

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Tema: “La inversión en vialidad realizada por el Gobierno Autónomo Descentralizado provincial del Carchi y el impacto en el desarrollo económico de las parroquias rurales del cantón Tulcán, periodo 2012-2016”

Trabajo de titulación previa la obtención del
Título de Administrador(a) Público

AUTORAS: García Valenzuela Darlyn Dayana

Ortega Chirán Grace Elizabeth

TUTORA: Msc. Sandra del Carmen Ramos Quistial

TULCÁN - ECUADOR

2019

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que las estudiantes Darlyn Dayana García Valenzuela y Grace Elizabeth Ortega Chirán con el número de cédula 0402095517 y 0401703111 respectivamente ha elaborado el trabajo de titulación: “La inversión en vialidad realizada por el Gobierno Autónomo Descentralizado provincial del Carchi y el impacto en el desarrollo económico de las parroquias rurales del cantón Tulcán, periodo 2012-2016”

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

Msc. Sandra del Carmen Ramos Quistial

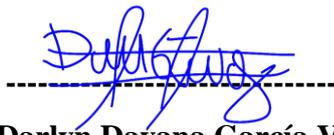
Msc. Sofía Zapata Muñoz

Tulcán, 29 de abril del 2019

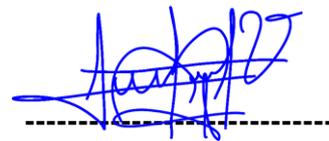
AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de Administrador(a) Público de la Facultad de Comercio Internacional Integración Administración y Economía Empresarial

Darlyn Dayana García Valenzuela con cédula de identidad número 0402095517 y Grace Elizabeth Ortega Chirán con cédula de identidad número 0401703111 declaramos: que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal. Los resultados y conclusiones a los que hemos llegado son de nuestra absoluta responsabilidad.



Darlyn Dayana García Valenzuela



Grace Elizabeth Ortega Chirán

Tulcán, 29 de abril del 2019

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Nosotros, Darlyn Dayana García Valenzuela con número de cédula 0402095517 y Grace Elizabeth Ortega Chirán con número de cédula 0401703111, declaramos ser autoras de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “La inversión en vialidad realizada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Carchi y el impacto en el desarrollo económico de las parroquias rurales del cantón Tulcán, periodo 2012-2016” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



Darlyn Dayana García Valenzuela



Grace Elizabeth Ortega Chirán

Tulcán, 29 de abril del 2019

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi madre Neila y a mi hermano Wilfrido ya que fueron los principales promotores para cumplir mi sueño y también por depositar su confianza en mí y su apoyo absoluto, quienes fueron una fortaleza en los momentos difíciles de mi carrera universitaria.

Darlyn García

Al finalizar una etapa más llena de proyectos y metas quiero agradecer a Dios por la sabiduría y principalmente por cada una de las experiencias, sé sin duda que en cada acontecimiento existió la mano del Todo Poderoso, a mis padres por ser mi piedra angular en cada uno de mis actos, y brindarme el apoyo absoluto en cada uno de mis actos, y con su sabiduría hacer de mí la persona que soy. A mi esposo por su compañía durante esta etapa de vida, mi Abuelita por su apoyo constante y ser mi fortaleza en mis debilidades, mis maestros, compañeros y demás familiares que siempre supieron ofrecer sus mejores consejos y guía en este camino. A todos mi eterna gratitud, el amor y apoyo brindado contribuirá a la existencia de un nuevo profesional al servicio de la sociedad.

Grace Ortega

DEDICATORIA

El trabajo de investigación está dedicado a mis padres y hermanos por su esfuerzo, amor y apoyo, quienes hicieron posible que yo pueda culminar mis estudios. A todos mis amigos y maestros quienes me apoyaron moralmente.

Darlyn García

Dedico este trabajo principalmente a Dios, a mis padres quienes han trabajado arduamente para lograr hacer de mí una profesional con altos valores y principios, mi padre y mi madre que desde su humildad han sabido contribuir con todo lo necesario para mi formación académica, a mi hija quien a su corta edad ha podido ser mi mayor fortaleza y la razón por la cual he superado cualquier obstáculo para llegar hasta aquí; a mí esposo y mi abuelita que han sido clave fundamental en cada uno de mis logros, es a cada uno ustedes que les pertenece mi mayor dicha alcanzada, la de poder titularme.

Grace Ortega

INDICE

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR	2
AUTORÍA DE TRABAJO	3
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN ..	4
AGRADECIMIENTO	5
ÍNDICE DE TABLAS	9
ÍNDICE DE FIGURAS	10
RESUMEN.....	11
ABSTRACT.....	12
INTRODUCCIÓN	13
I. PROBLEMA	14
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	16
1.3. JUSTIFICACIÓN	16
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	18
1.4.1 Objetivo general	18
1.4.2. Objetivos específicos	18
1.4.3. Preguntas de investigación.....	18
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	20
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	20
2.2. MARCO REFERENCIAL TEÓRICO.....	23
2.2.1. Teoría del Institucionalismo.....	23
2.2.2. Teorías sobre la inversión	24
2.2.2.1 Teoría Dornbusch – Fischer-Starz	24
2.2.2.2. Keynes y la teoría de la inversión	24
2.3. Marco Conceptual	25
2.3.1. Institucionalismo.....	25

2.3.2. Desarrollo económico	26
2.3.4. Desarrollo Económico Local	28
2.3.5. Elementos definatorios del Desarrollo Económico Local	29
2.3.6. Inversión.....	30
2.3.7. Determinantes para la Inversión	31
2.3.8. Inversión Pública.....	33
2.3.9. El Producto Interno bruto (PIB).....	36
2.3.10. Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD)	37
2.3.11. Infraestructura vial	38
2.3.12. Presupuesto	38
2.3.13. Presupuesto Público	39
2.4. Marco Legal	41
2.4.1. Constitución del Ecuador	41
2.4.2. Código orgánico de organización territorial, autónoma y descentralización.....	42
2.4.3. Ley del sistema nacional de infraestructura vial transporte terrestre	44
III. METODOLOGÍA	47
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO	47
3.1.1. Enfoque	47
3.1.2. Modalidad	47
3.1.3. Tipo de Investigación.....	47
3.2. IDEA A DEFENDER	48
3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	49
3.4. MÉTODOS A UTILIZAR	52
3.4.1. Métodos.....	52
3.4.2. Técnicas para la recolección de información	53
3.4.3. Análisis Estadístico	53

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	57
4.1. RESULTADOS	57
4.2 DISCUSIÓN	71
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	75
5.1 CONCLUSIONES	75
5.2 RECOMENDACIONES	76
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	77
VII. ANEXOS	82
7.1. Anexo 1. Montos de inversión por año.	82
7.2. Anexo 2. Encuesta realizada a los moradores de las parroquias rurales.....	83
7.3. Anexo 3. Encuesta realizada a los presidentes de las juntas parroquiales.....	85
7.4. Anexo 4. Entrevista realizada al Director de obras públicas del GAD provincial.....	87
7.5 Anexo 5. Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en vialidad de la provincia del Carchi en los años 2012-2016.	91

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Definición y operacionalización de variables	49
Tabla 2. Parroquias y número de beneficiarios	54
Tabla 3. Estado de vías.....	57
Tabla 4. Existencia de desarrollo Productivo.....	58
Tabla 5. Consideración de la situación económica	59
Tabla 6. Actividades mejoradas con la construcción de vías.....	60
Tabla 7. Accesibilidad a Instituciones Educativas	61
Tabla 8. Nivel de satisfacción de construcción de vías.....	62
Tabla 9. Nivel de inversión en vialidad	63

Tabla 10. Nivel de estándares de calidad en construcción y mantenimiento vial.....	64
Tabla 11. Nivel del GAD Parroquial en toma de decisiones	65
Tabla 12. Valor de ingresos antes de la construcción de vías.....	66
Tabla 13. Porcentaje de incremento de ingresos	67
Tabla 14. Nivel de mejoramiento de movilización y comercialización de productos.....	68
Tabla 15. Priorización de construcción de vías para acceso a unidades educativas.....	69
Tabla 16. Nivel de mejoramiento de comunicación con las demás parroquias o ciudades.....	70

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Evolución de las teorías económicas	27
Figura 2. Estado de vías	57
Figura 3. Existencia de desarrollo Productivo	58
Figura 4. Consideración de la situación económica.....	59
Figura 5. Actividades mejoradas con la construcción de vías	60
Figura 6. Accesibilidad a Instituciones Educativas	61
Figura 7. Nivel de satisfacción de construcción de vías	62
Figura 8. Nivel de inversión en vialidad.....	63
Figura 9. Nivel de estándares de calidad en construcción y mantenimiento vial.....	64
Figura 10. Nivel del GAD Parroquial en toma de decisiones.....	65
Figura 11. Valor de ingresos antes de la construcción de vías	66
Figura 12. Porcentaje de incremento de ingresos	67
Figura 13. Nivel de mejoramiento de movilización y comercialización de productos.....	68
Figura 14. Priorización de construcción de vías para acceso a unidades educativas.....	69
Figura 15. Nivel de mejoramiento de comunicación con las demás parroquias o ciudades.....	70

RESUMEN

Esta investigación comprende un estudio sobre la inversión económica realizada en el aspecto vial y el impacto en el desarrollo económico de las parroquias rurales del Cantón Tulcán: Maldonado, El Chical, Tufiño, Santa Martha de Cuba, Pioter, Julio Andrade, El Carmelo y Urbina. Es conveniente mencionar que en el Ecuador dentro del periodo 2012-2016 se implementaron programas para mejorar la infraestructura vial en la mayoría de las provincias del país, incluido el Carchi, donde existió una inversión en vialidad considerable y de acuerdo a nuestra investigación nos permitió establecer que un 52% de las vías se encuentran en buen estado, esto implica que son vías transitables las cuales requieren mantenimiento constante para su conservación óptima, logrando cumplir con una de las necesidades de la ciudadanía. De acuerdo a las encuestas realizadas a los moradores y presidentes de las parroquias mencionadas, se demuestra que las presencias de proyectos viales realizados aportaron relativamente en el desarrollo económico esperado, pero es necesario destacar otros beneficios obtenidos como el mejoramiento de la movilización dentro de la parroquia; la atracción turística y sobre todo la reactivación del comercio a nivel rural.

Palabras Claves: Inversión vial, infraestructura vial, impacto económico, desarrollo económico.

ABSTRACT

This investigation concerns a study on the economic investment made in the road aspect and the impact on the economic development of the rural parishes of Tulcán canton: Maldonado, El Chical, Tufiño, Santa Martha de Cuba, Pioter, Julio Andrade, El Carmelo and Urbina. It is worth mentioning that in Ecuador, during the 2012-2016 period, programs were implemented to improve road infrastructure in most of the provinces of the country, including Carchi, where there was considerable investment in roads and, according to our research, we could establish that a 52% of the roads are in good condition, this implies that they are passable roads which require constant maintenance for optimal conservation, achieving to meet one of the main needs of the public. According to the surveys carried out on the residents and presidents of the aforementioned parishes, it is shown that the presence of road projects contributed relatively to the expected economic development, but it is necessary to highlight other benefits obtained such as the improvement of the mobilization within the parish; tourist attraction and especially the reactivation of the commerce at rural level.

Key Words: Road investment, road infrastructure, economic impact, economic development.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación hace referencia al tema de la inversión en vialidad y el impacto económico que esto causa en las zonas rurales del cantón Tulcán. El impacto económico lo podemos definir por los ingresos que los ciudadanos pueden obtener a raíz de la creación o mantenimiento vial, en el aumento de comercialización de productos y transporte. Para analizar esta problemática es necesario mencionar ciertas falencias que existen dentro de la creación y mantenimiento vial en las zonas rurales, cabe mencionar que la vialidad es primordial para el desarrollo del país y una de las principales atribuciones dadas por el COOTAD a los GAD provinciales.

La investigación se la realizó por el interés de conocer el impacto económico que ha causado la creación y mantenimiento vial en las parroquias rurales donde existieron estos proyectos. Esto nos permite tener una idea clara de cómo han crecido las zonas rurales a partir de la creación de estas vías y en qué ha beneficiado dichas vías. De igual manera conocer si las autoridades están cumpliendo con lo estipulado en los reglamentos que los rigen.

La metodología utilizada para llevar a cabo la investigación fue la descriptiva y de campo, usando principalmente encuestas y entrevistas estructuradas. Las encuestas se ejecutaron a los moradores de las zonas urbanas exactamente donde se realizó el mantenimiento y creación de vías a partir del año 2012 al 2016 como también a los presidentes de las diferentes juntas parroquiales y la entrevista se la efectuó al Sr. Luis Mejía del departamento de obras públicas del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Provincial del Carchi.

Para formalizar las encuestas a los moradores de las parroquias urbanas se procedió a extraer la muestra del número de beneficiarios, información proporcionada por el GAD Provincial del Carchi, ya que estos son los informantes claves para conocer el impacto vial. Para la entrevista el Prefecto del Carchi en funciones designó al director encargado de la dirección de obras públicas del GAD Provincial quien proporcionó la información suficiente para el trabajo de investigación.

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El sistema vial de los pueblos constituye uno de los ejes primordiales para el desarrollo económico, productivo y social. La infraestructura de un país es determinante, entre otros factores, para el crecimiento económico de una nación. “El término infraestructura se aplica a las vías de comunicación terrestre, redes eléctricas, puertos, redes de información y a otros componentes del capital físico de una economía que ofrecen los pilares o los fundamentos sobre los que se organiza la actividad económica” (Krugman, 2012) Premio Nobel de Economía.

En Ecuador, en los últimos diez años, se han implementado programas para desarrollar la infraestructura vial en casi todas las provincias del país; la inversión estatal ha superado los once mil millones de dólares hasta el año 2017, y se establece que alrededor del 14% en relación al PIB es destinado para las obras publicas y de acuerdo a necesidades se va distribuyendo el presupuesto a cada inversión de infraestructura, actualmente de los 9.790 kilómetros que forman parte de la red vial estatal, 9203 kilómetros se identifican como carreteras en buen estado de funcionamiento. A nivel nacional, la reactivación de 8600 kilómetros de red vial ha permitido una mejor movilidad humana y movilidad de bienes y servicios. (El Telégrafo, 2016).

Con esto se ha podido evidenciar que ha existido gran crecimiento tanto urbano como rural, pero de una manera muy diferente, ya que aún no se ha priorizado en su totalidad las zonas rurales de todo el país, esto ha traído consigo un escaso desarrollo económico y se debe tener en cuenta que gran parte de la economía del país está vinculada a la producción alimentaria que estas zonas generan, por lo tanto se necesita una profunda transformación del sector rural para aprovechar su potencial, no sólo de proveer alimentos sino de generar una economía fuerte que permita potenciar además de la producción agrícola o ganadera, la generación de turismo y otras fuentes de ingresos.

Para la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación “El desarrollo rural ha de contribuir a mejorar el bienestar de los miles de millones de

personas que viven en este medio (las zonas rurales son el hogar de la mayoría de los pobres del planeta; en ellas habita la mayoría de la población de los llamados países en desarrollo), superando insostenibles desequilibrios. Y este desarrollo ha de dar respuesta a otras necesidades que constituyen requisitos de la sostenibilidad a nivel planetario” (FAO, 2017).

La existencia de suficiente infraestructura vial en una economía genera una variedad de efectos positivos para que se desarrollen las iniciativas privadas, dado que esta conforma un conjunto de activos públicos que inciden en las decisiones de producción, de consumos y de los hogares. De tal manera que las actividades privadas en las zonas de un país no se podrán desarrollar adecuadamente si la infraestructura vial no fuera provista de manera eficiente, ya sea por el sector público o por el sector privado, optimizando los recursos escasos existentes. (Vásquez & Bendejú, 2008)

La red vial del Carchi se compone de 2.429,81 kilómetros, de los cuales solo el 10% es competencia de gobierno central, mientras que el 90% restante son competencia de los gobiernos autónomos descentralizados. El problema de la escasa inversión en vialidad de la provincia se evidencia en que apenas el 7,3% de las vías de la provincia son asfaltadas, lo que significa que la diferencia corresponde a carreteras empedradas 38%, lastradas 16%, y suelo natural 38%. Las carreteras empedradas y de suelo natural son las que predominan en el sistema vial del Carchi, Apenas el 13% de las vías de la provincia se encuentran en estado bueno o muy bueno; más de la mitad de las vías, el 54%, se encuentra en estado regular; y el 31%, lo que equivale a la tercera parte de las vías se encuentra en estado malo y muy malo, según datos del Gobierno Provincial del Carchi, (PDOT, 2011, p.306-310).

