

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Tema: “Análisis de las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y su incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018”

Trabajo de titulación previa la obtención del
Título de Administradora Pública

AUTORA: Ximena Maricela Rodríguez Chalacán

TUTOR: Msc.Diego Guillermo Burbano Almeida

TULCÁN – ECUADOR

2019

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que la estudiante Rodríguez Chalcán Ximena Maricela con el número de cédula 040164720-1 ha elaborado el trabajo de titulación: “Análisis de las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y su incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018”

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.

f.....

MSc. Diego Guillermo Almeida Burbano

TUTOR



f.....

Msc. Sofía Zapata Muñoz

LECTOR

Tulcán, 26 de agosto de 2019

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de **Administradora Pública** en la Carrera de administración pública de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial

Yo, Rodríguez Chalacán Ximena Maricela con cédula de identidad número 040164720-1 declaro: que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.



f.....

Rodríguez Chalacán Ximena Maricela

AUTORA

Tulcán, 26 de agosto de 2019

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Rodríguez Chalacán Ximena Maricela declaro ser autor/a de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “Análisis de las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y su incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



f.....

Rodríguez Chalacán Ximena Maricela

AUTORA

Tulcán, 26 de agosto de 2019

AGRADECIMIENTO

Sin duda alguna, quisiera empezar con mi sentido agradecimiento, a la institución pública que hizo posible la realización de este esfuerzo universitario, la que también me permite transmitir mis pocos conocimientos y poder contribuir en la gestión de la administración pública y, claro, trabajo el cual me permite llevar el pan diario y el sustento económico a mi casa, gracias por todo el apoyo brindado de parte de mis compañeros y compañeras de la Dirección Distrital del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la Provincia del Carchi, en especial al Ing. Paul Champutiz Ex Director.

Me siento inmensamente feliz por los grandes padres que tengo, por mi hermana, más que eso mi amiga, mi compañera, mi confidente, personas tan necesarias en los momentos de felicidad y tristeza gracias a su amor y apoyo incondicional hicieron que esta tarea sea más llevadera.

Finalmente, mi agradecimiento infinito para el compañero de mi vida, mi esposo, el Sr. Esteban Lima, y para quienes me hicieron conocer el amor verdadero, mis hijos: SEBASTIAN Y SOFIA, ellos, son mi hogar, son mis personas favoritas, son con quienes he reído y llorado, son los que hacen que todo valga la pena, este triunfo es de ustedes por ustedes y para ustedes.

Ximena Rodríguez

DEDICATORIA

“A mis padres, por el gran apoyo moral
pero sobre todo por el amor y dedicación
que tuvieron con el cuidado de mis hijos en todas estas largas noches
de mis años de estudio en los cuales no estuve junto a ellos,

A mi esposo por ser la inspiración más grande, justa y digna
para seguir siempre adelante, definitivamente mi pilar,
que sería de mi sin él,

A mis hijos por toda su comprensión al saber que mamá
no podía estar junto a ustedes como querían,
quizá no siempre logro darles lo que quieren,
pero en amor he de educarles y cuidarles,
son todo cuanto necesito para ser feliz”.

Ximena Rodríguez

ÍNDICE

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR.....	2
AUTORÍA DE TRABAJO.....	3
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	4
AGRADECIMIENTO	5
DEDICATORIA	6
RESUMEN.....	12
ABSTRACT	13
INTRODUCCIÓN	14
I. PROBLEMA	16
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	16
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	18
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	19
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	20
1.4.1. Objetivo General	20
1.4.2. Objetivos Específicos	20
1.4.3. Preguntas de Investigación.....	21
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	22
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	22
2.1.1. Antecedentes de la Investigación	22
2.2. MARCO TEÓRICO	29
2.2.1. Max Weber y la Teoría de la Burocracia	29
2.2.2. Características de las organizaciones burocráticas	29
2.2.3. Políticas Públicas.....	30
2.2.3.1. Qué son las políticas públicas.....	31
2.2.4. Desarrollo Local	34
2.3. MARCO LEGAL	36
III. METODOLOGÍA	40

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO	40
3.1.1. Enfoque	40
3.1.2. Tipo de Investigación	40
3.1.2.1. Investigación documental bibliográfica	40
3.1.2.1. Investigación Descriptiva y Exploratoria	41
3.2. HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER	41
3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	41
3.3.1. Definición de Variables	41
3.3.2. Variable Independiente	41
3.3.3. Variable Dependiente	42
3.3.4. Identificación de Variable	42
3.3.4.1. Variable Independiente	42
3.3.4.2. Variable Dependiente	42
3.3.4. Operacionalización de Variables	43
3.4. MÉTODOS UTILIZADOS	44
3.4.1. Análisis Estadístico	44
3.4.2. Población y muestras de la Investigación	44
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	47
4.1. DATOS ESTADÍSTICOS DE INSTITUCIONES RELACIONADAS CON EL DESARROLLO LOCAL DE TUFÍÑO	47
4.2. RELACIÓN ENTRE SECTORES ECONÓMICOS Y PEA	51
4.2.1. Infraestructura para el fomento productivo	52
4.3. RESULTADOS DE ENCUESTAS	53
4.3.1. Resultados de la encuesta aplicada a las poblaciones de Chapuel y Tufiño	53
4.3.2. Población de Chapuel	54
4.3.3. Población de Tufiño	64
4.4. RESULTADOS APLICACIÓN DE ENTREVISTA	74
4.4.1. Análisis de resultados de entrevista	77
4.4.2. Presentación de tabla de frecuencia tabulación de resultados encuesta	78
4.4.3. Prueba del Chi Cuadrado	78
4.4.4. Formulación de Hipótesis	79
4.4.5. Nivel de significancia	79
4.5. DISCUSIÓN	83

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	87
5.1. CONCLUSIONES.....	87
5.2. RECOMENDACIONES.....	88
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	90
ANEXOS.....	93

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Ciclos o secuencias de la política pública	33
Figura 2. Población y muestra de la investigación	45
Figura 3. Socialización de Políticas Públicas por el MTOP.....	54
Figura 4. Mecanismos de Participación Ciudadana.....	55
Figura 5. Disminución del Tiempo de Viaje	56
Figura 6. Actividad Económica Mejorada	57
Figura 7. Venta de Productos en Tulcán	58
Figura 8. Porcentaje incrementado en la venta de productos	59
Figura 9. Aumento de Turismo.....	60
Figura 10. Acceso a Educación	61
Figura 11. Acceso a Centros de Salud	62
Figura 12. Progreso socioeconómico de Tufiño	63
Figura 13. Socialización de Políticas Públicas por el MTOP.....	64
Figura 14. Mecanismos de Participación Ciudadana.....	65
Figura 15. Mecanismos de Participación Ciudadana.....	66
Figura 16. Actividad Económica Mejorada	67
Figura 17. Venta de Productos en Tulcán	68
Figura 18. Porcentaje incrementado en la venta de productos	69
Figura 19. Aumento de Turismo.....	70
Figura 20. Acceso a Educación	71
Figura 21. Acceso a Centros de Salud	72
Figura 22. Progreso socioeconómico de Tufiño	73

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Variables	43
Tabla 2 Población y muestra de la investigación.....	46
Tabla 3 Matriz indicadores brechas con instituciones públicas y el Gad Parroquial Tufiño ...	47
Tabla 4. Relación de los actores económicos con la PEA	51
Tabla 5 Demanda actual y futura de infraestructura de apoyo al Gad parroquial Tufiño	52
Tabla 6 Cálculo de la muestra para Chapuel y Tufiño.....	53
Tabla 7 Resultados Pregunta 1 Encuesta-Chapuel	54
Tabla 8 Resultados Pregunta 2 Encuesta-Chapuel	55
Tabla 9 Resultados Pregunta 3 Encuesta- Chapuel	56
Tabla 10 Resultados Pregunta 4 Encuesta- Chapuel	57
Tabla 11 Resultados Pregunta 5 Encuesta- Chapuel	58
Tabla 12 Resultados Pregunta 6 Encuesta-Chapuel	59
Tabla 13 Resultados Pregunta 7 Encuesta-Chapuel	60
Tabla 14 Resultados Pregunta 8 Encuesta-Chapuel	61
Tabla 15 Resultados Pregunta 9 Encuesta-Chapuel	62
Tabla 16 Resultados Pregunta 10 Encuesta-Chapuel.....	63
Tabla 17 Resultados Pregunta 1 Encuesta-Tufiño	64
Tabla 18 Resultados Pregunta 2 Encuesta- Tufiño	65
Tabla 19 Resultados Pregunta 3 Encuesta-Tufiño	66
Tabla 20 Resultados Pregunta 4 Encuesta-Tufiño	67
Tabla 21 Resultados Pregunta 5 Encuesta-Tufiño	68
Tabla 22 Resultados Pregunta 6 Encuesta-Tufiño	69
Tabla 23 Resultados Pregunta 7 Encuesta-Tufiño	70
Tabla 24 Resultados Pregunta 8 Encuesta-Tufiño	71
Tabla 25 Resultados Pregunta 9 Encuesta-Tufiño	72
Tabla 26 Resultados Pregunta 10 Encuesta-Tufiño	73
Tabla 27 Frecuencia Progreso Socioeconómico	78
Tabla 28 Prueba de Chi cuadrado	79
Tabla 29 Prueba Chi cuadrado 1- Tabulación cruzada	80
Tabla 30 Prueba de Chi cuadrado 2	80
Tabla 31 Tabla cruzada Políticas / Mecanismos de Participación.....	81

Tabla 32	Tabla cruzada Progreso socioeconómico / Aumento de Turismo	81
Tabla 33	Tabla Cruzada Progreso socioeconómico / Educación de la Población.....	82
Tabla 34	Tabla Cruzada Progreso socioeconómico / Acceso a Salud	82
Tabla 35	Tabla Cruzada Progreso socioeconómico / Venta de Productos.....	83

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1.	Entrevista aplicada al personal del MTOP de la provincia del Carchi	93
Anexo 2.	Encuesta de campo aplicada a los sectores de Chapuel y Tufiño	94

RESUMEN

El presente trabajo investigativo se lo realizó en la Provincia del Carchi específicamente en los sectores de Chapuel y Tufiño perteneciente a la Zona de Planificación 1 del Ecuador, la investigación trata sobre el “Análisis de las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y su incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018”, cuyo objetivo es determinar la efectividad de las políticas públicas sectoriales planteadas para el mantenimiento y rehabilitación de proyectos de tipo vial, cuya competencia está a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas específicamente de la Dirección Distrital del Carchi por formar parte de la Red Vial Estatal.

Para conseguir los objetivos planteados (general y específicos) se utilizó la metodología cuantitativa y cualitativa puesto que se aplicó instrumentos de recolección de datos como son encuestas a beneficiarios del proyecto en mención, y entrevistas a expertos cuyos resultados los hemos tabulado para obtener datos referenciales importantes; para lo cual también fue necesario aplicar diferentes tipos de investigación como investigación documental bibliográfica ya que se recolecto información a través del análisis del proyecto de rehabilitación de la carretera Tulcán – Tufiño en el año 2010 a cargo del MTOP-Carchi, decretos ejecutivos, planificación estratégica del MTOP periodo 2011-2014.

A partir del análisis de la información recolectada, se determinó que las aplicaciones de las políticas públicas sectoriales contribuyen al desarrollo social y económica de la población beneficiada del proyecto de rehabilitación y mantenimiento de la vía Tulcán – Tufiño, estos datos fueron arrojados en la prueba del chi cuadrado aplicada a los datos obtenidos en la tabulación mediante el sistema spss.

Finalmente, se formulan conclusiones y recomendaciones en cuanto se refiere a los hallazgos investigativos y plantear posibles alternativas de mejora considerando que la planificación estratégica y políticas públicas sectoriales no son socializadas de la mejor manera a la ciudadanía tomando en cuenta y partiendo desde el punto de vista que la participación ciudadana es un tema de prioridad en nuestro país.

Palabras claves: Políticas Públicas Sectoriales de Vialidad, Desarrollo Socio Económico local.

ABSTRACT

This research was carried out in the sectors of Chapuel and Tufiño located in the Carchi Province that belongs to the Planning Zone 1 of Ecuador. The research is about “Analysis of the sectorial public policies for the Ministerio de Transporte y Obras Públicas and their incidence on the socio-economic development of the population benefited from the Tulcán-Tufiño highway, in 2018”. The objective is to determine the effectiveness of the sectorial public policies raised for the maintenance and rehabilitation of road-type projects. This competence is the responsibility of the Ministerio de Transporte y Obras Públicas specifically of the Dirección Distrital del Carchi due to it id part of the State Road Network.

To achieve the objectives (general and specific), a quantitative and qualitative methodology was used. For this reason, surveys were applied to project beneficiaries and interviews with experts whose results have tabulated to obtain important reference data. It was also necessary to apply bibliographic documentary research since the information was collected through the analysis of the Tulcán - Tufiño highway rehabilitation project in 2010 by the MTOP-Carchi, executive decrees, strategic planning of the MTOP period 2011-2014.

From the analysis of the information collected, it was determined that the applications of the sector public policies contribute to the socio-economic development of the population benefited from the project of rehabilitation and maintenance of the Tulcán - Tufiño highway. These data were thrown in the chi-square test applied to the data obtained in the tabulation using the spss system.

Finally, conclusions and recommendations of the research findings are formulated, which allow us to propose possible alternatives for improvement considering that strategic planning and sectoral public policies are not socialized in the best way to citizens, even more because citizen participation is a priority issue in our country.

Key words: Sectoral Public Roads Policies, Local Socioeconomic Development.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se basa en el análisis de las políticas públicas sectoriales de infraestructura vial a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, específicamente en la Provincia del Carchi (en adelante MTOP-C), entidad pública la cual, gestiona proyectos de mantenimiento y rehabilitación de la Red Vial Estatal a cargo de esta entidad gubernamental, para este caso, se ha tomado como referencia la vía Tulcán-Tufiño, cuyo sector es de gran importancia, por cuanto constituye un sector turístico muy importante para la provincia del Carchi, de ahí, surge la necesidad de conocer como ciudadanía como se formulan y se diseñan las acciones a través; de la gestión, de la planificación y de cómo se implementan estrategias ministeriales destinadas a resolver las problemáticas que existen a la hora de acceder al servicio de vías de calidad, tomando en cuenta que la vialidad es trascendente porque sirven como puntos nexos para unir los diferentes sectores de la provincia.

El acceso a servicios de calidad, en este caso, de infraestructura vial, constituye un eje principal para el desarrollo local de los sectores sociales, más aun, cuando se trata de articular en estos grandes proyectos la mano de obra local cuya acción contribuiría a la generación de empleo y por ende un mejor desarrollo socio económico de la población, es decir, el análisis de la aplicación de las políticas públicas constituyen un tema de bastante interés, puesto que, en primer lugar, la ciudadanía local encuestada desconoce de las políticas públicas utilizadas por el MTOP-C a la hora de llevar a cabo proyectos como por ejemplo, en este caso, el mantenimiento de la vía Tulcán-Tufiño, cuando se supone que la necesidad de una mejora continua, surge desde la parte social, es decir, desde la participación ciudadana, así

Segundo, las instituciones públicas en general deben de entender y comprender que las obras públicas para los diferentes sectores necesitados de cualquier servicio básico solicita la gestión de determinado proyecto, no como una obra de caridad o como un regalo que les provee la administración pública, sino, como una obligación eficiente y eficaz de la gestión pública con la planificación técnica del presupuesto económico destinado para obras de tipo social cuyos fondos nacen de la recaudación de nuestros impuestos que son pagados por la población en general. (Martínez Bargueño, 2004, pág. 96)

Razón por la cual, el presente trabajo tiene como objetivo principal “Analizar las políticas públicas sectoriales destinadas a la construcción y mantenimiento vial a cargo del Ministerio de Obras Públicas y su incidencia en el desarrollo social y económico de la población

beneficiada mediante la generación de empleo en la carretera Tulcán- Tufiño”, para lo cual se ha dado forma al presente documento de la siguiente forma:

Capítulo I, Problema, en la primera parte del desarrollo de la investigación se indaga y contextualiza los problemas principales causales del problema, justificación y objetivos tanto general como específicos. **Capítulo II**, consta de la fundamentación teórica enfocada tanto en los antecedentes investigativos con proyectos similares realizados en otras zonas del Ecuador y otros países, al marco teórico se lo ha dividido en dos partes, primero las políticas públicas y segundo el desarrollo local. **Capítulo III**, Metodología, donde se analiza el enfoque de la investigación y se obtiene; la hipótesis, matriz de operacionalización de variables tanto dependiente como independiente ya la tabulación de datos la cual se la realizo en el sistema SPSS donde también se realizaron pruebas de cruce de variables relacionando las preguntas de la encuesta aplicada, más la aplicación de la prueba del chi cuadrado, datos contrastados también, a la discusión y la interpretación de resultados de la investigación.

Se adjunta anexos referenciados a lo largo del presente trabajo que proporcionan información que respalde la investigación.

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En abril del 2018 la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES, inicia la campaña de Ecuador Evalúa la Política Pública 2018, los ejes temáticos fueron el Plan de Reconstrucción Terremoto 2016, Proceso de Descentralización y Desconcentración, Plan Nacional para la Erradicación de la Violencia de Género, Sistema Nacional Descentralizado de Gestión de Riesgos, Aporte de la Educación Superior al cambio de la Matriz Productiva, Estrategia Nacional de Agua y Saneamiento; dejando a un lado el sistema nacional de infraestructura vial y transporte terrestre (Yasuní, 2008).

De acuerdo a la Planificación Estratégica Institucional, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2018- 2020) afirma dentro de sus debilidades:

“Cambio constante de autoridades restando continuidad a los procesos, falta de aplicación y desconocimiento del Estatuto Orgánico por procesos de las unidades ejecutoras, falta de un programa anual de capacitación para el personal, inadecuada racionalización del talento humano en diferentes áreas técnicas y operativas, falencias del manual de clasificación de puestos (alta rotación de servidores y trabajadores), descoordinación de las actividades entre servidores y trabajadores, mejora de ciertos procesos entre la administración central con las unidades desconcentradas”. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, 2018, pág. 28)

Esto ha provocado retrasos en la provincia del Carchi principalmente en la Red Vial estatal a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, entidad gubernamental que distribuye fondos económicos en el mantenimiento, rehabilitación y construcción de carreteras de primer orden, dichas obras son de gran valor público ya que los habitantes de zonas rurales sean estos agricultores y/o ganaderos transportan sus productos. En la presente investigación se considerará la carretera Tulcán – Tufiño de 17.3 kilómetros su incidencia en el desarrollo local de tipo social y económico, considerando que se realizó intervención en noviembre del 2010, con el objeto mantenimiento periódico asfáltico (Acta de Adjudicación, 2010).

Una vez revisada la documentación de la intervención a esta carretera, se mantiene un enfoque netamente técnico, sin considerar por ejemplo las políticas públicas sectoriales 3 y 4 de las 6 en

total, de la Planificación Estratégica Institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP (2011- 2013), La política 3 MTOP (2011- 2013) indica:

Desarrollar la integración multimodal de los sistemas de transporte, generando desarrollo interno, que incentive los procesos productivos nacionales e internacionales (Productividad y Competitividad), para lo cual será necesario, diseñar e implementar mecanismos e instrumentos que faciliten la integración de corredores nacionales de transporte y productividad, también, desarrollar redes de transporte y nodo logísticos que integren zonas productivas. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011, pág. 7)

De igual forma es de suma importancia conocer la política sectorial número 4 según la planificación estratégica institucional del Ministerio de Transporte y obras Públicas del año 2011 la cual promueve:

Integrar y consolidar el territorio nacional a través de la construcción de infraestructura para el transporte, fortaleciendo los servicios conexos la integración física y operacional de la red nacional de transporte (Infraestructura del transporte), para lo cual es importante implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física a nivel nacional, así mismo jerarquizar la red de transporte terrestre, desarrollando vías expresas, multicarriles y pasos de zonas pobladas y facilitadoras de tránsito que enlacen las redes viales provinciales y urbanas, es necesario también, clasificar a la red de transporte terrestre que permita dar una operatividad funcional de las vías que conectan puertas, aeropuertos, ciudades, zonas productivas. (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS, 2011, pág. 7)

Cabe mencionar la existencia de una relación en cuanto se refiere a la acción pública y las transformaciones sociales y económicas en cualquier sector, comunidad, territorio, país etc, partiendo desde el punto de vista que en nuestro medio social no se ha promovido una mejor y equitativa distribución de la riqueza natural y de bienes y servicios producidos. Al contrario. Por ello, Según Boisier (2015) “Es fundamental avanzar en la superación de los paradigmas que han conducido sistemas políticos y económicos basados en la noción de desarrollo, que presenta claras señales de agotamiento” (p, 5).

