

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

CENTRO DE POSGRADO



**MAESTRÍA EN DESARROLLO LOCAL MENCIÓN EN PLANIFICACIÓN,
DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

Tema: “La planificación vial y su incidencia en el desarrollo local del cantón Mira.”

Trabajo de titulación previa la obtención del Título de Magister en Desarrollo Local
mención en Planificación, Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

Autor: Kleber Orlando Realpe Godoy

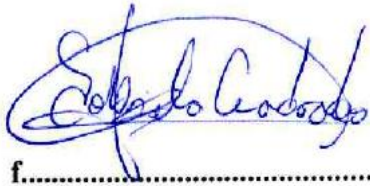
Tutora: Ph.D. Gabriela Cuadrado Barreto

Tulcán, 2025

CERTIFICADO DEL TUTOR

Certifico que el maestrante Kleber Orlando Realpe Godoy con el número de cédula 1002701256 ha elaborado el trabajo de titulación: “La planificación vial y su incidencia en el desarrollo local del cantón Mira”.

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuestas en el Reglamento de la Unidad de Titulación de Postgrado con RESOLUCIÓN N° 150-CSUP- 2020, por lo tanto, autorizo su presentación para la sustentación respectiva



f.....

PhD. Gabriela Carla Cuadrado Barreto

TUTORA

Tulcán, junio de 2025

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye un requisito previo para la obtención del título de Magister en Desarrollo Local mención en Planificación, Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

Yo, Kleber Orlando Realpe Godoy, ciudadano ecuatoriano con cédula de identidad número 1002701256 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.....

Kleber Orlando Realpe Godoy

AUTOR

Tulcán, junio de 2025

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Kleber Orlando Realpe Godoy declaro ser autor de los criterios emitidos en el trabajo de titulación: “La planificación vial y su incidencia en el desarrollo local del cantón Mira” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



f.....

Kleber Orlando Realpe Godoy

AUTOR

Tulcán, junio de 2025

DEDICATORIA

A mis padres, Guillermo Realpe y Melva Godoy, quienes han sido mi fortaleza, un ejemplo constante de esfuerzo y perseverancia, su amor y apoyo incondicional ha sido fundamental, especialmente en los momentos más difíciles.

A las personas que han compartido mi camino, enriqueciéndolo con su sabiduría, motivación y valiosas enseñanzas.

Especialmente dedico este trabajo a mis hijos, Adrián y Alison, quienes son mi motor de vida. Quiero mostrarles con el ejemplo que los objetivos planteados se los construye con esfuerzo, dedicación y amor propio.

Con mucho cariño,

Kleber Orlando Realpe Godoy

AGRADECIMIENTO

Con gratitud a Dios por su voluntad de darme vida y la oportunidad de crecer tanto personal como profesionalmente.

A la Universidad Politécnica Estatal del Carchi por brindarme la oportunidad de realizar mis estudios de posgrado y ampliar mis conocimientos en desarrollo local, lo que me permitió culminar con éxito este trabajo de investigación.

Asimismo, agradezco profundamente a la PhD. Gabriela Cuadrado por su asesoramiento, dedicación y apoyo técnico como tutora de este proyecto. Su conocimiento, experiencia y capacidad fueron fundamentales para guiarme durante todo el desarrollo de la investigación.

Con gratitud,

Kleber Orlando Realpe Godoy

ÍNDICE

RESUMEN	xiii
ABSTRACT	xiv
CAPÍTULO I	1
PROBLEMA	1
1.1. Planteamiento del problema.....	1
1.2. Pregunta de Investigación e hipótesis	4
1.2.1. Preguntas específicas de investigación	4
1.3. Objetivos de Investigación.....	5
1.3.1. Objetivo General	5
1.3.2. Objetivos Específicos.....	5
1.4. Justificación	5
CAPÍTULO II.....	7
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	7
2.1. Antecedentes de la investigación.....	7
2.2 Marco teórico.....	10
2.2.1 La planificación vial en los gobiernos cantonales	11
2.2.2 Bienestar social como eje del desarrollo local	13
2.3. Marco Legal.....	17
CAPÍTULO III	22
METODOLOGÍA.....	22
3.1. Descripción del área de estudio	22
3.2. Enfoque y tipo de investigación.....	28
3.2.1. Enfoque	29
3.2.2. Tipo de investigación	30
3.3. Definición y operacionalización de variables	31

3.3.1 Definición de variables	31
3.3.2 Operacionalización de variables	31
3.4. Procedimientos.....	34
3.4.1. Población y muestra	34
3.4.2. Métodos.....	35
3.5. Consideraciones bioéticas.....	36
CAPÍTULO IV	37
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	37
4.1. Resultados y Discusión.....	37
FASE 1: Ejecución de la planificación vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira durante el período 2020 – 2022.....	37
FASE 2: Impacto de la ejecución de la planificación vial en el desarrollo local desde bienestar social de los beneficiarios.	51
FASE 3: Ejecución de la planificación vial influye en el bienestar de los beneficiarios.	56
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	60
Conclusiones.....	60
Recomendaciones	61
REFERENCIAS	62
ANEXOS	69

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Análisis desde la herramienta NATO	11
Tabla 2 Elementos instrumento técnico del tesoro	12
Tabla 3 Dimensiones y criterios de evaluación del buen vivir.....	16
Tabla 4 Datos generales del cantón Mira de la Provincia Carchi.....	22
Tabla 5 Estado de la Red Vía Estatal.....	26
Tabla 6 Operacionalización de variables	31
Tabla 7 Nodalidad del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira	38
Tabla 8 Autoridad de los GADM para el desarrollo de vías	39
Tabla 9 Tesoro del GADM Mira	40
Tabla 10 Proyectos de inversión Gad Mira 2020 al 2022 según Servicio Nacional de Contratación Pública SERCOP	43
Tabla 11 Mingas ejecutadas por el GD Mira en vialidad en el periodo 2020 al 2022. .	50
Tabla 12 Bienestar en la población beneficiaria de los proyectos de vialidad	54
Tabla 13 Datos importantes de la correlación de variables a encuesta de investigación de medición de bienestar en la población beneficiaria.....	58
Tabla 14 Resultado de la correlación de variables a encuesta de investigación de medición de bienestar en la población beneficiaria.....	59

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Mapa del cantón Mira	23
Figura 2 Mapa de la población del cantón Mira.....	24
Figura 3 Mapa de densidad poblacional del cantón Mira.....	25
Figura 4 Mapa de Competencia Vial del cantón Mira	27
Figura 5 Mapa de Densidad de Inversión en proyectos de Vialidad en el periodo 2020 al 2022 en el cantón Mira..	28
Figura 6 Mapa de inversión vial del Cantón Mira - período 2020 al 2022	41
Figura 7 Grupos de edad.....	52

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo A. Certificado del abstract e informe CIDEN	69
Anexo B. Solicitud de información a la Secretaria Nacional de Planificación.	72
Anexo C. Proyectos de inversión vial en el cantón Mira periodo 2020,2021 y 2022; medios de verificación.....	76
Anexo D. Validación de instrumentos de investigación encuesta.....	80
Anexo E. Cuestionario de preguntas de investigación encuesta.	95
Anexo F. Fotos de encuestas.....	97

RESUMEN

La investigación tuvo como objetivo evaluar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje del bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, provincial del Carchi. La investigación tuvo un enfoque mixto, de tipo experimental, documental, descriptiva y explicativa, que incluyó un análisis cualitativo de documentos institucionales como planes, presupuestos y normativas, y un componente cuantitativo mediante encuestas dirigida a los beneficiarios directos de los proyectos viales, utilizando indicadores de bienestar social alineados con los principios del Buen Vivir. En este proceso se operacionalizaron variables del modelo NATO: nodalidad, autoridad, tesoro y organización, vinculándolas con dimensiones sociales como el equilibrio entre vida y trabajo, las conexiones y el capital social. Entre los principales hallazgos se evidenció que la planificación y ejecución de obras viales generó impactos positivos en el bienestar de la población, mejorando significativamente el acceso a servicios, dinamizando la economía local y fortaleciendo la cohesión comunitaria. Se constató que la inversión e infraestructura vial, cuando es gestionada con criterios de planificación adecuado y articulación interinstitucional, contribuyen a reducir desigualdades territoriales y a consolidar procesos de desarrollo sostenible. En conclusión, la planificación vial, más allá de su función técnica, se configura como una herramienta estratégica para potenciar el desarrollo local y promover condiciones más equitativas y dignas para la población, reafirmando la importancia de integrar en enfoques de bienestar social en la gestión pública territorial.

Palabras clave: planificación vial, desarrollo local, bienestar social.

ABSTRACT

The research aimed to evaluate the execution of road planning and its impact on local development within the social welfare axis of the beneficiaries of the Mira canton, Carchi province. The research had a mixed approach, experimental, documentary, descriptive, and explanatory, which included a qualitative analysis of institutional documents such as plans, budgets, and regulations, and a quantitative component through surveys directed at the direct beneficiaries of the road projects, using social welfare indicators aligned with the principles of Good Living. In this process, variables from the NATO model were operationalized: nodality, authority, treasury, and organization, linking them with social dimensions such as work-life balance, connections, and social capital. Among the main findings, it was evident that the planning and execution of roadworks generated positive impacts on the well-being of the population, significantly improving access to services, boosting the local economy, and strengthening community cohesion. It was found that road investment and infrastructure, when managed with appropriate planning criteria and inter-institutional coordination, contribute to reducing territorial inequalities and consolidating sustainable development processes. In conclusion, road planning, beyond its technical function, is configured as a strategic tool to enhance local development and promote more equitable and dignified conditions for the population, reaffirming the importance of integrating social welfare approaches in territorial public management.

Keywords: road planning, local development, social welfare.

CAPÍTULO I

PROBLEMA

1.1. Planteamiento del problema

El principio fundamental de la Agenda 2030 propuesta por Naciones Unidas (2023), es no dejar a nadie atrás, comprometiendo a todos los países a trabajar por los derechos y el bienestar de todos en un planeta sano y próspero. A mitad de camino hacia 2030, el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) está en peligro, lo que pone en riesgo la esperanza y los derechos de las generaciones actuales y futuras debido al escaso cumplimiento de las metas propuestas por los países miembros. El Objetivo 11 enfatiza la necesidad de lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean resiliente y sostenibles, con el propósito de solventar problemas como el deterioro de la infraestructura vial.

Astudillo (2021) manifiesta que en los próximos 15 años se estima la necesidad de invertir más de US\$90 billones en infraestructura en todo el mundo, más del doble del valor de toda la infraestructura actual. Además, se requiere aumentar la inversión anual de entre US\$2,5 billones y US\$3 billones a más de US\$7 billones para cubrir los requerimientos financieros de nueva infraestructura vial, así también las proyecciones mostraron que entre el año 2015 y 2030 deberían agregarse US\$14 billones a los costos de mantenimiento en infraestructura de los cuales el 75% de esta inversión y del 60% de las necesidades de financiamiento tendrán lugar en países de América Latina y el Caribe.

Naciones Unidas (2023), estima que más de la mitad de la población mundial reside en zonas urbanas, y se prevé que esta cifra alcance el 70 % para 2050, esto quiere decir que aproximadamente 1.100 millones de personas viven en barrios marginales, y se espera que 2.000 millones más vivan en estas condiciones en los próximos 30 años

En sintonía con los ODS y las necesidades del mejoramiento y ampliación de la red vial a nivel mundial, el Ecuador a través del Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024 – 2025, expone que:

(...) la red vial estatal como las redes viales provinciales requieren mantenimiento, lo que genera dificultades en la movilización de personas y bienes. Esta situación provoca retrasos en el desarrollo de áreas productivas clave. Se enfatiza que la falta de un plan nacional de infraestructura agrava las desigualdades regionales,

limitando el acceso a servicios básicos, educación y empleo. (Secretaría Nacional de Planificación del Ecuador - SNP, 2024, p.30)

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP (2023), indica que 9858.6 km de la infraestructura vial nacional de competencia del Gobierno Nacional, el 57.86% (5.704,18 km) se encuentran en un estado de la infraestructura vial regular y de circulación con precaución. En la provincia del Carchi la red vial estatal es de 321.7 kilómetros de los cuales el 25.92% (83.38 km) están en un estado regular, mientras que el 46.56% (149.78 km) presenta un estado de circulación vehicular con precaución; en el cantón Mira refleja una necesidad de mejorar y dar mantenimiento los 40,87 km de la red vial estatal.

Situación más crítica en las zonas rurales, donde la falta de caminos adecuados limita el acceso a servicios esenciales, restringiendo las oportunidades de desarrollo local y bienestar de la ciudadanía.

La falta de políticas públicas locales dificulta integrar la accesibilidad y equidad en la planificación vial, lo que ha impedido evaluar los planes de desarrollo territoriales y cumplimiento de metas de las competencias establecidas para los gobiernos municipales, entre ellas la vialidad y con ello evaluar la efectividad de los gobiernos locales en el cumplimiento de objetivos, metas e indicadores para garantizar el desarrollo local y mejorar la equidad territorial. Además, la ausencia de indicadores estandarizados profundiza las desigualdades sociales territoriales, debido a la carencia de información detallada y precisa (Hansz et al., 2018).

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) enfrentan dificultades para mejorar o ampliar la infraestructura vial debido a la falta de recursos económicos, planificación de inversión vial, políticas públicas y una articulación multinivel efectiva en la ejecución de proyectos vial, sumado a una débil intervención en las competencias en vialidad; los problemas de infraestructura vial, está relacionado con la falta de presupuesto de inversión, empeorado por el aumento de los costos de inversión, dificultando soluciones sostenibles. Y como ha reconocido la Secretaría Nacional de Planificación del Ecuador - SNP (2024).

Los gobiernos municipales desde que asumieron la competencia vial juegan un papel importante en el desarrollo local y consecuentemente el bienestar de su población beneficiaria desde la planificación, mantenimiento y ampliación de la red vial, lo que implica articular con los diferentes niveles de gobierno para lograr objetivos y metas planificadas; la implementación de tecnologías de georreferenciación puede mejorar esta

capacidad al integrar Sistemas de Información Geográfica (SIG) en la planificación vial, como señalan Zapata y Cardona (2012), “apoyo a las autoridades encargadas a la toma de decisiones, con el fin de realizar la planeación del mantenimiento de la malla vial, optimizar los recursos disponibles y ofrecer un mejor servicio a la comunidad” (p. 70).

Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial – PDyOT del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira [GADCM]. (2020a), en razón de su ubicación geográfica ha enfrentado problemas por zonas de alta montaña y valles, junto con condiciones climáticas adversas que deterioran las vías con rapidez. Con una población mayoritariamente rural, la falta de infraestructura e inversión vial adecuada, donde el 79,8% de las vías no tienen una rodadura adecuada, lo que dificulta la movilidad, aumento de precios en el transporte de personas y productos productivos, y afectando gravemente el bienestar de sus habitantes, limitando seriamente el acceso a servicios básicos y su competitividad territorial.

Esta investigación analizó cómo la ejecución de la planificación vial incidió en el buen vivir de los habitantes del cantón Mira, con un enfoque en el desarrollo local en las dimensiones de políticas públicas y social; para ello se evaluó la planificación del GAD en cuanto a la implementación de los proyectos viales durante el periodo entre 2020 y 2022, lo que permitió determinar que los objetivos trazados por la planificación fueron cumplidos de manera efectiva, dado que la calidad y el alcance de estas obras influyeron directamente en la población. La investigación también nos permitió identificar el impacto de las obras desde la perspectiva de los habitantes, quienes son los principales receptores de los beneficios o perjuicios de las mejoras viales; arrojando resultados sobre el nivel de satisfacción de los beneficiarios.

Asimismo, se analizó que la ejecución de la planificación vial no solo debe ser vista desde una perspectiva de infraestructura física, sino también como un catalizador para el desarrollo local. Fue fundamental analizar si las decisiones tomadas en el ámbito de la planificación vial estuvieron alineadas con los objetivos de desarrollo local y bienestar social del cantón Mira. Esta investigación ofrece una comprensión detallada de las dificultades y oportunidades que enfrenta el cantón en términos de planificación vial, y contribuir al diseño de políticas más efectivas que promuevan el desarrollo sostenible y el bienestar de sus habitantes. Además, los resultados obtenidos nos sirven como insumo para mejorar la gestión pública en el ámbito de infraestructura vial, no solo en Mira, sino en otros cantones con características similares en la provincia del Carchi.

Para finalizar, este problema de investigación se centró en analizar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, provincia del Carchi. La pregunta de investigación que guio este estudio es: ¿Cómo incidió la planificación vial en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira? Para responder a esta pregunta, se analizaron las variables de la planificación vial del Municipio de Mira en el periodo 2020 - 2022, así también como la incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social.

1.2. Pregunta de Investigación e hipótesis

¿Cómo incidió la planificación vial en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira?

1.2.1. Preguntas específicas de investigación

- ¿Cuál es la ejecución de la planificación vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira en el periodo 2020-2022?
- ¿Cuál es el impacto de la ejecución de la planificación vial en el desarrollo local identificado desde el bienestar social de los beneficiarios?
- ¿Cómo influye la ejecución de la planificación vial en el bienestar de los beneficiarios?

Hipótesis

Ho: La ejecución de la planificación vial no tiene un impacto significativo en el bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira.

Hi: La ejecución de la planificación vial tiene un impacto positivo y significativo en el bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira.

1.3. Objetivos de Investigación

1.3.1. Objetivo General

Evaluar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, provincia del Carchi.

1.3.2. Objetivos Específicos

1. Analizar la ejecución de la planificación vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira durante el período 2020 – 2022.
2. Analizar el impacto de la ejecución de la planificación vial en el desarrollo local desde el bienestar social de los beneficiarios.
3. Determinar cómo la ejecución de la planificación vial influye en el bienestar de los beneficiarios.

1.4. Justificación

La investigación titulada “La planificación vial y su incidencia en el desarrollo local del cantón Mira” se presenta como un aporte para el desarrollo local. Este estudio se centró en analizar la relación entre la ejecución de la planificación vial, la infraestructura vial y el análisis del Buen Vivir en entorno al bienestar de la población en el cantón Mira, provincia del Carchi. Este trabajo de investigación tiene como finalidad generar un análisis sobre el comportamiento de la inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo local de los habitantes del cantón Mira, analizó la planificación vial y su incidencia en el bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, esta propuesta planteó una investigación que permite mejorar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad de la infraestructura vial.

Los retos de la gestión del municipio de Mira parte de factores como el crecimiento urbano, la dispersión de sus comunidades, la falta de datos precisos para una planificación a largo plazo y la escasez de recursos.

Actualmente, existen diversas tecnologías y herramientas que permiten el análisis espacial del territorio como los sistemas de información geográfica con el apoyo de bases de datos, imágenes satelitales y drones pueden proporcionar datos detallados y precisos sobre la infraestructura vial, crucial para el análisis espacial de la infraestructura vial.

El estudio proporcionó a los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y a los ciudadanos una base de datos con la red e infraestructura vial georreferenciada que

puede ser utilizada por las autoridades locales para planificar y ejecutar proyectos de inversión. De esta manera, se aportó al conocimiento al suministrar información detallada y precisa de la infraestructura vial del cantón Mira. Beneficiando a varios segmentos de la población, incluyendo a los residentes urbanos y rurales, al considerar que la mejora y construcción de vías facilita el acceso a servicios esenciales, reduce los tiempos de viaje y mejora la calidad de vida. La percepción de los ciudadanos usuarios de las vías desde la perspectiva de la gobernanza, quienes se benefician de una infraestructura vial más segura y eficiente.

La presente investigación permite dar a conocer a la población del cantón Mira la mejora de la calidad de vida de los habitantes a partir de la infraestructura vial adecuada, las facilidades de acceso a servicios básicos y orientando a mejorar las condiciones de habitabilidad de su población. Además, el estudio servirá como modelo para otros cantones de similares características.

El presente trabajo permite dar solución al problema planteado, con base en la información documental y datos recopilados en el estudio de campo. A través de la presente investigación se analiza la teoría del desarrollo local con sus dimensiones de desarrollo social y política pública relacionada con la infraestructura vial, de esta forma se aporta a la teoría de la administración pública.

Los resultados derivados de esta investigación son de utilidad para los gestores y hacedores de política, permitiéndoles emplear el mejoramiento de infraestructura vial con el fin de fomentar un proceso de crecimiento más equitativo en términos de eficiencia y ahorro de costos, aprovechando oportunidades de financiamiento a través de organizaciones de cooperación internacionales, nacionales y programas de desarrollo. Finalmente, la investigación “La planificación vial y su incidencia en el desarrollo local del cantón Mira” contribuye al cumplimiento de metas de los ODS 2023, al Plan Nacional de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024 – 2025, Objetivos del PDyOT del cantón Mira, promueve la mejora de la infraestructura vial y, por ende, aporta al desarrollo social, el bienestar de los habitantes del cantón Mira; Alineada con la línea de investigación de Ciudadanía y Gobiernos Locales, propuesta de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC), que busca promover el desarrollo local a través de la investigación y la innovación.

CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. Antecedentes de la investigación

Vázquez (2022) declara que se han generado nuevas teorías del desarrollo en las últimas décadas, con el objetivo de describir el nivel o calidad de vida; surge como respuesta ante las notables desigualdades y el enorme deterioro de los niveles de vida de la población ocasionados por la Segunda Guerra Mundial (Ramírez, 2007; Di Pietro, 2001). Una de estas teorías estudiadas es el Desarrollo Local, ya que permite comprender la localidad o región como un enfoque sistémico, dinámico con un constante cambio, tanto hacia atrás como hacia adelante (Vázquez, 2000; Solari y Pérez, 2005); tomando en cuenta la identidad local, como el conjunto de características, cualidades que la identifican, donde la participación de la sociedad y todos los sectores es fundamental (Arocena, 2001; Chauca, 2014; Di Pietro, 2001; Solari y Pérez, 2005; Albuquerque, 1999a; Boisier, 2005; Solari, 2003) la existencia de un núcleo endógeno es conveniente para el surgimiento de iniciativas productivas con el objeto de aprovechar las potencialidades del territorio (Vázquez, 2007; Solari, 2003). La institucionalidad local juega un papel importante en las acciones que se lleven a cabo a fin de mejorar las interacciones que se presentan entre todos los actores involucrados (Appendini y Nuijten, 2002; Solari, 2003). Se trata de un proceso multidimensional (Elizalde, 1996; Boisier, 2005; Sepúlveda, 2002; Vázquez, 2000; Solari, 2003; Ramírez, 2007; Vidales y Gonzáles, 2007) que comprende las dimensiones de la económica, política, social, cultural, institucional, espiritual y ambiental que se presentan en una determinada región.

El desarrollo local según Boisier (2001), implica procesos de cambio estructural y social que fomentan el dinamismo económico y mejoran la calidad de vida. Esto se logra a través de la interacción entre actores locales y externos, quienes movilizan recursos bajo un enfoque endógeno. Destaca el uso eficiente de los recursos locales, organizados por actores clave. En lo social, los valores, tradiciones e instituciones locales sostienen el desarrollo, mientras que la cohesión social y la identidad cultural movilizan a la comunidad hacia el progreso. La dimensión político-administrativa, mediante políticas públicas y gobernanza local, crea un entorno favorable, protegiendo el territorio de influencias externas y promoviendo el desarrollo local.

Es importante como lo menciona Santa Cruz et al. (2019) implementar estrategia que buscan contribuir a la toma de decisiones para autoridades locales que definan cuales políticas, programas y proyectos de desarrollo territorial, se implementarán para la implicación por los actores locales en el aprovechamiento de los recursos endógenos y de la articulación entre intereses nacionales, sectoriales y territoriales permitan un desarrollo sostenible.

En el marco de este contexto, el desarrollo local está estrechamente relacionado con la ejecución de la planificación vial entorno al eje de la infraestructura vial, que juega un papel crucial en la dinamización y desarrollo de los territorios, al facilitar la movilidad, conectar regiones y la inversión pública vial incide en el desarrollo local (León y Silva, 2020). Vilela (2023) revela que la población se organiza en agrupaciones espaciales y territoriales, prioriza la eficiencia, fomenta dinámicas socioeconómicas, culturales y de gestión de superficies en diferentes escalas territoriales según la calidad de infraestructura de servicios básicos y la proximidad. El autor sugiere, a su vez, el análisis comparativo entre años de los elementos del desarrollo local como el caso de la infraestructura vial. Y, concluye que la población se articula según relaciones de conectividad vial, visibilidad y contracción espacio-tiempo.

Es importante implementar estrategias de desarrollo local, como lo menciona Albuquerque (2003) es fundamental incorporar la dimensión social desde el principio mediante sistemas de información territorial, el cual permite identificar los recursos locales existentes, aquellos de carácter cuantitativo como cualitativos; y como la inversión en obras públicas desde las municipalidades incorporan valor económico en la localidad y colaboran en la competitividad territorial de su base productiva local de forma equilibrada el desarrollo del medio rural y urbano.

La planificación del desarrollo local debe basarse en un análisis profundo del territorio, identificando tanto sus fortalezas como sus debilidades, así como las oportunidades y amenazas del entorno; García-Corral et al. (2020) proponen el uso de herramientas como el análisis FODA y la metodología Project Management Institute (PMI), que permiten evaluar de manera integral los factores que afectan el desarrollo y proponer estrategias que maximicen los recursos disponibles y minimicen las amenazas externas.