Los PDOT de la provincia del Carchi indican que la inversión vial se prioriza hacia la cabecera provincial y en menor grado hacia las cabeceras cantonales, mientras que las zonas rurales se ven desprovistas de la inversión vial requerida para la potenciación de sus aparatos productivos. Como ejemplo, las vías de la provincia con mejor estado se encuentran en el cantón Tulcán, contando con 38%, de vías asfaltadas. Por otro lado, el cantón Mira sobresale con caminos en muy mal estado, lo que equivale al 50% del total

de sus vías. Asimismo, la mayor parte de vías lastradas de la provincia se encuentran en el cantón Tulcán con un 46%.

El cantón Montúfar posee la mayor cantidad de vías empedradas, 35%, de la provincia; mientras que solo posee el 11% de vías asfaltadas. Los cantones de Mira, Espejo, Bolívar y Montúfar poseen la mayor parte de vías con suelo natural es decir que solo ha sido abierto un camino, pero no se ha atendido con inversión en lastre, asfalto o piedra. Con estos datos se evidencia que la red vial de la provincia y particularmente de las zonas rurales, presenta un alto nivel de retraso, (PDOT, 2011, p.317).

Sin duda, una de las debilidades más fuertes de la provincia en cuanto al desarrollo físico territorial es justamente el mal estado de las vías y caminos vecinales, lo cual complica el desarrollo económico productivo de la zona, puesto que la infraestructura vial no es la apropiada para la comercialización de los productos que se cultivan o elaboran.

Como se evidencia, la condición particular de la red vial de la provincia del Carchi resulta ser un problema para el desarrollo económico de sus cantones y parroquias, al hablar del cantón Tulcán se denota un mayor porcentaje de inversión por lo tanto es conveniente analizar el impacto social desarrollado al transcurso de un determinado tiempo.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es la relación que existe entre la inversión en vialidad realizada por el Gobierno Autónomo Descentralizado provincial del Carchi, durante el periodo 2012-2016, y el desarrollo económico en las parroquias rurales del cantón Tulcán?

1.3. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación estudió la relación que existe entre la inversión en vialidad realizada por el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia del Carchi y el impacto generado en términos de desarrollo económico para sus parroquias rurales.

El estudio de la problemática asociada al tema de la inversión en vialidad, específicamente en las zonas rurales, es importante para conocer con precisión cuáles son

las fortalezas y debilidades de la gestión pública territorial en cuanto a la vialidad en el periodo 2012-2016. Este conocimiento es valioso ya que brindara un aporte para poder desarrollar posteriormente alternativas de gestión que permitan priorizar la inversión en vialidad hacia las zonas con potencial productivo, pero que se encuentran en zonas rurales de la provincia.

La importancia de esta investigación está respaldada en el hecho de que los procesos de descentralización del Estado involucran una serie de consideraciones administrativas, políticas y económicas. En 2011, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la provincia determinó como lineamiento estratégico la búsqueda de la “Integración territorial y física de la provincia con proyección hacia la región norte y abierta al mundo” (p.412) y como complemento se determinó el objetivo estratégico de “Planificar, construir y mantener la infraestructura vial, articulada a la vocación y potencialidades del territorio, fortaleciendo la movilidad” (p.412). En tal sentido, es importante que, al cabo de seis años de la implementación de dichas estrategias, se evalúe el logro de las metas propuestas en materia de activación económica y productiva de la provincia.

Esta investigación constituye un aporte académico importante para las autoridades que administran el territorio provincial y que tienen a su cargo la gestión de la competencia vial. Los resultados y hallazgos que se establecen al finalizar el estudio proporcionaron una fuente de información valiosa para la toma de decisiones y acciones futuras de las autoridades locales, con énfasis en las autoridades de los gobiernos parroquiales.

La manera en que se desarrolló dicha investigación fue manteniendo contacto directo con el gobierno autónomo descentralizado provincial del Carchi, el cual proporcionó datos específicos sobre proyectos viales ejecutados, los mismos que se analizaron y evaluaron con la participación de la ciudadanía, ya que al ser los ciudadanos antes de información, fueron quienes nos proporcionaron el verdadero conocimiento acerca de la existencia o inexistencia de desarrollo económico en las zonas rurales que se realizaron los proyectos de vialidad, mediante encuestas directas a los moradores de cada parroquia y de igual manera a los presidente de las juntas parroquiales.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1 Objetivo general

✓ Analizar la inversión pública en vialidad realizada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Carchi y el impacto para el desarrollo económico en las parroquias rurales del cantón Tulcán, periodo 2012-2016.

1.4.2. Objetivos específicos

✓ Realizar un análisis de proyectos ejecutados en vialidad durante el periodo 2012-2016 ejecutados por el GAD Provincial del Carchi en las zonas rurales del cantón Tulcán.

✓ Investigar el impacto de vialidad en el transporte, turismo interacción entre comunidades y el acceso a las unidades educativas en cada una de las parroquias rurales del cantón Tulcán.

✓ Determinar la relación existente entre la inversión en vialidad ejecutada por el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia del Carchi, y el desarrollo económico generado en las parroquias rurales.

1.4.3. Preguntas de investigación

➤ ¿En qué medida se han ejecutado los programas y proyectos del área de vialidad durante el periodo 2012-2016, planificados por el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia del Carchi?

➤ ¿Qué resultados han generado los proyectos ejecutados en términos de mejorar el transporte, turismo interacción entre comunidades y el acceso a las unidades educativas de la población de las parroquias rurales del cantón Tulcán?

➤ ¿Qué impacto ha traído consigo la inversión en vialidad desarrollada por el Gobierno Autónomo del Carchi durante el periodo 2012-2016, en relación al desarrollo económico de las poblaciones de las parroquias rurales?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

A continuación, se detalla los estudios más relevantes asociadas a otros temas de investigación similares, las mismas que constituyen un referente importante para la ejecución de la presente investigación.

En primer lugar, se considera el “Ensayo sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú” realizado por Vásquez Cordano Arturo y Bendezú Medina Luis, (2008) del Consorcio de Investigación Económica y Social, CIES, y el Banco Central de la Reserva del Perú, en el cual se provee un marco de análisis multidimensional para determinar y medir los efectos que la inversión en infraestructura de vialidad tiene sobre el crecimiento económico de la República de Perú.

En síntesis, esta investigación afirma que “la infraestructura vial constituye un activo de gran potencial para estimular el desarrollo de las actividades privadas y generar fuentes para el crecimiento económico en el Perú”, sin embargo, de lo cual no se desconoce la existencia de ciertas limitaciones. Los resultados del análisis han dejado claro que en la economía peruana existe coincidencia con el modelo de crecimiento endógeno, donde aún no se ha alcanzado un nivel óptimo de inversión en infraestructura, lo cual abre el espacio para que se desarrollen políticas públicas orientadas a la expansión de la cobertura de la infraestructura de vialidad a fin de impulsar el incremento de la productividad. (Vásquez C., Arturo, y Bendezú M., Luis, 2008)

Los análisis estadísticos aplicados por (Vásquez C., Arturo, y Bendezú M., Luis, 2008) indican que la infraestructura vial posee un efecto directo y amplio sobre la tasa de crecimiento regional en el Perú. La evidencia del estudio muestra que el desarrollo de redes viales de enlace regional y nacional en la geografía del Perú puede ayudar a estimular el intercambio comercial de bienes entre las localidades y regiones, dado que se articulan los mercados relacionados, y además permite el desarrollo de nuevos productores locales, estos pueden colocar con mayor facilidad nuevos productos en los mercados de alta demanda o en los internacionales mediante el uso de puertos.

Se concluyó que el crecimiento de las redes viales en las localidades y regiones permite reducir los precios de los bienes producidos al reducir los costos de transporte, lo cual da como resultado la eficiencia en la asignación de los mercados. Así también, estas redes pueden afianzar el comercio internacional con países vecinos, lo que genera un mayor dinamismo en las actividades económicas de las regiones ligadas a la exportación de bienes. (Vazquez & Bendezu, 2008).

En segundo lugar, se toma como referencia el estudio de “inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: Un análisis al caso Colombia (1993-2014), del Departamento de Ingeniería de la Organización de la Universidad Nacional de Colombia, en el cual se realiza un análisis evolutivo y correlacional entre la inversión en infraestructura vial y el desarrollo económico de Colombia, desde un enfoque comparativo por medio del análisis de indicadores macroeconómicos y de infraestructura vial, y la competitividad de Colombia frente a otros países de la región, (Ramírez Muriel Andrés F, 2015).

Como conclusiones importantes del estudio se identificaron las Alianzas Públicas Privadas (APP) como medios para la contratación eficiente para el avance y desarrollo de la infraestructura vial, determinando la modalidad de concesión mixta con aportes del concesionario y del Estado, como la modalidad más utilizada en cuanto al desarrollo de las generaciones de concesiones viales. Según el estudio, los índices de calidad de infraestructura vial y el desarrollo económico durante los años 2006 y 2014, cambiaron el índice de calidad de vida en 1,55%, mientras el Producto Interno Bruto se incrementó en un 42,34%. Según datos del Banco Interamericano de Desarrollo, Foro Económico Mundial y el Banco Mundial, Colombia ha mejorado sus índices de competitividad a partir del año 1993, al mismo tiempo que ha incrementado sus inversiones en infraestructura y construcción vial hasta llegar al 7,9% en relación al Producto Interno Bruto hasta el año 2014. (Muriel, 2015)

En tercer lugar, se revisa el estudio de “Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico” ejecutado por Rozas, E., y Sánchez, R., (2004), de la Dirección de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). La finalidad del estudio se orienta hacia la precisión del papel que desempeña,

en el desarrollo de los países, la inversión destinada a adicionar o a mejorar la infraestructura de tipo básico, así como a ampliar la prestación de servicios relacionados, especialmente en lo que tiene que ver con el incremento de la productividad y las tasas de crecimiento económico. Particularmente, se identifican los factores que condicionan estructuralmente la relación entre inversión en infraestructura básica y crecimiento económico.

La conclusión más relevante de esta investigación fue la identificación de un amplio espectro de factores que condicionan el alcance de la conexión planteada por los economistas entre “inversión en infraestructura básica y el crecimiento económico”. Lo más significativo fue corroborar la correlación directa existente entre el desarrollo de la infraestructura y el crecimiento económico, el mismo que se sustenta en mejoras importantes de la productividad de los factores y de la competitividad sistémica. Las mejoras en infraestructura, según la evidencia empírica del estudio, muestran que pueden incidir directamente en la reducción de los costos de producción de bienes y servicios, así también alcanzar mejoras en la rentabilidad de las empresas y de los sectores productivos en general (Rozas & Sánchez, 2004).

En cuarto lugar, es importante mencionar la tesis doctoral realizada por Cerda Hernán A. (2012), del Departamento de Economía y de Historia Económica de la Universidad Autónoma de Barcelona, en la que se estudia el tema de la “Inversión pública, infraestructuras y crecimiento económico chileno, 1853-2010”. El objetivo de la investigación fue determinar los efectos que presenta la inversión pública en las infraestructuras productivas en cuanto al crecimiento económico de la República de Chile. Conjuntamente a este objetivo se trata de formalizar la serie histórica de la inversión pública productiva en Chile (ferrocarriles, aeropuertos, obras de riego, agua potable, saneamiento, metro y concesiones), así también construir una serie larga para el stock de capital público para el periodo comprendido entre 1853-2010, con la finalidad de contar con información específica acerca de la evolución histórica y sobre los factores que ha determinado dicho crecimiento.

Parte de las conclusiones resalta que las infraestructuras productivas durante el periodo de tiempo estudiado manifiestan una participación promedio con respecto al PIB del

1,4%, mientras que ese porcentaje crece alrededor del 9% si la comparación se realiza desde el enfoque del gasto fiscal global. No obstante que la inversión pública productiva en infraestructura, representa en promedio el 7,2% de la inversión total del estado entre 1900-2010, se demuestran periodos intensos de actividad de inversión del sector público chileno, por ejemplo, los periodos de ampliación de la red ferroviaria en los años 1905-1913, los presupuestos extraordinarios entre 1929-1931, en los cuales la participación promedio en inversión de infraestructura fue superior al 12% de la inversión global chilena (Toro, 2012).

2.2. MARCO REFERENCIAL TEÓRICO

2.2.1. Teoría del Institucionalismo

La teoría del institucionalismo es una de las teorías para la administración del estado. “Las instituciones son el componente central de la generación de políticas públicas. Los empresarios no proveen políticas, es un trabajo completamente gubernamental, pues los programas son ejecutados por las instituciones públicas.” (Vela, 2012, p.27).

Como podemos evidenciar el institucionalismo permite que las entidades puedan cumplir los objetivos centrales antes propuestos por la institución, ya que existen indicadores de medición que evalúan la excelencia del trabajo burocrático. El principal evaluador del trabajo de las instituciones es el ciudadano, el cual evidencia si las entidades trabajan en la formulación de políticas para la satisfacción de necesidades o no, por lo tanto, el trabajo de investigación se centra en conocer la opinión ciudadana acerca de la construcción y mantenimiento de vías y como estas se encuentran, ya que en nuestro caso la vialidad es competencia del GAD provincial y por lo tanto es un objetivo a cumplir.

“El nuevo institucionalismo pretende alcanzar los mayores niveles de eficiencia gubernamental y que esto repercuta en una percepción ciudadana en términos positivos” (Vela,2012, p.30).

El cumplimiento de la eficiencia en las instituciones que desarrollan proyectos de vialidad nos permite que tanto las comunidades como la institución cumplan sus objetivos de

manera interrelacionada, así vemos que con el cumplimiento y satisfacción de necesidades la institución cumple y la ciudadanía se satisface y comienza los procesos de desarrollo.

2.2.2. Teorías sobre la inversión

2.2.2.1 Teoría Dornbusch – Fischer-Starz

Inversión implica “cualquier actividad que aumente la capacidad de la economía para producir en el futuro, (...) no sólo la inversión física, sino también lo que se conoce como inversión en capital humano” (Dornbusch Fischer y Starz, 2008, p.29).

Dornbusch Fischer y Starz (2008) asumen que en la inversión radica la potencialización del capital humano o a su vez denominado recurso o talento humano. Siendo así, el capital humano se vincula con el conocimiento y la capacidad para producir beneficios en una organización a través de su prestación laboral. Por tanto, dentro de las empresas se considera la importancia de la capacitación y educación en su capital humano, de tal manera que cada vez su preparación afiance la productividad empresarial y lleve consigo un óptimo desempeño profesional. Del mismo modo, la inversión tiene que ver con la construcción de instalaciones y espacios para el desarrollo de las principales actividades de la empresa, fabricación o compra de maquinaria conforme con los requerimientos institucionales y adición a la existencia de bienes (inventarios).

2.2.2.2. Keynes y la teoría de la inversión

Por otro lado, el modelo keynesiano estima que la inversión puede ser empleada para determinar el grado de equilibrio y el análisis de las interrupciones de los mercados de bienes y servicios. Dicho de otro modo, investiga y evalúa los niveles relaciones a la producción e ingresos agregados de la organización, (Keynes,1936).

En dicha obra, Keynes instauró ciertos aspectos vinculados con el crecimiento económico, tales como consumo, ingreso, ahorro e inversión, definiendo que el vínculo inversión y ahorro es una causa del ciclo económico y explica los causales que afectan al empleo. De este modo, al identificar y analizar los condicionantes de la inversión, establece una teoría del interés, proponiendo que la inversión está sujeta a la eficiencia

marginal del capital; misma que relaciona la unidad de capital y el costo de producción de dicha unidad, considerando que el acrecentamiento de la inversión tiende a disminuir la eficiencia marginal del capital. Asimismo, otro condicionante que incide en la inversión es el tipo de interés, aseverando que este último se determina conforme al nivel en que la demanda de capital es homóloga a la oferta de fondos prestables, constituyéndose fundamentalmente como una variable monetaria.

De este modo la inversión en proyectos de carácter social es fundamental, ya que permiten la satisfacción de necesidades, en el tema de investigación la construcción y mantenimiento de vías, contribuye al desarrollo tanto económico como social por lo que no es un gasto para el Estado, sino es una inversión que producirá un efecto casi siempre de carácter positivo para la población es por ello que se toma en cuenta la inversión como fuente primordial para el desarrollo del trabajo de investigación.

2.3. Marco Conceptual

2.3.1. Institucionalismo

El institucionalismo, representa una perspectiva de las ciencias sociales. Intrínsecamente está relacionado con la economía, historia, política y las relaciones internacionales, proponiendo la comprensión del contexto social a través de las instituciones formales e informales, además de que proporciona un óptimo entendimiento del funcionamiento y de la eficiencia de una institución. Interpretando que cada sistema social desarrolla una serie de actividades vastas, pudiendo ser de carácter social, político, económico y cultural, pero para dar lugar a dichas actividades es esencial la dotación de un conjunto de instituciones específicas, mismas que contribuyen a la regulación del comportamiento de los individuos.