Si aceptamos que la acción pública mediante políticas justas construidas democráticamente, puede ser un mecanismo para alcanzar el bienestar social, ello será posible solo si tales políticas se definen territorialmente. Esto implica volver a darle significado de importancia a lo público

en un espacio territorial determinado, con sujetos situados para el uso y protección de lo que es de interés común en dicho territorio. La introducción de nuevas perspectivas de desarrollo que trasciendan su reducción al mero crecimiento económico, permiten, a nuestro juicio, transformar la matriz productiva deseada por el Plan Nacional de Desarrollo Nacional que ha conducido las políticas asociadas en los últimos años (CEPAL, 2015).

Algunas de estas perspectivas son la promoción de una conciencia ecológica que oriente un uso menos depredador de los recursos naturales y una distribución más equitativa; la puesta en valor las cosmovisiones y prácticas de los pueblos originarios y las comunidades rurales; y la colocación del capital en un lugar subordinado de la vida individual y social.

Estas perspectivas juntas, a nuestro juicio, permiten análisis transformadores, y abren las posibilidades para trabajar desde un enfoque territorial y de convergencia social, que se oriente a la superación de las nociones del desarrollo prevalentes, transitando hacia unas que contemplen las especificidades de la diversidad social, cultural y natural. (Boisier, 2004)

Para ello, es necesario abordar esta temática desde las comunidades la cuales con sus diferentes interculturalidades apoyen a la apertura a la diversidad de perspectivas y necesidades, para generar una creciente integración e interacción ecológica de las instituciones públicas con los territorios que la sustentan. Desde allí, será posible influir en el diseño e implementación de políticas públicas descentralizadas que contribuyan al bienestar humano, social y natural como indicadores situados de desarrollo, en una época que un desarrollo humano y económico en todos los aspectos.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuáles son las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que inciden en el desarrollo social y económico de la población de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018?

1.3. JUSTIFICACIÓN

Es importante la presente investigación que tiene por objetivo realizar un análisis de las políticas públicas sectoriales destinadas a la construcción y al mantenimiento vial, porque permite generar proyectos de viabilidad deben ser parte de un desarrollo local en el Ecuador.

De igual forma permitirá identificar el impacto que genera la inversión en el sistema vial, determinando en qué sectores requieren de mayor atención para impulsar políticas públicas, que deriven en el crecimiento económico y social pretendiendo un desarrollo equitativo en la población ya sea a corto, mediano o largo plazo, de esta manera los recursos económicos públicos serán invertidos de manera efectiva, eficaz y oportuna en el territorio.

Como estudiante de la carrera de administración pública, conozco la necesidad de profesionalizarse dentro de la gestión pública de tal manera que los recursos económicos invertidos en el gasto público deben ser auditados, pretendiendo identificar que se utilice los recursos de la mejor manera con relación a las necesidades y al crecimiento poblacional.

Es importante mencionar que la vialidad contribuye de gran forma al desarrollo local en las diferentes provincias del Ecuador, por medio de la construcción y mantenimiento de la Red Vial Estatal se puede mejorar las actividades económicas, por ejemplo la comercialización de diferentes productos que son cosechados desde lugares de difícil acceso, y al lograr venderlos en los diferentes centros de acopio permitirán a los pequeños y medianos agricultores obtener dinero que servirá para mejorar la calidad de vida y por ende mejore el desarrollo local desde un punto de vista socio económico.

Es necesario aplicar las articulaciones que ofrecen las políticas públicas existentes para la construcción y mantenimiento de la Red Vial Estatal, para una óptima inversión en infraestructura vial, donde la asociatividad en los proyectos fortalezca el mecanismo de cooperación en el ámbito productivo del país, unir provincias y sectores hermanos y así mejorar la calidad de vida de la localidad, de esta manera se podrá emprender proyectos los cuales permitan impulsar en los diferentes sectores económicos, políticas regionales que estimulen la creación de entornos innovadores, que a más de generar beneficios económicos impulsen un mejoramiento esencial en la calidad de vida de todos los habitantes, generando empleos, sobre

todo sentido de pertinencia en las comunidades, fortaleciendo la cultura del emprendimiento y el desarrollo local.

En este contexto, Grosjeany Maillat (1998) exponen que considerar lo local como una unidad de análisis, como lo hace el enfoque de desarrollo local, significa adoptar una categoría que permita enlazar los procesos sociales, económicos, tecnológicos, ambientales y culturales con las prácticas políticas y las estrategias para asegurar la emergencia de capacidades endógenas de desarrollo. Así, las regiones tienen la posibilidad de promover una dinámica local fundamentada en la acumulación territorial de los recursos colectivos específicos necesarios para el desarrollo de su sistema económico productivo y de su entorno institucional.

De igual forma el presente trabajo construirá un referente en la población en general, porque se considerará un instrumento de medida con datos estadísticos referentes a los niveles de desarrollo social y económico generados a través de la puesta en marcha de la carretera Tulcán-Tufiño.

Según, la Proyección De La Población Económicamente Activa Del Ecuador (2016) el total de habitantes de la provincia del Carchi es de 164.524 donde 106.941 habitantes se consideran en edad de trabajar de los cuales solo 66.161 trabajan es decir que hay 40.780 desempleados que equivale al 38 % de las personas en edad de trabajar. (INEC, 2015)

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

Analizar las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Obras Públicas y su incidencia en el desarrollo social - económico de la población en la carretera Tulcán Tufiño, año 2018.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar teóricamente los conceptos de políticas públicas y desarrollo local (socio - económico).

- Identificar la relación entre políticas públicas sectoriales y desarrollo socio económico, considerando la Planificación Estratégica Institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP (2011- 2013) en la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018.
- Determinar las políticas públicas sectoriales del MTOP utilizadas en el desarrollo socio económico de la población en la reconstrucción de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018.

1.4.3. Preguntas de Investigación

- ¿Qué teorías inciden directamente en políticas públicas y desarrollo local?
- ¿Cuáles son las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP (2011- 2013)?
- ¿Cuáles políticas públicas sectoriales aplicó el MTOP en el desarrollo socio económico de la población en la reconstrucción de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

2.1.1. Antecedentes de la Investigación

Los siguientes antecedentes son considerados en este trabajo de investigación como parte de la temática analizada.

Universidad: Universidad Técnica de Machala

Tema: Modelo de gestión vial para la sostenibilidad de la vía Balosa y su aporte al desarrollo local.

Autor: Ing. José Enrique Macas Pacheco

Fecha: Febrero, 2017

Lugar: Machala - Ecuador

Resumen

El presente trabajo consiste en investigar qué tipo de gestión se ha realizado en la vía Balosa para asegurar su sostenibilidad y su aporte al desarrollo local, para brindar seguridad y transitabilidad a los usuarios con la aplicación de un Modelo de Gestión Vial, que va a contribuir con la calidad de vida y el desarrollo productivo de la población. Dentro del diagnóstico realizado sobre el tema a la vía Balosa, se conoce que, el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de El Oro GADPEO, ha sido el encargado del mantenimiento vial, exceptuando las vías de primer orden, las cuales están a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP.

En concordancia al tema estará sustentado mediante el estudio de casos, nos ha servido de guía la revisión bibliográfica documental de los modelos de gestión vial que se han implementado en otros países y Ecuador; donde luego de analizada y clasificada esta información se le ha realizado un análisis cualitativo utilizando la Matriz FODA, cuyo resultado ha sido una propuesta de modelo de gestión vial para la Secretaría de Obras Públicas y Vialidad del GADPEO, donde se ha reforzado su estructura funcional para que pueda ser más operativa en las tareas de gestión para los trabajos de ejecución y mantenimiento vial, lo que va a contribuir con el desarrollo del entorno.

Todo el análisis y la propuesta están orientados al cumplimiento de las normativas técnicas, estándares de calidad de vialidad vigentes, el respeto al medio ambiente y capacitación al personal. Esta información bibliográfica ha sido de gran aporte en el presente trabajo con criterio de muchos investigadores de esta área, sumado al aporte del investigador para el análisis y procesamiento de la información. (Berru, 2017)

Objetivo General

Elaborar un modelo de gestión de infraestructura vial para la sostenibilidad de la vía Balosa y su aporte al desarrollo local.

Objetivos Específicos

Realizar el Diagnóstico de la gestión de infraestructura de la vía Balosa y su aporte al desarrollo local.

Analizar modelos de gestión de infraestructura vial que sean ajustables a la vía Balosa.

Diseñar un Modelo de gestión vial para la sostenibilidad de la vía Balosa y su aporte al desarrollo local.

Conclusiones

El presente trabajo de investigación científica documental ha sido el resultado de una evaluación de información ligada a la problemática, apoyado en las herramientas de investigación y el procesamiento de la misma, donde se ha ido sumando la participación y juicio del investigador dentro de los procesos de análisis y verificación de datos; han sido de gran importancia los criterios y enunciados encontrados en este trabajo con temáticas parecidas, cuyos razonamientos forman parte de la estructura como citas y referencias bibliográficas, que incluye además cuadros y esquemas debidamente referenciados; logrando formular una propuesta digna a ser considerada para mitigar el problema propuesto.

Recomendaciones

Es necesario disponer al personal administrativo y técnico realizar una revisión sobre modelos de gestión que se estén aplicando en los países desarrollados, y acorde a sus características puedan ser ajustados y viables para nuestro medio.

Creo que mi propuesta de un Modelo de gestión vial para la sostenibilidad de la vía Balosa y su aporte al desarrollo local, debe ser considerada para su aplicación a la Secretaría de Obras Públicas y Vialidad del GADPEO.

Es necesaria la capacitación y actualización conforme a mi propuesta a todo el personal administrativo, técnico y operativo en cada una de sus funciones y responsabilidades acorde al modelo gestión planteada en el presente estudio (Hugo Del Pozo Barrezueta Director del Registro Oficial En su despacho, 2010).

Análisis

En las diferentes fuentes he podido conocer que no existe un modelo de Gestión Vial en la Secretaría de Obras Públicas del GADPEO, pero el personal administrativo y técnico realiza actividades enfocadas al cumplimiento de un modelo de gestión que obedece a las necesidades y recursos.

Se cuenta con diferentes modelos de gestión vial que se han aplicado en los países desarrollados, los cuales me van a permitir generar un modelo para la vía Balosa que tendrá repercusión en el desarrollo local.

Con la implementación de la propuesta se mejorará la administración, procesos y ejecución de la infraestructura de la vía Balosa, lo cual tendrá incidencia en la producción y el nivel de vida de la población del entorno y servirá para su replicación a otras vías de similares características.

Universidad: Universidad de San Carlos de Guatemala

Tema: Estudio de Impacto Vial.

Autor: Ing. Francisco Guillermo Vela Morales

Fecha: Marzo del 2008

Lugar: Guatemala

Resumen

El presente trabajo consiste en la descripción teórica y práctica de una investigación sobre la metodología para la determinación de los impactos de los desarrollos comerciales, industriales, residenciales o de usos mixtos sobre la red vial local.

Para el presente trabajo de investigación consideraremos la palabra desarrollo, para describir cualquier proyecto de construcción de la carretera Tulcán- Tufiño que genere viajes o tránsito.

El tipo de impacto que se estudia es el local, es decir se estudiará como un Proyecto de desarrollo que influye directamente sobre el sistema vial y tránsito.

Es así como se abordan distintos temas de ingeniería de tránsito y como las entidades gubernamentales o municipales deben tener en cuenta los impactos que un Proyecto tiene sobre su infraestructura vial (Morales, 2008).

Objetivo General

Desarrollar un marco conceptual para la realización y revisión de impactos de tránsito al sistema vial para nuevos desarrollos industriales, comerciales, residenciales o de uso mixto construidos, con la que se identificarán cuáles son las contribuciones de un proyecto o desarrollo en particular a la red vial adyacente a él.

Objetivos Específicos

Proveer una guía confiable para la planificación a corto y mediano plazo de proyectos y las mejoras que deben hacerse, para acomodar satisfactoriamente el tránsito generado por el proyecto de desarrollo y el tránsito local existente.

Asistir a los diseñadores, desarrolladores y propietarios de tierra para la planificación y tomas de decisión en lo que respecta al tránsito para el mejor uso de suelo de sus proyectos.

Proveer a entidades estatales y Municipales de una práctica adecuada de ingeniería vial para ser incluida en todos los desarrollos futuros.

Guiar al profesional de Ingeniería en general y de transporte en general la elaboración adecuada de un Estudio de Impacto Vial EIV.

Conclusiones

Con el crecimiento de la población urbana y rural, actividades económicas y nuevos proyectos aumenta el tránsito, consecuentemente aumentan los problemas de congestión. Por consiguiente, se deben realizar EIV previo a la realización de obras físicas.

Una de las principales causas para la no implementación de los EIV es el desconocimiento, la mayoría de profesionales que se dedican a la construcción de obras físicas no conocen la necesidad de realizar estudios de impacto vial para mitigar futuros problemas de tránsito.

Las municipalidades son responsables del desarrollo de sus poblados urbanos y rurales, y estas no se preocupan de la elaboración de planes de desarrollo con la inclusión de la zonificación y especificación de usos del suelo, ni de la elaboración de EIV.

Recomendaciones

Para evitar los problemas del tránsito que causa la construcción de nuevas obras de infraestructura se debe realizar EIV, previo a la autorización municipal de la licencia de construcción de proyectos y desarrollos urbanísticos.

Las municipalidades que no tienen la capacidad de la realización de planes de desarrollo y EIV, deben contratar a empresas y profesionales para su elaboración supervisando la correcta elaboración de los estudios.

Análisis

En esta publicación denota la importancia que tiene la vialidad en el desarrollo social, a través de la ejecución de proyectos de ingeniería y de vialidad, pero también se enfoca en la importancia de realizar estudios de impactos viales con el fin de mitigar futuros accidentes o problemas de tránsito, para lo cual es muy importante el empoderamiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, que impulsen planes de desarrollo y la contratación responsable de empresas contratistas y profesionales para el desarrollo de estos proyectos.

Universidad: Universidad Nacional de Trujillo

Tema: La Rehabilitación de la carretera, Tramo: Puente Pallar-El Molino su impacto social y económico en la provincia de Sánchez Carrión

Autor: Carmen Rosa Lecca Aguirre

Fecha: 2014, noviembre

Lugar: Perú

Resumen

Esta investigación fue realizada con el propósito de identificar el impacto que tiene la rehabilitación de la carretera Puente Pallar – El Molino en la Provincia Sánchez Carrión en Perú, tanto en el aspecto social y en el aspecto económico, utilizando los métodos inductivo y deductivo, estadístico y analítico, así como el uso de encuestas, de igual forma se ha considerado la importancia que genera las mejoras en la infraestructura vial en Perú, teniendo como objetivo principal mejorar el dinamismo en el entorno local y conectar a las poblaciones de la sierra con otras provincias que influye positivamente en sus principales actividades económicas (Rehabilitación carretera puente Pallar-El molino, 2014).

Objetivo General

Demostrar el impacto social y económico que tiene la rehabilitación de la carretera tramo; Puente Pallar – El Molino en la población de la provincia Sánchez Carrión al 2013.

Objetivos Específicos

Establecer las mejoras en el aspecto social y económico de la población de Sánchez Carrión, después de la rehabilitación de la carretera Puente Pallar – El Molino.

Definir las oportunidades que se generan con la rehabilitación de la carretera Puente Pallar-El Molino del programa de caminos departamentales del Ministerio de Transporte y Comunicaciones MTC.

Resaltar la importancia del programa de caminos departamentales del MTC en la rehabilitación de carreteras en la Libertad y por ende en el progreso de la misma.

Conclusiones

Este proyecto de infraestructura vial beneficio aproximadamente a 7400 habitantes de la localidad de Changual y en Sánchez Carrión a más de 34200 habitantes de 19 localidades pertenecientes a sus ocho distritos, además se generó 350 empleos directos entre obreros y operadores trayendo consigo un aumento en el ingreso Familiar Per Cápita, el índice de desarrollo humano, presento una variación positiva luego de la Rehabilitación de la carretera Puente Pallar-El Molino.

Recomendaciones

Impulsar nuevos proyectos de infraestructura vial en zonas con potencial en actividades económicas como comercio y turismo.

Aprovechar al máximo las oportunidades que genera la mejora de las carreteras en su provincia, tales como acceso a los mercados locales y nacionales, acceso a una mejor educación.

Considerar al turismo como una fuente importante de crecimiento en la provincia ofreciendo el mejor trato y el mejor servicio a los visitantes. Valorar las obras de infraestructura vial realizadas por la gestión actual, así mismo impulsar nuevos proyectos.

Dar un mayor valor a la infraestructura vial en el Perú, ya que genera crecimiento económico y social en las poblaciones.

Análisis

En todos los documentos citados anteriormente nos muestran cuán importante es la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, que contribuye en el mejoramiento de los mercados locales aportando aporta significativamente al desarrollo local de tipo social y económico, disminuye el tiempo de viaje entre productor y comprador, lo cual beneficia a las actividades de comercio y de transporte de la población, permite mejorar los ingresos económicos contribuyendo al fomento de empleo local.

Otra opción de desarrollo que se analizó es el aumento de turistas, en este caso las pequeñas empresas se ven favorecidas con el incremento del turismo, tales como los restaurantes, agricultores, movilidades de tours etc. Además, permite el acceso a la educación de jóvenes como de niños, al tener acceso a unidades educativas de calidad, en materia de salud es más importante aún, porque la población podrá tener acceso a hospitales, casas de salud en el menor tiempo, este aspecto es muy valorado por la población, sobre todo en casos de emergencias.

Hemos visto la importancia de la vialidad en el desarrollo de un país y la necesidad que tiene la parte actora como es la sociedad, razón por la cual es muy importante analizar cuanto aportan las políticas públicas al desarrollo local, por parte de los organismos rectores en materia de vialidad en el país.

2.2. MARCO TEÓRICO

En el presente trabajo se exponen algunos de los elementos primordiales en el estudio y proceso de las políticas públicas, así como, el análisis de los estudios del tema, basándonos en autores clásicos y autores recientes, conceptos teóricos en los cuales se basa el estudio y proceso, considerando como parámetro primordial las políticas públicas que enmarcan a la parte sectorial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, articulado al desarrollo social y económico de la población que se encuentra a lo largo de la carretera Tulcán- Tufiño en el año 2018.

La disposición de planes, políticas, programas y/o proyectos y escalas secuenciales, implica la prevalencia de iniciativas diversas para engrosar las políticas públicas. No obstante, cada una de ellas debe igualmente abocarse a que sean generadas en el marco de la concomitancia y existencia de sistemas de ordenamiento poblacional, suelos y territorio en los marcos jurídicos, para que las iniciativas de políticas públicas tengan trascendencia estructural, y que, con cargo a ello, sean revisados a través de los sistemas, en tanto, estos terminan por orientar la tipología de las políticas públicas. (Gutiérrez, J.A, 2017, p.355)

2.2.1. Max Weber y la Teoría de la Burocracia

Max Weber (1944) define la burocracia como una forma de organización social y de poder caracterizada por la racionalización y el énfasis en la ejecución eficiente de tareas complejas de la sociedad. Considerando como el tipo ideal de organización, caracterizada por la división del trabajo, una jerarquía definida con claridad, reglas y reglamentos detallados, e impersonalidad en las relaciones (Gabriela, Espinosa, & Meza, 2010). Etimológicamente, el término viene del francés bureau (escritorio, oficina) y del latín cratos (poder), lo cual vendría a ser el gobierno por parte de una oficina. El primer uso del término “burocracia” se atribuye a un ministro del gobierno francés del siglo XVIII, refiriéndose a la totalidad de las oficinas públicas, sin embargo, Max Weber fue quien justificó el término para darle sentido a su teoría social.

2.2.2. Características de las organizaciones burocráticas

El autor Weber señala seis características principales de las organizaciones burocráticas; las tres primeras características indican los principios y bases que determinan la burocracia como

estructura administrativa. Las tres últimas características se refieren al perfil que debe tener el funcionario burocrático de acuerdo a las necesidades y los requerimientos de todo cargo administrativo (Mares, 2016).

La primera se rige por el principio de las atribuciones oficiales fijas, esto quiere decir que las actividades del aparato burocrático son distribuidas de acuerdo a leyes y reglas fijadas, considerando esto como deberes oficiales. Donde, tanto el cumplimiento de los deberes, como el ejercicio de los derechos del cargo, se fijan por un sistema de normas, y las personas que los realicen deben estar preparadas para ello (Aguilar, 2007).

La segunda característica se rige por el principio de la jerarquía funcional y de la tramitación; este principio está presente tanto en las organizaciones públicas o privadas. La tercera característica se basa en la descripción del despacho conformado por documentos, borradores, minutas y en empleados. Esta característica recalca la distinción entre la vida privada y la vida pública de un individuo, es decir entre los recursos públicos y los privados (Weber, 1983, p.717).