Es importante entender que el acelerado crecimiento urbano y la necesidad de generación de vías de acceso a los poblados genera retos para los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) desde la perspectiva de planificación y gestión eficiente de los recursos (Litman, 2022). La infraestructura vial, por lo tanto, se convierte en un elemento

fundamental para mejorar la conectividad y reducir los costos de transporte, lo que a su vez tiene un impacto directo en el desarrollo local.

En concordancia, el estudio de la infraestructura vial de los gobiernos municipales adopta un enfoque integral al contemplar aspectos técnicos, legales, factores sociales, económicos y precisa la incorporación de información para el análisis espacial y temporal de forma precisa (Taylor y While, 2017; Ordóñez y Meneses, 2015). De esta manera, el análisis de la infraestructura vial desde la perspectiva de la administración pública permite identificar tramos de carretera en mal estado, simular diferentes escenarios de inversión eficiente y priorizar las intervenciones necesarias en vialidad desde los impactos potenciales orientado al desarrollo local y este a su vez ocasiona bienestar de la ciudadanía (Goodchild, 2018; Batty, 2018).

En el Ecuador, Flores et al. (2023) destacan los problemas económicos, sociales y ambientales que enfrenta la población en zonas rezagadas derivados de la segregación espacial, desde la comparación de las condiciones de infraestructura vial de los trabajadores en áreas periurbanas de la ciudad de Cuenca. Los autores resaltan la importancia del parámetro infraestructura vial ya que, la baja disponibilidad de infraestructura agrava la segregación espacial de los ciudadanos. Así, instan a los gobiernos locales a promover el crecimiento urbano desde la inversión en infraestructura vial para la mejora de la calidad de vida ciudadanos.

En el mismo sentido, Salomón (2023) resalta la importancia de los caminos rurales por su rol en la actividad económica, la inclusión social y percusores del bienestar. De esta manera, el autor propone combinar herramientas para analizar el desarrollo local y su relación entre caminos rurales y el desarrollo local, que lejos de ser meras infraestructuras físicas, representan un conjunto de relaciones sociales y territoriales complejas, influyen en la configuración territorial. A su vez, manifiesta que los caminos son producto de decisiones específicas que afectan la forma en que los sujetos interactúan con el entorno lo que, a su vez, incide en la inclusión o exclusión social. En concordancia, destaca la necesidad de desarrollar estrategias de inclusión, desarrollo socio - productivo y accesibilidad desde la planificación de la infraestructura vial en las áreas rurales.

Ortega et al. (2023) destacan que la gestión de proyectos viales, abarcando carreteras de primer hasta tercer orden, requiere incorporar el análisis de base de datos de proyectos de infraestructura vial considerando los impactos sociales para mejorar la calidad de las infraestructuras viales para favorecer el desarrollo local del territorio, mejorando la eficiencia en la gestión de los PDyOT.

Paredes et al. (2019) sugieren que la toma de decisiones desde la priorización de proyectos viales de caminos básicos, incorporando las dimensiones social, económica y ambiental. Alulima (2024) analiza la historia de la vialidad, conectividad y limitaciones viales del circuito Trigoloma-Tambillo, parroquia Juan de Velasco. Además, revela que la conectividad vial, la calidad de la infraestructura vial y mantenimiento de ésta dinamizan la comercialización de productos agrícolas. Pinto (2024) desde la gobernanza propone la colaboración entre productores y actores institucionales para mejorar la infraestructura vial al determinar la vialidad como servicio básico en los gobiernos locales. Así, la planificación territorial de las ciudades y de los territorios rurales establece vínculos sólidos entre las distintas unidades geográficas.

Al considerar que, la inversión en infraestructura vial impulsa el acceso a servicios, genera empleos directos e indirectos y promueve el desarrollo local (Abad et al., 2024), el análisis del desempeño económico municipal en la mejora de la infraestructura vial se muestra importante por la correlación entre la gestión del gasto, logro de los objetivos gubernamentales, la toma de decisiones de las autoridades municipales y el desarrollo social (Zamora, 2020; Cuadrado et al., 2021)

En concordancia con lo anterior, Moreno (2023) desde la perspectiva teórica de la gobernanza sugiere analizar el contenido de la legislación presupuestaria nacional, normativa local del GAD municipal, acuerdos y compromisos con otras instituciones desde la descentralización de la competencia de vialidad para, de esta manera, establecer los planes, programas y proyectos planificados y ejecutados en el período de estudio.

A partir del estado del arte presentado en el apartado, la indagación retoma la teoría de gobernanza como eje conductor, además, desde la metodología propuesta por Christopher Hood se precisa la ejecución de la planificación y el desarrollo local enmarcado en el eje de bienestar social de los beneficiarios de los proyectos viales ejecutados del cantón Mira en el período de los años 2020 al 2022.

2.2 Marco teórico

El apartado desde la teoría de la gobernanza aborda definiciones de política pública en vialidad de los gobiernos locales, desarrollo social desde la perspectiva del buen vivir y el marco legal en el contexto del Ecuador que cobija la presente indagación.

2.2.1 *La planificación vial en los gobiernos cantonales*

Con el propósito de analizar la ejecución de la planificación vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira, en el período de los años 2020 al 2022, es importante comprender que la planificación de un territorio parte desde la política pública, Aguilar (2022) precisa a la política pública como la actividad continua de construcción conjunta entre el gobierno y la ciudadanía, un proceso dinámico que busca abordar las necesidades y problemas de la sociedad a través de la acción gubernamental. A su vez, la política pública desarrollada desde la gobernanza local facilita el acceso a servicios, oportunidades económicas para los ciudadanos y desarrollo local.

Alinear la política pública en una actividad conjunta entre el gobierno y la ciudadanía promueve la planificación y ejecución de proyectos viales, fortalece la relación entre el gobierno local y la comunidad, genera impacto en el bienestar de los ciudadanos. En este sentido Uvalle (2022) manifiesta que las instituciones gubernamentales atienden las demandas y problemáticas sociales a través de la prestación de servicios públicos, guiados por los representantes ciudadanos. Estas demandas permiten que cada institución actúe conforme a su naturaleza y propósito, con el objetivo principal de implementar políticas públicas basadas en las decisiones del gobernante.

El estudio de la política pública de vialidad parte de los postulados de Hood, C. (1983), con el enfoque conocido como "Las Herramientas del Gobierno", considera que los gobiernos utilizan una combinación de herramientas para implementar políticas públicas, estas herramientas se categorizadas como Nodalidad, Autoridad, Tesoro y Organización (NATO) que establece criterios e indicadores para su valoración, mismos deben permitir fundamentar la administración municipal respecto a la planificación nacional, las normas constitucionales, el presupuesto y la verificación en cuento al cumplimiento del gobierno con los objetivos y metas planteadas (véase Tabla 1).

Tabla 1

Análisis desde la herramienta NATO

Dimensiones	Criterios	Indicadores
Nodalidad	La capacidad del gobierno para actuar como un punto central de información y comunicación.	Planes
		Programas
		Bases estadísticas
		Informes

Autoridad	El uso del poder y la regulación para influir en el comportamiento.	Leyes, códigos, decretos y reglamentos que define alcance, responsabilidades, atribuciones y roles
Tesoro	La utilización de recursos financieros, permite que la política pública se implemente y se mantenga en el tiempo hasta alcanzar los resultados esperados.	Instrumento técnico: presupuesto público, asignaciones a programas, proyectos y actividades.
Organización	La estructura y capacidad administrativa del gobierno para ejecutar políticas públicas.	Legislación cantonal Área en la institución Personal, planificación plurianual, anual.

La aplicación de la herramienta NATO involucra en la nodalidad identificar los aspectos de uso de información y datos para el análisis de la infraestructura y necesidades de vialidad para la toma de decisiones informadas (Paz, 2020). La autoridad analiza el nivel de manejo de los gobiernos con relación a la normativa legal que se maneje alrededor de la política pública. El tesoro examina los recursos fiscales que se determinan para poder implementar la política (véase Tabla 2). Y, la categoría de organización refiere a nivel de la conformación de la institucionalidad que pondrán en operatividad la política pública (Hood, 2007).

De esta manera, la herramienta NATO muestra las capacidades que posee el Estado para enfrentar un problema que incluye el obtener información, poder legal, dinero y capacidad organizacional (Hood, 1983).

Tabla 2

Elementos instrumento técnico del tesoro.

Cuentas	Tipo	Identificador
Ingreso	Financiamiento	Gobierno central Programas con presupuestos compartidos

		Proyectos con presupuestos compartidos
		Deuda pública (nacionales, internacionales)
	Gasto corriente organizacional	Sueldos, salarios, papelerías, servicios
	Gasto Operativo institucional	Maquinarias
Gasto	Gasto total de la Inversión pública	Proyectos
		Programas
		Actividades
	Desempeño distribución gasto	\$ media

2.2.2 Bienestar social como eje del desarrollo local

Con el objetivo específico de describir el bienestar social de los sectores beneficiarios de la infraestructura vial en el período 2020 al 2022, la presente sección se fundamenta teóricamente en la definición de “vivir bien”.

La Oficina de Estadística de la Comunidad Europea - EUROSTAT (2016) concibe al vivir bien como una evaluación subjetiva del bienestar individual, incluye tanto componentes afectivos, evaluativos, referente a la satisfacción general que una persona siente sobre su existencia en su conjunto, en concordancia con lo definido por Veenhoven (1994) que manifiesta que “la medida en que un individuo juzga favorablemente la calidad general de su vida”, y Pavot (2008) describe al vivir bien como “una evaluación cognitiva y global de la calidad de vida en su totalidad”.

Mientras que, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OECD (2020) define el vivir bien, como las condiciones materiales que influyen en las oportunidades económicas de las personas, que se ven afectados en factores de bienestar, equilibrio vida-trabajo, conexiones sociales, capital social, considerando las desigualdades entre diferentes grupos poblacionales sostenido mediante recursos como el capital económico, humano, natural y social, dimensiones subjetivas cubiertas por encuestas sobre percepciones.

En América Latina, entre las corrientes del pensamiento del Vivir Bien o Buen Vivir se precisa la de Coraggio (2011) que manifiesta que el ser humano está en equilibrio consigo mismo, con otros seres humanos y con la naturaleza; la armonía comprende una vida de individuos en sociedad Coraggio (2015), mientras que la armonía social implica el equilibrio entre personas y comunidades, y, la armonía con la naturaleza comprende el

equilibrio entre los seres humanos y la naturaleza, reconoce y valora el Buen Vivir de animales y plantas como vida plena, si bien la naturaleza tiene valor intrínseco, no está desvinculada de los seres humanos que forman parte de ella. Además, Coraggio et al. (2016) plantean como un paradigma que sobrepone la satisfacción de las necesidades de las personas antes que la acumulación del capital, lo que impulsa políticas democráticas que protegen a la sociedad y aseguran la sustentabilidad.

De esta manera, el Buen Vivir (BV) se basa en los principios de equilibrio, armonía, serenidad; convivencia, solidaridad, reciprocidad; alteridad; verdad y honestidad; constancia, visión de colectivo, sentido de unidad y participación. Bajo estos principios, Phélan y Guilén (2012) al BV definen como:

Una propuesta alternativa planteada desde los pueblos ancestrales de los Andes a los modelos de desarrollo o de bienestar, el logro de una vida plena, vivir en armonía consigo mismo, con la comunidad y con la naturaleza. El BV implica convivir en comunidad, en condiciones de igualdad, de equidad, sin abusar de la naturaleza y garantizando su equilibrio.

En el contexto del Ecuador, Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos - INEC (2015) relaciona el BV con el pensamiento comunitario donde la vida individual se ve como un proceso hacia la consecución de un sentido de comunidad, busca la armonía e interacción interna de las personas, entre lo social con la comunidad y entre comunidades.

Phélan y Guillen (2012) especifican que el concepto de Buen Vivir continua en construcción, su operativización se fundamenta en el proceso metodológico para medir el bienestar social. Así, las medidas de calidad de vida propuestas por el INEC (2015) nace tras décadas de estudio de los conceptos del buen vivir, a la mejora del bienestar de los grupos sociales desfavorecidos (Merriam-Webster, 2024), la satisfacción del individuo y los elementos internos de la persona.

Es necesario resaltar que, distintas iniciativas internacionales recogen la necesidad de disponer de indicadores capaces de reflejar las distintas dimensiones del bienestar humano, a partir de métricas del Buen Vivir en Ecuador, tanto cuantitativas, como cualitativas, con niveles de cobertura espacial y temporal coherente con el marco social y constitucional ecuatoriano. El carácter multidimensional del concepto bienestar es intrínsecamente subjetivo referido a causas, consecuencias o aspectos correlacionados con el bienestar (INEC, 2015).

El bienestar medido a través de preguntas a los individuos sobre su satisfacción con la vida, sentimientos en un momento particular o el grado en que sienten que su existencia

tiene un propósito, las medidas se centran en lo que las personas creen y reportan sentir. Además, el bienestar incluye evaluar la satisfacción con la vida y el bienestar tanto positivo como negativo (Stiglitz et al., 2018).

Pena-Trapero (2009) cuantifica el bienestar de la sociedad mediante indicadores sociales que parte del carácter multidimensional de la calidad de vida. Así, Davis et al. (2012) definen los indicadores como “una serie de datos ordenados que permiten representar el comportamiento para diferentes unidades”. Schalock y Verdugo (2006) precisan que los indicadores de bienestar social, amistades, nivel de vida, educación, salud pública, tasas de empleo, analfabetismo, mortalidad, expectativas de vida y ocio. Estos indicadores pueden definirse como una estadística del interés normativo directo que facilita juicios concisos, comprensivos y equilibrados sobre las condiciones de los aspectos principales de la sociedad.

Aguilar (2022) enfatiza que la calidad de vida de la población puede mejorar significativamente, a partir de la ejecución de infraestructura vial. Por lo que, la ejecución de obras viales es impulsor del desarrollo, bienestar, satisface las necesidades básicas de los ciudadanos, reduce las desigualdades sociales en la comunidad, promueve la inclusión, acceso equitativo a recursos y oportunidades llegando a un equilibrio entre lo individual, social y laboral.

La valoración del buen vivir a través del equilibrio vida-trabajo, radica en el equilibrio y la armonía entre la vida como ser humano el trabajo, definiendo la capacidad de elegir cómo dividir el tiempo entre el trabajo remunerado, el trabajo no remunerado, el ocio, los compromisos sociales, familiares y otras actividades. El bienestar de las personas implica trabajar lo suficiente para sostener otras actividades y beneficiarse del valor intrínseco del trabajo, mientras se permite tiempo suficiente para el ocio, la familia, el cuidado personal y otras actividades (Siegerink y Murtin, 2024).

El INEC (2015) compara el equilibrio vida-trabajo a la proporción de empleados por cuenta ajena las horas de trabajo semanales y el tiempo diario dedicado a ocio y cuidado personal en un trabajador promedio a tiempo completo. La valoración del buen vivir a través de las conexiones sociales el EUROSTAT (2016) menciona que es la capacidad de una persona para contar con apoyo social, es decir, tener alguien en quien confiar para recibir ayuda cuando sea necesario. La ausencia de estas relaciones de apoyo está negativamente asociada con la satisfacción vital, ya que aquellas personas que no cuentan con alguien a quien recurrir tienden a reportar niveles de satisfacción de vida significativamente bajos.

Stiglitz et al. (2018) analizan como los comportamientos sociales que contribuyen a establecer y mantener redes, compartir el tiempo e intercambiar noticias, esta categoría se ocupa de la extensión, estructura, densidad y componentes de las redes sociales de los individuos. La calidad como a la cantidad de tiempo que pasamos con otras personas, así como la existencia de redes sociales y de apoyo, en este sentido, Siegerink y Murtin (2024) consideran cruciales para una sociedad fuerte, cohesionada y funcional.

Las personas con conexiones sociales extensas y de apoyo auto-percibido, el INEC (2015) presenta el porcentaje de la población que tiene familiares y/o amigos en los que apoyarse, tienen mejor salud, tienden a vivir más tiempo, tienen más probabilidades de estar empleadas, pueden generar valor compartido como la confianza en los demás y las normas de reciprocidad como son las mingas comunitarias consideradas por López (2018) como una antigua tradición de trabajo compartido y comunitario en procura de la utilidad social y el bien común, que influyen en una variedad de resultados con el crecimiento económico y la participación democrática.

La valoración del buen vivir a través del capital social propuesto por Stiglitz et al. (2018) se define como el conjunto de redes de normas, valores y entendimientos compartidos que facilitan la cooperación dentro o entre grupos, contribuyendo al bienestar, transmite el pensamiento de que las relaciones humanas cooperativas son cruciales para mejorar varios aspectos de la vida de las personas. Así, en el contexto ecuatoriano, el buen vivir los valores cívicos que hacen posible la convivencia, en especial la confianza (INEC, 2015) que debe ser preservado y desarrollado para la sostenibilidad del bienestar social.

En cuanto a la selección de indicadores entorno al buen vivir en la inversión realizada del GAD del cantón Mira en vialidad, el desafío se orienta a la necesidad de medir mediante líneas orientadoras y en los principios del Buen Vivir (véase Tabla 3). Phélan y Guillen (2012) muestran la necesidad de construir sistemas de indicadores para medir el Buen Vivir como una oportunidad con metodologías, herramientas para la construcción de sociedades democráticas y sustentables.

Tabla 3

Dimensiones y criterios de evaluación del buen vivir

Dimensión	Criterio
Bienestar	Satisfacción con la vida
	Balance afectivo negativo

	Desigualdades en el bienestar subjetivo: diferencias entre grupos de población
	Tiempo libre
	Largas jornadas laborales no remuneradas
Equilibrio	Brecha de género en el total de horas trabajadas
vida-trabajo	Satisfacción con el uso del tiempo
	Desigualdades en la conciliación de la vida laboral y familiar: diferencias entre grupos de población
	Apoyo social
Conexiones	Tiempo dedicado a interacciones sociales
sociales	Satisfacción con las relaciones personales
	Desigualdades en las conexiones sociales: diferencias entre grupos de población
	Voluntariado a través de organizaciones
Capital social	Confianza en los demás
	Confianza en las instituciones: gobierno municipal

2.3. Marco Legal

Con el propósito de analizar la política pública de vialidad del GAD Mira en el período 2020 – 2022, la presente sección exhibe, en principio los postulados de la Constitución de la República del Ecuador (2008) alrededor de la descentralización de las funciones del Estado. A continuación, se presenta los lineamientos del Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización (2024) y de la Ley orgánica del sistema nacional de infraestructura vial del transporte terrestre (2017) alrededor de la competencia de vialidad de los gobiernos autónomos municipales. Por último, se expone los artículos del Código orgánico de planificación y finanzas públicas (2024) con el propósito de determinar el desempeño económico de las finanzas públicas en la competencia vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira en el período 2020 – 2022.

La Constitución de la República del Ecuador establece un marco innovador para la organización político-administrativa del Estado, con el fin de consolidar un régimen de desarrollo centrado en el "buen vivir". Este enfoque busca potenciar las capacidades de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) a través de un modelo de autonomías y descentralización que promueva un desarrollo justo y equilibrado en todo el país.

El artículo 3 de la Constitución resalta el deber del Estado de planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sostenible y asegurar una distribución equitativa de los recursos. Asimismo, el artículo 85 define las políticas públicas como garantías constitucionales de los derechos, enfatizando la necesidad de establecer roles claros para los actores públicos, sociales y ciudadanos en los procesos de formulación, ejecución, evaluación y control de dichas políticas.

En línea con estos principios, el artículo 277 de la Constitución señala que el Estado tiene la responsabilidad de producir bienes, mantener infraestructuras y proveer servicios públicos, impulsando el desarrollo de actividades mediante políticas públicas adecuadas. Para ello, se debe regular el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, como establece el artículo 279, en coordinación con las instancias de participación ciudadana descritas en el artículo 100 de la Constitución y en la legislación relacionada.

El Plan Nacional de Desarrollo, mencionado en el artículo 280, es el instrumento que guía las políticas, programas y proyectos públicos, la programación presupuestaria y la asignación de recursos. Su observancia es obligatoria para el sector público e indicativa para los demás sectores. Este plan busca fomentar un sistema económico social y solidario, que reconoce al ser humano como el centro de la economía y promueve una relación equilibrada entre la sociedad, el Estado y el mercado, en armonía con la naturaleza, como establece el artículo 283.

La política económica del país, según el artículo 284, tiene entre sus objetivos la adecuada distribución del ingreso y la riqueza, la incentivación de la producción nacional, la competitividad y la integración regional, así como la estabilidad económica. El artículo 285 define los objetivos específicos de la política fiscal, que incluyen el financiamiento de servicios públicos, la redistribución del ingreso y la generación de incentivos para la inversión y producción sostenible.

La sostenibilidad, responsabilidad y transparencia de las finanzas públicas son principios fundamentales establecidos en el artículo 286, mientras que el artículo 314 asigna al Estado la responsabilidad de proporcionar servicios públicos esenciales, como la vialidad, bajo principios de eficiencia, accesibilidad y calidad.

Para evaluar la planificación vial orientada al desarrollo local del cantón Mira, se debe considerar la normativa del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. La competencia exclusiva de la vialidad recae sobre los

gobiernos autónomos municipales, que deben generar el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) con la participación de la ciudadanía, promoviendo así la interacción social.

Al analizar la ejecución de la planificación vial en el cumplimiento del PDOT, el cantón Mira podría enfocar sus esfuerzos en la planificación de vialidades que conecten comunidades aisladas, fomentando la cohesión social y el acceso a servicios básicos. Además, la coordinación con los gobiernos provinciales y parroquiales, tal como lo establece el COOTAD, es fundamental para garantizar una adecuada integración entre las infraestructuras viales locales y provinciales.

Para analizar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira en la provincia del Carchi., se debe tomar como base el marco legal establecido en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (2017), junto con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). Se apoyará en el uso de información oficial como herramienta clave para optimizar la gestión de la vialidad, considerando tanto la infraestructura existente como las necesidades futuras del cantón, permitiendo priorizar las intervenciones viales que impulsen el desarrollo social de las comunidades locales a través del fortalecimiento de políticas públicas que permitan garantizar una inversión sostenible.

Según el Art. 1 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial, el gobierno central tiene la rectoría sobre la planificación y regulación de la infraestructura vial, pero también reconoce las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) en el ámbito municipal. En el caso del cantón Mira, el GAD municipal tiene la responsabilidad de planificar y mantener las vías urbanas y las zonas de expansión, como se establece en el Art. 8.

Además, el Art. 7 de la ley menciona que los GAD provinciales son responsables de la red vial que conecta las áreas rurales dentro de la provincia. Esto es particularmente relevante para Mira, un cantón con una fuerte vinculación entre las zonas urbanas y rurales. La planificación vial debe ser integral que conecte ambos territorios, facilitando el acceso a servicios básicos, lo que fortalecerá el desarrollo social.

La coordinación entre los diferentes niveles de gobierno es esencial para una gestión eficaz de la infraestructura vial. De acuerdo con el Art. 12, el ministerio rector debe aprobar el plan sectorial de infraestructura vial, pero este debe integrarse con los planes territoriales de los GAD.

El financiamiento de estas obras puede provenir de contribuciones especiales por mejoramiento vial, como lo estipula el COOTAD, y de contribuciones basadas en la matriculación vehicular. Esto asegura que los recursos se utilicen de manera eficiente para mejorar la infraestructura existente y proyectar nuevas vías donde sea necesario. Finalmente, los Planes Sectoriales de Infraestructura de Transporte Terrestre y el Plan Estratégico de Movilidad mencionados en el Art. 17 deben alinearse con la planificación vial del cantón, garantizando un desarrollo sostenible y mejorando la calidad de vida de sus habitantes

El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (2024) resulta esencial por establecer un enfoque articulado entre los diferentes niveles de gobierno y la planificación territorial, lo que permite a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) diseñar políticas locales de manera autónoma, pero coordinada con el gobierno central, que permitan optimizar la asignación de recursos y facilitar la implementación de políticas públicas más eficientes.

El cantón Mira, al igual que el resto de la provincia del Carchi, se ha comprometido con una planificación territorial actualizada a través de ordenanzas que responden a las dinámicas actuales del desarrollo. La Ordenanza que Aprueba la Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Uso y Gestión del Suelo (Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira [GADCM], 2020b) refleja la intención del cantón de adecuar su planificación a las necesidades actuales y futuras de la población. En este contexto, la evaluación de la planificación vial debe enfocarse en mejorar la conectividad interna y externa, facilitando el acceso de las zonas rurales a los centros urbanos y potenciando el desarrollo económico y social.

El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas establece que la planificación territorial es competencia de los GAD, que deben coordinarse con los diferentes niveles de gobierno a través del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa. La planificación de infraestructuras viales permite proyectar las necesidades de nuevas rutas, y cómo estas pueden alinearse con los planes nacionales y regionales. Además, esta herramienta tecnológica facilita la identificación de las áreas más vulnerables y aisladas, permitiendo una intervención más focalizada que promueva el acceso a servicios básicos y desarrollo local ocasionando bienestar en sus beneficiarios.