“El institucionalismo se caracteriza esencialmente por el establecimiento de un cuerpo legal y su rol básico en la acción gubernamental” (De la Hoz Reyes, 2016, p.109). El autor asevera que el institucionalismo estima las atribuciones formales e informales, conforme a las características estructurales que compone la sociedad; presentan estabilidad en cuanto al tiempo, expone efectos en el comportamiento individual y suele fundamentarse de cierta manera en valores compartidos. En consecuencia, el

institucionalismo es empleado fundamentalmente en ciencias como la economía y la sociología, sustentado en el análisis de la sociedad mediante instituciones que pretenden explicar las posturas políticas y la operatividad de los regímenes de gobierno con instrucción de naturaleza legalista, estructuralista y sobre todo normativa.

“El término institucionalismo se atribuye a punto de vista de las ciencias sociales, de manera especial está vinculado con las ciencias políticas, atribuyéndose al estudio de las instituciones y la efectividad de su funcionamiento” (Masera, Palma y Calcagno, 2017, pp.524-525). El sistema institucionalista pretende incorporar un estudio específico sobre el medio sociopolítico, en donde la colectividad toma sus decisiones; es así que el interés por éste fue tan evidente en el estudio de estructuras, reglas, comportamientos de varias organizaciones, tales como empresas, sindicatos, asociaciones, cámaras empresariales, entre otras.

En consecuencia, el institucionalismo se ha establecido como un aporte que determina el complejo esquema del sector social dentro del cual se da lugar a las interacciones económicas; cuyo objeto de estudio está enfocado fundamentalmente en las instituciones públicas. Asimismo, se enfatiza en el estudio y análisis del derecho público, la organización administrativa pública, es decir desde el inicio de su funcionamiento y su proceso evolutivo. Del mismo modo, analiza el conflicto, el poder y la política existente, la dinamización de la institución, y finalmente estudia las diferencias de las disposiciones del poder de los estados sobre las instituciones.

2.3.2. Desarrollo económico

“El término desarrollo se entiende como la condición social dentro de un país, en la cual las necesidades auténticas de su población se satisfacen con el uso racional y sostenible de recursos y sistemas naturales” (Reyes, 2009, p. 119).

El desarrollo económico es a la vez un concepto, una actividad y una práctica profesional. El desarrollo económico no solo es un tema popular de discusión, sino que también es una actividad para la cual existen grandes expectativas e importantes inversiones de dinero público, (Feldman, Hadjimichael, Kemeny y Lanahan, 2016).

Quizás el único acuerdo actualmente es que el desarrollo económico (D.E) es difícil de definir. Sin embargo, el D.E. es un requisito previo necesario para llevar hacia una discusión política objetiva y una medición sólida.

Asimismo, Escribano (2010), manifiesta que el desarrollo comprende el crecimiento económico y social, quiere decir, en la consistencia del cambio estructural del factor económico y en las instituciones políticas, sociales y culturales que se encuentran vigentes en la sociedad. En la antigüedad se relacionaba a la acumulación de factores de producción en cuanto al capital y trabajo, si existía más capital y trabajo crecerá la economía; en la actualidad comprende de dos procesos: los factores productivos (más capital y más trabajo) y la productividad en los avances tecnológicos. Para la escuela neoclásica el crecimiento económico es un procedimiento lineal que está asegurado por el mercado y el desarrollo económico consiste en fallas del mercado y se presume que el crecimiento económico no es lineal, porque es obligada por parte del Estado.



Figura 1. Evolución de las teorías económicas

Fuente. Amante y Guarnido (2011)

El desarrollo económico es una actividad en la que participan diversos aspectos tales como: el factor económico, político y social; y su accionar permite el aumento de la diversidad del sistema económico y territorial. La interacción de dichos aspectos permite la aparición de nuevos productos, los tipos de producción se van diferenciando en los distintos territorios y estos a su vez van adoptando nuevas funciones económicas y productivas. La importancia del desarrollo de la economía de cualquier región implica en su crecimiento económico, considerándose una de las metas principales a nivel social; para ello, es menester el incremento considerable de los ingresos (renta per cápita) y del modelo de vida de la colectividad.

Un claro ejemplo para determinar el desarrollo económico es la medición de la inversión, el grado de consumo, las políticas sociales o el fomento al ahorro interno; de la misma forma, una expresión que denota significancia en el desarrollo económico es el acrecentamiento de la producción y productividad, así como la creación de ciencia, tecnología y conocimiento científico. No obstante, dicho desarrollo no simplemente está vinculado con la reducción o erradicación de la pobreza, pues para lograr esta condición es intrínseco la dinamización en instituciones, cuerpo legal o normativa, debido a que forman parte del proceso que produce y perpetúa la pobreza. Es trascendente considerar los compromisos relacionados a la inclusión social y a la generación de empleo como elementos necesarios e indispensables para el acrecentamiento económico.

De esta manera el conocimiento adquirido sobre el desarrollo económico nos permitirá establecer la relación existente entre el mismo y la viabilidad, pero a la vez tener un conocimiento sobre índices económicos y puntos de progreso no solo mercantiles.

2.3.4. Desarrollo Económico Local

El Desarrollo Económico Local (DEL) es un desarrollo conceptual que enfatiza la acción colectiva del movimiento para desarrollar la economía local a través de esfuerzos para movilizar y utilizar los recursos locales, el empoderamiento institucional y las redes de cooperación. El DEL es alternativo para el desarrollo de la región, tratando de poner a los seres humanos como objetos y temas de desarrollo, formulando las necesidades humanas básicas, enfocándose en la dignidad humana como actores del desarrollo, empoderamiento económico local, participación de la comunidad, y acostumbrado a los principios del desarrollo sostenible, (Supriyadi, 2012).

En el DEL, el proceso de planificación participativa y toma de decisiones públicas requiere cumplir con los intereses compartidos colectivamente y los servicios comunes que son útiles. La armonización, el empoderamiento y las redes de asociación entre los actores (gobierno, gobiernos locales, empresas, comunidades y universidades) son un principio y un paso importante en el desarrollo de la economía local, (Supriyadi, 2012). La interacción entre los actores beneficiará a la región en la solución de problemas

locales, la formulación de acciones de desarrollo regional en conjunto, facilitará la toma de decisiones y la creación de redes e innovación de sistemas.

2.3.5. Elementos definatorios del Desarrollo Económico Local

Señala Fernández, Arzadun y Alonso (2013), que los elementos del desarrollo económico local son los siguientes:

- Objetivo social.
- El territorio es sujeto de la estrategia.
- Estrategia a largo plazo.
- Sostenibilidad ecológica de la estrategia.
- Concertación y coordinación entre actores.
- Participación de las instituciones locales.
- Participación de las mujeres en condiciones de equidad.
- Fortalecimiento de las capacidades y potencialidades locales.
- Prioridad a las microempresas, pequeñas y medianas empresas, cooperativas, economía social y economía informal.
- Visión integral del proceso productivo, considerando todos los elementos de las cadenas productivas.
- Introducción de innovaciones en la producción, en la gestión y en el entorno socio-institucional.

Igualmente, para para las iniciativas del desarrollo local económicas se toma en cuenta:

- Plan comercial
- Plan de operaciones
- Plan de personas y organización
- Administración y gestión
- Plan de inversiones y financiación
- Plan económico-financiero
- Plan de puesta en marcha gradual
- Evaluación económica

Conforme con los aportes de los autores, se puede deducir que el desarrollo económico local constituye un proceso de aumento y dinamización estructural, en la cual, a través de la utilización del potencial de desarrollo que existente en el lugar, permite el incremento del bienestar de la población de una determinada zona; por tanto, cuando la región posee la capacidad de liderar el suceso de dinamización estructural, ésta se halla ante un proceso de desarrollo local interno. En la actualidad cualquier territorio cuenta con un conjunto de recursos, pudiendo ser económicos, humanos, institucionales y culturales, y economías de progresión no aprovechadas que figuran como un gran potencial de desarrollo; es así que, es deber de los entes reguladores y de las políticas que normalizan cada territorio, el velar por el bienestar de la comunidad, a través de la potencialización de dichos recursos, de tal forma que el desarrollo económico también contribuya al sector social.

2.3.6. Inversión

Las organizaciones necesitan disponer de recursos financieros con el propósito de desarrollar eficientemente sus actividades productivas, El concepto de inversión “aluce a un acrecentamiento producido anualmente en los bienes de capital de la organización” según indica, Zapata, (2007 p.1). Es así que, a través de la inversión es posible estudiar y analizar la información importante para la óptima gestión empresarial; puesto que cualquier organización, para dar lugar a su eficiencia en los procesos productivos, requiere de instalaciones técnicas, equipos informáticos y ciertos activos. Este conglomerado de aspectos figura como los recursos capitales y la inversión que acoge los incrementos de cada año de esos bienes, posibilitando el progreso institucional.

La connotación de la inversión, está relacionado en muchas instancias hacia el ámbito económico, refiriéndose al incremento producido en un año sobre el conjunto de bienes de una organización. Es así que dichos bienes o activos, permiten el desarrollo económico de una empresa, a través de los rendimientos que éstos producen, de su revalorización o de la rentabilidad; producto de operaciones que se realizan con dichas inversiones, tal es el caso de préstamos, cesiones temporales, entre otros, (Rodríguez, 2009; pp.80-81).

Conforme con los datos proporcionados por la Autoridad de Mercado de Capitales (2014), la inversión se define como el compromiso de los recursos financieros actuales

para lograr mayores ganancias en el futuro. Se trata de lo que se llama dominios de incertidumbre. A partir de esta definición, surge la importancia del tiempo y el futuro, debido a que son dos elementos importantes en la inversión. Por lo tanto, la información que puede ayudar a dar forma a una visión sobre los niveles de certeza en el estado de la inversión en el futuro es significativa. Desde una perspectiva económica, la inversión y el ahorro son diferentes; el ahorro se conoce como el total de las ganancias que no se gastan en el consumo, ya sea que se inviertan para lograr mayores rendimientos o no. El consumo se define como el gasto total de uso en bienes y servicios que se utilizan para satisfacer sus necesidades durante un período particular. Los valores de inversión o ahorro, así como el consumo, se pueden determinar a nivel macroeconómico, o a nivel individual, a través de diferentes métodos estadísticos.

Es así que la inversión tiene efectos en la economía, siendo este uno de los ejes que permite incentivar y promover el desarrollo económico. La manera de estudiar el nivel de inversión es a través del PIB; dicho de otro modo, parte de la riqueza de un Estado se direcciona a la inversión y por consiguiente genera crecimiento. La inversión debe priorizarse, para ello una región debe poner en manifiesto el fomento del empleo, descentralización, acrecentamiento de exportaciones, Incremento del Valor Agregado, utilización de tecnologías, y aumento de investigación, desarrollo e innovación; pues varios analistas aseveran que de esta manera será posible conducir a una localidad hacia el crecimiento, por tanto, la inversión está estrechamente ligada con el desarrollo económico.

Por lo tanto, el GAD provincial ha realizado varias inversiones en la provincia, y uno de los primordiales es la inversión en vialidad la cual puede ser construcción de vías de comunicación terrestre, redes eléctricas, puertos, y redes de información esta contribuye el desarrollo de las zonas y la incrementación del nivel de movilidad.

2.3.7. Determinantes para la Inversión

La inversión es un proceso a través del cual acrecienta el capital en un período para su uso en períodos futuros, las expectativas también juegan un papel importante en la inversión. El capital es un factor de producción, junto con la mano de obra y los recursos

naturales. La decisión de invertir es una decisión de usar más capital para producir bienes y servicios. Los factores que afectan las elecciones de las empresas en la combinación de capital, trabajo y recursos naturales también afectarán la inversión. A continuación, se detalla los factores intrínsecos que puntualizan la fiabilidad de la inversión:

- Tasas de interés e inversión: las bajas tasas de interés han estimulado la construcción de viviendas y por el contrario las tasas altas la han reducido. Dichos informes implican una relación negativa entre las tasas de interés y la inversión en estructuras residenciales.
- Esperanzas de heredar: Un cambio en el stock de capital cambia la capacidad de producción futura. Por lo tanto, los planes para cambiar el stock de capital dependen crucialmente de las expectativas.
- El nivel de actividad económica: Es probable que un aumento en el nivel de producción estimule la demanda de capital y, por lo tanto, conduzca a una mayor inversión. En consecuencia, es probable que un aumento en el PBI desplace la curva de demanda de inversión hacia la derecha.
- El Stock de Capital: La cantidad de capital ya en uso afecta el nivel de inversión de dos maneras. En primer lugar, como la mayor parte de la inversión reemplaza al capital que se ha depreciado, es probable que un mayor stock de capital genere más inversión; habrá más capital para reemplazar. Sin embargo, en un segundo lugar un mayor stock de capital puede tender a reducir la inversión; aquello debido a que la inversión se produce para ajustar el stock de capital a su nivel deseado.
- Capacidad de uso: La tasa de utilización de capacidad mide el porcentaje del stock de capital en uso. Debido a que el capital generalmente requiere tiempo de inactividad para el mantenimiento y las reparaciones, la tasa de utilización de la capacidad media generalmente cae por debajo del 100%.

- Cambio tecnológico: La implementación de nueva tecnología a menudo requiere capital nuevo. Los cambios en la tecnología pueden, por lo tanto, aumentar la demanda de capital.
- Política pública: La política pública puede tener efectos significativos en la demanda de capital. Dichas políticas generalmente buscan afectar el costo del capital para las empresas.

En resumen, la inversión es un término económico en la cual se desarrolla colocaciones de capital sobre determinadas actividades pudiendo ser de carácter comercial o civil, con el propósito de obtener rendimiento económico. Está destinado a cualquier persona, empresa u organización que con una cantidad de dinero puede invertir y con ello obtener ganancias mayores, generalmente a largo plazo, (Universidad de Minnesota, 2016).

2.3.8. Inversión Pública

De acuerdo con Lee (2017), la inversión pública ha surgido históricamente de la necesidad de proporcionar ciertos bienes, infraestructura o servicios que se consideran de vital interés nacional. La inversión pública ha tendido a aumentar como consecuencia de la industrialización y las correspondientes demandas de nuevas infraestructuras para facilitar el crecimiento de las comunidades urbanas. A comienzos del siglo XXI, la privatización de las industrias estatales y la consiguiente desregulación de los mercados condujeron al crecimiento del gasto público en bienes y servicios proporcionados por los sectores privados y sin fines de lucro, principalmente a través del desarrollo de diversos servicios públicos y asociaciones privadas. La inversión pública tiende a medirse cuantitativamente, sobre una base anual, como un porcentaje del ingreso nacional total en un período dado. Tiende a dividirse entre la inversión física o tangible en infraestructura (por ejemplo, transporte, telecomunicaciones y edificios); inversión humana o intangible en educación, habilidades y conocimiento; y la inversión actual en el consumo de bienes y servicios (por ejemplo, prestaciones sociales y pensiones). La inversión pública generalmente constituye un porcentaje relativamente pequeño del gasto público general,

aunque frecuentemente es un componente importante de la inversión total de capital nacional.

La inversión pública: se configura hoy en día como una importante partida de gasto público en las economías modernas. Y ello sucede no tanto por su magnitud, situada por lo general en niveles inferiores a las cuantías alcanzadas por los gastos vinculados al Estado de Bienestar, como por la trascendencia de sus efectos sobre la actividad económica. En este sentido, la participación directa del capital público en los procesos productivos de las empresas, como un factor de producción más, convierte a las infraestructuras en una pieza clave para sostener el crecimiento económico, (Rodríguez, 2002, p.6).

La inversión pública se refiere al gasto público en infraestructura económica como aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, sistemas de agua y alcantarillado, servicios públicos de electricidad y gas, telecomunicaciones e infraestructura social, como escuelas, hospitales y prisiones. El término inversión pública como un uso por los gobiernos en un sentido más amplio para referirse al gasto en capital humano, educación y gasto en salud, o inversiones financieras de instituciones gubernamentales, como los fondos de riqueza soberana. Sin embargo, la literatura sobre gestión de inversiones públicas se centra en los gastos relacionados con los activos físicos, (Miller y Mustapha, 2016).

La gestión de la inversión pública se relaciona con las formas en que los gobiernos gestionan este gasto de inversión, es decir, cómo seleccionan, construyen y mantienen sus activos públicos.