La cuarta es la exigencia, es cada vez mayor de formación profesional de los funcionarios de la administración burocrática, exigencia aplicable tanto a funcionarios públicos como a funcionarios privados (Weber, 1983, p.718).

La quinta característica apunta a la demanda de máximo rendimiento del funcionario en el cargo, tanto si se trata de un cargo en desarrollo, como si es un cargo ya establecido, sin perjuicio de poder establecer un horario de trabajo (Weber, 1983, p. 718).

La sexta característica de la administración burocrática es que el ejercicio del cargo es una actividad que puede aprenderse, ya que las normas bajo las cuales se realiza, pueden ser aprendidas de una forma más o menos estable (Weber, 1983, p. 718).

2.2.3. Políticas Públicas

La ciencia de la Administración pública nace en 1808, en Francia, con la obra de Charles-Jean Baptista Bonnin denominada “De la importancia y necesidad de un código administrativo”. En esta, su forma moderna, la Administración pública deja de ser una administración de súbditos

para convertirse en una de ciudadanos. La obra de Bonnin está desarrollada en dos planos, vinculados estrechamente; el primero dedicado a “influir en el acontecer administrativo de su tiempo”, y el segundo teórico: dirigido a “establecer una ciencia de la Administración pública de alcances universales” (Guerrero, 2004, p. 92).

La política pública es un razonamiento ordenado que se deriva de las necesidades humanas, toma forma políticamente y administrativamente en su ejecución y los resultados serán palpados socialmente. Es importante forjar bases sólidas que dejen precedentes para que las políticas emitidas pasen a ser de Estado y no solo de gobierno. Se han convertido en la única forma que tienen los gobiernos para hacer frente a las exigencias y necesidades de la sociedad. (p, 120)

De ahí la importancia de que las políticas públicas deben de nacer precisamente de los sectores de donde el cumplimiento de sus necesidades básicas sea una demanda principal, para que el gobierno central interactúe con la sociedad en general, lo cual genere la consolidación de un solo estado.

2.2.3.1. Qué son las políticas públicas

Harold Lasswell llamó “ciencias de las políticas en la democracia” a la disciplina que él mismo fundó, poco después de la segunda guerra mundial. Entre los atributos del naciente análisis de políticas, Lasswell (1994) incluyó la orientación hacia los problemas, su contextualización en los procesos sociales más amplios y el esclarecimiento de metas y valores. Su estudio acerca de las políticas públicas básicamente consistió, en pensar que las políticas públicas es una disciplina donde se estudian los procesos de formulación y aplicación de estas, en las cuales se debe de tener un carácter contextual (Escalante, 2010), se valen de varios métodos y se deben de orientar en función de los conflictos. Además, este autor hablaba de una orientación hacia las políticas públicas, la cual consistía en dos enfoques: del conocimiento en el proceso de las políticas públicas y el conocimiento del proceso de las políticas públicas, para poder llegar a este análisis (Lasswell, 2012).

El estudio y el análisis de las políticas públicas continuamente se está transformando y adecuando dependiendo el contexto en el cual se vive en los países, a procesos políticos, económicos y culturales dependiendo la época en la cual se desarrollen estas. Del mismo modo los autores tanto los clásicos como los contemporáneos de este tema, manejan distintas perspectivas para éstas. Luis Aguilar Villanueva, promulga que “Las políticas públicas son

decisiones del gobierno que incorporan la necesidad, la opinión, la participación, la corresponsabilidad y el dinero de privados, en su calidad de ciudadanos y contribuyentes” (González Tachiquín & Tachiquin, 2013).

Villanueva hace una recopilación de lo que nos menciona Laswell, acerca de los enfoques del conocimiento en el proceso de las políticas públicas y el conocimiento del proceso de las políticas públicas. También menciona que estos dos enfoques son complementarios e interdependientes, interdisciplinarios y contextuales.

Análisis

El tema de las políticas públicas es demasiado extenso y ambiguo, ya que son varias las metodologías, enfoques y marcos de estudios, además de que con el paso del tiempo estas también van sufriendo cambios adecuándose al contexto en el que se vive. Por tanto tampoco hay una definición universal del término, desde mi punto de vista y considerando las definiciones que nos brindan los autores citados anteriormente, podríamos deliberar que las políticas públicas son las acciones y la toma de decisiones que toma el gobierno para satisfacer las necesidades y demandas básicas de los habitantes de un Estado, estas necesidades pueden ser la falta o carencia de transporte, educación, salud, seguridad, alumbrado, vialidad, vivienda, empleo, drenaje, alcantarillado entre otros.

Cabe destacar que la participación de la ciudadanía es de suma importancia para que se logren las políticas, ya que en la actualidad debido a los cambios políticos, sociales y económicos de los países (globalización y neoliberalismo), cada vez los servicios que nos brinda el Estado son más deficientes. En base con los autores (clásicos, contemporáneos y prospectivos) hasta ahora revisados, los ciclos o secuencias de las políticas públicas quedarían como en la figura 1.



Figura 1. Ciclos o secuencias de la política pública
Fuente: Carlos Luis Sánchez (2001)

Este Ciclo comienza por identificar el problema, que consiste en indagar a quienes afecta si al ámbito público o privado y en el número de la población que se ve afectada por diversos problemas sociales, el grado de importancia, la intensidad del problema, también se debe de tomar en cuenta si el problema entra o no en las agendas de los gobiernos (Suárez- Iñiguez, 1959).

Una vez identificado el problema y las posibles soluciones, el siguiente paso es la toma de decisiones, aquí se debe de tomar en cuenta, que la para que la política o el programa cumplan con sus objetivos se tiene que tomar las decisiones, eligiendo entre las posibles soluciones para dar fin al problema.

Ya que se identificó la problemática y se tomó una decisión de lo que se hará para solucionar, se pasa a la fase de la implementación, es la ejecución del programa por parte del gobierno, con las acciones o hechos que se llevan a cabo se busca cumplir con los objetivos de las políticas públicas o de los programas.

La evaluación es la última fase el proceso o ciclo de las políticas públicas, la evaluación se hace sobre la operatividad de un programa y sus efectos (positivos y negativos), la revisión de recursos y sobre todo se evalúa para saber si el programa cumplió con su cometido, metas y objetivos.

2.2.4. Desarrollo Local

Desde el punto de vista del desarrollo, la dinámica territorial ha sido completamente distinta, aunque pretender separar absolutamente ambos procesos es un error. El punto de partida está en reconocer que el desarrollo tal como se le entiende hoy día, pero como siempre ha sido es un proceso que, requiriendo una base material, no oculta su naturaleza intangible, como se discutió inicialmente. Siendo ello así, procede reconocer, con toda lógica, que sus factores determinantes o causales deben ser de igual dimensión y estos varios factores se han agrupado en categorías o diferentes clases de capital intangible” (Boisier, 2004).

Por su parte, Albuquerque(1997) considera que el desarrollo en el ámbito de lo local puede entenderse como un proceso de transformación de la economía y la sociedad local es orientado a superar las dificultades y retos existentes, que busca mejorar las condiciones de vida de la población a través de la actuación decidida y concertada entre los diferentes agentes socioeconómicos locales (públicos y privados) para el aprovechamiento más eficiente y sustentable de los recursos existentes mediante el fenómeno de las capacidades de emprendimiento empresarial locales y la creación de un entorno innovador en el territorio.

Millán Escriché opina que el desarrollo local puede tomarse como “el conjunto de experiencias que se han desarrollado utilizando recursos locales (humanos y financieros) sin intervención directa del estado y localizados en pequeños centros” diseminados a lo largo del territorio. (Escriche, 2003, pág. 17)

Sin embargo, Albuquerque habla, “De la intervención del Estado para llevar a cabo este desarrollo, pues corresponde a este ente, en cualquier escala, la responsabilidad y la organización de propuestas para la mejora social y territorial”. (Universidad de los Lagos, 2013, pág. 167)

Para Fabio Velásquez, hablar de desarrollo local es aludir a "ese conjunto de procesos económicos, sociales, culturales, políticos y territoriales a través de los cuales una comunidad, a partir de sus propias potencialidades y de las oportunidades que le brinda el entorno, accede al bienestar, sin exclusiones ni discriminaciones, y garantiza las condiciones para que futuras generaciones también puedan hacerlo" (Carvajal Burbano, 2011, pág. 136)

Analizando las definiciones anteriores podemos decir que el desarrollo local es el alcance de un estado de bienestar de los ciudadanos en los ámbitos económicos, sociales, políticos, culturales al aprovechar los recursos propios del territorio como también las potencialidades de los pobladores y tomando en cuenta que es muy necesario la intervención del estado.

Las vías terrestres interconectan los puntos de producción y consumo y el estado de las mismas determina en un alto porcentaje el nivel de costos de transporte, los cuales a su vez influyen sobre los flujos de comercio nacional e internacional de un país. Por esta razón, la construcción y el mantenimiento de las carreteras son temas que requieren de especial atención.

Análisis

El desarrollo local, comienza por ser un fenómeno local de pequeña escala y ciertamente endógeno pero requiere de un procedo con una cualidad descentralizada, de ahí la importancia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Parroquiales y Cantonales y como Ministerios Nacionales la presencia de Direcciones Distritales de cada provincia, razón por la cual estas instituciones tendrán la tarea de empaparse de todos los requerimientos de la localidad más cercana y transmitir al Gobierno Central, de estos sectores deberían nacer las políticas públicas acorde a sus necesidades como actores principales de desarrollo mas no que las autoridades nacionales lo hagan ya que ellos no conocen la realidad socio económica de cada punto del país.

Se vincula a la existencia en un territorio determinado del capital social, integrado no sólo por las unidades productivas, sino también por las organizaciones e instituciones presentes en una comunidad. Ello constituye la verdadera trama de interrelaciones que configuran la vida social; la fortaleza de esa red es la base del desarrollo y de la equidad en una sociedad determinada.

Una de sus fortalezas consiste en la presencia de un sector productivo fuerte, donde el representante privado juega un importante papel, puesto que su participación es clave en la generación de empleo y riqueza de una población. Limitar su papel por exceso de regulaciones e imposiciones puede reducir el impacto de su desempeño y su incidencia en el desarrollo, ya que al disminuir su potencial de ingresos, merma su contribución al pago de impuestos, lo que disminuye la autonomía de los gobiernos locales y, quizá lo más importante, su contribución al emprendimientos de iniciativas propias de la sociedad civil en esas comunidades, las cuales contribuyen de manera directa a la solución de problemas propios de sus habitantes. De allí la

importancia de fortalecer la construcción y mantenimiento de la red Vial Estatal a cargo del Ministerio de transporte y Obras Públicas donde se integrará empresas públicas y privadas y de diferente dimensión para poder generar fuentes de desarrollo, pero que para poder producir deben estar acompañadas por políticas públicas destinadas a incentivar su crecimiento y no a obstaculizarlo; además de contar con un entorno de seguridad personal y jurídica. (MTO, 2011)

2.3. MARCO LEGAL

La Constitución de la República del Ecuador, en su Título IV Participación y Organización del Poder, Capítulo segundo, Función Legislativa, Sección Tercera, Procedimiento Legislativo, artículo 33, Serán leyes orgánicas (2008), “Literal 3. Las que regulen la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados”. (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 59)

Fundamentado en la Constitución de la República del Ecuador, en su Título IV Participación y Organización del Poder, Capítulo tercero, Función Ejecutiva, Sección Primera, Organización y Funciones, artículo 154, A las ministras y ministros de Estado, además de las atribuciones establecidas en la ley, les corresponde (2008): “Literal 1. Ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión”. (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 67)

La Constitución de la República del Ecuador, en su Título VI Régimen de Desarrollo, Capítulo primero, Principios generales, artículo 277, Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado (2008) establece: “Literal 4 y 5. Producir bienes, crear y mantener infraestructura y proveer servicios públicos, además, impulsar el desarrollo de las actividades económicas mediante un orden jurídico e instituciones políticas que las promuevan, fomenten y defiendan mediante el cumplimiento de la Constitución y la ley”. (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 106)

Considerando la misma Norma Suprema, en su Título VI Régimen de Desarrollo, Capítulo quinto, Sectores estratégicos, servicios y empresas públicas (2008) indica: “Artículo 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” (Asamblea Constituyente, 2008, pág. 117).

Considerando el segundo eje del Plan Nacional para el Buen Vivir (2017- 2021), el objetivo 5 y 6, que nos permite, "Impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria. Además, el objetivo 6 se encamina a desarrollar las capacidades productivas y del entorno para lograr la soberanía alimentaria y el Buen Vivir Rural". (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2017, pág. 72)

En referencia a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, indica en su Capítulo I, Objetivo y Ámbito de aplicación (2017):

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados. (Asamblea Nacional de Ecuador, 2017, pág. 2)

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones de esta Ley, serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios. Para la aplicación de esta Legislación se pone en práctica el Reglamento de la aplicación de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre dictaminado en julio del 2018. (Asamblea Nacional de Ecuador, 2017, pág. 3)

Además, para la presente investigación se considera el documento oficial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que implica las políticas sectoriales de Planificación Estratégica Institucional (2011-2013):

Política 1: Garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte, a través de planificación, diseño, regulación, control seguimiento y evaluación del Sector.

INSTITUCIONALIDAD: Integración de los diversos modos de transporte bajo la rectoría del MTOP, como ente rector del sector, encargado de la planificación

participativa, desconcentrada, descentralizada para el desarrollo del sector, así como regular y controlar la operación por intermedio de las entidades adscritas (Agencias de Control).

CALIDAD DE SERVICIO: Propiciar un adecuado servicio de transporte de pasajeros regulado a través de niveles de servicio, tarifas diferenciadas, profesionalización de los operadores y medios de transporte normalizados.

INTEGRACIÓN PORTUARIA: Fortalecer la integración física y operativa de los puertos con la red vial estatal y aeropuertos.

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN: Implementar mecanismos e instrumentos de seguimiento y control. (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS, 2011, pág. 7)

Política 2: Promover la seguridad, calidad, conectividad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías a nivel nacional e internacional (Operación)

PROYECTOS INTEGRALES: Desarrollo de infraestructura física y equipamiento a través de la incorporación de conceptos de planificación, diseño, gestión de riesgos y seguridad vial para la movilidad y los estipulados en el Decreto Ejecutivo No. 451 del 4 de agosto del 2010.

INTEGRACIÓN FÍSICA: Implementación de “Proyectos Integrales” de infraestructura para la operación del transporte que permitan conectar nodos, zonas pobladas y puntos generadores de viajes.

INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA: Impulsar el desarrollo del conocimiento técnico y científico del transporte en materias de seguridad, calidad, conectividad y accesibilidad conforme a especificaciones y normas que regulen el sector. (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS, 2011, pág. 7)

Política 3: Desarrollar la integración multimodal de los sistemas de transporte, generando desarrollo interno, que incentive los procesos productivos nacionales e internacionales. (Productividad y competitividad)

CORREDORES MULTIMODALES: Diseñar e implementar mecanismos e instrumentos que faciliten la integración de corredores nacionales de transporte y productividad.

LOGÍSTICA PRODUCTIVA: Desarrollar redes de transporte y nodos logísticos que integren zonas productivas.

Política 4: Integrar y consolidar el territorio nacional a través de la construcción de infraestructura para el transporte, fortaleciendo los servicios conexos la integración física y operacional de la red nacional de transporte. (Infraestructura del Transporte)

PROYECTOS INTEGRALES: Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y logística prioritaria a nivel nacional.

JERARQUIZACIÓN DE LA RED: Jerarquizar la red de transporte terrestre, desarrollando vías expresas, multicarriles y pasos de zonas pobladas y facilitadores de tránsito que enlacen las redes viales provinciales y urbanas.

CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LA RED: Clasificar la red de transporte terrestre que permita dar una operatividad funcional a las vías que conectan puertos, aeropuertos, ciudades, zonas productivas. (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS, 2011, pág. 7)

Política 5: Identificación de proyectos, sostenibles y socialmente equilibrados, que promuevan la participación de inversión privada como alternativa financiera para el desarrollo de la infraestructura y servicios del transporte. (Alianza Pública Privada), (p. 8).

MODELO DE GESTIÓN: Diseñar e Implementar nuevos mecanismos de delegaciones y asociaciones acordes con la Constitución y el Plan Nacional para el Buen Vivir, para el diseño, construcción operación y mantenimiento de infraestructura y servicios para el transporte.

MECANISMO DE FINANCIAMIENTO: Diseñar e Implementar mecanismos de financiamiento para el diseño, construcción, operación y prestación de servicios, mediante la participación del sector privado o público en obras de infraestructura y prestación de servicios públicos.

Política 6: Desarrollar e implementar procesos de gestión ambiental, gestión de riesgos naturales, tanto en la intervención (construcción) como en la operación de los servicios de transporte (controles de emisiones de gases, sólidos y líquidos al ambiente), así como el control demográfico de asentamientos humanos en derechos de vía:

MEDIO AMBIENTE: Diseñar procesos de diseño, construcción y operación que reduzcan impactos ambientales sociales.

RIESGOS NATURALES: Diseño y construcción de obra pública que contemple los niveles de riesgos naturales que puedan existir en las zonas intervenidas y por intervenir.

NORMATIVA AMBIENTAL: Desarrollo de normas, manuales y programas de prevención y manejo de riesgos.

DERECHO DE VÍA: Desarrollo de normas, manuales y programas para determinar afectaciones e indemnizaciones, así como el control de asentamientos humanos, comerciales y otros en la red vial estatal. Determinación de franjas de reserva para la construcción, ampliación o rectificación de caminos, minimizando el impacto social y económico, derivado de la ejecución de obras. (Revisión y actualización de la Ley de Caminos). (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS, 2011, pág. 8)

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque

Para este trabajo el enfoque es cuantitativo debido a que presenta relaciones entre variables específicas, con resultados que se encontrarán por medio de la realización de un instrumento de medida que es la encuesta, su tabulación y análisis estadístico correspondiente; además, se considerara un enfoque cualitativo debido a que se realizara entrevistas a expertos cuyos resultados se tabularan en una matriz donde este enfoque nos ayuda a comprender el fenómeno. Al conjuntar estos dos enfoques se abordan un enfoque mixto esto se debe a que vamos a utilizar el enfoque cuantitativo y cualitativo de la investigación. Se ha determinado la utilización de este tipo de investigación ya que nuestro plan investigativo requiere de la alimentación necesaria en cuanto a datos, registros e información referente a la construcción y mantenimiento vial ejecutado por el Gobierno Nacional a través de las diferentes políticas públicas y cuya información se encuentra recopilada en plataformas, libros y sitios web. Esta información nos servirá para realizar un análisis sobre el impacto en el desarrollo local socio económico.

3.1.2. Tipo de Investigación

3.1.2.1. Investigación documental bibliográfica

Debido a la necesidad de recolectar información inherente a nuestro tema el cual servirá de base para la elaboración de nuestro plan de investigación lo cual garantizará y generará fiabilidad al presente proyecto escrito.

La investigación bibliográfica es la primera etapa del proceso investigativo que proporciona el conocimiento de las investigaciones ya existentes, de un modo sistemático, a través de una amplia búsqueda de: información, conocimientos y técnicas sobre una cuestión determinada (Rivas, 1994). Este tipo de investigación aportara de gran manera a nuestro estudio a través de la búsqueda de antecedentes, modelos de gestión, proyectos sobre el tema podemos obtener conocimientos muy valiosos a nivel nacional y local, además poderlos contrastar obteniendo hipótesis las cuales pretendan solucionar las problemáticas presentes en nuestro plan de investigación.

3.1.2.1. Investigación Descriptiva y Exploratoria

Exploratoria, se irá más allá de un simple acercamiento en torno al tema de estudio, se analizarán las causas del desarrollo local generado en la adecuación y construcción de la carretera Tulcán- Tufiño. Mediante el uso de esta investigación se analizará lo que realmente está pasando a lo largo de esta carretera considerando el entorno a los temas de estudio.

Descriptiva, a través de este tipo de investigación se desea llegar a conocer la situación actual sobre las políticas públicas destinadas a la construcción y mantenimiento vial y su influencia en la calidad de vida y desarrollo local de las personas de la Parroquia de Tufiño y conocer mejor a: personas, procesos, relaciones, actividades sociales y laborales que existan en relación a la vialidad en la provincia. Con la ayuda de esta investigación se logra responder a varias interrogantes: quién, qué, dónde, por qué, cuándo y cómo; además se permita identificar si existe una relación entre las variables de estudio.

3.2. HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

¿La implementación de políticas públicas sectoriales destinadas a la construcción y mantenimiento de la carretera Tulcán-Tufiño a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas contribuye al desarrollo social y económico de la población beneficiada del proyecto?

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

3.3.1. Definición de Variables

Una variable es una propiedad que puede variar y cuya variación es susceptible de medirse, las variables adquieren valor para la investigación científica cuando pueden ser relacionadas con otras, por lo que se les puede denominar construcciones hipotéticas.