La planificación vial, desde esta perspectiva, debe considerar tanto el mantenimiento de las vías existentes como la construcción de nuevas carreteras que conecten las zonas rurales con los centros de producción y servicios. Esto fomentará un crecimiento

equitativo y sostenible, alineado con los principios del buen vivir y el desarrollo sostenible establecidos en el Código. La coordinación entre el gobierno central y los GAD es crucial para asegurar que las intervenciones viales sean coherentes con el Plan Nacional de Desarrollo y que se utilicen eficientemente los recursos públicos.

El financiamiento de estas obras podría provenir de los instrumentos establecidos en el marco legal, como los presupuestos de los GAD y las contribuciones especiales por mejoras viales. Este tipo de financiación asegura que los recursos generados a nivel local se inviertan en proyectos que directamente benefician a la comunidad, potenciando la infraestructura y, en consecuencia, mejorando la calidad de vida de los habitantes del cantón Mira. En conclusión, una evaluación de planificación vial basada en el uso de sistemas de información geográficas permitirá al cantón Mira desarrollar su infraestructura vial de manera más eficiente, equitativa y sostenible, conectando a sus habitantes y promoviendo el desarrollo local del territorio.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Descripción del área de estudio

El cantón Mira está conformado por las parroquias rurales de La Concepción, Juan Montalvo y Jacinto Jijón y Caamaño, y por la parroquia urbana Mira, en la Tabla 4 se presenta datos generales del cantón, ampliando sus referencias de territorio; mientras que en la Figura 1 muestra el mapa cantonal la localización en las coordenadas geográficas 77° 59' 10" a 78° 27' 36" longitud oeste; y, 00° 28' 30" a 00° 57' 30" latitud norte. La superficie territorial abarca los 582,55 km² y una densidad demográfica de 21,85 hab/km². Presenta un rango altitudinal que va desde los 440 m.s.n.m hasta los 3.900 m.s.n.m. Su cabecera cantonal está ubicada a 94 km de Tulcán, 21 km de El Ángel, 39 km de Bolívar, y 42 km de Ibarra.

Tabla 4

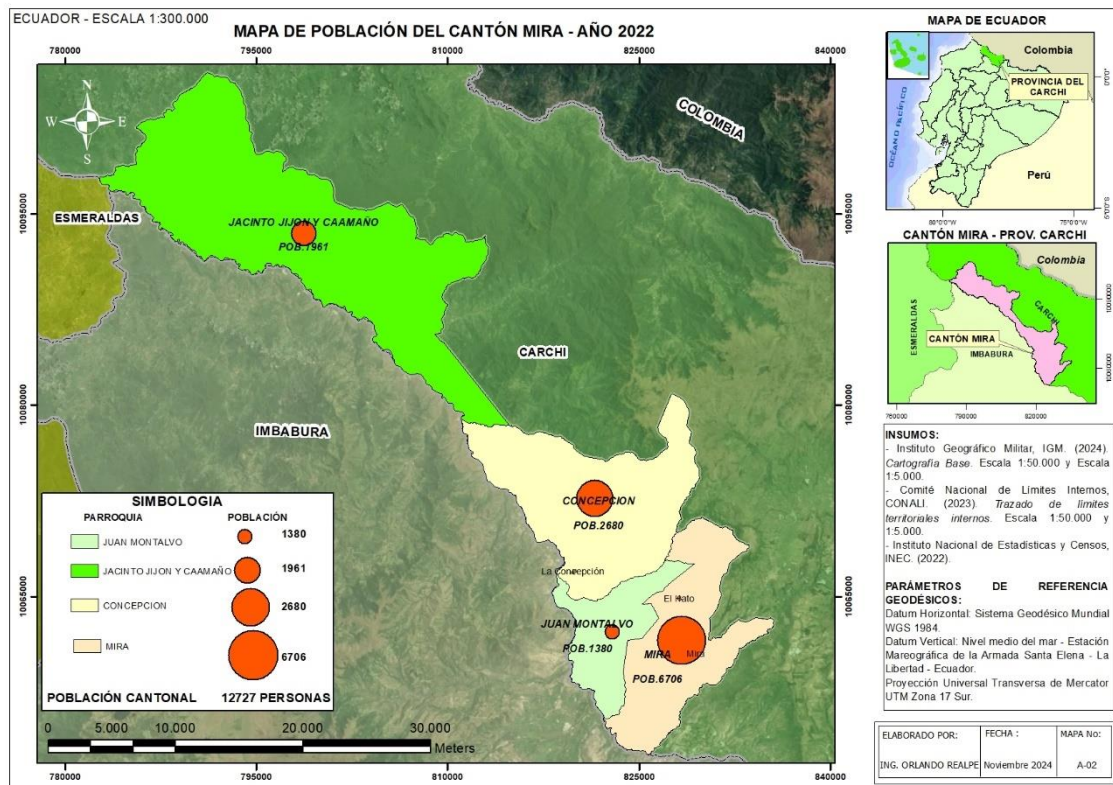
Datos generales del cantón Mira de la Provincia Carchi

Nombre del Cantón	Mira
Fecha de cantonización	18 de Agosto del año 1980
Población total INEC (2022)	12727 habitantes
Extensión CONALI (2015)	582,55 Km ²
Ubicación	El cantón Mira se ubica al sur-occidente de la Provincia del Carchi
Límites	Al norte limita con el cantón Espejo y el cantón Tulcán de la provincia del Carchi; hacia el nororiente con el cantón Espejo; hacia el este con el cantón Bolívar; al sur y sur-poniente con el cantón Ibarra de la provincia de Imbabura y el cantón San Lorenzo de la Provincia de Esmeraldas; y al oeste con el cantón Tulcán.
División político administrativa	La cabecera cantonal es Mira considerada parroquia urbana, y posee tres parroquias rurales: La Concepción, Juan Montalvo y Jacinto Jijón y Caamaño.
Identificación cultural INEC (2022)	Mestiza/o el 61,81 %; Afroecuatoriana/o el 32,73 %; Indígena el 4,84 %; Blanca/o el 0,46 %; Montubia/o el 0,15 %; Otro el 0,01 %

Nota: Adaptado del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Mira.

Figura 2

Mapa de la población del cantón Mira

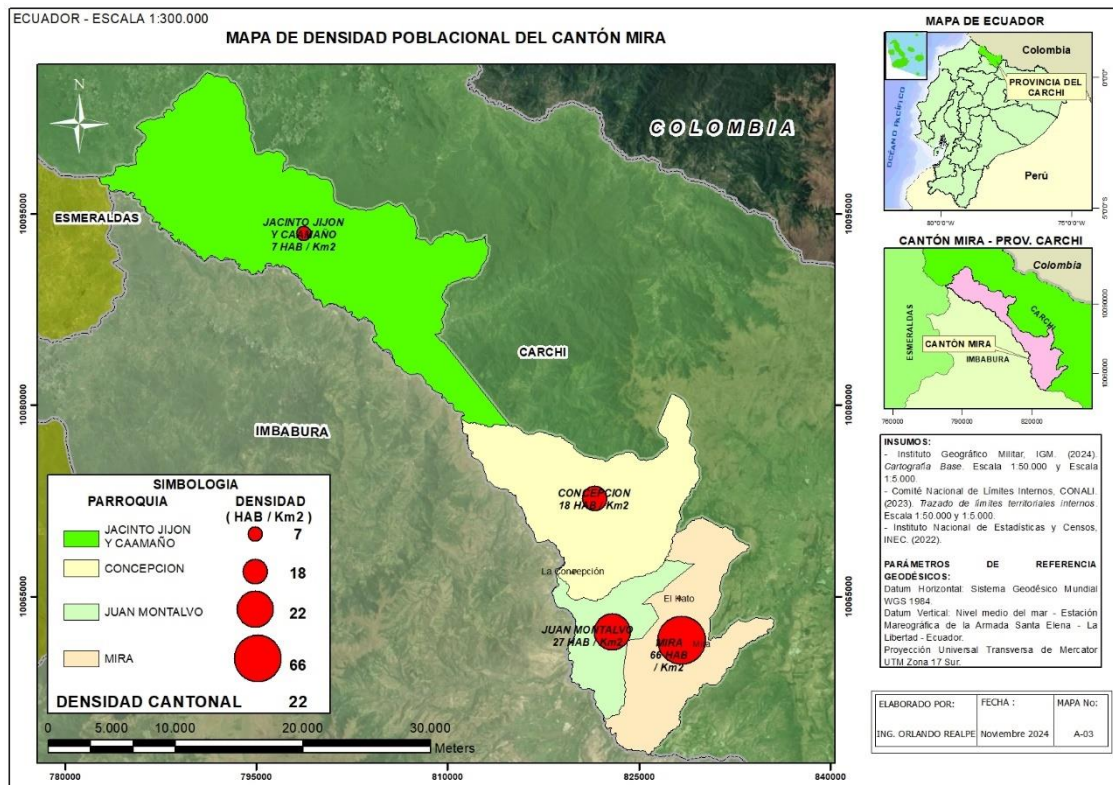


Nota: Adaptado de la información poblacional tomado del censo por el INEC en el año 2022.

El mapa de densidad poblacional del cantón Mira mostrado en la Figura 3, correspondiente a datos tomados del año 2022, presenta la distribución de habitantes por kilómetro cuadrado (hab/km²) en sus cuatro parroquias la parroquia de Mira posee la mayor densidad con 66 hab/km², reflejando una concentración significativa de población en comparación con el resto del cantón. Le siguen Juan Montalvo con 27 hab/km², Concepción con 18 hab/km² y, finalmente, Jacinto Jijón y Caamaño con apenas 7 hab/km², evidenciando una distribución más dispersa en esta última, el cantón Mira presenta una densidad cantonal de 22 hab/km², lo que indica un territorio con baja ocupación espacial, característico de zonas rurales.

Figura 3

Mapa de densidad poblacional del cantón Mira



Nota: Adaptado de la información poblacional tomado del censo por el INEC en el año 2022 en relación a la superficie identificado por el CONALI.

En el periodo de la presente investigación la administración municipal estaba dirigida por el Ingeniero Johnny Garrido Pule, Alcalde del periodo 2019 -2023 que implementó programas y proyectos en vialidad en cumplimiento al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial cantonal aprobado mediante ordenanza como política local.

Como información relevante el Ministerio de Transportes y Obras Públicas -MTO (2022), interviene en mejoramiento y mantenimiento de la red vial de su competencia a nivel nacional es así que un 65,6% se ejecuta por administración directa, el 18,6% administra por delegaciones y el 15,8% por el programa de mantenimiento por resultados. La gestión y administración de las vías se evidencia en el estado y calidad (calzada, drenajes, seguridad vial e infraestructura vial). En la Tabla 5 se resume el estado de las vías (PND, 2024, p. 187).

Tabla 5*Estado de la Red Vía Estatal*

Estado	Longitud (Km)	Porcentaje
Muy bueno	479,27	6,4%
Bueno	2.916,72	38,8%
Regular	2.505,24	33,3%
De circulación con precaución	1.619,06	21,5%
Total	7.520,29	100%

Nota: Adaptado del Plan Nacional de Desarrollo (2024-2025)

En el cantón Mira existen vías internas de los asentamientos poblados y las vías que ayudan a conectar los poblados entre sí, sean parroquias, cantones o provincias. La vía asfaltada E187 conecta el territorio de Mira con la provincia de Imbabura y Carchi. La vía asfaltada a la Costa conecta la parroquia de Mira con las comunidades de las parroquias de Juan Montalvo y La Concepción. La parroquia Jacinto Jijón y Caamaño se conecta con el resto del cantón por medio de vías internas de lastre y de manera las cómodas por la vía E10 que pertenece a Imbabura.

En el Cantón Mira la panamericana E10 conecta el territorio del cantón Mira con la provincia de Imbabura y Esmeraldas, y para conectar las parroquias con sus comunidades las vías principales como la Panamericana E10 con ruta Salinas-San Lorenzo y 187 que es una ramificación de la E10 en la provincia del Carchi, inicia en el puente del Rio Chota atraviesa el territorio de Mira, San Isidro, El Ángel y se conecta nuevamente con la E10 en Bolívar, vías por las cuales existe el transporte público para la interconectividad provincial, además hemos identificado los puentes que nos conectan con las vías de acceso a las comunidades.(GADCM, 2020b, p. 332)

El Plan de Desarrollo Vial Integral de la Provincia de Carchi 2019–2033, elaborado por el Consorcio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador (CONGOPE, 2019, p.29), detalla que el cantón Mira cuenta con 277,61 kilómetros de red vial bajo la competencia de la Prefectura del Carchi. De este total, 68,88 km facilitan la conectividad entre parroquias rurales, 132,24 km conectan asentamientos humanos entre sí, 1,2 km vinculan la red vial estatal con la cabecera cantonal, 68,5 km enlazan la red vial estatal con asentamientos humanos, finalmente 6,79 km se dirigen hacia otros sectores.

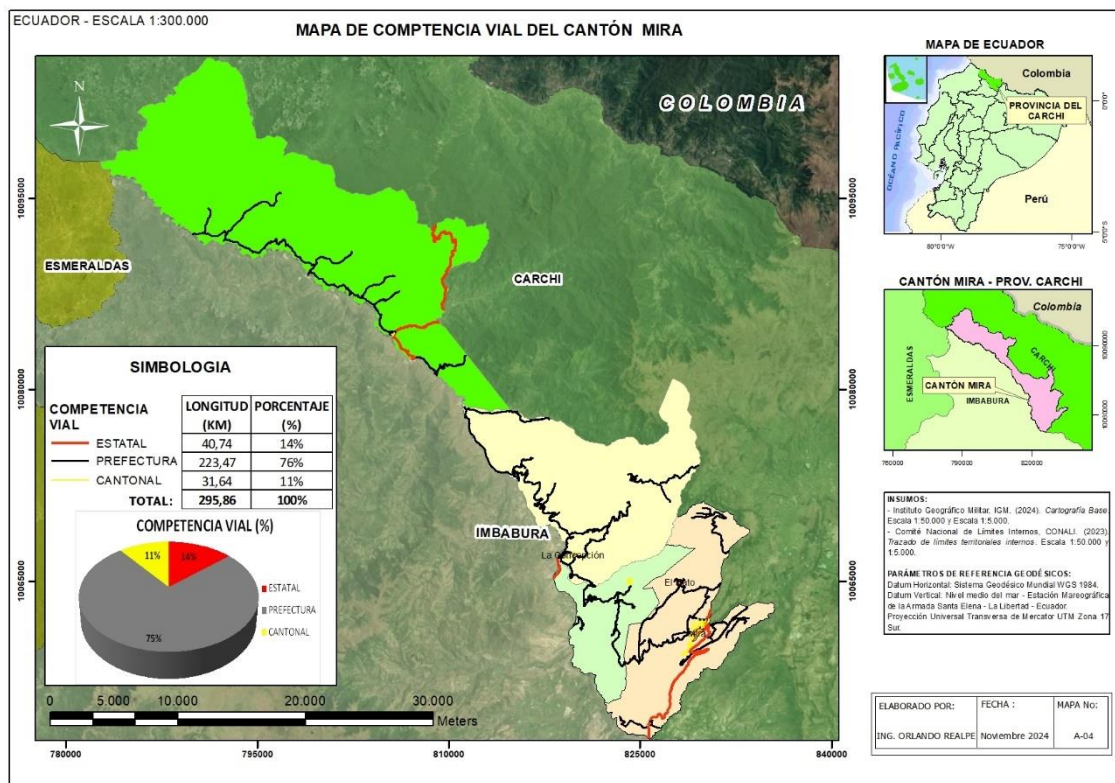
Existen vías antiguas de piedra que conectan a las comunidades que han sido asfaltadas pero que la mayoría de estas vías aún son de lastre. Las vías al interior de las comunidades y parroquias se caracterizan por tener en su mayoría acera peatonal y calzada vehicular (GADCM, 2020b, p.300).

El sistema vial bajo la competencia exclusiva del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira abarca una longitud total de 31,64 km. En la zona urbana de la ciudad de Mira, la red vial se extiende por 24,95 km. En las cabeceras parroquiales rurales, las longitudes son las siguientes: Jacinto Jijón y Caamaño, 0,78 km; La Concepción, 3,38 km; y Juan Montalvo, 2,57 km.

La Figura 4 muestra el "Mapa de Competencia Vial del Cantón Mira" el cual presenta la distribución de la red vial distribuido en cuatro parroquias. El mapa indica la competencia de las vías, clasificándolas por su competencia de intervención, donde el 75% de la red vial corresponde a la Prefectura de Carchi, el 14% al Estado ecuatoriano representado a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP y el 11% al Gobierno Municipal del Cantón Mira, sobre un total de 295,86 kilómetros de vías, permitiendo identificar responsabilidades administrativas y facilita el análisis para la planificación territorial.

Figura 4

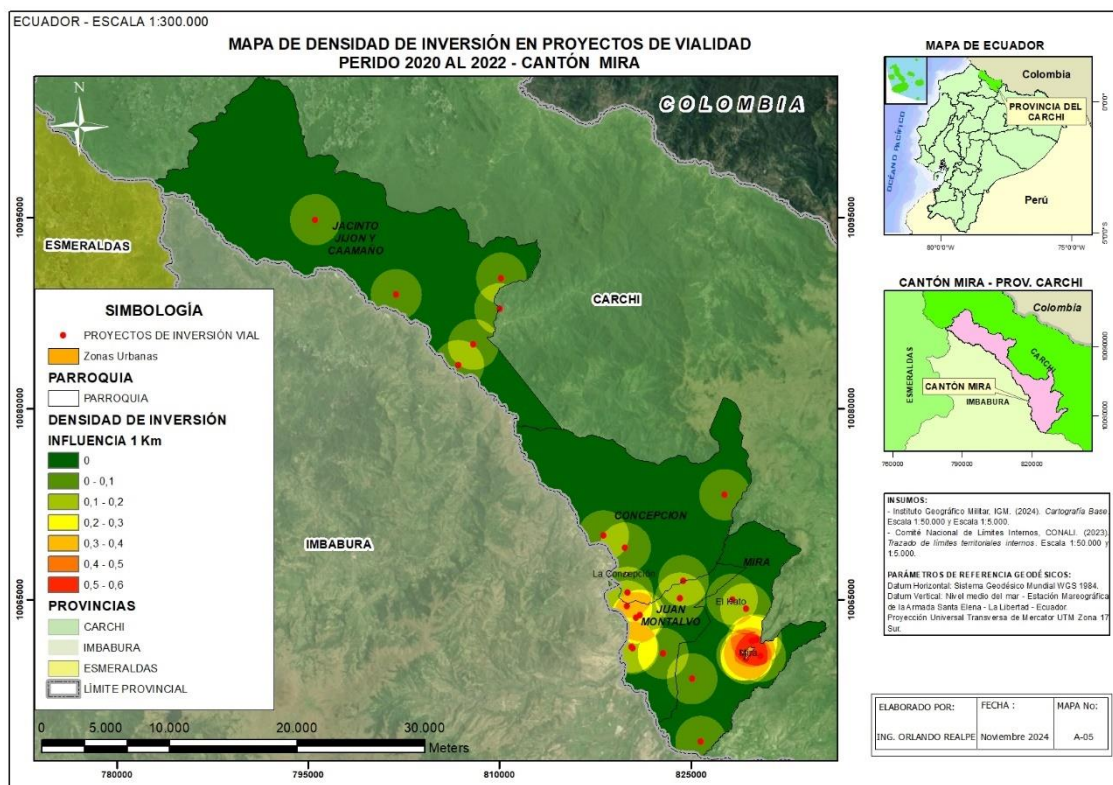
Mapa de Competencia Vial del cantón Mira



La investigación se focalizó como se muestra en la Figura 5 en los proyectos ejecutados en el cantón Mira en el periodo de los años fiscales del año 2020 al 2022 por el Gobierno Municipal en los proyectos identificados (Ver Anexo C) que contemplaron el de mejoramiento, mantenimiento de la infraestructura vial en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes.

Figura 5

Mapa de Densidad de Inversión en proyectos de Vialidad en el periodo 2020 al 2022 en el cantón Mira.



3.2. Enfoque y tipo de investigación

Comprender la relación entre el bienestar social y la inversión en proyectos viales en el desarrollo local como incidencia de un gobierno cantonal, requiere actividades de investigación por procesos formales y operativos que permiten entender el origen de análisis de la sociedad, en este caso se optó por el enfoque mixto, que se describe a continuación.

Para entender la incidencia de los proyectos ejecutados en el buen vivir de las personas las instituciones son los marcos de análisis de una sociedad, requiere de procesos más formales y operativos, al menos para las variables de estudio.

3.2.1. Enfoque

Para el desarrollo de la investigación se planteó el uso del enfoque mixto debido a la variedad de técnicas, métodos e instrumentos empleados para alcanzar los objetivos planteados. Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) los señala como, un conjunto integral de procesos investigativos sistemáticos, empíricos y críticos que incluye la recopilación y el análisis tanto de datos cuantitativos a través de mediciones numéricas con encuestas que miden las cualidades de los sujetos, y las manifestaciones sociales e información cualitativa, donde se integró y discutió el conjunto de datos para hacer inferencias a partir de la información recopilada y obtener una comprensión más profunda para el cumplimiento del objetivo general logrando una mayor comprensión del estudio, Ragin (2007).

En términos metodológicos, se cumplió el objetivo específico uno desde el método cualitativo en el análisis documental a través de la recolección de documentos generados por el Municipio de Mira en el periodo de los años 2020 al 2022 sobre el presupuesto planificado anual y su ejecución, convenios suscritos, normas, ordenanzas que permitieron atender la necesidad de mejoramiento de la infraestructura vial apegado a la Planificación Nacional de Desarrollo, los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el marco de las competencias y como las narrativas analíticas permitieron al investigador entrelazar la Herramienta NATO propuesta por Christopher Hood (1983) para el análisis de la política pública de vialidad con el desarrollo local de la población.

En el segundo objetivo, se realizó un estudio cuantitativo, esta investigación consideró relevante levantar información de fuentes primarias, es decir a través de encuestas a beneficiarios directos de proyectos de inversión vial del Cantón Mira, con preguntas cerradas con respuestas en la escala de Likert, lo que permitió analizar el nivel de bienestar de sus habitantes, identificando las particularidades de la investigación en torno a la medición del buen vivir. Con los datos recopilados y transformados en información se desarrolló el objetivo tres que permitió determinar la relación entre la ejecución presupuestaria en la competencia de vialidad y el bienestar de los sectores beneficiarios del Cantón Mira.

La investigación se construyó sobre la base de fuentes de información primaria de la página web del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira en la sección transparencia, contrastado con la información institucional que reposa en la Secretaría Nacional de Planificación (SNP), los informes de rendición de cuentas publicado por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social (CPCCS), procesos de contratación

publicados en el Sistema Oficial de Contratación Pública – SERCOP. La recopilación de la información secundaria oficial de las distintas Instituciones Públicas como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas-MTOP, Prefectura del Carchi-GADPC, Instituto Geográfico Militar-IGM, Sistema Nacional de Información-SNI, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos-INEC. Homologando, homogenizando y sistematizando los datos. De esta manera, los resultados obtenidos sirvieron como insumos de gestión en la vialidad cantonal y permitió facilitar el desarrollo territorial y social, en el marco de las políticas de desarrollo cantonal y nacional.

Este enfoque permitió establecer patrones de comportamiento tanto en la inversión como en la territorialización de los proyectos permitiendo analizar profundamente los objetivos específicos 1 y 2.

3.2.2. Tipo de investigación

Con base al tema de investigación, el problema y los objetivos propuestos, se consideró que el tipo de investigación es una investigación experimental, documental, descriptiva y explicativa; con la finalidad de aportar información que guíe la toma de decisiones para programas y procesos entorno a los resultados de evaluar la planificación vial del GAD cantonal. Es no experimental, para Hernández (2010) en este tipo de investigación se realiza sin manipular deliberadamente variables. Basándose fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para analizarlos estadísticamente con posterioridad; en este sentido se procesó y analizó la información en su contexto oficial.

Es documental, técnica de investigación cualitativa encargada de recopilar y seleccionar información a través de la lectura de documentos como es la programación de la planificación operativa anual, cumplimiento de índice de metas e información de rendición de cuentas.

Es descriptiva porque busca “especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (Hernández, 2006, p. 102). Debido a que, entre los resultados de esta investigación se describen las acciones que se formularon e implementaron desde el GADM de Mira, para mitigar la problemática en el cantón Mira. (Hernández, 2010). Finalmente, la investigación es explicativa porque, “Pretende establecer las causas de los eventos, sucesos o fenómenos que se estudian” (Hernández, 2006, p. 83). En este sentido, se identificó el nivel de bienestar en la ciudadanía al medir bienestar, el equilibrio vida-trabajo perfil, conexiones sociales y capital social.

En ese orden de ideas, es preciso aclarar que, durante el proceso de investigación, particularmente en la recolección y procesamiento de información, las variables no sufrieron ningún tipo de manipulación.

3.3. Definición y operacionalización de variables

Vázquez (2022) propuso que las dimensiones del desarrollo local se centren en variables que proporcionen un marco comprensivo para analizar el progreso y el bienestar de una localidad. Estas variables, junto con sus respectivos indicadores, son fundamentales para evaluar diversos aspectos del desarrollo local y pueden adaptarse según las necesidades y el contexto de cada estudio específico.

- 1) La dimensión social se refiere al bienestar de la población mediante la provisión de servicios básicos. Además, enfatiza la importancia de las relaciones sociales basadas en la equidad de género, así como en la forma de organización de los actores locales.
- 2) La dimensión político-institucional queda definida sobre las bases de la democratización y participación ciudadana a través del Plan de Desarrollo del Cantón Mira- PDyOT. Consideró la estructura y el funcionamiento del sistema político local, al mismo tiempo que se cimienta en un sistema institucional donde convergen los sectores público y privado.