De acuerdo con este contexto, el empleo del gasto público figura como un elemento idóneo para el crecimiento económico de un territorio. En general, se evidencia que la tasa de crecimiento de una economía depende, de manera positiva, de las infraestructuras instaladas, a la vez que, se plantea las perspectivas de eficiencia que apoyan la intervención pública conforme las necesidades locales. En consecuencia, es necesario destacar que la inversión pública posibilita la distribución de la renta entre zonas de disparate nivel de desarrollo; sin embargo, también está vinculado con la corrección de ineficiencias.

Inversión Pública en el Ecuador:

Correa (2010), planteó:

La inversión pública como eje dinamizador de la competitividad sistémica y su impacto positivo en el desarrollo. La inversión pública que este Gobierno ha implementado conduce, a un mejoramiento de la competitividad sistémica. La inversión en infraestructura y el cambio en la matriz energética impactarán positivamente en la producción.

Para la prioridad de proyectos de inversión pública se toma tres puntos:

- Generación de empleo
- Equidad Regional
- Productividad sistemática

La inversión pública de Ecuador solo atribuirá el 5.3 % de su PIB total, mientras que la inversión privada atribuirá el 16.9 % del PIB total. Hasta 2006, el sector privado era responsable del 72% de todos los recursos invertidos en la economía, Fondo Monetario Internacional (2017). Aquello cambió drásticamente después de que el presidente Correa asumió el cargo en 2007, y el sector público tomó un papel mucho más importante en la economía. Así también, la inversión pública en el país se rige a la asignación de recursos para el sector de Desarrollo Social, tomando en consideración al sector productivo, pero sobre todo priorizando la industria nacional. De la misma manera se prevé atribuir parte de la economía nacional en generación de conocimiento, investigación, desarrollo e innovación; así como al sector de talento humano. Es así que, los montos de inversión se ajustan a las políticas que estipula el Plan Nacional del Buen Vivir y ahora el programa Toda Una Vida.

No obstante, del total de proyectos, entre los más importantes se han destacado el Metro de la capital, tranvía de Cuenca, infraestructura educativa, Ciudad del Conocimiento, autopistas y carreteras. De la misma manera entre los lineamientos para la inversión pública en el país, convergen ciertas normativas. Los lineamientos de inversión pública deben ir de acuerdo con el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (2015); con la finalidad mantener o incrementar la economía y capacitaciones sociales y del Estado, tomado en cuenta lo siguientes puntos:

- Alineación con el Plan Nacional del Buen Vivir
- Política Nacional
- Obtención de dictamen de prioridad
- Ingreso de información
- Sistema Nacional de información

2.3.9. El Producto Interno bruto (PIB)

El Producto Interno Bruto está estandarizado como un indicador económico por el Sistema de Cuentas Nacionales de las Naciones Unidas, mide la producción total de bienes y servicios de un estado durante un cierto período de tiempo. Se utiliza para comparar el desempeño económico de los estados, pero muy a menudo la comparación se amplía para evaluar y hacer estimaciones de los niveles de vida, el progreso o el bienestar social entre los estados, aunque el PIB no se desarrolló originalmente para este fin, (Tjukanov, 2011),

Asimismo “El PIB mide el valor monetario total de los bienes y servicios finales producidos para el mercado durante un año dado, dentro de las fronteras de un país” (Hernández, 2010). En otras palabras, es el valor monetario de todos los bienes y servicios terminados producidos dentro de las fronteras de un país en un período de tiempo específico. Aunque el PIB se calcula generalmente sobre una base anual, también puede calcularse trimestralmente.

En el 2016 exhibió una contracción anual del Producto Interno Bruto del -1,5%, esto se dio la reducción en el nivel de inversión (-8%), en las importaciones (-6,4%) y en los niveles de gasto gubernamental y consumo de los hogares, mismos que presentan depreciaciones del -1,9% y -1,5% individualmente. Las exportaciones fueron las que registraron una menor depreciación con una tasa del -0,3%. (Ekos, 2017).

La economía en Ecuador (PIB) determina un incremento del 3% en el año 2017; conforme con el informe emitido por el Banco Central del Ecuador; este cambio se atribuye de manera principal al crecimiento del Gasto del Consumo Final de los Hogares, Gasto de

Consumo Final del Gobierno General y las Exportaciones. Es así que, el PIB alcanzó un total de USD 103.057 millones. (Telégrafo, 2018),

En conclusión, el PIB es el indicador de la riqueza de un país, pero este no toma sus recursos naturales, sus infraestructuras entre otros, y la infraestructura de un país es la inversión a largo plazo que realiza el Estado y en la cual obtendrá rentabilidad y lo más importante satisfacción de las necesidades de los ciudadanos.

2.3.10. Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD)

El GAD es una institución perteneciente al sector público del país; el objetivo de los GAD es el impulso del desarrollo territorial conforme con sus competencias. Los GAD intervienen a nivel provincial, municipal y parroquial en zonas rurales. “Cada circunscripción territorial tendrá un gobierno autónomo descentralizado para la promoción del desarrollo y la garantía del buen vivir, a través del ejercicio de sus competencias. Estará integrado por ciudadanos electos democráticamente quienes ejercerán su representación política.” (Telégrafo, 2018). Los gobiernos autónomos constituyen: los de las regiones; los de las provincias; los de los cantones o distritos metropolitanos y los de las parroquias rurales.

El GAD es la forma en que las normas y acciones de cómo las personas interactúan entre sí están estructuradas, sustentadas, reguladas y responsables. (Glatz, 2017).

El COOTAD determina en el Art. 28.- Gobiernos autónomos descentralizados. Cada circunscripción territorial tendrá un gobierno autónomo descentralizado para la promoción del desarrollo y la garantía del buen vivir, a través del ejercicio de sus competencias. Estará integrado por ciudadanos electos democráticamente quienes ejercerán su representación política.

Constituyen 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. En las parroquias rurales, cantones y provincias podrán

conformarse circunscripciones territoriales indígenas afroecuatorianas y montubias, de conformidad con la Constitución y la ley.

2.3.11. Infraestructura vial

“Infraestructura vial es todo conjunto de elementos que permite el desplazamiento de vehículos en forma confortable y segura desde un punto a otro” (Garrido,2015, p. 15). Aquello consiste en la instalación de activos fijos que incluyen vías de superficie, ferrocarriles y terminales, como paradas de autobuses, terminales de buses o caminos y estaciones ferroviarias. Las operaciones de los vehículos a lo largo de estos sistemas de transporte reducen el tiempo de viaje y la generación de empleo en el sector, lo que en conjunto influye en la demanda agregada de bienes y servicios, conduciendo a un aumento del PIB y del desarrollo general.

Los usuarios individuales de la carretera, las empresas de logística y las agencias de transporte público esperan una infraestructura vial confiable y segura para viajar de un lugar a otro y transportar bienes y personas. Las agencias viales necesitan planificar, construir, mantener y operar adecuadamente la infraestructura vial para que pueda crear valor para los usuarios de la carretera. (Hartmann y Yeang,2016)

La vialidad ha experimentado una mejora constante en los últimos años, la conectividad ha mejorado y el transporte por carretera se ha convertido en un foco de desarrollo rápido, las carreteras brindan un mejor acceso a los servicios, facilidad de transporte y libertad de movimiento para las personas. Reconociendo la importancia de una red vial confiable y rápida en el país y la función que desempeña en la influencia de su desarrollo económico,(Romero, 2015).

2.3.12. Presupuesto

El presupuesto es una representación en cuanto a contabilidad de la actividad realizada de una organización con el objetivo de alcanzar metas, mediante esto servirá como un instrumento de planificación, coordinación y control de funciones, (Fagilde, 2015).

Para Ross (2008) “Presupuesto es una expresión cuantitativa de un plan por un período de tiempo definido. Puede incluir volúmenes de ventas planificados e ingresos, recursos, costos y gastos, activos, pasivos y flujos de efectivo” (p. 7).

Adicionalmente, el Servicio de Información Técnica (2008), describe que el presupuesto es el proceso de expresar los costos y recursos previstos para un curso de acción planificado durante un período de tiempo específico. El presupuesto ayuda a todos los tipos de organizaciones a planificar y controlar sus operaciones, y a respaldar sus estrategias administrativas. Un presupuesto establece el punto de referencia contra el cual se medirá el rendimiento.

2.3.13. Presupuesto Público

El presupuesto público es:

Una herramienta fundamental para la toma de decisiones de todos los gobiernos territoriales, es a través del cual se puede dar cumplimiento a los programas de gobierno, los planes de desarrollo y en fin poder impulsar y propiciar la satisfacción de necesidades básicas de la población y el desarrollo de los territorios, de ahí la importancia de tener un conocimiento y dominio del tema para quienes tendrán relación con el sector público, (Rodríguez ,2008, p.9).

Plaza (2012), plantea que: El presupuesto es plan de acción que tiene una meta prevista, expresada en valores y términos financieros, que se cumple en un determinado tiempo con condiciones. Es una herramienta que usan las instituciones como desarrollo anual para emplear planes y programas. El presupuesto público se puede diferenciar en:

- como instrumento de Gobierno
- como instrumento de programación económica y social
- como presupuesto de administración
- como acto legislativo
- como documento
- como instrumento de control

Veiga, Kurin y Ardakanian (2014), mencionan que el presupuesto público varía considerablemente en todo el mundo. Depende del marco legal del país, así como de la estructura organizativa del gobierno. El proceso de elaboración del presupuesto implica la interacción entre numerosos participantes, desde los ciudadanos hasta las empresas, e incluye funcionarios de diversos niveles de gobierno. Aunque los presupuestos generalmente se establecen para un año fiscal, el proceso de presupuestación se extiende por un período considerablemente más largo y se entiende mejor como un ciclo con fases superpuestas. Se pueden identificar cuatro fases generales clave del sistema presupuestario.

- a) Formulación y presentación
- b) Debate y adopción
- c) Ejecución
- d) Informes, auditoría y evaluación

El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas en el capítulo III en el Art. 95 hace referencia al contenido y la finalidad del presupuesto estableciendo las normas, técnicas, métodos y procedimientos vinculados a la previsión de ingresos, gastos y financiamiento para la provisión de bienes y servicios públicos con la finalidad de cumplir con el plan nacional de desarrollo.

Así mismo el Art. 96 del mismo código hace referencia a las Etapas del ciclo presupuestario las cuales son:

1. Programación presupuestaria.
2. Formulación presupuestaria.
3. Aprobación presupuestaria.
4. Ejecución presupuestaria.
5. Evaluación y seguimiento presupuestario.
6. Clausura y liquidación presupuestaria.

2.4. Marco Legal

2.4.1. Constitución del Ecuador

Título IV

Participación y organización del poder

Art. 132.- La Asamblea Nacional aprobará como leyes las normas generales de interés común. Las atribuciones de la Asamblea Nacional que no requieran de la expedición de una ley se ejercerán a través de acuerdos o resoluciones. Se requerirá de ley en los siguientes casos:

3. Crear, modificar o suprimir tributos, sin menoscabo de las atribuciones que la Constitución confiere a los gobiernos autónomos descentralizados.

4. Atribuir deberes, responsabilidades y competencias a los gobiernos autónomos descentralizados (Ley N° 449, 2008).

Título V

Organización Territorial del Estado

Art. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales (Ley N° 449, 2008).

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional. (Ley N° 449, 2008)

Art. 263.- Los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo provincial y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, cantonal y parroquial.

2. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas (Ley N° 449, 2008).

Sección Sexta

Política Monetaria, cambiaria, crediticia y financiera

Art. 314.- El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley. (Ley N° 449, 2008).

2.4.2. Código orgánico de organización territorial, autónoma y descentralización

Título III

Gobiernos Autónomos Descentralizados

Art. 32.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado regional. - Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que se determinen;

d) Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional. (Ley N° 303, 2010).

Capítulo II
Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial
Sección Primera
Naturaleza jurídica, sede y funciones

Art. 41.- Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo descentralizado provincial las siguientes:

e) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y. en dicho marco prestar los servicios públicos, construir la obra pública provincial, fomentar las actividades provinciales productivas, así como las de vialidad, gestión ambiental, riego, desarrollo agropecuario y otras que le sean expresamente delegadas o descentralizadas, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad. (Ley N° 303, 2010).

Art. 42.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado provincial. - Los gobiernos autónomos descentralizados provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que se determinen:

b) Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas. (Ley N° 303, 2010).

Capítulo IV
Del Ejercicio de las Competencias Constitucionales

Art. 129.- Ejercicio de la competencia de vialidad. -El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera:

Al gobierno central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización.

Al gobierno autónomo descentralizado regional le corresponde las facultades de planificar, construir regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito regional en concordancia con las políticas nacionales.

Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

2.4.3. Ley del sistema nacional de infraestructura vial transporte terrestre

Sección Segunda

Competencias de los gobiernos autónomos descentralizados

Art. 16.- Competencias de vialidad. Los gobiernos autónomos descentralizados en sus respectivas circunscripciones territoriales, a más de las atribuciones conferidas en la presente Ley, tendrán las facultades y atribuciones en materia de vialidad que correspondan, de conformidad con la Constitución, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, las resoluciones del Consejo Nacional de Competencias y demás normativa aplicable para el ejercicio de esta competencia.(Ley N° 998, 2017)

Art. 17.- Deberes y atribuciones. Son deberes y atribuciones de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales y municipales, en el ámbito de su competencia:

1. Elaborar e implementar el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Cantonal, Provincial o Regional y el Plan Estratégico de Movilidad Cantonal, Provincial o Regional de su respectiva circunscripción territorial, el mismo que será un insumo de su Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

2. Administrar la red vial de su jurisdicción realizando las acciones de planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, considerando el mínimo impacto ambiental.

3. Incorporar al sistema nacional vial, la información que incluya a toda la red vial de su jurisdicción en coordinación con el ministerio rector.

4. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación y ocupación inmediata los inmuebles que se requieran para la apertura del trazado, construcción, ampliación, rectificación u otros, para el desarrollo de la infraestructura del sistema vial de su jurisdicción, de conformidad con las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias.

5. Delegar a las empresas de economía mixta en las cuales el Estado tenga mayoría accionaria, la facultad para la prestación del servicio público de vialidad, que puede comprender el diseño, la construcción, la operación o el mantenimiento de la infraestructura vial. Excepcionalmente podrá delegar al sector privado o a la economía popular y solidaria de acuerdo con la ley.

6. Establecer y recaudar la Contribución Especial de Mejoras por la inversión realizada, a cuyos propietarios de los bienes inmuebles que se benefician por el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura vial de su jurisdicción, acorde a la normativa dictada para el efecto.

7. Fijar, cobrar o autorizar el cobro de tasas y tarifas viales para el financiamiento, uso y mantenimiento integral de la infraestructura vial de su jurisdicción, de sus componentes funcionales y las áreas de servicios auxiliares y complementarios; para tal efecto se establecerá las bases generales de regulación de tarifas aplicables.

8. Administrar el uso y retiro de vallas en las vías de su competencia, que pudieran generar contaminación visual o ambiental. De manera excepcional se podrá autorizar la colocación y ubicación de rótulos y vallas de carácter informativo.

9. Determinar en su normativa local los pesos, dimensiones y demás características de los vehículos, que puedan transitar en toda la infraestructura vial de su jurisdicción, de acuerdo a la clasificación y construcción de los mismos, la que deberá estar acorde con los estándares fijados en la normativa nacional emitida al respecto.

10. Fijar los procedimientos operativos específicos para la gestión de las estaciones de pesaje y el ejercicio del control sobre los vehículos que excedan los pesos y dimensiones establecidos para el efecto en el Reglamento General de esta Ley.

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque

Para llevar a cabo el estudio se aplicó el enfoque mixto de investigación. Cualitativamente se analizaron las perspectivas legales, técnicas y de política pública en relación al tema de inversión pública en vialidad ejecutada por el gobierno autónomo de la provincia en los últimos años; desde este enfoque, se analizó también el desarrollo económico del Cantón desde una perspectiva social. Cuantitativamente se estudiaron los montos de las inversiones viales, en las diferentes parroquias del cantón Tulcán, así como la contribución en término de ingreso per cápita.

3.1.2. Modalidad

En cuanto a la modalidad de estudio, se trabajó en una investigación no experimental de tipo ex post-facto, lo cual implica que no existieron modificaciones al objeto de análisis, en tal sentido se procedió a estudiar las variables, una vez que estas ya se han manifestado de manera previa y se procedió a realizar el registro de sus características y medidas.

3.1.3. Tipo de Investigación

Los tipos de investigación involucrados en el estudio son: descriptivo y de campo.