3.3.2. Variable Independiente

Fenómeno a la que se le va a evaluar su capacidad para influir, incidir o afectar a otras variables, su nombre lo explica de mejor modo en el hecho que de no depende de algo para salir para estar allí. Es aquella característica o propiedad que se supone ser la causa del fenómeno estudiado. En investigación experimental se llama así, a la variable que el investigador manipula.

3.3.3. Variable Dependiente

Cambios sufridos por los sujetos como consecuencia de la manipulación de la variable independiente por parte del experimentador. En este caso el nombre lo dice de manera explícita, va a depender de algo que la hace variar.

3.3.4. Identificación de Variable

3.3.4.1. Variable Independiente

Las políticas públicas sectoriales del MTOP dirigidas al mantenimiento periódico y adecuación de la vía Tulcán-Tufiño.

3.3.4.2. Variable Dependiente

Incidencia en el desarrollo social y económico en la población beneficiada de la carretera Tulcán - Tufiño .

3.3.4. Operacionalización de Variables

Tabla 1 Variables

VARIABLES	DEFINICIONES	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Las políticas públicas sectoriales del MTOP dirigidas al mantenimiento periódico y adecuación de la vía Tulcán-Tufiño.	Se entiende por políticas públicas un conjunto de instrumentos a través de los cuales el Estado, luego de identificar una necesidad (económica, política, ambiental, social, cultural, entre otras), implementa un conjunto de medidas reparadoras, construidas con la participación de los grupos afectados por los diversos problemas. (Arroyave Alzate, 2011, p. 96)	*Planificación sectorial No. 3 Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Nivel de aceptación	Encuestas	Cuestionario
		*Política sectorial No. 4. Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Nivel de aceptación	Encuestas	Cuestionario
		*Presupuesto participativo *Gestión Administrativa	Indicador de desempeño (evaluación de los resultados). Generación de empleo (desempleo)	Encuestas	Cuestionario
Las políticas públicas sectoriales del MTOP dirigidas al mantenimiento periódico y adecuación de la carretera Tulcán-Tufiño	El desarrollo en el ámbito local puede entenderse como un proceso de transformación de la economía y la sociedad local es orientado a superar las dificultades y retos existentes, que busca mejorar las condiciones de vida de la población a través de la actuación decidida y concertada entre los diferentes agentes socioeconómicos locales (públicos y privados) para el aprovechamiento más eficiente y sustentable de los recursos existentes mediante el fenómeno de las capacidades de emprendimiento empresarial locales y la creación de un entorno innovador en el territorio. Alburquerque(1997).	*Administración y gestión	Indicador de desempeño (evaluación de los resultados). Generación de empleo (desempleo)	Encuestas	Cuestionario
		*Económico	Necesidades básicas satisfechas	Entrevista	Cuestionario
		*Social	Impacto Ambiental	Encuesta	Cuestionario
		*Sostenible y Turismo	Impacto Ambiental	Entrevista	Cuestionario

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

3.4.1. Análisis Estadístico

El presente trabajo es de categoría no experimental, por lo cual para el desarrollo es necesario la utilización de métodos de recolección de datos como encuestas a pobladores a lo largo de la carretera Tulcán – Tufiño, que beneficia las obras de construcción y mantenimiento de la Red Vial Estatal a cargo del Ministerio de transporte y Obras Públicas y analizar la incidencia de las políticas públicas en el desarrollo local de la misma provincia.

Para calcular el tamaño de la muestra en nuestra investigación considerando el VII Censo de Población año 2010; INEC, VII Censo 2010, utilizamos la ecuación (1):

$$n = \frac{N\sigma^2Z^2}{(N - 1)e^2 + \sigma^2Z^2} \quad \text{ecuación (1)}$$

Dónde:

n = el tamaño de la muestra.

N = tamaño de la población.

σ = Desviación estándar de la población que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor constante de 0,5; de acuerdo a la campana de Gauss donde la media, mediana y moda coinciden.

Z = Valor obtenido mediante niveles de confianza. Es un valor constante, en nuestra investigación utilizaremos el 90% de confianza equivale a 1,65; de acuerdo a la campana de Gauss donde la media, mediana y moda coinciden.

e = Límite aceptable de error muestral para la investigación se utilizará el 5% (0,05); de acuerdo a la campana de Gauss donde la media, mediana y moda coinciden.

3.4.2. Población y muestras de la Investigación

La población es el conjunto infinito de sujetos que poseen características definitorias, que por lo general, se encuentran en un momento dado y en un lugar determinado, para este caso se tomara en cuenta a los beneficiarios directos del Proyecto carretera Tulcán – Tufiño de 17.3 kilómetros, la población estratificada (la que se toma en cuenta para la investigación se encuentra en un rango de 20 a 60 años debido a encontrarse dentro de la población tentativamente laboral activa y puede percibir la influencia del desarrollo a través de las

políticas públicas). Dicha población asciende a la cantidad de 2012 personas de las cuales utilizando la fórmula de muestreo se calcula a obtener 268 encuestas las cuales se encuentran sectorizadas con 71 encuestas en la población de Chapuel y 208 en la Parroquia de Tufiño.

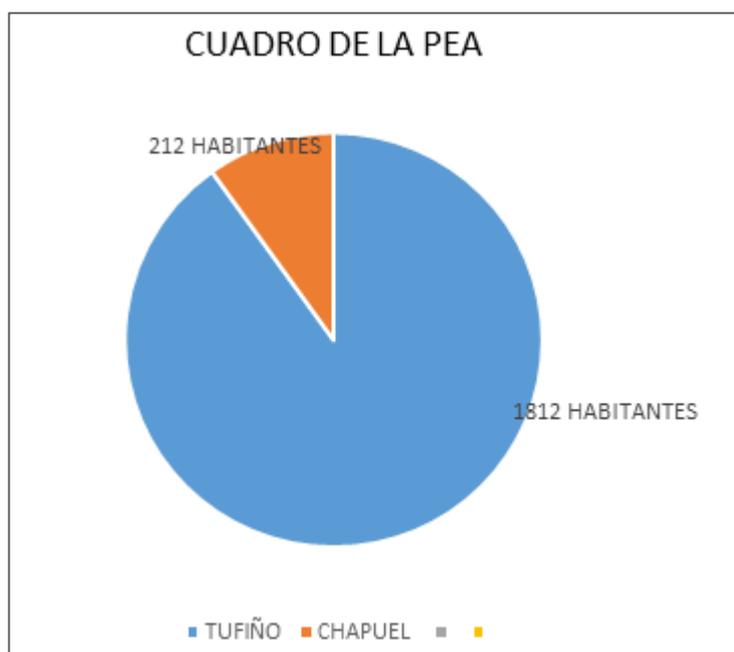


Figura 2. Población y muestra de la investigación
Fuente: INEC, VII Censo (2010)

Para la aplicación de la presente fórmula hemos estratificado la población en dos subgrupos ya que el proyecto se refiere a la población Tulcán – Tufiño sin embargo las poblaciones directamente beneficiadas en los sectores de Chapuel y Tufiño tomando en cuenta que el muestreo estratificado es una forma de representación estadística que indica el comportamiento de las variables en una población a través de hacer evidente el cambio de dichas variables en subpoblaciones o estratos en los que se han dividido, es decir en la división anticipada de la población de estudio en grupos los cuales son homogéneos respecto a las características a estudiar.

Tabla 2 Población y muestra de la investigación

Carretera Tulcán - Tufiño	Población total	Población estratificada	# Encuestas	% Encuestas
Parroquia de Tufiño	1812	872	208	90%
Población de Chapuel	212	96	71	10%
TOTAL	2012	968	279	100%

Aplicación de la ecuación (1) para la Parroquia de Tufiño:

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

$$n = \frac{872 * (0,5)^2(1,65)^2}{(872 - 1)(0,05)^2 + (0,5)^2(1,65)^2} \quad \text{ecuación (2)}$$

$$n = 208$$

Aplicación de la ecuación (1) para la Población de Chapuel:

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

$$n = \frac{96 * (0,5)^2(1,65)^2}{(96 - 1)(0,05)^2 + (0,5)^2(1,65)^2} \quad \text{ecuación (3)}$$

$$n = 71$$

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Datos estadísticos de instituciones relacionadas con el desarrollo local de Tufiño

Es importante resumir mediante la elaboración de una tabla de datos la cual muestre el nivel de desarrollo socio económico de la población de Tufiño y de cómo las diferentes instituciones públicas articulan esfuerzos para lograr alcanzar ese desarrollo socio económico positivo en la población en general así, según datos generados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial de Tufiño nos dice que:

Tabla 3 Matriz indicadores brechas con instituciones públicas y el Gad Parroquial Tufiño

INDICADOR	MUJERES	HOMBRES	BRECHA	ENTIDAD RESPONSABLE
Tasa neta de asistencia en Educación General Básica en % (5 a 14 años)	88.0	88.3	0.3	Ministerio de Educación
Tasa neta de asistencia en Bachillerato en % (15 a 17 años)	37.6	47.6	10.0	Ministerio de Educación
Tasa neta de asistencia en Educación Superior en % (18 a 24 años)	12.8	16.0	3.2	Ministerio de Educación
Escolaridad de la población (años de estudio)	5.9	6.7	0.8	Ministerio de Educación
Analfabetismo en % (15 años y más)	11.0	4.7	6.3	Ministerio de Educación
Alfabetismo funcional13 % (15 años y más)	28.2	19.7	8.5	Ministerio de Educación
Seguro ISSFA	100.00	0.00	100.00	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social

				Instituto
IESS Seguro general	18,46	81.54	63.08	Ecuatoriano de Seguridad Social
IESS Seguro voluntario	20.00	80.00	60.00	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
IESS Seguro campesino	37.50	62.50	25.00	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
Es jubilado del IESS/ISSFA/ISSPOL	44.44	55.56	11.11	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
No aporta	50.43	49.57	0.85	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
Se ignora	67.61	32.39	35.21	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
Extrema pobreza por necesidades básicas insatisfechas (NBI) en %	36,1	34.3	1.8	Ministerio de Inclusión Económica y Social
Pobreza por necesidades básicas insatisfechas (NBI) en %	79,4	77.1	2.3	Ministerio de Inclusión Económica y Social
Tasa de participación laboral bruta %	20.2	55.7	35.5	Ministerio de Inclusión Económica y Social
Hogares que no poseen vivienda propia % (hogares)	27.6	32.5	4.9	Ministerio de Desarrollo

				Urbano y Vivienda
Agua entubada por red pública dentro de la vivienda % (hogares)	39.3	39.5	0.2	Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda
Medios de eliminación de basura % (hogares)	76.5	72.9	3.6	GAD Tulcán
Bono de desarrollo humano (BDH)	72.52	27.48	45.04	Ministerio de Inclusión Económica y Social
Crédito de desarrollo humano (CDH)	75.00	25.00	50.00	Ministerio de Inclusión Económica y Social
Empleado/a u obrero/a del Estado, Gobierno, Municipio, Consejo Provincial, Juntas Parroquiales	24.44	75.56	1.11	
Empleado/a u obrero/a privado	32.10	67.90	35.80	Ministerio
Jornalero / a o peón Patrono/a	12.07	87.93	75.85	Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad
Socio / a	12.50	87.50	75.00	
Cuenta propia	20.00	80.00	60.00	
Trabajador/a no remunerado	32.97	67.03	34.05	
Empleado/a doméstico/a	33.33	66.67	33.33	
Se ignora	94.74	5.26	89.47	
	70.77	29.23	41.54	

					Secretaria
					Nacional del
					Migrante,
					Ministerio
Porcentaje	de	40.00	60.00	20.00	Coordinador de
emigrantes					Producción,
					Empleo y
					Competitividad,
					Ministerio de
					Educación

Fuente: PDOT Tufiño (2013)

En la tabla No. 3 es un resumen de todas las instituciones públicas las cuales contribuyen mediante la gestión administrativa y la asignación presupuestaria para contribuir al desarrollo socio económico de la parroquia Tufiño, a través, de la implementación de proyectos tipo sociales destinados a cubrir las necesidades de la población, ya sea en educación (Ministerio de Educación), en salud (Ministerio de Salud Pública), en vialidad (Ministerio de Transporte y Obras Públicas) entre otros, hay que tomar en cuenta que, para el desarrollo socio económico también es importante la gestión de los órganos competentes, en este caso al ser un sector rural, el Gobierno Autónomo descentralizado del Cantón Tulcán y El Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Tufiño deben de promover y gestionar proyectos de infraestructura que incentive y fomente la producción agrícola y ganadera del sector, así como también, impulsar el turismo una actividad económica antigua generada en el sector de Tufiño por sus bellos paisajes y por las piscinas de agua termal que existen en Tufiño, mediante los datos obtenidos por el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), más del 50% de la población no cuenta con algún tipo de seguro social, ya que la mayor parte de la población se dedican a actividades jornaleras, tomando en cuenta que Tufiño es una zona importante productora de papa, de igual forma, es importante mencionar las asociaciones de microempresas y gremios existentes en el sector, los cuales impulsan el desarrollo socio económico de Tufiño, como por ejemplo las señoras que venden comida en el mercado, cooperativas de transporte, microempresas de conservación vial, para estos pequeños negocios acceden a préstamos bancarios, según datos de Ban Ecuador, la población de Tufiño representada en un 56% acceden

a cualquier tipo de crédito que oferta esta entidad financiera pública, datos importantes que muestran el movimiento de flujo de efectivo y el avance de la parroquia Tufiño.

4.2. Relación entre sectores económicos y PEA

De acuerdo a la siguiente tabla, más de la mitad de la PEA en la parroquia Tufiño, se concentra en actividades económicas en el sector terciario: servicios y comercio; seguido por el sector primario (agricultura, ganadería, silvicultura y pesca); y el sector secundario que corresponde a la industria manufacturera y la construcción tal como lo muestra el siguiente gráfico.

Estos datos, muestran que la población vive mayoritariamente de la prestación de servicios que incluye la actividad turística y, el comercio por ser una zona fronteriza de paso, seguida de la producción de materia prima sin valor agregado y una incipiente industria manufacturera y de la construcción. (Gad Parroquial Rural Tufiño, 2015, pág. 119)

Tabla 4. Relación de los actores económicos con la PEA

Sector económico	PEA (%)
PRIMARIO	39.35
SECUNDARIO	7.10
TERCIARIO	53.57

Fuente: INEC (2013)

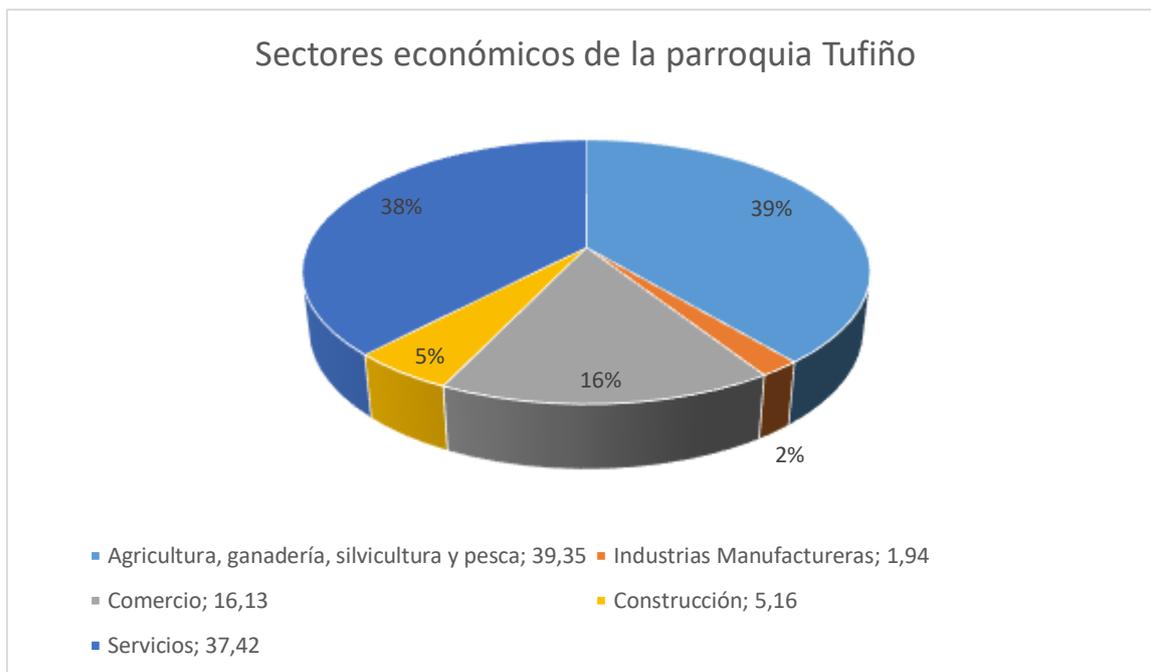


Figura 3 Sectores económicos de la parroquia Tufiño (2013)

4.2.1. Infraestructura para el fomento productivo

El GAD Cantonal ha enfocado su apoyo a dinamizar la actividad turística en la parroquia Tufiño, reconstruyó el mercado local, instaló un patio de comidas en donde actualmente 18 familias se dedican a actividades gastroeconómicas. La influencia de turistas aumentó tras el asfaltado de la carretera vía Tulcán – Tufiño por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la Provincia del Carchi; así como la rehabilitación en 2014 de la infraestructura recreativa, que cuenta con piscinas totalmente renovadas con toboganes y agua temperada, en la siguiente tabla se presenta la demanda actual y futura de infraestructura de apoyo a la dinamización de la economía local de Tufiño. (Gad Parroquial Tufiño, 2015-2019, pág. 122)

Tabla 5 Demanda actual y futura de infraestructura de apoyo al Gad parroquial Tufiño

Demanda actual y futura de infraestructura de apoyo Parroquia		
infraestructura de apoyo	Tipo	Especificaciones
Tufiño	Infraestructura recreativa para uso de turistas y nativos	<ul style="list-style-type: none"> • Adecuación del circuito ecológico • Equipamiento (binoculares, bicicletas)

	montañeras, cascos y kit de protección)
	<ul style="list-style-type: none"> • Centro de acopio • Canal de riego • Silos • Tanque de enfriamiento
Infraestructura agrícola	
Infraestructura producción de leche	
Ampliación, mantenimiento y rehabilitación de la vía principal como soporte para la actividad agropecuaria y turística entre otras	<ul style="list-style-type: none"> • Tufiño – Tulcán

Fuente: PDOT Tufiño (2013)

4.3. Resultados de encuestas

4.3.1. Resultados de la encuesta aplicada a las poblaciones de Chapuel y Tufiño

En la Tabla 3, se da a conocer el número de encuestas tomadas para las poblaciones de Chapuel y Tufiño.

Tabla 6 Cálculo de la muestra para Chapuel y Tufiño

Indicadores	Tufiño	Chapuel
N	872	96
P	0,5	0,5
Z	1,65	1,65
E	0,05	0,05
Numerador	593,505	65,34
Denominador	2,858	0,918
n =	208	71

4.3.2. Población de Chapuel

1. En cuanto se refiere a aplicación de políticas públicas dentro de los proyectos de vialidad, ¿Considera usted, que el MTOP socializa continuamente en su comunidad las políticas públicas de competencia a esta institución?

Tabla 7 Resultados Pregunta 1 Encuesta-Chapuel

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	68	95,8	95,8	95,8
Válido Rara vez	3	4,2	4,2	100,0
Total	71	100,0	100,0	

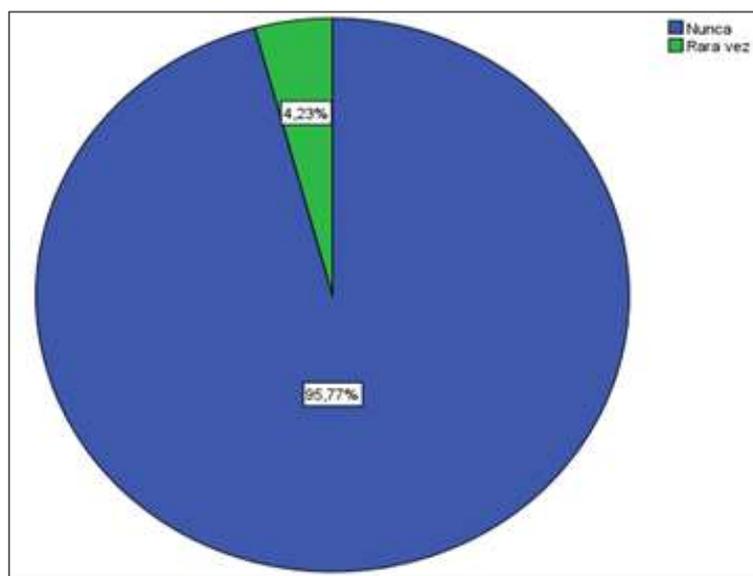


Figura 4. Socialización de Políticas Públicas por el MTOP (2018)

ANÁLISIS. El 95% de la población considera que nunca el MTOP socializa las políticas públicas sectoriales en materia de vialidad las cuales deberían ir conjuntamente implementadas con la parte técnica a la hora de diseñar, gestionar y aplicar proyectos de infraestructura vial, de ahí la importancia del tema, la minoría de la población representada por un 4.2% manifiesta que rara vez esta cartera de estado socializa las políticas públicas pertinentes.