3.3.1 Definición de variables

Variable independiente: Planificación vial.

Variable dependiente: Desarrollo local desde el eje de bienestar social.

3.3.2 Operacionalización de variables

Tabla 6

Operacionalización de variables

Variable	Dimensión	Indicador	Items	Técnica e Instrumento
Planificación vial	Nodalidad	Planes	Evaluación de planes existentes	Análisis documental
		Programas	Existencia de programas de mejoramiento vial	
		Bases estadísticas	Accesibilidad de los datos para la toma de decisiones	

	Informes	Transparencia y precisión de los informes		
	Autoridad	Leyes, códigos, decretos, ordenanzas y reglamentos que define alcance, responsabilidades, atribuciones y roles	Cumplimiento de normas por parte de las autoridades	
	Tesoro	Instrumento técnico: presupuesto público, asignaciones a programas, proyectos y actividades.	Eficacia en el uso del presupuesto asignado	
	Organización	Legislación cantonal Área en la institución Personal, planificación plurianual, anual.	Existencia de normas específicas de infraestructura vial a nivel cantonal	
Desarrollo Local, bienestar social		Satisfacción con la vida	Nivel de satisfacción general de la población	
	Bienestar	Balance afectivo negativo	Evaluación de experiencias negativas (estrés, inseguridad)	
		Desigualdades en el bienestar subjetivo: diferencias entre grupos de población	Identificación de las principales desigualdades	Encuesta, levantamiento en campo
	Equilibrio vida-trabajo	Tiempo libre	Calidad del tiempo libre según percepción de la población	
	Largas jornadas laborales no remuneradas	Promedio de horas en jornadas laborales no remuneradas		

	Brecha de género en el total de horas trabajadas	Diferencias en las horas trabajadas entre hombres y mujeres
	Satisfacción con el uso del tiempo	Nivel de satisfacción con el balance tiempo libre/trabajo
	Desigualdades en la conciliación de la vida laboral y familiar: diferencias entre grupos de población	Comparación entre grupos en la conciliación laboral-familiar
Conexiones sociales	Apoyo social	Participación en actividades comunitarias
	Tiempo dedicado a interacciones sociales	Frecuencia y duración de interacciones sociales
	Satisfacción con las relaciones personales	Nivel de satisfacción con las relaciones sociales cercanas
	Desigualdades en las conexiones sociales: diferencias entre grupos de población	Factores que afectan la desigualdad social
Capital social	Voluntariado a través de organizaciones	Participación en actividades de voluntariado
	Confianza en los demás	Nivel de confianza interpersonal en la comunidad
	Confianza en las instituciones: gobierno municipal	Percepción de la comunidad sobre el gobierno municipal

3.4. Procedimientos

La ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, el conocimiento científico propuesto por Rodríguez y Pérez, (2017) se planteó el método de investigación como técnica para alcanzar el objetivo planeado desde la cognición, vía empleada para reflejar en el pensamiento del objeto de estudio.

Para Ortiz (2015); Pérez et al., (2009), Valledor y Ceballos (2006); Cerezal y Fiallo (2005); Labarca (2001); Bisquera (1989); Nocedo de León (1984) la clasificación de los métodos los divide en empíricos o teóricos; siendo el primer método en la presente investigación que se tomó como proceso de investigación al indagar o buscar información para dar respuesta a las preguntas científicas de la investigación, con la finalidad de buscar y procesar información para proporcionar nuevos conocimientos, destacando en lo pertinente el análisis y la encuesta.

3.4.1. Población y muestra

Cálculo para la muestra: Para evaluar la incidencia de la planificación vial en el desarrollo local se lo desarrollará por un muestreo probabilístico aleatorio estratificado.

Tratándose de una temática que involucra el rol del ciudadano y que se debe obtener precisamente la información de ellos se tiene en consideración a población beneficiaria sobre los proyectos de inversión vial, por el Gobierno Municipal del cantón Mira (ver Anexo C).

Para el cálculo del tamaño de la muestra de las encuestas se aplicó un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%, aplicando la siguiente formula:

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

Donde:

n = Tamaño de la muestra, número de unidades a determinarse.

N = Representa el universo o población a estudiar

p = Proporción de aciertos. Cuando no conocemos p, p=0,5

q = Proporción de desaciertos, q=1-p.

Z = Nivel de confianza

e = Margen de error

Tabla 7

Cálculo de la muestra

SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN	VALOR
N	Población	12727
Z	Puntaje Z asociado al nivel de confianza	1,96
e	Margen de error	0,05
p	Proporción de aciertos	0,5
q= 1-p	Proporción de desaciertos	0,5
	Numerador	12223,01
	Denominador	32,78
n	Tamaño de la muestra	373

3.4.2. Métodos

A partir del objetivo general se propuso analizar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, provincia del Carchi. Se desarrollarán las siguientes etapas:

Fase 1.- La ejecución de la planificación vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira durante el período 2020 – 2022.

1. Analizar la política pública de vialidad del GAD Mira en el período 2020 – 2022:
 - Revisar ordenanzas y la ejecución del PDOT como política pública.
2. Solicitar información geográfica:
 - Obtener datos compatibles con los sistemas de información geográfica sobre el sistema vial nacional, provincial y cantonal.
3. Evaluar el cumplimiento del eje vial:
 - Comparar la política pública del cantón con las características específicas de los cuatro niveles de competencia: nacional, provincial, parroquial y cantonal.
4. Cuestionar los mecanismos de intervención vial:
 - Evaluar la ejecución de convenios y la inversión presupuestaria en relación a las herramientas de planificación.
 - Analizar información de las ordenanzas vigentes al periodo establecido de la página oficial del municipio referente a vialidad (2 semanas).
5. Analizar metas planteadas:
 - Revisar el informe de cumplimiento de metas (1 semana).

Fase 2.- El impacto de la ejecución de la planificación vial en el desarrollo local desde el bienestar social de los beneficiarios

- Evaluar la ejecución de la planificación vial en el ámbito vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira durante el período 2020 – 2022.
- Revisar la ejecución del presupuesto de inversión conforme al Plan Operativo Anual.
- Realizar encuestas a beneficiarios de la implementación de proyectos de infraestructura vial a nivel cantonal.
- Analizar la información proporcionada a la Secretaría de Planificación sobre el cumplimiento del presupuesto.
- Comparar la información del municipio (3 semanas).

Fase 3.- Como la ejecución de la planificación vial influyó en el bienestar de los beneficiarios.

- Identificar el impacto en el desarrollo local identificado por los beneficiarios dentro de la dimensión de bienestar social Describir la distribución geográfica del presupuesto de inversión destinado a la vialidad del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira durante el período 2020 – 2022.
- Evaluar el tamaño de las comunidades, la densidad de población y otros factores relevantes, considerando el territorio, los enlaces y los nodos de desarrollo.
- Analizar y contrastar los convenios suscritos relacionados con la inversión vial con el municipio del cantón Mira.
- Determinar como la ejecución de la planificación vial influye en el bienestar de los beneficiarios.

3.5. Consideraciones bioéticas

Por cuanto la presente investigación está relacionada con analizar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, provincia del Carchi, no se manejan temas en los cuales se deba incorporar consideraciones bioéticas, por esta razón no se desarrolla el presente apartado.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados y Discusión

El capítulo de resultados y discusión está estructurado en tres fases, el primero describe los principales hallazgos respecto de los instrumentos de información, autoridad, tesoro y organización, que se recuperaron de las páginas web de instituciones como la Secretaría Nacional de Planificación, Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, Transparencia del GAD Mira para analizar la ejecución de la planificación vial durante el período de los años 2020 – 2022.

En el segundo apartado, se analiza la ejecución de la planificación vial y el desarrollo local desde el bienestar social de los beneficiarios directos de proyectos de mejoramiento y ampliación de proyectos viales en el periodo establecido mediante el levantamiento de información desarrollada mediante encuesta.

En el tercer apartado, se determina la relación entre la ejecución de la planificación vial y el bienestar de los beneficiarios.

FASE 1: Ejecución de la planificación vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira durante el período 2020 – 2022.

El análisis de la ejecución de la planificación vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira durante el período 2020 – 2022, se sustenta en la metodología NATO desarrollada por Christopher Hood (1986), que incluye nodalidad, autoridad, tesoro, organización.

La Nodalidad representa la capacidad del gobierno municipal para actuar como un punto central de información y comunicación, incluye convenios de cooperación interinstitucional (véase

Tabla 8).

Tabla 8

Nodalidad del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Mira

Objeto	Número de convenio
Convenio De Cooperación Interinstitucional entre El Gad De La Provincia Del Carchi, Gad Mira	004-GHV-2020
Convenio de cooperación interinstitucional entre el GAD de la provincia del Carchi, GAD Mira, GAD parroquial rural de Juan Montalvo.	054-GHV-2020
Convenio específico de cooperación interinstitucional entre el Gad Municipal de Mira y el Gad Parroquial de Juan Montalvo	
Convenio de cooperación interinstitucional entre el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia del Carchi y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Mira.	0056-GHV-2020
Convenio de cooperación interinstitucional entre el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia del Carchi y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Mira.	007-GHV-2021
Convenio de cooperación interinstitucional entre el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia del Carchi, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Mira y el Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Juan Montalvo.	No. 002-GHV-2022
Convenio de cooperación interinstitucional entre el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia del Carchi, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Mira y el Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural de Juan Montalvo.	No. 002-GHV-2022
Convenio específico de cooperación entre Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Tulcán; Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón	C.E.- 013- GADCM-PS-A-2022

Mira y Gobierno Descentralizado de la parroquia
Tobar Donoso.

Nota: Tomado de la investigación desarrollada con base en convenios mencionados en la tabla del Anexo. C.

La **Autoridad** precisa el uso del poder y la regulación para influir en el comportamiento de los ciudadanos. Así, las leyes, códigos, decretos y reglamentos que definen el alcance, responsabilidades, atribuciones y roles de los GAD municipales para el desarrollo de las vías se definen en la Tabla 9.

Tabla 9

Autoridad de los GADM para el desarrollo de vías

Reglamentación nacional	Descripción
Constitución de la República del Ecuador (2008)	<p>Deber del Estado, planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sostenible y asegurar una distribución equitativa de los recursos (artículo 3).</p> <p>Políticas públicas como garantías constitucionales de los derechos (artículo 85).</p> <p>Producir bienes, mantener infraestructuras y proveer servicios públicos, impulsando el desarrollo de actividades mediante políticas públicas adecuadas (artículo 277).</p> <p>regular el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa (artículo 279).</p> <p>Plan Nacional de Desarrollo como instrumento guía de las políticas, programas y proyectos públicos, presupuestos y la asignación de recursos (artículo 280).</p> <p>Reconoce al ser humano como el centro de la economía, promueve una relación equilibrada entre la sociedad, el Estado y el mercado, en armonía con la naturaleza (artículo 283).</p> <p>Proporcionar vialidad como servicio público esencial, bajo principios de eficiencia, accesibilidad y calidad (artículo 314).</p>
Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización (COOTAD) (2024)	<p>Reconoce las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) en el ámbito municipal (artículo 1).</p> <p>El GAD municipal tiene la responsabilidad de planificar, mantener las vías urbanas y las zonas de expansión (artículo 8).</p> <p>La estrategia vial debe incluir una planificación integral que conecte ambos territorios, facilitando el acceso a servicios básicos, lo que fortalecerá el desarrollo social (artículo 7).</p>

	Los Planes Sectoriales de Infraestructura de Transporte Terrestre y el Plan Estratégico de Movilidad deben alinearse con la planificación vial del cantón, garantizando un desarrollo sostenible y mejorando la calidad de vida de sus habitantes (artículo 17).
Ley orgánica del sistema nacional de infraestructura vial del transporte terrestre (2017)	Las vías son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias (artículo 3)
Código orgánico de planificación y finanzas públicas (2024)	Articular los diferentes niveles de gobierno y la planificación territorial, lo que permite a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) diseñar políticas locales de manera autónoma, pero coordinada con el gobierno central. Conectividad interna y externa facilitando el acceso de las zonas rurales a los centros urbanos y potenciando el desarrollo económico y social.

Nota: Normativa legal con base en las leyes que orientan a la planificación vial para los GAD's municipales.

La utilización de recursos financieros en el **Tesoro** permite que la política pública se implemente y se mantenga en el tiempo hasta alcanzar los resultados esperados. Para el estudio se retoma el instrumento técnico denominado presupuesto público, que se ejecuta a través de asignaciones a programas, proyectos y actividades.

El análisis del presupuesto de los ingresos y gastos devengados en el cantón Mira durante el período 2020-2022 (

Tabla 10), muestra un manejo razonablemente eficiente de los recursos financieros referente al uso y control de los recursos económicos como medio de gobernanza. Durante los tres años analizados, los ingresos devengados alcanzaron un total de 13.981.715,62 dólares, frente a gastos devengados de 12.404.878,35 dólares, generando una diferencia de 1.576.837,27 dólares, con un promedio de ejecución del 89%.

El año 2020 muestra un 92% de ejecución, reflejando un adecuado uso del presupuesto asignado. Sin embargo, en 2021 se observa una disminución significativa en la ejecución, alcanzando apenas el 77%. Para 2022, la eficiencia mejora notablemente, con una ejecución del 96%, indicando un fortalecimiento en la gestión de los recursos.

Tabla 10

Año	Ingresos devengados	Gastos devengados	Diferencia	% de Ejecución
Año 2020	4.340.295,24	3.987.144,38	353.150,86	92%
Año 2021	4.280.867,31	3.292.472,30	988.395,01	77%
Año 2022	5.360.553,07	5.125.261,67	235.291,40	96%
Total	13.981.715,62	12.404.878,35	1.576.837,27	89%

Nota: Tomado con base en cédulas presupuestarias anuales.

En la

Figura 6, Mapa de inversión vial del Cantón Mira - período 2020 - 2022, muestra la distribución y el monto de la inversión en infraestructura vial ejecutada en el cantón, el gráfico expone las inversiones diferenciadas por año. El año 2020 registró la inversión de \$424.644,66. El año 2021 presenta la inversión de \$80.093,96. Y, en el año 2022 presenta el gasto devengado de \$547.387,32; con un monto total de inversión de los tres años en \$1'052.125,94 que corresponde a un 13,23%.

El análisis espacial muestra la inversión vial en el Cantón Mira (véase figura 6), el año 2022 evidencia una reactivación de proyectos viales como respuesta a las necesidades de infraestructura.

Figura 6

Mapa de inversión vial del Cantón Mira - período 2020 al 2022

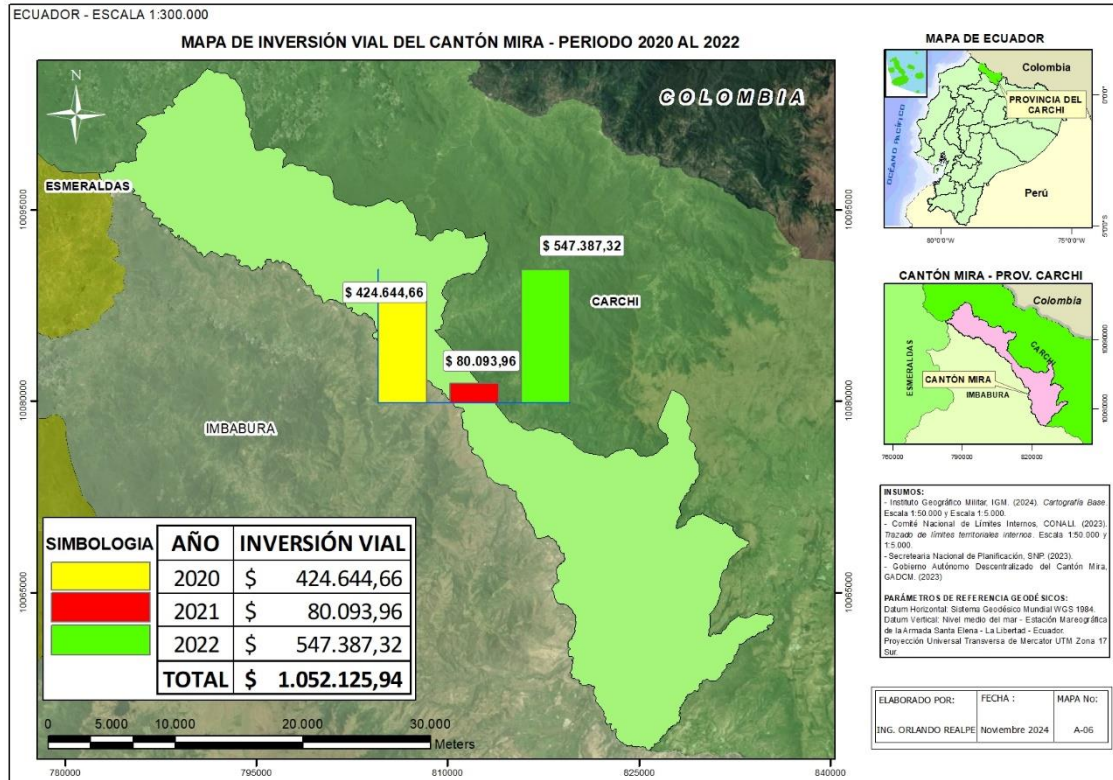


Tabla 11

Proyectos de inversión Gad Mira 2020 al 2022 según Servicio Nacional de Contratación Pública SERCOP

N.º	Año	Denominación de la partida	Nombre del proyecto	Parroquia	Comunidad / Barrio	Sector Urbano / rural	Inversión	Convenios de Cooperación Interinstitucional	FUENTE DE INFORMACIÓN					
									Servicio Nacional de Contratación Pública - SERCOP			Consejo de Participación Ciudadana y Control Social - CPCCS	Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Mira	
									Objeto	Enlace	Tipo o Código de Contratación	Enlace	Enlace	Enlace
1		Proyecto de Construcción del Puente Santiaguillo (Fondos donados por la Embajada de Japón). Incluye fiscalización.	Construcción del Puente sobre el Río Santiaguillo, ubicado en el sector El Chico, parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Juan Montalvo	Juan Montalvo	Rural	\$ 92.758,52	Embajada de Japón						
2020		Mejoramiento, mantenimiento y ampliación de Obras en el Cantón Mira	Construcción de adoquinado, aceras y bordillos en varias calles de la ciudad de Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi. - Pasaje Entre León Rúaless Y Chontahuasi Sector CIBV. - Calle Sucre Entre León Rúaless Y Chontahuasi más Prolongación. - San Roque Entre García Moreno Y Bolívar. - Calle principal - La Tola	Mira	Ciudad de Mira	Urbano	\$ 54.670,23	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=FXUk4yIS8ewHP9PpXtobDmQ3Hla2Y4IIQlu mahaaVdE,	MCO-GADM-007-2019	https://informe.cpccs.gob.ec/ReportesConsejo/Pages/ReportViewer.aspx?%2fReportesRendicionProduccion%2fReporteInformeGad&Codigo=1744&año=2020	https://mira.gob.ec/transparencia/	https://mira.gob.ec/rendicion-de-cuentas/rendicion-de-cuentas-2020/		
3		Mejoramiento, mantenimiento y ampliación de Obras en el Cantón Mira	Construcción de adoquinado, aceras y bordillos en la prolongación de la calle Ricardo Rúaless, parroquia Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Ciudad de Mira	Urbano	\$ 17.705,93	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=tsd_PQOrU4Mi8u6M	MCO-GADM-011-2019					

							cPDPcinq9kzzv-7eZW8sgEHVXo,				
4	Implementación de viseras en el Cantón Mira, Provincia del Carchi	Implementación De Viseras En El Cantón Mira, Provincia Del Carchi. Instalación de viseras en las paradas de bus de las comunidades: San Luis, Santa Isabel (2), Pisquer, San Patricio, El Carmen, La primavera, Chamanal y Tulquizán.	Mira	Varias comunidades	Rural	\$ 15.045,00	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=zxEgX-9GjCAypKrOUdlxrwYJFc6aRt_XTuvdvN_SwOY ,	MCO-GADM-005-2019			
5	Convenios Institucionales	Construcción de aceras, bordillos y adoquinado de las calles de las comunidades de Tulquizán, Santiaguillo y Cabuyal, parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Montalvo	Tulquizán Santiaguillo Cabuyal	Rural	139.400,73	Convenio De Cooperación Interinstitucional Entre El Gad De La Provincia Del Carchi, Gad Mira, Gad Parroquial Rural De Juan Montalvo. 054-GHV-2020				
6	Construcción de Adoquinado la Vía que Conduce a la Unidad Educativa León Rúailes, Las Parcelas, Parroquia Mira.	Implementación del Adoquinado de la vía que conduce a la Unidad Educativa Fiscomisional "León Rúailes", sector Las Parcelas, Parroquia y Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Ciudad de Mira	Urbano	\$ 66.071,43	Convenio De Cooperación Interinstitucional entre El Gad De La Provincia Del Carchi, Gad Mira, 004-GHV-2020	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=wu6oJkzGVM03Bfw4fZ20IatO-ifO-X7pGrz4wtbpaQQ ,	MCO-CARCHI-013-2020		
7	Construcción De La Calle Miraflores De La Parroquia Juan Montalvo, cantón Mira.	Adoquinado en la calle Miraflores, parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Montalvo	Juan Montalvo	Rural	\$ 38.992,82	Convenio De Cooperación Interinstitucional entre El Gad Mira y Gad Parroquial Rural De Juan Montalvo.	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=NS5HwREi0IP7Lk4jwP7C1ua0MsxGxbE9viEEzq3aXIM	MCO-GADJM-004-2019		
8021	Mejoramiento, Mantenimiento Y Ampliación	Mejoramiento del puente peatonal en la comunidad de Espejo No. 1, Parroquia Jacinto Jijón y Caamaño,	Jacinto Jijón y	Espejo N°1	Rural	\$ 7.060,93	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/IC/buscarInfima.cpe#	Ínfima Cuantía	https://informe.cpccs.gob.ec/ReportesConsejo	https://miragob.ec/tranpar	https://miragob.ec/rendicon-de-cuentas/rendi

	de Obras En El Cantón Mira	Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Caa mañ o							/Pages/ReportViewer.aspx?%2fReportesRendicionProduccion%2fReporteInformeGad&Codigo=4176&año=2021	encia/tr anspar encia- 2021/	cion-de cuentas- 2021/
9	Mejoramiento, mantenimiento y ampliación de vías en el Cantón Mira	Mejoramiento de la vía perpendicular a la calle principal de la comunidad Pisquer, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Pisquer	Rural	\$ 7.159,26		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/IC/buscarInfima.cpe#	Ínfima Cuantía			
10	Implementación De Bordillos En La Comunidad De El Hato De Mira.	Implementación De Bordillos En La Comunidad De El Hato De Mira.	Mira	El Hato	Rural	\$ 5.621,85		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/IC/buscarInfima.cpe#	Ínfima Cuantía			
11	Construcción De Aceras, Bordillos Y Adoquinado En El Barrio El Mirador de la comunidad de Mascarilla, parroquia Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Construcción De Aceras, Bordillos Y Adoquinado En El Barrio El Mirador de la comunidad de Mascarilla, parroquia Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Mascarilla	Rural	\$ 19.995,92		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=Bqqz4wAmVT61KxUITKADMZ39v_96cMofAvTPxqgWiQY,	MCO- GADM- 001-2021			
12	Convenios Institucionales	Bacheo de las vías Mira - El Hato y Mira - Pueblo Viejo en la circunscripción del Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	El Hato Pueblo Viejo	Rural	\$ 15.000,00			Convenio De Cooperación Interinstitucional Entre El Gobierno Autónomo Descentralizado De La Provincia Del Carchi Y El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Del Cantón Mira. 0056-GHV-2020			
13	Convenios Institucionales	Mantenimiento rutinario vial de los tramos: Mira-Juan Montalvo-Estación Carchi-La Loma; y Mira El Hato de	Mira Juan Montalvo	Mira, El Hato, Piquer; San	Rural	\$ 25.256,00			Convenio De Cooperación Interinstitucional Entre El			

		Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	La Concepción	Miguel de Piquer, Juan Montalvo, Santiago illo, Estación Carchi, La Loma				Gobierno Autónomo Descentralizado De La Provincia Del Carchi Y El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Del Cantón Mira. 007-GHV-2021				
14	Mejoramiento, mantenimiento y ampliación de vías en el Cantón Mira	Mantenimiento Vial en los Sectores Rurales Productivos de Palo Blanco y El Hato del Cantón Mira	Mira La Concepción	Palo Blanco, El Hato	Rural	\$ 17.641,92		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=8rY_k7rE586J0B6SiVA5VDgluKN6_D1ozfKz36Wlbr0	RE-GADM-007-2021			
15	Regeneración del Espacio Público en San Juan de Lachas	Construcción De Una Plaza Boulevard En La Comunidad De San Juan De Lachas, Parroquia Jacinto Jijón Y Caamaño, Cantón Mira, Provincia Del Carchi	Jacinto Jijón y Caamaño	San Juan de Lachas	Rural	\$ 29.180,05		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=zBMW99So-O_Q9F5DAIu7Ez4JLxvSLRB_P6BDj6kNfrE	MCO-GADM-018-2022	https://informe.cpcs.gob.ec/ReportesConsejo/Pages/ReportViewer.aspx?%2fReportesRendicionProduccion%2fReporteInformeGad&Codigo=4176&año=2022	https://mira.gob.ec/rendicion-de-cuentas/rendicion-de-cuentas-2022/	
16	Regeneración Urbana De La Comunidad De Santa Ana, Parroquia La Concepción	Regeneración Urbana de la Comunidad Santa Ana, Parroquia La Concepción, Cantón Mira, Provincia del Carchi. (I Etapa: Adoquinado)	La Concepción	Santa Ana	Rural	\$ 83.084,55		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=_PiMa5m93SfVtAGGhCddf8R2oOC_tO4aScG1rXEhIUQ	MCO-GADM-014-2021			
17	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Adoquinado de un Tramo de la Vía Paralela a la Panamericana en el Barrio vista Hermosa, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Barrio La Tola	Urbano	\$ 24.812,16		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=6UzTamh05OFB8L8BV-MbZXS8d5wNnle5VNNAn3Is8Sg	MCO-PS-GADM-012-2021			