Descriptivo. - Este tipo de investigación permitió describir lo que ocurre en torno al problema, apoyándose en herramientas como la observación, para brindar una explicación objetiva de cómo opera la inversión en vialidad y el desarrollo económico de las zonas rurales del cantón Tulcán, y cuáles son sus características particulares.

De campo. - Se enfatizó en la extracción de datos e informaciones directamente de los sectores rurales donde se localizan las obras de vialidad del cantón, así como también el levantamiento de datos acerca del nivel de desarrollo económico de las zonas, a través de uso de entrevistas previamente estructuradas.

3.2. **IDEA A DEFENDER**

La inversión en vialidad realizada por el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia del Carchi, periodo 2012-2016, ha ocasionado un impacto positivo en el desarrollo económico de las parroquias rurales del cantón Tulcán.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 1. Definición y operacionalización de variables

Variables	Definiciones	Dimensiones	Indicadores	Técnicas	Instrumentos
Inversión pública en vialidad	Es la inversión que realiza el Estado en infraestructura de transporte, la cual está compuesta por una serie de instalaciones y activos físicos que sirven para la organización y para la oferta de los servicios de transporte de carga y/o de pasajeros por vía terrestre. (Vásquez, A. & Bendezú, L., 2008)	Legal	Leyes Reglamentos Ordenanzas	Revisión documental Revisión documental Revisión documental	Fichas bibliográficas Fichas bibliográficas Fichas bibliográficas
		Técnica	Tipología vial Estándares internacionales	Revisión documental/Entrevista	Fichas bibliográficas/ Cuestionario
		Económica	Planificación Organización	Revisión documental/Entrevista	Fichas bibliográficas

			Ejecución Control	Revisión documental Revisión documental/Entrevista Revisión documental/Entrevista	Fichas bibliográficas Fichas bibliográficas/ Cuestionario Fichas bibliográficas/ Cuestionario
Desarrollo económico	Es un proceso integral que implica la expansión continua del potencial económico y el autosostenimiento de dicha expansión hacia el mejoramiento de la calidad de vida de la sociedad (Castillo, P., 2011)	Económica Productiva Educativa Social	Ingreso per cápita Capital natural Capital humano	Revisión documental/Encuesta Revisión documental/Encuesta Revisión documental/Encuesta Revisión documental/Encuesta	Fichas bibliográficas/ Cuestionario Fichas bibliográficas/ Cuestionario Fichas bibliográficas/ Cuestionario

			Organización social		Fichas bibliográficas/ Cuestionario
--	--	--	------------------------	--	---

Fuente: Adaptado de Metodología de la Investigación (Hernández, Fernández y Baptista, 2012).

3.4. MÉTODOS A UTILIZAR

3.4.1. Métodos

Los métodos de investigación a utilizar son análisis de información existente, para lo cual se recopilarán varios documentos oficiales emitidos por las instituciones del gobierno central y gobiernos autónomos provinciales, cantonales y parroquiales, específicamente, la planificación nacional, los planes de desarrollo y ordenamiento territorial, las planificaciones operativas anuales, etc. Se recurrió también a la búsqueda de información contenida en revistas especializadas, periódico, boletines de instituciones públicas, entre otras.

Se utilizó el método de la observación científica con la finalidad de percibir de manera directa la situación de la infraestructura vial en las zonas rurales del cantón Tulcán.

El método lógico deductivo fue usado para encontrar principios desconocidos sobre el tema de la inversión en vialidad en la provincia a partir de principios teóricos conocidos, además para descubrir las consecuencias en el desarrollo económico a causa de dicha inversión estatal.

El método analítico se aplicó para distinguir los elementos constitutivos de las variables involucradas en el problema. Se descompuso las variables de estudio según diferentes dimensiones para profundizar en su conocimiento para posteriormente buscar relaciones causales entre ellas.

A través del método sintético se relacionó los datos encontrados sobre el tema de vialidad ejecutado en la provincia y el desarrollo económico para explicar de manera clara y concisa la relación e incidencia causal entre ellas.

3.4.2. Técnicas para la recolección de información

Como parte de la metodología se aplicó las siguientes técnicas de investigación:

Revisión documental. - Esta técnica se permitió recopilar y analizar información sobre el tema estudiado, la cual se encuentra contenida en fuentes de información como: informes técnicos, planificaciones estratégicas, planes operativos anuales, revistas especializadas, etc. Esta información será útil para contar con información de manera ágil y específicamente asociada al objeto de estudio.

Entrevista. - La técnica de la entrevista fue aplicada a través de un cuestionario estructurado dirigido a las principales autoridades de gobierno que se involucran en el tema de las obras de vialidad del cantón, así como a las encargadas del desarrollo económico de los territorios rurales de la provincia. Esta técnica fue útil para recopilar información detallada de acuerdo a las explicaciones brindadas por estas autoridades locales.

Encuesta. - Esta técnica se aplicó por medio de un cuestionario con preguntas de opción múltiple a través de las cuales se recolectó información acerca de la percepción que tienen los pobladores de las zonas rurales del cantón Tulcán en torno al desarrollo económico asociado a la infraestructura vial ejecutada en sus localidades.

3.4.3 Análisis Estadístico

3.4.3.1 Población y muestra

Para alcanzar los objetivos propuestos en esta investigación se precisa de la aplicación de una encuesta a la población rural del cantón Tulcán de 3.755 beneficiarios, los cuales están divididos en las ocho parroquias en las que se realizaron las obras de vialidad, los datos fueron tomados de la información proporcionada por el Gobierno Provincial del Carchi, de los cuales tomamos en cuenta desde los 20 y 65 años que forman parte de la población económicamente activa, para esta investigación se tomara en cuenta la población de las siguientes parroquias:

Tabla 2. Parroquias y número de beneficiarios

<u>PARROQUIAS</u>	<u>BENEFICIARIOS</u>	<u>MUESTRA (N)</u>
MALDONADO	255	24
EL CARMELO	418	39
PIOTER	107	10
SANTA MARTHA DE CUBA	355	33
EL CHICAL	515	48
TUFIÑO	330	31
JULIO ANDRADE	1445	134
URBINA	330	31
TOTAL	3755	350

Fuente. Datos tomados del GAD Provincial del Carchi

N = 3755 beneficiarios

Para el cálculo de la muestra se aplicó la fórmula siguiente en el total de la población beneficiada, y para obtener el valor a encuestar de cada parroquia se procedió a la estratificación de la muestra mediante el programa Excel.

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

N= Tamaño del universo

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%

q= probabilidad de rechazo, que equivale a 50%

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

$$n = \frac{(1,96)^2 * 3755 * 0,5 * 0,5}{0,05^2(3755 - 1) + 1,96^2 * 0,5 * 0,5}$$

$$n = \frac{3606,302}{10,3454}$$

$$n = 349,59$$

3.4.3.2. Instrumentos de investigación

Para ejecutar las técnicas de investigación se aplicaron los siguientes instrumentos:

Fichas bibliográficas. - Estas fichas se obtuvieron a través de la técnica de revisión documental, las cuales fueron útiles para recopilar en síntesis la información relacionada al tema investigado. La información fue extraída de informes técnicos, revistas especializadas y otros instrumentos académicos que hayan investigado previamente sobre el objeto de estudio.

Cuestionario estructurado. - Este instrumento permitió recopilar información de primera mano, a través del diálogo concertado con las diferentes autoridades de gobierno asociadas al tema de la inversión pública en área vial, así como al tema del desarrollo económico de las zonas rurales del cantón Tulcán.

Cuestionario. - A través de este instrumento se recogió información directa brindada por los pobladores de las zonas rurales de la provincia del Carchi, el cual fue orientado a medir la percepción que tienen estos pobladores acerca de la priorización de los gobiernos autónomos en tema vial y desarrollo económico para sus localidades.

3.4.3.3 Procesamiento y análisis de datos

La investigación empleó análisis estadístico descriptivo para formular tablas numéricas y gráficas que permiten explicar la situación actual e histórica de la inversión pública en vialidad del cantón Tulcán, y además para describir el nivel de crecimiento del ingreso per cápita de la población rural carchense.

Se utilizó el programa Excel para el procesamiento y análisis de los datos obtenidos a través de la encuesta prevista, de tal manera que se presentan tablas y gráficos para compendiar los resultados del estudio.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

A partir del desarrollo de las encuestas en las juntas parroquiales del cantón Tulcán se han logrado evidenciar los siguientes resultados:

Tabla 3. Estado de vías

1. ¿En qué estado considera usted se encuentran las vías de esta zona?	Excelente	Bueno	Malo	Total
Maldonado	3	2	19	24
Tufiño	8	12	11	31
Santa Martha	8	12	13	33
Pioter	2	4	4	10
Urbina	6	18	7	31
Julio Andrade	11	95	28	134
Carmelo	3	24	12	39
Chical	1	15	32	48
Total	42	182	126	350



Figura 2. Estado de vías

De los 350 pobladores encuestados en las parroquias rurales del Cantón Tulcán el 52,00% de la ciudadanía afirma que las vías de las zonas se encuentran en buen estado lo que implica que son transitables sin dificultad, de la misma manera el 36,00% consideran que el estado de las vías es malo por lo tanto la transitabilidad vehicular presenta dificultades

y finalmente solo un 12,00% del total de la población encuestada considera que las vías son excelentes sin ninguna limitación para el tránsito.

Tabla 4. Existencia de desarrollo Productivo

2. ¿Las vías que se han construido o mejorado el desarrollo productivo de la zona?			
	SI	NO	Total
Maldonado	7	17	24
Tufiño	19	12	31
Santa Martha	6	27	33
Pioter	8	2	10
Urbina	29	2	31
Julio Andrade	64	70	134
Carmelo	29	10	39
Chical	32	16	48
Total	194	156	350



Figura 3. Existencia de desarrollo Productivo

Del total de la población encuestada el 55,42% afirman que la construcción vial en la zona SI mejoró el desarrollo productivo contrariamente el 44,58% alegan que la construcción vial realizada en la zona NO proporcionó desarrollo productivo.

Tabla 5. Consideración de la situación económica

3. ¿Cómo considera usted que se encuentra la situación económica de esta zona?				
	Excelente	Regular	Mala	Total
Maldonado	1	10	13	24
Tufiño	6	12	13	31
Santa Martha	6	22	5	33
Pieter	1	2	7	10
Urbina	1	22	8	31
Julio Andrade	11	74	49	134
Carmelo	0	15	24	39
Chical	1	38	9	48
Total	27	195	128	350



Figura 4. Consideración de la situación económica

Del total de la población encuestada el 55.71% afirma que la situación económica es regular, el 36,57% opina que es mala y el 7,72% dice que es excelente.

Tabla 6. Actividades mejoradas con la construcción de vías

4. ¿Cuál de las siguientes opciones considera que se han mejorado debido al mejoramiento y construcción de vías?					
	Mejoramiento de la movilización dentro de la parroquia	Atracción turística	Situación Económica	Mejoramiento del comercio	Total
Maldonado	12	4	1	7	24
Tufiño	11	7	5	8	31
Santa Martha	22	2	5	4	33
Pioter	5	3	1	1	10
Urbina	17	3	1	10	31
Julio Andrade	73	15	15	31	134
Carmelo	21	1	3	14	39
Chical	18	4	4	22	48
Total	179	39	35	97	350

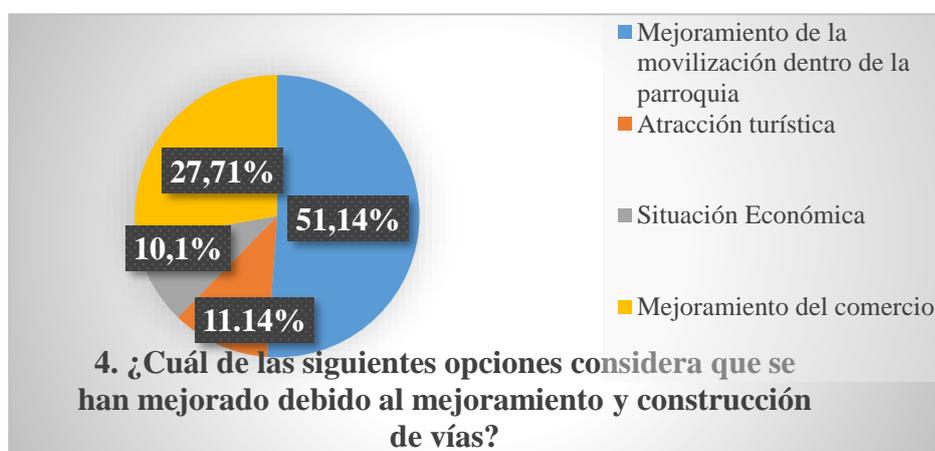


Figura 5. Actividades mejoradas con la construcción de vías

Del total de la población encuestada el 51,14% afirma que con la construcción vial lo que mejoró notablemente es la movilización dentro de la parroquia, un 27,71% por el contrario dice que lo que se renovó fue el comercio, el 11,14% opina que fue la atracción turística y finalmente en un 10% opina que lo que perfeccionó fue la situación económica

Tabla 7. Accesibilidad a Instituciones Educativas

5. ¿las vías para llegar a las instituciones educativas son accesibles?	SI	NO	Total
Maldonado	9	15	24
Tufiño	20	11	31
Santa Martha	27	6	33
Pioter	7	3	10
Urbina	30	1	31
Julio Andrade	92	42	134
Carmelo	30	9	39
Chical	38	10	48
Total	253	97	350

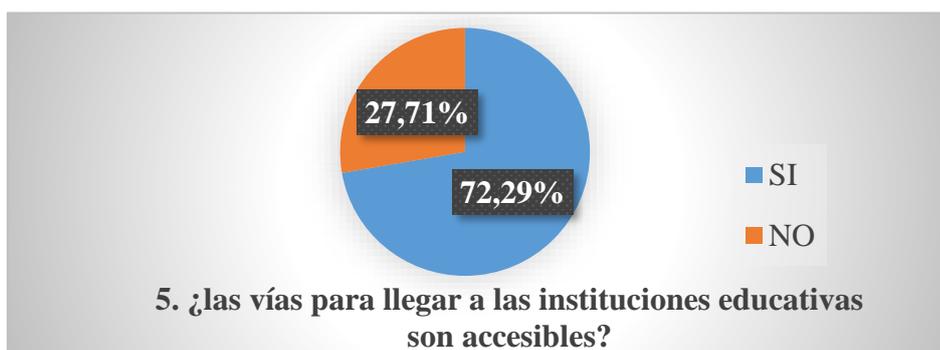


Figura 6. Accesibilidad a Instituciones Educativas

Del total de la población encuestada el 72,29% afirma que las vías SI son accesibles a instituciones educativas, más el 27,71% dicen que NO.

Tabla 8. Nivel de satisfacción de construcción de vías

6.- ¿En qué nivel considera que las construcciones de las vías han mejorado la interacción del sector con otras comunidades?				
	Alto	Medio	Bajo	Total
Maldonado	1	16	7	24
Tufiño	17	6	8	31
Santa Matha	12	13	8	33
Pioter	2	5	3	10
Urbina	8	22	1	31
Julio Andrade	36	74	24	134
Carmelo	5	28	6	39
Chical	7	29	12	48
Total	88	193	69	350



Figura 7. Nivel de satisfacción de construcción de vías

Del total de la población encuestada el 55,14% afirma que las vías construidas han mejorado la interacción con otras comunidades en un nivel MEDIO, el 25,14% consideran que se mejoró en un nivel ALTO y el 19,72% opinan que es en un nivel BAJO.

Resultados obtenidos con la aplicación de encuesta a los presidentes de las juntas parroquiales del cantón Tulcán:

Tabla 9. Nivel de inversión en vialidad

1. ¿En qué nivel la inversión en vialidad realizada por el GAD Provincial en la parroquia, ha sido beneficiosa para el sector?			
	ALTO	MEDIO	BAJO
Maldonado		1	
Tufiño			1
Santa Martha de Cuba		1	
Pioter		1	
Urbina		1	
Julio Andrade		1	
Carmelo			1
Chical			1
Total	0	5	3



Figura 8. Nivel de inversión en vialidad

De las ocho presidencias encuestadas de los GAD parroquiales el cantón Tulcán, el 62,50% considera que, si ha sido beneficiosa la inversión en vialidad en un nivel medio, mientras que el 37,50% considera que el impacto en beneficio se encuentra en un nivel bajo.

Tabla 10. Nivel de estándares de calidad en construcción y mantenimiento vial

2. Teniendo en cuenta que 1 es el nivel más bajo y 5 el más alto: ¿Considera que el GAD provincial se basa en estándares de calidad para la construcción y mantenimiento de vías?