2. De ser positiva la respuesta de la pregunta anterior conteste: ¿Qué mecanismos de participación ciudadana utiliza para la socialización de las políticas públicas en su sector por parte del MTOP?

Tabla 8 Resultados Pregunta 2 Encuesta-Chapuel

Alternativas		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Audiencias Públicas	3	4,2	4,2	4,2
	Cabildos Populares	4	5,6	5,6	9,9
	Ninguna	64	90,1	90,1	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

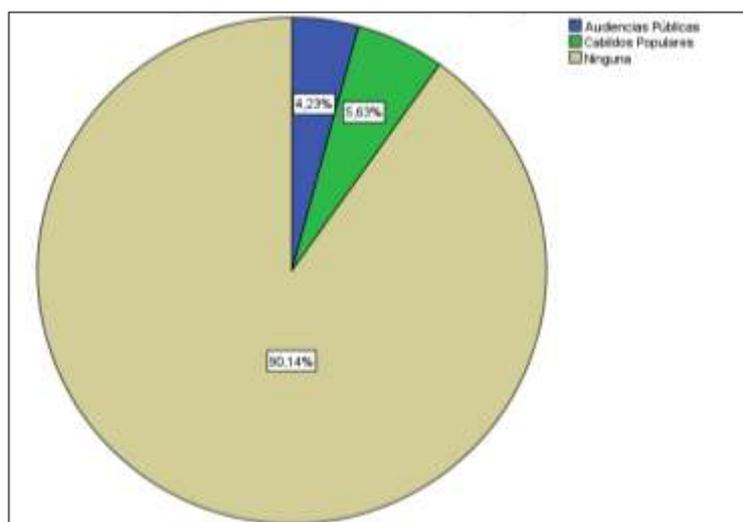


Figura 5. Mecanismos de Participación Ciudadana (2018)

ANÁLISIS. El 5,6 % y el 4,2 % de la población que estuvo de acuerdo con la pregunta anterior manifiestan que las pocas socializaciones de políticas públicas sectoriales implementadas por el MTOP son a través de audiencias públicas y cabildos populares, es decir la poca socialización que existe es porque la población que necesita información se dirige personalmente a la institución competente de este tema a solicitar una reunión para tratar temas de interés del sector.

3. ¿Cuál sería su estimación en la disminución del tiempo de viaje luego de la intervención de la carretera Tulcán - Tufiño?

Tabla 9 Resultados Pregunta 3 Encuesta- Chapuel

	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No hubo disminución del tiempo de viaje	1	1,4	1,4	1,4
	De 30 a 20 minutos	54	76,1	76,1	77,5
	De 40 a 30 minutos	16	22,5	22,5	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

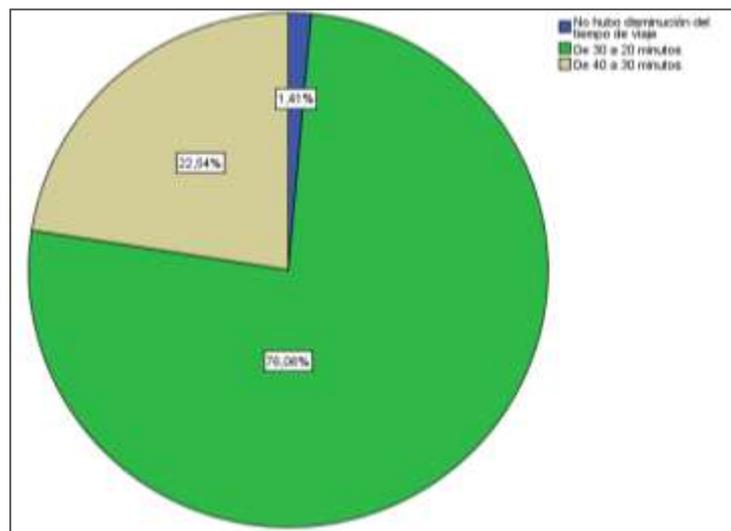


Figura 6. Disminución del Tiempo de Viaje (2018)

ANÁLISIS. La mayoría de la población considera que obviamente ha disminuido el tiempo de viaje en el trayecto Tulcán – Tufiño la población en su mayoría con el 76.10 % manifiesta que el tiempo de viaje disminuyó de 30 a 20 minutos, un 22.5 % dice que el tiempo disminuyó de 40 a 30 minutos, por lo que se concluye que el tiempo de viaje se redujo drásticamente, sin embargo cuán importante radica el tema de señalización vial para precautelar el bienestar de los usuarios de la vía tanto conductores como peatones.

4. ¿Qué actividad económica se desarrolló de mejor manera con el mantenimiento de la carretera Tulcán - Tufiño?

Tabla 10 Resultados Pregunta 4 Encuesta- Chapuel

	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Servicio de transporte	6	8,5	8,5	8,5
	Agropecuaria	35	49,3	49,3	57,7
	Minería	16	22,5	22,5	80,3
	Sector Turístico	14	19,7	19,7	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

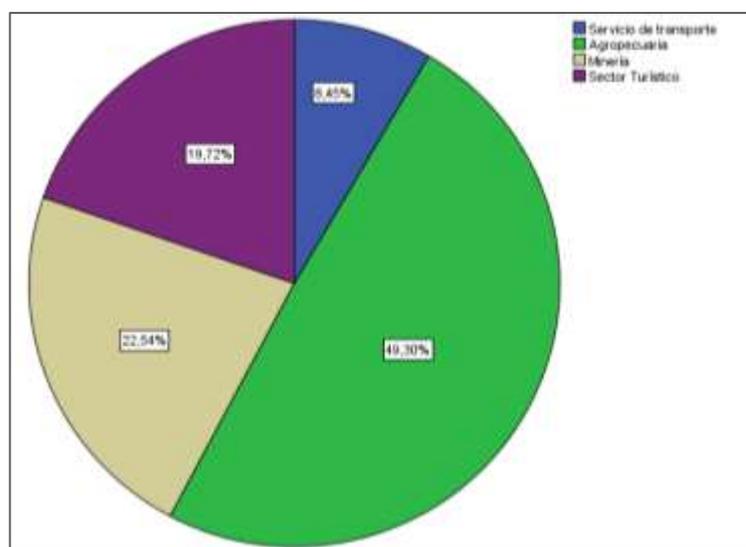


Figura 7. Actividad Económica Mejorada (2018)

ANÁLISIS. Para el sector de Chapuel el 49,3 % de la población considera que mejoró el sector agropecuario ya que la vía contribuye al aumento de la comercialización de productos agrícolas a mercados nacionales e internacionales, de igual forma se incrementa el turismo ya que bastantes afluencias de personas llegan a Tufiño y por ende esto mejora el desarrollo económico a través de pequeños comedores, negocios y servicio de transporte de la localidad.

5. ¿Con la rehabilitación de la carretera Tulcán – Tufiño, la venta de sus productos en el Cantón Tulcán?

Tabla 11 Resultados Pregunta 5 Encuesta- Chapuel

Alternativas		Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Disminuyó	3	4,2	4,2	4,2
	Se mantuvo	21	29,6	29,6	33,8
	Aumentó	47	66,2	66,2	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

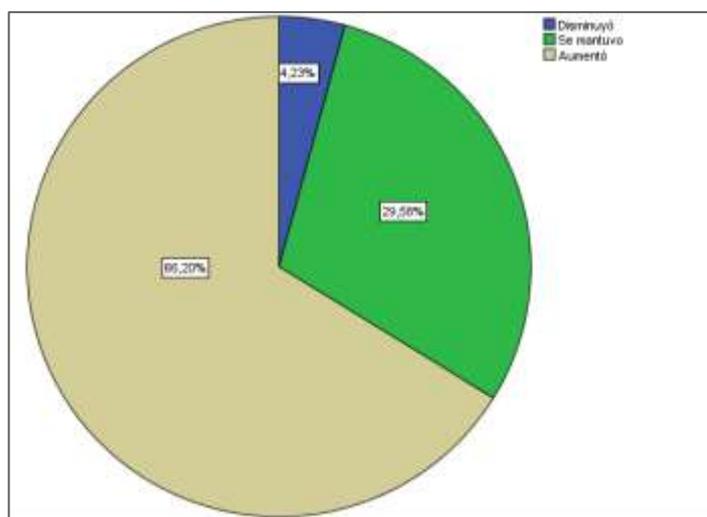


Figura 8. Venta de Productos en Tulcán (2018)

ANÁLISIS. El 66,2 % de la población coinciden en que el mantenimiento de la vía Tulcán – Tufiño produjo un incremento notorio en la venta de los productos al Cantón Tulcán con proveedores directos lo cual genera el incremento de ingresos económicos, un 4.2 % manifiesta que la venta de productos disminuyó porque piensa que de nada sirve la vía si no existe aporte para el agro por parte del Gobierno.

6. Si en la respuesta anterior usted contestó “aumentó”, considere un porcentaje

Tabla 12 Resultados Pregunta 6 Encuesta-Chapuel

	Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1%-25%	18	25,4	25,4	25,4
	25%-50%	48	67,6	67,6	93,0
	50%-75%	4	5,6	5,6	98,6
	75%-100%	1	1,4	1,4	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

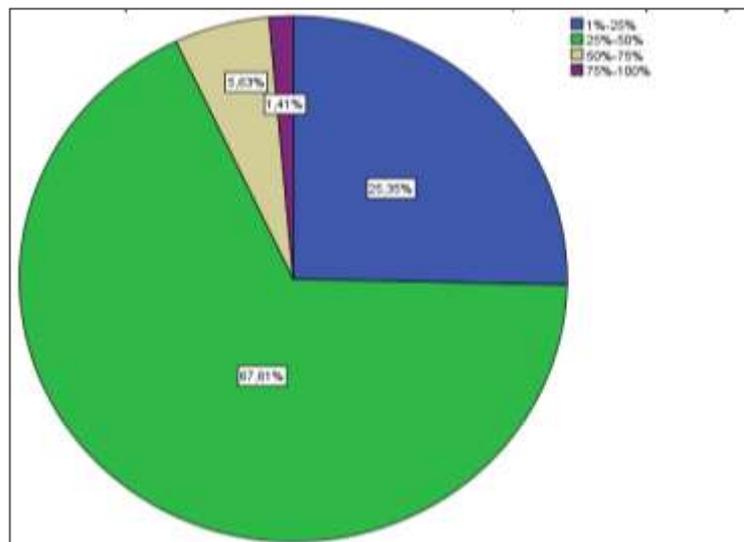


Figura 9. Porcentaje incrementado en la venta de productos (2018)

ANÁLISIS. La población en su mayoría con un 67,7 % coincide de que la vialidad es el motor que impulsa directamente para el desarrollo socio económica de un sector, de ahí que los habitantes consideran que se incrementó de un 25 % a un 50% la venta de productos agrícolas a mercados locales del Cantón Tulcán.

7. Con la adecuación de la carretera Tulcán – Tufiño se ha contribuido al aumento del turismo en Tufiño.

Tabla 13 Resultados Pregunta 7 Encuesta-Chapuel

Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Desc	3	4,2	4,2
	No	4	5,6	9,9
	Si	64	90,1	100,0
	Total	71	100,0	100,0

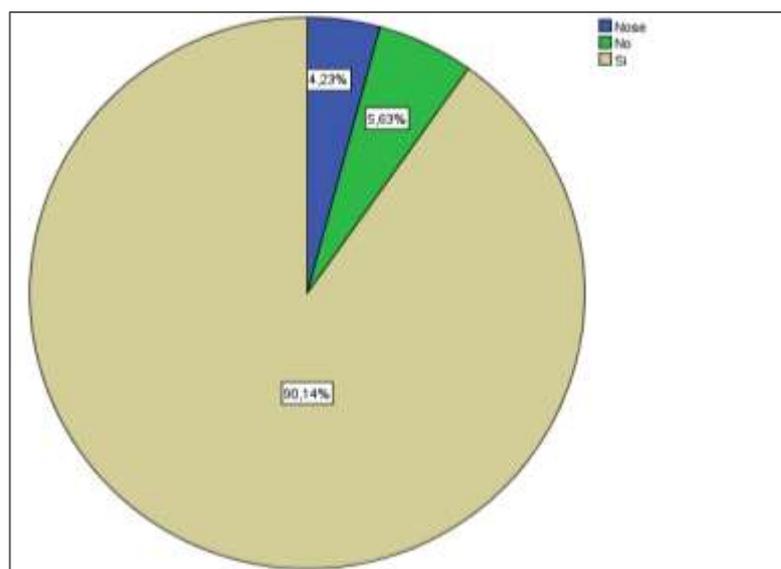


Figura 10. Aumento de Turismo (2018)

ANÁLISIS. Ha mejorado notablemente el Turismo en el sector un ente económico que ha existido antes del mejoramiento vial del sector, pero que sin duda el proyecto contribuyó de mejor manera al impulso turístico

8. La adecuación de la carretera Tulcán – Tufiño brinda un mayor acceso a la educación de los pobladores.

Tabla 14 Resultados Pregunta 8 Encuesta-Chapuel

	Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Escuelas	3	4,2	4,2	4,2
	Colegios	47	66,2	66,2	70,4
	Institutos Tecnológicos	2	2,8	2,8	73,2
	Universidades	19	26,8	26,8	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

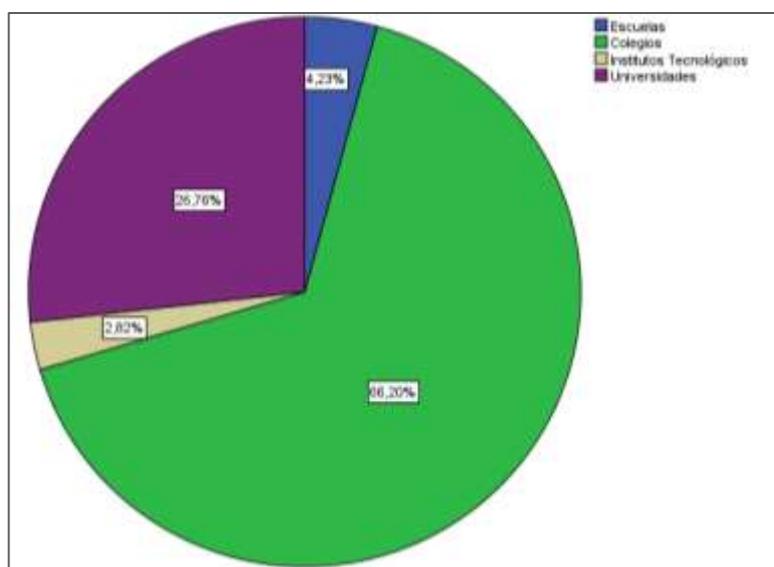


Figura 11. Acceso a Educación (2018)

ANÁLISIS. Indiscutiblemente el mejoramiento y el mantenimiento vial contribuye a la formación profesional de la población beneficiada por cualquier proyecto vial, ya que brinda mayor facilidad y accesibilidad a las unidades educativas cercanas al sector la pregunta fue bastante acogida por la población mostrando más inclinación para el uso de colegios y universidades.

9. ¿La adecuación de la carretera Tulcán – Tufiño facilita el acceso a centros de salud?

Tabla 15 Resultados Pregunta 9 Encuesta-Chapuel

Alternativas		Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	3	4,2	4,2	4,2
	En desacuerdo	5	7,0	7,0	11,3
	De acuerdo	55	77,5	77,5	88,7
	Totalmente de acuerdo	8	11,3	11,3	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

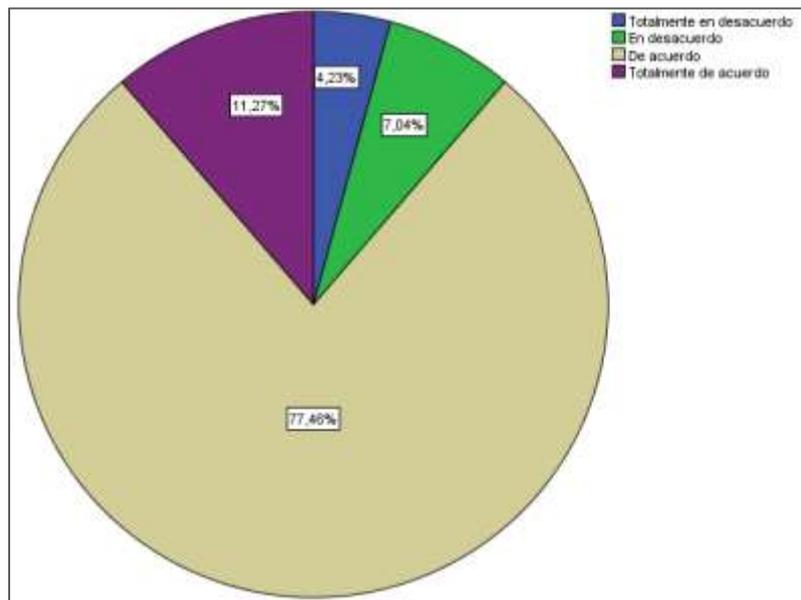


Figura 12. Acceso a Centros de Salud (2018)

ANÁLISIS. De igual manera la apertura y mejoramiento de vías contribuyen a la atención de emergencias de salud en hospitales y casa de salud del Cantón Tulcán, entonces es bastante beneficioso ya que si la población no dispone de un vehículo propio puede acceder a compañías de transporte a menor costo y poder de forma rápida hacer atender su emergencia de salud.

10. ¿La adecuación de la carretera Tulcán – Tufiño ha influido positivamente en el progreso socioeconómico de las poblaciones beneficiadas principalmente Tufiño?

Tabla 16 Resultados Pregunta 10 Encuesta-Chapuel

Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido No	8	11,3	11,3	11,3
Válido Si	63	88,7	88,7	100,0
Total	71	100,0	100,0	

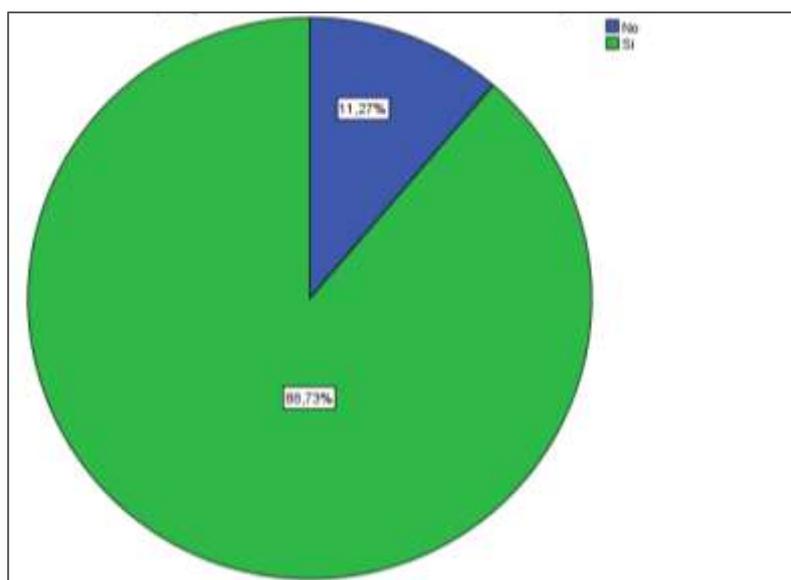


Figura 13. Progreso socioeconómico de Tufiño (2018)

ANÁLISIS. El 88% de la población encuestada responde positivamente a la pregunta ya que es muy notorio el desarrollo socioeconómico de la población y en sí de la Parroquia Tufiño ya que aparte de impulsar el mejoramiento del sector turístico, también se desarrollaron actividades de transporte de personas, transporte de material pétreo, restaurantes locales, comercio entre otros.

4.3.3. Población de Tufiño

1. En cuanto se refiere a aplicación de políticas públicas dentro de los proyectos de vialidad, ¿Considera usted, que el MTOP socializa continuamente en su comunidad las políticas públicas de competencia a esta institución?