18	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Adoquinado, Aceras y Bordillos de Varias Calles en el Barrio Vista Hermosa, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Barrio Vista Hermosa	Urbano	\$ 68.691,66	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=jL_mdLiHn2VSShVJKJrTjBwHfe8pnIjN9IKyLlbtI ,	MCO-GADM-005-2022
19	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Construcción de Aceras, Bordillos y Adoquinado en la Prolongación de la Calle Chontahuasi, Barrio La Rabija, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Barrio La Rabija	Urbano	\$ 60.173,06	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=k0Kux3_q-Pb0w17XAYRrcp0CqgVEeEjsLj3vn5hzdEI ,	MCO-GADM-004-2022
20	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Construcción de Bordillos y Adoquinado en la Vía que Conduce a la Virgen Segunda Etapa en el Barrio La Tola, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Barrio La Tola	Urbano	\$ 25.503,68	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=bjkW5qXSN9xTTONbViD8favotswpAlt-Glw20SmGt3U ,	MCO-GADM-006-2022
21	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Construcción de Adoquinados y Ampliación de la Red de Alcantarillado y Agua Potable en Varios Pasajes en el Barrio San Nicolas y Convento de la Ciudad de Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Barrio San Nicolas	Urbano	\$ 34.231,86	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=n5rFIXtOD84fGcZdWJTCrHv-Dp53AOQLgLY4dgqWgBU ,	MCO-GADM-007-2022
22	Regeneración Urbana De La Comunidad De La Loma Parroquia La Concepción	Construcción de Bordillos y Adoquinado en la Comunidad de La Loma, Parroquia La Concepción, Cantón Mira, Provincia Del Carchi	La Concepción	La Loma	Rural	\$ 49.316,18	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=0HjHwN0VFEdNHwvQTxH61KIhhBxcG1Dlh28jBrYSAPA ,	MCO-GADM-017-2022
23	Regeneración Urbana En La Comunidad De Chamanal	Construcción de Bordillos y Adoquinado y Mejoramiento de la Red de Agua Potable y Alcantarillado en la Comunidad Chamanal, Parroquia La Concepción,	La Concepción	Chamanal	Rural	\$ 42.752,20	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=qy_3KWfFS6mOJFN	MCO-GADM-012-2022

Cantón Mira, Provincia del Carchi							p3vklpibsTveJhX4nDlBJ 8OMP_qA,
2 4	Convenios Institucionales	Adoquinado Vías Perimetrales y Muro Cantiléver Comunidad Huaquer, Parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Mont alvo	Huaquer	Rural	\$ 40.783,60	<p>Convenio De Cooperación Interinstitucio nal Entre El Gobierno Autónomo Descentralizad o De La Provincia Del Carchi, El Gobierno Autónomo Descentralizad o Municipal Del Cantón Mira Y El Gobierno Autónomo Descentralizad o Parroquial Rural De Juan Montalvo. No. 002- GHV-2022</p> <p>https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=-bVmEeD74Q4soRUmb0xQ0hN9VMah3ywkD5KZzpIxsCg</p> <p>MCO- GADM- 008-2022</p>
2 5	Convenios Institucionales	Construcción de Bordillos y Adoquinado en la Comunidad de Tulquizan Segunda Etapa, Parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Mont alvo	Tulquiza n	Rural	\$ 21.323,94	<p>Convenio De Cooperación Interinstitucio nal Entre El Gobierno Autónomo Descentralizad o De La Provincia Del Carchi, El Gobierno Autónomo Descentralizad o Municipal Del Cantón Mira Y El Gobierno Autónomo Descentralizad o Parroquial Rural De Juan Montalvo. No.</p> <p>https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=zYOEx1KvE_R3xbulyvp0gleHHL6H5eLT1w0ftWt-0c4</p> <p>MCO- GADM- 011-2022</p>

							002-GHV-2024	
26	Convenios Institucionales	Mejoramiento de la Vía Tramo, Comunidades La Florida-Praderas de Miravalle -Río Tigre	Jacinto Jijón y Camaño	Praderas de Miravalle	Rural	\$ 7.000,00	Convenio Específico De Cooperación Entre Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Tulcán; Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Mira Y Gobierno Descentralizado De La Parroquia Tobar Donoso. C.E.- 013-GADCM-PS-A-2022	
27	Convenios Institucionales	Adoquinado Comunidad Santiaguillo Etapa III incluye Acometidas de Agua Potables y Alcantarillado Parroquia de Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Montalvo	Santiagoillo	Rural	\$ 42,892,46	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=aOiywBovO1Lbiz7mE3cqbMU3_phr4SJqD6PVY3Ug2y4	MCO-GADM-013-2022

Nota: Información con base en el portal del Servicio Nacional de Contratación Pública SERCOP; Transparencia e informes de rendición de cuentas del GAD Mira.

Tabla 12*Mingas ejecutadas por el GD Mira en vialidad en el periodo 2020 al 2022*

AÑO	PARROQUIA	CIUDAD/COMUNIDAD/SECTOR	ACTIVIDADES
2020	Mira	Hato De Mira, Merced Baja, El Hato Viejo, Reforma Agraria, Merced Alta, Garrapatal, Camino Al Hato Viejo, Pisquer, Sector Buey Loma, San Francisco, Santillán - Huertos Familiares, San Joaquín Bajo, Las Parcelas, San Joaquín Alto, Pambahacienda	Mantenimiento de vías rurales
	Juan Montalvo	Juan Montalvo	Adecantamiento urbano
	La Concepción	Vía conexión comunitaria	Mantenimiento de vías rurales
	Jijón y Caamaño	San Juan de Lachas	Adecantamiento urbano y mantenimiento de vías rurales
2021	Mira	Barrio Loma de Maflas	Mantenimiento de vías rurales
		Mira	Limpieza de calles.
		Pueblo viejo	Mantenimiento de vías rurales
		El Hato de Mira	Minga de mantenimiento vial convenio randi randi
	Juan Montalvo	Juan Montalvo	Mantenimiento de vías rurales
		Piquer	Mantenimiento de vías y tendido de ripio en vía.
		Santiagoullo	Limpieza de calles y desalojo de material de espacios públicos.
	La Concepción	Naranjito 2-35	Adecantamiento de espacios públicos y limpieza vial
		La Concepción	Limpieza de calles.
		El Milagro y La Achira	Mantenimiento de vías rurales
		Empedradillo	Mantenimiento de vías rurales
	Jijón y Caamaño	Río Blanco	Mantenimiento de vías rurales y pintura de espacios públicos.
Praderas de Miravalle		Construcción puente vehicular	
2022	Mira	San Luis	Pintura de casa comunal y limpieza de vías
		Pisquer	Mantenimiento vial, limpieza espacios públicos y pintura de casa comunal
		Pueblo Viejo	Limpieza vial
		Vía Mira - La Loma (Tramo uno)	Limpieza vial

	Mira	Limpieza Ciudad – red vial
Juan Montalvo	Vía Mira - La Loma (Tramo dos)	Limpieza vial
	Juan Montalvo	Limpieza cabecera parroquial
La Concepción	La Achira	Limpieza vial
	Vía Mira - La Loma (Tramo tres)	Limpieza vial
	La Concepción	Limpieza cabecera parroquial
Jijón y Caamaño	Chinambí	Limpieza vial
	Espejo Uno (Sector Colonia Huaqueña)	Pintura de puente
	El Carmen	Reconstrucción de sumidero

Nota: Adaptado de los informes de rendición de cuentas en la página WEB del GAD Mira en la sección transparencia.

FASE 2: Impacto de la ejecución de la planificación vial en el desarrollo local desde bienestar social de los beneficiarios.

La evaluación del impacto de la ejecución de la planificación vial en el desarrollo local desde bienestar social de los beneficiarios que se detalla en la Tabla 11 y 11, donde se ha analizó su conformidad desde la variable de desarrollo local al conocer mediante la encuesta planteada el bienestar social, enfocado en medir el estado de los ciudadanos desde la perspectiva de la felicidad, el propósito y la satisfacción con la vida. Así, desde el marco normativo institucional se promueve la mejora de la calidad de vida de los habitantes desde el desarrollo de capacidades, empoderamiento y la participación de los ciudadanos en la planificación, ejecución y evaluación de la política pública y como las condiciones materiales influyen en las oportunidades económicas de las personas en el cantón Mira.

El análisis de la confiabilidad de instrumento Encuesta de vialidad para el buen vivirse realiza mediante el Alfa de Cronbach, alcanza 0,86, excelentemente confiable en su conjunto. Se aplica

la formula
$$\alpha = \frac{K}{K - 1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_Y^2} \right]$$

los resultados son los siguientes:

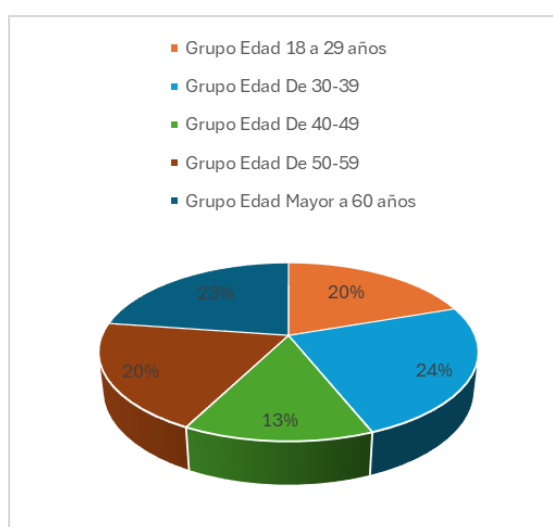
K= Número de ítems del instrumento	360
$\sum S_i^2$ =Sumatoria de las varianzas de los ítems	24,79
S_Y^2 = Varianza total del instrumento	178
α = Coeficiente de confiabilidad del cuestionario	0,86

De la totalidad de la población encuestada 373 personas se analizó la distribución demográfica por grupos de edad, la Figura 7 muestra que el grupo etario de 30 a 39 años representó el 24%

de la población, siendo el más numeroso, seguido por el grupo mayor de 60 años con un 23%. Los grupos de 18 a 29 años y de 50 a 59 años aportaron cada uno un 20%, mientras que el grupo de 40 a 49 años tuvo la menor representación, con solo el 13%. Esta distribución evidenció que las estrategias de planificación vial debían priorizar la accesibilidad para los adultos jóvenes, quienes constituyen la fuerza laboral predominante, y para los mayores de 60 años, quienes podrían enfrentar mayores dificultades de movilidad, asegurando así un impacto positivo en el bienestar social y en la consecución del Buen Vivir en el cantón Mira.

Figura 7

Grupos de edad



Nota: Información desarrollada en base a la encuesta aplicada.

El nivel educativo de la población expone que el 70% de la población cuenta solamente con educación primaria, lo que indica que una parte significativa de la población no tenía acceso a educación superior o técnica. Un 17% alcanza la educación secundaria, mientras que, el 6% ha llegado a obtener un título de nivel superior; y, un 7% tiene estudios de posgrado.

La población según género, el 38% de la población era masculina, mientras que el 62% era femenina. Este dato fue importante ya que permite identificar que las mujeres se encuentran con mayor frecuencia en sus viviendas, al ser mayoría, requerían un enfoque prioritario en la mejora de la conectividad vial, ya que a menudo enfrentaban mayores responsabilidades en actividades como el traslado de niños a instituciones educativas, la comercialización de productos agrícolas y el acceso a servicios básicos.

La variable *bienestar en la población beneficiaria*, en la dimensión bienestar incluye indicadores de bienestar con la implementación del proyecto vial, costo de desplazamiento para

el desarrollo de sus actividades, calidad del aire en su entorno, seguridad para moverse en transporte, acceso a espacios de recreación. La dimensión Equilibrio vida-trabajo incluye indicadores de facilidad de desplazamientos para cumplir con compromisos, estrés relacionado con el transporte, equilibrio saludable entre la vida laboral y personal, tiempo para actividades personales y/o laborales. La dimensión conexiones sociales incluye indicadores de participación ciudadana a eventos comunitarios, contacto y la visita de amigos y familiares de otros barrios / comunidades, colaboración entre vecinos del barrio o comunidad, más tiempo para actividades personales y/o laborales. La dimensión capital social incluye indicadores de fortalecimiento de la organización social para gestionar nuevos proyectos comunitarios, interacción entre barrios y/o comunidades, compromiso de la autoridad municipal con el desarrollo y bienestar de su barrio, confianza en el municipio, mejora de acceso a oportunidades económicas y/o comerciales.

Los resultados exponen que (véase Tabla 13) la implementación de la planificación vial desde el bienestar social ha generado impactos en el bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, como se desprende de las percepciones reflejadas en las encuestas. En términos generales, los beneficiarios consideraron que el proyecto mejoró su bienestar: el 41% señaló que el impacto fue “Bastante” y el 24% lo calificó como “Mucho”. Esto implica que el 65% de los encuestados experimentaron un aumento positivo en su calidad de vida. Sin embargo, un 11% indicó que el impacto fue “Nada” o “Poco”, lo que revela la existencia de áreas que requieren mayor atención.

En aspectos específicos, como la reducción de costos de desplazamiento, el 41% de los encuestados identificó un efecto positivo significativo (“Bastante” o “Mucho”), pero un 40% (sumando “Nada” y “Poco”) no percibió este beneficio. Esto sugiere que la mejora no fue homogénea, posiblemente debido a limitaciones geográficas o de conectividad. Por otro lado, la percepción sobre la calidad del aire mejoró notablemente, con un 82% calificando el impacto como “Bastante” o “Mucho”. Este dato destaca un beneficio ambiental importante asociado a la obra vial.

En cuanto a la seguridad en el transporte, un 74% afirmó sentir mejoras significativas, lo que refleja la efectividad del proyecto en este aspecto clave del bienestar. Sin embargo, la mejora en el acceso a espacios recreativos mostró un resultado más disperso: aunque un 54% calificó el impacto como positivo (“Bastante” o “Mucho”), un 23% lo evaluó como “Nada” o “Poco”, lo que indica una posible falta de adecuación de estos espacios a las necesidades locales.

La planificación vial también influyó en la conciliación entre la vida personal y laboral. Un 74% indicó que el proyecto facilitó significativamente los desplazamientos (“Bastante” o

“Mucho”), mientras que un 29% experimentó una reducción de estrés relacionada con el transporte. Esto sugiere que la infraestructura vial permitió optimizar tiempos y reducir la incertidumbre asociada al transporte, mejorando así la calidad de vida.

Sin embargo, solo un 46% señaló disponer de más tiempo para actividades personales o laborales. Este resultado más moderado sugiere que, aunque los desplazamientos fueron más eficientes, otros factores pueden limitar el uso de ese tiempo, como la accesibilidad económica o la disponibilidad de servicios.


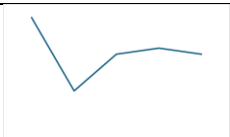
El impacto en la participación comunitaria y las relaciones interpersonales fue relevante. Un 69% señaló que la vialidad mejoró el contacto con amigos y familiares de otros barrios o comunidades, mientras que un 54% observó mayor colaboración entre vecinos. Esto resalta la importancia de la infraestructura vial en fortalecer el tejido social, facilitando encuentros y fomentando actividades conjuntas.


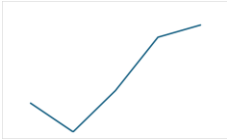
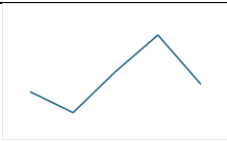






En cuanto a la realización de eventos culturales y deportivos, un 61% indicó mejoras significativas, lo que sugiere que el proyecto vial también actuó como un catalizador para el desarrollo de actividades sociales.

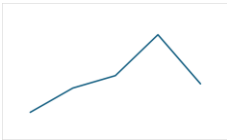
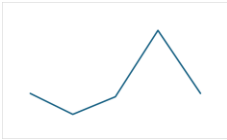
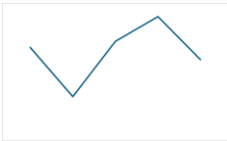

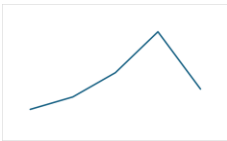
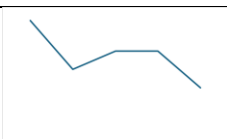

Los resultados sobre el fortalecimiento del capital social fueron mixtos. Si bien un 47% destacó que la planificación vial fortaleció la organización social para gestionar nuevos proyectos, un 30% no percibió mejoras en este aspecto (“Nada” o “Poco”). Además, la confianza en el municipio mostró resultados bajos: solo un 33% la calificó como “Bastante” o “Mucho”, mientras que un 46% indicó una percepción negativa. Este dato resalta un desafío importante en la relación entre los beneficiarios y las autoridades locales, lo cual podría afectar la sostenibilidad de futuros proyectos.

Tabla 13

Bienestar en la población beneficiaria de los proyectos de vialidad

Preguntas de investigación	Escala de medición					Gráfico
	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho	
Bienestar						
¿Ha mejorado su bienestar con la implementación del proyecto vial?	7	3	16	27	16	
	6%	5%	24%	41%	24%	
¿La implementación del proyecto vial han reducido el costo de	19	7	13	14	13	
	29%	11%	20%	21%	20%	

desplazamiento para el desarrollo de sus actividades?						
¿Por la implementación del proyecto vial, ha mejorado la calidad del aire en su entorno?	5	1	6	23	31	
	8%	2%	9%	35%	47%	
¿La implementación del proyecto vial, ha mejorado su seguridad para movilizarse en transporte público o privado?	7	0	10	23	26	
	11%	0%	15%	35%	39%	
¿Se ha mejorado el acceso a espacios de recreación con la implementación del proyecto vial?	10	5	15	24	12	
	15%	8%	23%	36%	18%	
Equilibrio vida-trabajo						
¿El proyecto vial implementado ha facilitado sus desplazamientos para cumplir con sus compromisos personales y/o laborales?	2	3	12	30	19	
	3%	5%	18%	45%	29%	
¿Siente que la implementación del proyecto vial ha disminuido su estrés relacionado con el transporte?	9	6	10	23	18	
	14%	9%	15%	35%	27%	
¿La implementación del proyecto vial contribuye a un equilibrio saludable entre su vida laboral y personal?	3	5	20	23	15	
	5%	8%	30%	35%	23%	
¿Dispone de más tiempo para actividades personales y/o laborales por la implementación del proyecto vial?	13	9	14	21	9	
	20%	14%	21%	32%	14%	
Conexiones sociales						
¿Ha mejorado la participación ciudadana a eventos comunitarios por la implementación del proyecto vial?	8	7	12	21	18	
	12%	11%	18%	32%	27%	
¿La implementación del proyecto vial ha facilitado el contacto y la visita de amigos y familiares de otros barrios / comunidades?	4	4	5	28	25	
	6%	6%	8%	42%	38%	
	5	11	14	24	12	

¿La implementación del proyecto vial ha permitido una mayor colaboración entre vecinos del barrio o comunidad?	8%	17%	21%	36%	18%	
¿Se ha facilitado la realización de actividades culturales y/o deportivas por la implementación del proyecto vial?	11	5	10	29	11	
Capital social						
¿La implementación del proyecto vial ha fortalecido la organización social para gestionar nuevos proyectos comunitarios?	14	6	15	19	12	
¿La implementación del proyecto vial, permite mayor interacción entre barrios y/o comunidades?	8	5	15	23	15	
¿Siente que el proyecto vial implementado, representa el compromiso de la autoridad municipal con el desarrollo y bienestar de su barrio o comunidad?	6	9	15	25	11	
¿La implementación del proyecto vial, ha fortalecido su confianza en el municipio?	19	11	14	14	8	
¿La implementación del proyecto vial, ha mejorado su acceso a oportunidades económicas y/o comerciales?	9	10	18	17	12	

FASE 3: Ejecución de la planificación vial influye en el bienestar de los beneficiarios.

El análisis de las correlaciones entre las variables de bienestar subjetivo, equilibrio vida-trabajo, conexiones sociales y capital social revela patrones significativos que permiten comprender mejor las dinámicas del bienestar en la población evaluada. En primer lugar, conforme a las tablas 12 y 13, se observa que el bienestar general presenta correlaciones muy altas con variables como la satisfacción con la vida (0,7590), el balance de efectos negativos (0,8415) y las desigualdades en el bienestar subjetivo (0,9346), lo cual evidencia que la percepción global de bienestar está fuertemente determinada por la satisfacción personal y el equilibrio emocional.

El equilibrio vida-trabajo, su correlación más fuerte se registra con desigualdades en la conciliación de la vida laboral y familiar (0,9146) y la satisfacción con el uso del tiempo (0,8590). Este hallazgo subraya que un mejor equilibrio entre vida laboral y personal depende en gran medida de la equidad en las condiciones de conciliación y la percepción de un uso satisfactorio del tiempo disponible.

El capital social, entendido como la confianza en las instituciones y en los demás, muestra una fuerte relación con la confianza en el GADC Mira (0,9303) y la confianza en los demás (0,7385). Esta relación destaca que la solidez del capital social depende tanto de la percepción de integridad institucional como de la confianza interpersonal, pilares esenciales para una convivencia armónica.

En cuanto a las conexiones sociales, se identifican correlaciones destacadas con la satisfacción con las relaciones personales (0,9016) y el apoyo social (0,8552), indicando que el tejido social se fortalece cuando las relaciones personales son satisfactorias y existe apoyo mutuo. También se evidencia una relación importante entre tiempo dedicado a interacciones sociales y conexiones sociales (0,7861), lo que refuerza la idea de que la calidad de la vida social está vinculada a la cantidad y calidad del tiempo compartido.

También, es importante analizar la correlación relativamente baja entre el voluntariado a través de organizaciones y el resto de las variables, con valores menores a 0,4 en la mayoría de las relaciones, esto sugiere que el voluntariado, aunque positivo, no es necesariamente un factor predominante en la percepción del bienestar o en la construcción de capital social en el contexto analizado.

En términos de desigualdades, tanto en el bienestar subjetivo como en la conciliación de vida laboral y familiar y las conexiones sociales, las correlaciones muestran que las diferencias entre grupos poblacionales afectan de manera importante las percepciones de bienestar. En especial, las desigualdades en bienestar subjetivo tienen correlaciones elevadas con bienestar general (0,9346) y conexiones sociales (0,7521), lo que evidencia que las disparidades sociales influyen considerablemente en la calidad de vida.