	1	2	3	4	5
Maldonado				1	
Tufiño			1		
Santa Martha de Cuba				1	
Piöter				1	
Urbina			1		
Julio Andrade	1				
Carmelo					1
Chical			1		
Total	1	0	3	3	1



Figura 9. Nivel de estándares de calidad en construcción y mantenimiento vial

De las ocho presidencias encuestadas de los GAD parroquiales el cantón Tulcán, el 37,50% considera que se basa en estándares de calidad para el mantenimiento y construcción de vías, el 37,50% considera que, si se aplican estándares de calidad, pero no en su totalidad, el 12,50% considera que los estándares de calidad son poco tomados en cuenta en vialidad, el 12,50% considera que casi nada se toma en cuenta los estándares de calidad.

Tabla 11. Nivel del GAD Parroquial en toma de decisiones

3. ¿Qué nivel de participación el GAD parroquial ha tenido en la toma de decisiones del GAD provincial con respecto a la construcción de vías?			
	ALTO	MEDIO	BAJO
Maldonado	1		
Tufiño		1	
Santha Martha de Cuba			1
Pioter		1	
Urbina		1	
Julio Andrade			1
Carmelo	1		
Chical			1
Total	2	3	3

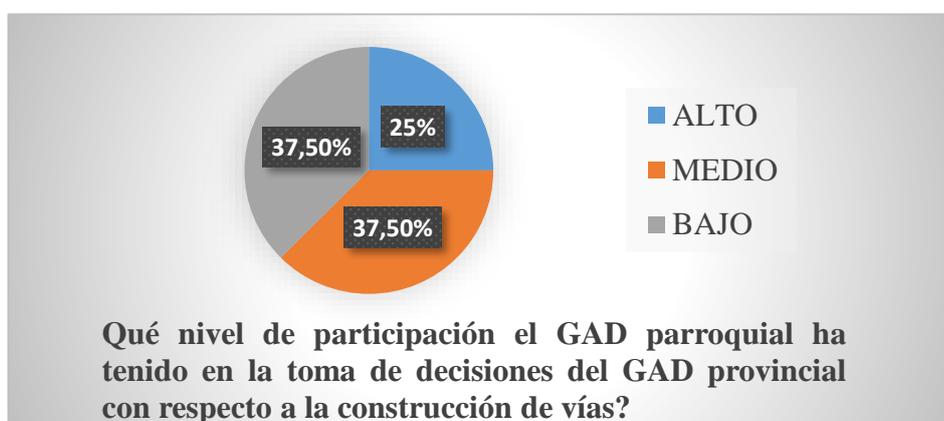


Figura 10. Nivel del GAD Parroquial en toma de decisiones

De las ocho presidencias encuestadas de los GAD parroquiales el cantón Tulcán, 37,50% considera que el nivel de participación es medio dentro de las decisiones del GAD provincial, mientras que el 37,50% considera que el nivel de participación es bajo y el 25% considera que el nivel de participación es alto.

Tabla 12. Valor de ingresos antes de la construcción de vías

4. ¿Del siguiente listado de valores, cuáles considera de manera general eran los ingresos de las personas antes de la construcción de vías de comunicación?				
	\$ 100	\$ 200	\$ 350	\$ 500
Maldonado	1			
Tufiño		1		
Santa Martha de Cuba		1		
Pioter		1		
Urbina		1		
Julio Andrade		1		
Carmelo	1			
Chical	1			
Total	3	5	0	0

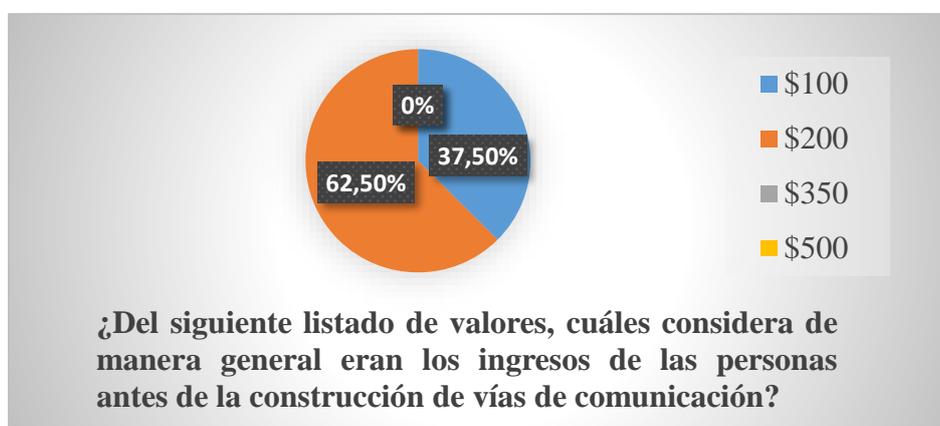


Figura 11. Valor de ingresos antes de la construcción de vías

De las ocho presidencias encuestadas de los GAD parroquiales el cantón Tulcán, el 62,50% considera que los ingresos antes de la construcción de las vías eran de \$200 dólares, el 37,50% considera que sus ingresos eran de \$100 dólares.

Tabla 13. Porcentaje de incremento de ingresos

5. En qué porcentaje considera que se ha incrementado la economía de la parroquia (o ingreso por persona) a raíz de la construcción de vías?				
	0%	10%	20%	50%
Maldonado				1
Tufiño		1		
Santa Martha de cuba			1	
Pioter			1	
Urbina		1		
Julio Andrade			1	
Carmelo		1		
Chical			1	
Total	0	3	4	1



Figura 12. Porcentaje de incremento de ingresos

De las ocho presidencias encuestadas de los GAD parroquiales el cantón Tulcán, 50,00% considera que se ha incrementado en un 20,00% su economía, mientras que el otro 37,50% considera que ha aumentado en una 10% la economía y el 12,50% considera que su economía ha crecido en un 50,00%.

Tabla 14. Nivel de mejoramiento de movilización y comercialización de productos

6. En qué nivel ha mejorado la movilización y la comercialización de los productos de la zona?			
	ALTO	MEDIO	BAJO
Maldonado	1		
Tufiño		1	
Santa Martha de Cuba	1		
Pioter		1	
Urbina		1	
Julio Andrade		1	
Carmelo		1	
Chical	1		
Total	3	5	



Figura 13. Nivel de mejoramiento de movilización y comercialización de productos

De las ocho presidencias encuestadas de los GAD parroquiales el cantón Tulcán, 62,50% considera que la movilización ha mejorado en un nivel medio, mientras que el 37,50% consideran que la movilización ha mejorado en un nivel alto.

Tabla 15. Priorización de construcción de vías para acceso a unidades educativas

7. Considera que el GAD provincial ha priorizado la construcción de vías en la parroquia para mejorar el acceso a las unidades educativas?		
	SI	NO
Maldonado	1	
Tufiño		1
Santa Martha de Cuba		1
Piöter	1	
Urbina	1	
Julio Andrade	1	
Carmelo		1
Chical		1
Total	4	4



Figura 14. Priorización de construcción de vías para acceso a unidades educativas

De las ocho presidencias encuestadas de los GAD parroquiales el cantón Tulcán, el 50,00% considera que el GAD provincial no priorizo las vías para mejorar el acceso a las unidades educativas, mientras que el 50,00% considera que si priorizo las vías para el acceso a las unidades educativas.

Tabla 16. Nivel de mejoramiento de comunicación con las demás parroquias o ciudades

8. En qué nivel la construcción y mantenimiento de vías ha permitido a la parroquia mejorar su comunicación con las parroquias o ciudades aledañas?			
	ALTO	MEDIO	BAJO
Maldonado	1		
Tufiño		1	
Santa Martha de Cuba	1		
Piöter		1	
Urbina		1	
Julio Andrade			1
Carmelo			1
Chical		1	
Total	2	4	2

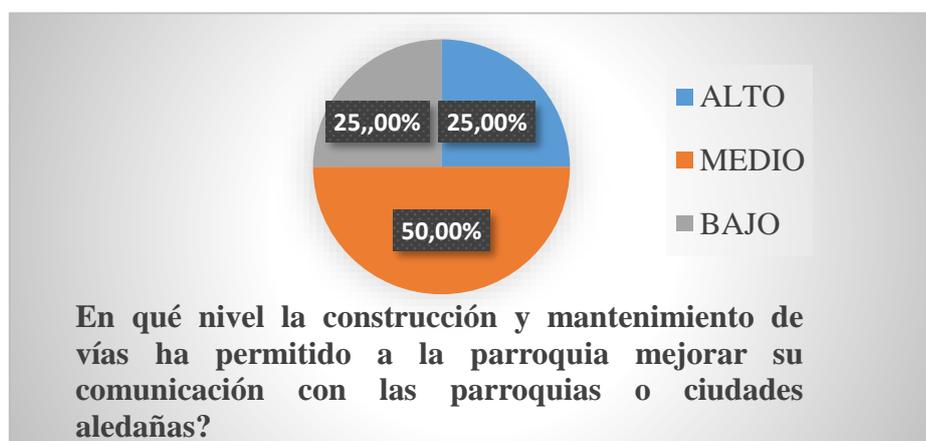


Figura 15. Nivel de mejoramiento de comunicación con las demás parroquias o ciudades

De las ocho presidencias encuestadas de los GAD parroquiales el cantón Tulcán, el 50,00% considera que la construcción y mantenimiento vial ha permitido la comunicación en un nivel medio, mientras que el 25,00% considera que ha permitido la comunicación en un nivel alto y el 25,00% ha permitido la comunicación en un nivel bajo.

4.2 DISCUSIÓN

Como resultado de la investigación realizada se ha conseguido establecer varias respuestas a cada una de las interrogantes planteadas al inicio del trabajo de investigación, en primera instancia se resalta la colaboración y predisposición del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia del Carchi en cuanto a la proporción de información necesaria para el desarrollo eficiente de la presente investigación, con el nombre de las parroquias rurales beneficiadas de construcción vial en el periodo 2012-2016, las que son: Maldonado, El Chical, El Carmelo, Santa Martha de Cuba, Urbina, Julio Andrade, Tufiño, Pioter de la misma manera el número de beneficiarios de cada parroquia estableciendo un total de 3755 ciudadanos lo que permitió conocer el número de muestra a considerar además se pudo conocer con la información proporcionada el valor de inversión anual ejecutado en cada uno de los proyectos de construcción vial, en el cual se evidencia un aumento progresivo en la inversión, es conveniente afirmar que uno de los inconvenientes que presentó el GAD provincial fue el déficit que existió con la demora de entrega de presupuesto por parte del gobierno central.

Además es conveniente mencionar que dentro de la base de datos otorgada por el GAD provincial del Carchi se pudo determinar que en el año 2012 existieron 21 proyectos de construcción y mantenimiento vial en las parroquias rurales del cantón Tulcán de los cuales 20 fueron finalizados y uno de ellos se encuentra en adjudicación, en el 2013 se realizaron 15 proyectos en el mismo ámbito del 2012, en este año se evidenció que el estado de estos es “en ejecución del contrato”, en el 2014 se realizaron 8 proyectos dentro de las mismas denominaciones de los cuales 5 se encuentran en ejecución del contrato y 3 de ellos adjudicados, existe una notable diferencia en el 2015 y 2016, donde se realizaron 29 proyectos y el estado de cada uno de ellos es finalizado, se evidencia que el año con menor inversión fue el 2014 en que incluso ningún proyecto se encuentra finalizado.

Por lo tanto, se ha determinado que la infraestructura vial en la provincia del Carchi en especial en las parroquias rurales en el periodo de estudio se ha realizado de manera limitada y el estado actual no es considerado totalmente óptimo, una diferencia absolutamente notoria en relación a la inversión ejecutada en vialidad en todo el país en

el periodo 2012-2016, aún a pesar de existir un aumento notable en cada año de inversión. Estableciendo lo mencionado por (Krugman,2012) que el “sistema vial de los pueblos constituye uno de los ejes primordiales para el desarrollo económico, productivo y social” se asevera que las parroquias rurales del cantón Tulcán aún poseen retraso en cuanto a la infraestructura vial.

Así mismo los resultados obtenidos en el trabajo de campo nos permitieron conocer que los ciudadanos de las parroquias rurales en su gran mayoría consideran que las vías se encuentran en buen estado y que de la misma manera estas han contribuido a mejorar el desarrollo productivo de las zonas sin embargo en relación de la situación económica se ha evidenciado que esta es regular lo cual implica un acceso a las necesidades básicas, pero de una manera limitada. Entonces tomando en cuenta a Reyes (2009) “el término desarrollo se entiende como la condición social dentro de un país, en la cual las necesidades auténticas de su población se satisfacen con el uso racional y sostenible de recursos y sistemas naturales” (p. 119). Se ha determinado que el nivel de satisfacción de la ciudadanía no es muy elevado ya que afirman que sus necesidades no han sido cubiertas en una forma equitativa en todas las parroquias rurales del cantón Tulcán.

En el mismo sentido se realizó levantamiento de información con los presidentes de las juntas parroquiales quienes aseveran en su mayoría que el nivel de inversión realizado ha sido beneficioso y con altos estándares de calidad, pero enfatizan que el nivel de participación de cada GAD parroquial en la toma de decisiones en cuanto a infraestructura vial es medio, en este aspecto pueden influir varias características como políticas o falta de vinculación y convenio entre instituciones en busca de cumplimiento de objetivos y satisfacción de necesidades por lo que es preciso que se recurra a tener mayores alianzas entre instituciones tanto públicas como con las privadas de la misma manera que se evidencia en “Ensayo sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú” (Vásquez C., Arturo, y Bendezú M., Luis, 2008).

Adicionalmente en términos económicos se pudo conocer mediante la encuesta realizada que el valor de ingresos por persona antes de la construcción vial era de aproximadamente unos 200.00 dólares americanos y posterior a la inversión realizada por el GAD provincial en vialidad ha existido un aumento de ente 10% y 20% lo cual equivale a 20.00 y 40.00

dólares americanos respectivamente, es aquí donde podemos confirmar que la infraestructura vial si está ligada al desarrollo económico más aún no es evidenciable una crecimiento alto de la economía en las parroquias rurales de estudio.

Al mismo tiempo se logró determinar que la inversión en infraestructura vial aportó en la mejora de la comercialización de los productos y la interconexión entre las parroquias y las ciudades aledañas con lo que se contribuye a establecer un porcentaje de desarrollo social y económico, aunque un punto que casi no ha tomado en cuenta es el priorizar la construcción vial en relación al acceso a unidades educativas lo que implica inconformidad en la ciudadanía.

De la misma manera es conveniente considerar el marco legal establecido en competencias para los GAD provinciales determinados en el COOTAD y en la entrevista realizada al Sr. Luis Sigifredo Mejía Enríquez, Director de Obras Públicas (e.). Se estipuló que cada uno de los proyectos realizados siempre se ha mantenido dentro de lo establecido en la ley del Ecuador.

El impacto en el desarrollo económico producido por la elaboración de proyectos en vialidad por GAD provincial no ha sido proporcionado para poder realizar una correlación entre la información obtenida por esta investigación. Existen estudios de perfectibilidad para la ejecución de estos proyectos mas no el estudio de impacto que ocasionó en cada una de las parroquias rurales; por lo tanto, de acuerdo con las encuestas y entrevistas realizadas a los moradores y presidentes de las juntas la información de la investigación es la única que se posee y donde se evidencia que, si existe desarrollo económico dentro de estas parroquias, después de la ejecución de proyectos viales.

En conclusión, al referirnos a la idea a defender que se planteó para esta investigación la cual es “La inversión en vialidad realizada por el GAD de la provincia del Carchi, periodo 2012-2016, ha ocasionado un impacto positivo en el desarrollo económico de las parroquias rurales del cantón Tulcán”. Podemos afirmar que, si existió un impacto positivo en el desarrollo económico, claro que es conveniente recalcar que éste no ha sido un 100% además es conveniente mencionar que el mantenimiento vial no ha sido totalmente realizado por lo que en las vías construidas en el periodo de estudio ya existen

daños tales como baches, desniveles entre otros, los que han ocasionado problemas de automotores y que exista inconformidad por parte de la ciudadanía.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

- ✓ La inversión que realizan los GAD's en infraestructura vial es precisamente con el fin de generar desarrollo a las zonas y contribuir a la satisfacción de necesidades.
- ✓ Con los datos proporcionados por el GAD Provincial del Carchi sobre los programas y proyectos ejecutados se evidenció que no todas las parroquias rurales y sus comunidades fueron beneficiarias de manera equitativa de proyectos de construcción y mantenimiento vial y además que no han sido finalizados varios de ellos se encuentran en “adjudicación” y “ejecución de contrato”.
- ✓ Dentro de las varias vías que se construyeron y se realizó el mantenimiento vial en las parroquias rurales del cantón Tulcán, estas sí generaron un desarrollo económico notable, pero cabe recalcar que no en todas las parroquias ocurrió de la misma forma, unas experimentaron mayor crecimiento mientras que en otras no causó el efecto esperado por los habitantes de la zona.
- ✓ La relación existente entre vialidad y el desarrollo económico es directamente proporcional ya que en las parroquias es indispensable la infraestructura vial debido a que las zonas son ganaderas y agricultoras y con esto pueden comercializar sus productos a mayor escala generando así ascendentes ingresos para la parroquia.
- ✓ La infraestructura es la clave para que una parroquia crezca por lo tanto si existe una conexión entre las comunidades aledañas por medio de la construcción de vías puede generarse un sistema económico entre ellos.

5.2 RECOMENDACIONES

- ✓ Los proyectos sobre construcción vial que se presenten para elaboración no deberían quedar solamente adjudicados, y el GAD Provincial del Carchi como institución pública debería dar seguimiento y hacer cumplir sin la atenuante que hayan sido de otro periodo administrativo ya que un gran porcentaje los proyectos se encuentran en ese estado, perjudicando a las zonas rurales y excluyendo a las mismas del desarrollo que la inversión en vialidad representa.
- ✓ El GAD Provincial del Carchi debe establecer mayor cantidad de Alianzas Público Privadas (APP) que permitan llevar a cabo proyectos con el fin de generar desarrollo vial de las zonas rurales del cantón Tulcán.
- ✓ Se involucre a los GAD Parroquiales en la toma de decisiones mediante los mecanismos de participación ciudadana en los cuales les permite conocer las necesidades como es el caso en vialidad que poseen los mismos.
- ✓ Los proyectos viales deberían estar vinculados con otros proyectos como lo es el emprendimiento ya que esto permitirá potenciar el comercio en las parroquias para así obtener el desarrollo económico deseado.
- ✓ Es conveniente que las instituciones públicas que realizan proyectos viales como es el caso del GAD provincial del Carchi, luego de la finalización de proyectos se considere a un tiempo futuro realizar los estudios de impactos sociales ocasionados para determinar qué tan productivos fueron dichos proyectos.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Amate, I., & Guarnido, A. (2011). Factores determinantes del desarrollo económico y social (Unicaja). Málaga. Recuperado el 17 de febrero 2018 de: <https://www.unicaja.es/resources/1319798719449.pdf>.

De la Hoz Reyes, R. (2016). *Vista de Institucionalismo nuevo y el estudio de las políticas públicas*. 107-121. Universidad Simón Bolívar, Colombia

EKOS. (2017). Tecnologías de la Información y Comunicación UNIDAD DE INVESTIGACIÓN TIC's. UNIDAD DE INVESTIGACIÓN ECONÓMICA Y DE MERCADO. Recuperado el 18 febrero del 2018 de <http://www.ekosnegocios.com/negocios/especiales/documentos/mmeconomia.pdf>

El mejoramiento de la infraestructura vial, una muestra de la Década Ganada (VIDEO) | ElCiudadano.gob.ec. (s.f.). Recuperado 3 de julio de 2018, de <http://www.elciudadano.gob.ec/el-mejoramiento-de-la-infraestructura-vial-una-muestra-de-la-decada-ganada/>

En Ecuador la inversión privada superó a la pública en el 2015. (s.f.). Recuperado 2 de julio de 2018, de <http://www.elcomercio.com/actualidad/inversion-ecuador-economia-bancocentral-dinero.html>

Escribano, G. (2010). *TEORÍAS DEL DESARROLLO ECONÓMICO*. Recuperado 2 de julio del 2018 de http://sistemaucem.edu.mx/bibliotecavirtual/oferta/licenciaturas/derecho/LDE318/teorias_del_desarrollo_economico.pdf

Fernández, A. A. (2013). *Iniciativas económicas para el desarrollo local: viabilidad y planificación*. Recuperado el 3 de julio del 2018 de <http://www.dhl.hegoa.ehu.es/iedl/Materiales/1.%20DHL%20y%20DEL.pdf>

Feldman, M., Hadjimichael, T., Lanahan, L., & Kemeny, T. (2016). *The logic of economic development: a definition and model for investment* ,
The logic of economic development: a definition and model for investment. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 34(1), 5-21.
<https://doi.org/10.1177/0263774X15614653>

Garrido, R. (2015). *Normativa Vigente del IRI, tipos de Singularidades, Instrumentos, Precisiones y Cálculos de Multas*. (Subdepartamento de Auscultaciones). Recuperado el 1 de julio 2018 de <http://www.vialidad.cl/areasdevialidad/laboratorionacional/MaterialCursos/Normativa%20vigente%20IRITipos%20SingularidadesInstrumentosPrecisiones%20y%20Multas%20de%20IRI.pdf>

Glatz. (2017). What is DAO - Decentralized Autonomous Organizations. Recuperado 2 de julio de 2018, de <https://blockchainhub.net/dao-decentralized-autonomous-organization/>

Hartmann, A., & Yeang, F. (2016). Value creation of road infrastructure networks: A structural equation approach - *ScienceDirect*, 3(1), 28-36.

Cerda, Hernán A. (2012). *Inversión pública, infraestructuras y crecimiento económico chileno. 1853-2010*. Departamento de Economía y de Historia Económica de la Universidad Autónoma de Barcelona.

Iniciativas económicas para el desarrollo local. (s. f.). Recuperado 3 de julio de 2018, de <http://www.dhl.hegoa.ehu.es/iedl/index.html>

Krugman, P. (2012). *Introducción a la Economía*. Mc Graw-Hill. México.

Ley No 303. FUNCION EJECUTIVA, Pub. L. No. PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, CODIGO ORGANICO ORGANIZACION TERRITORIAL AUTONOMIA DESCENTRALIZACION 174 (2010).

Ley No 449. Decreto Legislativo, Pub. L. No. CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR 2008, 136 (2008). Recuperado el 22 de julio 2018 de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

Ley No 998. LEY DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE, Pub. L. No. REPUBLICA DEL ECUADOR, 17 (2017). Recuperado el 14 de julio del 2018 de https://www.nmslaw.com.ec/wp-content/uploads/2017/05/PUBLICOLEY_SISTEMA_NACIONAL_DE_INFRAESTRUCTURA_VIAL_TRANSPORTE_TERRESTRE.pdf

Miller, M., & Mustapha, S. (s. f.). *Public investment management*. 28. Overseas Development institute, London.

Muriel, A. F. (2015). bdigital. Recuperado el 20 de julio del 2018 de <http://www.bdigital.unal.edu.co/51281/1/8163694.2015.pdf>

Plan Nacional de Descentralización. (2012). GLOSARIO DE TÉRMINOS DESCENTRALIZACIÓN. Quito. Recuperado el 20 de julio 2018 de <http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/GLOSARIO-DE-TERMINOS-DESCENTRALIZACION.pdf>

Gobierno Provincial del Carchi (2011). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Carchi/2031. Carchi, Ecuador.

Rozas, P., & Sánchez, R. (octubre de 2004). repositorio cepal . Recuperado el 28 de julio del 2018 de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/S048642_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

RODRÍGUEZ TOBO, P. A. (2008). PROGRAMA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA TERRITORIAL, 119.

Romero Castillo, J. (2015). Análisis del funcionamiento de paneles fotovoltaicos y su utilización en las regiones de la costa y sierra del Ecuador. Caso de estudio: Biblioteca Pompeu Fabra

de Mataró. Recuperado el 28 de agosto del 2018 de <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/26396>

Ross, L. (2008). Budgeting Topic Gateway, 16.

Plan Nacional de Descentralización. (2012). GLOSARIO DE TÉRMINOS DESCENTRALIZACIÓN. Quito. Recuperado 28 de julio 2018 de <http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/GLOSARIO-DE-TERMINOS-DESCENTRALIZACION.pdf>

Supriyadi, R. E. (2012). Local Economic Development And Triple Helix: Lesson Learned From Role of Universities In Higher Education Town of Jatinangor, West Java, Indonesia. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 52, 299-306. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.09.467>

Telégrafo, E. (2018, marzo 30). La economía de Ecuador creció 3 % en 2017. Recuperado 7 de julio de 2018, de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/economia-ecuador-crecio-pib>

Toro, H. A. (octubre de 2012). tdx.cat. Recuperado de <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/107826/hact1de1.pdf?sequence=1>

Tjukanov, T. (2011). Gross Domestic Product as a Modern-day Economic Indicator. Helsinki Metropolia University of Applied Sciences, 40.

Transport - Infrastructure investment - OECD Data. (s. f.). Recuperado 2 de julio de 2018, de <http://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm> (5 de diciembre de 2016).

Fernández, A. A. (2013). Iniciativas económicas para el desarrollo local: viabilidad y planificación. Recuperado el 30 de julio del 2018 de <http://www.dhl.hegoa.ehu.es/iedl/Materiales/1.%20DHL%20y%20DEL.pdf>

Muriel, A. F. (2015). bdigital. Recuperado el 2 de agosto del 2018 de <http://www.bdigital.unal.edu.co/51281/1/8163694.2015.pdf>

PINCAY, J. G. (junio de 2015). repositorio.ug.edu.e. Recuperado el 3 de agosto del 2018 de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/9327/1/LA%20ECONOMIA%20POPULAR%20Y%20SOLIDARIA%20EN%20EL%20ECUADOR.pdf>

Rozas, P., & Sánchez, R. (octubre de 2004). repositori cepal . Recuperado el 3 de agosto del 2018 de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/S048642_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Soloeta, I. E. (s.f.). Análisis Económico Institucionalista: Una Economía Política para la. Recuperado el 4 de agosto del 2018 de <http://webs.ucm.es/info/ec/jec8/Datos/documentos/comunicaciones/Fundamentos/Esparta%20I%F1aki.PDF>:<http://webs.ucm.es/info/ec/jec8/Datos/documentos/comunicaciones/Fundamentos/Esparta%20I%F1aki.PDF>

Toro, H. A. (octubre de 2012). tdx.cad. Recuperado el 4 de agosto del 2018 de <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/107826/hact1de1.pdf?sequence=1>

Vásquez, A., & Bendezú, L. (2008). *Ensayo sobre rol de infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú. Lima*. ediciones nova print S.A.C. Recuperado el 5 de agosto del 2018 de <http://www.cies.org.pe/sites/default/files/files/diagnosticoypropuesta/archivos/dyp-39.pdf>

VELA, J. P. (2012). *DISEÑO DE PROGRAMAS Y POLÍTICAS PÚBLICAS. RED TERCER MILENIO*. 27

Veiga, L., Kurian, M., & Ardakanian, R. (2014, agosto 15). Public Budgets: Governance Structures, Norms, and Organizational Practices | SpringerLink, 25-46.

Zapata, Y. (2007). La inversión extranjera directa de la unión europea hacia américa latina: el método de entrada de las principales multinacionales eléctricas. *Estudios Gerenciales*, 23(105), 39-55. [https://doi.org/10.1016/S0123-5923\(07\)70024-4](https://doi.org/10.1016/S0123-5923(07)70024-4)

VII. ANEXOS

7.1. Anexo 1. Montos de inversión por año.



GOBIERNO AUTÓNOMO
DESCENTRALIZADO DE LA
PROVINCIA DEL CARCHI

INVERSION OBRAS PUBLICAS CANTÓN TULCAN	
AÑO	MONTO POR CANTÓN
2014	958,048.89
2015	1,015,761.40
2016	578,992.00



Calle 10 de Agosto entre Sucre y Oñedra Teléfono: (06) 2960-302
Fax: (06) 2960-302 ext.138 Código Postal: EC540101 Mail: info@carchi.gob.ec

www.carchi.gob.ec

7.2. **Anexo 2.** Encuesta realizada a los moradores de las parroquias rurales.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

F.C.I.I.A.E.E.

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**ENCUESTA ACERCA DE LA SITUACIÓN ECONÓMICA A RAIZ DE
LA VIALIDAD**

OBJETIVO: Recolectar información para conocer de qué manera ha influido la vialidad realizada por el GAD Provincial, con respecto a la situación económica.

EDAD.....

OCUPACIÓN.....

PARROQUIA/COMUNIDAD.....

.....

PREGUNTAS:

1. ¿En qué estado considera usted se encuentran las vías de esta zona?

Excelente

Bueno

Malo

2. ¿Las vías que se han construido o mejorado el desarrollo productivo de la zona?

SI

NO

3. ¿Cómo considera usted que se encuentra la situación económica de esta zona?

Excelente

Regular

Mala

4. ¿Cuál de las siguientes opciones considera que se han mejorado debido al mejoramiento y construcción de vías?

Mejoramiento de la movilización dentro de la parroquia

Atracción turística

Situación Económica

Mejoramiento del comercio

5. ¿las vías para llegar a las instituciones educativas son accesibles?

SI

NO

6.- ¿En qué nivel considera que las construcciones de las vías han mejorado la interacción del sector con otras comunidades?

ALTO

MEDIO

BAJO

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

7.3. **Anexo 3.** Encuesta realizada a los presidentes de las juntas parroquiales.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
F.C.I.I.A.E.E.
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**ENCUESTA DEL EFECTO DE LA VIALIDAD EN LA SITUACIÓN
ECONÓMICA**

OBJETIVO: Recolectar información para conocer de qué manera ha influido la vialidad realizada por el GAD Provincial, con respecto a la situación económica.

NOMBRE.....

PARROQUIA/COMUNIDAD.....

PREGUNTAS

1. ¿En qué nivel la inversión en vialidad realizada por el GAD Provincial en la parroquia, ha sido beneficiosa para el sector?

ALTO

MEDIO

BAJO

2. Teniendo en cuenta que 1 es el nivel más bajo y 5 el más alto: ¿Considera que el GAD provincial se basa en estándares de calidad para la construcción y mantenimiento de vías?

1

2

3

4

5

3. ¿Qué nivel de participación el GAD parroquial ha tenido en la toma de decisiones del GAD provincial con respecto a la construcción de vías?

ALTO

MEDIO

BAJO

4. Del siguiente listado de valores, ¿cuáles considera de manera general eran los ingresos de las personas antes de la construcción de vías de comunicación?
\$100
\$200
\$350
\$500
5. ¿En qué porcentaje considera que se ha incrementado la economía de la parroquia (o ingresos por persona) a raíz de la construcción de vías?
0%
10%
20%
50%
6. ¿En qué nivel ha mejorado la movilización y la comercialización de los productos de la zona?
ALTO
MEDIO
BAJO
7. ¿Considera que el GAD provincial ha priorizado la construcción de vías en la parroquia para mejorar el acceso a las unidades educativas?
SI
NO
8. ¿En qué nivel la construcción y mantenimiento de vías ha permitido a la parroquia mejorar su comunicación con las parroquias o ciudades aledañas?
ALTO
MEDIO
BAJO

- 7.4. **Anexo 4.** Entrevista realizada al Director de obras públicas del GAD provincial.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

F.C.I.I.A.E.E.

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**ENTREVISTA ACERCA DE PROCESOS TÉCNICOS PARA LA
CREACIÓN DE LA VIALIDAD**

OBJETIVO: Recolectar información para conocer de qué manera ha influido la vialidad realizada por el GAD Provincial, con respecto a la situación económica.

NOMBRE: Luis Sigifredo Mejía Enríquez.

CARGO: Director de Obras Públicas (e).

1.- ¿Cuál es el procedimiento legal para la construcción y mejoramiento de las vías en el área rural?

Establece procedimientos para contratar las vías, de acuerdo al monto se hace por mayor cuantía, cotización, licitación y precio fijo. Los procedimientos legales que permite construir las vías es la constitución, el COOTAD (Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autónomo, Consejo Nacional De Competencias y la Ley Orgánica de Infraestructura Vial. Estas leyes nos permiten ejecutar la construcción de las vías en el área rural.

a.- Constitución de la República del Ecuador. - Numeral 2, Artículo 263.

b.- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. COOTAD. - Literal b, Artículo 42.

c.- Consejo Nacional de Competencias. - Numeral 3, Artículo 3, Resolución No. 0009-CNC-2014.

d.- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. - Artículo 7

2.- ¿Qué aspectos se consideran para la construcción y mejoramiento de las vías?

Nos rige tres documentos: primero las especificaciones generales para la construcción de caminos y puentes del Ministerio de Obras Públicas del Ecuador, en estudio y ensayos de materiales, otro es Normas de Diseño Geométrico de Carreteras ya que permite determinar el tipo de material a utilizar y las últimas leyes que están en vigencia las Normas Ecuatorianas Viales de Nevi 12. Estas normas y especificaciones son las que permiten determinar el tipo de material que se va a utilizar en la construcción de la vía además se debe considerar en primer lugar el tráfico, en segundo lugar, la ubicación de la zona, ya que no se utilizará el mismo material en donde existe mayor afluencia de lluvia que los lugares que no presentan gran cantidad de lluvia; y en tercer lugar el tipo de suelo.