Tabla 17 Resultados Pregunta 1 Encuesta-Tufiño

	Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nunca	147	70,3	70,3	70,3
	Rara vez	56	26,8	26,8	97,1
	Casi siempre	1	,5	,5	97,6
	Siempre	5	2,4	2,4	100,0
	Total	209	100,0	100,0	

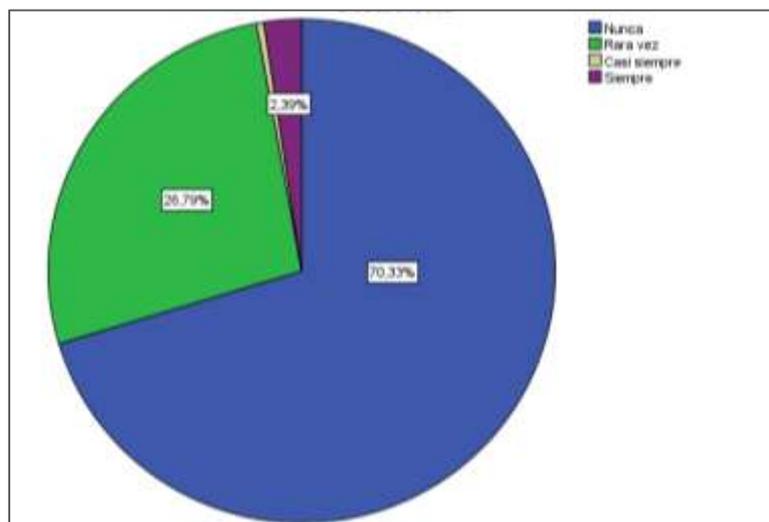


Figura 14. Socialización de Políticas Públicas por el MTOP (2018)

ANÁLISIS. El 70,3% de la población considera que nunca el MTOP socializa las políticas públicas sectoriales en materia de vialidad las cuales deberían ir conjuntamente implementadas con la parte técnica a la hora de diseñar, gestionar y aplicar proyectos de infraestructura vial, de ahí la importancia del tema, la minoría de la población representada por un 26.8% manifiesta que rara vez esta cartera de estado socializa las políticas públicas pertinentes.

2. De ser positiva la respuesta de la pregunta anterior conteste: ¿Qué mecanismos de participación ciudadana utiliza para la socialización de las políticas públicas en su sector por parte del MTOP?

Tabla 18 Resultados Pregunta 2 Encuesta- Tufiño

	Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Audiencias Públicas	6	2,9	2,9	2,9
	Cabildos Populares	1	,5	,5	3,3
	Silla Vacía	1	,5	,5	3,8
	Ninguna	201	96,2	96,2	100,0
	Total	209	100,0	100,0	

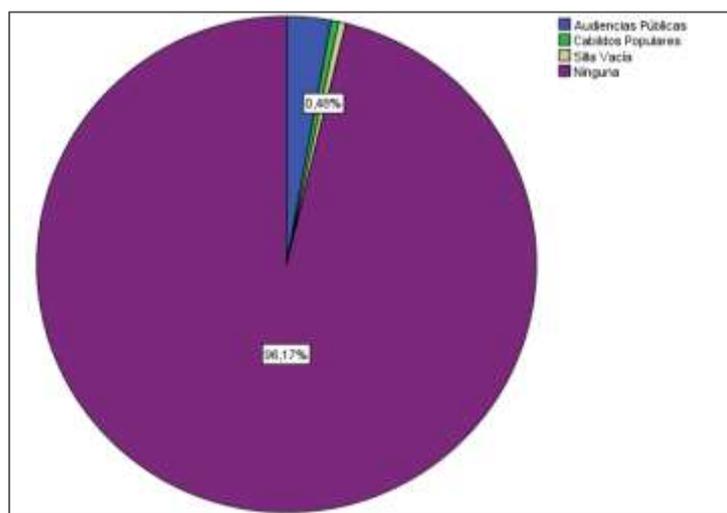


Figura 15. Mecanismos de Participación Ciudadana (2018)

ANÁLISIS. El 2,9 % y el 0,5 % de la población que estuvo de acuerdo con la pregunta anterior manifiestan que las pocas socializaciones de políticas públicas sectoriales implementadas por el MTOP son a través de audiencias públicas y cabildos populares, es decir la poca socialización que existe es porque la población que necesita información se dirige personalmente a la institución competente de este tema a solicitar una reunión para tratar temas de interés del sector

3. Cuál sería su estimación en la disminución del tiempo de viaje luego de la intervención de la carretera Tulcán - Tufiño

Tabla 19 Resultados Pregunta 3 Encuesta-Tufiño

	Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No hubo disminución del tiempo de viaje	9	4,3	4,3	4,3
	De 30 a 20 minutos	146	69,9	69,9	74,2
	De 40 a 30 minutos	54	25,8	25,8	100,0
	Total	209	100,0	100,0	

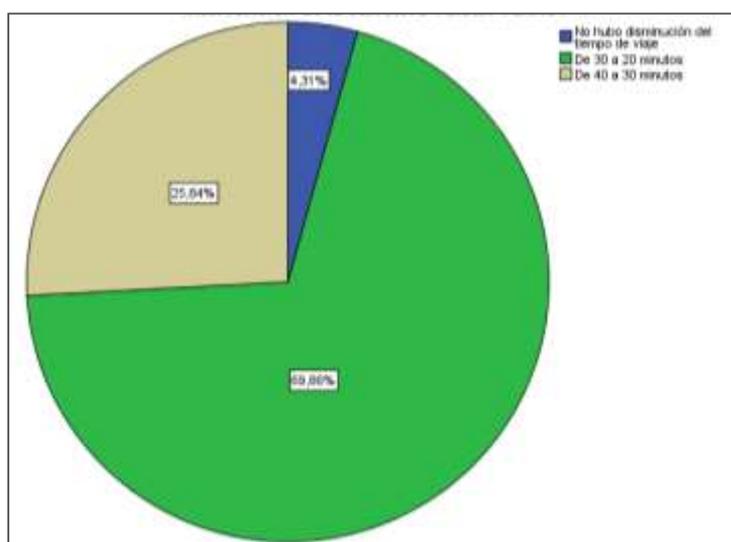


Figura 16. Mecanismos de Participación Ciudadana (2018)

ANÁLISIS. Para el sector de Chapuel el 49,3 % de la población considera que mejoró el sector agropecuario ya que la vía contribuye al aumento de la comercialización de productos agrícolas a mercados nacionales e internacionales, de igual forma se incrementa el turismo ya que bastantes afluencias de personas llegan a Tufiño y por ende esto mejora el desarrollo económico a través de pequeños comedores, negocios y servicio de transporte de la localidad.

4. ¿Qué actividad económica se desarrolló de mejor manera con el mantenimiento de la carretera Tulcán - Tufiño?

Tabla 20 Resultados Pregunta 4 Encuesta-Tufiño

	Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Servicio de transporte	56	26,8	26,8	26,8
	Agropecuaria	52	24,9	24,9	51,7
	Sector Turístico	101	48,3	48,3	100,0
	Total	209	100,0	100,0	

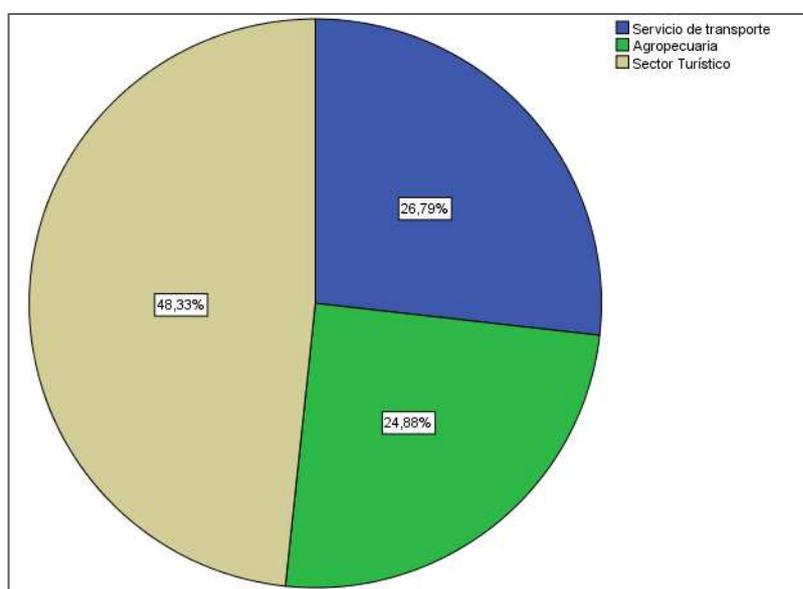


Figura 17. Actividad Económica Mejorada (2018)

ANÁLISIS. Para el sector de Tufiño el 48,3 % de la población considera que mejoró el sector Turístico ya que la vía contribuye al aumento de la comercialización de productos agrícolas a mercados nacionales e internacionales, de igual forma se incrementa el turismo ya que bastantes afluencias de personas llegan a Tufiño y por ende esto mejora el desarrollo económico a través de pequeños comedores, negocios y servicio de transporte de la localidad.

5. ¿Con la rehabilitación de la carretera Tulcán – Tufiño, la venta de sus productos en el Cantón Tulcán?

Tabla 21 Resultados Pregunta 5 Encuesta-Tufiño

Alternativas		Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Disminuyó	2	1,0	1,0	1,0
	Se mantuvo	115	55,0	55,3	56,3
	Aumentó	91	43,5	43,8	100,0
	Total	208	99,5	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,5		
Total		209	100,0		

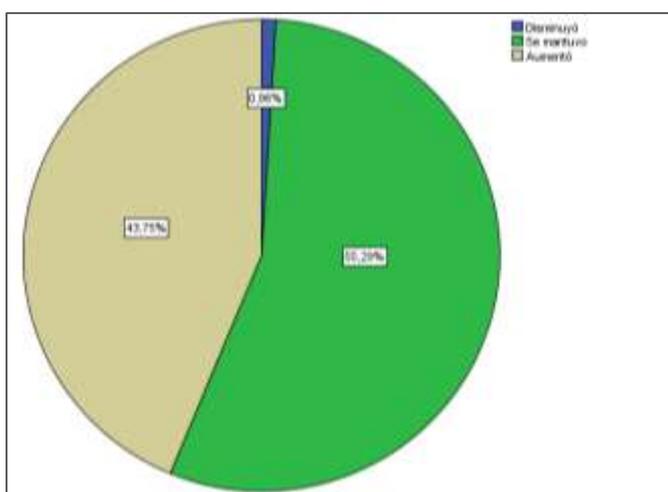


Figura 18. Venta de Productos en Tulcán (2018)

ANÁLISIS. El 55,3% de la población opina que la venta de los productos al Cantón Tulcán se mantuvo porque también existe abundante afluencia de comerciantes colombianos el cual también contribuye de mejor forma para el mejoramiento económica del sector; el 43,8% opina que si aumento la venta de productos con la intervención de la vía.

6. Si en la respuesta anterior usted contestó “aumentó”, considere un porcentaje

Tabla 22 Resultados Pregunta 6 Encuesta-Tufiño

Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	1%-25%	63	30,1	65,6
	25%-50%	16	7,7	82,3
	50%-75%	14	6,7	96,9
	75%-100%	3	1,4	100,0
	Total	96	45,9	100,0
Perdidos	Sistema	113	54,1	
Total	209	100,0		

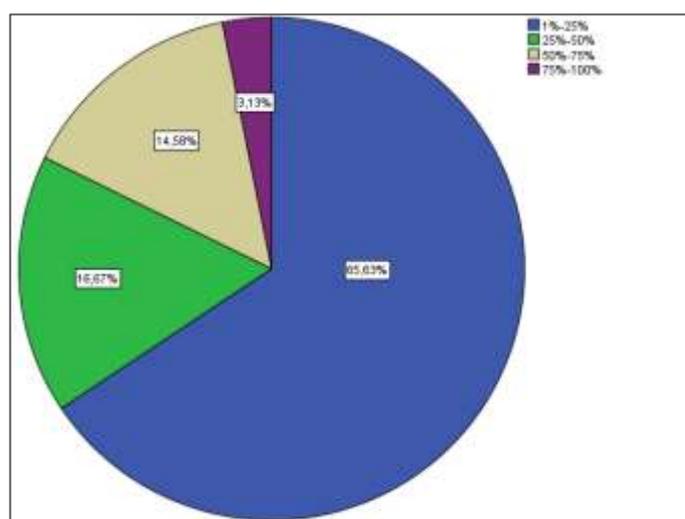


Figura 19. Porcentaje incrementado en la venta de productos (2018)

ANÁLISIS. En el sector siempre existió el Turismo más sin embargo el 65.6% de la población considera que el incremento de la venta de sus productos incremento de un 1 al 25% ya que la población opina no hay entidades públicas que ayuden a la producción agrícola ni ganadera que los más beneficiados son las grandes haciendas.

7. Con la adecuación de la carretera Tulcán – Tufiño se ha contribuido al aumento del turismo en Tufiño

Tabla 23 Resultados Pregunta 7 Encuesta-Tufiño

Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Desc.	10	4,8	4,8
	No	12	5,7	10,5
	Si	187	89,5	100,0
Total	209	100,0	100,0	

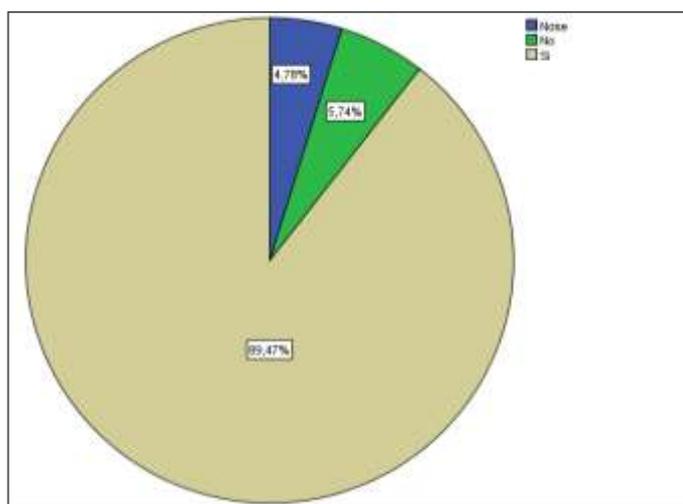


Figura 20. Aumento de Turismo (2018)

ANÁLISIS. Sin duda aumento el turismo en el sector ya que los visitantes pueden acceder al sector de una forma más rápida por la calidad de la vía, esto hace que un 89% este de acuerdo a la contribución de la vía en el desarrollo de la actividad turística de Tufiño.

8. La adecuación de la carretera Tulcán – Tufiño brinda un mayor acceso a la educación de los pobladores

Tabla 24 Resultados Pregunta 8 Encuesta-Tufiño

	Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Escuelas	49	23,4	23,4	23,4
	Colegios	59	28,2	28,2	51,7
	Institutos Tecnológicos	14	6,7	6,7	58,4
	Universidades	87	41,6	41,6	100,0
	Total	209	100,0	100,0	

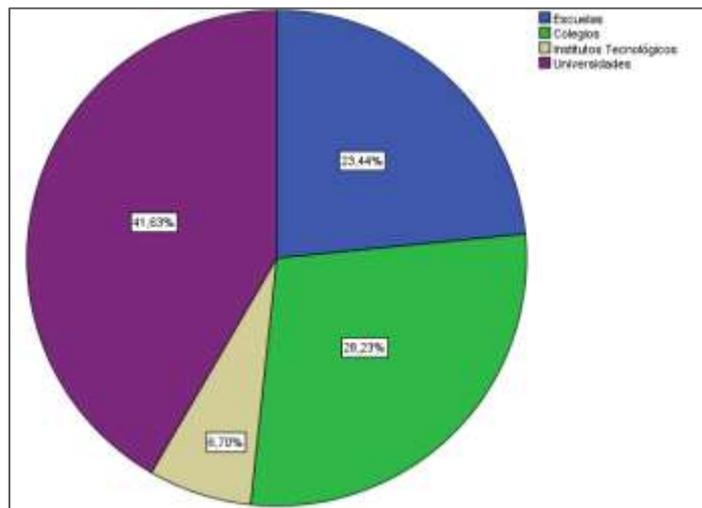


Figura 21. Acceso a Educación (2018)

ANÁLISIS. Indiscutiblemente el mejoramiento y el mantenimiento vial contribuye a la formación profesional de la población beneficiada por cualquier proyecto vial, ya que brinda mayor facilidad y accesibilidad a las unidades educativas cercanas al sector la pregunta fue bastante acogida por la población mostrando más inclinación para el uso de colegios y universidades.

9. La adecuación de la carretera Tulcán – Tufiño facilita el acceso a centros de salud

Tabla 25 Resultados Pregunta 9 Encuesta-Tufiño

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	16	7,7	7,7
	En desacuerdo	53	25,4	33,0
	De acuerdo	105	50,2	83,3
	Totalmente de acuerdo	35	16,7	100,0
Total	209	100,0	100,0	

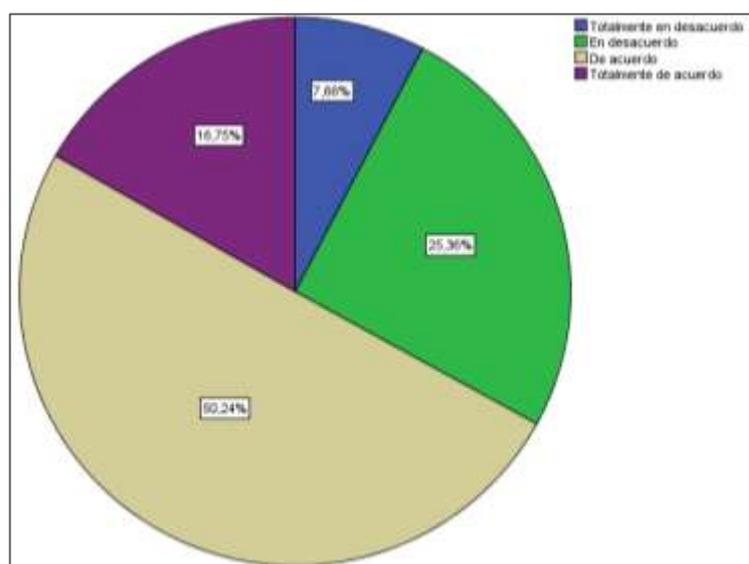


Figura 22. Acceso a Centros de Salud (2018)

ANÁLISIS. De igual manera la apertura y mejoramiento de vías contribuyen a la atención de emergencias de salud en hospitales y casa de salud del Cantón Tulcán, entonces es bastante beneficioso ya que si la población no dispone de un vehículo propio puede acceder a compañías de transporte a menor costo y poder de forma rápida hacer atender su emergencia de salud.

10. La adecuación de la carretera Tulcán – Tufiño ha influido positivamente en el progreso socioeconómico de Tufiño o su población

Tabla 26 Resultados Pregunta 10 Encuesta-Tufiño

Alternativas	Frecuencia	(%)	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No	17	8,1	8,1	8,1
Si	192	91,9	91,9	100,0
Total	209	100,0	100,0	

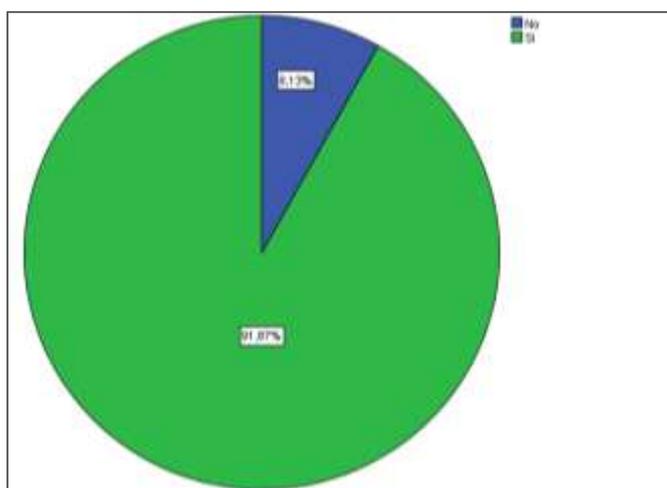


Figura 23. Progreso socioeconómico de Tufiño (2018)

ANÁLISIS. El 91,9% de la población encuestada responde positivamente a la pregunta ya que es muy notorio el desarrollo socioeconómico de la población y en sí de la Parroquia Tufiño ya que aparte de impulsar el mejoramiento del sector turístico, también se desarrollaron actividades de transporte de personas, transporte de material pétreo, restaurantes locales, comercio entre otros.

4.4. Resultados aplicación de entrevista

Entrevista 1.

Nombre: Ing. Renan Benavides

Cargo: Coordinador de Infraestructura Dirección Distrital Carchi MTOP.

Lugar: Tulcán

1. ¿Cuál es el cargo que ocupa en la Institución?

Coordinador de Infraestructura Vial de la Dirección Distrital del MTOP Carchi.

2. ¿Cuánto tiempo ha trabajado en esta instancia y en general en la institución? ¿Ha ocupado más cargos?

Coordinador de Infraestructura 5 años, Coordinador Vial por 2 años seis meses y encargado de Director Distrital por 6 meses.