Tabla 14

Datos importantes de la correlación de variables a encuesta de investigación de medición de bienestar en la población beneficiaria

Buen Vivir	Bienestar	0,91	Satisfacción con la vida	0,65
			Balance efectos negativos	0,80
			Desigualdades en el bienestar subjetivo: diferencias entre grupos de población	0,85
	Equilibrio vida-trabajo	0,74	Satisfacción con el uso del tiempo	0,66
			Desigualdades en la conciliación de la vida laboral y familiar	0,66
	Conexiones sociales	0,89	Apoyo social	0,74
			Tiempo dedicado a interacciones sociales	0,68
			Satisfacción con las relaciones personales	0,86
			Desigualdades en las conexiones sociales: diferencias entre grupos de población	0,54
	Capital social	0,84	Voluntariado a través de organizaciones	0,48
			Confianza en las instituciones: gobierno municipal	0,79
			Confianza en los demás	0,65

Tabla 15

Resultado de la correlación de variables a encuesta de investigación de medición de bienestar en la población beneficiaria

	Satisfacción con la vida	Balance efectos negativos	Desigualdades en el bienestar subjetivo: diferencias entre grupos de población	Satisfacción con el uso del tiempo	Desigualdades en la conciliación de la vida laboral y familiar	Apoyo social	Tiempo dedicado a interacciones sociales	Satisfacción con las relaciones personales	Desigualdades en las conexiones sociales: diferencias entre grupos de población	Voluntariado a través de organizaciones	Confianza en las instituciones: gobierno municipal	Confianza en los demás	Bienestar	Equilibrio vida-trabajo	Conexiones sociales	Capital social	Buen Vivir
Satisfacción con la vida	1																
Balance efectos negativos	0,43	1,00															
Desigualdades en el bienestar subjetivo: diferencias entre grupos de población	0,66	0,66	1,00														
Satisfacción con el uso del tiempo	0,27	0,58	0,49	1,00													
Desigualdades en la conciliación de la vida laboral y familiar	0,38	0,65	0,41	0,58	1,00												
Apoyo social	0,42	0,49	0,65	0,47	0,34	1,00											
Tiempo dedicado a interacciones sociales	0,50	0,50	0,54	0,36	0,39	0,60	1,00										
Satisfacción con las relaciones personales	0,55	0,65	0,68	0,43	0,45	0,69	0,63	1,00									
Desigualdades en las conexiones sociales: diferencias entre grupos de población	0,36	0,33	0,53	0,19	0,22	0,47	0,37	0,42	1,00								
Voluntariado a través de organizaciones	0,01	0,36	0,34	0,37	0,36	0,26	0,19	0,39	0,13	1,00							
Confianza en las instituciones: gobierno municipal	0,53	0,56	0,63	0,38	0,31	0,51	0,47	0,69	0,44	0,38	1,00						
Confianza en los demás	0,46	0,39	0,53	0,32	0,35	0,40	0,34	0,59	0,31	0,15	0,64	1,00					
Bienestar	0,76	0,84	0,93	0,55	0,56	0,63	0,60	0,74	0,49	0,31	0,67	0,54	1,00				
Equilibrio vida-trabajo	0,37	0,69	0,50	0,86	0,91	0,44	0,43	0,49	0,23	0,41	0,38	0,38	0,63	1,00			
Conexiones sociales	0,57	0,63	0,75	0,46	0,44	0,86	0,79	0,90	0,66	0,33	0,67	0,54	0,78	0,51	1,00		
Capital social	0,46	0,58	0,66	0,45	0,42	0,52	0,45	0,73	0,40	0,62	0,93	0,74	0,68	0,49	0,68	1,00	
Buen Vivir	0,65	0,80	0,85	0,66	0,66	0,74	0,68	0,86	0,54	0,48	0,79	0,65	0,91	0,74	0,89	0,84	1,00

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

La ejecución de la planificación vial en el cantón Mira en el periodo de los años 2020 al 2022 se desarrolló mediante una gestión colaborativa, con alianzas entre juntas parroquiales, la Prefectura del Carchi y otros gobiernos locales para ejecutar proyectos de mantenimiento y mejora de infraestructura vial. Sin embargo, la ejecución presupuestaria de inversión varió entre los años, con un 92% en 2020, un 77% en 2021 y un 96% en 2022, lo que evidencia una falta de regulación en la inversión de recursos propios y en la gestión financiera a través de políticas públicas locales. Las acciones se centraron en limpieza, mantenimiento mediante mingas comunitarias y construcción de vías rurales y urbanas, priorizando la conectividad intercomunitaria.

La implementación de los proyectos viales tuvo un impacto positivo en el bienestar social de los beneficiarios. El 65% de los encuestados percibió mejoras significativas en su calidad de vida, destacando aspectos como la seguridad en el transporte (74%) y la calidad del aire (82%). La reducción de costos de desplazamiento y el acceso a espacios recreativos mostraron resultados desiguales, con un 40% y 23% de los beneficiarios, respectivamente, indicando que no experimentaron mejoras. Además, se observó un fortalecimiento de las conexiones sociales y la participación comunitaria, aunque la confianza en el municipio fue baja, solo el 33% la calificó positivamente.

La planificación vial influyó en el bienestar de los beneficiarios al facilitar el equilibrio entre vida laboral y personal donde el 74% de los encuestados reportaron mejoras en desplazamientos y reducción en el estrés relacionado con el transporte (29%). Sin embargo, el 46% señaló disponer de más tiempo para actividades personales. Las conexiones sociales mejoraron notablemente, con un 69% de los encuestados reportando mayor contacto con familiares y amigos de otras comunidades. En cuanto al capital social, especialmente la confianza en las instituciones, sigue siendo un área de mejora.

Para optimizar los resultados, el GAD Cantonal de Mira debe implementar un proceso integral que incluya planificación, ejecución y evaluación de políticas públicas con enfoque de igualdad. Esto permitirá una distribución equitativa del presupuesto, reducir brechas territoriales y promover un desarrollo inclusivo.

Con base en los resultados obtenidos, se acepta la hipótesis alternativa, confirmando que la ejecución de la planificación vial tiene un impacto positivo y significativo en el bienestar social

de los beneficiarios del cantón Mira, facilitando la movilidad, la integración comunitaria y dinamizando la economía local. Estos hallazgos refuerzan el rol estratégico de la infraestructura vial como eje del desarrollo sostenible, destacando la necesidad de fortalecer la gobernanza y la confianza ciudadana para maximizar sus beneficios.

Recomendaciones

Fortalecer la planificación plurianual con enfoque territorial, incorporando tecnologías de georreferenciación (GIS) para una toma de decisiones basada en datos que permita priorizar vías estratégicas según necesidades poblacionales.

Impulsar una articulación interinstitucional más efectiva entre el GAD Mira, la Prefectura del Carchi, gobiernos locales y el MTOP para acceder a financiamiento y asistencia técnica, especialmente en zonas con dificultades geográficas y económicas.

Consolidar la participación ciudadana en la planificación y ejecución vial, institucionalizando mecanismos de control social y presupuesto participativo que legitimen las decisiones tomadas desde el nivel local.

Incluir indicadores de bienestar social en la evaluación de proyectos viales, no solo técnicos, para garantizar que las intervenciones realmente respondan a mejorar la calidad de vida de la población.

Replicar esta metodología de análisis en otros cantones rurales, adaptando los indicadores de planificación vial y bienestar social, con el objetivo de construir una herramienta estándar de medición y seguimiento de impacto.

Se insta al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal a mantener la planificación y mejoramiento vial como una política prioritaria para impulsar el bienestar social, mediante la implementación de planes de mantenimiento permanente de la infraestructura, fomentando la participación ciudadana en la identificación de necesidades y prioridades, garantizando que los proyectos respondan a demandas priorizadas articulado a la planificación vial alineado a las estrategias del plan de desarrollo cantonal, promoviendo beneficios sostenibles y equitativos para todos los sectores. Permitiendo consolidar los avances logrados y ampliar su impacto en la calidad de vida de la población.

REFERENCIAS

- Abad, J., Anauati, V., López, M., Montes, L., & Rucci, G. (2024). ¿Cómo aprovechar la inversión en infraestructura para la creación de empleo de calidad y desarrollo de habilidades para el trabajo? Acercando la infraestructura a las personas. *Banco Interamericano de Desarrollo, División de Mercados Laborales y Seguridad Social, Nota Técnica No IDB-TN- 02885*. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Como-aprovechar-la-inversion-en-infraestructura-para-la-creacion-de-empleo-de-calidad-y-desarrollo-de-habilidades-para-el-trabajo-acercando-la-infraestructura-a-las-personas.pdf>
- Aguilar, L. (2022). Experiencias Clave. El renacimiento de la dictadura: su encanto y decepción. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 82, 5–18. <https://revista.clad.org/ryd/article/view/el-renacimiento-de-la-dictadura-su-encanto-y-decepcion/470>
- Albuquerque, F. (2003). Teoría y práctica del enfoque del desarrollo local. *Instituto de Economía y Geografía, Consejo Superior de Investigaciones Científicas*. https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1251476959.alburquerque_et_al_2003_teorias_y_practica_del_enfoque_de_desarrollo_local_0.pdf
- Alulima, D. (2024). *La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma-Tambillo, parroquia Juan de Velasco*. <http://hdl.handle.net/10469/20115>
- Appendini, K., & Nuijten, M. (2002). El papel de las instituciones en contextos locales. *Revista de La CEPAL*, 76, 71–88. <https://hdl.handle.net/11362/10802>
- Arocena, J. (2001). *El desarrollo local un desafío contemporáneo*. Editorial Santillana.
- Astudillo, P. (2021). Análisis de conectividad vial en los países de la Región Andina. *Banco Interamericano de Desarrollo (BID)*. <http://dx.doi.org/10.18235/0003334>
- Batty, M. (2018). *Inventing future cities*. The MIT Press <https://doi.org/10.7551/mitpress/11923.001.0001>
- Boisier, S. (2001). Desarrollo (Local): ¿De qué estamos hablando? en *Madoery*. Oscar y Vázquez Barquero, Antonio (eds.). Editorial Homo Sapiens, Rosario. https://www.flacsoandes.edu.ec/web/imagesFTP/1245948918.Desarrollo_Local_De_que_estamos_hablando__2_.pdf
- Boisier, S. (2005). ¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización? *CEPAL*, 86, 47–62. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/11068-hay-espacio-desarrollo-local-la-globalizacion>

- Consortio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador - CONGOPE. (2019). *Plan de Desarrollo Vial Integral de la Provincia de Carchi 2019 - 2033*.
<https://web.congope.gob.ec/wp-content/uploads/2024/08/Carchi-plan-vial-integral.pdf>
- Coraggio, J. (2011). *Economía social y solidaria: el trabajo antes que el capital*. Abya Yala. Primera Edición.
<https://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/Econom%C3%ADa%20social%20y%20solidaria.%20EL%20trabajo%20antes%20que%20el%20capital.pdf>
- Coraggio, J. (2015). *Para pensar las nuevas economías. Conceptos y experiencias en América Latina* (Vol. 3).
https://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/Livro_OE.pdf
- Coraggio, J.; Laville, J.; Hillenkamp, I., & Farah, I. (2016). *Economía Social y Solidaria: conceptos, prácticas y políticas públicas*.
https://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/Libro_ESS.pdf
- Cuadrado, G.; Mejía, V. & Cuadrado, G. (2021). La capacidad administrativa y su relación con el desempeño económico municipal: el caso del Gobierno Autónomo Descentralizado de Riobamba, Ecuador. *Retos 2020: Gobernanza Local Red ecuatoriana de gobierno y administración pública*, 187–209.
<https://editorial.iaen.edu.ec/libros/retos-2020-gobernanza-local/>
- Davis, K.; Kingsbury, B. & Engle, S. (2012). Indicators as a Technology of Global Governance. *Merry Source: Law & Society Review*, 46(1), 71–104.
<https://www.iilj.org/wp-content/uploads/2016/10/41475254.pdf>
- Di Pietro, L. (2001). *Hacia un desarrollo integrador y equitativo: una introducción al desarrollo local* En *Desarrollo local: una respuesta a escala humana a la globalización*. David Burin (editor). Ediciones Ciccus.
https://issuu.com/victorhugoperezventura/docs/hacia_un_desarrollo_integrador_y_eq
- Eurostat. (2016). Analytical report on subjective well-being. *Unión Europea*.
<https://doi.org/10.2785/318297>
- Flores, E., García, J., Mora, E., & Chica, J. (2023). La Segregación Espacial desde la Perspectiva de la Movilidad Cotidiana y la Densidad de las Zonas Periurbanas de

- Cuenca en Ecuador. *Eure*, 49(147).
<https://doi.org/https://doi.org/10.7764/EURE.49.147.04>
- Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira [GADCM]. (2020a). *Plan de Uso y Gestión de Suelo del cantón Mira*.
- Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira [GADCM], 2020a. (2020b). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Mira 2020 –2023* (a, Ed.).
<https://www.mira.gob.ec/Transparencia2023/Enero/Literalk/PDYOTCANTONMIR A2020-2023.pdf>
- Goodchild, M. (2018). Reimagining the history of GIS. *Annals of GIS*, 24(1), 1–8.
<https://doi.org/10.1080/19475683.2018.1424737>
- Hansz, M., Hernández, D., & Rubinstein, E. (2018). Concepto, instrumentos para su evaluación y su rol en la planificación de la movilidad urbana. *Banco Interamericano de Desarrollo*. <http://dx.doi.org/10.18235/0001469>
- Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C. Paulina. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill Education.
http://www.biblioteca.cij.gob.mx/archivos/materiales_de_consulta/drogas_de_abuso/articulos/sampierilasrutas.pdf
- Hood, C. (1983). *The Tools of Government* (C. Fudge & R. Hambleton, Eds.; Primera Edición). <https://doi.org/10.1007/978-1-349-17169-9>
- Hood, C. (2007). *Intellectual Obsolescence and Intellectual Makeovers: Reflections on the Tools of Government after Two Decades*.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1468-0491.2007.00347.x>.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) (2015). *Experiencias y metodologías internacionales de medición de bienestar*.
<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Libros/libro%20buen%20vivir-exp-met-inter.pdf>
- Kahneman, D. (2003). *Objective Happiness. Well Being: The Foundations of Hedonic Psychology*. [https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=-wIXAwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&dq=Kahneman,+D.+\(2003\).+Objective+Happiness.+Well+Being+g:+The+Foundations+of+Hedonic+Psychology,+Russell-Sage+Foundation&ots=ZrrZn8ikg3&sig=Mp5m57fKJpZ5pWdVvFo7uq0y41w#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=-wIXAwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&dq=Kahneman,+D.+(2003).+Objective+Happiness.+Well+Being+g:+The+Foundations+of+Hedonic+Psychology,+Russell-Sage+Foundation&ots=ZrrZn8ikg3&sig=Mp5m57fKJpZ5pWdVvFo7uq0y41w#v=onepage&q&f=false)
- León, R., & Silva, F. (2020). *Inversión en la infraestructura vial y su impacto en el factor total de productividad: Análisis al caso de Ecuador 2000-2018* [Universidad Católica

- de Santiago de Guayaquil]. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/14478/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-298.pdf>
- Litman, T. (2022). Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transport Planning. *Victoria Transport Policy Institute*. https://vtpi.org/Litman_ITEJ_Equity_Apr2022.pdf.
- López, O. (2018). Significados y representaciones de la minga para el pueblo indígena Pastos de Colombia. *REDALYC – Psicoperspectivas*, 17. DOI:10.5027/psicoperspectivas/vol17-issue3-fulltext-1353
- Merriam-Webster. (2024). *Dictionary*. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/welfare>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). (2023). *Red Vial Estatal 2023*. <https://mtopdpim.maps.arcgis.com/apps/dashboards/b65c17525014454aafd09cb450b3aa08>
- Moreno, I. (2023). Paradoja de los megaproyectos y gestión presupuestaria vial en Ecuador 2002-2006. *REDALYC - Infraestructura Vial*, 25, 1–17. <https://doi.org/https://doi.org/10.15517/iv.v25i44.55544>
- Naciones Unidas. (2023). Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2023: Edición especial. *Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES)*. <https://unstats.un.org/sdgs/report/2023/The-Sustainable-Development-Goals-Repor...>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD). (2020). How's Life? 2020, Measuring well-Being. *Organización Para La Cooperación y El Desarrollo Económico*. <https://doi.org/https://doi.org/10.1787/9870c393-en>
- Ordóñez, M., & Meneses, L. (2015). Criterios e Indicadores de Sostenibilidad en el Subsector Vial. *Ciencia e Ingeniería Neogranadina*, 25(2), 81. <https://doi.org/10.18359/rcin.1433>
- Ortega, A., Flores, C., & Vázquez, P. (2023). Propuesta metodológica de gestión de proyectos viales para la zona austral del Ecuador. *Conciencia Digital*, 6(1.3), 73–96. <https://doi.org/10.33262/concienciadigital.v6i1.3.2519>
- Paredes, G., Herrera, R., & Gómez, M. (2019). Indicadores de Sustentabilidad para la Toma de Decisiones en Proyectos de Caminos Básicos. *Novasinerгия Revista digital de ciencia, ingeniería y tecnología*, 2(2), 38–48. <https://doi.org/10.37135/unach.ns.001.04.04>

- Pavot, W. (2008). The assessment of subjective well-being: Successes and shortfalls In M. Eid, & R. J. Larsen (Eds.), *The Science of Subjective Well-Being* (pp. 124-140). New York: The Guilford Press.
- Paz, D. (2020). Howlett, M. (2019). *The Policy Design Primer. Choosing the Right Tools for the Job*. Routledge Textbooks in Policy Studies. New York. 138 pp. *Revista Estudios de Políticas Públicas*, 6(1), 136.
<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.5354/0719-6296.2020.56974>
- Pena-Trapero, B. (2009). *La medición del Bienestar Social: una revisión crítica*. 27–2, 299–324. <http://www.revista-eea.net/documentos/27206.pdf>
- Phélan, M. & Guillén, A., (2012). Construyendo el Buen Vivir. In *Construyendo el Buen Vivir. I Encuentro internacional de cooperación universitaria e investigación científica* (Primera, Vol. 1, pp. 17–30). Pydlos Ediciones.
- Pinto, M. (2024). *Análisis de los procesos de expansión urbana en Quito y Bogotá a través del diseño de políticas públicas*. <http://hdl.handle.net/10469/20745>
- Ragin, C. (2007). *La construcción de la investigación social. Introducción a los métodos y su diversidad* (Siglo del Hombre, Ed.).
- Rodríguez, A., & Pérez, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 82, 1–26.
<https://doi.org/10.21158/01208160.n82.2017.1647>
- Salomón, A. (2023). Los Caminos Rurales como Problema de la Historia Social. Una Agenda de Investigación. *Prohistoria. Historia, Políticas de La Historia*, 2023(39).
<https://doi.org/https://doi.org/10.35305/prohistoria.vi39.1816>
- Santa Cruz, D., Ojalvo, V., & Velasteguí, E. (2019). Desarrollo local: conceptualizaciones, principales características y dimensiones. *Ciencia Digital*, 3(2), 319–335.
<https://doi.org/10.33262/cienciadigital.v9i2.353>
- Schalock, R., & Verdugo, M. (2006). *Revisión Actualizada del Concepto de Calidad de Vida en Cómo mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad: instrumentos y estrategias de evaluación*. Verdugo Alonso, Miguel Ángel (coord.). Editorial: Amarú.
- Secretaría Nacional de Planificación del Ecuador - SNP. (2024). *Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024 - 2025*. <https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/2024/02/PND2024-2025.pdf>
- Sepúlveda, S. (2002). *Desarrollo Sostenible Macrorregional: Métodos para la Planificación Local*. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA) Editores.
<http://repositorio.iica.int/handle/11324/7397>

- Siegerink, V., & Murtin, F. (2024). *An Oecd Survey Of Employee Well-Being: An Instrument To Measure Employee Well-Being Inside Companies*. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).
<https://doi.org/10.1787/4ca48f7c-en>
- Solari, A. (2003). Siete teoremas sobre el desarrollo local. *Revista Realidad Económica*, 14, 19–30.
- Solari, A., & Pérez, M. (2005). Desarrollo local y turismo: relaciones, desavenencias y enfoques. *Economía y Sociedad - Redalyc*, X, 49–64.
<https://www.redalyc.org/pdf/510/51001603.pdf>
- Stiglitz, J., Fitoussi, J., & Durand, M. (2018). For Good Measure - Advancing Research On Well-Being Metrics Beyond Gdp. *Organización Para La Cooperación y El Desarrollo Económico*. https://doi.org/https://www.oecd-ilibrary.org/economics/for-good-measure_9789264307278-en
- Taylor, N., & While, A. (2017). Competitive urbanism and the limits to smart city innovation: The UK Future Cities initiative. *Urban Studies*, 54(2), 501–519.
<https://doi.org/10.1177/0042098015597162>
- Uvalle, R. (2022). Políticas públicas en las estructuras abiertas y colaborativas de los gobiernos en el siglo XXI. In J. Barragán (Ed.), *Gobernanza y Administración pública inteligente* (Primera, Vol. 1, pp. 19–62). Editorial IAEN.
- Vázquez, A. (2000). *Desarrollo Económico Local y Descentralización: Aproximación a un Marco Conceptual*.
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/96269953-87d5-4cff-8984-d5d944981ad2/content>
- Vázquez, M. (2022). Percepción social del programa pueblos mágicos para el desarrollo local en Tlalpujahua, Michoacán (México). *Sistema de Información Científica Redalyc*, 31, 97–124. <https://doi.org/10.18601/01207555.n31.05>
- Veenhoven, R. (1994). *Is Happiness a Trait?* In Michalos, A.C. (eds) *Citation Classics from Social Indicators Research. Social Indicators Research Series, vol 26*. Springer, Dordrecht. https://doi.org/10.1007/1-4020-3742-2_17
- Vilela, M. (2023). Relaciones espaciales en la dispersión poblacional y estructura territorial. Valle Sondondo, Ayacucho, Perú. *Territorios*, 48.
<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12230>
- Zamora, M. (2020). *La Inversión Pública y su Impacto en el Mejoramiento de Infraestructura Vial Dirigida a las Pistas de la Urbanización Latina del Distrito*

José Leonardo Ortiz Durante el Periodo 2014-2018 [Universidad San Martín de Porres].

https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/7584/zamora_jmv.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Zapata, J., & Cardona, G. (2012). Aplicación de los Sistemas de Información Geográfica para la Gestión de la Malla Vial de la Ciudad de Medellín. *Ing. USBMed*, 3(2), 70–84.

<https://revistas.usb.edu.co/index.php/IngUSBmed/article/download/277/192/0>

Referencias normativas

Constitución de la Republica del Ecuador (2008). Constitución de la República del Ecuador. Asamblea Nacional. Registro Oficial Nro. 449. Tercer Suplemento del Registro Oficial 377, 25-I-2021

Código Orgánico de Planificación y Finanzas Publicas (COPF) (22 de octubre de 2010). Registro Oficial Suplemento 306. Tercer Suplemento del Registro Oficial 488, 30-I-2024

Ley Orgánica Reformatoria al Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). Registro Oficial No. 303, 19 de Octubre 2010. Tercer Suplemento del Registro Oficial 488, 30-I-2024

Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. Registro Oficial No. 998, 5 de Mayo 2017.

Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira [GADCM] (2023). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del Cantón Mira 2019 - 2023. Provincia el Carchi.

Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira. (2020). *Plan de Uso y Gestión de Suelo del cantón Mira*.

ANEXOS

Anexo A. Certificado del abstract e informe CIDEN

Tulcán, 27 de junio de 2025

AVAL DE TRADUCCIÓN

Yo, **Iván Mateo Mina Vásquez**, con cédula de ciudadanía **0401733985**, docente del idioma inglés como lengua extranjera, con número de registro **1031-2024-2967588** en la Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación, declaro que después de revisar y hacer observaciones a la traducción del “Abstract” del trabajo: “La planificación vial y su incidencia en el desarrollo local del cantón Mira. “, mismo que pertenece a **Kleber Orlando Realpe Godoy**, con cédula **1002701256**.

Se expide este certificado validando el “Abstract” del trabajo mencionado para los fines que los interesados estimen conveniente.



Lic. Iván Mateo Mina Vásquez

Contacto: 0963262467



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI FOREIGN
AND NATIVE LANGUAGES CENTER

ABSTRACT- EVALUATION SHEET				
NAME: Kleber Orlando Realpe Godoy				
DATE: Lunes, 30 de junio de 2025				
Topic: "La planificación vial y su incidencia en el desarrollo local del cantón Mira."				
MARKS AWARDED		QUANTITATIVE AND QUALITATIVE		
VOCABULARY AND WORD USE	Use new learnt vocabulary and precise words related to the topic	Use a little new vocabulary and some appropriate words related to the topic	Use basic vocabulary and simplistic words related to the topic	Limited vocabulary and inadequate words related to the topic
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
WRITING COHESION	Clear and logical progression of ideas and supporting paragraphs.	Adequate progression of ideas and supporting paragraphs.	Some progression of ideas and supporting paragraphs.	Inadequate ideas and supporting paragraphs.
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
ARGUMENT	The message has been communicated very well and identify the type of text	The message has been communicated appropriately and identify the type of text	Some of the message has been communicated and the type of text is little confusing	The message hasn't been communicated and the type of text is inadequate
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
CREATIVITY	Outstanding flow of ideas and events	Good flow of ideas and events	Average flow of ideas and events	Poor flow of ideas and events
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
SCIENTIFIC SUSTAINABILITY	Reasonable, specific and supportable opinion or thesis statement	Minor errors when supporting the thesis statement	Some errors when supporting the thesis statement	Lots of errors when supporting the thesis statement
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
TOTAL/AVERAGE	9 - 10: EXCELLENT 7 - 8,9: GOOD 5 - 6,9: AVERAGE 0 - 4,9: LIMITED		TOTAL 9	



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI- FOREIGN AND NATIVE LANGUAGES CENTER

Informe sobre el Abstract de Artículo Científico o Investigación.

Autor: Kleber Orlando Realpe Godoy

Fecha de recepción del abstract: Lunes, 30 de junio de 2025

Fecha de entrega del informe: Lunes, 30 de junio de 2025

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

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

Observaciones:

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

Atentamente



MA. Martha Viveros
Docente responsable del
CIDEN

Anexo B. Solicitud de información a la Secretaria Nacional de Planificación.

Ibarra, 22 de Enero del 2024

Licenciada
María Gracias Muñoz Carriel
DIRECTORA ZONAL DE PLANIFICACIÓN 1
Presente. -

Asunto: Solicitud de Información - Índice de Cumplimiento de Metas y Reporte Base del SIGAD (2019-2022)

Yo, Kleber Orlando Realpe Godoy con cédula de ciudadanía 1002701256, soy estudiante del "PROGRAMA DE MAESTRÍA EN DESARROLLO LOCAL CON MENCIÓN EN PLANIFICACIÓN, DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL" de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi; con el objetivo de comprender mejor el impacto del presupuesto participativo en la comunidad estoy llevando a cabo como tema de investigación el análisis descriptivo georeferenciado de la distribución equitativa del presupuesto participativo de inversión de los Gobiernos Autónomo Descentralizados de los cantones Mira, Espejo y Bolívar, Provincia del Carchi. En este contexto le solicito muy amablemente la siguiente información correspondiente al periodo 2019 al 2022:

1. Índice de cumplimiento de metas asociadas al presupuesto participativo.
2. Reporte base del Sistema de Información para la Gestión y Análisis de Datos (SIGAD) en el mismo periodo.