La norma nos establece que se debe también tener en cuenta en el momento de planificar la construcción de vías.

a.- Articulación territorial.

b.- Consolidación de puntos nodales de desarrollo económico (agrícola, ganadero, turístico, artesanía, comercio).

c.- Consolidación de puntos nodales de desarrollo social (salud y educación).

3.- ¿Qué tipo de criterio técnico se aplica para determinar el tipo de material a utilizar en la construcción de las vías?

a.- Se emplea las Especificaciones Generales para la construcción de caminos y puentes MOP-001-F 2002 del Ministerio de Obras Públicas del Ecuador (estudio y ensayos de los materiales).

b.- Normas de Diseño Geométrico de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas del Ecuador.

c.. - Se emplea la Norma Ecuatoriana Vial NEVI 12 –MTOPE del Ministerio de Obras Públicas del Ecuador (estudio y ensayo de los materiales).

4.- ¿Cómo aplican el criterio de calidad en la construcción de vías?

a.- Cumpliendo con los literales a, b o c del numeral 3 de MOP-001-F 2002

b.- Cumpliendo con las Especificaciones Técnicas con las cuales se diseña las vías.

5.- ¿Para la creación y mantenimiento de una vía, realizan planificación?

Si, la cual consta en los siguientes documentos:

- a.- Plan Vial Participativo de la provincia del Carchi.
- b.- Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial - **PDOT**
- c.- Plan Operativo Anual - **POA**.

6.- ¿Qué aspectos se consideran para la priorización de los proyectos viales?

Aspectos técnicos que tienen que ver con la transitabilidad de los vehículos, eficiencia de la inversión aspectos sociales que tiene que ver con la conectividad población y la accesibilidad, necesidades básicas insatisfechas y las brechas de la pobreza todo esto determina la priorización de una vía. Dentro de los aspectos económicos tenemos la carga vehicular, el flete y el precio de la carga que lleva y todos estos suman un valor y determinar si esta vía es considerada de primer o segundo orden.

Dentro de los aspectos tenemos:

a.- Técnicos. - Cuyos indicadores son:

- a1. Transitabilidad.
- a2. Eficiencia en la inversión.

b.- Sociales. - Cuyos indicadores son:

- b1.- Población.
- b2.- Conectividad.
- b3.- Accesibilidad.
- b4.- Necesidades básicas insatisfechas.
- b5.- Brecha de la pobreza.

c.- Económicos. - Cuyos indicadores son:

- c1.- Carga.
- c2.- Flete/Precio

7.- ¿Cómo influye la asignación del presupuesto para la construcción de las vías?

Dentro de la construcción de una vía, la asignación del presupuesto tiene vital importancia, porque dependiendo de éste, la obra vial llega a su culminación o queda inconclusa, y por lo tanto no existe el servicio vial a la colectividad, lo cual acarrea como consecuencia que la población no tenga acceso a los servicios, mejor conectividad y peor aún se pueda generar fuentes de trabajo que permitan mejorar la calidad de vida de las personas.

Si yo tengo la plata construir la vía se construye todo y se da servicio a la comunidad y como doy servicio mejora la calidad de vida de las personas generando

fuentes de trabajo conectado las comunidades y entonces tiene importancia la asignación presupuestaria.

7.5 Anexo 5. Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en vialidad de la provincia del Carchi en los años 2012-2016.

MINISTERIO DE FINANZAS
Ejecución de Gastos - Reportes - Información Agregada
Ejecución del Presupuesto (Grupos Dinámicos)
 Expresado en Dólares
 Grupo Gasto > 730000
 - Actividad -
 DEL MES DE ENERO AL MES DE DICIEMBRE

PAGINA : 1 DE 1
 FECHA : 02/02/2013
 HORA : 10:52:28
 REPORTE : R01804755.pdf

EJERCICIO: 2012

DESCRIPCION	ASIGNADO	MODIFICADO	CERTIFICADO	MONTO CERTIFICADO	COMPROMETIDO	DEVENGADO	PAGADO	SALDO POR COMPROMETER	SALDO POR DEVENGAR	SALDO POR PAGAR	% E.C.O.
21 88 88 88 ADMINISTRACION DEL TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS	0.00	8.412.76	8.412.76	0.00	8.412.76	8.412.76	8.412.76	0.00	0.00	0.00	100.00
24 30 21 88 AMPLIACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA VIALIDAD NACIONAL DE LA VIALIDAD RUMONADA - RICHARDA VARIOS TRAMOS	0.00	13.620.000.00	13.620.000.00	0.00	13.620.000.00	13.620.000.00	13.620.000.00	0.00	0.00	0.00	100.00
24 30 21 88 RECONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DURANTE 18 MESES Y MANTENIMIENTO 24 MESES DE LA CIUDAD ANDRÉS - EL	0.00	1.878.201.15	1.878.201.15	0.00	1.878.201.15	1.878.201.15	1.878.201.15	0.00	0.00	0.00	100.00
24 30 21 88 RECONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DURANTE 18 MESES Y MANTENIMIENTO 24 MESES DE LA CIUDAD ANDRÉS - EL	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 30 21 88 RECONSTRUCCION VARIAS VIAL DE CORRECAJAZO	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 30 21 88 PLAN NACIONAL DE TERMINALES TERRESTRES (CENTROS DE TRANSFERENCIA) DE CARGA PESADA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 30 21 88 PROGRAMA DE APOYO AL DESARROLLO VIAL DE LOS GOBIERNOS AUTONOMICOS DESCENTRALIZADOS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 30 21 88 MANTENIMIENTO VIAL DE LA PROVINCIA DEL CARCHI	0.00	126.882.43	126.882.43	0.00	126.882.43	126.882.43	126.882.43	0.00	0.00	0.00	100.00
TOTAL	0.00	14.917.083.54	14.917.083.54	0.00	14.917.083.54	14.917.083.54	14.917.083.54	0.00	0.00	0.00	100.00

MINISTERIO DE FINANZAS
Ejecución de Gastos - Reportes - Información Agregada
Ejecución del Presupuesto (Grupos Dinámicos)
Expresado en Dólares
Grupo Gasto > 730000
- Proyecto de Inversión -
DEL MES DE ENERO AL MES DE DICIEMBRE

PÁGINA : 1 DE 1
FECHA : 02/05/2019
HORA : 10:13
REPORTE : 000054768.HDR

EJERCICIO: 2013

DESCRIPCIÓN	ASIGNADO	MODIFICADO	MODIFICADO	MONTO CERTIFICADO	COMPROMETIDO	DEBERGADO	PAGADO	SALDO POR COMPROMETER	SALDO POR DEBERGAR	SALDO POR PAGAR	% A.P.C.
82 00 071 AMPUPOON DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA VIA CONCEDEDORA DE LA VIA RUMONACA - RIOBAMBA VARIOS TRAMOS	0.00	21,268,772.33	21,268,772.33	0.00	21,268,647.32	21,268,647.32	21,268,647.32	125.11	125.11	0.00	100.00
24 00 021 RECTIFICACIÓN Y MANTENIMIENTO DURANTE 18 MESES Y MANTENIMIENTO 24 MESES DE LA CIJULIO ANDRADE - EL CARMELO	0.00	206,294.27	206,294.27	0.00	206,292.40	206,292.40	206,292.40	1.00	1.00	0.00	100.00
24 00 102 SEÑALIZACIÓN VIAL EN TODO EL PNB (PUNTOS CRITICOS)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 00 301 CONSTRUCCION VARIAS VIAS EX CORREGADOR	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 00 308 PLAN NACIONAL DE TERMINALES TERRESTRES (CENTROS DE TRANSFERENCIA) DE CARGA PESADA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 00 348 CONSTRUCCIÓN DEL PASO LATERAL DE JULIO ANDRADE, UBICADO EN LA REGION 1, EN LA PARROQUIA JULIO ANDRADE, PROVINCIA D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 00 352 PROGRAMA DE APOYO AL DESARROLLO VIAL DE LOS GOBIERNOS AUTONOMOS DESCENTRALIZADOS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
24 00 347 PROGRAMA DEL RUES VIAL EN TERRITORIOS RURALES	0.00	3,222,816.40	3,222,816.40	0.00	3,222,610.40	3,222,610.40	3,222,610.40	0.96	0.96	0.00	100.00
25 00 004 MANTENIMIENTO VIAL DE LA PROVINCIA DEL CARCHI	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL:	0.00	24,097,884.10	24,097,884.10	0.00	24,097,550.12	24,097,550.12	24,097,550.12	126.58	126.58	0.00	100.00

MINISTERIO DE FINANZAS

Ejecución de Gastos - Reportes - Información Agregada
Ejecución del Presupuesto (Grupos Dinámicos)

Expresado en Dólares

Grupo Gasto > 730000

- Proyecto de Inversión -

DEL MES DE ENERO AL MES DE DICIEMBRE

PAGINA : 1 DE 1
FECHA : 02/05/2019
HORA : 18:15:13
REPORTE : RDC054768.HXB

EJERCICIO: 2014

DESCRIPCIÓN	ASIGNADO	MODIFICADO	CODIFICADO	Monto CORRIJIDO	COMPROMETIDO	DEVENGADO	PROGADO	SALDO POR COMPROMETER	SALDO POR DEVENGAR	SALDO POR PAGAR	% EJEC
22 90 071 AMPLIACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA VIA CONCESIONADA DE LA VIA RUMONADA - RICHAMBA VARIOS TRAMOS	0.00	51,335,790.49	51,335,790.49	0.00	51,335,790.49	51,335,790.49	45,322,861.29	0.00	0.00	6,012,929.20	100.00
24 90 021 RECTIFICACION Y MANTENIMIENTO DURANTE 18 MESES Y MANTENIMIENTO 24 MESES DE LA CARRILANDRADE EL CARMELO	0.00	647,672.13	647,672.13	0.00	647,672.13	647,672.13	647,672.13	0.00	0.00	0.00	100.00
34 90 341 PROGRAMA DEL BUEN VIVIR EN TERRITORIOS RURALES	0.00	7,235,868.16	7,235,868.16	0.00	7,235,868.16	7,235,868.16	6,561,077.45	0.00	0.00	674,790.71	100.00
25 90 899 MANTENIMIENTO VIAL DE LA PROVINCIA DE CARCHI	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL:	0.00	59,228,326.78	59,228,326.78	0.00	59,228,326.78	59,228,326.78	52,531,610.87	0.00	0.00	6,696,715.91	100.00

MINISTERIO DE FINANZAS
Ejecución de Gastos - Reportes - Información Agregada
Ejecución del Presupuesto (Grupos Dinámicos)
 Expresado en Dólares
 Grupo Gasto > 730000
 - Proyecto de Inversión -
 DEL MES DE ENERO AL MES DE DICIEMBRE

PAGINA : 1 DE 1
 FECHA : 02/02/2019
 HORA : 15:16:20
 REPORTE: R32604702.rpt

EJERCICIO: 2018

DESCRIPCION	ASIGNADO	MODIFICADO	CONDICADO	MONTO CERTIFICADO	COMPROMETIDO	DEVENGADO	PAGADO	SALDO POR COMPROMETER	SALDO POR DEVENGAR	SALDO POR PAGAR	% EJC
02 80 071 AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA VIA CONCESIONADA DE LA VIA RUMONACA - ROSARBA VARIOS TRAMOS	0.00	45,000,000.14	55,000,000.14	0.00	55,000,000.14	55,000,000.14	46,740,498.78	0.00	0.00	17,475,061.76	100.00
05 00 000 MANTENIMIENTO VIAL DE LA PROVINCIA DEL DACHE	0.00	21,308.85	21,308.85	21,308.85	0.00	0.00	0.00	0.00	21,308.85	0.00	0.00
07 80 003 ASPHALTADO DE LAS CALLES DE LA CIUDAD DE TILCAN Y LA BARRIOGUA LESANA DE JESU ANCHAZI	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL	0.00	45,021,309.00	55,021,309.00	21,308.85	55,021,309.14	55,021,309.14	46,740,498.78	0.00	21,308.85	17,475,061.76	100.00

MINISTERIO DE FINANZAS
Ejecución de Gastos - Reportes - Información Agregada
Ejecucion del Presupuesto (Grupos Dinamicos)
 Expresado en Dólares
 Grupo Gasto > 730000
 - Proyecto de Inversion -
DEL MES DE ENERO AL MES DE DICIEMBRE

PAGINA : 1 DE 1
 FECHA : 02/02/2010
 HORA : 10:17:28
 REPORTE: R00854768.rpt

EJERCICIO: 2010

DESCRIPCION	ASIGNADO	MODIFICADO	CODIFICADO	MONTO CERTIFICADO	COMPROMETIDO	DEVENGADO	PAGADO	SALDO POR COMPROMETER	SALDO POR DEVENGAR	SALDO POR PAGAR	% E.E.C
02-00-001 AMPLIACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA MA CONCEDIONADA DE LA VIA RUMONACA - ROBRABO VARIOS TRAMOS	0.00	27,105,527.21	27,105,527.25	48,710.55	27,148,807.21	27,148,807.21	27,148,807.21	0.00	48,710.55	0.00	99.80
02-00-002 ESTUDIOS DE TRAFICO IMPACTOS AMBIENTALES E INGENIERIA DEFINITIVOS RECTIFICACION Y MEJORAMIENTO CARRETERA MALDONADO ONCAL PEÑAS BLANCAS DE 21 KM	0.00	14,500.00	14,500.00	0.00	14,500.00	14,500.00	14,500.00	0.00	0.00	0.00	100.00
24-00-041 PROGRAMA DEL BIEN VIVIR EN TERRITORIOS RURALES	0.00	145,833.96	145,833.00	0.00	0.00	0.00	0.00	145,833.96	145,833.96	0.00	0.00
36-00-000 MANTENIMIENTO VIAL DE LA PROVINCIA DEL CARON	0.00	30,000.00	30,000.00	0.17	37,334.83	37,330.88	4,800.04	0.00	113.12	33,229.64	99.99
07-00-004 RECONSTRUCCION MEJORAMIENTO Y REALIZACION DE LA VA DE ACCESO A LA POBLACION DE NATAJE Y CONSTRUCCION DEL PUENTE INT	0.00	1,941,748.37	1,941,748.37	0.00	0.00	0.00	0.00	1,941,748.37	1,941,748.37	0.00	0.00
02-00-002 REHABILITACION Y ASFALTADO DE LAS CALLES DE TULCAN Y LA PARROQUIA URBANA DE JULIO ANDRADE UBICADAS EN EL CANTON	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL:	0.00	27,226,819.19	29,327,126.12	48,710.55	27,170,299.19	27,186,219.19	27,186,219.19	1,08,100.00	1,111,110.00	11,300.00	99.71



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

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: ORTEGA CHIRAN GRACE ELIZABETH

CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401703111

NIVEL/PARALELO: EGRESADA

PERIODO ACADÉMICO: ABRIL-AGOSTO 2019

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

La inversión en vialidad realizada por el Gobierno Autónomo Descentralizado provincial del Carchi y el impacto en el desarrollo económico de las parroquias rurales del cantón Tulcán, periodo 2012-2016

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: MSC. DIEGO GUILLERMO ALMEIDA BURBANO

LECTOR: MSC. SOFÍA ZAPATA MUÑOZ

ASESOR: MSC. SANDRA DEL CARMEN RAMOS QUISTIAL

De acuerdo al artículo 21. Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del Informe de Investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: 1 **AULA:** 2011

FECHA: jueves, 18 de abril de 2019

HORA: 09H00

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa: 5,85

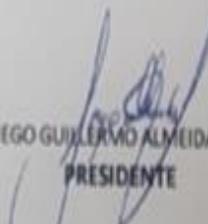
2) Trabajo escrito 2,55

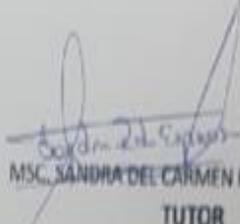
Nota final de PRE DEFENSA 8,40

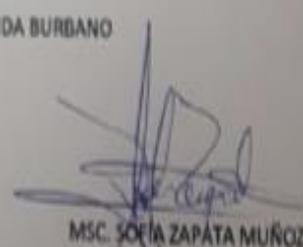
Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el **jueves, 18 de abril de 2019**


MSC. DIEGO GUILLERMO ALMEIDA BURBANO
PRESIDENTE


MSC. SANDRA DEL CARMEN RAMOS QUISTIAL
TUTOR


MSC. SOFÍA ZAPATA MUÑOZ
LECTOR