3. ¿Cuáles son las funciones y competencias de esta Dirección?

Esta cartera de estado asume un rol regulador del transporte multimodal, planificación y ejecución de planes, programas y proyectos vinculados a las actividades de construcción y conservación de la infraestructura del transporte a nivel nacional.

4. Desde la planificación y el diseño de las políticas, programas y proyectos por parte de esta dirección, orientados a atender las necesidades de infraestructura para servicios de vialidad de los sectores más necesitados de la Provincia, ¿Cuál es el grado de relación y articulación con instancias provinciales o nacionales como el GAD PROVINCIAL, GAD MUNICIPAL, Instituciones Públicas entre otros?

Para el MTOP el factor de articulación y realización de convenios ya sea con los GAD Provincial y Gad Municipales, nos conlleva a desarrollar planes viales en sectores más vulnerables y necesitados del país, sumando esfuerzos, recursos y contingentes humanos.

5. ¿La Dirección Distrital del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Carchi, recepta las demandas de la ciudadanía y responde, o trata de responder, de manera inmediata a las necesidades suscitadas en la población?

La Dirección Distrital del Carchi, recepta las demandas de la ciudadanía a través de una repuesta inmediata planteando soluciones definitivas y solventando aquella necesidad, motivando a una gestión pública de calidad.

6. ¿Qué políticas públicas sectoriales diseñadas por el MTOP-Carchi tienen un enfoque basado en derechos humanos, tomando en cuenta lo que plantea la constitución del Ecuador en materia de derechos humanos?

Plan Nacional de Desarrollo y Políticas Sectoriales dirigidas a respetar los derechos humanos sin distinción de raza, sexo, nacionalidad o cualquier otra condición y su derecho a su seguridad personal y de la región.

7. ¿Existen instancias de participación ciudadana para la planificación plurianual, anual y semestral de la Dirección Distrital del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Carchi?

Dentro del Plan Anual de Inversión, dentro de su planificación anual; se da prioridad a las necesidades de los sectores más desprotegidos, mediante la recepción de sus propuestas; llevadas a una planificación anual: regulada por una planificación semestral: y sustentada por proyectos plurianuales.

8. A la hora de llevar a cabo la planificación o las obras ¿toman ustedes índices o indicadores como por ejemplo el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) para planificar?

Se planifica los planes de mantenimiento para incorporar mecanismos que en un futuro los índices tan marcados de necesidades básicas insatisfechas.

9. ¿Qué políticas públicas plantea la Dirección Distrital del MTOP-Carchi para incrementar la calidad del servicio de Infraestructura vial en la provincia del Carchi de acuerdo a los objetivos que establece el Plan Nacional de Desarrollo en el Ecuador?

Establecimiento de objetivos estrategias, indicadores y metas alineadas al Plan Nacional de Desarrollo, dentro de las políticas nacionales; intersectoriales incrementando la conectividad y cobertura de la infraestructura multimodal.

10. ¿Cuáles considera usted son las principales dificultades de la administración para llevar a buen término los programas, proyectos, las políticas públicas en general, y que estas se plasmen efectivamente en la realidad?

La falta de personal y equipo técnico fundamentalmente en la pre factibilidad, factibilidad y ejecución de los proyectos generados: sumados el ámbito económico y desembolsos de recursos necesarios para un buen desarrollo.

Análisis general de la Entrevista 1.

En esta entrevista el funcionario del MTOP Carchi nos muestra un cuadro bastante alentador ya que al parecer se cumple con todo lo planificado por la institución tomando en cuenta que como falencias de la administración pública para el cumplimiento de los programas es la falta de personal y equipo de trabajo adecuado.

Entrevista 2.

Nombre: Ing. Fernanda Ruíz

Cargo: Supervisora Financiera Distrital Del Carchi

Lugar: Tulcán

1. ¿Cuál es el cargo que ocupa en la institución?

Supervisora Financiera Distrital

2. ¿Cuánto tiempo ha trabajado en esta instancia y en general en la institución? ¿Ha ocupado más cargos?

En la Institución 9 años 7 meses.

3. ¿Cuáles son las funciones y competencias de esta Dirección?

Mantener en buen estado la Red Vial Estatal de la Provincia del Carchi como competencia de esta cartera de estado

4. Desde la planificación y el diseño de las políticas, programas y proyectos por parte de esta dirección, orientados a atender las necesidades de infraestructura para servicios de vialidad de los sectores más necesitados de la Provincia, ¿Cuál es el grado de relación y articulación con instancias provinciales o nacionales como el GAD PROVINCIAL, GAD MUNICIPAL, Instituciones Públicas entre otros?

El presente año se firmó un convenio con el Gad Provincial del Carchi con el fin de asfaltar la vía Tufiño-Aguas Hediondas, así como también un convenio de trabajo interinstitucional con el mismo Gad para la construcción del camino Peñas Blancas – San Marcos.

5. ¿La Dirección Distrital del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Carchi, recepta las demandas de la ciudadanía y responde, o trata de responder, de manera inmediata a las necesidades suscitadas en la población?

En lo posible se trata de dar atención inmediata a la ciudadanía ya que nuestra gestión depende del buen servicio de la ciudadanía es decir el usuario.

- 6. ¿Qué políticas públicas sectoriales diseñadas por el MTOP-Carchi tienen un enfoque basado en derechos humanos, tomando en cuenta lo que plantea la constitución del Ecuador en materia de derechos humanos?**

Desconozco

- 7. ¿Existen instancias de participación ciudadana para la planificación plurianual, anual y semestral de la Dirección Distrital del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Carchi?**

No

- 8. A la hora de llevar a cabo la planificación o las obras ¿toman ustedes índices o indicadores como por ejemplo el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) para planificar?**

No, lo cual debería ser considerado al momento de la asignación presupuestaria para cubrir de mejor manera las necesidades básicas insatisfechas.

- 9. ¿Qué políticas públicas plantea la Dirección Distrital del MTOP-Carchi para incrementar la calidad del servicio de Infraestructura vial en la provincia del Carchi de acuerdo a los objetivos que establece el Plan Nacional de Desarrollo en el Ecuador?**

Las políticas públicas son planteadas y elaboradas directamente desde el Ministerio de Transporte y Obras públicas Quito, para el resto de provincias, así que es un tema que desconozco.

- 10. ¿Cuáles considera usted son las principales dificultades de la administración para llevar a buen término los programas, proyectos, las políticas públicas en general, y que estas se plasmen efectivamente en la realidad?**

La falta de desconcentración total de funciones, cambios constantes de puestos políticos, y la existencia de abundantes trámites burocráticos.

4.4.1. Análisis de resultados de entrevista

El resultado de esta entrevista es bastante importante porque la funcionaria encuestada manifiesta que desconoce de las políticas públicas sectoriales implementadas por el MTOP, ya que según su criterio estas políticas son desarrolladas e implementadas directamente desde administración central de Quito del MTOP para el resto de provincias, al hablar de la

planificación estratégica supo manifestar que no existen lineamientos específicos razón quizá por la cual existen errores institucionales.

4.4.2. Presentación de tabla de frecuencia tabulación de resultados encuesta

Tabla 27 Frecuencia Progreso Socioeconómico

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	17	8,1	8,1	8,1
	Si	192	91,9	91,9	100,0
	Total	209	100,0	100,0	

Análisis

De acuerdo a los resultados obtenidos podemos analizar que la aplicación de las políticas públicas del MOP incidió en el desarrollo socioeconómico, datos que lo afirma la mayoría de personas encuestadas con un 91,9%.

4.4.3. Prueba del Chi Cuadrado

Esta prueba se la puede utilizar estableciendo una hipótesis nula y una hipótesis alternativa con el fin de generar una distribución de probabilidad totalmente especificada con el modelo matemático de la población que genero la muestra, es decir, que a través de los datos encontrados en la aplicación de un instrumento de campo en este caso la encuesta, se aplicará una tabla de frecuencias se establecerá o definirá la veracidad de la hipótesis alternativa o la hipótesis nula. Plackett, 1983, afirma:

Este estadístico tiene una distribución Chi-cuadrado con k-1 grados de libertad si n es suficientemente grande, es decir, si todas las frecuencias esperadas son mayores que 5. En la práctica se tolera un máximo del 20% de frecuencias inferiores a 5. Si existe concordancia perfecta entre las frecuencias observadas y las esperadas el estadístico tomará un valor igual a 0; por el contrario, si existe una gran discrepancia entre estas frecuencias el estadístico tomará un valor grande y, en consecuencia, se rechazará la hipótesis nula. Así pues, la región crítica estará situada en el extremo superior de la distribución Chi-cuadrado con k-1 grados de libertad. (Ruiz, 2008)

Para los cual si tiene un nivel de Sig. $\geq 5\%$ Se acepta que entre las dos variables hay independencia., por lo contrario, si el nivel de Sig. $\leq 5\%$ Las variables tienen correlación

Tabla 28 Prueba de Chi cuadrado

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	79,277	2	0,000
Razón de verosimilitud	95,463	2	0,000
Número de casos válidos	474		
0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo es 12,30.			

Fuente: <https://www.ibm.com/support/knowledgecenter/>

4.4.4. Formulación de Hipótesis

- NULA (H).- es aquella en la que se asegura que los dos parámetros analizados son independientes uno del otro
- ALTERNATIVA (H).- es aquella en la que se asegura que los dos parámetros analizados son dependientes.

4.4.5. Nivel de significancia

Es el error que se puede cometer al rechazar la hipótesis nula siendo verdadera. Por lo general se trabaja con un nivel de significancia de 0,05; que indica que hay una probabilidad del 0,95 de que la hipótesis nula es verdadera.

Para el presente trabajo investigativo en base al tema de estudio se estableció una hipótesis nula y una hipótesis alternativa con el fin de relacionar las dos variables (dependiente e independiente), con el fin de determinar la efectividad de las políticas públicas sectoriales en la ejecución del proyecto de mantenimiento de la carretera Tulcán – Tufiño. Considerando la variable independiente Políticas Públicas y la variable dependiente Desarrollo socio económico.

H₀: las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tienen incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018”. **H₁**: las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas tienen incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018”

Tabla 29 Prueba Chi cuadrado 1- Tabulación cruzada

		Progreso socioeconómico		Total	
		No	Si		
Políticas	Nunca	Recuento	15	132	147
		% del total	7,2%	63,2%	70,3%
	Rara vez	Recuento	2	54	56
		% del total	1,0%	25,8%	26,8%
	Casi siempre	Recuento	0	1	1
		% del total	0,0%	0,5%	0,5%
	Siempre	Recuento	0	5	5
		% del total	0,0%	2,4%	2,4%
Total	Recuento	17	192	209	
	% del total	8,1%	91,9%	100,0%	

Tabla 30 Prueba de Chi cuadrado 2

	Valor	G1	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,934	3	0,402
Razón de verosimilitud	3,746	3	0,290
Asociación lineal por lineal	2,598	1	0,107
N de casos válidos	209		

5 casillas (62,5%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 0,08.

Análisis

El nivel de significancia es $0,402\% > 0,05\%$ por lo tanto se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa es decir las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas tienen incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018. Para Galtung, 1996, pág. 4-6, manifiesta que “también es posible tabular dos o más variables en forma simultánea, obviamente resulta bastante beneficioso con el fin de poner a prueba la hipótesis que se ha formulado como una respuesta al problema de la investigación”, para el presente trabajo, la tabulación y cruce de las variables se lo realizó mediante el ordenador SPSS.

Para dar mayor efectividad a los resultados tabulados de las encuestas aplicadas se realiza la tabulación de los datos arrojados en el sistema estadístico SPSS y además se realizan tablas cruzadas con el fin relacionar las variables de estudio.

Tabla 31 Tabla cruzada Políticas / Mecanismos de Participación

		Audiencias Públicas	Cabildos Populares	Silla Vacía	Ninguna	Total	
Políticas	Nunca	Recuento	0	0	0	147	147
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	70,3%	70,3%
	Rara vez	Recuento	2	0	0	54	56
		% del total	1,0%	0,0%	0,0%	25,8%	26,8%
	Casi siempre	Recuento	0	1	0	0	1
		% del total	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,5%
	Siempre	Recuento	4	0	1	0	5
		% del total	1,9%	0,0%	0,5%	0,0%	2,4%
	Total	Recuento	6	1	1	201	209
		% del total	2,9%	0,5%	0,5%	96,2%	100,0%

Análisis

Este resultado es de gran importancia ya que conforme hemos realizado la investigación respectiva y en base a la prueba del chi cuadrado aplicada al presente trabajo investigativo se llegó a la conclusión que las políticas públicas sectoriales del MTOP inciden en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carreta Tulcán –Tufiño, pero sin embargo como venos no existe una participación local de la comunidad ni mucho menos la socialización respectiva por parte de la entidad gubernamental rectora de la vialidad en el ecuador lo cual genera un des conformismo de las obras como tal.

Tabla 32 Tabla cruzada Progreso socioeconómico / Aumento de Turismo

		Aumento_turismo			Total	
			Desc.	No	Si	
Progreso_socioeconómico	No	Recuento	5	3	9	17
		% del total	2,4%	1,4%	4,3%	8,1%
	Si	Recuento	5	9	178	192
		% del total	2,4%	4,3%	85,2%	91,9%
Total	Recuento	10	12	187	209	
	% del total	4,8%	5,7%	89,5%	100,0%	

Análisis

En los datos arrojados en estas preguntas vemos que la mas de la mitad de la población encuestada opina que el turismo aumento notablemente y que por ende si genera un progreso socio económico en la localidad, ya que la afluencia de turistas nacional e internacionales a aumentado notablemente ya que el gran beneficio del mantenimiento de la vía Tulcán – Tufiño

amenoro el tiempo de viaje, beneficiando a la parroquia de Tufiño ya que los ingresos económicos son mayores sean estos por venta de comida, productos agrícolas y ganaderos, aumentó el servicio de transporte con un costo de pasaje justo, según moradores del sector manifestaban que antes de la construcción de la vía el tiempo de viaje era de una hora y media ya que el camino estaba en pésimas condiciones, lo cual limitaba de cierta forma a la presencia de turistas.

Tabla 33 Tabla Cruzada Progreso socioeconómico / Educación de la Población

			Escuelas	Colegios	Institutos Tecnológicos	Universidades	Total
Progreso socioeconómico	No	Recuento	4	5	2	6	17
		% del total	1,9%	2,4%	1,0%	2,9%	8,1%
	Si	Recuento	45	54	12	81	192
		% del total	21,5%	25,8%	5,7%	38,8%	91,9%
Total	Recuento	49	59	14	87	209	
	% del total	23,4%	28,2%	6,7%	41,6%	100,0%	

Análisis

El progreso socio económico, se ve plasmado en el acceso al servicio de educación puesto que según un 38,8% de la población encuestada manifiesta que los estudiantes acceden de mejor forma a las universidades es decir ya se genera la idea de estudiar un título de tercer nivel en los bachilleres con la facilidad de movilización, de igual forma con el cierre de escuelas rurales, la población manifiesta que fue de gran contribución esta infraestructura vial porque ahora los niño y jóvenes pueden acceder a las escuelas del Cantón Tulcán, sin que esto implique costos excesivos de dinero en el transporte y que tampoco los estudiantes madruguen tanto ya que de Tufiño a Tulcán el tiempo de viaje es de veinte minutos con toda la seguridad vial que implica una vía de calidad.

Tabla 34 Tabla Cruzada Progreso socioeconómico / Acceso a Salud

			Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total
Progreso_socioeconómico	No	Recuento	1	11	3	2	17
		% del total	0,5%	5,3%	1,4%	1,0%	8,1%
	Si	Recuento	15	42	102	33	192
		% del total	7,2%	20,1%	48,8%	15,8%	91,9%
Total	Recuento	16	53	105	35	209	
	% del total	7,7%	25,4%	50,2%	16,7%	100,0%	

Análisis

El 48,8% de la población encuestada manifiesta que está de acuerdo con la facilidad a servicio de salud a casas hospitalarias en el Cantón Tulcán ya que la vía aporta a la disminución del tiempo de viaje lo cual genera el bienestar socio económico de la población, porque los habitantes pueden ser atendidos las 24 horas del día en casa de salud del gobierno lo que implica disminución de gastos en salud ya que en el Ecuador el acceso a la salud es gratuito, incluso existe población vecina de Colombia que también viajan desde Tufiño hasta Tulcán para ser atendidos en las diferentes casas de salud ya que en comparación con las vías de Colombia, las vías Ecuatorianas son de gran calidad, lo cual hace que el tiempo de viaje sea menos.

Tabla 35 Tabla Cruzada Progreso socioeconómico / Venta de Productos

			Disminuyó	Se mantuvo	Aumentó	Total
Progreso_socioeconómico	No	Recuento	0	12	5	17
		% del total	0,0%	5,8%	2,4%	8,2%
	Si	Recuento	2	103	86	191
		% del total	1,0%	49,5%	41,3%	91,8%
Total		Recuento	2	115	91	208
		% del total	1,0%	55,3%	43,8%	100,0%

Análisis

En el presente cruce de preguntas se puede evidenciar que según la respuesta de las personas encuestadas si existe un progreso socioeconómico pero sin embargo la venta de productos agrícolas y ganaderos se mantuvo debido un sinnúmero de factores se hablaba de escasa existencia de proyectos de producción agrícola y ganadera y de problemas de presencia de actividades ilícitas como contrabando ya que por la fluctuación del peso colombiano es más conveniente para los turistas e incluso para los mismos habitantes de los sectores beneficiados de la construcción de la vía en mención ya que el precio de los productos es de menor costo.

4.5. Discusión

La concentración de actividades económicas de la población en la Parroquia más representativa que es Tufiño es del 57,17% correspondiente a las actividades agrícolas, ganaderas, silvicultura y pesca; además se tiene en bajo porcentaje de un 4,6% referente al comercio por mayor y

menor, datos tomados del Plan de Desarrollo Territorial de la Parroquia Tufiño 2015-2019. La relación existente en esta presente investigación es a partir de los hallazgos encontrados en la aplicación de la prueba del Chi cuadrado de Pearson; en el sistema SPSS, aceptamos la alternativa de idea a defender donde se establece que existe relación de dependencia entre la aplicación de las políticas públicas dirigidas a la construcción y mantenimiento vial y el desarrollo local en el territorio de estudio en este caso en los sectores de Tufiño y Chapuel, ya que según la tabla de resultados nos muestra un nivel de significancia menor a 0,5% por lo tanto se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa donde las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sí inciden en el desarrollo socio económico de la población beneficiada del proyecto.