Esta información será de gran utilidad para llevar a cabo un análisis exhaustivo y contribuir al desarrollo de conclusiones sólidas en el estudio a desarrollar.

Agradezco de antemano su colaboración y estoy a disposición para proporcionar cualquier información adicional que pueda requerir.

Quedo a la espera de su pronta respuesta.

Atentamente,


Ing. Orlando Realpe G.

ESTUDIANTE MAESTRIA UPEC

Teléfono de Contacto: 0991719509
Correo Electrónico: kofriend1@gmail.com

*Recibido
Lunes 22 enero 2024
12:06
[Handwritten signature]*



Por favor, imprima este correo solo si es necesario
¡Juntos por un mundo más sostenible!

Saludos cordiales,

Juan Fernando Valencia Morales

**Analista
Dirección Zonal de Planificación -1**













Sánchez y Cifuentes y Juan de Velasco
Telf.: +(593 6) 2640149 ext: 1003
Código postal 100106 / Ibarra-Ecuador.
www.planificacion.gob.ec



**EL NUEVO
ECUADOR**

Secretaría Nacional
de Planificación

12 adjuntos

-  24_01_2024_15_32_24_Información_Base 2019 Bolivar.xls
18K
-  24_01_2024_15_34_10_Información_Base 2020 BOLIVAR.xls
24K
-  24_01_2024_15_35_42_Información_Base 2021 Bolivar.xls
29K
-  24_01_2024_15_49_42_Información_Base 2022 Bolivar.xls
30K
-  23_01_2024_14_48_12_Información_Base 2022 Espejo.xls
45K
-  23_01_2024_14_49_32_Información_Base 2021 Espejo.xls
47K
-  23_01_2024_14_50_46_Información_Base 2020 Espejo.xls
34K
-  23_01_2024_14_52_03_Información_Base 2019 Espejo.xls
39K
-  23_01_2024_14_42_37_Información_Base 2019 Mira.xls
118K
-  23_01_2024_14_44_06_Información_Base 2020 MIRA.xls
76K
-  23_01_2024_14_45_14_Información_Base 2021 MIRA.xls
88K
-  23_01_2024_14_46_19_Información_Base 2022 MIRA.xls
105K



No. Documento: SNP-DZP1-2024-0063-OF

Usuario actual: María Gracia Muñoz Carriel

Area actual: DIRECCION ZONAL DE PLANIFICACION - 1

Datos del Documento

Información del Docu

Fecha de Registro:	2024-01-24 (GMT-5)	Tipo de Documento:	Oficio
Asunto:	Respuesta - Solicitud de Información - Índice de Cumplimiento de Metas y Reporte Base del SIGAD (2019-2022)	No. Referencia:	SNP-DZP1-2024-0016-E
Documento:	Documento no disponible para su descarga.	Estado del Documento:	Enviado
Información de Firma:	0926961897 MARIA GRACIAMUÑOZ CARRIEL		2024-01-24 16:49:38 (GMT-5)
De:	(Serv.) Srta. María Gracia Muñoz Carriel, Directora Zonal de Planificación - 1, Secretaría Nacional de Planificación		
Para:	(Ciu.) Ing. Kleber Orlando Realpe Godoy, ,		
Con copia a:	(Serv.) Sr. Ing. Juan Fernando Valencia Morales, Analista en Gestión y Seguimiento Territorial, Secretaría Nacional de Planificación		
Etiquetas:	DZP1: Este documento no tiene etiquetas definido.		



No. Documento: SNP-DZP1-2024-0016-E

Usuario actual: Juan Fernando Valencia Morales

Área actual: DIRECCIÓN ZONAL DE PLANIFICACIÓN - 1

Datos del Documento

Información del Docu.	Anexos	Recorrido	Etiquetas			
Usuario Actual del Documento:	Juan Fernando Valencia Morales	Área actual:	DIRECCIÓN ZONAL DE PLANIFICACIÓN - 1			
Acciones realizadas en el Documento.						
Área	Fecha Hora	Acción	De	Para	No. días	Comentario
DIRECCIÓN ZONAL DE PLANIFICACIÓN - 1	2024-01-24 16:53:39 (GMT-5)	Envío de Respuesta Firmada Electrónicamente	María Gracia Muñoz Carriel (SNP)	Juan Fernando Valencia Morales (SNP)	2	Se envió electrónicamente el documento de respuesta No: SNP-DZP1-2024-0063-OF
DIRECCIÓN ZONAL DE PLANIFICACIÓN - 1	2024-01-24 16:24:20 (GMT-5)	Responder	Juan Fernando Valencia Morales (SNP)		2	Se generó documento de respuesta No. SNP-DZP1-2024-0063-OF Ver Documento
DIRECCIÓN ZONAL DE PLANIFICACIÓN - 1	2024-01-22 16:29:02 (GMT-5)	Reasignar	María Gracia Muñoz Carriel (SNP)	Juan Fernando Valencia Morales (SNP)	0	Para su conocimiento y atención según norma legal vigente. Fecha máxima de trámite: 2024-01-23
DIRECCIÓN ZONAL DE PLANIFICACIÓN - 1	2024-01-22 14:53:49 (GMT-5)	Envío Electrónico del Documento	Flora Regina Coronado Perugachi (SNP)	María Gracia Muñoz Carriel (SNP)	0	
DIRECCIÓN ZONAL DE PLANIFICACIÓN - 1	2024-01-22 14:53:49 (GMT-5)	Registro	Flora Regina Coronado Perugachi (SNP)	María Gracia Muñoz Carriel (SNP)	0	

Exporta PDF

¿Desea imprimir los comentarios en el reporte?

Anexo C. Proyectos de inversión vial en el cantón Mira periodo 2020,2021 y 2022; medios de verificación.

Nº	Año	Partida	Denominación de la partida	Nombre del proyecto	Parroquia	Comunidad / Barrio	Sector Urbano / rural	Inversión	Convenios de Cooperación Interinstitucional	FUENTE DE INFORMACIÓN						
										Objeto	Enlace	Tipo o Código de Contratación	Enlace	Enlace	Enlace	Enlace
1	2020	3.6.1.7.5.01.05.001	Proyecto de Construcción del Puente Santiaguillo (Fondos donados por la Embajada de Japón). Incluye fiscalización.	Construcción del Puente sobre el Río Santiaguillo, ubicado en el sector El Chico, parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Juan Montalvo	Juan Montalvo	Rural	\$ 92.758,52	Embajada de Japón							
2		3.6.1.7.5.05.01.009	Mejoramiento, mantenimiento y ampliación de Obras en el Cantón Mira	Construcción de adoquinado, aceras y bordillos en varias calles de la ciudad de Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi. - Pasaje Entre León Rúailes Y Chontahuasi Sector CIBV. - Calle Sucre Entre León Rúailes Y Chontahuasi más Prolongación. - San Roque Entre García Moreno Y Bolívar. - Calle principal - La Tola	Mira	Ciudad de Mira	Urbano	\$ 54.670,23		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=FXUk4yIS8ewHP9PpXtobDmQ3Hia2Y4IIQIumahaaVdE	MCO-GADM-007-2019	https://informe.cpcscs.gob.ec/ReportesConsejo/Pages/ReportViver.aspx?%2fReportesRendicionProduccion%2fReporteInformeGad&Codigo=1744&anio=2020	https://mira.gob.ec/rendicion-de-cuentas/rendicion-de-cuentas-2020/	https://mira.gob.ec/rendicion-de-cuentas/rendicion-de-cuentas-2020/		
3		3.6.1.7.5.05.01.009	Mejoramiento, mantenimiento y ampliación de Obras en el Cantón Mira	Construcción de adoquinado, aceras y bordillos en la prolongación de la calle Ricardo Rúailes, parroquia Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Ciudad de Mira	Urbano	\$ 17.705,93		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=tsd_PQOrU4Mi8u6McPDPcinqu9kzzv-7eZW8sgEHVXo	MCO-GADM-011-2019					
4		361.75.01.05.050	Implementación de viseras en el Cantón Mira, Provincia del Carchi	Implementación De Viseras En El Cantón Mira, Provincia Del Carchi. Instalación de viseras en las paradas de bus de las comunidades: San Luis, Santa Isabel (2), Pisquer, San Patricio, El Carmen, La primavera, Chamanal y Tulquizán.	Mira	Varias comunidades	Rural	\$ 15.045,00		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=zxEGX-9GjCAypKrOUdxrwYJF6aRtXTuvdvN_SwOY	MCO-GADM-005-2019					
5		3.6.1.7.8.01.02.003	Convenios Institucionales	Construcción de aceras, bordillos y adoquinado de las calles de las comunidades de Tulquizán, Santiaguillo y Cabuyal, parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Montalvo	Tulquizán Santiaguillo Cabuyal	Rural	139.400,73	Convenio De Cooperación Interinstitucional Entre El Gad De La Provincia Del Carchi, Gad Mira, Gad Parroquial Rural De Juan Montalvo. 054-GHV-2020							
6		3.6.1.7.8.01.02.009	Construcción de Adoquinado La Vía que Conduce a la Unidad Educativa León Rúailes, Las Parcelas, Parroquia Mira.	Implementación del Adoquinado de la vía que conduce a la Unidad Educativa Fiscomisional "León Rúailes", sector Las Parcelas, Parroquia y Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Ciudad de Mira	Urbano	\$ 66.071,43	Convenio De Cooperación Interinstitucional entre El Gad De La Provincia Del Carchi, Gad Mira, 004-GHV-2020	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=wu6oJkzGVM03Bfw4fZ20latO-ifo-X7pGrz4wtbpaQQ	MCO-CARCHI-013-2020					
7		3.6.1.7.8.01.02.010	Construcción De Adoquinado De La Calle Miraflores De La Parroquia Juan Montalvo, cantón Mira.	Adoquinado en la calle Miraflores, parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Montalvo	Juan Montalvo	Rural	\$ 38.992,82	Convenio De Cooperación Interinstitucional entre El Gad Mira y Gad Parroquial Rural De Juan Montalvo.	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=NS5HwREi01P7Lk4jwP7C1ua0MxsXGbE9viEEzq3aXIM	MCO-GADJM-004-2019					

Nº	Año	Partida	Denominación de la partida	Nombre del proyecto	Parroquia	Comunidad / Barrio	Sector Urbano / rural	Inversión	Convenios de Cooperación Interinstitucional	FUENTE DE INFORMACIÓN				
										Servicio Nacional de Contratación Pública - SERCOP		Consejo de Participación Ciudadana y Control Social - CPCCS	Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Mira	
										Objeto	Enlace	Tipo o Código de Contratación	Enlace	Transparencia
8		3.6.1.7.3.04.17.03	Mejoramiento, Mantenimiento Y Ampliación de Obras En El Cantón Mira	Mejoramiento del puente peatonal en la comunidad de Espejo No. 1, Parroquia Jacinto Jijón y Caamaño, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Jacinto Jijón y Caamaño	Espejo N°1	Rural	\$ 7.060,93		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/IC/buscarInfima.cpe#	Ínfima Cuantía		https://informe.cpccs.gob.ec/ReportesConsejo/Pages/ReportViewer.aspx?%2fReportesRendicionProduccion%2fReporteInformeGad&Codigo=4176&anio=2021	https://mira.gob.ec/rendicion-de-cuentas-2021/
9		3.6.1.7.3.04.18.01	Mejoramiento, mantenimiento y ampliación de vías en el Cantón Mira	Mejoramiento de la vía perpendicular a la calle principal de la comunidad Pisquer, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Pisquer	Rural	\$ 7.159,26	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/IC/buscarInfima.cpe#	Ínfima Cuantía				
10		3.6.1.7.5.01.05.054	Implementación De Bordillos En La Comunidad De El Hato De Mira.	Implementación De Bordillos En La Comunidad De El Hato De Mira.	Mira	El Hato	Rural	\$ 5.621,85	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/IC/buscarInfima.cpe#	Ínfima Cuantía				
11		3.6.1.7.5.01.05.100	Construcción De Aceras, Bordillos Y Adoquinado En El Barrio El Mirador de la comunidad de Mascarilla, parroquia Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Construcción De Aceras, Bordillos Y Adoquinado En El Barrio El Mirador de la comunidad de Mascarilla, parroquia Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Mascarilla	Rural	\$ 19.995,92	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=Bqqz4wAmVT61KxUITKADMZ39v_96cMofAvTPxqgWiQY	MCO-GADM-001-2021				
12	2021	3.6.1.7.8.01.02.03	Convenios Institucionales	Bacheo de las vías Mira - El Hato y Mira - Pueblo Viejo en la circunscripción del Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	El Hato Pueblo Viejo	Rural	\$ 15.000,00	Convenio De Cooperación Interinstitucional Entre El Gobierno Autónomo Descentralizado De La Provincia Del Carchi Y El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Del Cantón Mira. 0056-GHV-2020					
13		3.6.1.7.8.01.02.03	Convenios Institucionales	Mantenimiento rutinario vial de los tramos: Mira-Juan Montalvo-Estación Carchi-La Loma; y Mira El Hato de Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Juan Montalvo - La Concepción	Rural	\$ 25.256,00	Convenio De Cooperación Interinstitucional Entre El Gobierno Autónomo Descentralizado De La Provincia Del Carchi Y El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Del Cantón Mira. 007-GHV-2021					

Nº	Año	Partida	Denominación de la partida	Nombre del proyecto	Parroquia	Comunidad / Barrio	Sector Urbano / rural	Inversión	Convenios de Cooperación Interinstitucional	FUENTE DE INFORMACIÓN				
										Servicio Nacional de Contratación Pública - SERCOP		Consejo de Participación Ciudadana y Control Social - CPCCS	Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Mira	
										Objeto	Enlace	Tipo o Código de Contratación	Enlace	Enlace
14		3.6.1.7.3.04.18.001	Mejoramiento, mantenimiento y ampliación de vías en el Cantón Mira	Mantenimiento Vial en los Sectores Rurales Productivos de Palo Blanco y El Hato del Cantón Mira	Mira La Concepción	Palo Blanco, El Hato	Rural	\$ 17.641,92		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=8rY_k7rE586J0B6SiVA5VDgluKN6_DlozfKz36Wlbr0	RE-GADM-007-2021			
15		3.6.1.7.5.01.04.003	Regeneración del Espacio Público en San Juan de Lachas	Construcción De Una Plaza Boulevard En La Comunidad De San Juan De Lachas, Parroquia Jacinto Jijón Y Caamaño, Cantón Mira, Provincia Del Carchi	Jacinto Jijón y Caamaño	San Juan de Lachas	Rural	\$ 29.180,05		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=zBMW99So-O_Q9F5DAfu7Ez4JLxvSLRB_P6BDj6kNfrE	MCO-GADM-018-2022			
16		3.6.1.7.5.01.05.052	Regeneración Urbana De La Comunidad De Santa Ana, Parroquia La Concepción	Regeneración Urbana de la Comunidad Santa Ana, Parroquia La Concepción, Cantón Mira, Provincia del Carchi. (I Etapa: Adoquinado)	La Concepción	Santa Ana	Rural	\$ 83.084,55		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=_Pima5m93SFvtAGGhCddf8R2oOC_t04aScGlrXEhIUQ	MCO-GADM-014-2021			
17		3.6.1.7.5.01.05.053	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Adoquinado de un Tramo de la Vía Paralela a la Panamericana en el Barrio vista Hermosa, Cantón Mira, Provincia del Carchi.	Mira	Barrio La Tola	Urbano	\$ 24.812,16		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=6UzT amh05OFB8L8BV-M6ZXs8d5wNnle5VNNAn3Is8Sg	MCO-PS-GADM-012-2021	https://informe.cpccs.gob.ec/ReportesConsejo/Pages/ReportVier.aspx?%2fReportesRendicionProduccion%2fReporteInformeGad&Codigo=4176&anio=2022	https://mira.gob.ec/transparencia/transparencia-2022/	https://mira.gob.ec/rendicion-de-cuentas/rendicion-de-cuentas-2022/
18	2022	3.6.1.7.5.01.05.053	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Adoquinado, Aceras y Bordillos de Varias Calles en el Barrio Vista Hermosa, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Barrio Vista Hermosa	Urbano	\$ 68.691,66		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=jL_mdILiHn2VSShVJKrTjBwHfe8pnJjN9IKyLLbtl	MCO-GADM-005-2022			
19		3.6.1.7.5.01.05.053	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Construcción de Aceras, Bordillos y Adoquinado en la Prolongación de la Calle Chontahuasi, Barrio La Rabija, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Barrio La Rabija	Urbano	\$ 60.173,06		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=k0Kux3_q-Pb0w17XAYRrcp0CqgVEEjsLj3vn5hzdEI	MCO-GADM-004-2022			
20		3.6.1.7.5.01.05.053	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Construcción de Bordillos y Adoquinado en la Vía que Conduce a la Virgen Segunda Etapa en el Barrio La Tola, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Barrio La Tola	Urbano	\$ 25.503,68		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=bjKW5qXSN9xTTONbViD8favotswpAlt-Glw20SmGr3U	MCO-GADM-006-2022			
21		3.6.1.7.5.01.05.053	Construcción De Adoquinado En Calles De La Ciudad De Mira	Construcción de Adoquinados y Ampliación de la Red de Alcantarillado y Agua Potable en Varios Pasajes en el Barrio San Nicolas y Convento de la Ciudad de Mira, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Mira	Barrio San Nicolas	Urbano	\$ 34.231,86		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=n5rFI XiOD84fGcZdWJTCrHv-Dp53A0QLgLY4dqqWgBU	MCO-GADM-007-2022			
22		3.6.1.7.5.01.05.055	Regeneración Urbana De La Comunidad De	Construcción de Bordillos y Adoquinado en la Comunidad de La	La Concepción	La Loma	Rural	\$ 49.316,18		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContrat	MCO-GADM-017-2022			

		La Loma Parroquia La Concepción	Loma, Parroquia La Concepción, Cantón Mira, Provincia Del Carchi						acion2.cpe?idSoliCompra=0HjHwN0VFEdNHwvQTxH61KlhhBxcG1Dlh28jBrYSAPA,			
2 3	3.6.1.7.5 .01.05.0 57	Regeneración Urbana En La Comunidad De Chamanal	Construcción de Bordillos y Adoquinado y Mejoramiento de la Red de Agua Potable y Alcantarillado en la Comunidad Chamanal, Parroquia La Concepción, Cantón Mira, Provincia del Carchi	La Concepción	Chamanal	Rural	\$ 42.752,20		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=qy_3KWfFS6mOJFNp3vklpibsTveJhX4nDlbJ8OMP_qA,	MCO-GADM-012-2022		
2 4	3.6.1.7.8 .01.02.0 03	Convenios Institucionales	Adoquinado Vías Perimetrales y Muro Cantiléver Comunidad Huaquer, Parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Montalvo	Huaquer	Rural	\$ 40.783,60	Convenio De Cooperación Interinstitucional Entre El Gobierno Autónomo Descentralizado De La Provincia Del Carchi, El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Del Cantón Mira Y El Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural De Juan Montalvo. No. 002-GHV-2022	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=bVmEeD74Q4soRUmb0xQ0hN9VMah3ywk5KZzpIxseg,	MCO-GADM-008-2022		
2 5	3.6.1.7.8 .01.02.0 03	Convenios Institucionales	Construcción de Bordillos y Adoquinado en la Comunidad de Tulquizan Segunda Etapa, Parroquia Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Montalvo	Tulquizán	Rural	\$ 21.323,94	Convenio De Cooperación Interinstitucional Entre El Gobierno Autónomo Descentralizado De La Provincia Del Carchi, El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Del Cantón Mira Y El Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural De Juan Montalvo. No. 002-GHV-2022	https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=zYOE x1KvE_R3xbulyvp0gleHHL6H5eLTIw0ftWt-0c4,	MCO-GADM-011-2022		
2 6	3.6.1.7.8 .01.02.0 03	Convenios Institucionales	Mejoramiento de la Vía Tramo, Comunidades La Florida-Praderas de Miravalle -Río Tigre	Jacinto Jijón y Caamaño	Praderas de Miravalle	Rural	\$ 7.000,00	Convenio Especifico De Cooperación Entre Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Tulcán; Gobierno Autónomo Descentralizado Del Cantón Mira Y Gobierno Descentralizado De La Parroquia Tobar Donoso. C.E.- 013- GADCM-PS-A-2022				
2 7	3.6.1.7.8 .01.02.0 03	Convenios Institucionales	Adoquinado Comunidad Santiaguillo Etapa III incluye Acometidas de Agua Potables y Alcantarillado Parroquia de Juan Montalvo, Cantón Mira, Provincia del Carchi	Juan Montalvo	Santiaguillo	Rural	\$ 42.892,46		https://www.compraspublicas.gob.ec/ProcesoContratacion/compras/PC/informacionProcesoContratacion2.cpe?idSoliCompra=aOiywBovO1Lbiz7mE3cqbMU3_phr4SJqD6PVY3Ug2y4,	MCO-GADM-013-2022		

Anexo D. Validación de instrumentos de investigación encuesta.

Docentes que validaron el instrumento encuesta

DOCENTE	UNIVERSIDAD
Doctor (PhD.) Félix Wilmer Paguay Chávez	Universidad Politécnica Estatal del Carchi
Master Marcelo Cahuasquí Cevallos	Universidad Politécnica Estatal del Carchi
Dr. Jorge Alejandro Silva Rodríguez de San Miguel	Docente del Instituto Politécnico Nacional - México



Anexo 1

Maestría en Desarrollo Local, mención Planificación, Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN: ENCUESTA

Estimado/ validador/a, su participación permitirá contar con el criterio de validez alrededor de lo pertinente y lo comprensible de las preguntas relacionadas con las dimensiones bienestar, equilibrio vida-trabajo, conexiones sociales, capital social, pertenecientes a las variables vivir bien y política pública de viabilidad. La sección 1 requiere los datos personales del validador/ra. La sección 2 expone las definiciones y preguntas a ser validadas en lo pertinente y lo comprensible en la escala de valoración de 1=Total desacuerdo, 2=En desacuerdo, 3=Parcialmente, 4=En acuerdo, 5=Total acuerdo La sección 3 presenta la sección Observaciones para emitir comentarios o sugerencias de considerar necesario referente a las preguntas. Además, al final se presenta el instrumento de validez de investigación, juicio de expertos para su valoración mediante la siguiente escala 1 = Muy Poco, 2 = Poco, 3 = Regular, 4 = Aceptable y 5 =Muy aceptable.

Sección 1: Datos del/la validador/ra

Nombre del validador:	Félix Wilmer Paguay Chávez
Correo:	felix.paguay@upec.edu.ec
Nacionalidad:	Ecuatoriano.
Título:	Doctor -cum laude- en Marketing Político, Actores Sociales e Instituciones en Sociedades Contemporáneas (Ph.D.) por la Universidad Santiago de Compostela – España
Líneas de investigación:	Marketing Político, Actores Sociales e Instituciones en Sociedades Contemporáneas; Comunicación Política; Marketing Electoral; Políticas Públicas; Gestión Estratégica de la Educación Superior; Educación. Administración de Empresas y Marketing Comercial.

Sección 2: Definiciones y preguntas del instrumento



INSTRUCCIONES: Se presenta la definición teórica del concepto vinculado a la pregunta a validar. A continuación, se solicita su criterio como experto acerca de lo PERTINENTE y COMPRENSIBLE de la pregunta, la validez del instrumento de investigación juicio de expertos y al final del instrumento se presenta la sección observaciones para emitir comentarios o sugerencias de considerar necesario.

Variable 1. Desarrollo Local, bienestar social

La política pública para el bienestar se enfoca en mejorar el estado de los ciudadanos desde la perspectiva de la felicidad, el propósito y la satisfacción con la vida. Así, desde el marco normativo institucional se promueve la mejora de la calidad de vida de los habitantes desde el desarrollo de capacidades, empoderamiento y la participación de los ciudadanos en la planificación, ejecución y evaluación de la política pública.

Fabian, M., & Pykett, J. (2022). Be Happy: Navigating Normative Issues in Behavioral and Well-Being Public Policy. *Perspectives on Psychological Science*, 17(1), 169–182. <https://doi.org/10.1177/1745691620984395>

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OECD (2020) define el vivir bien, como las condiciones materiales que influyen en las oportunidades económicas de las personas, que se ven afectados en factores de bienestar, equilibrio vida-trabajo, conexiones sociales, capital social, considerando las desigualdades entre diferentes grupos poblacionales sostenido mediante recursos como el capital económico, humano, natural y social

OECD. (2020). *How's Life? 2020, Measuring well-Being*. Organización Para La Cooperación y El Desarrollo Económico.

<https://doi.org/https://doi.org/10.1787/9870c393-en>

Dimensión 1. Bienestar

El bienestar se define como un estado positivo de funcionamiento óptimo que las personas logran cuando experimentan emociones positivas, se sienten conectadas con los demás, tienen un sentido de autonomía, se sienten competentes, notan lo que va bien en sus vidas y encuentran un sentido de propósito y significado.

Ruggeri, K., Garcia-Garzon, E., Maguire, Á., Matz, S., & Huppert, F. A. (2020). Well-being is more than happiness and life satisfaction: a multidimensional analysis of 21 countries. *Health and Quality of Life Outcomes*, 18(1), 192. <https://doi.org/10.1186/s12955-020-01423-y>

Dimensión 2. Equilibrio vida-trabajo



El equilibrio entre la vida laboral y personal se define como un estado en el que las demandas del trabajo y las responsabilidades personales están en armonía, se alcanza a través de la autonomía y control sobre el propio tiempo y las decisiones laborales, la flexibilidad para adaptar el horario laboral a las necesidades personales, el apoyo social desde las relaciones positivas con colegas y supervisores, tiempo para el descanso y la recuperación que incluye pausas regulares durante la jornada laboral; y, encontrar un propósito y significado del trabajo alineado con sus valores, así como en la vida personal la persona experimenta bienestar y satisfacción.

Huppert, F. A., & Baylis, N. (2004). Well-being: towards an integration of psychology, neurobiology and social science. *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B: Biological Sciences*, 359(1449), 1447–1451. <https://doi.org/10.1098/rstb.2004.1520>

Dimensión 3. Conexiones sociales

Las relaciones y vínculos que las personas establecen con otras en su entorno se denominan conexiones sociales, se precisan como fundamentales para el bienestar individual y colectivo al proporcionar apoyo emocional, sentido de pertenencia, redes, interacción social y calidad de relaciones.

Burns, R. A., & Crisp, D. A. (2022). Prioritizing Happiness has Important Implications for Mental Health, but Perhaps Only if you Already are Happy. *Applied Research in Quality of Life*, 17(1), 375–390. <https://doi.org/10.1007/s11482-020-09891-6>

Dimensión 4. Capital social

El capital social se define como redes de relaciones —formales o informales—, normas y cooperación entre las personas para el bienestar como la reducción de costos de transacción, eficiencia en las interacciones sociales/ económicas, resiliencia de las comunidades y sentido de pertenencia.

Sirgy, M. J. (2021). *The Psychology of Quality of Life* (Vol. 83). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-71888-6>

Criterios e indicadores	Pertinente					Comprensible					
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Bienestar											
Satisfacción con la vida											
1	¿Ha mejorado su bienestar con la implementación del proyecto vial?									x	
Balance afectivo negativo											
2	¿Siente que la implementación del proyecto vial ha disminuido su estrés relacionado con el transporte?									x	
3	¿Por la implementación del proyecto vial, ha mejorado la calidad del aire en su entorno?									x	
Desigualdades en el bienestar subjetivo: diferencias entre grupos de población											

Sección 4: Validez del instrumento de investigación, juicio de expertos.

Instrucciones: A continuación, se presenta una lista de cotejo, sírvase analizar y cotejar los instrumentos de investigación, que serán aplicados en este estudio cuyo objetivo general es "Evaluar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, provincia del Carchi.". Le solicito en base a su criterio y experiencia profesional, validar el instrumento para su aplicación.

Para cada criterio se debe considerar la siguiente escala.

1 Muy Poco	2 Poco	3 Regular	4 Aceptable	5 Muy aceptable
------------	--------	-----------	-------------	-----------------

CRITERIO DE VALIDEZ	PUNTUACIÓN					ARGUMENTO	OBSERVACIONES Y/O SUGERENCIAS
	1	2	3	4	5		
Validez de contenido				x			
Validez de criterio metodológico			x				

Validez de intención y objetividad de medición y/o observación			x				
Las preguntas responden a los objetivos de investigación				x			
Total, parcial			3	8	5		
TOTAL			16				

PUNTUACIÓN

De 4 a 11: No Válida Reformular	
De 12 a 14: No Válida Modificar	
De 15 a 17: Válida mejorar	X
De 18 a 20: Válida Aplicar	

Nombres y Apellidos	Félix Wilmer Paguay Chávez
Grado Académico	Doctor (PhD.)
Firma	

¡Gracias por su colaboración!



Anexo 1

Maestría en Desarrollo Local, mención Planificación, Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN: ENCUESTA

Estimado/ validador/a, su participación permitirá contar con el criterio de validez alrededor de lo pertinente y lo comprensible de las preguntas relacionadas con las dimensiones bienestar, equilibrio vida-trabajo, conexiones sociales, capital social, pertenecientes a las variables vivir bien y política pública de viabilidad. La sección 1 requiere los datos personales del validador/ra. La sección 2 expone las definiciones y preguntas a ser validadas en lo pertinente y lo comprensible en la escala de valoración de 1=Total desacuerdo, 2=En desacuerdo, 3=Parcialmente, 4=En acuerdo, 5=Total acuerdo La sección 3 presenta la sección Observaciones para emitir comentarios o sugerencias de considerar necesario referente a las preguntas. Además, al final se presenta el instrumento de validez de investigación, juicio de expertos para su valoración mediante la siguiente escala 1 = Muy Poco, 2 = Poco, 3 = Regular, 4 = Aceptable y 5 =Muy aceptable.

Sección 1: Datos del/la validador/ra

Nombre del validador:	Marcelo Cahuasqui Cevallos
Correo:	
Nacionalidad:	Ecuatoriana
Título:	Master
Líneas de investigación:	Políticas públicas, desarrollo local, gobernanza, gestión pública

Sección 2: Definiciones y preguntas del instrumento

INSTRUCCIONES: Se presenta la definición teórica del concepto vinculado a la pregunta a validar. A continuación, se solicita su criterio como experto acerca de lo PERTINENTE y COMPENSIBLE de la pregunta, la validez del instrumento de investigación juicio de expertos y al final del instrumento se presenta la sección observaciones para emitir comentarios o sugerencias de considerar necesario.



Variable 1. Desarrollo Local, bienestar social

La política pública para el bienestar se enfoca en mejorar el estado de los ciudadanos desde la perspectiva de la felicidad, el propósito y la satisfacción con la vida. Así, desde el marco normativo institucional se promueve la mejora de la calidad de vida de los habitantes desde el desarrollo de capacidades, empoderamiento y la participación de los ciudadanos en la planificación, ejecución y evaluación de la política pública.

Fabian, M., & Pykett, J. (2022). Be Happy: Navigating Normative Issues in Behavioral and Well-Being Public Policy. *Perspectives on Psychological Science*, 17(1), 169–182. <https://doi.org/10.1177/1745691620984395>

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OECD (2020) define el vivir bien, como las condiciones materiales que influyen en las oportunidades económicas de las personas, que se ven afectados en factores de bienestar, equilibrio vida-trabajo, conexiones sociales, capital social, considerando las desigualdades entre diferentes grupos poblacionales sostenido mediante recursos como el capital económico, humano, natural y social

OECD. (2020). *How's Life? 2020, Measuring well-Being*. Organización Para La Cooperación y El Desarrollo Económico.

<https://doi.org/https://doi.org/10.1787/9870c393-en>

Dimensión 1. Bienestar

El bienestar se define como un estado positivo de funcionamiento óptimo que las personas logran cuando experimentan emociones positivas, se sienten conectadas con los demás, tienen un sentido de autonomía, se sienten competentes, notan lo que va bien en sus vidas y encuentran un sentido de propósito y significado.

Ruggeri, K., Garcia-Garzon, E., Maguire, Á., Matz, S., & Huppert, F. A. (2020). Well-being is more than happiness and life satisfaction: a multidimensional analysis of 21 countries. *Health and Quality of Life Outcomes*, 18(1), 192. <https://doi.org/10.1186/s12955-020-01423-y>

Dimensión 2. Equilibrio vida-trabajo

El equilibrio entre la vida laboral y personal se define como un estado en el que las demandas del trabajo y las responsabilidades personales están en armonía, se alcanza a través de la autonomía y control sobre el propio tiempo y las decisiones laborales, la flexibilidad para adaptar el horario laboral a las necesidades personales, el apoyo social desde las relaciones positivas con colegas y supervisores, tiempo para el descanso y la recuperación que incluye pausas regulares durante la jornada laboral; y, encontrar un propósito y significado del trabajo alineado con sus



valores, así como en la vida personal la persona experimenta bienestar y satisfacción.

Huppert, F. A., & Baylis, N. (2004). Well-being: towards an integration of psychology, neurobiology and social science. *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B: Biological Sciences*, 359(1449), 1447–1451. <https://doi.org/10.1098/rstb.2004.1520>

Dimensión 3. Conexiones sociales

Las relaciones y vínculos que las personas establecen con otras en su entorno se denominan conexiones sociales, se precisan como fundamentales para el bienestar individual y colectivo al proporcionar apoyo emocional, sentido de pertenencia, redes, interacción social y calidad de relaciones.

Burns, R. A., & Crisp, D. A. (2022). Prioritizing Happiness has Important Implications for Mental Health, but Perhaps Only if you Already are Happy. *Applied Research in Quality of Life*, 17(1), 375–390. <https://doi.org/10.1007/s11482-020-09891-6>

Dimensión 4. Capital social

El capital social se define como redes de relaciones —formales o informales—, normas y cooperación entre las personas para el bienestar como la reducción de costos de transacción, eficiencia en las interacciones sociales/ económicas, resiliencia de las comunidades y sentido de pertenencia.

Sirgy, M. J. (2021). *The Psychology of Quality of Life* (Vol. 83). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-71888-6>

Criterios e indicadores		Pertinente					Comprensible				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Bienestar											
Satisfacción con la vida											
1	¿Ha mejorado su bienestar con la implementación del proyecto vial?										
Balance afectivo negativo											
2	¿Siente que la implementación del proyecto vial ha disminuido su estrés relacionado con el transporte?										
3	¿Por la implementación del proyecto vial, ha mejorado la calidad del aire en su entorno?										
Desigualdades en el bienestar subjetivo: diferencias entre grupos de población											
4	¿La implementación del proyecto vial, ha mejorado su seguridad para moverse en transporte público o privado?										
5	¿Se ha mejorado el acceso a espacios de recreación con la implementación del proyecto vial?										
Equilibrio vida-trabajo											
Satisfacción con el uso del tiempo											
6	¿El proyecto vial implementado ha facilitado sus desplazamientos para cumplir con sus compromisos personales y/o laborales?										



7	¿Dispone de más tiempo para actividades personales y/o laborales por la implementación del proyecto vial?																			
Desigualdades en la conciliación de la vida laboral y familiar																				
8	¿La implementación del proyecto vial han reducido el costo de desplazamiento para el desarrollo de sus actividades?																			
9	¿La implementación del proyecto vial contribuye a un equilibrio saludable entre su vida laboral y personal?																			
Conexiones sociales		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5									
Apoyo social																				
10	¿Ha mejorado la participación ciudadana a eventos comunitarios por la implementación del proyecto vial?																			
Tiempo dedicado a interacciones sociales																				
11	¿La implementación del proyecto vial ha facilitado el contacto y la visita de amigos y familiares de otros barrios / comunidades?																			
Satisfacción con las relaciones personales																				
12	¿La implementación del proyecto vial ha permitido una mayor colaboración entre vecinos del barrio o comunidad?																			
13	¿La implementación del proyecto vial, permite mayor interacción entre barrios y/o comunidades?																			
Desigualdades en las conexiones sociales: diferencias entre grupos de población																				
14	¿Se ha facilitado la realización de actividades culturales y/o deportivas por la implementación del proyecto vial?																			
Capital social		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5									
Voluntariado a través de organizaciones																				
15	¿La implementación del proyecto vial ha fortalecido la organización social para gestionar nuevos proyectos comunitarios?																			
Confianza en las instituciones: gobierno municipal																				
16	¿Siente que el proyecto vial implementado, representa el compromiso de la autoridad municipal con el desarrollo y bienestar de su barrio o comunidad?																			
17	¿La implementación del proyecto vial, ha fortalecido su confianza en el municipio?																			
Confianza en los demás																				
18	¿La implementación del proyecto vial, ha mejorado su acceso a oportunidades económicas y/o comerciales?																			

Sección 3: Observaciones

Instrucciones: En caso de ser necesario emitir comentarios o sugerencias alrededor de lo comprensible y pertinente de las preguntas en la presente sección coloque el número de pregunta, el comentario y propuesta de mejora.

No se entiende lo de comprensible y pertinente. Deberá haber una explicación sobre que es lo que busca el uno y el otro criterio. Se confunde como esta planteado.



Sección 4: Validez del instrumento de investigación, juicio de expertos.

Instrucciones: A continuación, se presenta una lista de cotejo, sírvase analizar y cotejar los instrumentos de investigación, que serán aplicados en este estudio cuyo objetivo general es "Evaluar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, provincia del Carchi.". Le solicito en base a su criterio y experiencia profesional, validar el instrumento para su aplicación.

Para cada criterio se debe considerar la siguiente escala.

1 Muy Poco	2 Poco	3 Regular	4 Aceptable	5 Muy aceptable
------------	--------	-----------	-------------	-----------------

CRITERIO DE VALIDEZ	PUNTUACIÓN					ARGUMENTO	OBSERVACIONES Y/O SUGERENCIAS
	1	2	3	4	5		
Validez de contenido					x		
Validez de criterio metodológico					x		
Validez de intención y objetividad de medición y/o observación		x					Explicar lo de pertinencia y comprensión en el instrumento. Tal como está confunde
Las preguntas responden a los objetivos de investigación					x		
Total, parcial							
TOTAL	17						

PUNTUACIÓN

De 4 a 11: No Válida Reformular

De 12 a 14: No Válida Modificar

De 15 a 17: Válida mejorar

De 18 a 20: Válida Aplicar

x

Nombres y Apellidos	Marcelo Cahuasquí Cevallos
Grado Académico	Master
Firma	

¡Gracias por su colaboración!



Maestría en Desarrollo Local, mención Planificación, Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN: ENCUESTA

Estimado/ validador/a, su participación permitirá contar con el criterio de validez alrededor de lo pertinente y lo comprensible de las preguntas relacionadas con las dimensiones bienestar, equilibrio vida-trabajo, conexiones sociales, capital social, pertenecientes a las variables vivir bien y política pública de viabilidad. La sección 1 requiere los datos personales del validador/ra. La sección 2 expone las definiciones y preguntas a ser validadas en lo pertinente y lo comprensible en la escala de valoración de 1=Total desacuerdo, 2=En desacuerdo, 3=Parcialmente, 4=En acuerdo, 5=Total acuerdo. Además, al final del instrumento se presenta la sección Observaciones para emitir comentarios o sugerencias de considerar necesario.

Sección 1: Datos del/la validador/ra

Nombre del validador:	Dr. Jorge Alejandro Silva Rodríguez de San Miguel
Correo:	jasilva@ipn.mx / j.a.silva@outlook.com
Nacionalidad:	Mexicana
Título:	Doctorado en Ciencias Administrativas
Líneas de investigación:	Competitividad y Responsabilidad Social Sostenible

Sección 2: Definiciones y preguntas del instrumento

INSTRUCCIONES: Se presenta la definición teórica del concepto vinculado a la pregunta a validar. A continuación, se solicita su criterio como experto acerca de lo PERTINENTE y COMPRENSIBLE de la pregunta, al final del instrumento se presenta la sección Observaciones para emitir comentarios o sugerencias de considerar necesario.

Variable 1. Desarrollo Local, bienestar social

La política pública para el bienestar se enfoca en mejorar el estado de los ciudadanos desde la perspectiva de la felicidad, el propósito y la satisfacción con la vida. Así,



desde el marco normativo institucional se promueve la mejora de la calidad de vida de los habitantes desde el desarrollo de capacidades, empoderamiento y la participación de los ciudadanos en la planificación, ejecución y evaluación de la política pública.

Fabian, M., & Pykett, J. (2022). Be Happy: Navigating Normative Issues in Behavioral and Well-Being Public Policy. *Perspectives on Psychological Science*, 17(1), 169–182.
<https://doi.org/10.1177/1745691620984395>

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OECD (2020) define el vivir bien, como las condiciones materiales que influyen en las oportunidades económicas de las personas, que se ven afectados en factores de bienestar, equilibrio vida-trabajo, conexiones sociales, capital social, considerando las desigualdades entre diferentes grupos poblacionales sostenido mediante recursos como el capital económico, humano, natural y social

OECD. (2020). *How's Life? 2020, Measuring well-Being*. Organización Para La Cooperación y El Desarrollo Económico.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1787/9870c393-en>

Dimensión 1. Bienestar

El bienestar se define como un estado positivo de funcionamiento óptimo que las personas logran cuando experimentan emociones positivas, se sienten conectadas con los demás, tienen un sentido de autonomía, se sienten competentes, notan lo que va bien en sus vidas y encuentran un sentido de propósito y significado.

Ruggeri, K., Garcia-Garzon, E., Maguire, Á., Matz, S., & Huppert, F. A. (2020). Well-being is more than happiness and life satisfaction: a multidimensional analysis of 21 countries. *Health and Quality of Life Outcomes*, 18(1), 192.
<https://doi.org/10.1186/s12955-020-01423-y>

Dimensión 2. Equilibrio vida-trabajo

El equilibrio entre la vida laboral y personal se define como un estado en el que las demandas del trabajo y las responsabilidades personales están en armonía, se alcanza a través de la autonomía y control sobre el propio tiempo y las decisiones laborales, la flexibilidad para adaptar el horario laboral a las necesidades personales, el apoyo social desde las relaciones positivas con colegas y supervisores, tiempo para el descanso y la recuperación que incluye pausas regulares durante la jornada laboral; y, encontrar un propósito y significado del trabajo alineado con sus valores, así como en la vida personal la persona experimenta bienestar y satisfacción.



Huppert, F. A., & Baylis, N. (2004). Well-being: towards an integration of psychology, neurobiology and social science. *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B: Biological Sciences*, 359(1449), 1447–1451. <https://doi.org/10.1098/rstb.2004.1520>

Dimensión 3. Conexiones sociales

Las relaciones y vínculos que las personas establecen con otras en su entorno se denominan conexiones sociales, se precisan como fundamentales para el bienestar individual y colectivo al proporcionar apoyo emocional, sentido de pertenencia, redes, interacción social y calidad de relaciones.

Burns, R. A., & Crisp, D. A. (2022). Prioritizing Happiness has Important Implications for Mental Health, but Perhaps Only if you Already are Happy. *Applied Research in Quality of Life*, 17(1), 375–390. <https://doi.org/10.1007/s11482-020-09891-6>

Dimensión 4. Capital social

El capital social se define como redes de relaciones —formales o informales—, normas y cooperación entre las personas para el bienestar como la reducción de costos de transacción, eficiencia en las interacciones sociales/ económicas, resiliencia de las comunidades y sentido de pertenencia.

Sirgy, M. J. (2021). *The Psychology of Quality of Life* (Vol. 83). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-71888-6>

Criterios e indicadores		Pertinente					Comprensible				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Bienestar											
Satisfacción con la vida											
1	¿El mejoramiento vial ha aumentado su bienestar, al facilitar el acceso a servicios básicos en su barrio o comunidad?			X						X	
Balance afectivo negativo											
2	¿El mejoramiento de la infraestructura vial han reducido el costo de desplazamiento para el desarrollo de sus actividades?			X						X	
3	¿Gracias a la mejora vial, siente que la calidad del aire y la tranquilidad en su entorno han mejorado?		X						X		
Desigualdades en el bienestar subjetivo: diferencias entre grupos de población											
4	¿De qué manera ha impactado el mejoramiento de la vía en la seguridad de su transporte?			X						X	
5	¿La infraestructura vial implementada permite un acceso más cómodo a los espacios de recreación y ocio en su comunidad?			X						X	
Equilibrio vida-trabajo											
Tiempo libre											
6	¿El mejoramiento vial ha permitido cumplir mejor con sus compromisos personales?		X							X	
Largas jornadas laborales no remuneradas											
7	¿El proyecto de mejoramiento vial ha facilitado sus desplazamientos al trabajo, reduciendo el tiempo de viaje?			X							X
Satisfacción con el uso del tiempo											
8	¿Las mejoras en las vías han disminuido su estrés relacionado con el transporte?				X						X



9	¿La infraestructura vial facilita el desarrollo de sus actividades diarias, contribuyendo a un equilibrio saludable entre su vida laboral y personal?				X								X	
Desigualdades en la conciliación de la vida laboral y familiar: diferencias entre grupos de población														
10	¿Gracias al proyecto vial, ahora dispone de más tiempo para actividades personales o familiares?					X								X
Conexiones sociales		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5			
Apoyo social														
11	¿La infraestructura vial ha mejorado el acceso a eventos comunitarios, aumentando su participación en ellos?				X								X	
Tiempo dedicado a interacciones sociales														
12	¿El mejoramiento de la vía han facilitado el contacto y la visita de amigos y familiares de otros barrios / comunidades?				X								X	
Satisfacción con las relaciones personales														
13	¿La conectividad vial ha permitido una mayor colaboración y comunicación entre los vecinos del barrio o comunidad?				X								X	
Desigualdades en las conexiones sociales: diferencias entre grupos de población														
14	¿Las mejoras en la vía, han facilitado la realización de actividades culturales y deportivas en su barrio o comunidad?					X								X
15	¿La accesibilidad vial ha fortalecido el sentido de pertenencia y fortalecimiento social entre los miembros de la comunidad?				X								X	
Capital social		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5			
Voluntariado a través de organizaciones														
16	¿Las mejoras viales fortalecido la organización local para gestionar nuevos proyectos comunitarios?				X								X	
Confianza en los demás														
17	¿El mejoramiento vial permite mayor interacción entre barrios y/o comunidades del cantón, promoviendo el fortalecimiento social?				X							X		
18	¿Siente que el proyecto de mejoramiento vial representa el compromiso de las autoridades con el desarrollo y bienestar de su barrio o comunidad?					X							X	
Confianza en las instituciones: gobierno municipal														
19	¿La infraestructura vial ha fortalecido su confianza en las instituciones locales que promueven el desarrollo?					X								X
20	¿La infraestructura vial ha mejorado su acceso a oportunidades económicas y comerciales?					X								X


Jorge Silva <j.a.silva@outlook.com>








Para:  Kleber Orlando Realpe Godoy
 Dom 15/12/2024 20:14


3 INSTRUMENTO VALIDACIÓ...
 349 KB
 ▼

Buenas tardes:
 Envío el documento requerido.
 Saludos.
 Jorge Silva.

...

Anexo E. Cuestionario de preguntas de investigación encuesta.



Politécnica | **POSGRADO**
del Carchi

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
MAESTRÍA EN DESARROLLO LOCAL MENCIÓN EN PLANIFICACIÓN,
DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Encuesta de levantamiento de información para evaluar la ejecución de la planificación vial y su incidencia en el desarrollo local dentro del eje de bienestar social de los beneficiarios del cantón Mira, provincia del Carchi.

N° _____

Fecha: ____ / ____ / ____

Barrio o Comunidad: _____

Instrucciones: marque con una X donde considere adecuado.

Esta encuesta es confidencial, la información recopilada será únicamente utilizada por el investigador con fines educativos, además es anónima porque no necesita colocar sus datos personales.

1.- Información General

Grupo Edad	
18 a 29 años	
De 30-39	
De 40-49	
De 50-59	
Mayor a 60 años	

Nivel de Instrucción	
Primaria	
Secundaria	
Superior	
Posgrado	

Género	
Masculino	
Femenino	

Identificación según cultura y costumbres	
Mestiza/o	
Montubia/o	
Indígena	
Afroecuatoriana/o	
Blanca/o	
Otro	

Preguntas de investigación	Respuesta				
	1	2	3	4	5
¿Ha mejorado su bienestar con la implementación del proyecto vial?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿La implementación del proyecto vial han reducido el costo de desplazamiento para el desarrollo de sus actividades?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿Por la implementación del proyecto vial, ha mejorado la calidad del aire en su entorno?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿La implementación del proyecto vial, ha mejorado su seguridad para movilizarse en transporte público o privado?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿Se ha mejorado el acceso a espacios de recreación con la implementación del proyecto vial?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿El proyecto vial implementado ha facilitado sus desplazamientos para cumplir con sus compromisos personales y/o laborales?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿Siente que la implementación del proyecto vial ha disminuido su estrés relacionado con el transporte?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿La implementación del proyecto vial contribuye a un equilibrio saludable entre su vida laboral y personal?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿Dispone de más tiempo para actividades personales y/o laborales por la implementación del proyecto vial?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿Ha mejorado la participación ciudadana a eventos comunitarios por la implementación del proyecto vial?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho



Preguntas de investigación	Respuesta				
	1	2	3	4	5
¿La implementación del proyecto vial ha facilitado el contacto y la visita de amigos y familiares de otros barrios / comunidades?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿La implementación del proyecto vial ha permitido una mayor colaboración entre vecinos del barrio o comunidad?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿Se ha facilitado la realización de actividades culturales y/o deportivas por la implementación del proyecto vial?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿La implementación del proyecto vial ha fortalecido la organización social para gestionar nuevos proyectos comunitarios?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿La implementación del proyecto vial, permite mayor interacción entre barrios y/o comunidades?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿Siente que el proyecto vial implementado, representa el compromiso de la autoridad municipal con el desarrollo y bienestar de su barrio o comunidad?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿La implementación del proyecto vial, ha fortalecido su confianza en el municipio?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho
¿La implementación del proyecto vial, ha mejorado su acceso a oportunidades económicas y/o comerciales?	Nada	Poco	Más o menos	Bastante	Mucho

¡¡GRACIAS!!

Anexo F. Fotos de encuestas.

Encuesta a beneficiarios de los proyectos viales en el cantón Mira.



