraestructura-viales-justicia-social>
- Solano, D. (2007). DESARROLLO, SOSTENIBILIDAD Y CAPACIDADES. Una trilogía indelible. . Journal of Economics, Finance and Administrative Science, 12.
- Trejo, O. M., & Salas, L. I. (2014). Universidad Veracruzana. Obtenido de <https://www.uv.mx/apps/bdh/investigacion/unidad1/investigacion-tipos.html>
- Treviño, A. R., Núñez, J. M., & Camacho, A. G. (abril de 2003). Repositorio La Salle México. Obtenido de <https://repositorio.lasalle.mx/bitstream/handle/lasalle/991/299-Texto%20del%20art%20c3%adculo-495-1-10-20141105.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- UNAM. (2018). Repositorio. Obtenido de La Investigación Documental: Características y Algunas Herramientas: http://132.248.48.64/repositorio/moodle/pluginfile.php/1516/mod_resource/content/3/contenido/index.html
- Urazán, C., Escobar, D., & Mocanda, C. (2017). Relación entre la red nacional de carreteras y de desarrollo económico nacional. ESPACIOS, 2.
- Vázquez, A. (2 de Mayo de 2009). DESARROLLO LOCAL UNA ESTRATEGIA PARA TIEMPOS DE CRISIS. Universitas Forum, 1(2), 9.

doi:http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/barquero_UF2.pdf

Velásquez, F. (2001). Desarrollo local y globalización una reflexión sobre América Latina. Cali: Revista Sociedad y Economía.

Villareal, P. P. (2009). Desarrollo local: gestión, estrategia, elementos, características, dimensiones y agentes. *Voxlocalis*(23), 1. Obtenido de <https://old.voxlocalis.net/revistas/num23/doc/percy.pdf>

Yunga, R. L., & Cárdenas, F. A. (2020). Inversión en la infraestructura vial y su impacto en el factor total de productividad: Análisis al caso de Ecuador 2000-2018. Guayaquil.

Zurbriggen, C. (2011). Gobernanza: una mirada desde América Latina. *Gobernanza en América Latina*, 49.

VII. ANEXOS

Anexo 1. Acta de la sustentación de Predefensa del TIC

No.	CATEGORÍA	Evaluación cuantitativa	OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES
1	PROBLEMA - OBJETIVOS	10,00	
2	FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	9,33	INCLUIR ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS SOBRE LA VIALIDAD INTERNACIONAL, AGREGAR LA IMPORTANCIA DEL FORTA
3	METODOLOGÍA	9,67	
4	RESULTADOS	9,67	
5	DISCUSIÓN	9,67	
6	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	9,67	
7	DEFENSA, ARGUMENTACIÓN Y VOCABULARIO PROFESIONAL	10,00	
8	FORMATO, ORGANIZACIÓN Y CALIDAD DE LA INFORMACIÓN	9,00	REVISAR NORMAS APA Y ORTOGRAFÍA

Obteniendo una nota de: 9,50 Por lo tanto, **APRUEBA** ; debiendo el o los investigadores acatar el siguiente artículo:

Art. 36.- De los estudiantes que aprueban el informe final del TIC con observaciones.- Los estudiantes tendrán el plazo de 10 días para proceder a corregir su informe final del TIC de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros del Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el viernes, 6 de octubre de 2023

MSC. DIEGO GUILLERMO ALMEIDA BURBANO
PRESIDENTE TRIBUNAL

MSC. HADA ESTHER SOLORZANO ROBINSON –
DOCENTE TUTOR

PHD. WLADIMIR ALBERTO PERÉZ PARRA
DOCENTE



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN ORAL DE LA PREDEFENSA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

ESTUDIANTE:	ESTRADA IMBAQUINGO NATHALY GISSELL	CÉDULA DE IDENTIDAD:	0401826300
PERIODO ACADÉMICO:	2023B		
PRESIDENTE TRIBUNAL	MSC. DIEGO GUILLERMO ALMEIDA BURBANO	DOCENTE TUTOR:	MSC. HADA ESTHER SOLORZANO ROBINSON
DOCENTE:	PHD. WLADIMIR ALBERTO PEREZ PARRA		
TEMA DEL TIC:	"Gestión en infraestructura vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo y su incidencia en el desarrollo local"		

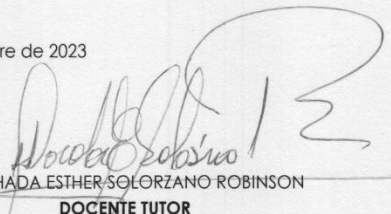
No.	CATEGORÍA	Evaluación cuantitativa	OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES
1	PROBLEMA - OBJETIVOS	10,00	
2	FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	9,33	INCLUIR ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS SOBRE LA VIALIDAD INTERNACIONAL, AGREGAR LA IMPORTANCIA DEL FORTA
3	METODOLOGÍA	9,67	
4	RESULTADOS	9,67	
5	DISCUSIÓN	9,67	
6	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	9,67	
7	DEFENSA, ARGUMENTACIÓN Y VOCABULARIO PROFESIONAL	10,00	
8	FORMATO, ORGANIZACIÓN Y CALIDAD DE LA INFORMACIÓN	9,00	REVISAR NORMAS APA Y ORTOGRAFÍA

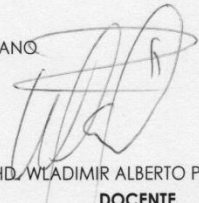
Obteniendo una nota de: **9,50** Por lo tanto, **APRUEBA** ; debiendo el o los investigadores acatar el siguiente artículo:

Art. 36.- De los estudiantes que aprueban el informe final del TIC con observaciones.- Los estudiantes tendrán el plazo de 10 días para proceder a corregir su informe final del TIC de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros del Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el **viernes, 6 de octubre de 2023**


MSC. DIEGO GUILLERMO ALMEIDA BURBANO
PRESIDENTE TRIBUNAL


MSC. HADA ESTHER SOLORZANO ROBINSON
DOCENTE TUTOR


PHD. WLADIMIR ALBERTO PEREZ PARRA
DOCENTE

Anexo 2. Certificado del abstract por parte de idiomas



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FOREIGN AND NATIVE LANGUAGE CENTER**

ABSTRACT- EVALUATION SHEET

NAME: Ronaldo Sebastián Chugá Meneses y Estrada Imbaquingo Nathaly Gissell

DATE: 12 de octubre de 2023

TOPIC: "Gestión en infraestructura vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Espejo y su incidencia en el desarrollo local"

MARKS AWARDED

QUANTITATIVE AND QUALITATIVE

VOCABULARY AND WORD USE	Use new learnt vocabulary and precise words related to the topic	Use a little new vocabulary and some appropriate words related to the topic	Use basic vocabulary and simplistic words related to the topic	Limited vocabulary and inadequate words related to the topic
	EXCELLENT: 2 <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD: 1 Vera Játiva Edwin Andrés, 5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
WRITING COHESION	Clear and logical progression of ideas and supporting paragraphs.	Adequate progression of ideas and supporting paragraphs.	Some progression of ideas and supporting paragraphs.	Inadequate ideas and supporting paragraphs.
	EXCELLENT: 2 <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
ARGUMENT	The message has been communicated very well and identify the type of text	The message has been communicated appropriately and identify the type of text	Some of the message has been communicated and the type of text is little confusing	The message hasn't been communicated and the type of text is inadequate
	EXCELLENT: 2 <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
CREATIVITY	Outstanding flow of ideas and events	Good flow of ideas and events	Average flow of ideas and events	Poor flow of ideas and events
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input checked="" type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
SCIENTIFIC SUSTAINABILITY	Reasonable, specific and supportable opinion or thesis statement	Minor errors when supporting the thesis statement	Some errors when supporting the thesis statement	Lots of errors when supporting the thesis statement
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input checked="" type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
TOTAL/AVERAGE	9 - 10: EXCELLENT 7 - 8,9: GOOD 5 - 6,9: AVERAGE 0 - 4,9: LIMITED	TOTAL 9		



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI FOREIGN AND NATIVE LANGUAGE CENTER

Informe sobre el Abstract de Artículo Científico o Investigación.

Autor: Ronaldo Sebastián Chugá Meneses y Estrada Imbaquingo Nathaly Gissell

Fecha de recepción del abstract: 12 de octubre de 2023

Fecha de entrega del informe: 12 de octubre de 2023

El presente informe validará la traducción del idioma español al inglés si alcanza un porcentaje de: 9 – 10 Excelente.

Si la traducción no está dentro de los parámetros de 9 – 10, el autor deberá realizar las observaciones presentadas en el ABSTRACT, para su posterior presentación y aprobación.

Observaciones:

Después de realizar la revisión del presente abstract, éste presenta una apropiada traducción sobre el tema planteado en el idioma Inglés. Según los rubrics de evaluación de la traducción en Inglés, ésta alcanza un valor de 9, por lo cual se valida dicho trabajo.

Atentamente



Firmado electrónicamente por:
EDISON BOANERGES
PENAFIEL ARCOS

Ing. Edison Peñafiel Arcos MSc
Coordinador del CIDEN

Anexo 3. Formato encuestas

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL.
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.
ENCUESTA DIRIGIDA A LA CIUDADANÍA DEL CANTÓN ESPEJO

Objetivo: Determinar el nivel de desarrollo local a través de la infraestructura vial en el cantón Espejo.

La encuesta es de manera anónima, por favor responder con honestidad cada una de las preguntas, hay que señalar que las respuestas que se otorguen únicamente son para fines académicos.

Datos Sociodemográficos

1.- Parroquia a la que pertenece.

1) El Ángel 2) 27 de septiembre 3) La Libertad 4) San Isidro

2. ¿El GADM-E ha realizado proyectos en vialidad en el periodo 2019 – 2022 dentro de su parroquia?

1) Si 2) No

3.- ¿Con qué frecuencia usted ha observado que el GADM-E ha ejecutado proyectos de vialidad en el cantón?

1) Siempre 2) Casi siempre 3) A veces 4) Casi Nunca 5) Nunca

4.- ¿Cree usted que las obras en infraestructura vial generadas por el GADM-E mejora la calidad de vida de los habitantes del cantón Espejo?

1) Mucho 2) Suficiente 3) Medianamente suficiente 4) Poco 5) Nada

5.- ¿Usted cree que el mejoramiento vial en el cantón Espejo permite el desarrollo local?

1) Muy de acuerdo 2) De acuerdo 3) Indiferente
4) En desacuerdo 5) Muy en desacuerdo

6.- ¿En cuál de los siguientes enunciados cree usted que la red vial que conecta las diferentes parroquias del cantón Espejo genera desarrollo local?

1) Productivo 2) Social 3) Ambiental 4) Turístico

7.- ¿En cuál de los siguientes mecanismos usted ha participado con el GADM-E con relación a proyectos de vialidad?

1) Consejos ciudadanos sectoriales y Consultivos 2) Cabildos Populares 3) Audiencias Públicas
4) Asambleas Ciudadanas 5) Silla Vacía

8.- ¿Considera usted que el mejoramiento de la vialidad debe ser un elemento fundamental al momento de ejecutar proyectos dentro del cantón, considerando que el cantón Espejo ha sobresalido ante el mundo por los hermosos y variados paisajes que ofrece a los visitantes?

- 1) Muy de acuerdo 2) De acuerdo 3) Indiferente
4) En desacuerdo 5) Muy en desacuerdo

9.- De los siguientes enunciados escoja según su criterio, ¿cómo son las vías de acceso a su localidad?

- 1) Asfaltado 2) Adoquinado 3) Lastre 4) Empedrado 5) De tierra

10.- ¿Cómo califica usted las vías del casco urbano del cantón?

- 1) Excelente 2) Bueno 3) Regular 4) Deficiente 5) Malo

11.- En el cantón Espejo predominan las actividades de agricultura, ganadería y turismo, ¿Cree usted que se deben aumentar el número de proyectos viales realizados por el GADM-E para que se logre minimizar costos de transporte?

- 1) Muy de acuerdo 2) De acuerdo 3) Indiferente
4) En desacuerdo 5) Muy en desacuerdo

12.- ¿Con que frecuencia utilizan las vías de segundo y tercer orden en su localidad?

- 1) Siempre 2) Casi siempre 3) A veces 4) Casi Nunca 5) Nunca

13.- ¿Cuál es la razón por la que utiliza las vías de segundo y tercer orden en tu localidad?

- 1) Trabajo 2) Actividades productivas 3) Vivienda
4) Estudios 5) Visitar personas

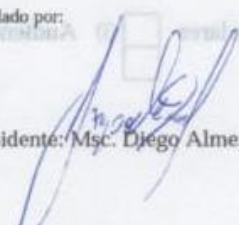
14.- ¿Cree usted que el presupuesto que el GADM-E invierte en el mantenimiento y reparación de las vías de segundo y tercer orden en tu localidad es el suficiente??


- 1) Muy de acuerdo 2) De acuerdo 3) Indiferente
4) En desacuerdo 5) Muy en desacuerdo

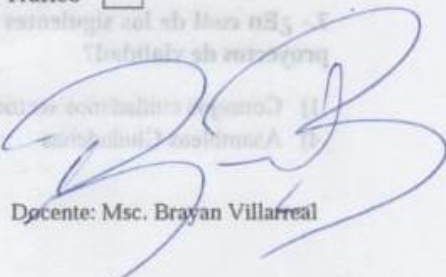
15.- ¿Cuál es la principal dificultad que enfrentan al transitar por las vías de segundo y tercer orden en tu localidad?

- 1) Falta de iluminación 2) Falta de señalización 3) Tráfico
4) Falta de señalización 5) Baches

Validado por:


Presidente: Msc. Diego Almeida


Tutor: Msc. Freddy Miranda


Docente: Msc. Brayan Villarreal

Anexo 4. Formato entrevistas

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL.
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

**ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS FUNCIONARIOS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO
DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE ESPEJO**

Objetivo: Diagnosticar los proyectos realizados en vialidad durante el periodo 2019 – 2022 ejecutados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Espejo.

1.- ¿Cómo se vinculan los proyectos de vialidad con las necesidades y problemáticas reales del Cantón según lo que establece el COOTAD en el Art. 54, Lit. F y en el Art. 55 Lit. C?
.....

2.- ¿Cuáles son los proyectos ejecutados por el GADM-E en las parroquias del cantón en materia de vialidad en el periodo 2019-2022?
.....

3.- ¿Se considera a los actores sociales en la aprobación de proyectos de vialidad?
.....

4.- ¿Considera que el presupuesto asignado para los distintos proyectos que ha ejecutado en vialidad el GADM-E son suficientes, y cuál es el porcentaje de ejecución presupuestaria?
.....

5.- ¿Cuál es el proceso para la aprobación del presupuesto para los distintos proyectos ejecutados por el GADM-E, según el Código Orgánico De Planificación Y Finanzas Publicas en materia de vialidad y de dónde provienen los recursos?
.....

6.- ¿Con que frecuencia se ejecutaron proyectos por parte del GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2019-2022, según la Ley Sistema Nacional De Infraestructura Vial Transporte Terrestre y cuál es el avance de estos?
.....

7.- ¿Cuál es el procedimiento para la inclusión de los diferentes proyectos en el POA, y de qué manera se realiza el seguimiento y control de estos?
.....

8.- ¿Cuál considera usted que son los elementos que retrasan la ejecución de un proyecto de infraestructura vial?
.....

9.- ¿De qué manera los proyectos de vialidad permiten el desarrollo local en el Cantón?

10.- ¿Cuáles cree usted que son los principales factores que favorecen al desarrollo local, la ejecución de proyectos de vialidad?

Validado por:

Presidente: Msc. Diego Almeida

Tutor: Msc. Freddy Miranda

Docente: Msc. Brayan Villarreal

3.- ¿Se considera a los actores sociales en la aprobación de proyectos de vialidad?

4.- ¿Considera que el presupuesto asignado para los distintos proyectos que ha ejecutado en vialidad el GADM-E son suficientes, y cuál es el porcentaje de ejecución presupuestaria?

5.- ¿Cuál es el proceso para la aprobación del presupuesto para los distintos proyectos ejecutados por el GADM-E, según el Código Orgánico De Planificación Y Finanzas Públicas en materia de vialidad y de dónde provienen los recursos?

6.- ¿Con qué frecuencia se ejecutan proyectos por parte del GADM-E en materia de vialidad en el periodo 2018-2022, según la Ley Sistema Nacional De Infraestructura Vial Transporte Terrestre y cuál es el avance de estos?

7.- ¿Cuál es el procedimiento para la inclusión de los diferentes proyectos en el POA, y de qué manera se realiza el seguimiento y control de estos?

8.- ¿Cuál considera usted que son los elementos que retrasan la ejecución de un proyecto de infraestructura vial?

Anexo 5. Fotografías