Estos resultados guardan relación con lo que sostiene Sánchez (2005), quien manifiesta que “existe una relación positiva entre una mejor infraestructura y un mayor crecimiento económico, basado en mejoras de productividad de la economía y su competitividad sistemática” en comparación con los antecedentes investigativos como en el marco teórico podemos manifestar que es necesaria la construcción y mantenimiento vial de las diferentes zonas para lograr un desarrollo local continuo ya sea económico, social, turístico el mismo que tiene que ser sostenible y sustentable es decir reduciendo los impactos ambientales alineados con la nueva forma de gobierno amigable con el medio ambiente ya que para diferentes sociedades el desarrollo se logra incrementando los ingresos económicos y para otras es necesario cuidar el hábitat como es en este caso ciertas localidades que viven y se sustentan con fuentes como el turismo a su vez podemos decir que a través de la correcta aplicación de políticas públicas se logra satisfacer las necesidades sociales como servicios básicos, empleo, reducción de costos de transporte, venta de productos, entre otros tal cual lo contrasta con la **política sectorial 3 MTOP**, la cual dice “Desarrollar e implementar procesos de gestión ambiental, gestión de riesgos naturales, tanto en la intervención (construcción) como en la operación de los servicios de transporte (controles de emisiones de gases, sólidos y líquidos al ambiente), así como el control de asentamientos humanos en derechos de vía”. (p, 4)

Los resultados de la investigación provenientes del instrumento en este caso el cuestionario o encuesta arrojan datos los cuales contrastaremos con las políticas aplicadas en territorio con la finalidad de identificar el nivel de cumplimiento de las políticas y la percepción del ciudadano frente a las mismas:

Dentro de los resultados obtenidos podemos categorizar y mencionar que con el mantenimiento y construcción del sistema vial se reduce el tiempo de transporte de Tulcán a Tufiño y viceversa a 30 minutos y en los mejores casos a 20 minutos esto quiere decir que se cumple con la **política pública número 6** establecida por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, donde dice textualmente “Promover la seguridad, calidad, conectividad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías a nivel nacional e internacional”, logrando una integración territorial, conectividad y movilidad de personas reduciendo un tiempo significativo de translación más aun Tufiño siendo un sector fronterizo con Colombia. (p, 5)

Se proporciona mayor facilidad del transporte de productos, por ende una reducción de costos y mejor comercialización de los mismos favoreciendo el factor económico del sector de la agricultura como también de las personas que prestan el servicio de transporte de alimentos en este caso se cumple con la **política número 1** “Garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte, a través de planificación, diseño, regulación, control, seguimiento y evaluación del sector.”, que busca garantizar la óptima movilidad de mercancías a través de los diferentes medios de transporte por cuanto identificamos que existe un mayor desarrollo local económico del territorio ya que el comercio se considera como una cadena generadora de valor entre varios sectores entre ellos adquisición de insumos para la producción, mano de obra, sector del transporte, comercialización de productos en diferentes mercados entre otros. (p,4)

De la misma manera se puede identificar que se han fortalecido y dinamizado las diferentes actividades económicas como servicio de transporte, agropecuaria y en especial el turismo ya que según los pobladores el número de turistas que visitan el sector de Tufiño ha incrementado esto favorece la economía del sector esto se lo puede visualizar o palpar fácilmente los fines de semana en el mercado, el balneario, como también en los diferentes espacios recreativos que posee este sector de tal forma que se puede evidenciar el cumplimiento de la **política pública sectorial número 4** “Desarrollar la integración multimodal de los sistemas de transporte, generando desarrollo interno, que incentive los procesos y proyectos productivos nacionales e internacionales”. (p,5)

El acceso a la educación de los pobladores del sector de Tufiño ha mejorado considerablemente tomando en cuenta la perspectiva de los encuestados ya que las personas pertenecientes a este sector pueden dirigirse con mayor facilidad a las unidades educativas como son escuelas,

colegios, institutos tecnológicos y universidades logrando mayores oportunidades educativas y en un futuro laborales en contraste con las políticas públicas aplicadas tiene relación con la promoción de seguridad, calidad , conectividad y accesibilidad en la movilidad de personas tal cual como anteriormente citamos a la **política sectorial número 1.** (p, 4)

De la misma manera, se logra identificar una sustancial mejora en cuanto al acceso a los servicios de salud proporcionados en la ciudad de Tulcán debido a la necesidad de una atención oportuna especialmente en el Hospital Luis G. Dávila, en el cual es solicitado por remisiones de pacientes como también de emergencias por los cuales identifica una mayor conectividad de los servicios públicos y el acceso de todos los pobladores de la parroquia de Tufiño, permitiendo a la vez disminuir gastos económicos ya que en el Ecuador el acceso a la salud pública es gratuita y ahora gracias a la presencia de esta gran obra vial se logra conectar los pueblos más lejanos de las ciudades principales tal lo dice la **política pública sectorial número 5** “Integrar y consolidar el territorio nacional a través de la construcción de infraestructura para el transporte, fortaleciendo los servicios conexos la integración física y operacional de la red nacional de transporte”, para lo cual esta política cuenta con una importante estrategia como es, implementar programas de estudios, diseños, construcción , rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y logística a nivel nacional.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

1. Para fundamentar teóricamente el presente trabajo se toma en cuenta la variable tanto independiente como dependiente, para lo cual fue necesario la interrelación de academia, la institución pública rectora de la Red Vial Estatal de la Provincia del Carchi el MTOP y el aporte estadístico del sector beneficiado del proyecto Mantenimiento de la vía Tulcán-Tufiño, de igual forma fue necesario, analizar el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 “Toda una vida”, La planificación Estratégica del MTOP 2011-2015, la encuesta Nacional de Empleo y Desempleo y Subempleo (2010), con el censo Nacional Económico (2010).
2. La relación que existe entre las variables de políticas públicas sectoriales y desarrollo socio económico, se encuentran determinadas en esta investigación, mediante la aplicación de la fórmula de chi cuadrado de Pearson y con el cruce de variables mediante la utilización de tablas cruzadas las cuales fueron elaboradas mediante el modelo estadístico SPSS, programa con el cual también se realizó la tabulación de datos de la encuesta de campo aplicada en los sectores de Chapuel y Tufiño.
3. La política pública utilizada por el MTOP en el desarrollo vial en sectores turísticos en la Parroquia Tufiño es de vital importancia, ya que a través de los mantenimientos viales presta un sinnúmero de beneficios a la población que habita en este sector, logrando conectividad de los pobladores a lo largo de la carretera Tulcán- Tufiño, que facilita la labor del desarrollo socio económico con el sector productivo, con el fin de dinamizar la economía de la población beneficiada aumentando mercados de un gran volumen exportador razón por la cual nos enfocamos en el resultado de la tabla cruzada de las variables progreso socio económico y venta de productos preguntas que se las realizo en la encuesta de campo, donde la mayoría de la población manifiesta que el proyecto de mantenimiento contribuyó al desarrollo socio económico, pero, sin embargo no aumento la venta de productos sean estos de tipo agrícola o ganadero ya que al no haber programas productivos también se determinaba que la actividades ilícitas como contrabando ya que por la fluctuación del peso colombiano es más conveniente para los

turistas e incluso para los mismos habitantes de los sectores beneficiados de la construcción de la vía en mención ya que el precio de los productos es de menor costo.

4. Aplicando la prueba del Chi Cuadrado de Pearson se pudo comprobar que las variables tanto independiente y dependiente del tema de investigación arrojó $0.402\% > 005\%$ por lo tanto se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa es decir las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas tienen incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018, ya que por lo general se trabaja con un nivel de significancia de 0.05, que indica que hay una probabilidad del 0.95 de que la hipótesis nula es verdadera.

5.2. RECOMENDACIONES

1. Es importante que para los proyectos que ejecuta las instituciones gubernamentales se tome en cuenta el plan Nacional de Desarrollo el cual está enfocado en tratar las problemáticas existentes referentes al desarrollo socioeconómico y de igual forma se dé a conocer a las personas directamente beneficiadas de cómo funcionan los proyectos en este caso de vialidad con la articulación de las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para lo cual se tendrían que generar mecanismos de participación ciudadana como silla vacía, cabildos entre otros.
2. Se recomienda contrastar esta investigación con proyectos viales similares con el resto de cantones de la provincia del Carchi con el fin de determinar el nivel de conformidad de los proyectos en las poblaciones beneficiadas ya que como gestión pública lo importante es cubrir con el buen servicio y la satisfacción del usuario del cual nos debemos, además sería importante que se articule o se vincule con otras instituciones con la finalidad de mejorar la producción y comercialización de productos locales sean estos de tipo agrícola o ganadero reduciendo el impacto de la devaluación de la moneda colombiana la cual afecta las ventas de la producción local.
3. Finalmente se recomienda a la institución pública encargada del mantenimiento de la Red Vial Estatal de la Provincia del Carchi como es el MTOP, conformar equipos

técnicos los cuales no únicamente fiscalicen y supervisen proyectos técnicamente viables, sino más bien realicen una investigación social, con enfoque cuantitativo y cualitativo para conocer más a detalle de la problemática social entorno a los mantenimientos viales en los diferentes sectores beneficiados, con el fin de medir el grado de satisfacción de los usuarios y cumplir con las necesidades básicas de habitantes de sectores olvidados, lo cual constituiría una oportunidad para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de las políticas públicas las cuales en este caso si contribuyen al desarrollo socio económico, pero que también necesita un mayor énfasis en la participación de la ciudadanía local, como un hacedor de la política pública es decir generar un plus a la gestión gubernamental con la visión de una mejora institucional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUILAR, D. L. J. (2007). Importancia de la teoría burocrática. *Análisis de la teoría burocrática aportes para la comprensión del modelo burocrático v02*.
- Asamblea Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Recuperado de Constitución de la República del Ecuador : https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-int-text-const.pdf
- Asamblea Nacional de Ecuador. (2017, 05 de Mayo). Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre. Recuperado de Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre: https://www.nmslaw.com.ec/wp-content/uploads/2017/05/Publico-Ley_Sistema_Nacional_De_Infraestructura_Vial_Transporte_Terrestre.pdf
- Barquero, A. V. (2009, mayo). Universitas Forum. Obtenido de Universitas Forum. Recuperado de http://hdrnet.org/444/1/barquero_UF2.pdf
- Berrú, J. C. (2017, 17 de abril). Tesis modelo de gestión vial. Obtenido de Tesis Modelo De Gestión Vial. Recuperado de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/10587?Mode=full>
- Boisier, S. (2001). Desarrollo local: ¿de qué estamos hablando? Recuperado de https://flacsoandes.edu.ec/web/imagesftp/1245948918.Desarrollo_Local_De_que_estamos_hablando__2_.pdf
- Boisier, S. (2004). Desarrollo local ¿De qué estamos hablando? *Transformaciones globales, Instituciones y Políticas de desarrollo local.*, 13.
- Carvajal Burbano, A. (2011). *Desarrollo local manual básico para agentes de desarrollo local y otros sectores*. Málaga: eumen.net.
- CEPAL. (2009, 5 de Octubre). Informe de América Latina. Recuperado de informe de América Latina: https://www.cepal.org/celade/agenda/5/37065/Inf_preliminarcpd+15AL.pdf
- Escriche, M. (2003). Importancia de las Políticas Públicas. Análisis Político, 17.
- Eumed.net. (2007). Eumed.net. Obtenido de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2010a/665/concepto%20de%20gasto%20publico.htm>
- Franco, Y. (2014, 3 de junio). Tesis de Investigación. Recuperado de <http://www.unides.edu.mx/sites/default/files/guiatesis.pdf>
- Gad Parroquial Rural Tufiño. (2015). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Recuperado de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial: http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/portal_sni/data_sigad_plus/sigadplusdocumentofinal/0460026280001_Plan%20de%20Desarrollo%20y%20Ordenamiento
- Gad Parroquial Tufiño. (2015-2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Parroquial Rural de Tufiño*. Tulcán.
- INEC. (2015, 8 de febrero). Estudios demográficos a profundidad. Recuperado de estudios demográficos a profundidad: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

inec/Bibliotecas/Estudios/Estudios_Socio-demograficos/Analisis%20y%20Proyeccion%20de%20la%20Poblacion%20Economicamente%20Activa%20(PEA)%20del%20Ecuador.pdf

- Iñiguez, E. S. (1995). La filosofía política de karl popper. Mexico. Recuperado de gestiopolis.com/pensamiento-filosofico-karl-popper-el-falsacionismo/
- Lasswell, H. (1936). Política, ¿Quién obtiene qué, cuándo, cómo? Estados Unidos. Recuperado de http://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Harold_Lasswell
- Lindblom, C. (1991). *El proceso de la elaboración de las política públicas*. Madrid: Ediciones del Ministerio para las administraciones públicas.
- Martínez Bargueño, M. (2004). *La gestión de los conflictos de intereses en el servicio público*. Madrid: Ministerio de Administraciones Públicas, Secretaría General Técnica.
- Martínez, S. (2016). *La burocracia, elemento de dominación en la obra de max weber*. Bogotá: misión jurídica.
- Ministerio De Transporte Y Obras Publicas. (2011). 82 años construyendo obras viales en el ecuador. Quito. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/06-07-2011_Especial_MTOP_82_anios.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (Agosto de 2011). Plan Estratégico. Obtenido de Políticas Públicas y Estrategías Sectoriales. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/2012_Planificacion_Plan_Estrategico.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Publicas del Ecuador. (2017, octubre). Obras de infraestructura y mantenimineto en la provincia del carchi. Recuperado de <https://www.obraspublicas.gob.ec/obras-de-mantenimiento-se-ejecuta-en-la-red-vial-estatal-de-tulcan/>
- Ministerio de Transporte y Obras Publicas del Ecuador. (6 de 07 de 2018). Ley Orgánica Del Sistema Nacional De Infraestructura Vial Del Transporte Terrestre. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/09/lotaip_8_reglamento-ley-organica-sistema-infraestructura-vial-del-transporte.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2018). *Plan Estratégico Institucional* . Quito: Coordinación General de Planificación General y Gestión Estratégica.
- Ministerio de Trasnporte y Obras Publicas. (2012, 9 de mayo). *Ley De Caminos. Decreto Ejecutivo 1137* reforma ley de caminos. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Morales, F. V. (2008, marzo). “Estudio de Impacto Vial. Marco Conceptual,” . Obtenido de “Estudio de Impacto Vial. Marco Conceptual,” Recuperado de <http://www.repositorio.usac.edu.gt/5012/1/Francisco%20Guillermo%20Vela%20Morales.pdf>
- MTOP. (2011, 2 de enero). Planificación Estratégica 2011-2013. Obtenido de Planificación Estratégica 2011-2013. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/2012_Planificacion_Plan_Estrategico.pdf

- Rosa, L. (2014). La rehabilitación de la carretera, tramo: puente. Recuperado de dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/unitru/2807/lecca_carmen.pdf?Sequence...
- Ruiz, L. (15 de marzo de 2008). Psicología y Mente. Obtenido de Prueba de chi-cuadrado (χ^2): qué es y cómo se usa en estadística. Recuperado de <https://psicologiaymente.com/miscelanea/prueba-chi-cuadrado>
- Sánchez, C. R. (1996). Manual para la elaboración de las políticas públicas . México: Editores Plaza y Valdéz. Recuperado de <https://www.medigraphic.com/pdfs/infodir/ifd-2013/ifd1316n.pdf>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2017). Plan Nacional para el Buen Vivir 2017-2021. Recuperado de <https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/09/Plan-Nacional-para-el-Buen-Vivir-2017-2021.pdf>
- Senplades. (2017, 22 de septiembre). Plan Nacional De Desarrollo 2017-2021. Recuperado de http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf
- Suplemento del Registro Oficial 998. (2017, 27 de abril). Suplemento del Registro Oficial 998. Recuperado de http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/Archivos/Transparencia/2017/05mayo/A2/anexos/procu_ley_organica_del_sistema_nacional_de_infraestructura_vial.pdf
- Universidad de los Lagos. (2013). Revista Líder. *Labor interdisciplinaria del Desarrollo Regional*, 23. Recuperado de https://www.academia.edu/39114036/_Asistidos_o_trabajadores_La_ambig%C3%BCedad_de_la_integraci%C3%B3n_laboral_propuesta_por_el_programa_ProEmpleo_en_Chilo%C3%A9_Chile_
- Villanueva, L. A. (1996). Estudio de las Políticas Públicas. México: Miguel Angel Porrúa. Recuperado de [file:///C:/Users/acer/Downloads/Dialnet-LaCienciaPoliticaYLasPolíticasPublicas-5263710%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/acer/Downloads/Dialnet-LaCienciaPoliticaYLasPolíticasPublicas-5263710%20(2).pdf)

ANEXOS

Anexo 1. Entrevista aplicada al personal del MTOP de la provincia del Carchi



MODELO DE ENTREVISTA

1. ¿Cuál es el cargo que ocupa en la institución?
2. ¿Cuánto tiempo ha trabajado en esta instancia y en general en la institución? ¿Ha ocupado más cargos?
3. ¿Cuáles son las funciones y competencias de esta Dirección?
4. Desde la planificación y el diseño de las políticas, programas y proyectos por parte de esta dirección, orientados a atender las necesidades de infraestructura para servicios de vialidad de los sectores más necesitados de la Provincia, ¿Cuál es el grado de relación y articulación con instancias provinciales o nacionales como el GAD PROVINCIAL, GAD MUNICIPAL, Instituciones Públicas entre otros?
5. ¿La Dirección Distrital del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Carchi, recepta las demandas de la ciudadanía y responde, o trata de responder, de manera inmediata a las necesidades suscitadas en la población?
6. ¿Qué políticas publicas sectoriales diseñadas por el MTOP-Carchi tienen un enfoque basado en derechos humanos, tomando en cuenta lo que plantea la constitución del Ecuador en materia de derechos humanos?
7. ¿Existen instancias de participación ciudadana para la planificación plurianual, anual y semestral de la Dirección Distrital del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Carchi?
8. A la hora de llevar a cabo la planificación o las obras ¿toman ustedes índices o indicadores como por ejemplo el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) para planificar?
9. ¿Qué políticas publicas plantea la Dirección Distrital del MTOP-Carchi para incrementar la calidad del servicio de Infraestructura vial en la provincia del Carchi de acuerdo a los objetivos que establece el Plan Nacional de Desarrollo en el Ecuador?
10. ¿Cuáles considera usted son las principales dificultades de la administración para llevar a buen término los programas, proyectos, las políticas públicas en general, y que estas se plasmen efectivamente en la realidad?

Anexo 2. Encuesta de campo aplicada a los sectores de Chapuel y Tufiño



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
PROYECTO DE TESIS

Estimado (a) Participante:

El presente cuestionario tiene como propósito recabar información sobre el Proyecto de tesis de grado cuyo tema es Análisis de políticas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y su incidencia en el desarrollo local de la carretera Tulcán-Tufiño, año 2018, por lo que se ha desarrollado este instrumento de verificación el cual consta de 12 de preguntas las mismas que tendrá que leer y concentrarse en cada una de ellas de manera que la respuesta que emita sea fidedigna y confiable, la información que se recabe tiene por objeto la realización de un trabajo de investigación relacionado con dichos aspectos.

Muchas Gracias por su Atención.

PARTE I:

INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA

AÑO: **NOMBRE:** **EDAD:**

SEXO: **ACTIVIDAD A LA QUE SE DEDICA:** **SECTOR:**

Instrucciones:

En las preguntas que se presentan a continuación existen alternativas de respuesta, responda según su apreciación:

- * Señale con una (X) en la casilla correspondiente a la observación que se ajuste a su caso en particular.
- † Asegúrese de marcar una sola alternativa para cada pregunta.
- ‡ Por favor no deje ningún ítem sin responder para que exista una mayor confiabilidad en los datos recabados.
- § Si surge alguna duda consulte al encuestador.

PARTE II: CUESTIONARIO

1 En cuanto se refiere a la aplicación de políticas públicas dentro de los proyectos de vialidad, considera usted, que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas socializa continuamente en su comunidad las políticas públicas de competencia a esta institución pública?

Siempre

Casi Siempre

Rara Vez

Nunca

2 De ser positiva la respuesta de la pregunta anterior contente: Que mecanismos de participación ciudadana utiliza para la socialización de políticas públicas en su sector por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Audiencias Públicas

Cabildos Populares

Weduras

Silla Vacía

Observatorios

3Cuál sería su estimación en la disminución del tiempo de viaje luego de la intervención de la carretera Tulcán-Tufiño?

De 60 a 90 minutos

De 30 a 20 minutos

No hubo disminución del tiempo en el viaje

4 Que actividad económica se desarrolló de mejor manera con el mantenimiento de la carretera Tulcán-Tufiño

Servicio de Transporte

Agropecuaria

Minería

Turística

5. Con la rehabilitación de la carretera Tulcán - Tulifo, la venta de sus productos en el Cañón Tulcán?

Aumentó

Se mantuvo

Disminuyó

Si Disminuyó explique el porque? _____

6. Si en la respuesta anterior usted contestó "aumento", considere un porcentaje

1%-25%

25%-50%

50%-75%

75%-100%

7. Con la adecuación de la carretera Tulcán-Tulifo se ha contribuido al aumento de turismo en Tulifo.

Si

No

Nooo

8. La adecuación de la carretera Tulcán-Tulifo brinda un mayor acceso a la educación de los pobladores.

Escuelas

Colegios

Institutos Tecnológicos

Universidades

9. La adecuación de la carretera Tulcán-Tulifo facilita el acceso a centros de salud.

Totalmente de acuerdo

De acuerdo

En desacuerdo

Totalmente desacuerdo

10. La adecuación de la carretera Tulcán-Tulifo ha influido positivamente en el progreso socioeconómico de Tulifo o su población.

Si

No

0



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACION, ADMINISTRACION Y ECONOMIA EMPRESARIAL
CARRERA DE ADMINISTRACION PUBLICA

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: RODRIGUEZ CHALACAN XIMENA MARICELA
NIVEL/PARALELO: 0

CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401647201
PERIODO ACADÉMICO: ABR-AGOS 2019

TEMA DE INVESTIGACIÓN: Análisis de las políticas públicas sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y su incidencia en el desarrollo social y económico de la población beneficiada de la carretera Tulcán- Tufiño, año 2018

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

PRESIDENTE: MSC. BRAVO ALLAICA CHRISTIAN DANILO

LECTOR: MSC. ZAPATA MUÑOZ SOFÍA

ASESOR: MSC. ALMEIDA BURBANO DIEGO GUILLERMO

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:** 208

FECHA: jueves, 8 de agosto de 2019

HORA: 08H00

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa: 5,50

2) Trabajo escrito 2,40

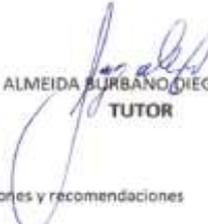
Nota final de PRE DEFENSA 7,90

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, 8 de agosto de 2019


MSC. BRAVO ALLAICA CHRISTIAN DANILO
PRESIDENTE


MSC. ALMEIDA BURBANO DIEGO GUILLERMO
TUTOR


MSC. ZAPATA MUÑOZ SOFÍA
LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones